



Dopady opatření souvisejících s Covid-19 na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu

Bakalářská práce

Studijní program:

B0488A050006 Mezinárodní ekonomické vztahy

Studijní obor:

Mezinárodní obchod

Autor práce:

Petra Poživilová

Vedoucí práce:

Ing. Blanka Brandová, Ph.D.

Katedra ekonomie





Zadání bakalářské práce

Dopady opatření souvisejících s Covid-19 na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu

Jméno a příjmení: **Petra Poživilová**
Osobní číslo: E19000195
Studijní program: B0488A050006 Mezinárodní ekonomické vztahy
Specializace: Mezinárodní obchod
Zadávací katedra: Katedra ekonomie
Akademický rok: **2021/2022**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů a formulace výzkumných otázek.
2. Teoretická východiska mezinárodního obchodu a krize.
3. Analýza automobilového průmyslu.
4. Případová studie dopadů koronavirové krize na konkrétní podnik.
5. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

30 normostran
tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

- ŠTĚRBOVÁ, Ludmila, 2013. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada. Expert (Grada). ISBN 987-80-247-4694-4.
- BLAŽEK, Jiří, 2014. *Národní hospodářství*. Brno: Masarykova Univerzita. ISBN 978-80-210-6949-7.
- HOLMAN, Robert, 2016. *Ekonomie*. 6. vydání. V Praze: C. H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-807-4002-786.
- YOUNG, Aiden, 2016. *Understanding the Financial Crisis of 2008* [online]. C&D Publications, [cit. 2021-10-1.] Dostupné z: https://www.amazon.com/Understanding-Financial-Crisis-Aiden-Young-ebook/dp/B01FQ3ZIYI#detailBullets_feature_div
- PROQUEST, 2021. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2021-09-26]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz>

Konzultant: Ing. Aleš Průšek, CSc.

Vedoucí práce:

Ing. Blanka Brandová, Ph.D.
Katedra ekonomie

Datum zadání práce:

1. listopadu 2021

Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2023

doc. Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.
děkan

L.S.

doc. PhDr. Ing. Pavla Bednářová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 1. listopadu 2021

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Jsem si vědoma toho, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má bakalářská práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědoma následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

20. dubna 2022

Petra Poživilová

Dopady opatření souvisejících s Covid-19 na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu

Anotace

Bakalářská práce se zabývá dopady opatření souvisejících s Covid-19 na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu. V první části je představena teorie, která se zabývá mezinárodním obchodem. Pozornost se zde zaměřuje na pojetí obchodu, jeho členění a historický vývoj. Poté se práce zabývá hospodářským cyklem a ekonomickými krizemi. U hospodářského cyklu se pozornost zaměřuje na popis čtyř fází a délku tohoto cyklu a také jak na hospodářský cyklus reagují jednotlivá odvětví. V části, kde se práce zabývá ekonomickými krizemi, jsou zmíněny příčiny a důsledky současné krize a v neposlední řadě také přijatá opatření ke zmírnění této krize. Dále se práce zabývá automobilovým průmyslem v České republice, který je nejvýznamnějším odvětvím průmyslu země. Jsou zde zmíněny základní informace o tomto odvětví a poté je zkoumán dopad pandemie na výrobu a prodej osobních automobilů v České republice. V další části se práce zaměřuje na konkrétní podnik, u něhož je zkoumán dopad opatření, která jsou spojena s pandemií. Cílem je zhodnocení, jaký dopad měl virus Covid-19 na mezinárodní obchod v této konkrétní společnosti.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, Covid-19, Česká republika, hospodářský cyklus, mezinárodní obchod

Impact of Covid-19 Related Measures on International Trade in the Automotive Industry

Annotation

Bachelor thesis talks about the impact of Covid-19 related measures on international trade in the automotive industry. In the first part is presented the theory, that deals with international trade. The focus is on the description of business concept, its division and historical development. After that, the work talks about business cycle and economic crises. For the business cycle, attention is focused on the description of four phases of business cycle, its length as well as how individual sectors react to the business cycle. In the part where the work deals with economic crises, the causes and consequences of the current crisis are mentioned, and last but not least, the measures taken to mitigate this crisis. The work also deals with the automotive in the Czech Republic, which is the most important industry in the country. It provides basic information on the sector and then examines the impact of the pandemic on car production and sales in the Czech Republic. In the next part, the work focuses on a specific company, which examines the impact of measures that are associated with a pandemic. The goal is to find out what impact the Covid-19 virus has had on international trade in this particular company.

Key Words

Automotive, Covid-19, Czech Republic, international trade, business cycle

Poděkování

Chtěla bych poděkovat Ing. Blance Brandové, Ph.D. za vedení mé bakalářské práce, cenné rady a odborný dohled.

Obsah

Seznam obrázků.....	12
Seznam tabulek.....	13
Seznam použitých zkratk, značek a symbolů.....	14
Úvod.....	15
1. Mezinárodní obchod.....	16
1.1 Pojetí obchodu	16
1.2 Členění obchodu	17
1.3 Vývoj mezinárodního obchodu	18
2. Hospodářský cyklus a ekonomické krize	21
2.1 Hospodářský cyklus	21
2.1.1 Fáze hospodářského cyklu.....	21
2.1.2 Délka hospodářského cyklu.....	23
2.1.3 Citlivost jednotlivých odvětví na hospodářský cyklus	24
2.2 Ekonomické krize	25
2.2.1. Příčiny a důsledky současné krize	26
2.2.2. Přijatá opatření ke zmírnění současné krize	29
3. Automobilový průmysl v ČR.....	31
3.1 Produkce automobilů v ČR.....	31
3.2 Prodej automobilů v ČR.....	33
4. Dopady krize na konkrétní podnik.....	35
4.1 Základní informace o podniku.....	35
4.1.1 Organizace společnosti.....	36
4.1.2 Historie podniku	37
4.1.3 Společenská odpovědnost firmy.....	38
4.2 Dopad opatření na ceny a dodací lhůty materiálu	40
4.2.1 Cena materiálu.....	40
4.2.2 Dodací lhůty materiálu	44
4.3 Návrh řešení.....	48
Závěr.....	51
Seznam použité literatury.....	53

Seznam obrázků

Obrázek 1: Hlavní obchodní stezky 11. století	19
Obrázek 2: Hospodářský cyklus	22
Obrázek 3: Vývoj státního dluhu v % HDP	27
Obrázek 4: Vývoj inflace od začátku roku 2021	28
Obrázek 5: Výroba osobních vozidel za roky 2019, 2020 a 2021	32
Obrázek 6: Srovnání hodnot výroby, exportu a tuzemského prodeje za jednotlivé měsíce roku 2021.....	34
Obrázek 7: Organigram společnosti.....	36
Obrázek 8: Mezikvartální index cen materiálu (2019-2021).....	44
Obrázek 9: Upozornění použité v cenové nabídce	45
Obrázek 10: Rozdíl mezi původní a skutečnou dodací lhůtou	48

Seznam tabulek

Tabulka 1: Průměrné ceny za jednotlivé kvartály v letech 2019 - 2021, EUR/kg.....	42
Tabulka 2: Mezikvartální srovnání cen za roky 2019 - 2021.....	43
Tabulka 3: Porovnání původních a skutečných dodacích lhůt (dny)	47

Seznam použitých zkratk, značek a symbolů

CO ₂	Oxid uhličitý
ČR	Česká republika
EU	Evropská Unie
HDP	Hrubý domácí produkt
IMF	Mezinárodní měnový fond (<i>International Monetary Fund</i>)
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
TUL	Technická univerzita v Liberci
USA	Spojené státy americké (<i>United States of America</i>)

Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá aktuální krizí spojenou s virem Covid-19 a dopady přijatých opatření na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu. Věnuje se krizi v automobilovém průmyslu, který je dnes jedním z nejrozšířenějších odvětví na celé planetě a dopady současné krize jej budou doprovázet ještě velmi dlouho. Cílem této bakalářské práce je zhodnotit dopady probíhající krize spojené s pandemií Covid-19 na konkrétní společnost působící v automobilovém průmyslu.

První kapitola se zabývá mezinárodním obchodem. Nejdříve je vysvětlen pojem obchod jako takový a jsou popsána jeho pojetí. Dále je představeno členění, kde je vysvětlen pojem zahraniční a mezinárodní obchod. V poslední části kapitoly je popsán vývoj obchodu od pravěku až po současnost.

Druhá kapitola pojednává o hospodářských cyklech, na které následně navazuje teorie ekonomických krizí. V první části je vysvětlena teorie hospodářských cyklů, jejich fáze či délka. Také je zde zmíněno, jak tyto cykly působí na jednotlivá odvětví. V druhé části této kapitoly je popsána současná krize spojená s virem Covid-19. Jsou zde popsány příčiny, důsledky a přijatá opatření vlád a centrálních bank ke zmírnění důsledků krize.

Třetí kapitola je věnována automobilovému průmyslu, který je hlavním pilířem české ekonomiky. Jsou zde porovnány hodnoty výroby a odbytu osobních automobilů v tuzemsku za rok 2019, 2020 a 2021. Následně jsou srovnány hodnoty výroby, prodeje a exportu tuzemského automobilového průmyslu v roce 2021.

V poslední, čtvrté kapitole, je představena společnost podnikající v automobilovém odvětví, na kterou měla krize významný dopad, a to po stránce finanční i organizačně-logistické. V práci je sledován a zhodnocen vývoj cen a dodacích lhůt materiálu zkoumané společnosti v období 2019-2021 ve vztahu k vládou přijatými opatřeními, která jsou spojená s pandemií. Následně bude ověřen výzkumný předpoklad, že tato přijatá opatření měla vliv na ceny a dodací lhůty nakupovaného materiálu.

K dosažení stanoveného cíle a ověření výzkumného předpokladu jsou využity metody deskripce, komparace, analýza, dedukce a deskriptivní statistika.

1. Mezinárodní obchod

Když se zmíní pojem mezinárodní obchod, většina lidí si vybaví osobu nebo společnost, která vyrábí všechny součásti jednoho produktu ve své domovské zemi a poté tento finální produkt exportuje do jiné země ke konečnému spotřebiteli. Avšak tento druh obchodu dnes představuje pouze asi 30 % celkového obchodu se zbožím a službami. Většina obchodu je utvářena meziprodukty, součástkami či službami, kdy se proces výroby šíří napříč různými zeměmi. To zejména proto, že v každé zemi jsou k dispozici různé potřebné dovednosti a materiály za konkurenceschopnou cenu a kvalitu. (OECD, 2022)

Pro to, abychom dokázali definovat pojem „mezinárodní obchod“ musíme nejdříve vymežit kategorii „obchod“ obecně. Touto otázkou se v současné době v ekonomické teorii zabývá větev obchodní vědy. (Štěrbová, 2013)

Obchod lze obecně definovat jako reálné a finanční hospodářské transakce vztahující se ke směně zboží a služeb. U těchto transakcí zároveň dochází k oddělení osob výrobce a spotřebitele v prostoru a čase nebo například v důsledku dělby práce. Výsledkem je tvorba trhu. (Štěrbová, 2013)

Tato směna probíhá na trzích meziproduktů, finálních výrobků a služeb či na trzích výrobních faktorů (přírodní zdroje, práce, kapitál, informace, technologie). Někdy bývá definice obchodu rozšiřována i o služby, které souvisejí se směnou a také se samotným výsledkem směny. (Štěrbová, 2013)

1.1 Pojetí obchodu

Slovo „obchod“ je dnes velice rozšířeným pojmem, které lze, ale chápat mnoha způsoby a můžeme na něj nahlížet z různých úhlů. (Mulačová a Mulač, 2013)

První pojetí je, když je obchod chápán jako činnost, která spočívá v nákupu a prodeji zboží. V tomto náhledu se obchodování účastní většina tržních subjektů. Obchodní činnost tedy není jen akcí obchodníků, nýbrž i jiných subjektů, mezi jejichž hlavní aktivity patří výroba či služby. (Mulačová a Mulač, 2013)

Druhé pojetí je institucionální, kdy se za obchodníky považují ty subjekty, u nichž je obchod převažující činnost. To znamená, že to jsou subjekty, které nakupují fyzické zboží za účelem dalšího prodeje bez jeho podstatnější úpravy. (Mulačová a Mulač, 2013) Obchodní podniky hrají hlavní roli prostředníků mezi výrobou a spotřebou. Toto se děje jak na mezistupních, tak i na finálním stupni zpracování výrobků. (Štěrbová, 2013)

1.2 Členění obchodu

Obchod, jako takový má mnoho členění. Může se členit podle území států či hranic, typu obchodní činnosti, sídla obchodních společností, legálnosti této činnosti, druhu vlastnictví, typu ekonomik a mnoho dalších. Pro potřeby této práce je nejdůležitější členění podle teritorií/národních hranic. Obchod se tedy v tomto případě dělí na vnitřní (domácí), zahraniční a mezinárodní. V této práci bude vysvětlen pouze pojem zahraniční a mezinárodní obchod. (Štěrbová, 2013)

Zahraněční obchod je možné definovat jako obchod jedné národní ekonomiky se svým okolím (s jednou či více ekonomikami), případně také jako obchod jednoho státu s jinými státy, shodují-li se jejich hranice s hranicemi ekonomik. (Štěrbová, 2013) Je tvořen vývozem (exportem) a dovozem (importem) zboží přes hranice státu. Podnikání v zahraničním obchodě je velkou příležitostí pro rozvoj a růst. V mnoha odvětvích se jedná o nezbytný krok k zajištění dostatečného odbytu, neboť na domácí trh se tlačí dovozy z jiných zemí, které se podílejí na nasycení koupěschopné poptávky. (Mulačová a Mulač, 2013)

Mezinárodní obchod je tedy možné definovat jako souhrn zahraničněobchodních aktivit dvou a více národních ekonomik, případně států, shodují-li se jejich hranice s hranicemi ekonomik, což znamená, že je součtem dvou a více zahraničních obchodů. Jedná se o druh mezinárodních ekonomických vztahů a reálné ekonomické transakce se zahraničním prvkem mezi různými ekonomickými subjekty, kterými jsou například:

- soukromé ekonomické subjekty, které působí uvnitř národních ekonomik, což jsou jednotlivci či domácnosti a malé, střední i velké podniky,
- nadnárodní ekonomické subjekty,

- ekonomické subjekty veřejného sektoru jednotlivých států, územních celků a integračních uskupení, což mohou být centrální banky, ministerstva a organizace se zvláštním statutem,
- příležitostně i některými ekonomickými subjekty neziskového sektoru v rámci programů humanitární pomoci. (Štěrbová, 2013)

V porovnání s vnitřním obchodem není všechno zboží a služby obchodovatelné. Obchodovatelné zboží a služby zpravidla procházejí většími vzdálenostmi než ve vnitřním obchodě a překračují státní i celní hranice, tudíž musejí odpovídat technickým standardům zemí dovozu. Subjekty v mezinárodním obchodě musejí také čelit právním, kulturním i jazykovým rozdílům mezi zeměmi. (Štěrbová, 2013)

1.3 Vývoj mezinárodního obchodu

Mezinárodní obchod mezi zeměmi a napříč kontinenty existuje už po celá staletí. V dávných dobách převažovalo obchodování se zbožím, jako jsou textil, potraviny, koření, drahé kovy či umělecké předměty. V dnešní době už každý slyšel o Hedvábné stezce, Jantarové stezce a dalších známých trasách, které existovaly. Také o přístavech či osadách, které vzkvétaly díky obchodu, jenž se uskutečňoval jak po pozemních, tak po námořních trasách. (Juneja, 2021)

V pravěku se každé společenství staralo o zajištění potřeb všech svých členů samo. Představitelé tohoto společenství vyrobili a obstarali potravu, oděv, obydlí či palivo, a to zcela bez nutnosti kooperace s jinými uskupeními. Obchod se začal rozvíjet až v okamžiku, kdy lidstvo dospělo k první dělbě práce a došlo k oddělení zemědělců od řemeslníků. Jejich specializace je nutila směňovat své výrobky za jiné, neboť už nebyli schopni pokrýt svou potřebu. (Mulačová a Mulač 2013) Každý z nejstarších státních útvarů vyráběl některé zboží a životní potřeby lépe než ostatní a měl zájem je směnit za jiné, pro ně potřebné zboží. V nejstarších dobách zejména za potraviny. (Svatoš, 2009)

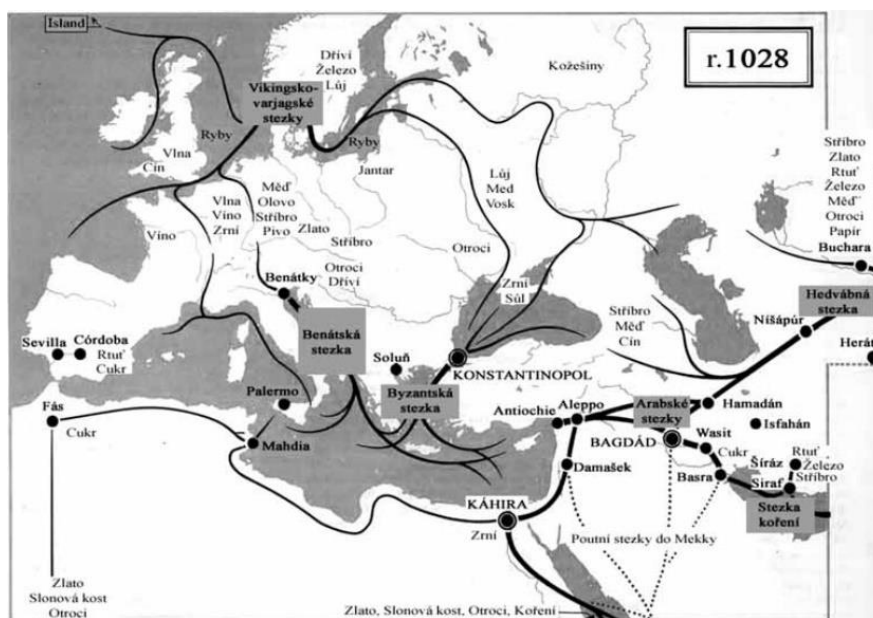
Tato směna se nazývá barter. Tento pojem vyjadřuje obchod, který se realizoval prostřednictvím směny jednoho zboží za druhé. (Svatoš, 2009) V tomto případě však

často nastávaly problémy, neboť nemuselo dojít ke stavu, kdy by obě strany stály o směnu právě disponibilního zboží. (Mulačová a Mulač, 2013)

Avšak s rozvojem mezinárodního obchodu se barter stával spíše brzdou. (Svatoš, 2009)
V Antickém období, kdy docházelo k rozvoji prvních států, se začal rozvíjet obchod v moderní podobě. Největšími obchodními centry té doby, byly Egypt, Indie, Řecko či Řím. Tyto státy obchodovaly s olejem, vínem, železem, mědí, kořením či otroky. Avšak závislost na práci otroků dlouhodobě brzdila hospodářský vývoj antických států a přispěla k jejich následnému zániku. (Štěrbová, 2013)

V době středověku se mezinárodní obchod soustřeďoval hlavně na oblast Byzantské říše, Arábie, Itálie, Francie či Německa. K rychlému rozvoji obchodu zde přispíval zejména rozkvět měst a tržišť v důsledku osamostatnění řemeslnické profese. Utvářely se stálé obchodní stezky, kde se obchodovalo s tradičními předměty, jako jsou zrní, jantar, med, vosk, stříbro, měď, koření či hedvábní. (Štěrbová, 2013)

Na obrázku 1 lze vidět hlavní obchodní stezky 11. století, mezi které patřila například Stezka koření, Hedvábná stezka či Benátská stezka.



Obrázek 1: Hlavní obchodní stezky 11. století
Zdroj: (Štěrbová, 2013)

V době novověku přispívaly k rozvoji obchodu hlavně zámořské objevy. Původním účelem zámořských objevů bylo hledání nových trhů a bohatství, zejména zlata a koření. Dalším důležitým podnětem k rozvoji byla průmyslová revoluce, především vynález parního stroje a lokomotivy, později také objev elektřiny, pokroky v budování infrastruktury či modernizace přístavů, lodí a zavedení železnic. (Svatoš, 2009)

Následovaly dvě světové války, které způsobily útlum a deformaci mezinárodního obchodu. Stalo se tak proto, že účastníci válečného konfliktu se soustředili na získání zbraní, munice a samozřejmě potravin. Velice brzy po skončení druhé světové války přišlo období, které se nazývá vědecko-technická revoluce. Díky jejímu nástupu se urychlil rozvoj mezinárodní spolupráce, ale i soupeření mezi světovými ekonomickými, vojenskými i politickými bloky. Její součástí byly kosmické objevy, rozvoj telekomunikací či používání nukleární energie jak pro mírové, tak pro válečné účely. (Svatoš, 2009)

Hlavními centry obchodu se staly USA, Německo či Japonsko, kdy postupně narůstá podíl asijských zemí. Začala se tvořit regionální integrační uskupení, a to především v Evropě. Hlavním předmětem obchodu se staly průmyslové výrobky a komodity jako jsou paliva. Současná etapa mezinárodního obchodu se vyznačuje prohlubujícími se procesy globalizace a regionální integrace či využitím informačních a telekomunikačních technologií. Dále také mezinárodními hodnotovými řetězci, kdy je výroba zboží rozdělena mezi více zemí, či světovou krizí. (Štěrbová, 2013)

2. Hospodářský cyklus a ekonomické krize

Tržní ekonomika podléhá cyklickým výkyvům, které nazýváme hospodářské cykly. Pro ně je typické střídání čtyř fází, expanze, vrcholu, recese a dna. Právě ve fázi recese dochází k ekonomickým krizím. (Holman, 2016)

Ekonomické krize bývají velmi nebezpečným vyústěním hospodářské recese a pro ekonomiku představují vážné nebezpečí. Ekonomika se z nich sice dokáže dostat sama, avšak za cenu velkých obětí. Může zkrachovat mnoho firem či bank a může vzniknout velká nezaměstnanost. (Holman, 2016)

2.1 Hospodářský cyklus

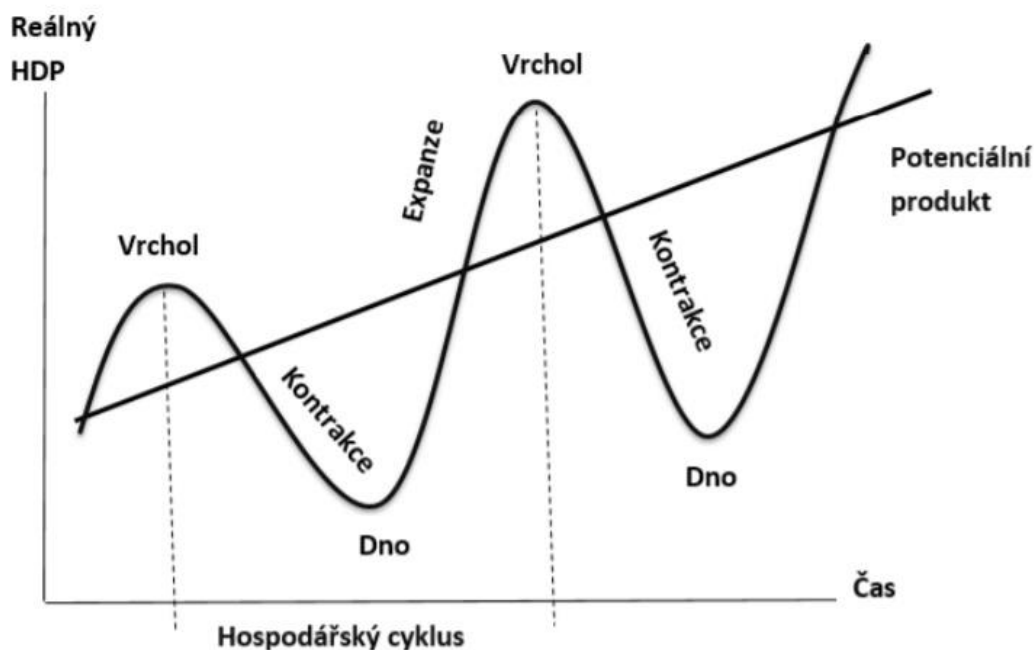
Hospodářství všech tržních ekonomik se díky změnám agregátní poptávky a agregátní nabídky a dále díky dalším ekonomickým, sociálním či politickým vlivům nevyvíjí rovnoměrně. (Kraft et al., 2017)

Mezi vyspělými zeměmi jsou si jednotlivé cykly stále více podobné, a to jak do hloubky kolísání i načasování, tak i délky trvání. Fáze recese se synchronizovaně přenáší z nejsilnějších ekonomik světa, zejména ze Spojených států amerických do dalších států. (Cihelková, 2009)

K růstu synchronizace hospodářských cyklů došlo od 90. let mezi zeměmi Evropské unie, ještě hlouběji mezi zeměmi eurozóny. Toto se dělo hlavně díky budování hospodářské a měnové unie, kdy se vytvořila jednotná měnová politika, a zkoordinovaly se fiskální politiky. (Cihelková, 2009)

2.1.1 Fáze hospodářského cyklu

Hospodářský cyklus se skládá ze čtyř fází, které se postupně opakují. Jedná se o fázi expanze (konjunktura), vrcholu, recese a dna (deprese). Vývoj těchto fází znázorňuje obrázek 2. Každá z fází se vyznačuje charakteristickými znaky jednotlivých ekonomických indikátorů.



Obrázek 2: *Hospodářský cyklus*

Zdroj: (Neumanová, 2020)

První fází je fáze expanze, kdy HDP dané země i její makroekonomické veličiny nabývají na síle. Děje se tak proto, že domácnosti (a vláda) poptávají ve zvýšené míře statky produkované firmami. Ty na vzestup poptávky reagují zvýšením objemu výroby. Aby ale firmy mohly toto uskutečnit, musejí rozšiřovat výrobní kapacity, tedy najímat větší množství práce, kapitálu a dalších výrobních faktorů. Zaměstnanost v celé ekonomice roste, neboť lidé, kteří byli nezaměstnaní, nyní nacházejí dostatek plnohodnotných volných pracovních míst. Díky vyššímu počtu odpracovaných hodin mají lidé dostatečné příjmy pro nákup spotřebního zboží. Díky tomu zisky stávajících firem rostou a další očekávaný vzestup průměrné míry zisku v ekonomice vede k zakládání nových podniků. Výrobci začínají využívat stroje, tovární haly a další statky a sjednávají si bankovní úvěry na nákup dalších výrobních zařízení. Banky, které dříve neměly dostatek zájemců o půjčky, v této době prosperují a dosahují vyšších zisků. V ekonomice, která je ve fázi expanze se více spotřebovává, vyrábí a investuje. Tato fáze, ale nebude existovat věčně. (Jurečka, 2017)

Poté se ekonomika dostane do fáze vrcholu. Rychlejšími tempem se začínají prosazovat nákladové tlaky, které nutí výrobce zvyšovat ceny svých statků. Výrobní faktory jsou vyčerpány a podniky nemohou najít zájemce o zaměstnání, tudíž se snaží lákat

konkurenční pracovníky na vyšší hodinové mzdové sazby, čímž se obratem prodražuje výroba a má to tak vliv na snížení ziskovosti. Domácnosti si ale užívají stále vyšších příjmů a nemají problém si nakupovat větší množství spotřebního zboží či si na splátky pořizovat automobily, domy či jiné zboží dlouhodobé spotřeby. Tím, že roste konzumní aktivita domácností, se snižují úspory v ekonomice a finanční zdroje, které poskytují banky výrobcům i spotřebitelům, se zdražují. Zdražování úvěrů nadále snižuje ziskovost výroby. (Jurečka, 2017)

V tuto chvíli se ekonomika dostane do fáze recese. Tu lze vnímat jako proces ozdravné reakce na předchozí období přílišného optimismu a rozmachu spotřeby a výroby. Makroekonomické ukazatele postupně oslabují. Domácnostem rostou životní náklady a ruší své objednávky statků dlouhodobé spotřeby a firmám se začíná hromadit neprodané zboží. S růstem cen postupně klesá poptávka po všech druzích zboží, avšak u potravin či energií tento pokles není tak výrazný. Firmy se snaží prodávat své výrobky za nižší ceny a také se snaží snižovat náklady. Zbavují se tedy pracovníků, ztrácejí zájem o bankovní úvěry a prodávají nepotřebné stroje. Náklady se ale podnikům nedaří snižovat dostatečně rychle, neboť jsou vázány smlouvami se zaměstnanci či bankami. Mnohé firmy musí ukončit svou činnost nebo výrazně omezit výrobu. Klesá zaměstnanost, dochází k omezování investiční činnosti a banky nemají dostatek zákazníků, ani z řad spotřebitelů, neboť těm klesají příjmy. Klesající ceny výrobků a služeb či klesající ceny výrobních faktorů ženou ekonomiku do další fáze. (Jurečka, 2017)

Ekonomika se dostává na dno své aktivity. Nezaměstnanost je vysoká, výdaje stagnují na velmi nízké úrovni a v ekonomice vládne pesimismus a averze k riziku. Domácnosti čekají, zda ceny ještě neklesnou a odkládají své nákupy, firmy nevěří ve vzestup poptávky a banky nevidí perspektivní zákazníky a raději neposkytují půjčky. V činnosti pokračují jen ty nejsilnější podniky a banky, což je ale příznivé východisko pro budoucnost. (Jurečka, 2017)

2.1.2 Délka hospodářského cyklu

Označení cyklus napovídá, že při průzkumu problematiky hospodářského cyklu půjde o opakování jistých skutečností, ekonomických vztahů a vývojových tendencí. Avšak to

neznamená, že jsou všechny hospodářské cykly stejné. Dle délky jednoho cyklu rozlišujeme krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé cykly. (Kraft et al., 2017)

Krátkodobé cykly (Kitchinovy), trvají 3 – 5 let a jedná se o krátkodobé kolísání reálného domácího produktu. Tyto cykly zpravidla způsobují výkyvy v zásobách nebo také sezónní události. Tyto události mohou být například vliv počasí na zemědělství a stavebnictví či vliv letních dovolených. (Kraft et al., 2017)

Dále jsou střednědobé cykly (Juglarovy), jejichž délka se pohybuje v rozmezí 7 – 11 let. Ty spočívají především v existenci poptávkových a nabídkových šoků, které souvisejí s vývojem investic do strojů a zařízení. (Kraft et al., 2017)

Jako poslední existují dlouhodobé cykly, které rozdělujeme na:

- Kuznetsovy cykly, trvající 15 – 25 let. Tyto cykly jsou způsobeny kolísáním investic do infrastruktury, dále válkami či rozšiřováním světového obchodu.
- Kondratěvovy vlny, které mají délku 45 – 60 let a souvisejí se zlomovými technickými vynálezy. Především, pokud tyto vynálezy vedou k technologickým revolucím, jako byl objev parního stroje, spalovacího motoru, elektřiny, nebo informačních technologií.
- Forresterovy cykly s délkou cca 200 let, jež jsou založeny na systémové dynamice a na modelování vývoje průmyslových inovací.
- Tofflerovy civilizační vlny s periodou 1000 – 2000 let. Ty považují za základní zlomové události vývoje zemědělskou revoluci, primární dělbu práce, průmyslovou revoluci nebo také vznik ekonomiky založené na znalostech v polovině 20. století. (Kraft et al., 2017)

2.1.3 Citlivost jednotlivých odvětví na hospodářský cyklus

Ne všechna odvětví se v určité době rozvíjejí stejně rychle. Toto tvrzení je spojeno i s rozdílnou úrovní míry zisku, rozdílností bariér vstupu do odvětví či s rozdílností perspektiv dalšího vývoje. Pro správné stanovení strategických i taktických cílů podniku je třeba znát odvětví z hlediska citlivosti na konjunkturální vývoj a s tím i spojenou míru

rizika podnikání, typ odvětvové struktury nebo míru regulace ze strany státu. (Synek a Kislingerová, 2010)

První máme odvětví cyklická, která kopírují hospodářský cyklus ekonomiky jako celku. To znamená, že v období expanze dosahují nejlepších výsledků, a naopak v době recese nastávají problémy. Příkladem těchto odvětví je stavebnictví či automobilový průmysl. (Synek a Kislingerová, 2010)

Další jsou neutrální odvětví, jejichž vývoj nesouvisí bezprostředně s hospodářským cyklem. Jsou to zejména podniky, které vyrábějí statky nezbytné potřeby, jako jsou léky a základní potraviny. Dále to jsou odvětví, která se vyznačují nízkou cenovou elasticitou. Příkladem jsou výrobci alkoholu, tabáku či novin. (Synek a Kislingerová, 2010)

Jako poslední jsou anticyklická odvětví, která jsou protipólem k těm cyklickým. V tomto případě v době, kdy přichází recese, právě tyto podniky dosahují velice dobrých ekonomických výsledků. Příkladem mohou být různé formy zábavy nebo odpočinku. (Synek a Kislingerová, 2010)

2.2 Ekonomické krize

Světové krize zdaleka nejsou výjimkou, ale naopak něčím naprosto běžným, a to nejen v rozvíjejících se ale i v průmyslově vyvinutých ekonomikách. Ačkoli jsou krize běžné, chovají se jako hurikán. Probíhají relativně předvídatelným způsobem, ale mohou změnit směr, ustoupit, a dokonce i znovu ožít, a to bez jakéhokoli varování. (Roubini a Mihm, 2011)

V období celosvětové krize se všechny vlády ve všech státech ocitnou v nelehké, mnohdy neslýchané situaci, kterou je potřeba vyřešit co nejefektivněji a nejlépe. To ale není lehký úkol, a i přesto, že některá opatření a podpory ve vybraných státech fungují velmi dobře, není zárukou, že budou fungovat stejně blahodárně ve všech zemích světa. Při volbě těchto opatření je nutné zohlednit otevřenost a velikost ekonomiky, velikost exportu, hospodářskou situaci či také chování spotřebitelů, díky němuž bývá oživena domácí poptávka. (Krček, 2020)

Současná krize je spojena s rozšířením viru Covid-19 po celém světě. Konkrétně v České republice do září roku 2020, přibývali noví nakažení celkem pozvolna, avšak s příchodem podzimu se situace rapidně změnila. Nakažených prudce přibývalo, zdravotnický systém začínal kolabovat, a to až do března roku 2021, kdy se situace začínala uklidňovat. Avšak na podzim roku 2021 začala pandemie znova nabírat na obrátkách, kdy za den přibýlo skoro 28 000 nakažených. (MZČR, 2022)

2.2.1. Příčiny a důsledky současné krize

Jednou z příčin je více než dva roky trvající obchodní válka mezi Čínou a USA, kdy dokonce IMF snížil očekávání růstu světové ekonomiky. V Číně došlo k poklesu akciových trhů o více než 25 % a v Evropě začal trpět automobilový průmysl díky zavedení celé řady tarifů. Zmírnění této obchodní války na konci roku 2019 přineslo oživení, a to jak v čínském průmyslu, tak v exportně orientovaných sektorech. (Stráník, 2020)

Hlavní roli hraje výše zmíněná pandemie, která odhalila, jak těsně jsou naše hospodářství a společnost propojeny a vzájemně provázány. Opatření vlád na omezení volného pohybu osob zasáhlo do určité míry systémy spotřeby a výroby. Některá určitá odvětví, jako cestování či cestovní ruch, byla zasažena přímo a postižena byla také celá řada dodavatelských řetězců. Díky uzavření výrobních závodů v Číně a jiných vývozních omezení během prvních měsíců platnosti opatření omezující volný pohyb osob se zpozdily dodávky některých produktů. Dále byla významná nehoda kontejnerové lodi, která zablokovala Suezský průplav, a tím způsobila nedostatky a zpoždění na evropských trzích. Krize zvýšila celosvětovou poptávku hlavně na trhu s osobními ochrannými prostředky, jako jsou ochranné roušky, respirátory, či rukavice. Obavy o zdraví pochopitelně převážily nad obavami o životní prostředí v souvislosti s plasty na jedno použití. (EEA, 2022)

Došlo k obrovskému zvýšení dluhu států. V ČR byl obrovským výdajem nákup zdravotnického materiálu, kdy při zvýšené poptávce mnohonásobně vzrostla jeho cena. Také se uzavřelo mnoho provozoven a tím došlo k výpadku daňových příjmů. Další výdaje byly vynaloženy na podporu firem, zaměstnavatelů i osob samostatně výdělečně činných kdy

vláda umožnila odklady placení daní a odvodů, či je odpustila úplně. Vláda je tudíž bez dostupných financí a musí se zadlužit o to více. (ČNB, 2022)



Obrázek 3: Vývoj státního dluhu v % HDP
Zdroj: (Žurovec, 2021)

Na obrázku 3 je vidět vývoj státního dluhu v % HDP od roku 1993 do září roku 2021. Lze si povšimnout, že hodnoty současného státního dluhu jsou mnohem vyšší, než za minulé krize, která naplno udeřila v roce 2008.

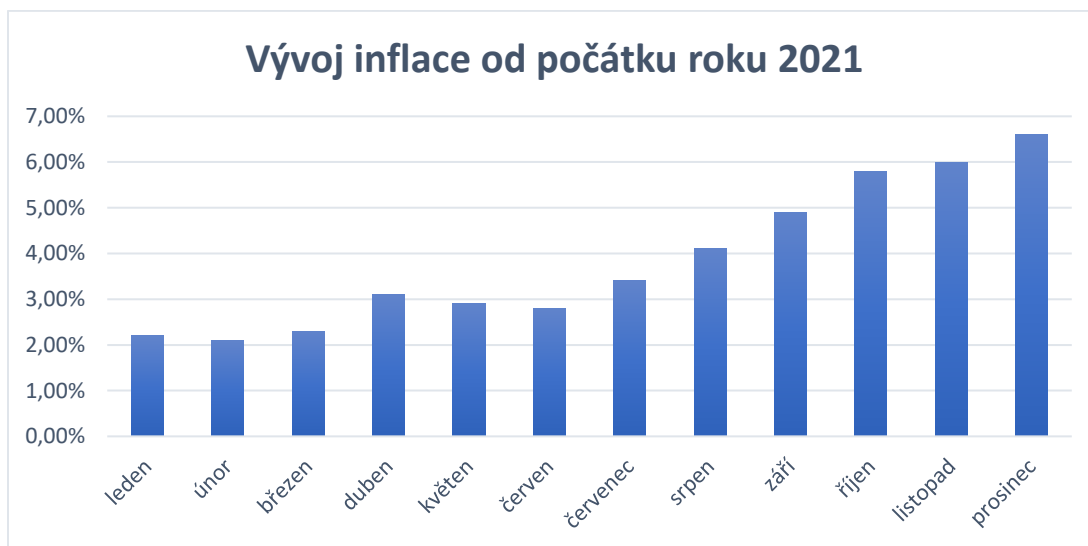
Dalším důsledkem je zvyšování cen nemovitostí. Bylo zjištěno, že v ČR rostou ceny bytů a rodinných domů nejrychleji v celé EU. Poptávka po bydlení byla vysoká a nabídka jí nedostačovala. Takto vysoká poptávka byla motivována především levnými hypotékami a důvěrou v nemovitost, jakožto spolehlivou investici. Další příčinou byla také nedostatečná výstavba. Vysoké ceny jsou také výsledkem rozsáhlých investičních nákupů investorů, kdy se do jejich rukou dostává stále větší část realitního trhu. Alarmujícím faktorem ale je, že růst příjmů v Česku na růst cen nemovitostí nestačí. (Forbes, 2022)

Jako další přišlo zdražení energií, a to hned z několika důvodů. Za prvé rostly ceny emisních povolenek. Ty vydává EU, která si dala za cíl snižování CO₂ při boji s klimatickou změnou. Dále se zejména v Německu zavíraly jaderné elektrárny, což způsobilo v Německu obrovské výpadky ve výrobě elektřiny. Tyto propady je v plánu nahradit především obnovitelnými

zdroji energie, které ale musejí být dotovány, a tím tak vstupují do celkové ceny elektřiny. Jako poslední přišlo oživení ekonomiky v důsledku pandemie koronaviru. Ta vedla k poklesu spotřeby elektřiny, především díky uzavírání provozů ve službách a průmyslu. V roce 2021 se už spotřeba energií vrací na předpandemické hodnoty. Tím, že roste poptávka po elektřině, tak zároveň roste cena této komodity. (Lazarevič, 2021)

Některé domácnosti mají ceny zafixované, tudíž jich se zatím zdražování netýká. Rána pro některé obyvatele přišla v podobě odchodu jednoho z předních dodavatelů energií. Podle expertních názorů se toto může týkat zhruba 600 tisíc domácností, které tato situace může dostat do existenčních problémů. Díky zdražení energií bude utlumena domácí poptávka po jiných službách a zboží, což bude znamenat makroekonomický šok. Dosud to byla právě poptávka domácností, která ekonomiku držela. Dále zdražení může znamenat zvýšení nespokojenosti ve společnosti. Pro sociální dávky si na úřady práce začne chodit mnohem širší škála lidí i přesto, že mnozí z nich na to nejsou doposud zvyklí. (Kain, 2021)

Zvýšila se také inflace. Ta nám říká, co si za stejný plat koupíme v současnosti a zároveň v budoucnosti. Roste rychle skoro v celé Evropě. Meziročně vzrostly spotřebitelské ceny o 4,1 % v srpnu roku 2021. To bylo o 0,7 % bodu více než v červenci a nejvíce od listopadu 2008. (ČNB, 2022)



Obrázek 4: Vývoj inflace od začátku roku 2021
Zdroj: vlastní zpracování podle (ČSÚ 2022)

Na obrázku 4 je vidět vývoj inflace od začátku roku 2021. V první polovině roku se držela inflace na nižších hodnotách, avšak v druhé polovině začala rapidně stoupat a meziročně dosáhla 6,6 %.

Jako další problém je nedostatek materiálu. Na ten zapůsobila nejen samotná pandemie, ale celá řada nečekaných událostí, které rozkolísaly trh. Do amerického Texasu přišly extrémní mrazy, které ochromily těžbu ropy a návaznou výrobu plastů. V březnu roku 2021 vyhořela v Japonsku továrna na polovodiče, která prohloubila krizi okolo nedostatku čipů. Ještě navíc už měsíce trvají problémy v lodní přepravě, kterým korunovala zaseknutá loď v Suezském průplavu. Chybí ocel, plechy, kovy, čipy, plasty a mnoho dalších surovin. (Forbes, 2022)

Díky tomu mají mnohá odvětví problémy, především automobilky, které si nemohou dovolit zastavit výrobu. Za zastavení jim totiž hrozí obrovské sankce, tudíž zajištění zdrojů pro výrobu je prioritou i přes vysoké ceny. Díky sankcím dodavatelé surovin často upřednostňují zákazníky z automotive sektoru, a tudíž je pak nedostatek surovin v jiných oborech. (Forbes, 2022)

2.2.2. Přijatá opatření ke zmírnění současné krize

Restriktivní opatření vlády, či nedostatek materiálu k výrobě vedl k tomu, že zaměstnanci z některých odvětví přišli o práci nebo zůstávali doma za náhradu mzdy. Tato opatření zmrazila naprostou většinu ekonomiky, což je odlišná situace od ostatních krizí a na takovou situaci nebyl nikdo připraven. (ČNB, 2022)

Na podporu podnikatelů schválila vláda kompenzace, které jim měly alespoň z části nahradit ušlý zisk. Podnikání je sice riziková činnost, ovšem nejméně se lze připravit na nečekané zásahy státu, tudíž pomoc od vlády byla na místě. (ČNB, 2022)

V důsledku rozšiřování viru vláda doporučila zaměstnavatelům, aby se pokusili své zaměstnance přesunout na home-office. Mnoho firem, které práci z domova v minulosti nezavedly a nyní jí pod tlakem okolností jsou nuceni zavést, budou moci vyhodnotit efektivitu vzdálené práce. Pro firmy by více zaměstnanců pracujících z domova znamenalo, že se jim sníží náklady jak na straně nájmu, energií tak na straně cestovních výdajů. Využití home-office

například v chřipkové sezóně, by mohlo znamenat méně zaměstnanců na nemocenské dovolené. Práce z domova společně s rozšířením on-line výuky v důsledku uzavírání škol zvyšuje digitální gramotnost obyvatelstva a vytváří tak tlak na digitalizaci ekonomik. (ČNB, 2022)

Další byla vládní podpora pro udržení zaměstnanosti, kdy stát hradil celou mzdu zaměstnanců, aby nedošlo k jejich propouštění. To by mohlo makroekonomické důsledky ještě zvýšit. (ČNB, 2022)

Na nekončící nárůst inflace reaguje centrální banka zvýšením základních úrokových sazeb. V prosinci roku 2021 se rozhodla zvýšit 2T repo sazbu na 3,75 %, diskontní sazbu na 2,75 % a lombardní sazbu na 4,75 %. Další zvednutí přišlo v únoru 2022, kdy se centrální banka rozhodla pro další navýšení. 2T repo sazbu navýšila na 4,50 %, diskontní na 3,50 % a také lombardní sazbu na 5,50 %. Dále bankovní rada ČNB v březnu roku 2022 opět zvýšila základní úrokové sazby. V případě 2T repo sazby šlo o navýšení na 5,0 %, u diskontní sazby na 4,0 % a lombardní sazby navýšila na 6,0 %. (ČNB, 2022)

3. Automobilový průmysl v ČR

Česká republika hraje významnou roli v automobilovém průmyslu a s ním souvisejících odvětvích. Je tomu tak především díky jedinečné poloze, dobré infrastruktuře či kvalifikované pracovní síle. Zároveň má země výborné obchodní příležitosti pro dodavatele a je také připravena upevnit pozici jednoho z předních evropských center pro designové, výzkumné a vývojové aktivity v automobilovém odvětví. V současné době je v tomto odvětví na vzestupu trend čisté mobility, s kterým je spojena vyšší poptávka po elektrických vozidlech. (Czechinvest, 2022)

Automobilový průmysl je největší průmyslové odvětví v České republice. Průmysl se podílí 28,7 % (k r. 2020) na celkovém HDP, z čehož více než 9 % (k r. 2020) je právě zmíněné odvětví. (SPCR, 2022), (Czechinvest, 2022) Z hlediska zaměstnanosti bylo v roce 2019 v automobilovém průmyslu zaměstnáno 180 000 osob. (AutoSAP, 2022)

Výroba automobilů má na českém území dlouholetou tradici. V současné době působí na českém trhu firma Škoda Auto a další výrobci osobních automobilů jako například Toyota, Hyundai, Mercedes, BMW či Volkswagen.

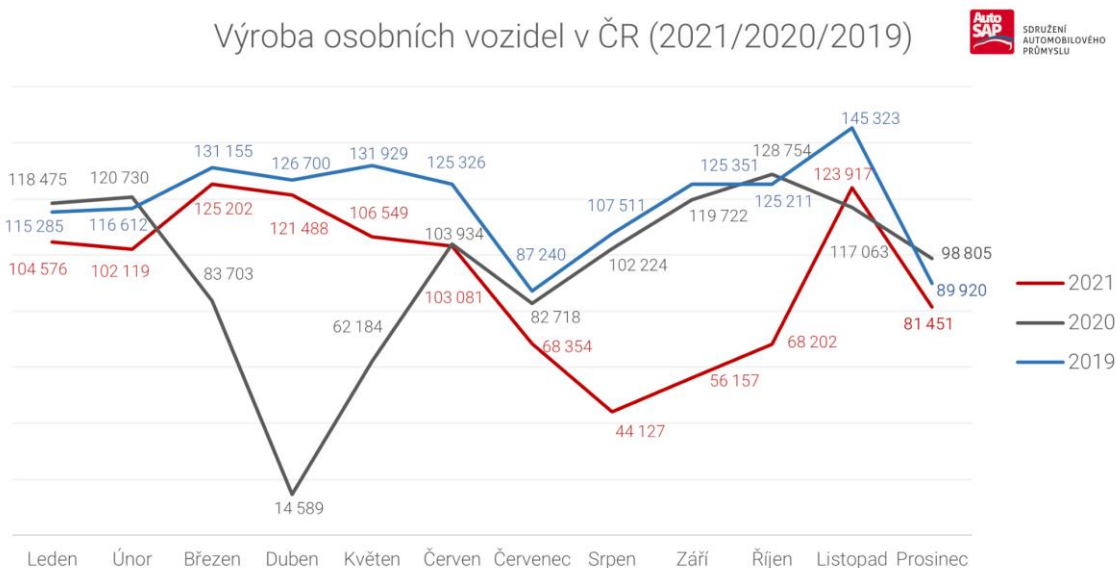
Na následujících řádcích budou porovnány hodnoty produkce a prodeje osobních automobilů za roky 2019, 2020 a následně i hodnoty výroby, prodeje a exportu vozů v roce 2021.

3.1 Produkce automobilů v ČR

Tuzemští výrobci osobních automobilů vyrobili v roce 2019 celkem 1,42 milionu vozů. Výroba osobních automobilů tvořila hlavní část objemu motorových vozidel. Největší podíl na produkci měla Škoda Auto s 63,6 %, dále Hyundai s 21,7 % a na třetím místě se umístila TPCA, která zaznamenala podíl 14,7 %. Škoda Auto zvýšila v tomto roce svou produkci o 22 tisíc vozů na 907 942 vozů. K tomuto výsledku pomohl především odbyt v Evropě. Na zahraniční trhy automobilky dodaly celkem 1,32 milionu vozů. V roce 2019 potvrdil český automobilový průmysl své významné postavení v rámci české ekonomiky. (SL, 2022)

Avšak v roce 2020 přišla pandemie koronaviru a s ní spojené problémy. Tyto komplikace zapříčinily výrazný pokles produkce vozidel v České republice. Celkově bylo vyrobeno 1,18 milionu všech druhů silničních vozidel, což je pokles o 18,8 %. I přes odstávky automobilek na jaře se jim podařilo vzchopit a jejich podzimní produkce pak táhla vpřed celý český průmysl. Vyrobeno bylo 1,15 milionu osobních automobilů. Škoda Auto ve svých českých závodech vyrobila 749 579 automobilů, což je v porovnání s předchozím rokem pokles o 17,4 %. Ke zmírnění dopadů u této automobilky přispělo zvýšení jejího tržního podílu na trzích EU a růst odbytu v Rusku nebo Turecku. V závodě Hyundai bylo vyrobeno o 22,9 % méně vozidel a kolínský závod TPCA zaznamenal pokles o 21,7 %. Avšak i v tomto roce zůstal automobilový průmysl klíčovým odvětvím tuzemského hospodářství. (Urbánek, 2021)

Narušené logistické a dodavatelské řetězce v čele s nedostatkem polovodičů vrátily produkci vozidel o několik let zpět. V roce 2021 bylo vyrobeno 1 105 223 osobních vozidel. Více než 91 % automobilů mířilo na zahraniční trhy. Škoda Auto vyrobila v tuzemských závodech 680 287 automobilů, což je pokles oproti minulému roku o 9,2 %. Velký pokles zaznamenala také produkce kolínské Toyoty, jejíž produkce činila 149 936 vozidel, tudíž zaznamenala pokles o 8,9 %. Naopak závod Hyundai se dařilo výrobu navýšit o 15,2 % na 275 000 vyrobených automobilů. (AutoSAP, 2022)



Obrázek 5: Výroba osobních vozidel za roky 2019, 2020 a 2021
Zdroj: (AutoSAP, 2022)

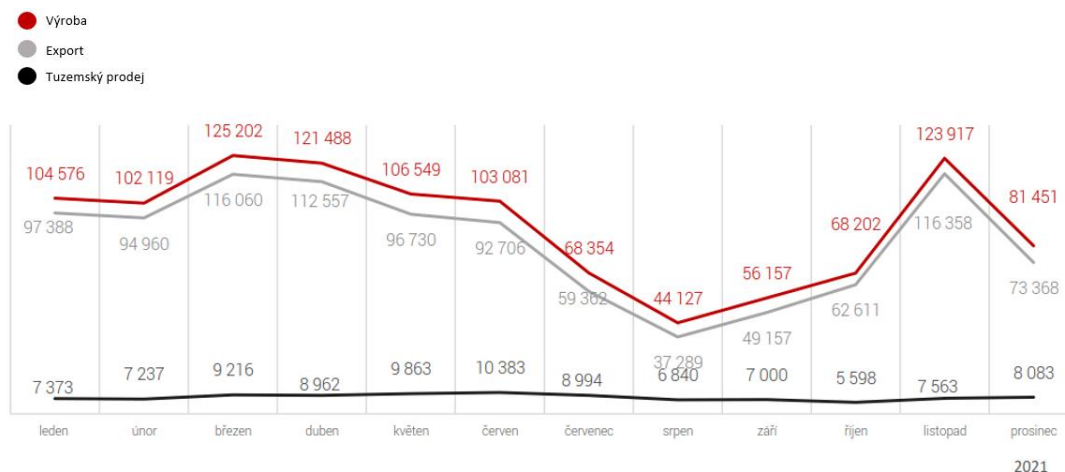
Na obrázku 5 je zaznamenán propad automobilového průmyslu v předešlých letech. Největší propad se odehrál v dubnu roku 2020, kdy se výroba vozidel téměř zastavila. Na grafu je vidět, že v červenci každého roku je pravidelné snížení výroby z důvodu letních odstávek. V roce 2021 držely výrobu hlavně korejské automobilky, které nemají takové problémy s nedostatkem čipů jako české automobilky. V Korei se totiž čipy vyrábějí a tato země je následně posílá svým automobilkám, proto čekací doba na jejich vozy je několikanásobně nižší než u českých automobilek.

3.2 Prodej automobilů v ČR

Za rok 2019 se na tuzemském trhu prodalo 110 151 osobních automobilů. Tento pokles byl způsoben především nasycením trhu i mírně klesající důvěrou zákazníků v ekonomiku. Nejprodávanější značkou se stala tuzemská Škoda auto. Za ní skončil Volkswagen, Hyundai, Peugeot, Dacia, Renault či Toyota. (AutoSAP, 2022)

V roce 2020 přišla první vlna pandemie. Automobilový trh, stejně jako většina odvětví, zaznamenal bolestivé ztráty. Celkem se na tuzemském trhu prodalo 97 298. Toto číslo znamená pokles oproti předešlému roku o 11,67 %. (AutoSAP, 2022)

Následující rok byla zaznamenána obdobná hodnota prodeje jako za rok předešlý a to 97 112 prodaných automobilů. Z toho největší odbyt měla Škoda Auto, celkem 79 928 vozidel. Automobilka Hyundai prodala 16 000 vozů a Toyota na tuzemském trhu pouze 1 184. (AutoSAP, 2022)



Obrázek 6: Srovnání hodnot výroby, exportu a tuzemského prodeje za jednotlivé měsíce roku 2021
Zdroj: (AutoSAP, 2022)

Na obrázku 6 lze vidět porovnání výroby, exportu a tuzemského prodeje osobních automobilů v roce 2021. Na začátku roku byly udržovány stabilní hodnoty, kdy v březnu bylo vyrobeno nejvíce automobilů za celý rok. Naopak v srpnu bylo vyrobeno nejméně vozidel. Co se týče exportu, tak nejvíce vozidel bylo vyvezeno na podzim, nejméně v srpnu. Prodej vozidel v tuzemsku se po celý rok udržoval na obdobných hodnotách.

Na konci léta a na začátku podzimu byl zaznamenán u všech ukazatelů znatelný propad, a to především díky nedostatku čipů. Situace na trhu s polovodiči se i přesto nadále nezlepšuje.

4. Dopady krize na konkrétní podnik

V následující kapitole bude popsán vliv opatření, která jsou spojena se snahou o zastavení šíření viru Covid-19 na konkrétní podnik operující v automobilovém průmyslu. Toto odvětví bylo současnou krizí a přijatými opatřeními tvrdě zasaženo. Budou zde vytvořeny a vyhodnoceny dvě případové studie, které se týkají podniku a jeho mezinárodního obchodu se zbožím.

První studie bude věnována tomu, jak se zvýšily ceny materiálu, což znamená navýšení ceny výrobku pro koncového spotřebitele. Toto zvýšení je způsobeno hlavně celosvětovým nedostatkem materiálu, kdy chybí například vzácné kovy, nebo také obrovským navýšením poptávky v důsledku rušení pandemických opatření. Ve studii jsou zmíněny čtyři druhy materiálu, kdy u každého z nich bude uvedena cena na začátku a konci let 2019, 2020, 2021. Z těchto údajů bude vytvořen mezičtvrtletní index, který bude následně znázorněn i ve grafu.

Druhá studie se zaměřuje na dodací lhůty různých druhů spotřebního materiálu. Je zde zmíněno, jakou výstrahu zasílají dodavatelské firmy kvůli možnému prodloužení dodacích lhůt a také, jak probíhá objednávací proces v odběratelské firmě. Dále bylo vybráno pět různých druhů materiálů, u kterých je porovnán rozdíl v dodací lhůtě stanovené dodavatelem a reálné dodací lhůtě. Studie je zakončena grafem, který ukazuje, jak moc se uvedená a reálná dodací lhůta liší.

Z důvodu utajení informací nebude název společnosti zmiňován.

4.1 Základní informace o podniku

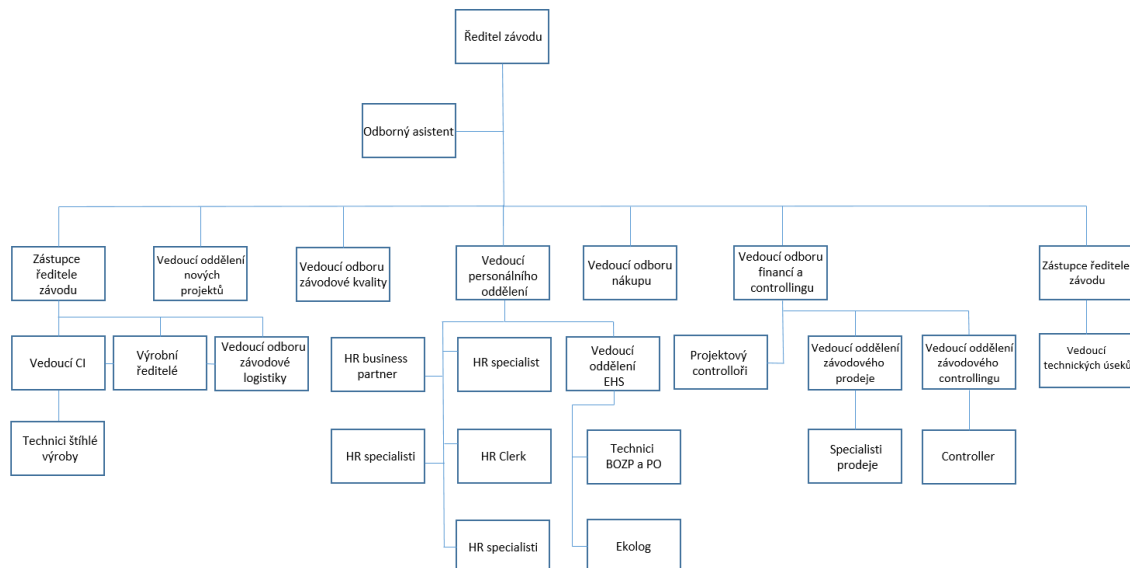
Zmíněný podnik operuje v automobilovém průmyslu, konkrétně vyrábí jednotlivé komponenty pro osobní automobily. V závodech této společnosti se produkují například technologie jako asistenční a parkovací systémy, zrcátka, světla, sedadla či plastové díly jako jsou nárazníky a spojery. (Interní materiály společnosti)

Společnost byla založena v Kanadě a dnes má závody například v České republice, Německu, Indii, Číně, Maroku či Rakousku. Nejvíce poboček má společnost v Severní

Americe, kde má podnik 130 závodů, které zaměstnávají více než 70 000 zaměstnanců. Následuje Evropa, kde firma zaměstnává více než 54 000 zaměstnanců a má zde vybudováno 108 výrobních závodů. (Interní materiály společnosti)

4.1.1 Organizace společnosti

V centru všeho je sídlo společnosti, které je správcem. Dále je group management, který je odpovědný za marketing a pomáhá manažerům jednotlivých závodů v dosahování vyššího zisku. Jako poslední jsou jednotlivé závody, kdy každá továrna je samostatné centrum, které produkuje zisk. (Interní materiály společnosti)



Obrázek 7: Organigram společnosti

Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

Na obrázku 7 je vidět, že v čele celého závodu stojí ředitel, kterému vypomáhá odborný asistent. Řediteli je přímo podřízeno sedm osob. První je zástupce ředitele závodu, kterému je dále podřízen vedoucí CI (continuous improvement), více výrobních ředitelů a vedoucí odboru závodové logistiky. Další je vedoucí oddělení nových projektů a vedoucí odboru závodové kvality, kteří nemají žádné přímé podřízené. Dále je vedoucí

personálního oddělení, kterému je podřízeno vedoucí oddělení EHS (environment, health and safety), HR (human resources) specialist a HR bussines partner. Poté je vedoucí odboru nákupu, který nemá podřízené a vedoucí odboru financí a controllingu, který vede projektové controllory, vedoucí oddělení závodového prodeje a vedoucí oddělení závodového controllingu. Jako poslední je druhý zástupce ředitele závodu, kterému je podřízen tým vedoucích technických úseků. (Interní materiály společnosti)

4.1.2 Historie podniku

Zakladatel této společnosti se narodil během Velké hospodářské krize poblíž rakouských Alp. Oba jeho rodiče byli dělníci. Po druhé světové válce emigroval do Kanady, a to pouze s kufrem, pár sty dolary a snem si vybudovat lepší život. Avšak ze začátku měl jako ostatní migranti problém najít si práci. Poté, co mu došly všechny peníze, a několik dní nejedl, se rozhodl vyhledat starého přítele, který mu pomohl získat jeho první práci. (Interní materiály společnosti)

Jeho první práce se skládala z mytí nádobí, loupání mrkví a brambor ve sklepě nemocnice. Po pár týdnech se mu podařilo sehnat práci v továrně, která vyráběla součástky pro stíhačky, kde pracoval necelý rok. Poté si našel práci v továrně na výrobu součástek do automobilů, která byla v té době jednou z největších v celé zemi. Bohužel byl po pár měsících vyhozen, tak odešel do Toronta, kde si našel práci v malém obchodě s nářadím, což znamenalo zásadní zvrat v jeho životě. (Interní materiály společnosti)

Brzy se vypracoval na manažera provozu, začal získávat sebejistotu a přemýšlet o tom, že vytvořit si vlastní podnikání není, až tak těžké. Po třech letech od jeho prvního vstupu do Kanady si našetřil dost peněz, aby si otevřel vlastní obchod s nářadím. Začal obcházet různé společnosti, nabírat zakázky a po nějakém čase najímat své první zaměstnance. Úplně od základů vybudoval společnost, která je dnes předním světovým dodavatelem automobilového průmyslu. (Interní materiály společnosti)

Firma se pomalu začínala rozrůstat a dostávala nové a nové zakázky i od významnějších firem, jako byly v té době General Motors nebo Ford. V druhé polovině 20. st. zažíval automobilový průmysl vzestup. Společnost začala vydělávat čím dál tím více peněz a

otvírala další továrny. Začala se zaměřovat na výrobu více součástek, které pak skládala do celých komponentů, čímž ušetřila práci továrnám, které by jinak musely jednotlivé součástky skládat samy. V tomto případě jim firma dodala více složených kusů, které si už odběratelé přidělali na potřebné místo. Firma dále začala expandovat do Evropy a Japonska. (Interní materiály společnosti)

V devadesátých letech 20. století zažívalo automobilové odvětví krizi, ve společnosti klesala cena akcií, prodeje stagnovaly a dluh se vyšplhal na obrovskou částku. Aby podnik nebyl donucem ukončit svou činnost, muselo vedení jednat. (Interní materiály společnosti)

První se jednalo se zákazníky. Zákazníci platili v den, kdy bylo dodáno zboží, místo obvyklých 30 nebo 60 dní. Naopak dodavatele žádali, aby prodloužili platební lhůtu na 60 nebo dokonce i 90 dní. Společnost se pomalu začínala dostávat z dluhu. Ceny akcií, prodeje i zisky začaly růst na nové rekordní částky. (Interní materiály společnosti)

Další postih přišel s další světovou krizí, která udeřila v roce 2008 a automobilový průmysl postihla opravdu tvrdě. Tato krize odhalila všechny problémy, které zůstaly předtím skryty. Bylo odhaleno, že firma potřebuje menší, štíhlejší a více flexibilnější závody s méně než tisíci zaměstnanci. Poté co krize ustala, začala přicházet nová partnerství s dalšími firmami. (Interní materiály společnosti)

V současnosti společnost dorostla do velikosti, kdy má více než 343 závodů, ve 28 zemích, a to na 5 kontinentech. Dnes je brána jako světový lídr v automobilových technologiích. (Interní materiály společnosti)

4.1.3 Společenská odpovědnost firmy

Společnost se snaží bojovat s klimatickou změnou a snaží se snížit svou uhlíkovou stopu tím, že vyrábí inovativní produkty a zvyšuje energetickou šetrnost výroby. Přístup podniku k udržitelnosti zahrnuje zejména design, výrobu a dodávání inovativních produktových řešení pro zákazníky, která dosahují společných cílů jako je nižší spotřeba paliva či snížení emisí uhlíku. Dále se snaží optimalizovat a inovovat výrobní procesy

s ohledem na efektivitu zdrojů a vstupů a vyvíjí plán pro přechod na 100 % obnovitelných zdrojů energie. (Interní materiály společnosti)

Při snaze o snížení spotřeby energie a zlepšení energetické účinnosti se podnik zaměřuje především na instalaci LED světel, která jsou kvalitnější, šetří energii, snižují CO₂ a přispívají k udržitelnosti. Jako další se firma zaměřila na instalaci systémů měření a monitorování energií. Dále bylo opraveno těsnění všech dveří, aby se zamezilo únikům tepla nebo se v některých závodech instalovaly solární panely. Vyšší požadavky na snížení CO₂ urychlily požadavky na nové technologie i z pohledu online vyhodnocování energetické náročnosti na výrobu jednoho výrobku. Například došlo k přestavbě na energeticky úspornější technologie a byla provedena úprava strojů, aby spotřebovávaly méně energie. (Interní materiály společnosti)

Firma se snaží být lídrem v oblasti zdraví, bezpečnosti a ochrany životního prostředí ve všech svých provozech, a to prostřednictvím technologických inovací a efektivností procesů s cílem minimalizovat dopad podnikových operací na životní prostředí a snahou poskytovat bezpečné a zdravé pracovní podmínky. Toho dosahuje tím, že dodržuje všechny platné zdravotní, bezpečnostní a ekologické požadavky, zákony a předpisy v souladu s interními standardy. Dále se snaží minimalizovat tok odpadů a emisí. (Interní materiály společnosti)

Společnost, jako taková podléhá celé řadě ekologických zákonů a předpisů, které se týkají emisí, kvality půdy a podzemních vod, nakládání s odpady a skladování nebezpečných látek. (Interní materiály společnosti)

Dalším přístupem k udržitelnosti je spravedlivé zacházení se zaměstnanci, péče o jejich zdraví, bezpečnost a celkovou pohodu. V situaci, kdy udeřila pandemie a během první poloviny roku 2020 se zastavila výroba, podnikla firma několik kroků, aby minimalizovala dopad na zaměstnance. Jedním z nich bylo zachování zaměstnaneckých výhod během odstávky či maximalizace počtů dní s plnou náhradou mzdy prostřednictvím čerpání dovolené. Jako další firma zařídila pravidelné testování na Covid-19 přímo na pracovišti, či zavedla pravidelnou komunikaci se zaměstnanci včetně informací o firemních programech na podporu jejich fyzických i duševních potřeb. (Interní materiály společnosti)

Společnosti se daří dosahovat cílů udržitelnosti a blíží se ke svému závazku dosáhnout uhlíkové neutrality v Evropě do roku 2025 a celosvětově do roku 2030. (Interní materiály společnosti)

4.2 Dopad opatření na ceny a dodací lhůty materiálu

V této kapitole bude zkoumán dopad opatření, která byla přijata v návaznosti na šíření koronaviru na ceny a dodací lhůty materiálů. Ceny materiálu se nezvedly pouze díky opatřením, avšak také díky celkovému nedostatku materiálu a rostoucí inflaci. Dodací lhůty se i díky tomu u některých druhů materiálů prodloužily z několika týdnů na několik měsíců.

4.2.1 Cena materiálu

Cena materiálu vzrostla, jak kvůli koronavirovým opatřením, tak kvůli jiným faktorům. V souvislosti s odezníváním pandemie koronaviru a rušením přísných opatření znovu ožívuje průmysl, především stavebnictví, strojírenství nebo automobilový průmysl. Díky tomu se obrovským způsobem zvedla poptávka, což vyhnalo cenu materiálu nahoru. (ČNB, 2022)

Dalším problémem byla omezená nabídka v návaznosti na pandemii, kdy mnohé výrobní závody v Evropě omezily svoje výrobní kapacity, a produkce některých druhů materiálu se snížila. Dále byly uzavřeny státní hranice, a tím se narušil dodavatelsko-odběratelský řetězec. Na vině je také nefunkční ekonomika, kterou výrazně poškodily covidové lockdowny. V důsledky izolací a karantén byl nedostatek pracovních sil, výroba byla díky tomu náročnější, materiály vzácnější a vše se stalo nákladnějším, s čímž nutně souvisí i nárůsty cen. (ČNB, 2022)

V roce 2021 se ceny některých druhů materiálů zvedly o více než 100 % a v roce 2022 tyto ceny ještě více porostou v důsledku zdražování energií, s čímž souvisí ještě větší prodražování výroby.

V této studii budou porovnány ceny čtyř různých druhů materiálu, které byly nakoupeny ze zahraničí, ve zkoumané firmě. Zkoumána bude jejich průměrná cena v každém kvartálu

jednotlivých let 2019–2021. Dále budou pomocí deskriptivní statistiky popsány mezičtvrtletní změny a také maxima a minima.

V tabulce 1 můžeme vidět, že v roce 2019, tedy ještě před příchodem viru Covid-19, se ceny nezvyšovaly, ale naopak klesaly. Toto klesání je ovšem velice mírné, avšak při nákupu velkého množství materiálu může hrát velkou roli. Následující rok, tedy rok 2020, znamenal pro všechny obyvatele i podniky obrovskou změnu. Na jaře tohoto roku přišly velké odstávky významných automobilek a problém s nedostatkem dílů. Tento problém tlačil ceny materiálu nahoru. Pro podniky to samozřejmě znamená vyšší náklady, které jsou spojené se zvýšením ceny jejich produkce. Můžeme si povšimnout, že v roce 2021 se rostoucí trend nadále nemění. Všechny druhy materiálu dosáhla svých minimálních hodnot v prvním čtvrtletí roku 2020. Naopak, maxima byla zaznamenána na konci roku 2021.

Tabulka 1: Průměrné ceny za jednotlivé kvartály v letech 2019 - 2021, EUR/kg

Rok	Kvartál	Sumika	Pocan	SABIC Stamax	SABIC PP
2019	Q1	2,043	3,303	2,45	1,384
	Q2	2,040	3,303	2,43	1,381
	Q3	2,036	3,302	2,42	1,378
	Q4	2,032	3,301	2,42	1,374
2020	Q1	1,912	3,24	2,366	1,207
	Q2	2,041	3,48	2,391	1,352
	Q3	2,043	3,47	2,382	1,350
	Q4	2,072	3,62	2,412	1,421
2021	Q1	2,094	3,868	2,491	1,657
	Q2	2,102	4,180	2,519	1,798
	Q3	2,102	4,174	2,518	1,801
	Q4	2,112	4,354	2,523	1,873

Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

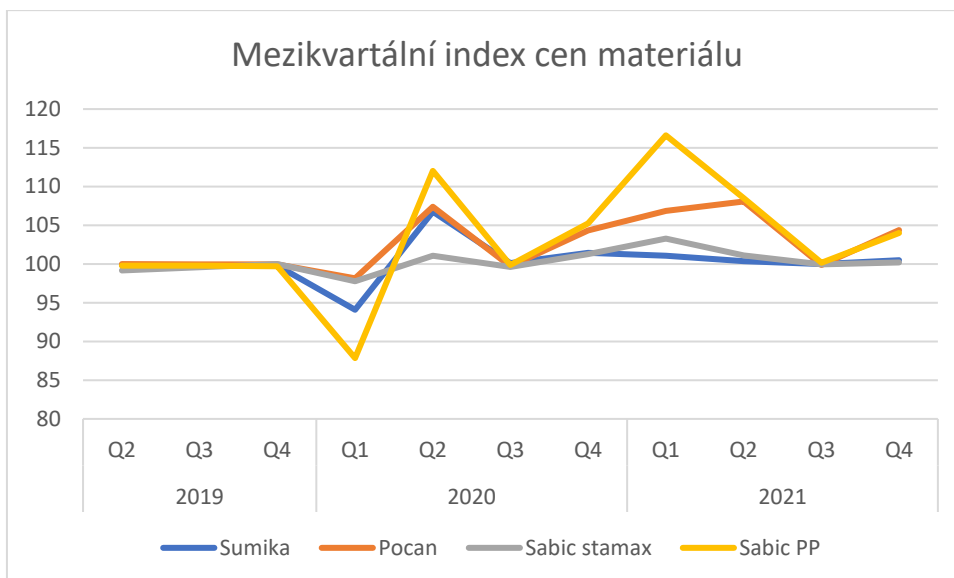
V tabulce 2 lze vidět, k jak velkému navýšení během tří let došlo. Zdražily především materiály s lepšími fyzikálními vlastnostmi (tuhost, tekutost, houževnatost) a estetickými vlastnostmi. Toto se týká materiálů Pocan z Německa a SABIC PP z Holandska, které se vyznačují výše uvedenými vlastnostmi. Nejmenší navýšení zaznamenal materiál SABIC Stamax od holandského dodavatele. Tento druh materiálu je z 60 % tvořen skleněnými vlákny a zbytek je z homogenního polypropylenu, jehož cena se za zkoumané období výrazně nezměnila.

Tabulka 2: Mezikvartální srovnání cen za roky 2019 - 2021

Rok	Kvartál	Sumika	Pocan	Sabic stamax	Sabic PP
2019	Q2	99,85	100	99,18	99,78
	Q3	99,80	99,97	99,59	99,78
	Q4	99,80	99,97	100	99,71
2020	Q1	94,09	98,15	97,77	87,85
	Q2	106,75	107,41	101,06	112,01
	Q3	100,10	99,71	99,62	99,85
	Q4	101,42	104,32	101,26	105,26
2021	Q1	101,06	106,85	103,28	116,61
	Q2	100,38	108,07	101,12	108,51
	Q3	100	99,86	99,96	100,17
	Q4	100,48	104,39	100,20	104

Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

Na obrázku 8 lze vidět mezikvartální index cen materiálu zpracovaný do grafu. Nejvyššího mezikvartálního poklesu dosáhly všechny druhy materiálu v prvních měsících roku 2020, těsně před nástupem pandemie. Naopak, nejvyšší růst byl zaznamenán v prvním čtvrtletí roku 2021. Největšími cenovými výkyvy se vyznačuje materiál SABIC PP od holandského dodavatele.



Obrázek 8: Mezikvartální index cen materiálu (2019-2021)

Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

Vzhledem k inflaci a velkému nárůstu cen energií, nelze v roce 2022 očekávat snížení cen průmyslového materiálu. Dále díky celosvětové situaci, pokračujícímu problému s nedostatkem komponentů a ponížením poptávky po nových dílech se firma snaží redukovat náklady, nakupovat jen materiál, který je potřeba, a to na kratší dobu, jelikož dlouhodobé výhledy nejsou jasné.

4.2.2 Dodací lhůty materiálu

Dodací lhůty materiálu se výrazně prodloužily, a to hlavně díky nedostatku materiálu, který souvisí s pandemií koronaviru. Problémem je také částečné i úplné uzavírání některých přístavů v důsledku obav o šíření koronaviru, což znamená další prodloužení již už tak dlouhých dodacích lhůt. V automobilovém průmyslu je problém především s nedostatkem čipů a vzácných kovů, kdy nabídka osobních vozů klesá, avšak poptávka stále roste, tudíž automobilky prodávají méně aut, ale do ceny promítají vyšší marži. Lhůty u některých druhů materiálů se zvýšily z týdnů na měsíce.

Někteří dodavatelé této společnosti vzhledem k nedostatku materiálu, především vzácných kovů (lithium, platina a dalších) na výrobu elektroniky a elektronických

součástek, uvádějí v cenové nabídce, kterou odeslali odběrateli informaci, že doba, kterou uvádějí je orientační, a skutečná dodací lhůta se může výrazně lišit.

Na obrázku 9 je příklad formulace tohoto faktu od jednoho ze zahraničních dodavatelů. V dokumentu se uvádí, že: „Kvůli pandemii, celosvětovému nedostatku surovin a elektronických součástek, jsou uvedené dodací lhůty pouze nezávazná informace a mohou se změnit bez předchozího upozornění. Neustále sledujeme vývoj a jsme v kontaktu s našimi partnery v celém dodavatelském řetězci, abychom minimalizovali dopad. Je nám líto všech nepříjemností, které to může způsobit, a ujišťujeme Vás, že vynakládáme maximální úsilí, pro to, aby se tato situace zlepšila.“

***Due to the pandemic, the worldwide shortage of raw materials and electronic components, indicated delivery times are only non-binding information and subject to change without prior alert.
We continuously monitor the developments and are in contact with our partners along the supply chain in order to minimize the impact.
We regret any inconvenience this may cause and assure you that we take the most reasonable efforts to improve the situation.***

Obrázek 9: Upozornění použité v cenové nabídce
Zdroj: (Interní materiály společnosti)

Zaměstnanec firmy nejprve zašle dodavateli poptávku na určitý typ zboží. Následně odešle dodavatel zpět cenovou nabídku s předpokládaným termínem dodání. Tato nabídka obsahuje adresu dodavatele, platební podmínky, termín dodání, platnost nabídky a přepravní podmínky. Na základě cenové nabídky je v odběratelské firmě vystavena objednávka. Některé dodavatelské firmy zasílají potvrzení o objednání. Jak již bylo výše zmíněno, některé z firem používají ve svých nabídkách upozornění o případném prodloužení dodací lhůty. Avšak i přesto, že některé společnosti mají s dodáním zboží problémy, tak žádnou

výstrahu nezasílají, což je pro odběratele problém v oblasti plánování oprav nebo výměny daných dílů. V této studii bude pozornost věnována dodacím lhůtám uvedených v cenových nabídkách a reálným dodacím lhůtám, za které zboží přišlo.

V tabulce 3 je znázorněno, že materiálem č. 1 je kabel Weidmuller z Německa. Tento kabel se používá k připojení snímačů a akčních členů a pro přenos dat nebo energie. Závazná objednávka, od které se počítá doba dodání byla odeslána 12.10.2021. Potvrzený termín dodání dodavatelem byl 19.11.2021, tedy 38 dní od objednání. Nabídka neobsahovala žádné upozornění o možném prodloužení dodací lhůty. V tomto termínu, však nebyl materiál dodán a nová dodací lhůta byla stanovena, až na 11.2.2022, tedy o dva měsíce více než byla původní dodací lhůta.

Materiálem č. 2 je síťový modul pro sběrnici od firmy Balluf také z Německa. Tento síťový modul se používá ke sběru a přenosu dat. Objednávka byla odeslána dne 28.6.2021. Poté dodavatel potvrdil objednávku a stanovil termín dodání na 20 týdnů, což by znamenalo dodání v druhém listopadovém týdnu a dodání by trvalo celkem 140 dnů. Avšak tento dodavatel ve své nabídce uvedl, že tento termín dodání je vzhledem k celosvětové alokaci elektronických komponentů pouze orientační a nedokážou přesný termín odhadnout. Síťový modul se podařilo dodat, až na začátku ledna roku 2022, tedy o 56 dní později, než byla stanovena původní dodací lhůta.

Další je materiál č. 3, kterým je redukce Ugreen USB 2.0. Ta je určena pro připojení k sériovým zařízením, jako jsou čtečky čárových kódů, modemů, switchů a dalších zařízení. Tato redukce byla odeslána z Číny. Objednávka byla vytvořena dne 16.6.2021 a obchod potvrdil sedmidenní dodací lhůtu. Tento dodavatel nepoužil ve své cenové nabídce žádné upozornění ohledně možného prodloužení dodací lhůty. Po sedmi dnech nebylo zboží dodáno a termín byl dodavatelem několikrát prodloužen z důvodu nedostatku materiálu. Redukce nakonec přišla na začátku září roku 2021, přesně po 77 dnech od objednání.

Materiálem č. 4 je pistole pro automatickou separaci, jejímž výrobcem je firma Dürr z Německa a dodavatelem této pistole pro odběratelskou firmu je společnost Cannon Ergos Spa, která má sídlo v italském Miláně. Tato pistole se používá pro nanášení slabé

vrstvy separačního materiálu na formu, aby se zabránilo přilepení výroku k formě, a bylo tak možné výrobek z formy vyjmout bez poškození. Objednávka byla vystavena dne 08.11.2021, dodavatel následně zaslal cenovou nabídku bez žádného upozornění na možné zdržení dodávky materiálu a dodací lhůtu stanovil za 8 týdnů, což je 56 dní od objednání. V tomto časovém období, však pistole nedorazila a skutečný termín dodání byl až dne 15.3.2022, což je 71 dní od potvrzení objednávky.

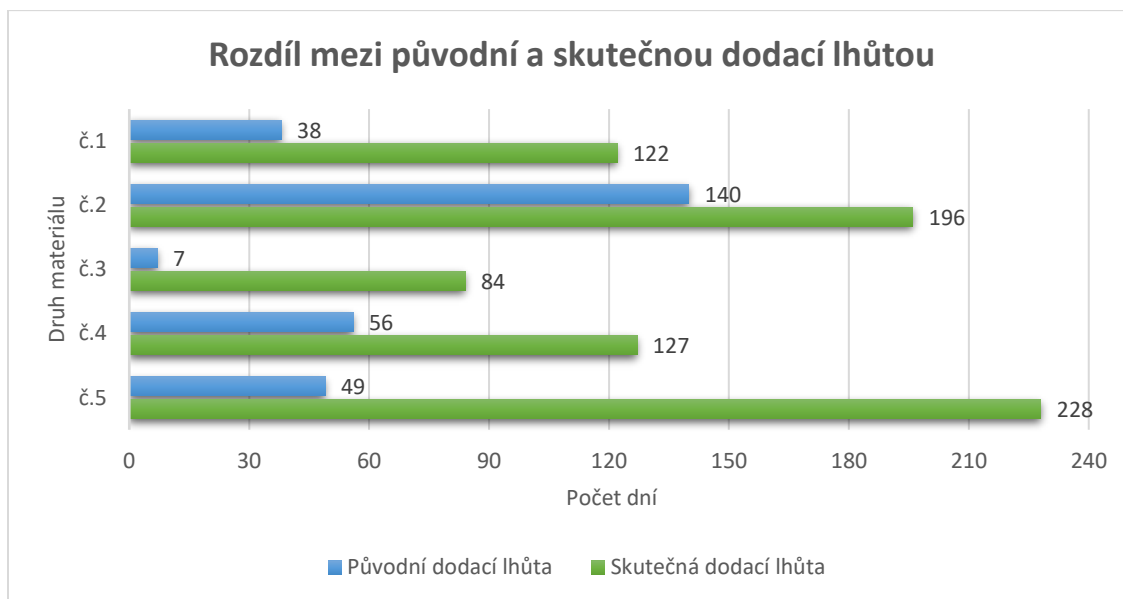
Jako poslední byl vybrán materiál č. 5, což je proporcionální ventil také od italského dodavatele Cannon Ergos Spa. Tento ventil slouží k regulaci průtoku oleje a tlaku v hydraulickém systému. Objednávka byla potvrzena dne 28.6. 2021 se sedmitýdenní dodací lhůtou, což potvrzuje dodání za 49 dnů. To znamená, že měl materiál dorazit dne 09.08.2021, avšak nestalo se tak. Tento dodavatel použil ve své cenové nabídce upozornění, týkající se možného prodloužení dodací lhůty, které je zobrazeno na obrázku 9. Skutečně ventil dorazil dne 11.2.2022, což je o 186 dní více, než byl původní termín dodání.

Tabulka 3: Porovnání původních a skutečných dodacích lhůt (dny)

Materiál	Dodavatelská země	Původní dodací lhůta	Skutečná dodací lhůta	Rozdíl
Kabel Weidmuller	Německo	38	122	84
Síťový modul pro sběrnici	Německo	140	196	56
Redukce Ugreen USB 2.0	Čína	7	84	77
Pistole pro automatickou separaci	Německo	56	127	71
Proporcionální ventil	Itálie	49	228	179

Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

Na obrázku 10 je vidět porovnání mezi dodací lhůtou uváděnou dodavatelem a reálnou dodací lhůtou, u vybraných druhů spotřebního materiálu. Lze si povšimnout, že u některých materiálů, se doba dodání prodloužila v rámci týdnů a u některých dokonce v rámci měsíců.



Obrázek 10: Rozdíl mezi původní a skutečnou dodací lhůtou
Zdroj: vlastní zpracování dle (Interní materiály společnosti)

Průměrná doba, o kterou se prodloužily dodací lhůty u vybraných materiálů je 93,4 dní. Toto výrazně ztěžuje plánování servisních zásahů a odstávek strojů, které jsou klíčové pro výrobu a když firma přestane vyrábět, tak jí hrozí vysoké pokuty od zákazníků, kteří by po nedodání dílů mohli přestat od firmy odebírat výrobky. Dále to výrazně ovlivňuje plánování výroby a také to zhoršuje stav strojů, protože není možné některé problémy z důvodu nedodání náhradních dílů, opravit. Díky tomu může dojít k neplánovanému zastavení stroje, kdy stroj nebude schopen vyrábět, což sebou nese další problémy, jelikož se musí vymyslet náhradní řešení, například přesun výroby na jiný stroj. Toto ale snižuje výrobní kapacity a zároveň to zvyšuje náklady, protože v případě nedodání náhradního dílu, může dojít k fatálnímu poškození a bude muset být koupen nový stroj nebo provedena generální oprava. Tuto situaci je možné řešit několika způsoby, které jsou uvedeny v následující kapitole.

4.3 Návrh řešení

Vzhledem ke zvyšování cen materiálů, které má stále rostoucí tendenci, je třeba učinit opatření, protože dlouhodobé zvyšování cen má negativní vliv na rozpočet firmy. První možností je *vyhledat nové dodavatele*, kteří budou moci nabídnout zboží levněji než ti stávající. Jednou z možností je italská společnost Interpolimeri, která má sklady po celé

Evropě včetně České republiky, tudíž by odpadly významné náklady na dopravu. Další možností je *nalézt substituty*, u kterých je ovšem potřeba najít kompromis mezi cenou, kvalitou a dodací lhůtou. Jeden z těchto substitutů by mohla nabídnout německá firma Plastship, která se zabývá recyklací plastických materiálů a je schopna dodávat regranulát, což je recyklovaný materiál, který je vyráběn například ze špatně vyrobených kusů. Tento granulát nemůže plně nahradit originál, ale mohl by být přidán do originálního granulátu, čímž by mohl snížit výrobní cenu výrobku, jelikož regranuláty jsou cenově na nižší úrovni než samotné plastové granuláty. Dále je možné *promítnout vyšší náklady do konečné ceny výrobku*, což postihne konečného spotřebitele, avšak společnosti nevznikne ztráta. Tímto způsobem spolupracuje automobilka Toyota, která nabízí tzv. otevřenou kalkulaci, což znamená že má náhled do nákladů společnosti, která jí dodává díly a respektuje případné navýšení cen. Poté zvýšené náklady přenáší na sebe a promítá je do ceny konečného výrobku.

Jako další možnost se jeví *restrukturalizace podniku a odložení neprioritních aktivit*, díky čemuž je možné snížit kapacity na určitých pozicích. Toto opatření může pomoci snížit náklady a tím vykompenzovat vyšší ceny materiálů, avšak není to dlouhodobé řešení. Další možností, jak snížit náklady, je *investice do moderních technologií*, které pomohou snížit výrobní náklady, což také povede k vykompenzování vyšších cen vstupních materiálů. Jednou z těchto technologií by mohl být systém pro sledování spotřeby materiálu, čímž podnik získá lepší přehled o možném plýtvání materiálem, což může vést k celkovému zefektivnění celé výroby, a právě také ke snížení výrobních nákladů. Jednou z těchto technologií by mohl být systém od firmy Maguire, který se jmenuje G2 Software. Tento systém například umožňuje tvořit a ukládat receptury pro jednotlivé díly a přesně nadávkuje každý materiál ve formě granulí s odchylkou 0,1 %. Díky svým funkcím nabízí detailní pohled na výrobní proces a spotřebu materiálu.

Dalším problémem je prodlužování dodacích lhůt, což může vést až k zastavení celé produkce. V první řadě by se společnost měla zaměřit na *vytvoření dostatečných zásob materiálu*, které jsou nezbytné pro plynulý chod výroby. Toto řešení je však finančně náročné, vzhledem k tomu, že větší množství zásob na sebe váže více peněz. Větší množství zásob sebou přináší více skladovacích prostor, ve kterých musí být zaměstnanci a také se zvyšuje riziko znehodnocení. Dále je možné *nasmlouvat nové dodací lhůty s dodavateli*, aby

bylo možné lépe plánovat výrobní kapacity. To znamená, že ve smlouvě dodavatelé uvedou místo nejkratšího termínu doručení vzhledem ke stávající situaci reálnější dodací lhůtu, což povede k lepší organizaci výroby a problémy s možnými výpadky ve výrobě. U tohoto problému by se také dalo využít řešení s nalezením nových dodavatelů, kteří by mohli zboží poskytnout v kratší dodací lhůtě.

Závěr

Tato bakalářská práce se věnuje dopadům opatření Covid-19 na mezinárodní obchod v automobilovém průmyslu. Byla zkoumána konkrétní firma, která v tomto odvětví operuje a vyrábí díly pro výrobu osobních a nákladních automobilů. Cílem této práce bylo zhodnotit dopady probíhající krize, která je spojena s pandemií Covid-19 na konkrétní podnik působící v automobilovém průmyslu. Dále měl být ověřen výzkumný předpoklad, že tato opatření měla vliv na ceny a dodací lhůty nakupovaného materiálu.

Bylo zjištěno, že pandemická opatření měla na podnik významný vliv, hlavně v době uzavírání provozů. Dále měla v pandemické době společnost vyšší náklady spojené s nákupem zdravotnického materiálu a testů. Také byl zaznamenán problém s vysokou nemocností, a tudíž se řešil nedostatek personálu. Změnilo se také plánování ve společnosti. Dříve převažovalo stabilní plánování a operativní bylo zastoupeno pouze z 20 %. Dnes už společnost nemůže dlouhodobě plánovat. Operativní plánování tedy tvoří 80 % celkového plánování. Bylo potvrzeno, že opatření měla výrazný vliv na ceny a dodací lhůty materiálu, kdy průměrné prodloužení dodací lhůty bylo 93,4 dní, a byly zaznamenány velké cenové výkyvy u zkoumaných druhů materiálů.

Opatření měla vliv především na materiál, kdy díky pandemii a s ní spojených opatření, byly některé výrobní závody po celém světě nuceny snížit nebo úplně pozastavit výrobu a zpracování primárních surovin. Po mírném rozvolnění, kdy automobilové závody opět mohly začít vyrábět a chtěly snížit ztráty spojené s těmito opatřeními, narazily na nedostatek některých komponentů navázaných na těžbu a zpracování primárních surovin. Dalším problémem je enormní navýšení cen energií, které se promítá do celého výrobního procesu. Díky tomu a nedostatku materiálu na trhu, začala od začátku pandemie cena některých druhů materiálů prudce stoupat, což má za následek vyšší náklady spojené s prodražením výroby společností, které tyto vyšší náklady promítou do konečné ceny svého výrobku, který si koupí konečný spotřebitel.

Z důvodu nedostatku materiálu se zvýšila nejen jeho cena, ale také se prodloužily dodací lhůty. Lhůty se u některých druhů materiálů zvýšily z týdnů na měsíce, což je pro odběratele veliký problém z hlediska plánování výroby a výrobních kapacit. Vzhledem k tomu že krize

spojená s pandemií trvala velice dlouho, tak spousta podniků vyčerpala své rezervy a musely svou činnost ukončit. Tím pádem si musí odběratelé hledat nové dodavatele, což může vést k dalšímu prodloužení dodacích lhůt nebo zvýšení cen, jelikož s jiným dodavatelem bude uzavřena nová smlouva s jinými podmínkami.

Ve velkých koncernech docházelo k přerozdělování nedostatkových komponentů pro výrobu osobních automobilů, čímž se mohou dopady na různé automobilky lišit. Například asijské automobilky, vzhledem k tomu, že výroba velkého množství těchto dílů je v Asii, měly lepší smluvní podmínky s dodavateli a nezaznamenaly tak velký problém s nedostatkem těchto komponentů.

Situace se nadále nezlepšuje a v současnosti přišla další rána v podobě válečného konfliktu na Ukrajině, kde se nachází výrobní závody a odkud se dovážejí některé díly. Lze konstatovat, že automobilový průmysl čekají opravdu nelehké časy.

Seznam použité literatury

AUTOSAP, 2022. *SAP – Sdružení automobilového průmyslu* [online] [vid. 2022-04-07].
Dostupné z: <https://autosap.cz/>

CIHELKOVÁ, Eva, 2009. *Svetová ekonomika: obecné trendy rozvoje = World economy : general trends in its development*. Praha: C.H. Beck. ISBN 978-80-7400-155-0.

CZECHINVEST, 2022. [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/cz>

ČNB, 2022. Česká národní banka [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/cs/>

ČSÚ, 2022. Český statistický úřad [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/domov>

EEA, 2022. Evropská agentura pro životní prostředí [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/cs>

FORBES, 2022. Forbes [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://forbes.cz/>

HOLMAN, Robert, 2016. *Ekonomie. 6 vydání*. Praha: C.H.Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-278-6.

JUNEJA, Prachi, 2021. *Perspective on International Trade - Meaning and Important Concepts* [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.managementstudyguide.com/international-trade.htm>

JUREČKA, Václav, 2017. *Makroekonomie. 3. aktualizované a rozšířené vydání*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-271-0251-8.

KAIN, Petr, 2021. *Stovky tisíc domácností se kvůli zdražení energií dostanou do existenčních problémů*. EKONOM [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://ekonom.cz/c1-66991930-stovky-tisic-domacnosti-se-kvuli-zdrazeni-energii-dostanou-do-existencnich-problemu>

KRAFT, Jiří, Aleš KOCOUREK a Pavla BEDNÁŘOVÁ, 2017. *Ekonomie I*. Vydání desáté, aktualizované. Liberec: Technická univerzita v Liberci, Ekonomická fakulta, Katedra ekonomie. ISBN 978-80-7494-359-1.

KRČEK, Tereza, 2020. *Globální ekonomické krize: Přístupy a východiska*. 2020. B.m.: Praha: Parlamentní institut. ISSN 2533-4131.

LAZAREVIČ, Arsen, 2021. *5 důvodů, proč elektřina výrazně zdraží*. Elektrina.cz [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.elektrina.cz/5-duvodu-proc-elektrina-zdrazi>

MULAČOVÁ, Věra a Petr MULAČ, 2013. *Obchodní podnikání ve 21. století*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4780-4.

- MZČR, 2022. Ministerstvo zdravotnictví [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.mzcr.cz/>
- NEUMANOVÁ, Lucie, 2020. *Vliv hospodářského cyklu na podnik v automobilovém průmyslu* [online]. [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://dspace.tul.cz/handle/15240/157282>
- OECD, 2022. *Global value chains and trade* [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/trade/topics/global-value-chains-and-trade/>
- PROQUEST, 2021. Databáze článků ProQuest [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2021-09-26]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz>
- ROUBINI, Nouriel a Stephen MIHM, 2011. *Krizová ekonomie: budoucnost financnictví v kostce*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4102-4.
- SL, 2022. Systémy Logistiky CZ [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.systemylogistiky.cz/>
- SPCR, 2022. Svaz průmyslu a dopravy České republiky [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.spcr.cz/>
- STRÁNÍK, Tomáš, 2020. *Finanční krize v roce 2020? 16 znaků blížícího se krachu burz*. lynxbroker.cz [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.lynxbroker.cz/investovani/burzovni-trhy/akcie/financni-krize/>
- SVATOŠ, Miroslav, 2009. *Zahraniční obchod: teorie a praxe*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2708-0.
- SYNEK, Miloslav a Eva KISLINGEROVÁ, 2010. *Podniková ekonomika*. 5., přeprac. a dopl. vyd. Praha: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-336-3.
- ŠTĚRBOVÁ, Ludmila, 2013. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-4694-4.
- URBÁNEK, Vladimír, 2021. SAP: V roce 2020 bylo v ČR vyrobeno více než 1,18 milionu silničních vozidel = pokles o 18,8% r/r | Kurzy.cz. Kurzy.cz [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/zpravy/574950-sap-v-roce-2020-bylo-v-cr-vyrobeno-vice-nez-1-18-milionu-silnicnich-vozidel--pokles-o-18-8-r-r/>
- ŽUROVEC, Ing. Michal, 2021. *Státní dluh klesá druhé čtvrtletí za sebou*. Ministerstvo financí České republiky [online] [vid. 2022-04-07]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2021/statni-dluh-klesa-druhe-ctvrtleti-za-seb-43118>