

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



**Bakalářská práce**

**Struktura zahraničního obchodu ČR**

**Štěpán Cívín**

© 2021 ČZU v Praze



## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Štěpán Civín

Ekonomika a management  
Provoz a ekonomika

Název práce

**Struktura zahraničního obchodu ČR**

Název anglicky

**Structure of Czech foreign trade**

---

### Cíle práce

Cílem práce je analýza struktury zahraničního obchodu České republiky se zaměřením na sektor průmyslově zpracovaných produktů, přesněji automobilový průmysl. Rozebráno je období od roku 1993, až do roku 2019, s detailnějším zaměřením na období před a po vstupu ČR do EU.

### Metodika

Teoretická část je vypracována za pomoci získaných znalostí z odborné literatury. Je zaměřena na definici mezinárodního obchodu, jeho strukturu, základní pojmy a detailnější rozebrání průmyslového segmentu vývozu.

Praktická část bude rozdělena do dvou časových období po třinácti letech, tedy od roku 1993 do roku 2006 a od roku 2006 do roku 2019. V každém období proběhne analýza vývoje struktury zahraničního obchodu. Sledován bude především vývoz a dovoz komodit s detailnějším rozbohem u průmyslového sektoru. Sledována bude také teritoriální struktura. V prvním časovém období bude věnováno více pozornosti období těsně před a po vstupu České republiky do EU. V teoretické práci bude pracováno s časovými řadami, komparací a statistickými údaji.

## **Doporučený rozsah práce**

30-40 stran

## **Klíčová slova**

Analýza, automobilový průmysl, EU, export, historie, komoditní struktura, zahraniční obchod

---

## **Doporučené zdroje informací**

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

JUREČKA, Václav. *Makroekonomie*. Praha: Grada, 2010. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3258-9.

KALÍNSKÁ, Emilie. *Mezinárodní obchod v 21. století*. Praha: Grada, 2010. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3396-8.

SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS. *Ekonomie*. Praha: Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4.

SVATOŠ, M. *Zahraníční obchod : teorie a praxe*. Praha: Grada, 2009. ISBN 978-80-247-2708-0.

ŠTĚRBOVÁ, Ludmila. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4694-4.

---

## **Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – PEF

## **Vedoucí práce**

Ing. Kamila Veselá, Ph.D.

## **Garantující pracoviště**

Katedra ekonomických teorií

Elektronicky schváleno dne 1. 3. 2021

**doc. PhDr. Ing. Lucie Severová, Ph.D.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 1. 3. 2021

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 13. 03. 2021

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Struktura zahraničního obchodu ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.03.2021

---

### **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí této práce paní Ing Kamile Veselé, Ph.D. za poskytnuté čas a přínosné rady, díky kterým bylo možné tuto práci dokončit. Dále bych rád poděkoval ČSU, za poskytnutí potřebných informací.

# Struktura zahraničního obchodu ČR

## Abstrakt

Bakalářská práce na téma „Struktura zahraničního obchodu ČR“ je zaměřena na analýzu struktury zahraničního obchodu České republiky. Dílčím cílem práce je zjistit, jak se vyvíjel automobilový průmysl a jaký byl jeho vliv na zahraniční obchod. Práce začíná teoretickou částí, ve které jsou pomocí odborné literatury stanovena základní východiska, se kterými je pracováno v praktické části. Ta je pro lepší přehlednost a možnost komparace dat rozdělena do dvou časových období. V každém období je realizována pomocí časových řad a vybraných ukazatelů analýza exportu, importu, bilance, a komoditní a teritoriální struktury. V části o automobilovém průmyslu je pomocí grafů vyobrazen vývoj výroby osobních automobilů a dále podíl automobilového průmyslu na exportu a importu zahraničního obchodu v průběhu sledovaného období.

**Klíčová slova:** Analýza, automobilový průmysl, časové řady, EU, export, historie, komoditní struktura, tempo růstu, teritoriální struktura, zahraniční obchod

# Structure of Czech foreign trade

## Abstract

The bachelor's thesis on the topic "Structure of foreign trade of the Czech Republic" is focused on the analysis of the Czech Republic foreign trade structure. The partial goal of the work is to find out how the automotive industry developed and what was its impact on foreign trade. The work begins with the theoretical part, in which the basic principles are determined with the help of professional literature, with which it is worked in the practical part, which is divided into two time periods for better clarity and the possibility of data comparison, in each period, the analysis of exports, imports, balance, and commodity and territorial structures is carried out using time series and selected indicators. The automotive industry section works with, graphs, which show the development of car production and the share of the automotive industry in exports and imports of foreign trade during the period under review.

**Keywords:** Analysis, automotive industry, time series, EU, export, history, commodity structure, growth rate, territorial structure, foreign trade



# Obsah

<b>1 Úvod.....</b>	<b>13</b>
1.1 Cíl práce .....	14
1.2 Metodika .....	14
<b>2 Teoretická část.....</b>	<b>16</b>
2.1 Obchod .....	16
2.1.1 Zahraníční obchod .....	18
2.1.2 Merkantilismus a angličtí klasikové .....	18
2.1.3 Absolutní a komparativní výhody.....	19
2.2 Protekcionismus .....	19
2.2.1 Tarifní protekcionistická opatření – clo.....	20
2.2.2 Netarifní protekcionistická opatření – kvóty .....	21
2.3 Úloha zahraničního obchodu.....	21
2.3.1 Efektivnost .....	21
2.3.2 Proporcionalita.....	22
2.3.3 Demonstrativní efekt.....	22
2.4 Nástroje zahraničního obchodu.....	22
2.4.1 Vývoz (export).....	22
2.4.2 Přímý vývoz.....	22
2.4.3 Nepřímý vývoz .....	23
2.4.4 Dovoz (import) .....	23
2.4.5 Další způsoby mezinárodního obchodování .....	23
2.4.5.1 Licencování .....	23
2.4.5.2 Joint ventures .....	24
2.4.5.3 Reexport .....	24
2.5 Zahraníční obchod ČR .....	24
2.5.1 Zahraníční obchod se zbožím .....	24
2.5.1.1 Pohyb zboží přes hranice.....	25
2.5.1.2 Zahraníční obchod se zbožím.....	25
2.5.2 Zahraníční obchod se službami.....	26
2.6 Komoditní struktura .....	26
2.7 Teritoriální struktura .....	27
<b>3 Platební bilance .....</b>	<b>27</b>
3.1 Horizontální struktura .....	28
3.1.1 Běžný účet.....	28
3.1.2 Finanční účet.....	28

3.1.3	Změna devizových rezerv .....	29
3.2	Vertikální struktura.....	29
3.2.1	Kreditní položky .....	30
3.2.2	Debetní položky .....	30
<b>4</b>	<b>Automobilový průmysl v ČR.....</b>	<b>30</b>
4.1	Nejvýznamnější firmy automobilového průmyslu ČR.....	31
4.1.1	Škoda Auto a.s. ....	31
4.1.1.1	Údaje za rok 2019.....	31
4.1.2	TPCA Kolín .....	31
4.1.2.1	Následky výstavby závodu .....	32
<b>5</b>	<b>Vlastní práce .....</b>	<b>33</b>
5.1	Období 1993–2006.....	33
5.1.1	Vývoj exportu .....	33
5.1.2	Vývoj importu.....	34
5.1.3	Komoditní struktura .....	36
5.1.3.1	Export .....	36
5.1.3.2	Koeficient růstu exportu .....	38
5.1.3.3	Import .....	38
5.1.3.4	Bilance komoditní struktury .....	40
5.1.4	Teritoriální struktura .....	42
5.2	Období 2007-2019.....	44
5.2.1	Vývoj exportu .....	44
5.2.2	Vývoj importu.....	45
5.2.3	Komoditní struktura .....	47
5.2.3.1	Export .....	47
5.2.3.2	Tempo růstu exportu.....	48
5.2.3.3	Import .....	49
5.2.3.4	Tempo růstu importu .....	50
5.2.3.5	Bilance komoditní struktury .....	51
5.2.4	Teritoriální struktura .....	53
5.3	Automobilový průmyslu.....	55
5.3.1	Období 1993-2006 .....	55
5.3.1.1	Podíl na exportu a importu .....	56
5.3.1.2	Teritoriální struktura.....	57
5.3.2	Období 2007-2019 .....	58
5.3.2.1	Podíl na exportu a importu .....	59

5.3.2.2	Teritoriální struktura.....	61
<b>6</b>	<b>Shrnutí praktické části .....</b>	<b>62</b>
<b>7</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>66</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>68</b>
	<b>Přílohy.....</b>	<b>71</b>

## Seznam obrázků

Obrázek 1:	Vyrobené automobily v letech 1993-2006.....	55
Obrázek 2:	Vyrobené automobily v letech 2006-2019.....	59
Obrázek 3:	Export v letech 1993-2006.....	71
Obrázek 4:	Import v letech 1993-2006.....	71
Obrázek 5:	Export v letech 2007-2019.....	72
Obrázek 6:	Import v letech 2007-2019.....	72
Obrázek 7:	Komoditní struktura vývozu v letech 1993-2006.....	73
Obrázek 8:	Komoditní struktura dovozu v letech 1993-2006.....	73
Obrázek 9:	Komoditní struktura vývozu v letech 2007-2019.....	74
Obrázek 10:	Komoditní struktura dovozu v letech 2007-2019.....	74
Obrázek 11:	Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 1999-2006.....	75
Obrázek 12:	Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 2006-2019.....	75

## Seznam tabulek

Tabulka 1:	Vývoj exportu v letech 1993–2006.....	34
Tabulka 2:	Vývoj importu v letech 1993-2006.....	35
Tabulka 3:	Bilance ZO v letech 1993-2006.....	36
Tabulka 4:	Komoditní struktura vývozu, období 1993–2006.....	37
Tabulka 5:	Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 1993-2006.....	38
Tabulka 6:	Komoditní struktura dovozu, období 1993-2006.....	39
Tabulka 7:	Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 1993-2006.....	40
Tabulka 8:	Bilance komoditní struktury za období 1993-2006.....	41
Tabulka 9:	Bilance komoditní struktury před a po vstupu do EU.....	42
Tabulka 10:	Teritoriální struktura v letech 1993-2006.....	43
Tabulka 11:	Teritoriální struktura, výběr států.....	43
Tabulka 12:	Vývoj exportu v letech 2007-2019.....	45
Tabulka 13:	Vývoj importu v letech 2007-2019.....	46
Tabulka 14:	Bilance ZO v letech 2007-2019.....	47
Tabulka 15:	Komoditní struktura vývozu, období 2007-2019.....	48
Tabulka 16:	Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 2007-2019.....	49
Tabulka 17:	Komoditní struktura dovozu, období 2007-2019.....	50
Tabulka 18:	Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 2007-2019.....	51
Tabulka 19:	Bilance komoditní struktury za období 2007-2019.....	52
Tabulka 20:	Bilance komoditní struktury za období 1993-2019.....	52
Tabulka 21:	Teritoriální struktura v letech 2007-2019.....	53
Tabulka 22:	Teritoriální struktura, výběr států.....	54
Tabulka 23:	Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR v letech 1998-2006.....	56

Tabulka 24: Podíl automobilového průmyslu na importu ČR v letech 1999-2006 .....	57
Tabulka 25: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 1999-2006 .....	58
Tabulka 26: Podíl automobilového průmyslu na exportu v letech 2007-2019 .....	59
Tabulka 27: Podíl automobilového průmyslu na importu v letech 2007-2019.....	60
Tabulka 28: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 2007-2019 .....	61

## **Seznam použitých zkratk**

AP	Automobilový průmysl
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
Kč	Korun českých
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PZpH	Pohyb zboží přes hranice
TPCA	Toyota Peugeot Citroen Automobile
TMMCZ	Toyota Motor Manufacturing Czech Republic
SITC	Standardní mezinárodní klasifikace zboží
ZO	Zahraniční obchod

# 1 Úvod

Bakalářská práce nese název „Struktura zahraničního obchodu“ a je v ní podrobně analyzována teritoriální a komoditní struktura zahraničního obchodu České republiky s detailnějším rozbohem automobilového průmyslu od roku 1993 do roku 2019.

Zahraníční obchod je jedna z nejdůležitějších složek národního hospodářství. Při efektivním využití komparativních výhod může daná země pomocí zahraničního obchodu zajistit zvyšování ekonomické úrovně státu. Zahraniční obchod je stěžejní především pro malé, proexportně zaměřené země, které nemají bohaté přírodní zdroje a jsou orientované na zpracovatelský průmysl, jako je například Česká republika. Zahraniční obchod neplní nutně pouze roli ekonomickou, ale jsou díky němu například i utvrzovány a navazovány vztahy se zahraničními zeměmi. Myslím si tedy, že je dobré mít alespoň základní přehled o tom, s kým a s čím Česká republika obchoduje, a proto jsem si pro svou bakalářskou práci dané téma vybral.

Práce je rozdělena do tří hlavních částí. V části první je pomocí odborné literatury vypracována literární rešerše. Je definován termín zahraniční obchod, jeho vývoj, úloha, nástroje a způsob zaznamenávání pohybu zboží a služeb v České republice.

V části druhé, tedy ve vlastní práci byla používána data z Českého statistického úřadu a z jím poskytované aplikace o pohybu zboží přes hranice. Pro data o automobilovém průmyslu byly využívány statistické údaje od Sdružení automobilového průmyslu. Pomocí těchto dat byly sestaveny časové řady, od kterých se odvíjí veškerá provedená analýza. V této části je rozebrán i vývoj výroby automobilů a vliv automobilového průmyslu na zahraniční obchod České republiky.

Ve třetí části je shrnuta celá práce a jsou uvedeny hlavní zjištěné jevy. Práci uzavírá závěr, ve kterém je zhodnoceno celkové zpracování práce a splnění nastavených cílů, doplněných o vlastní komentář a poznatky.

## 1.1 Cíl práce

Cílem práce je analýza struktury a vývoje hlavních položek zahraničního obchodu České republiky od roku 1993 do roku 2019. Práce je rozdělena do dvou časových období, ve kterých je pomocí ukazatelů popsán a analyzován vývoj exportu, importu, komoditní a teritoriální struktury. Dílčím cílem práce je zhodnocení vývoje automobilového průmyslu a jeho podíl na zahraničním obchodu.

## 1.2 Metodika

Teoretická část je vypracována za pomoci získaných znalostí z odborné literatury. Je zaměřena na definici mezinárodního obchodu, jeho strukturu, základní pojmy a slouží jako úvod do praktické části, ve které je s danými pojmy pracováno.

Praktická část je rozdělena do dvou časových období po třinácti letech, tedy od roku 1993 do roku 2006 a od roku 2007 do roku 2019. V každém období je analyzován export, import, komoditní a teritoriální struktura a bilance zahraničního obchodu. Pro práci s daty jsou používány časové řady, které byly vytvořeny pomocí dat získaných z webových stránek Českého statistického úřadu a Sdružení automobilového průmyslu. Data byla čerpána především ze souhrnných statistik pro zahraniční obchod za období 1993–2019, ale také z aplikace pro pohyb zboží přes hranice, kterou poskytuje na svém webu ČSÚ. Pro export a import jsou vypočítány ukazatele jako meziroční přírůstek, koeficient růstu, bazický index a tempo růstu. Díky těmto ukazatelům je patrný vývoj během sledovaných let a možné porovnání sledovaných období.

U komoditní struktury bylo vypočítáno tempo růstu jednotlivých tříd, díky kterému je možné sledovat jejich meziroční vývoj. Vypočítána byla ve vybraných letech pro jednotlivé třídy i bilance, díky které je možné vidět časový vývoj řad. V teritoriální struktuře byla z aplikace ČSÚ pro pohyb zboží přes hranice získána data pro jednotlivé bloky a seskupení zemí, pro které byl vypočítán podíl na realizovaném obchodu. Z těchto bloků a seskupení byly vybrány státy, které jsou nejvýznamnějšími obchodními partnery pro Českou republiku, a byl analyzován vývoj realizovaného obchodu.

Pro splnění dílčího úkolu byl v kapitole o podílu automobilového průmyslu na vývoji zahraničního obchodu nejdříve pomocí grafu znázorněn vývoj výroby osobních automobilů. Poté byl vypočítán podíl na celkovém exportu a importu České republiky a

také vypočítán koeficient růstu a bazický index v jednotlivých letech pro snadnější představu vývoje daného odvětví. Jako poslední údaj je uvedena teritoriální struktura, zde byly opět vybrány státy, se kterými Česká republika realizovala nejvíce obchodu.

## 2 Teoretická část

Teoretická část čerpá především z odborné literatury a internetových zdrojů. Obsahuje definici obchodu, zahraničního obchodu a stručný popis toho, jak se obchod a jeho formy vyvíjel v průběhu historie. Dále jsou zde popsány nástroje zahraničního obchodu a forma sledování pohybu zboží a služeb v České republice. V neposlední řadě je popsán princip platební bilance a vývoj a historie dvou hlavních automobilek v České republice.

### 2.1 Obchod

Obchod lze definovat jako činnost, při které dochází ke směně, nebo nákupu a prodeji jednotlivých komodit mezi jednotlivci, nebo mezi skupinami. Sloužit může k osobním potřebám, nebo k rozšíření nabízených komodit určených buď pro přímou spotřebu, nebo pro další výrobní činnosti (Fojtíková, 2009, s. 1). Hlavními předměty obchodu jsou nejčastěji zboží, služby, nebo například cenné papíry.

Zboží může být buď ve tvaru finálního výrobku, který slouží k přímé spotřebě, nebo ve tvaru meziprojektu, který je použit k výrobě dalších statků. To, do jaké skupiny se zboží řadí, závisí na účelu jeho nákupu (Štěrbová, 2013, s. 13).

Služby jsou na rozdíl od zboží nehmotné, při jejich zakoupení zákazník, nebo odběratel ničeho nenabývá, ale je mu pouze poskytnuta služba. Služby tedy slouží k uspokojení potřeb zákazníka a jsou výsledkem výrobního procesu. Specifické vlastnosti pro služby jsou dle Štěrbové: nehmotnost, nedělitelnost, nepřenositelnost, heterogenita a netrvanlivost (Štěrbová, 2013, s. 13).

Při práci s termínem obchod je možné narazit na dvě hlavní pojetí obchodu. Funkční pojetí obchodu, které popisuje obchod jako směnu buď přímou (barter), tedy zboží nebo službu výměnou za jiné, nám nedostupné zboží či službu, anebo pomocí ekvivalentů, poté mluvíme o peněžní směně. Obchod má v tomto pojetí řadu funkcí, především zajišťuje efektivní fungování tržní ekonomiky (Štěrbová, 2013, s. 13).

Institucionální pojetí definuje obchod jako množství firem a útvarů, které realizují obchodní operace. Tyto obchodní subjekty představují spojnicí mezi výrobou a spotřebou na mezistupních i na finálních stupních ve zpracování výrobků. Obchodníci zde hrají roli jakéhosi zprostředkovatele mezi spotřebiteli a výrobcí (Štěrbová, 2013, s. 13). Kombinací obou výše zmíněných pojetí obchodu vzniká národohospodářské pojetí obchodu. Obchod



jako takový si můžeme rozčlenit do jednotlivých kategorií mnoha způsoby. Ať už podle komodit, se kterými je obchodováno, nebo podle území, na kterém se obchod odehrává. Dále například podle typu obchodní činnosti, sídla obchodních společností, druhu a stupně zpracování obchodovaných zboží a služeb atd. (Štěrbová, 2013, s. 13).

Dle Fojtíkové (2009, s. 1) rozlišujeme obchod na maloobchod, velkoobchod a zahraniční obchod.

### **2.1.1 Zahraniční obchod**

Zahraniční (také mezinárodní) obchod představuje vývoz a dovoz zboží a služeb přes hranice státu. Spojuje tím národní hospodářství země se světovou ekonomikou a napomáhá plnit důležité funkce v procesu rozvoje výrobních sil a mezinárodních vztahů (Fojtíková, 2009, s. 1). Mezinárodní obchod umožňuje zemi spotřebovávat více statků, než kdyby byly její hranice uzavřené produktům z jiných zemí. Jak se země stále více otevírají obchodu, může se světová ekonomika přibližovat své křivce produkčních možností. Důvodů pro zahraniční obchod můžeme uvést několik, mezi nejdůležitější patří odlišnost výrobních podmínek, rozdíly ve spotřebitelském vkusu a klesající náklady kdy platí, že na čím větším trhu se prodává, tím je větší produkce, díky čemuž klesají náklady na výrobu (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899). Zahraniční obchod se zbožím a službami vypovídá o vývozní a dovozní výkonnosti daného státu, tedy i o obchodní bilanci zahraničního obchodu (CZSO, 2021).

Termín zahraniční obchod byl poprvé formován v druhé polovině 18. století skotským filozofem Adamem Smithem (Svatoš, 2009, s. 17). Mezinárodní obchod jako takový probíhal ale už mnohem dříve. Jedna z prvních zmínek o mezinárodním obchodu pochází z knížky Milion od Marca Pola a popisuje dovoz hedvábí z Asie do Evropy po takzvaných hedvábných stezkách (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 299).

### **2.1.2 Merkantilismus a angličtí klasikové**

Velmi silnou váhu zahraničnímu obchodu přiřkládali merkantilisté. Ti věřili, že právě zahraniční obchod je nástroj, který získává státu bohatství (Holman, 2005, s. 15). Věřili, že čím více zboží a služeb prodají ostatním národům a tím je připraví o jejich zlato, tím bude jejich stát bohatší. Merkantilisté pracovali s tzv. „nulový součet“, kdy světové bohatství bylo podle nich dané a národy se o něj pouze přetahují (Svatoš, 2009, 17). Politika státu byla tedy silně proexportně zaměřená a import cizího zboží, kromě základních surovin, způsoboval snížení zásob zlata a peněz. Obchod, který se uskutečňoval uvnitř země, nebyl považován za obchod, ale pouze za přesun bohatství mezi lidmi. Ostatním výhodám zahraničního obchodování, jako je například dělba práce, nepřikládali žádnou váhu (Fojtíková, 2009, s. 14).

Merkantilistický pohled později vystřídal období anglických klasiků (Smith, Ricardo, Mill), kteří ve svých dílech nahradili teorii „nulového součtu“, teorií „pozitivního součtu“, která přináší názor, že mezinárodní obchod zvětšuje národní bohatství všech zúčastněných národů a mimo to s sebou přináší i výhody z dělby práce mezi národy (Svatoš, 2009, s. 17). Během této doby byly formulovány i teorie absolutních výhod (Smith) a komparativních výhod (Ricardo), které přináší dva různé pohledy na mezinárodní obchod.

### **2.1.3 Absolutní a komparativní výhody**

Absolutní výhody země dosahuje tehdy, když dokáže vyrobit určitý výrobek s absolutně nižšími náklady než země ostatní (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 267). Tyto výrobky bude vyvážet do ostatních zemí, ze kterých bude naopak dovážet produkty, které dokážou vyrobit nejlevněji (Kalínská, 2010, s. 49). Absolutní výhoda znamená, že je stát či firma v něčem lepší než jiné firmy, státy. Teorii absolutních výhod brzy překonala teorie výhod komparativních. Teorie komparativních výhod je složitější nežli teorie výhod absolutních. Zásada komparativních výhod tvrdí, že každá země se specializuje na výrobu a vývoz těch statků, které může vyrábět s relativně nižšími náklady, naopak každá země bude dovážet ty statky, které vyrábí s relativně vyššími náklady (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 902).

Komparativní výhoda na rozdíl od absolutní umožňuje zapojit se do obchodu i zemím, které nemají oproti ostatním vůbec žádnou absolutní výhodu. Teorii komparativní výhody objasnil David Ricardo a vybudoval díky ní pevné základy mezinárodního obchodu. S mezinárodním obchodem je silně spjatý pojem „protekcionalismus“, tedy jakási obrana domácí ekonomiky před negativními vlivy přicházejícími z okolního ekonomického prostředí (Kalínská, 2010, s. 53).

## **2.2 Protekcionalismus**

Protekcionalismus je nástroj, který omezováním a regulací zahraničního trhu chrání slabá domácí odvětví, která by jinak nemohla prosadit své produkty proti levnější konkurenci z dovozu (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 274). Protekcionalismus a jeho opatření jdou proti hlavní myšlence komparativní výhody mezinárodního obchodu, která těží z otevřených hranic a maximální dělby práce mezi státy. Jeho základní myšlenka vychází z merkantilismu. Jedním z největších problémů protekcionalismu je fakt, že se obchod

uskutečňuje mezi různými zeměmi, a proto vznikají někdy závažné politické problémy, týkající se diskriminace, respektive rovnoprávnosti cizinců (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899).

### **2.2.1 Tarifní protekcionistická opatření – clo**

Clo je povinná dávka odváděná do veřejného rozpočtu, vybíraná v přímé souvislosti od osob, které dováží, nebo vyváží zboží do zahraničí, nebo od osob, pro které je zboží vyváženo nebo dováženo (Kárník, 2012, s. 38). Clo má tendenci zvýšit cenu, snížit spotřebované množství a zvýšit domácí výrobu (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 923). Holman (2016, s. 120) ve své knize popisuje tři hlavní mýty, které slouží jako odůvodnění pro zavádění cla.

Mýtus ochrany domácích pracovních spočívá v tom, že zahraniční výrobci, kteří dováží do země výrobky a prodávají je zde levněji, než jak je dokáže země vyrobit, poškozují domácí ekonomiku a připravují domácí výrobce o místa. Je proto nutné uvalit na import zahraničního zboží clo, aby se cena vyrovnala ceně domácích produktů. Zavedení cla zde funguje jako rychlé řešení situace, které v krátkém období vyřeší ztrátu pracovních míst, ale dlouhodobě se projeví jako méně výhodné. Levnější zahraniční zboží může pomoci vytvořit nová pracovní místa a formovat nová odvětví.

Mýtus rovné konkurence popisuje situaci, kdy země, se kterou naše země provádí vzájemně výhodný obchod, zavede na námi vyvážené produkty clo. V domnění, že druhá země vydělává na produktech více, než se vydělává na jejich, zavede se také clo. Tímto se poškozují hlavně naše země. Sice se opět zvýhodní domácí podnikatele, ale pro spotřebitele produkt se celkově zdraží, čímž se vyvolá pokles zájmu.

Mýtus mladého odvětví pojednává o teorii, kdy se zavedením prohibitivních cel, nebo kompletním uzavřením hranic snaží stát ochránit nově se rozvíjející odvětví, které je už v ostatních zemích plně rozvinuté, aby mu dal šanci dostat se na úroveň zahraniční kvality. Takto rozvíjený průmysl málo kdy dosáhne zahraničních kvalit, protože je omezen pouze na domácí trh.

Dle Samuelsona (1991, s. 924) vytváří cla ekonomickou neefektivnost. Uvalení cel na zahraniční výrobky způsobuje, že ekonomické ztráty spotřebitelů převyšují příjem získaný vládou a dodatečné zisky vydělané výrobci.

## **2.2.2 Netarifní protekcionistická opatření – kvóty**

Kvóty existují v podobě vládních licencí na dovoz daného množství nebo hodnoty určité komodity. Zavedení kvóty snižuje množství dovozu ale současně i zvyšuje cenu (Kalínská, 2010, s. 61).

## **2.3 Úloha zahraničního obchodu**

Každý stát má rozdílné zásoby nerostných surovin, jiné klimatické podnebí, geografickou polohu atd. Mezinárodní obchod umožňuje státům nakupovat a dovážet suroviny, výrobky a služby, které se na území státu nevyskytují, a zároveň umožňuje dovoz výrobků, jejichž výroba by pro stát byla nákladnější než jejich dovoz. Jedním z ukazatelů, pomocí kterého se dá měřit míra zahraničního obchodu daného státu, je podíl vývozu nebo dovozu na jejím HNP (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899).

Kromě toho, že zahraniční obchod přispívá k upevňování a budování vztahů zemí, mezi kterými obchod probíhá, snižuje také riziko konfliktu. Dalším pozitivem, které přináší zahraniční obchod, je růst vzdělanosti. Aby byla země schopná uspět v mezinárodním obchodu, musí se držet nejnovějších trendů v poli techniky, průmyslu atd., k čemuž je potřeba nutná míra vzdělanosti. Svatoš (2009, s. 21) uvádí tři hlavní body, kterými se hodnotí význam zahraničního obchodu:

Efektivnost

Proporcionalita

Demonstrativní efekt

### **2.3.1 Efektivnost**

Pro každou zemi je nejvýhodnější zaměřit se na produkci výrobků, pro které má větší předpoklady a pro jejichž výrobu vynaloží menší úsilí. Měla by maximálně těžit z výhod, které jí přináší např. její geografická poloha, klimatické podnebí, nebo zásoby nerostných surovin. Čím je země a tím i její ekonomika menší, tím větší váhu by měla přikládat exportu zboží a udržení konkurenceschopnosti na zahraničních trzích (Svatoš, 2009, s. 21).

### **2.3.2 Proporcionalita**

Proporcionalitou se rozumí míra schopnosti státu být soběstačný. Existuje pouze pár zemí, které nejsou závislé na importu komodit a dokážou pokrýt poptávku vlastní domácí průmyslové výroby (Svatoš, 2009, s. 21).

### **2.3.3 Demonstrativní efekt**

Hodnota a kvalita exportu demonstruje ekonomický a technologický rozvoj dané země. Import zboží řeší nejen nedostatek určitého zboží a řešení problému proporcionality, ale také zlepšuje ekonomický růst země, ze které je zboží importováno. Země si takto pomáhají a přispívají tak k mezinárodnímu růstu ekonomiky, vývoji technologie a podobně (Svatoš, 2009, s. 21).

## **2.4 Nástroje zahraničního obchodu**

### **2.4.1 Vývoz (export)**

Vývoz zobrazuje objem zboží, produktů či služeb, který je stát schopen vyprodukovat a vyexportovat. Velikost vývozu je ovlivněna poptávkou státu, se kterými stát obchoduje. Čistý vývoz je hodnota celkového vývozu snižená o hodnotu dovozu.

Čistý vývoz sledujeme při výpočtu HDP. Vývoz je silně ovlivňován důchodem a produktem importujících zemí, relativními cenami a měnovými kurzy (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 151).

### **2.4.2 Přímý vývoz**

Při přímém vývozu jsou odběratel a dodavatel v přímé spojení, není mezi nimi žádný překupník či firma, zprostředkující obchod. Přímý vývoz znamená pro dodavatele větší investiční náklady, ale také vyšší potenciální návratnost. Přímý vývoz může být realizován například pomocí obchodního oddělení, které se postará o vývoz komodit do zahraničí, či založením zahraniční pobočky, která může sloužit jako tzv. showroom a poskytuje přímý kontakt se zahraničním trhem. Dále může firma vyslat prodejce do zahraničí, nebo může využít zahraničních distributorů (Kotler, Keller, 2007, s. 280).

Výhodou přímého vývozu je absolutní kontrola nad výrobkem, cenami a možnost realizace vlastní marketingové strategie na mezinárodních trzích. Přímé obchodní vztahy také obvykle působí pozitivně na obchodní vztahy a zvyšují loajalitu zákazníků (Machková, 2009, s. 21).

### **2.4.3 Nepřímý vývoz**

Nepřímý vývoz je vhodnější pro začínající firmy, je uskutečňován prostřednictvím nezávislých marketingových zprostředkovatelů, tedy domácích exportérů nebo vývozních zástupců. Ti přináší do vztahu kontakty a know-how zahraničního trhu. Nepřímý vývoz je také méně rizikový a bez počátečních investic. (Kotler, Keller, 2007, s. 280) Umožňuje vyvážet zboží na trhy, na které by byl přímý vývoz příliš nákladný. Při nepřímém vývozu zboží se ztrácí kontakt se zákazníkem a je obtížnější kontrolovat distribuci a cenu vyváženého zboží. (Machková, 2010, 15)

### **2.4.4 Dovoz (import)**

Dovoz je opakem vývozu, jedná se o zahraniční dovážené zboží, služby, či produkty, které stát není schopen vyprodukovat na vlastním území, nebo by jejich produkce byla nákladnější než jejich import. Dovoz je významně ovlivněn domácím důchodem a produktem a poměrem domácích cen k cenám zahraničním (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 150). Dalším faktorem, který může ovlivnit dovoz, jsou aktuální tržní trendy.

Pokud se diskutuje o exportu a importu hmotného zboží, můžeme hovořit o obchodní bilanci. Ta může být buď kladná, nebo záporná, záleží, zdali je export silnější než import, či naopak. Exportu a importu služeb, tedy nehmotných věcí, říkáme tzv. „neviditelný vývoz a dovoz“. Termínem čistý vývoz označujeme celkovou bilanci zboží a služeb (Holman, 2016, s. 582).

### **2.4.5 Další způsoby mezinárodního obchodování**

#### **2.4.5.1 Licencování**

Licencování může být jednoduchá možnost pro výrobce, jak vstoupit do vod mezinárodního marketingu (Kotler, Keller, 2007, s. 280). Poskytovatel této licence vydá za určitý smluvní poplatek povolení pro určitou zahraniční společnost používat její know-how, privátní značku či obchodní tajemství (Kotler, Keller, 2007, s. 714). Tímto si kupující strana získá snadný přístup na trh pod jménem již známé a fungující značky. Riziko pro poskytovatele licence přináší fakt, že po skončení platnosti licence může společnost s načerpanými zkušenostmi založit vlastní značku a vytvořit tak konkurenci (tamtéž).

#### 2.4.5.2 Joint ventures

Spojení dvou subjektů za účelem prodeje, nebo vývoje specifických produktů. Je předpokládáno založení nové, samostatné organizační a finanční struktury, která přesně vymezuje podíly všech zúčastněných firem. Joint ventures se zakládají na předem určenou dobu a všechny zúčastněné podniky pokračují v běžné činnosti (Odcházal, 2007, s. 201). Joint venturing může být výhodný pro firmu, která má výrobní sílu a kapitál, ale neorientuje se na zahraničím trhu. Spojením s lokální firmou, která má přehled o domácím trhu vytvoří silnou dvojici.

#### 2.4.5.3 Reexport

Dle Machkové (2010, s. 219) můžeme reexport definovat jako opětovný vývoz dovezeného zboží. Jedná se tedy o situaci, kdy je zboží do země importováno, v této zemi je přebaleno a je následně exportováno do dalších zemí. Machková dále uvádí, že motivací pro tyto reexporty může být například existence cenových rozdílů na různých trzích.

Reexportéři si uchovávají svou pozici mnohdy pro dokonalejší znalost trhu. Při reexportu mění zboží vlastníka, tedy po importu do země, ze které se následně zboží exportuje, dochází ke změně majitele a zboží se započítává do exportních statistik prostřední země.

## 2.5 Zahraniční obchod ČR

Česká republika je velmi závislá na zahraničně obchodních aktivitách. Pokud srovnáme vývoj HDP s vývojem hodnoty a objemu zahraničně obchodních toků zjistíme, že zde existuje velmi výrazná korelace. Realizované české zahraničně obchodní toky v současné době převyšují hodnotu českého HDP, a to z České republiky dělá jednu z nejvíce zahraničím obchodu otevřených zemí jak v Evropě, tak i na světě (Svatoš, 2018, s. 138).

### 2.5.1 Zahraniční obchod se zbožím

Po vstupu České republiky do Evropské unie bylo potřeba rozlišit různé způsoby zaznamenávání dovozu a vývozu zboží. Původní metoda, pohyb zboží přes hranice, po vstupu do EU nebyla již tak přesná. Otevřením hranic přibylo případů, kdy nerezidenti



vyváží zboží přes české hranice, ale obchod s ním se uskutečňuje až za hranicemi. Zahraniční obchod se zbožím lze sledovat pomocí dvou způsobů (CZSO, 2021).

#### 2.5.1.1 Pohyb zboží přes hranice

Prvním způsobem je zmiňovaná metoda pohybu zboží přes hranice. Veškeré zboží, které přejde přes hranice ve směru z České republiky ven, je považováno za vyvezené, bez ohledu na to, zda bylo zboží vyvezeno rezidentem, či nerezidentem. To stejné platí u zboží dovezeného. Údaje pohybu zboží bez ohledu na změnu vlastnictví jsou mezinárodně srovnatelné a mohou sloužit jako jeden z ukazatelů pro vývoj hodnoty obchodu (CZSO, 2021).

Pohyb zboží se sleduje pomocí dvou systémů. Pro pohyb zboží mezi členskými státy Evropské unie je používán systém Intrastat. Sleduje se pohyb veškerého zboží bez ohledu na jeho původ. Pro pohyb zboží se státy, které nejsou členy Evropské unie je používán systém Extrastat, který je založen na získávání údajů z celních prohlášení (tamtéž).

#### 2.5.1.2 Zahraniční obchod se zbožím

Metoda zahraničního obchodu se zbožím již sleduje, zdali během obchodu došlo ke změně vlastnictví mezi rezidenty a nerezidenty. Díky tomu vypovídá o obchodní bilanci zahraničního obchodu české ekonomiky lépe než statistika pohybu zboží přes hranice (CZSO, 2021). Pro Českou republiku začala po vstupu do EU platit společná pravidla v oblasti DPH. Registrovat jako plátcí DPH se tedy musely i subjekty, které nepocházejí, nebo nesídlí v ČR, ale poskytují zdanitelná plnění k DPH (tamtéž). Díky tomu může být pohyb zboží lépe sledován. Metoda zahraničního obchodu se zbožím byla vytvořena kvůli dvěma typům transakcí.

Pro transakce, při kterých je zboží při vývozu přes hranice již ve vlastnictví nerezidenta. Na hranicích tak nemusí být udávána skutečná hodnota, za kterou bylo zboží prodáno, například za účelem menšího cla. Také tím může být ovlivněna statistika hodnoty vyvezeného zboží.

Druhý typ transakce je již zmiňovaný přesun zboží nerezidenty ze skladů v České republice do zahraničních skladů. Tyto transakce pak souvisí pouze s vývozem služeb a v hodnotě poskytnutých služeb (skladování, balení) jsou zaznamenány na běžném účtu platební bilance a na účtu zboží a služeb v národních účtech (tamtéž).

## 2.5.2 Zahraniční obchod se službami

Obchod se službami do zahraničí je nejrychleji rostoucí odvětví mezinárodního obchodu a v roce 2017 tvořil až 25% celkového světového obchodu. Dopravní, finanční a komunikační služby jsou navíc napojené na obchod se zbožím a jsou tak důležité pro rozvoj mezinárodního obchodu. Obzvláště rychle se rozvíjejícím odvětvím jsou informační a komunikační technologie a obchodní služby. (MPO, 2017) V České republice jsou ale nejčastěji vyvážené služby spojené s cestovním ruchem, dále dopravní služby a ostatní podnikatelské služby. Většina vyvážených služeb směřuje do států Evropské unie, dále do USA, Ruska a Švýcarska. (CNB,2020)

## 2.6 Komoditní struktura

Komoditní struktura je struktura produktů, které stát nabízí na mezinárodním trhu, jak bylo zmíněno v kapitole o absolutních a komparativních výhodách. K tomu, aby se stát mohl co nejefektivněji zapojit do mezinárodního obchodu, je potřeba aby využíval svých komparativních výhod. Aby zahraniční obchod dobře fungoval, je důležité, aby mezi sebou státy co nejvíce spolupracovaly.

Česká republika má poměrně úzkou komoditní koncentraci zejména v případě exportu zboží (Svatoš, 2010, s. 141).

Dle ČSÚ (2020) je komoditní struktura zahraničního obchodu rozdělena do kategorií podle tříd SITC a teritoriálního hlediska následujícím způsobem:

- 0 Potraviny a živá zvířata
- 1 Nápoje a tabák
- 2 Suroviny nepoživatelné, s výjimkou paliv
- 3 Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály
- 4 Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky
- 5 Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené
- 6 Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu
- 7 Stroje a dopravní prostředky
- 8 Průmyslové spotřební zboží
- 9 Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné

## 2.7 Teritoriální struktura

Teritoriální struktura představuje rozložení států, se kterými země obchoduje. Je přínosnější, když stát realizuje obchod s více zahraničními státy najednou, aby nebyl závislý na ekonomické síle jednoho či dvou hlavních odběratelů exportovaného zboží. Hlavní podíl na většině realizovaných obchodů České republiky mají vyspělé tržní ekonomiky, tedy Evropa, Asie a Severní Amerika (Svatoš, 2010, s. 103).

Pokud se obrátí pozornost na teritoriální strukturu České republiky, tak se zjistí, že hlavním obchodním partnerem České republiky je Německo. Negativní vývoj ekonomiky Německa by měl velký dopad i na ekonomiku České republiky (Svatoš, 2010, s. 103). Země, se kterými Česká republika uskutečňuje zahraniční obchod, jsou rozděleny dle MPO (2019) do deseti skupin:

1. Státy s vyspělou tržní ekonomikou
2. Státy EU
3. Státy ESVO
4. Ostatní státy s vyspělou tržní ekonomikou
5. Rozvojové země
6. Státy s tranzitivní ekonomikou
7. Společenství nezávislých států
8. Ostatní
9. Nespecifikováno
10. Země OECD

## 3 Platební bilance

Platební bilance komparuje platby odváděné do zahraničí a platby přicházející ze zahraničí. Platební bilance vychází z teritoriálního principu a zachycuje platební transakce naší ekonomiky se zahraničím v daném roce. Zahraniční platby jsou platby osob se sídlem v zahraničí osobám majícím sídlo v ČR. Opakem jsou platby do zahraničí (Holman, 2016, s. 576).

Platební bilanci je dělená do dvou struktur, horizontální a vertikální. V horizontální struktuře musí jít platební bilance vždy do nuly, tedy musí být účetně vyrovnaná, stejně jako je tomu u podvojného účetnictví. Neporovnávají se aktiva a pasiva, nýbrž běžný účet,

finanční účet a změna devizových rezerv. Vertikální struktura pracuje s kreditními a debetními položkami (Neumann, Žamberský, Jiránková, 2010, s. 94).

### **3.1 Horizontální struktura**

#### **3.1.1 Běžný účet**

Skládá se ze třech hlavních položek:

- Obchodní bilance
- Bilance výnosů
- Bilance převodů

##### **Obchodní bilance**

Tou hlavní je položka plateb za vývoz a dovoz produktů a služeb za vymezené období, někdy nazývána obchodní bilancí (Neumann, Žamberský, Jiránková, 2010, s. 95).

##### **Bilance výnosů**

Další položkou je bilance výnosů, která zachycuje pohyb domácích důchodů do zahraničí a pohyb zahraničních důchodů uvnitř státu, tedy mzdy, zisky a úroky. Někdy také nazývána jako bilance důchodů (tamtéž).

##### **Bilance převodů**

Poslední položkou je bilance jednostranných převodů, řadíme sem dědictví, dary a podobně. Pokud nastane situace, kdy se běžný účet dostane do negativních hodnot, převahuje tedy export zboží a služeb nad jejich importem, dostává se do takzvaného schodku. Tento schodek musí být vybalancován přebytkem z finančního účtu. Může nastat i přesný opak, kdy se do záporných hodnot dostane účet finanční (tamtéž).

#### **3.1.2 Finanční účet**

Platební bilanci finančního účtu tvoří dovoz a vývoz kapitálu (Holman, 2016, s. 576). Finanční účet můžeme, stejně jako běžný účet, rozdělit do několika kategorií podle toho, s jakým typem kapitálu a mezi kým je obchodováno. Finanční účet závisí na rozdílu úrokové míry u nás a v zahraničí. Čím větší bude tento rozdíl, tím více budou investoři ukládat na korunové vklady a dojde k přílivu zahraničního kapitálu. Vlivem toho bude růst přebytek na finančním účtu (Holman, 2016, s. 582). Finanční účet lze rozdělit do několika kategorií:

- Přímé investice
- Portfoliové investice
- Finanční deriváty
- Ostatní investice

### **Přímé investice**

Zobrazují nákup zahraničního kapitálu českými subjekty a českého kapitálu subjekty zahraničními. Jedná se o investici, kde investor vlastní 10 a více procent základního kapitálu společnosti (Štrach, 2009, s. 106).

### **Portfoliové investice**

Portfoliové investice označují investice do zahraničních akcií či dluhopisů. Investor nemá v zahraničních společnostech na základě těchto investic žádné řídicí pravomoci (Nývtová, Řežňáková, 2007, s. 51).

### **Finanční deriváty**

Finanční deriváty jsou odvozeny od cenných papírů, komodit, měn nebo sazeb, od nichž je odvozena jejich hodnota (Tyl, Syrový, 2011, s. 111). Řadíme sem futures, opce a swapy.

### **Ostatní investice**

Do ostatních investic se řadí hlavně poskytování úvěrů zahraničním subjektům, nebo ukládání peněz v zahraničních bankách a naopak.

### **3.1.3 Změna devizových rezerv**

Devizové rezervy jsou čerpány, pokud se po vyrovnání platebního a finančního účtu platební bilance stále nachází ve schodku. Devizové rezervy se navyšují, pokud se platební bilance po dorovnání účtů nachází v přebytku. Do devizových rezerv patří likvidní aktiva České národní banky ve směnitelných měnách. Mezi tato aktiva patří například monetární zlato, nebo vklady, cenné papíry a valuty (Hrbková, 2015, s. 89).

## **3.2 Vertikální struktura**

Princip vertikální struktury je takový, že dělí položky platební bilance do dvou hlavních skupin, a to na položky kreditní a debetní. Na kreditní stranu patří položky, které zvyšují množství peněz v ekonomice, nazývají se devizovou nabídkou. Na straně debetní

jsou položky, které zapříčiňují odliv peněz, ty nazýváme devizovou poptávkou (Černohorský, Teplý, 2011, s. 170).

### **3.2.1 Kreditní položky**

Mezi kreditní položky řadíme export služeb a zboží, import důchodů, transferů a kapitálu a dále snížení devizových rezerv (tamtéž).

### **3.2.2 Debetní položky**

Do položek debetních patří import služeb a zboží, export důchodu, transferů a kapitálu a dále zvýšení devizových rezerv (tamtéž).

## **4 Automobilový průmysl v ČR**

Automobilový průmysl není pouze o výrobě a distribuci automobilových vozů, do tohoto odvětví řadíme vše, co se k automobilovému průmyslu váže. Je to tedy vývoj, výroba, marketing a prodej všech motorových vozidel, nejen automobilů. Řadí se sem tedy i nákladní automobily, autobusy, motocykly a veškeré součástky a náhradní díly pro ně (Čižinská, Marinič, 2010, s. 196). V České republice jsou tři hlavní výrobci osobních automobilů, Škoda Auto, Hyundai a TPCA, ve kterém se vyrábí vozy značky Toyota, Peugeot a Citroen. Mezi nejvýznamnější společnosti zaměřené na výrobu nákladních automobilů a autobusů patří Tatra, Avia a Iveco.

Automobilový průmysl patří v České republice k tradičním odvětvím a je považován za tahouna České ekonomiky. Český automobilový průmysl je silně exportně zaměřený (Oneindustry, 2019). V roce 2019 bylo vyvezeno 92 % veškeré produkce osobních automobilů. To stejné platí i u nákladních vozidel a autobusů, kdy bylo vyvezeno necelých 83% veškeré produkce. To, že automobilový průmysl je pro Českou republiku velmi důležitý, se ukazuje i na ekonomických ukazatelích. Dle dat uvedených sdružením AutoSAP (2020) je v automobilovém průmyslu zaměstnáváno přes 130 tisíc lidí. Produkce firem tvoří 9% HDP a až 21% veškerého vývozu je tvořen výrobky z automobilového průmyslu.

Automobilový průmysl nepůsobí kladně pouze na ekonomické ukazatele České republiky, ale snaží se zlepšovat i úroveň vzdělání. Například Mladoboleslavská automobilka Škoda Auto provozuje první firemní vysokou školu (Čižinská, Marinič, 2010, s. 196).

## **4.1 Nejvýznamnější firmy automobilového průmyslu ČR**

### **4.1.1 Škoda Auto a.s.**

Historie společnosti Škoda Auto sahá až do roku 1895, kdy se Václav Klement spojil s cyklistickým mechanikem Václavem Laurinem kvůli opravě silničního kola a založili firmu L&K. V roce 1924 se společnost L&K sloučila se strojírenským gigantom Škoda z Plzně a vznikla tak nová automobilová společnost. Nejzásadnějším milníkem v historii Škoda Auto bylo ale zařazení společnosti do koncernu Volkswagen AG v roce 1991 (Škoda, 2020).

#### **4.1.1.1 Údaje za rok 2019**

Škoda Auto se v České republice aktuálně dělí na tři závody, ve kterých dohromady pracuje přes 34 000 zaměstnanců. Oproti roku 2015 je to o deset tisíc více a Škoda Auto tak potvrzuje svojí pozici jednoho z největších zaměstnavatelů v České republice. Hlavní závod je v Mladé Boleslavi, kde se vyrábí automobily Fabia, Scala, Octavia, Karoq a Kamiq. Pobočné závody jsou v Kvasinách a ve Vrchlabí. Další závody se nachází v Indii, Číně, Rusku, v Německu a na Slovensku (VZ-Škoda Auto a.s., 2020). Ve zmíněných závodech bylo v roce 2019 vyrobeno 907 942 kusů automobilů a Škoda Auto je tak největší výrobce osobních automobilů v České republice (AutoSAP, 2020). Provozní výsledek společnosti dosáhl v roce 2019 výše 37,2 miliard Kč.

### **4.1.2 TPCA Kolín**

Výrobní závod TPCA Kolín byl vybudován v roce 2005. Vznikl po uzavření smlouvy mezi společnostmi PSA Peugeot Citroen a Toyota Motor Corporation. Smlouva o spolupráci byla podepsána již v roce 2001 v Bruselu. Závod byl vybudován se záměrem na výrobu především malých kompaktních městských vozů (Toyota, 2021).

V roce 2021 došlo k přejmenování závodu TPCA na TMMCZ, tedy Toyota Motor Manufacturing Czech Republic. Stalo se tak kvůli rozdílným pohledům na budoucnost automobilky. Zatím co Toyota nadále počítá s malými městskými vozy, které mají pod kapotou spalovací motor, skupina PSA vidí budoucnost spíše v elektrifikaci. Skupina PSA se navíc v blízké budoucnosti spojí s koncernem, který je specialistou na malé automobily, a to s Fiat Chrysler Automobiles, a tak nevidí ve společné spolupráci budoucnost (Auto.CZ, 2021).

Pro to, aby se automobilka mohla nově specializovat především na vozy Toyota, bude muset nabrat přes tisíc nových pracovníků a najede na třísměnný provoz, místo dosavadního dvousměnného (iDnes, 2021).

#### 4.1.2.1 Následky výstavby závodu

Jednou z podmínek pro výstavbu závodu v zóně Kolín-Ovčáry bylo, že město vystaví pro zaměstnance automobilky 850 nových bytů. Na výstavbu bytů měl původně přispět stát, to se ale nestalo a Kolínu tak naskočil miliardový dluh, který bude nejspíše splácet až do roku 2025 (iDnes, 2012). Dalším negativním dopadem, který přinesla výstavba závodu, bylo zvýšení kriminality ve městě, obzvláště v oblasti nově postavených bytů (E15, 2010). Pozitivní vliv měl ale závod na míru nezaměstnanosti.

Dle údajů pro rok 2013 tvořili až 80% zaměstnanců v TPCA lidé s bydlištěm do 50km od závodu. Přímo z Kolína bylo 29% zaměstnanců, z nedaleké Kutné Hory pak 6%. Výstavba TPCA se tedy kladně odrazila na snížení nezaměstnanosti v okrese Kolín. V roce 2003 dosahovala míra nezaměstnanosti 10,18%, v roce 2006, tedy rok po dostavení automobilky TPCA, klesla míra nezaměstnanosti na 6,93%, v roce 2007 až na 6,11% (MU Kolín, 2013).

##### 4.1.2.1.1 Údaje za rok 2019

Automobilka v roce 2019 vyrobila přes dvě stě tisíc automobilů a byla tak třetím největším výrobcem v České republice (AutoSAP, 2019). Dle účetní závěrky pro rok 2019 zaměstnávala automobilka TMMCZ 2 188 zaměstnanců a její provozní výsledek byl 357 miliónů Kč (VZ-TMMCZ, 2021).



## 5 Vlastní práce

Ve vlastní práci je nejdříve provedena analýza struktury zahraničního obchodu České republiky v letech 1993 až 2019. Období je rozděleno na dvě poloviny po třinácti letech pro lepší orientaci. Díky tomuto rozdělení lze lépe vidět vývoj analyzovaných ukazatelů a bude zajímavé sledovat, jak se zahraniční obchod během 26 let rozvíjel. Následně je detailněji analyzován automobilový průmysl a jeho vliv na zahraniční obchod. V praktické části práce je pracováno s časovými řadami, analýzou dat, komparací dat, výpočty bazického indexu, tempem růstu a analýzou trendu.

### 5.1 Období 1993–2006

První část vlastní práce se zabývá obdobím od roku 1993 do roku 2006. Pro dané období jsou charakteristické dvě zásadní změny. V roce 1993 vznikla po rozdělení Československa samostatná Česká republika. Druhým významným milníkem je rok 2004, kdy Česká republika vstupuje do Evropské unie. Znamená to otevření evropského trhu, díky kterému opadávají celní bariéry a hraniční kontroly, přesun zboží přes hranice je tak snazší. Následující kapitoly se zaměří na analýzu exportu, importu, bilance a v neposlední řadě analýzu komoditní a teritoriální struktury zahraničního obchodu.

#### 5.1.1 Vývoj exportu

Tabulka 1 sleduje období od roku 1993 do roku 2006. V roce 1993, tedy první rok samostatné České republiky, dosahovala hodnota vývozu zboží 421 miliard Kč. V roce 2006 byla hodnota již na 2 144 miliardách Kč. V prvních třinácti letech samostatného státu hodnota vývozu, až na výjimku v roce 2002, nepřestávala klesat. Dle bazického indexu se vývoz v roce 1999 dostal na dvojnásobek oproti roku 1994. Stejný trend růstu vývozu pokračoval až do roku 2006, kdy se hodnota vývozu oproti roku 1994 dle bazického indexu zvýšila o 367 %. Tento jev poukazuje na proexportně zaměřenou ekonomiku České republiky.

Největší meziroční nárůst byl dle koeficientu růstu zaznamenán v roce 2004, tedy v roce, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie. Další významné nárůsty vývozu byly zaznamenány v letech 1995 a 2000, kdy pokaždé stoupla hodnota o 23,4 %. Nejslabším rokem byl rok 2002, kdy jako v jediném roce vývoz poklesl, a to o jedno procento oproti roku 2001.

Meziroční přírůstek byl největší opět v roce 2004, kdy se hodnota vývozu navýšila o 351 miliard Kč oproti předešlému roku. Přírůstek nad 200 miliard Kč byl zaznamenán i v letech 2000 a 2006. Do záporných hodnot se v daném období dostal přírůstek pouze jednou, a to v roce 2002, kdy se vyvezlo o 13 miliard Kč méně než v roce předešlém. Slabší byly také roky 1994, 1996 a 1999, kdy se vyvezlo o 100 miliard Kč méně jak v předešlých letech.

Vývoz České republiky rostl v letech 1993–2006 průměrným meziročním tempem 13,34 %. Průměrný absolutní přírůstek byl 132,5 miliard Kč.

Tabulka 1: Vývoj exportu v letech 1993–2006

Rok	Export (mil. Kč)	Koeficient růstu v %	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
1993	421,60	-	-	-
1994	458,84	8,8 %	100,0 %	37,24
1995	566,17	23,4 %	123,4 %	107,33
1996	601,68	6,3 %	131,1 %	35,51
1997	709,26	17,9 %	154,6 %	107,58
1998	834,23	17,6 %	181,8 %	124,97
1999	908,76	8,9 %	198,1 %	74,53
2000	1 121,10	23,4 %	244,3 %	212,34
2001	1 268,15	13,1 %	276,4 %	147,05
2002	1 254,86	-1,0 %	273,5 %	-13,29
2003	1 370,93	9,2 %	398,8 %	116,07
2004	1 722,66	25,7 %	375,4 %	351,73
2005	1 868,59	8,5 %	407,2 %	145,93
2006	2 144,57	14,8 %	467,4 %	275,99
<b>Tempo růstu</b>		13,34 %		

Zdroj: ČSÚ 2019, vlastní zpracování a propočty

### 5.1.2 Vývoj importu

Protože spolu dovoz a vývoz úzce souvisí, byl jejich vývoj v letech 1993–2006 velmi podobný. V tabulce 2 lze opět sledovat vývoj dovozu, koeficient růstu, bazický index, meziroční přírůstek a tempo růstu. Hodnota dovozu v roce 1993 dosahovala částky 426 miliard Kč a v roce 2006 byla hodnota již na 2 104 miliardách Kč. V sledovaném období byl dovoz zboží, až na výjimku v roce 2002, definován rostoucím trendem. Dle bazického indexu se dostáváme na zdvojnásobení dovozu opět v roce 1999, kdy hodnota

vzrostla na 973 miliard korun. V roce 2006 jsme již na nárůstu o více jak 422 % oproti základní stanovené hodnotě v roce 1994.

Na rozdíl od vývozu, dovoz zaznamenal největší meziroční vzrůst v roce 1995, kdy koeficient růstu dosáhl 33,6 %. V tomto roce byl zaznamenán i třetí největší meziroční přírůstek, hned po letech 2004 a 2006. Koeficient růstu dosáhl vysokých hodnot i v letech 2000 (27,6 %) a 2004 (21,4 %). Pouze v roce 2002 byl zaznamenán záporný koeficient.

Co se meziročního přírůstku týče, nejvyšší byl v letech 2000, 2004 a 2006, hodnoty přírůstku se v každém zmíněném roce vyšplhaly přes částku 250 miliard korun oproti předcházejícím rokům. V záporných číslech se objevil přírůstek pouze jednou, v roce 2002, kdy byl dovoz o necelých 60 miliard menší než v předešlém roce.

Dovoz do České republiky v období 1993–2006 meziročně rostl průměrně o 13,07 %. Průměrný absolutní přírůstek byl 129 miliard Kč, tedy o tři miliardy menší, než je tomu u vývozu.

Tabulka 2: Vývoj importu v letech 1993-2006

Rok	Import (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
1993	426,08	-	-	-
1994	498,38	17,0%	100,0%	72,29
1995	665,74	33,6%	133,6%	167,36
1996	754,67	13,4%	151,4%	88,93
1997	859,71	13,9%	172,5%	105,04
1998	914,47	6,4%	183,5%	54,76
1999	973,17	6,4%	195,3%	58,70
2000	1 241,92	27,6%	249,2%	268,76
2001	1 385,56	11,6%	278,0%	143,64
2002	1 325,67	-4,3%	266,0%	-59,89
2003	1 440,72	8,7%	289,1%	115,05
2004	1 749,10	21,4%	351,0%	308,37
2005	1 829,96	4,6%	367,2%	80,87
2006	2 104,81	15,0%	422,3%	274,85
<b>Tempo růstu</b>		13,07		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování a propočty

U transformující se země je předvídatelné, že trvá několik let, než plně nastartuje svou ekonomiku. Dovoz převažoval nad vývozem až do roku 2005 a bilance České republiky byla tedy záporná. V letech 1997-1999 procházela česká ekonomika obdobím recese. Deficit vyrostl z nepatrných 4,5 miliard Kč v roce 1994 až na vysokých 153 miliard

korun v roce 1996. Období od roku 2000 do roku 2004 je známé jako období expanze. V tomto období klesala míra inflace a zároveň stoupaly reálné mzdy. Zvýšila se tedy domácí poptávka a bilance se pomalu začala dostávat do zelených čísel. V roce 2005 byl již vývoz vyšší než dovoz, a to o 38,6 miliard Kč (CZSO).

Tabulka 3: Bilance ZO v letech 1993-2006

Rok	Export (mil. Kč)	Import (mil. Kč)	Krytí importu exportem	Bilance (mil. Kč)
1993	421,60	426,08	98,9 %	-4,5
1994	458,84	498,38	92,1 %	-39,5
1995	566,17	665,74	85,0 %	-99,6
1996	601,68	754,67	79,7 %	-153,0
1997	709,26	859,71	82,5 %	-150,5
1998	834,23	914,47	91,2 %	-80,2
1999	908,76	973,17	93,4 %	-64,4
2000	1 121,10	1 241,92	90,3 %	-120,8
2001	1 268,15	1 385,56	91,5 %	-117,4
2002	1 254,86	1 325,67	94,7 %	-70,8
2003	1 370,93	1 440,72	95,2 %	-69,8
2004	1 722,66	1 749,10	98,5 %	-26,4
2005	1 868,59	1 829,96	102,1 %	38,6
2006	2 144,57	2 104,81	101,9 %	39,8

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3 Komoditní struktura

Pro analýzu komoditní struktury České republiky v letech 1993-2006 byl použit klasifikační systém SITC, který se dělí do deseti hlavních skupin. Každá země má jiné komparativní výhody, podle kterých se odlišuje i její struktura vyváženého a dováženého zboží. V následující kapitole bude analyzováno, jak se vyvíjela a pozměňovala komoditní struktura České republiky.

#### 5.1.3.1 Export

V tabulce 4 je znázorněn roční procentuální podíl jednotlivých komodit na celkovém vývozu České republiky. O většinu realizovaného vývozu se starají především tři hlavní třídy. Největší část vývozu byla v roce 1993 tvořena ve třídě 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu, do které se řadí například kovové výrobky, nebo výrobky z kůže a pryže. Od roku 1993 do roku 1996 se podíl této třídy na celkovém vývozu držel

na prvním místě, poté ale začal pomalu klesat. Na první místo se vyhoupla třída 7 - stroje a dopravní prostředky, do které se řadí např. dopravní prostředky, nebo kancelářské stroje a zařízení. Podíl třídy 7 na komoditní struktuře exponenciálně rostl a v roce 2001 činil již přes 50 % celkového vývozu. Oproti roku 1993 se podíl této třídy zvýšil o více jak 20 %, což nebylo zaznamenáno u žádné jiné třídy. Na konci sledovaného období patřilo přes 53 % zboží vyvezeného za naše hranice právě do této skupiny. Třetí třídou, která se nejméně podílela na vývozu zboží, byla třída číslo 8 – průmyslové spotřební zboží, do které patří například nábytek, či obuv. Tato třída si ve sledovaných třinácti letech stále držela procentuální podíl někde mezi 11–15 %.

U ostatních skupin je možné pozorovat spíše klesající trend. Nízká komoditní diverzita, kdy je většina vyváženého zboží koncentrována především do tří skupin, potvrzuje stanovisko uvedené v teoretické části práce a mohlo by znamenat hrozbu pro proexportně orientovanou ekonomiku státu v případě, že by byl vývoz jedné ze tří tříd, obzvláště třídy 7 omezen. V příloze připojen graf zobrazující vývoj zbožové struktury vývozu v letech 1993-2006.

Tabulka 4: Komoditní struktura vývozu, období 1993–2006

SITC	Název třídy	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0	Potraviny a živá zvířata	6,0%	4,7%	4,9%	4,0%	3,7%	3,4%	2,9%	2,9%	2,7%	2,5%	2,7%	2,8%	3,3%	2,9%
1	Nápoje a tabák	1,1%	1,0%	0,8%	1,0%	1,3%	1,1%	0,9%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	5,7%	6,1%	5,2%	4,8%	4,1%	3,5%	3,8%	3,5%	3,0%	2,8%	2,8%	2,7%	2,5%	2,6%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	5,5%	5,0%	4,3%	4,5%	3,8%	3,2%	2,9%	3,1%	3,0%	2,9%	2,9%	2,9%	3,1%	2,9%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	8,9%	9,2%	9,3%	9,0%	9,0%	7,9%	7,4%	7,1%	6,5%	6,0%	5,9%	6,0%	6,4%	6,1%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	29,9%	30,5%	32,3%	28,6%	27,2%	26,9%	26,0%	25,4%	24,4%	23,4%	23,1%	22,6%	21,7%	20,8%
7	Stroje a dopravní prostředky	29,1%	28,5%	30,3%	32,8%	37,2%	40,6%	42,4%	44,5%	47,3%	49,6%	50,1%	50,9%	50,8%	53,2%
8	Průmyslové spotřební zboží	13,5%	14,6%	12,7%	15,0%	13,4%	13,0%	13,5%	12,5%	12,2%	11,9%	11,8%	11,5%	11,5%	11,0%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.2 Koeficient růstu exportu

Aby byla vidět v průběhu let změna oproti minulému roku, byl pro jednotlivé roky spočítán koeficient růstu a poté byly vyselektovány ty roky, kdy byla zaznamenána nejvyšší meziroční změna. V tabulce 5 jsou vyobrazeny roky 1995, 1997, 1998, 2000, 2004 a 2006.

Ve třídě 7 byl největší meziroční nárůst zaznamenán v roce 1997, kdy se hodnota navýšila o 34 % oproti předešlému roku. V tom stejném roce dosáhla třída 1 – nápoje a tabák, vysokého meziročního růstu 48,4 %. Jedná se o vůbec nejvyšší meziroční růst napříč všemi třídami. V tabulce je také vypočítáno tempo růstu pro jednotlivé třídy. Nejvyšší tempo růstu bylo předvídatelné u skupiny 7, kdy meziročně rostlo množství vyvezeného zboží v průměru o 28,3 %. To je skoro o 10 % více než třída 6, kde hodnota vyvezeného zboží rostla meziročně v průměru o 18,5 %. Dobrých hodnot dosáhla také třída 5, která meziročně v průměru rostla o 16,7 %. Všechny třídy, kromě třídy číslo 9, zaznamenaly průměrný kladný meziroční nárůst.

Tabulka 5: Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 1993-2006

Třída/rok	1995	1997	1998	2000	2004	2006	Tempo růstu tříd
0	28,4%	9,5%	7,6%	25,5%	30,2%	1,5%	16,6%
1	2,2%	48,4%	1,1%	7,7%	8,5%	0,9%	10,4%
2	5,4%	0,3%	1,0%	15,5%	23,2%	16,5%	10,0%
3	6,5%	0,4%	0,0%	29,1%	26,6%	7,7%	11,1%
4	-30,8%	10,0%	18,2%	30,0%	0,0%	-11,1%	0,7%
5	24,8%	16,9%	3,1%	19,0%	29,0%	9,2%	16,7%
6	30,7%	12,3%	16,4%	20,4%	22,8%	9,6%	18,5%
7	31,1%	33,8%	28,4%	29,3%	27,5%	20,3%	28,3%
8	6,7%	5,1%	14,3%	14,2%	22,9%	9,4%	12,0%
9	0,0%	0,0%	25,0%	11,1%	-50,0%	40,0%	-0,5%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.3 Import

Tabulka 6 obsahuje komoditní strukturu zboží dovezeného do České republiky. Protože spolu zboží dovezené a vyvezené souvisí, bude podíl jednotlivých tříd na celkovém dovozu velmi podobný, jako tomu bylo u vývozu. Nejvíce importované komodity se rozložily opět do třech hlavních tříd, a to do třídy 6, 7 a 8. Za zmínku stojí i třída 5, která má ve všech sledovaných rocích více jak 10 % podíl na dovezeném zboží.

Nejvíce dováženou komoditou byly stroje a dopravní prostředky, tedy třída 7. V roce 1993 patřilo 38 % veškerého dovezeného zboží právě do této třídy. Meziroční nárůst nebyl u dovozu ale tak silný, jako u vývozu. Největšího podílu na dovozu dosahovala třída 7 v roce 2004 a to 42,8 %, a nejnižšího v roce 1994. V roce 2006 byl její podíl 41,4 %, což je nárůst pouze o 3 %. U třídy 6 byl zaznamenán v průběhu let výraznější nárůst na podílu dovezeného zboží. V roce 1993 do této třídy patřilo 16,6 % veškerého dovozu. Největší podíl na komoditní struktuře měla třída 6 v roce 1998, a to 21,2 %. V roce 2006 to bylo 20,4 %, a tak si tato třída udržela v průběhu let druhou příčku. Nejmenší podíl na komoditní struktuře měla opět třída 9, kdy se její podíl žádný rok nepřehoupl přes půl procenta.

Na rozdíl od komoditní struktury vývozu se nedá o žádné třídě tvrdit, že by se během let její podíl na komoditní struktuře rapidně zvýšil či snížil. Všechny třídy si v průběhu sledovaných let udržovaly skoro stejný podíl na komoditní struktuře.

Tabulka 6: Komoditní struktura dovozu, období 1993-2006

SITC	Název třídy	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0	Potraviny a živá zvířata	5,7%	6,1%	5,6%	5,7%	5,2%	5,0%	4,7%	4,0%	3,9%	4,1%	4,0%	4,1%	4,5%	4,2%
1	Nápoje a tabák	0,9%	1,1%	0,8%	0,9%	1,0%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	5,0%	4,7%	4,5%	3,7%	3,7%	4,0%	3,2%	3,2%	2,9%	2,9%	2,8%	3,0%	2,8%	2,7%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	9,5%	8,6%	7,9%	8,7%	8,7%	6,6%	6,7%	9,7%	9,1%	7,6%	7,5%	7,0%	9,2%	9,5%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	11,2%	11,9%	11,8%	11,8%	12,3%	12,3%	12,3%	11,2%	10,9%	11,2%	11,4%	11,1%	11,0%	10,4%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	16,5%	18,3%	20,2%	19,3%	19,4%	21,2%	21,1%	20,8%	20,2%	20,6%	20,1%	20,6%	20,5%	20,4%
7	Stroje a dopravní prostředky	38,1%	36,2%	37,1%	38,0%	38,4%	38,7%	39,4%	40,0%	42,2%	42,4%	42,8%	42,3%	40,3%	41,4%
8	Průmyslové spotřební zboží	12,4%	12,7%	11,8%	11,5%	11,0%	11,0%	11,5%	10,3%	10,1%	10,6%	10,6%	10,9%	10,9%	10,5%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.3.1 Koeficient růstu importu

Opět byl pro dané třídy zkoumaného období vypočítán pro všechny roky koeficient růstu, ze kterého bylo dopočítáno tempo růstu a do tabulky následně vybrány stejné roky jako u vývozu. Díky těmto propočtům můžeme vidět, která skupina měla nejvyšší průměrný meziroční nárůst.

Nejvyššího meziročního nárůstu dovážených komodit dosáhla nečekaně třída 9 – komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné. Ta v roce 2004 zaznamenala 100% nárůst oproti roku 2003. Podobně vysoké hodnoty dosáhla i třída 3, kdy množství dovezeného zboží vzrostlo v roce 2000 meziročně o 83,6 %. V těchto dvou zmiňovaných třídách došlo ale i k největším meziročním poklesům, a to o -19,2 % v roce 1998 u třídy 3, a o -15,3 % v roce 2006 u třídy 9.

Nejvyšší průměrný meziroční nárůst dováženého zboží byl zaznamenán u třídy 6, kde rostlo množství průměrným meziročním tempem 15 %. Dobrých hodnot dosahovaly i třídy 3 a 7, kde meziročně stoupalo množství dovážené komodity o více jak 13 %.

Do záporných hodnot šla stejně jako u struktury vyvezených komodit pouze třída číslo 9, všechny ostatní třídy byly v kladných hodnotách.

Tabulka 7: Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 1993-2006

SITC	1995	1997	1998	2000	2004	2006	Tempo růstu
0	21,64%	2,78%	3,38%	9,37%	26,27%	9,07%	10,6%
1	-3,64%	36,36%	-11,11%	-6,33%	42,67%	10,17%	9,5%
2	27,47%	15,41%	12,42%	27,10%	29,02%	11,48%	8,0%
3	22,14%	13,57%	-19,19%	83,61%	13,27%	19,81%	13,1%
4	25,00%	-4,55%	33,33%	4,00%	10,53%	2,78%	7,8%
5	32,32%	18,29%	6,83%	16,21%	18,49%	8,73%	12,5%
6	46,99%	14,32%	16,13%	25,80%	24,50%	14,48%	14,9%
7	37,13%	15,06%	7,27%	29,59%	20,06%	18,16%	13,8%
8	24,72%	9,07%	5,68%	14,35%	24,89%	10,75%	11,7%
9	0,00%	0,00%	33,33%	33,33%	100,00%	-15,38%	-3,7%

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

### 5.1.3.4 Bilance komoditní struktury

Bilance komoditní struktury sleduje rozdíl mezi vyvezeným a dovezeným množstvím zboží z dané třídy. Bilance komoditní struktury je pro větší přehlednost rozdělena do dvou tabulek. Nejdříve za období 1993-2006, poté za období rok před a po vstupu České republiky do Evropské unie. V tabulce, která sleduje celé období, je možné si



dobře povšimnout transformace vyváženého a dováženého zboží během 13 let. Zatímco u tříd 1, 2 a 3 převažovalo vyvezené zboží nad dovezeným a bilance byla tak kladná, v roce 2006 tomu bylo přesně naopak. Na druhou stranu bilance třídy 7 se dostala ze záporných čísel do kladných. Rozdíl bilance mezi roky 1993 a 2006 je opravdu markantní, a to 310 miliard Kč. Žádná jiná třída se podobnému obratu ani nepřiblížila. Třída 6 zaznamenala za 13 let propad, a to o 38 miliard.

Celková bilance je sice v roce 2006 kladná, ale zatímco v roce 1993 byla kladná bilance na pěti různých třídách, v roce 2006 je to už pouze jen na třídách třech. To poukazuje na menší diverzitu komoditní struktury, která se postupně přeorientovala do třech hlavních tříd. Kladná bilance byla v průběhu let zachována u tříd 6 a 8.

*Tabulka 8: Bilance komoditní struktury za období 1993-2006*

SITC	Název třídy	Bilance 1993 (mil. Kč)	Bilance 2006 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	1	-27	-28
1	Nápoje a tabák	0,6	-2,3	-2,9
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	3	-2,3	-5,3
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-17,2	-139	-121,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-0,4	-2,1	-1,7
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-9,9	-89,2	-79,3
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	55,6	16,8	-38,8
7	Stroje a dopravní prostředky	-39,6	271	310,6
8	Průmyslové spotřební zboží	3,9	14,4	10,5
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	-1,4	-0,4	1
	Celkem	-4,4	39,9	35,5

*Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty*

Na tabulce 9 je dobře viditelné, jaký měl vstup České republiky do EU dopad na bilanci zahraničního obchodu a přeměnu komoditní struktury. Zatímco v roce 2003 byla celková bilance záporná, v roce 2005, rok po vstupu do EU byla bilance poprvé od roku 1993 kladná. Zásahu na tom má opět především třída 7, která se během tří let vyšplhala na trojnásobek.

Tabulka 9: Bilance komoditní struktury před a po vstupu do EU.

SITC	Název třídy	Bilance 2003 (mil. Kč)	Bilance 2005 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	-20,7	-20,5	0,2
1	Nápoje a tabák	0,7	-1,2	-1,9
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	-2,6	-4,2	-1,6
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-68,4	-110,2	-41,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-2,8	-1,8	1
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-83,8	-82,5	1,3
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	26,6	32	5,4
7	Stroje a dopravní prostředky	70,9	212,3	141,4
8	Průmyslové spotřební zboží	8,8	15,6	6,8
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	1,4	-0,8	-2,2
	Celkem	-69,9	38,7	-

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty.

#### 5.1.4 Teritoriální struktura

Teritoriální struktura popisuje, s jakými státy je realizován zahraniční obchod. Tabulka 10 pomáhá vyobrazit, jak se v průběhu třinácti let změnila struktura států, se kterými Česká republika realizuje většinu obchodu. Dle metodiky ČSÚ bylo vybráno 7 hlavních skupin zemí. Složení jednotlivých skupin je detailněji popsáno v příloze. Státy byly rozděleny do těchto skupin stejnou metodou jako v roce 2006, pro zachování autenticity.

Nejvýznamnějšími byly pro český obchod země s vyspělou tržní ekonomikou. S těmito zeměmi bylo uskutečněno každý rok více jak 80 % veškerého obchodu. Z tabulky je zřejmé, že v průběhu let stouvalo množství zboží vyváženého do Evropských států, mezi lety 1993 a 2006 se jednalo o více jak 6 % nárůst. Méně se vyváželo do rozvojových zemí, jejichž podíl klesnul v roce 2004 na polovinu oproti roku 1993. To mohlo být zapříčiněno přesměrováním části exportu do států Evropské unie.

Dovoz zboží ze zemí EU na rozdíl od vývozu v průběhu let klesl o necelých 7 %. To potvrzuje stanoviska z kapitoly o komoditní struktuře o posilování samostatnosti České republiky. Snížení dovozu by mohlo souviset s posílením vlastní výroby v SITC třídě 7. U ostatních zemí kromě Evropské unie a zemí Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS totiž

podíl na dovezeném zboží v průběhu let stoupl. Nejvíce u kategorie ostatních států, kde stoupl o necelých 6 %.

Tabulka 10: Teritoriální struktura v letech 1993-2006

	1993		1999		2002		2003		2004		2005		2006	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Vyspělé tržní ekonomiky	84,8%	84,9%	92,0%	86,9%	91,4%	81,4%	92,1%	80,6%	91,6%	81,9%	90,3%	80,3%	90,2%	78,9%
Z toho země EU25	79,1%	76,6%	86,7%	77,3%	84,8%	72,2%	86,3%	71,4%	85,9%	71,8%	84,1%	71,0%	84,0%	70,0%
Ostatní vyspělé tržní ekonomiky	-	-	3,5%	7,1%	4,6%	6,6%	4,0%	6,7%	4,0%	7,9%	4,6%	7,1%	4,2%	6,8%
Rozvojové ekonomiky	6,8%	4,1%	3,3%	4,5%	3,5%	7,3%	2,9%	7,4%	3,2%	6,3%	3,6%	5,7%	3,2%	5,6%
Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS	6,4%	10,1%	4,3%	6,3%	4,6%	6,5%	4,1%	6,6%	4,7%	6,3%	5,6%	8,6%	6,1%	9,2%
Ostatní státy	2%	0,6%	0,4%	2,2%	0,4%	4,8%	0,6%	5,3%	0,5%	5,3%	0,4%	5,3%	0,5%	6,2%
Nespecifikováno	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

V tabulce 11 jsou vybrané země, které jsou v sledovaném období nejdůležitějšími zahraničními partnery České republiky. Na pomyslném prvním místě se každý rok s přehledem umístilo Německo. Podíl na vývozu a dovozu každý rok překročil 30-ti % podíl. Na druhém místě se drží Slovensko, se kterým se České republiky povedlo zachovat dobré obchodní vztahy i po rozdělení Československa. Na prvních pěti pozicích se umístily sousední státy.

Zajímavý je mírný pokles dováženého zboží z Ruska, doprovázený silným nárůstem dováženého zboží z Číny, který se zešestinásobil. Silně poklesl podíl na vývozu i dovozu se Slovenskou republikou. Dovoz se snížil na polovinu. Za zmínku stojí i vývoj obchodu s Velkou Británií. Zatímco v roce 1993 z ní bylo více zboží dovezeno, než vyvezeno, v roce 2006 je tomu přesně naopak.

Tabulka 11: Teritoriální struktura, výběr států.

	1993		1995		2000		2005	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Německo	29,03%	29,13%	37,00%	31,50%	40,50%	32,30%	33,60%	30,10%
Slovensko	19,73%	15,88%	14,00%	11,80%	7,70%	6,00%	8,60%	5,50%
Polsko	2,83%	2,35%	4,50%	2,70%	5,40%	3,60%	5,50%	5,00%
Rusko	4,10%	8,76%	3,00%	7,50%	1,30%	6,50%	1,80%	5,70%
Čína	1,75%	0,54%	0,40%	0,80%	0,20%	2,20%	0,40%	5,10%
VB	3,51%	3,12%	3,20%	3,79%	4,29%	4,13%	4,63%	2,45%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 5.2 Období 2007-2019

V druhém sledovaném období nedošlo k takovým zásadním změnám pro Českou republiku, jako v období prvním. Hlavní událostí, která zasáhla ekonomiku nejen České republiky, byl krach burzy ve Spojených státech amerických a následná ekonomická krize, která se naplno projevila v druhé polovině roku 2008. Další událost, která znejistila budoucí obchodní vztahy České republiky, byl výsledek referenda o vystoupení Spojeného království z Evropské unie v roce 2016.

Data za dané období jsou analyzována stejným způsobem, jako v prvním období. To umožní co možná nejpřesnější porovnání dat a bude tak nejlépe zachycen vývoj jednotlivých ukazatelů.

### 5.2.1 Vývoj exportu

V tabulce 12 je vyobrazen vývoj exportu v letech 2007-2019. Hodnota exportu byla v roce 2019 více jak 1,5x vyšší než v roce 2007. Celková hodnota exportu tedy v druhém období nadále rostla, i když ne tak dramaticky jako v období prvním. To potvrzuje i bazický index, který vykazuje v roce 2019 oproti roku 2007 celkový nárůst o 85 %, což je téměř o 300 % méně, než jak tomu bylo u porovnání let 1994 a 2006. V roce 2009 byl zaznamenán dokonce záporný bazický index, celková hodnota exportu klesla oproti roku 2007 o 13,7 %. To bylo zapříčiněno především ekonomickou krizí, ze které se export plně vzpamatoval až v roce 2011, kdy bylo vyvezeno o 16 % více, než v roce 2007.

Při zaměření se na ukazatel koeficientu růstu, bylo zjištěno, že nejhorší byl opět rok 2009, kdy se hodnota exportu meziročně propadla o 13,5 %. Pokud by se toto mělo vyjádřit v číslech, hodnota vyvezeného zboží klesla oproti roku 2008 o 335 miliard Kč. Nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2010, kdy se hodnota exportu zvýšila o 18,4 %. V tomto roce začínaly odeznívat následky ekonomické krize a mezinárodní obchod opět začínal nabírat na síle. Od daného roku až do roku 2019 nešel koeficient do záporných hodnot. Druhým nejsilnějším rokem byl rok 2014, ve kterém vzrostl export meziročně o 454 miliard Kč, to je vůbec nejvíce za obě sledovaná období.

Tempo růstu bylo 5,25 %, to již, jak víme, znamená, že hodnota exportu se meziročně zvyšovala průměrně o 5,25 %. Pokud to porovnáme s tempem růstu za minulé období, zjistíme, že tempo růstu se v druhém období zpomalilo a je o 8 % nižší. Vývoj exportu se tedy v druhém období sice výrazně zpomalil, ale nadále rostl. Průměrný

absolutní přírůstek byl 175,06 miliard Kč, to je o 43 miliard více, než jak tomu bylo u exportu v prvním sledovaném období.

Tabulka 12: Vývoj exportu v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
2007	2 479,23	-	100%	-
2008	2 473,74	-0,2%	99,8%	-5,50
2009	2 138,62	-13,5%	86,3%	-335,11
2010	2 532,80	18,4%	102,2%	394,17
2011	2 878,69	13,7%	116,1%	345,89
2012	3 072,60	6,7%	123,9%	193,91
2013	3 174,70	3,3%	128,1%	102,11
2014	3 628,83	14,3%	146,4%	454,12
2015	3 883,25	7,0%	156,6%	254,42
2016	3 974,04	2,3%	160,3%	90,79
2017	4 244,59	6,8%	171,2%	270,55
2018	4 403,85	3,8%	177,6%	159,26
2019	4 579,95	4,0%	184,7%	176,10
<b>Tempo růstu</b>		<b>5,25%</b>		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 5.2.2 Vývoj importu

Stejně jako tomu bylo u exportu i hodnota celkového importu nadále rostla. Nárůst hodnot byl sice pomalejší, než tomu bylo v letech 1993-2006, ale stále vykazoval dobrá čísla. V roce 2019 se hodnota importu vyšplhala na 4 118 miliard Kč, dle bazického indexu se jedná o nárůst o 84,7 % oproti roku 2007. Je to výrazně menší nárůst než u dovozu v předchozím sledovaném období. Zpomalení růstu se ale dalo očekávat, zatímco v prvním období se odehrály události, které spíše prospěly ekonomice České republiky, v období druhém tomu bylo naopak.

Již zmiňovaná ekonomická krize zasáhla i český import, který se v roce 2009 snížil oproti roku 2008 o 417 miliard Kč. Jedná se o rekordní propad za obě sledovaná období, stejně tak jako tomu bylo u exportu. Hodnota dováženého zboží byla v tomto roce o 17 % menší, než v roce 2007. Koeficient růstu zaznamenal meziroční propad o 17,3 % oproti roku 2008. Hodnota importu v roce 2009 odpovídala hodnotě v roce 2005.

V roce 2010 stoupla hodnota dovozu o 422 miliard Kč s rekordním meziročním nárůstem o 21,2 %. Dalším úspěšným rokem byl rok 2014, kdy se meziročně zvýšil dovoz o 13,3 %, v hodnotovém vyjádření to bylo o 376 miliard Kč.

Hodnota dovozu se zvyšovala průměrným meziročním tempem 4,63 %. To je o více jak 8 % méně než v období prvním. Znamená to, že celková hodnota dovozu meziročně klesá a Česká republika se stává více nezávislou na dovozu z ostatních zemí. Je to i méně, než jak tomu bylo u exportu, což poukazuje na převahu vývozu nad dovozem. Více bude popsáno v další kapitole o bilanci. Průměrný absolutní přírůstek byl 143 miliard Kč, o 14 miliard více než v období prvním.

Tabulka 13: Vývoj importu v letech 2007-2019

Rok	Import (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
2007	2 391,32	-	100%	-
2008	2 406,49	0,6%	100,6%	15,17
2009	1 989,04	-17,3%	83,2%	-417,45
2010	2 411,56	21,2%	100,8%	422,52
2011	2 687,56	11,4%	112,4%	276,01
2012	2 766,89	3,0%	115,7%	79,33
2013	2 823,48	2,0%	118,1%	56,60
2014	3 199,63	13,3%	133,8%	376,15
2015	3 477,00	8,7%	145,4%	277,37
2016	3 494,67	0,5%	146,1%	17,67
2017	3 801,43	8,8%	159,0%	306,76
2018	4 023,17	5,8%	168,2%	221,74
2019	4 118,56	2,4%	172,2%	95,39
<b>Tempo růstu</b>	v miliard. Kč	4,63%		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

V tabulce 14 je dobře viditelné, že kladná bilance z minulého období zůstala zachována, a vývoz nadále převahuje nad dovozem. Vstup České republiky do EU tedy nastartoval tento trend kladné bilance, který zatím pokračuje až do roku 2019. Jak bylo již napovězeno v předchozí kapitole, propast mezi hodnotou dovozu a vývozu se každým rokem zvětšovala a v roce 2019 je již vývoz České republiky o 461 miliard Kč vyšší než její dovoz. Z roku 2009, kdy se bilance zlepšila o více jak 80 miliard a z předešlých kapitol je možné vyvodit závěr, že dovoz zboží byl krizí postížen více než vývoz.

Tabulka 14: Bilance ZO v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Import (mil. Kč)	Krytí importu exportem	Bilance (mil. Kč)
2007	2 479,23	2 391,32	103,7%	87,9
2008	2 473,74	2 406,49	102,8%	67,2
2009	2 138,62	1 989,04	107,5%	149,6
2010	2 532,80	2 411,56	105,0%	121,2
2011	2 878,69	2 687,56	107,1%	191,1
2012	3 072,60	2 766,89	111,0%	305,7
2013	3 174,70	2 823,48	112,4%	351,2
2014	3 628,83	3 199,63	113,4%	429,2
2015	3 883,25	3 477,00	111,7%	406,2
2016	3 974,04	3 494,67	113,7%	479,4
2017	4 244,59	3 801,43	111,7%	443,2
2018	4 403,85	4 023,17	109,5%	380,7
2019	4 579,95	4 118,56	111,2%	461,4

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3 Komoditní struktura

Komoditní struktura v druhém zkoumaném období byla pro možnost porovnání opět roztržena do deseti hlavních skupin dle klasifikace SITC. Nejdříve bude analyzován export a import, dále koeficient růstu jednotlivých tříd, a nakonec bilance komoditní struktury.

#### 5.2.3.1 Export

Většina vyvezených komodit spadá opět do třech hlavních tříd. Nejvíce komodit bylo vyváženo ze třídy 7, podíl této třídy na celkovém exportu v roce 2019 činil skoro 60 %. Třída 6, ve které mají největší obrat především výrobky z nekovových nerostů (cement, beton) a železo a ocel zaznamenala v roce 2019 pokles podílu na vývozu na 14 %. Tento prohlubující se rozdíl, který byl patrný již v prvním sledovaném období, potvrzuje stanovisko, že se komoditní struktura České republiky v uplynulých dvaceti šesti letech přetransformovala z těžké výroby především na výrobu a vývoz strojů a dopravních prostředků.

Třída 8, která v uplynulých letech vykazovala spíše klesající trend, se z podílu 10,8 % v roce 2007 vyšplhala na podíl 12,1 %. Z této třídy se v roce 2019 nejvíce vyvážel

nábytek a předměty z hmot plastických, stejně tomu bylo i v roce 2007. Podíl jednotlivých tříd v grafické podobě je připojen v přílohách.

Tabulka 15: Komoditní struktura vývozu, období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0	Potraviny a živá zvířata	2,9%	3,1%	3,5%	3,0%	3,2%	3,5%	3,7%	3,6%	3,7%	3,6%	3,3%	3,1%	3,1%
1	Nápoje a tabák	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	0,7%	0,8%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	2,6%	2,6%	2,7%	3,0%	2,8%	2,8%	2,7%	2,4%	2,2%	2,1%	2,2%	2,2%	2,1%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	2,7%	3,4%	3,6%	3,7%	3,8%	3,9%	3,1%	2,7%	3,0%	1,9%	1,8%	2,1%	1,8%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	5,8%	6,0%	6,4%	6,5%	6,3%	6,2%	6,4%	6,6%	6,2%	6,0%	6,1%	6,2%	6,6%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	20,2%	19,5%	17,6%	17,2%	17,6%	17,3%	17,3%	16,5%	15,8%	15,4%	14,9%	14,9%	14,1%
7	Stroje a dopravní prostředky	54,2%	53,8%	53,6%	54,6%	54,8%	54,1%	53,9%	55,0%	55,4%	56,3%	57,0%	58,1%	58,9%
8	Průmyslové spotřební zboží	10,8%	10,7%	11,7%	11,1%	10,7%	11,1%	11,8%	11,8%	12,3%	13,3%	13,3%	12,3%	12,1%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3.2 Tempo růstu exportu

Tempo růstu jednotlivých tříd bylo opět spočítáno tak, že byl nejdříve vypočítán meziroční koeficient růstu, ze kterého bylo vypočítáno tempo růstu. Tyto ukazatele byly spočítány pro celé období, roky zobrazené v tabulce byly vyselektovány pro jejich zajímavost.

Při bližší analýze tempa růstu a porovnání s předešlým obdobím je pozorovatelný zajímavý fakt, že třídy 0, 5, 6 a 7, u kterých byl v prvním období největší růst průměrného meziročního tempa, mají v druhém období nárůsty průměrné, u třídy 6 dokonce podprůměrné. Průměrné meziroční tempo u třídy 6 kleslo na necelá 3 %, což je o 15 % méně než v období prvním a jak bylo naznačeno již v předchozí tabulce, podíl této třídy na celkovém exportu klesá, zatímco u ostatních tříd roste.

Třída 9 rostla ve sledovaném období průměrným meziročním tempem 26,6 %, pokud to porovnáme s minulým obdobím, kde byl tento ukazatel záporný, jedná se o závratné číslo. V roce 2009, kdy všechny třídy zaznamenaly meziroční pokles v důsledku krize, hodnota vývozu u třídy 9 stoupla o 63,8 %. Z této třídy byly vyváženo hlavně zlato a zvláštní předměty obchodu, které se skrývají pod třídou 93. Bohužel, co přesně je těmito



zvláštními předměty myšleno se mi nepodařilo dohledat. Zatímco v roce 2007 bylo pod třídou 93 vyvezeno zboží v hodnotě 388 mil. Kč, v roce 2009 se tato hodnota vyšplhala na 1,2 miliardy Kč. Stoupla i hodnota vyváženého zlata, které je používáno především na výrobu šperků, elektroniky, či jako investice. Celkový podíl této třídy na exportu, jak je znázorněno v tabulce 15, je malý. Vyváženo bylo především do Německa a Švýcarska, které je známé svou oblibou zlata.

Žádná z tříd nevykazovala v druhém období záporné tempo růstu. Největší meziroční propad byl u všech tříd zaznamenán v roce v roce 2009. Největší nárůst pak předvídatelně v roce 2010.

Tabulka 16: Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 2007-2019

Třída/rok	2007	2008	2009	2010	2014	2019	Tempo růstu tříd
0	16,0%	8,3%	-5,1%	3,2%	12,3%	4,2%	6,5%
1	35,5%	13,1%	-1,5%	3,9%	21,1%	9,9%	9,8%
2	18,0%	-0,5%	-10,9%	31,9%	4,8%	1,7%	4,4%
3	9,2%	24,9%	-8,0%	21,0%	1,9%	-6,8%	2,4%
4	31,3%	32,2%	5,8%	56,4%	12,3%	9,7%	14,0%
5	11,0%	2,1%	-7,4%	20,4%	18,9%	9,5%	6,6%
6	12,5%	-3,7%	-22,0%	15,7%	8,7%	-1,3%	2,9%
7	17,7%	-0,9%	-13,9%	20,7%	16,7%	5,3%	6,8%
8	14,0%	-1,3%	-5,8%	12,1%	14,5%	2,5%	6,8%
9	14,3%	63,8%	54,6%	46,9%	10,6%	33,3%	26,6%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3.3 Import

Komodity, které měly největší podíl na zbožové struktuře dovozu, jsou zobrazeny v tabulce 17. Největší podíl na dovozu měla opět třída 7. Skoro 50 % veškerého dovezeného zboží spadalo v roce 2019 do této třídy, tento rok byl pro třídu 7 nejlepším rokem. Nejmenší podíl opět připadl třídě 9, která se v obou sledovaných obdobích pohybuje v rozmezí 0,1-0,4 %.

Jestliže do roku 2006 stoupal podíl třídy 6 na celkovém dovozu, od roku 2007 tomu bylo přesně naopak. Podíl 15,6 % v roce 2019 je nejmenším podílem za obě sledovaná období. Bude zajímavé sledovat, jak se bude tato třída vyvíjet v průběhu dalších let. I přes stále klesající podíl na importu, stejně jako tomu bylo u exportu, se třída 6 udržela na druhém místě. Na třetím místě je třída 8, která vykazuje v tomto období kolísavý trend,

přesto od roku 1993 klesl její podíl na importu jen o 0,5 %. Stejně je tomu u třídy 5, která vykazuje v roce 2019 stejný podíl, jako tomu bylo v roce 1993.

Zatímco třídy 5, 7 a 8 vykazují lepší, nebo skoro stejný podíl na dovozu i vývozu v roce 2019 jako v roce 1993, třída 6 pomalu ale jistě ztrácí svoji sílu. To dokazuje tvrzení o celkovém úpadku třídy 6 a přesměrování exportu a importu do tříd jiných.

Tabulka 17: Komoditní struktura dovozu, období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0	Potraviny a živá zvířata	4,3%	4,4%	5,4%	4,7%	4,6%	4,9%	5,2%	5,0%	5,0%	5,0%	4,6%	4,4%	4,6%
1	Nápoje a tabák	0,7%	0,5%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	2,4%	2,7%	2,3%	2,7%	3,0%	2,9%	2,8%	2,5%	2,2%	2,1%	2,1%	2,0%	2,0%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	8,0%	10,4%	9,2%	9,6%	10,7%	11,1%	10,4%	8,4%	6,6%	5,0%	5,5%	6,1%	5,4%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	10,4%	10,3%	11,2%	10,7%	10,9%	11,1%	11,4%	11,6%	11,2%	11,5%	11,0%	10,9%	11,2%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	20,9%	19,7%	17,6%	17,8%	18,2%	17,8%	17,9%	17,6%	17,0%	16,9%	16,8%	16,4%	15,6%
7	Stroje a dopravní prostředky	43,0%	41,3%	41,3%	43,4%	41,9%	41,3%	41,0%	43,3%	45,7%	45,8%	46,2%	47,3%	48,2%
8	Průmyslové spotřební zboží	10,1%	10,4%	11,9%	10,3%	9,7%	9,7%	10,1%	10,6%	11,1%	12,4%	12,5%	11,7%	11,8%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

#### 5.2.3.4 Tempo růstu importu

V tabulce 18 jsou vypočítány meziroční indexy a tempo růstu jednotlivých tříd, stejně jako tomu bylo u exportu. Tempo růstu se u všech sledovaných tříd oproti prvnímu období zpomalilo. Největší růst importu byl u třídy 9, s průměrným meziročním tempem 22,5 %. To kopíruje vývoj exportu a v druhém sledovaném období je to tedy, co se hodnoty importu i exportu týče, nejrychleji rostoucí třída. I přesto, že se většina dovezeného zboží řadí do třídy 7, tempo růstu již není tak závratné, jako bylo v prvním období. To je způsobeno především vývojem, kterým tento sektor procházel v prvním sledovaném období, tedy již zmiňovaná výstavba automobilek TPCA a Hyundai Motor Czech s. r. o. V letech 2007-2019 už žádné takové zásadní změny nenastaly a růst se tedy spíše ustálil.

To, že na import zboží měla ekonomická krize menší dopad, než na export dokazuje i fakt, že zatímco u exportu se v roce 2009 meziročně propadlo osm tříd z desíti,

u importu šel meziroční růst do záporných hodnot pouze u šesti tříd. Nejhůře na tom byla znovu třída 3, tedy minerální paliva, maziva a příbuzné materiály.

Tabulka 18: Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 2007-2019

Třída/rok	2007	2008	2009	2010	2014	2019	Tempo růstu tříd
0	15,6%	2,2%	1,6%	5,3%	8,8%	7,1%	5,9%
1	20,8%	-19,4%	6,3%	6,8%	-0,1%	8,3%	7,1%
2	1,7%	9,9%	-30,1%	44,3%	2,3%	-1,6%	2,7%
3	-4,7%	30,8%	-26,5%	25,8%	-7,8%	-9,3%	0,8%
4	-10,8%	36,9%	21,3%	-25,6%	16,6%	13,0%	4,6%
5	13,4%	-0,6%	-9,9%	15,6%	15,0%	4,7%	5,9%
6	16,7%	-5,1%	-26,0%	22,6%	11,1%	-2,8%	3,1%
7	18,1%	-3,2%	-17,4%	27,4%	19,7%	4,4%	6,5%
8	9,1%	4,0%	-5,6%	4,3%	18,2%	3,1%	6,2%
9	18,2%	56,1%	13,7%	45,3%	-7,7%	32,9%	22,5%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3.5 Bilance komoditní struktury

Pro demonstraci vývoje komoditní struktury je v následující kapitole vytvořena tabulka, v které je porovnána bilance jednotlivých tříd. Nejdříve mezi roky 2007 a 2019 a poté mezi roky 1993 a 2019. Takto bude vidět vývoj komoditní struktury jak za druhé období, tak i za celé sledované období.

Nejznatelněji se zlepšila bilance ve třídě 7, která je v roce 2019 skoro o 400 miliard Kč lepší, než jak tomu bylo v roce 2007. Bilance třídy 9 se i přes vysoké tempo růstu exportu i importu během sledovaného období nijak nezlepšila. Největší zhoršení vykazuje třída 5, u které došlo mezi roky k prohloubení záporné bilance o 57,6 miliard Kč. U třídy 6 došlo ke zlepšení i přes zmenšení podílu na celkovém importu a exportu. Bilance se také vylepšila u tříd 1, 2, 4, 6 a 8. Celkově se bilance dostala do kladných hodnot u více tříd, než tomu bylo v roce 2007. To je dobré znamení, signalizující lepší vývoj komoditní struktury, i přes to je ale většina zahraničního obchodu realizována v sedmé třídě. Stále tedy platí, že pokud výrazně klesne zájem o výrobky z automobilového průmyslu, a to jak u nás, tak v zahraničí, bude se česká ekonomika potýkat s problémem suplovat tuto třídu třídou jinou.

Tabulka 19: Bilance komoditní struktury za období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007 (mil. Kč)	2019 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	-31,0	-47,5	-16,5
1	Nápoje a tabák	-1,2	4,2	5,4
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	6,6	15,8	9,2
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-123,8	-139,7	-15,9
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-1,2	2,2	3,4
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-104,3	-161,9	-57,6
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	0,9	6,5	5,6
7	Stroje a dopravní prostředky	315,4	711,6	396,2
8	Průmyslové spotřební zboží	27,3	70,7	43,4
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	-0,5	-0,5	0,0
	Celkem	88,2	461,4	373,2

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Teprve při srovnání bilancí na jednotlivých třídách mezi roky 1993 a 2019 je viditelné, jak moc se český zahraniční obchod vyvinul. Bilance obchodu se stroji a dopravními prostředky se během 26 let zlepšila o závratných 751 miliard korun. Třída 8 je druhá nejlepší, její bilance se zlepšila „pouze“ o 66 miliard. Tento rozdíl mezi první a druhou nejsilnější třídou je skoro alarmující.

Na tabulce 20 je dobře vidět i tvrzení o slábnoucí třídě 6, která se oproti roku 1993 propadla skoro o 50 miliard Kč. To stejné lze říct i o třídě 0, která nebyla v práci moc často zmiňována. Do této třídy se řadí vývoz a dovoz masa, mléčných výrobků, obilovin a krmiv. Největší propad byl ovšem zaznamenán u třídy 5, která vykazovala již od roku 1993 zápornou bilanci.

Tabulka 20: Bilance komoditní struktury za období 1993-2019

SITC	Název třídy	1993 (mil. Kč)	2019 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	1	-47,5	-48,5
1	Nápoje a tabák	0,6	4,2	3,6
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	3	15,8	12,8
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-17,2	-139,7	-122,5
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-0,4	2,2	2,6
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-9,9	-161,9	-152,0

6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	55,6	6,5	-49,1
7	Stroje a dopravní prostředky	-39,6	711,6	751,2
8	Průmyslové spotřební zboží	3,9	70,7	66,8
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	-1,4	-0,5	0,9
	Celkem	-4,4	461,4	465,8

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 5.2.4 Teritoriální struktura

Aby byla možná komparace s prvním období, bylo použito seskupení zemí EU25. Aktuálně je používáno EU27, ve kterém je navíc Bulharsko a Rumunsko, které se připojily v roce 2007 a Chorvatsko, to se připojilo v roce 2013. Chybí Spojené království, které se odpojilo v roce 2020.

I v druhém období bylo nejvíce obchodu realizováno se státy s vyspělou tržní ekonomikou, přičemž většina obchodu probíhá vně Evropské unie. Zatímco okolo 80 % vývozu putovalo do státu v průběhu celého sledovaného období, s dovozem tomu bylo jinak. V roce 2019 bylo ze státu EU25 dovezeno pouze 60 % veškerého zboží, to je o 10 % méně než v roce 2007 a o 17 % méně než v roce 1993. Na druhou stranu se ale více začalo dovážet z ostatních států, do kterých se řadí například Čína. Od roku 2007 se dovoz z těchto států zvedl o 8 % a od roku 1993 dokonce o 15 %, takový nárůst není zaznamenán u žádné další skupiny.

Tabulka 21: Teritoriální struktura v letech 2007-2019

	2007		2008		2009		2010		2014		2016		2019	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Vyspělé tržní ekonomiky	89%	79%	89%	75%	89%	75%	89%	71%	87%	72%	89%	72%	88%	68%
EU25	84%	70%	83%	66%	83%	66%	82%	63%	80%	65%	82%	65%	81%	60%
Ostatní vyspělé tržní ekonomiky	4%	7%	4%	7%	4%	7%	4%	6%	5%	6%	5%	6%	5%	6%
Rozvojové ekonomiky	3%	6%	3%	6%	4%	7%	4%	8%	4%	7%	4%	8%	4%	8%
Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS (stav k 31. 12. 2006)	7%	7%	7%	10%	6%	8%	6%	9%	7%	9%	6%	6%	6%	7%
Ostatní státy	1%	8%	1%	9%	1%	10%	1%	12%	1%	12%	1%	13%	1%	16%
Nespecifikováno	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Největším obchodním partnerem je i v druhém sledovaném období stále Německo. Zatímco do Německa je permanentně vyváženo více jak 30 % veškerého zboží z České republiky, podíl této země na dovozu postupně klesá. Na druhém místě se stále drží Slovensko, boj o třetí místo je zajímavější, přetahují se o něj Polsko, Francie a Spojené království. Země, ze které ale dovoz výrazně stoupl, je Čína. Jestliže byl v roce 2007 její podíl na dovozu necelých 9 %, v roce 2019 je již 16 % veškerého zboží dovezeno z Číny. Oproti roku 1993 je to nárůst o 15 %. Vývoz do této země je ale slabý, a tak je bilance dovozu a vývozu s Čínou nejhorší ze všech ze sledovaných států. Z Číny se dováží především ropa a topný plyn.

Nejlepší bilanci v roce 2019 má ČR s Německem, Slovenskem a Spojeným královstvím. Do budoucna bude poutavé, jaký vliv bude mít brexit na vývoj zahraničního obchodu se Spojeným královstvím. Obchody s Ruskem se nadále propadají, dovoz klesl v roce 2019 na 2,79 %, což je o 2 % méně než v roce 2007 a o 6 % méně než v roce 1993. Propadl se i vývoz.

Tabulka 22: Teritoriální struktura, výběr států

	2007		2010		2014		2016		2019	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
<b>Němec.</b>	30,75%	28,03%	32,35%	25,45%	32,00%	26,09%	32,38%	26,44%	31,83%	24,58%
<b>Sloven.</b>	8,66%	5,35%	8,58%	5,22%	8,38%	5,29%	8,34%	5,08%	7,57%	4,40%
<b>Polsko</b>	5,93%	5,74%	6,11%	6,40%	5,98%	7,76%	5,77%	8,27%	6,05%	7,64%
<b>Rusko</b>	2,32%	4,77%	2,66%	5,40%	3,11%	4,05%	1,89%	2,40%	2,16%	2,79%
<b>Čína</b>	0,57%	8,89%	0,92%	13,87%	1,17%	14,60%	1,18%	13,61%	1,24%	15,79%
<b>VB</b>	4,80%	2,42%	5,14%	2,11%	5,68%	2,33%	5,30%	2,83%	4,50%	1,66%
<b>Francie</b>	5,47%	4,11%	6,17%	3,60%	5,48%	3,30%	5,44%	3,41%	5,14%	3,09%
<b>Itálie</b>	4,65%	4,50%	4,70%	4,35%	4,04%	4,40%	4,35%	4,58%	3,80%	4,10%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

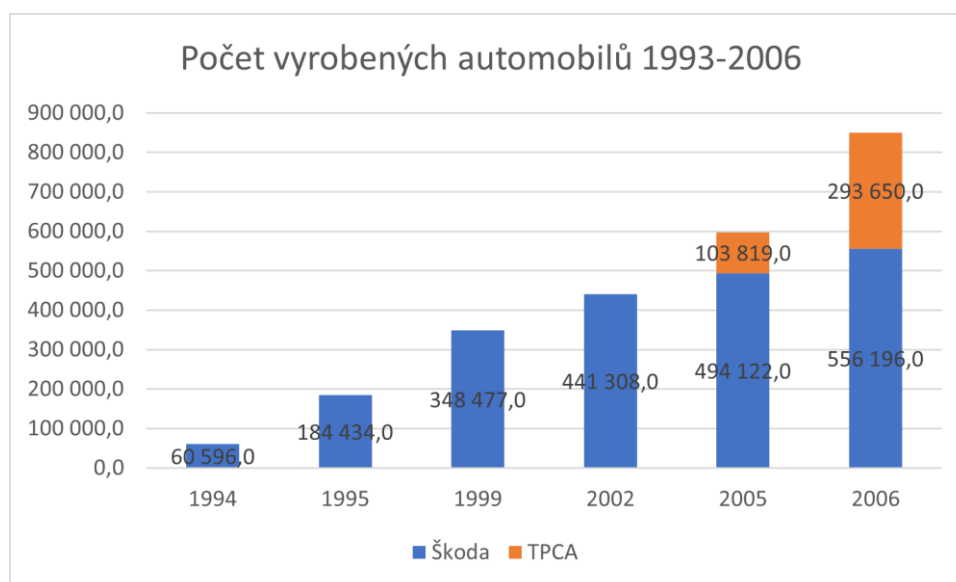
## 5.3 Automobilový průmysl

Jedním z hlavních cílů této práce je zjistit, jak moc se podílel automobilový průmysl na zahraničním obchodu. Už v předešlých kapitolách, především tedy v té o komoditní struktuře bylo naznačeno, že většina zahraničního obchodu se točí právě kolem třídy 7, do které se řadí automobilový průmysl. V první kapitole je zachycena výroba pouze osobních automobilů, zbytek práce se zaměří na třídu 78, ta se nazývá „Silniční vozidla“, řadí se do ní všechna silniční vozidla, tedy osobní a nákladní automobily, motocykly, ale i vozíky a náhradní díly.

### 5.3.1 Období 1993-2006

Na grafu 1 je zachycen vývoj výroby osobních automobilů v České republice. V roce 2006 bylo vyrobeno 10x více automobilů, než v roce 1993. Až do roku 2005 byla jediným výrobcem silničních vozidel v České republice Škoda Auto, v roce 2005 se přidalo kolínské TPCA. Mezi roky 1999 a 1995 zaznamenala Škoda Auto meziroční nárůst vyrobených automobilů o 89 %. Během dvou let na trhu dokázalo TPCA svou produkci meziročně zvýšit o 189 %. Vstup do EU neměl na výrobu automobilů nijak zásadní vliv.

Obrázek 1: Vyrobené automobily v letech 1993-2006



Zdroj: AutoSAP, vlastní zpracování

### 5.3.1.1 Podíl na exportu a importu

Pro následující kapitolu byly vypočítány ukazatele podílu automobilového průmyslu (AP) na celkovém exportu, jeho meziroční nárůst, bazický index a celkové tempo růstu. Data od roku 1993 bohužel nebyla k dispozici, jako první je tedy brán rok 1998.

Podíl na celkově vyvezeném zboží se meziročně příliš nezměnil, největší nárůst zaznamenal v roce 2006, kdy stoupl na 17 %. To by se nemuselo zdát příliš, ale pokud se na to ale podíváme v širším měřítku, to, aby se jedna třída podílela na více, jak 15 % celkového vývozu, je velmi neobvyklé. To dokazuje i bazický index, který uvádí, že celková hodnota vývozu stoupla v roce 2006 oproti roku 1998 o 300 %. Tento silný nárůst v roce 2006 byl zapříčiněn především dostavením automobilky TPCA v roce 2005. Do tohoto roku se o veškerý vývoz osobních automobilů starala Škoda Auto.

Největší meziroční nárůst byl v roce 2000, kdy meziročně narostl export o 25,6 %, v tomto roce Škoda naplno rozjela výrobu modelu Škoda Octavia, což by mohl být jeden z důvodů tak vysokého nárůstu. Druhým nejsilnějším rokem byl rok 2004, kdy po vstupu do EU vzrostl meziročně vývoz o 22,8 %. Nejhorším rokem byl rok 2002, kdy export osobních automobilů meziročně klesl o 2 %. Vývoz silničních vozidel meziročně rostl o 14,7 %.

Tabulka 23: Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR v letech 1998-2006

Rok	Export (mil. Kč)	Export AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst	Bazický index (OA)
1998	834,23	121,91	15%	-	100%
1999	908,76	139,51	15%	14,4%	114%
2000	1 121,10	175,28	16%	25,6%	144%
2001	1 268,15	203,07	16%	15,9%	167%
2002	1 254,86	198,85	16%	-2,1%	163%
2003	1 370,93	209,16	15%	5,2%	172%
2004	1 722,66	256,89	15%	22,8%	211%
2005	1 868,59	305,69	16%	19,0%	251%
2006	2 144,57	365,92	17%	19,7%	300%
Tempo růstu				14,7%	

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

Data pro import osobních automobilů byla dohledána pouze od roku 1999. Na tabulce je viditelné, že zatímco celkový import byl až do roku 2004 vyšší než export, u osobních automobilů tomu bylo naopak. Česká republika je v tomto odvětví kompletně



samostatná již od roku 1999 a import byl tedy každý rok krytý exportem. Tomu odpovídá i fakt, že Škoda Auto byla v průběhu několika let nejprodávanější značkou v naší zemi. I přesto se dovoz osobních automobilů podílel na celkovém dovozu deseti procenty.

Nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2004, 24,4 % a nejnižší naopak v roce 2005, nešel ale do záporných hodnot. Během sledovaných let se dle bazického indexu navýšil import o 235 %. Hodnota importu stoupala meziročně průměrným tempem 13 %.

Tabulka 24: Podíl automobilového průmyslu na importu ČR v letech 1999-2006

Rok	Import (mil. Kč)	Import AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst AP	Bazický index
1999	973,17	76,59	8%	-	-
2000	1 241,92	91,29	7%	19,2%	119%
2001	1 385,56	110,86	8%	21,4%	145%
2002	1 325,67	115,50	9%	4,2%	151%
2003	1 440,72	125,57	9%	8,7%	164%
2004	1 749,10	156,17	9%	24,4%	204%
2005	1 829,96	156,22	9%	0,0%	204%
2006	2 104,81	180,10	9%	15,3%	235%
Tempo růstu				13,0%	

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.3.1.2 Teritoriální struktura

Sledované státy byly vybrány pro jejich zajímavost, co se vývoje vývozu osobních automobilů týče. V součtovém řádku je patrné, že do vybraných států putovalo každý rok skoro 70 % veškerých vyvezených osobních automobilů. Nejvýznamnějším obchodním partnerem bylo opět Německo, do kterého šlo celkově nejvíce exportu. U automobilového exportu to je očekávané především kvůli tomu, že zde sídlí Volkswagen Group, který je od roku 1992 vlastníkem Škody Auto. Export s Německem poklesl mezi roky 1999 a 2007 o 7 %, import o 4 %. U většiny ostatních států se export v průběhu let zvýšil. O druhé místo soupeřilo Slovensko s Francií. Více silničních vozidel se začalo vyvážet do Itálie, do které mířilo v roce 2006 6 %. To je o skoro 2 % více než v roce 1999.

Nejvíce vozidel bylo dováženo do České republiky po Německu z Francie a Španělska. Z Francie byl zaznamenán největší import právě v roce 2006, kdy už naplno běžela automobilka TPCA. Graf přiložen v přílohách.

Tabulka 25: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 1999-2006

	1999		2000		2002		2005		2006	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
<b>Německo</b>	39,6%	47,5%	36,3%	46,8%	37,4%	49,7%	37,1%	46,2%	32,9%	43,4%
<b>Slovensko</b>	6,9%	3,5%	6,1%	3,4%	6,6%	2,5%	6,6%	2,4%	6,4%	2,3%
<b>Polsko</b>	5,1%	2,3%	4,3%	2,2%	4,6%	2,3%	4,3%	3,1%	4,6%	4,6%
<b>VB</b>	4,8%	2,7%	6,8%	2,7%	8,2%	2,7%	5,9%	2,5%	5,6%	3,1%
<b>Francie</b>	6,1%	10,4%	5,6%	10,4%	6,9%	10,8%	6,6%	10,0%	7,8%	11,2%
<b>Itálie</b>	4,3%	4,8%	4,4%	4,3%	3,6%	3,8%	4,3%	4,4%	6,0%	4,4%
<b>Španělsko</b>	4,0%	4,0%	3,8%	6,1%	4,2%	5,8%	5,1%	5,2%	4,8%	5,8%
<b>Celkem</b>	71%	75%	67%	76%	72%	78%	70%	74%	68%	75%

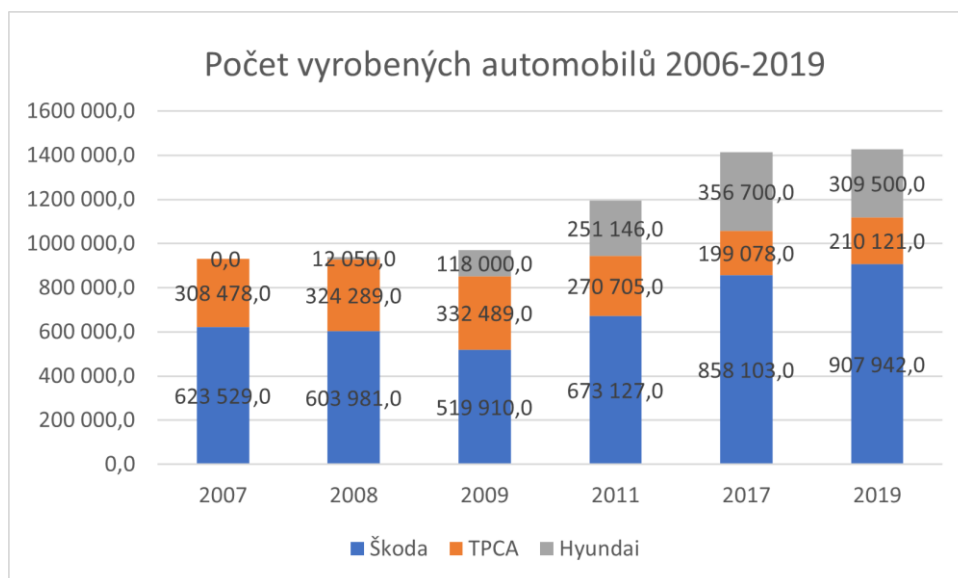
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.3.2 Období 2007-2019

Graf 2 je zaměřený na období okolo ekonomické krize, která poznamenala převážně společnost Škoda Auto. Ta zaznamenala v roce 2009 meziroční pokles výroby o 14 %, což je největší propad v celém sledovaném období. Druhé dvě automobilky nebyly krizí tak výrazně postiženy. Do původní síly se Škoda dostala zpět až v roce 2011. Celkový počet všech vyrobených automobilů se v tom stejném roce přehoupl přes jeden milion. Pokud to porovnáme s rokem 1995, tak se výroba osobních automobilů téměř zdesetinásobila. Vliv na to má především postavení dalších dvou závodů, které přinesly na trh nové druhy nabídek a díky kterým skončil monopol Škody Auto.

V roce 2008 zahájil výrobu v České republice Hyundai, který hned ve třetím roce působnosti na trhu překonal v počtu vyrobených vozidel TPCA. Pro společnost Hyundai byl rok 2009 první rok na trhu, a tak je nárůst výroby přirozený. Automobilka TPCA sice v roce 2009 vykazovala meziroční zvýšení výroby, to jí ale nevydrželo dlouho. V roce 2017, kdy obě automobilky vykazovaly meziroční nárůsty, zaznamenalo TPCA propad o celých 26 %.

Obrázek 2: Vyrobené automobily v letech 2006-2019



Zdroj: AutoSAP, vlastní zpracování

### 5.3.2.1 Podíl na exportu a importu

Podíl na celkovém importu se na rozdíl od prvního sledovaného období měnil více a v letech 2016 a 2017 tvořil dokonce 21 % celkového exportu. I bazický index vykazuje nižší čísla a je tak možno tvrdit, že i přes neustálý nárůst byl vývoj v druhém období již trochu ustálenější. Největší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2014, a to o necelých 22 %. Nejhoršími byly roky 2008 a 2009, kdy na automobilový průmysl tvrdě dopadla ekonomická krize a návrat do normálu nastal až v roce 2010. Tomu mohlo napomoci i plné rozjetí nového závodu Hyundai.

Meziročně stoupal export průměrně o 6,9 %, což je o 8 % méně než v prvním sledovaném období. Hodnota exportu byla v roce 2019 o 821 miliard Kč vyšší, než v roce 2019.

Tabulka 26: Podíl automobilového průmyslu na exportu v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Export AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst AP	Bazický index
2007	2 479,23	413,00	17%	-	100%
2008	2 473,74	389,88	16%	-5,6%	94%
2009	2 138,62	368,30	17%	-5,5%	89%
2010	2 532,80	432,43	17%	17,4%	105%
2011	2 878,69	490,29	17%	13,4%	119%
2012	3 072,60	527,87	17%	7,7%	128%
2013	3 174,70	561,57	18%	6,4%	136%
2014	3 628,83	684,00	19%	21,8%	166%
2015	3 883,25	770,68	20%	12,7%	187%

<b>2016</b>	3 974,04	833,71	21%	8,2%	202%
<b>2017</b>	4 244,59	891,55	21%	6,9%	216%
<b>2018</b>	4 403,85	885,96	20%	-0,6%	215%
<b>2019</b>	4 579,95	924,42	20%	4,3%	224%
Tempo r.					6,9%

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

Import automobilového průmyslu vykazuje v druhém období velmi podobné chování, jako v prvním zkoumaném období. Největší meziroční nárůst hodnoty byl v roce 2014 o 21,8 %, zde je možné vidět kopírování exportu, kde byl i tento rok tím nejlepším. Rok 2014 byl jeden z nejsilnějších roků pro automobilový průmysl České republiky, co se obou sledovaných období týče.

Podíl na celkově dovezeném zboží se od roku 2007 zvýšil pouze o jedno procento a od roku 1999 o procenta dvě, to potvrzuje proexportní zaměření České republiky. Na dovozu se ekonomická krize podepsala mnohem více než na vývozu a v roce 2009 se hodnota importovaných osobních automobilů propadla o celých 20 %. Dle bazického indexu šlo o 13-ti % propad oproti roku 2007.

Meziročně import stoupal v průměru o 6 %, což je o 7 % méně než v prvním sledovaném období. Import tedy měl v tomto období poněkud pomalejší vývoj než v období prvním. Od roku 1999 se hodnota dovezených automobilů zvýšila o 300 miliard Kč, tedy o cca 500 miliard méně než u exportu.

*Tabulka 27: Podíl automobilového průmyslu na importu v letech 2007-2019*

<b>Rok</b>	<b>Import (mil. Kč)</b>	<b>Import AP (mil. Kč)</b>	<b>Podíl</b>	<b>Meziroční nárůst AP</b>	<b>Bazický index</b>
<b>2007</b>	2 391,32	208,79	9%	-	100%
<b>2008</b>	2 406,49	201,65	8%	-3,4%	97%
<b>2009</b>	1 989,04	160,33	8%	-20,5%	77%
<b>2010</b>	2 411,56	182,54	8%	13,9%	87%
<b>2011</b>	2 687,56	206,28	8%	13,0%	99%
<b>2012</b>	2 766,89	221,13	8%	7,2%	106%
<b>2013</b>	2 823,49	232,84	8%	5,3%	112%
<b>2014</b>	3 199,63	287,20	9%	23,3%	138%
<b>2015</b>	3 477,00	335,27	10%	16,7%	161%
<b>2016</b>	3 494,67	376,14	11%	12,2%	180%
<b>2017</b>	3 801,43	400,42	11%	6,5%	192%
<b>2018</b>	4 023,17	400,14	10%	-0,1%	192%
<b>2019</b>	4 118,56	414,46	10%	3,6%	199%
Tempo r.					5,9%

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

### 5.3.2.2 Teritoriální struktura

Roky v tabulce byly vybrány opět tak, aby byl patrný vliv ekonomické krize. Na prvním místě se i v druhém sledovaném období s přehledem stále drží Německo. V průběhu let do něj putovala skoro více jak polovina hodnoty vyvezených vozidel, dovezeno z něj bylo ještě více. O druhé místo se nepřesouze Francie se Slovenskem, ale po roce 2008 se přidala i Velká Británie, do které bylo dokonce v roce 2014 vyvezeno nejvíce vozidel hned po Německu. Ta nahradila Itálii, se kterou dovoz i vývoz v průběhu let klesl. Více se začalo vyvážet do Španělska a Polska. Graf k teritoriální struktuře je opět přiložen v přílohách.

Tabulka 28: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 2007-2019

	2007		2008		2009		2012		2014		2019	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
<b>Německo</b>	31,5%	42,9%	30,7%	42,1%	36,9%	41,5%	30,8%	39,5%	32,5%	38,4%	31,1%	34,9%
<b>Španěl.</b>	4,2%	5,4%	3,3%	5,2%	3,7%	6,3%	3,5%	4,7%	4,3%	5,3%	6,9%	4,4%
<b>Francie</b>	7,6%	10,0%	8,7%	9,8%	10,2%	7,9%	7,6%	6,1%	6,4%	5,0%	7,1%	5,1%
<b>VB</b>	5,7%	2,8%	5,1%	2,1%	5,3%	2,0%	6,6%	2,0%	7,7%	2,3%	5,8%	1,7%
<b>Itálie</b>	6,3%	4,9%	5,2%	5,3%	4,7%	5,0%	3,3%	3,9%	2,8%	4,2%	3,2%	4,3%
<b>Polsko</b>	4,8%	5,3%	4,9%	6,1%	4,8%	7,1%	4,0%	6,5%	4,3%	8,3%	5,2%	8,9%
<b>Slovensko</b>	6,8%	3,2%	7,3%	3,1%	6,2%	4,5%	6,7%	5,8%	6,5%	5,8%	6,3%	5,5%
<b>Celkem</b>	67%	75%	65%	74%	72%	74%	62%	69%	64%	69%	66%	65%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 6 Shrnutí praktické části

Období mezi lety 1993-2006 se neslo v duchu dynamického vývoje zahraničního obchodu, který se i přes změnu ekonomického systému v roce 1989 a rozpad Československa v roce 2003 vyvíjel velmi kladně. Hodnota vývozu nepřestávala během prvních třinácti let, až na lehké zaškobrtnutí v roce 2002 stoupat a v roce 2006 se dostala na pětinasobek oproti roku 1993. Dovoz víceméně kopíroval vývoj vývozu s tím, že jeho hodnota rostla průměrným meziročním tempem 13,07 %, zatímco tempo vývozu bylo 13,34 %. Tento fakt utvrzuje rychlejší tempo vývoje u vývozu, které se naplno projevilo v roce 2005 kladnou obchodní bilancí. Pro dovoz byl nejhorším také rok 2002, kdy se jeho hodnota meziročně propadla o 4,3 %. Jinak ale dovoz každým rokem stoupal, nejvíce v roce 2004, kdy činil meziroční přírůstek 308 miliard Kč. V roce 2004 došlo ke vstupu České republiky do Evropské unie, což mělo pozitivní následky nejen na vývoj exportu, který meziročně vzrostl o 25,7 %, ale také na celkovou bilanci zahraničního obchodu. I přes to, že hodnota vývozu od roku 1993 stoupala, až v roce 2005 byla vyšší než hodnota dovozu a saldo bilance zahraničního obchodu bylo tedy poprvé od roku 1993 kladné. V roce 2006 bylo již vyvezeno o 40 miliard Kč více, než bylo dovezeno.

V druhém období nebyl vývoj dovozu a vývozu již tak působivý, jako v období prvním, ale stále vykazoval rostoucí trend, v roce 2019 byla hodnota vývozu skoro na dvojnásobku oproti roku 2007. Nejhoršími byly roky 2008 a 2009, kdy na zahraniční obchod plně dopadla ekonomická krize. V roce 2009 se propadl vývoz o 335 miliard Kč, což znamenalo pokles o 13,5 % oproti roku 2007. Situace se začala zlepšovat již v roce 2010, kdy meziročně stoupl export o více jak 18 % a tento trend vydržel až do roku 2019. Hodnota exportu rostla průměrným meziročním tempem 5,25 %, což je o půl procenta více než u importu. Díky tomu byl nadále vývoj bilance kladný. Nejlepší byla bilance v roce 2016, kdy byla hodnota exportu vyšší o 479 miliard Kč. Při komparaci temp růstu můžeme dospět k závěru, že v druhém období se zahraniční obchod vyvíjel pomaleji, i přes to se ale bilance každým rokem zlepšovala.

Komoditní struktura se v prvním období stále formovala. Zatímco do roku 1996 měla největší podíl na exportu dle nomenklatury SITC třída 6, do které se řadí hlavně kovové výrobky, v roce 1997 byla vystřídána třídou 7, která na této pozici zůstala až do roku 2019. V roce 1993 byl podíl třídy 7 na exportu 29,1 % a v roce 2006 to bylo již 53,2 %. Hodnota vývozu třídy 7 v letech 1993-2006 rostla průměrným meziročním tempem 28,3 %, což je o

10 % než u třídy 6, která byla s 18,5 % na druhém místě. I přesto, že všechny třídy, až na třídu 9, vykazovaly kladné tempo růstu, jejich podíl na vývozu se snižoval a diverzita českého exportu se v prvním období poněkud zúžila a export se zaměřil především na automobilový průmysl. U dovozu nebyl vývoj tak dramatický a podíl jednotlivých tříd byl v roce 2006 podobný jako v roce 1993. Třída 7 měla již v roce 1993 největší podíl na dovozu, který si udržela až do roku 2006, kdy tvořil 41,4 %. U třídy 6 tentokrát podíl na dovozu v průběhu období vzrostl o 4 % na 20,4 %.

V druhém období se dále prohluboval rozdíl podílu mezi šestou a sedmou třídou, který vyšplhal až na 50 %. Zatímco podíl třídy 6 postupně upadal, třída 7 nadále zvyšovala svoji sílu a podíl na celkovém vývozu. V druhém období se ale na rozdíl od prvního začaly rozvíjet i ostatní třídy a jejich podíl na exportu začal stoupat. Zejména tedy třídy 0, 5 a 8. Největší meziroční nárůst vývozu byl překvapivě zaznamenán u třídy 9, v roce 2008 stoupl o 64 %. U třídy 9 bylo i nejvyšší tempo růstu, hodnota vyvezeného zboží v této třídě stoupala meziročně o 26,6 %. V této třídě se obchoduje především se zlatem a zvláštními předměty. Na druhém místě byla třída 4, a na třetím třída 1. Je to tedy naprosto jiný výsledek než v minulém období. Třídy 6, 7 a 8 měly stále největší podíl na vývozu, jejich vývoj se ale ustálil. Třída 7 měla opět největší podíl i na dovozu, na druhém místě byla znovu třída 6. Jestliže podíl třídy 6 na dovozu v prvním období stoupal, v druhém období tomu bylo přesně naopak, přičemž tempo růstu kleslo oproti prvnímu období o celých 13 %. V druhém období se v průměru hodnota zvyšovala nejvíce opět u třídy 9, kde rostla průměrným tempem 22,5 %. To je o 15 % více, než u třídy 1, která byla na druhém místě. Druhé období bychom mohli shrnout tak, že zatímco největší podíl na dovozu i vývozu měly stále třídy 6, 7 a 8, jejich tempo růstu se výrazně zpomalilo a začaly se rozvíjet ostatní, menší třídy. Tomu nasvědčuje i fakt, že bilance byla na konci druhého období kladná u více tříd než bilance na konci období prvního. Celková bilance všech tříd na konci roku 2019 byla 461 miliard Kč. To je o 373 miliard Kč více než bilance na konci roku 2007.

Nejvýznamnější obchodní partneři České republiky jsou státy s vyspělou tržní ekonomikou, do kterých v prvním období mířilo více jak 80 % veškerého vyvezeného zboží a ze kterých bylo i dovezeno více jak 70 % zboží. Nejvíce bylo vyváženo do zemí Evropské unie, kam v roce 2004 putovalo 86 % veškerého vývozu. Do rozvojových zemí se během let 1993-2006 vyváželo čím dál tím méně, dovoz ale stoupl ze 4 % v roce 1993, na necelých 6 % v roce 2006. Nejvýrazněji stoupl dovoz z ostatních zemí, kam se řadí

například Čína. Její podíl na dovozu stoupl během třinácti let o 6 % na 5,1 %. Pokud se zaměříme na jednotlivé státy, nejvíce se vyváželo a dováželo do sousedních států, především do Německa a Slovenska. Zatímco vývoz i dovoz s Německem během let stoupal, u Slovenska tomu byla naopak, jeho podíl klesl za sledované období o 11 % u vývozu a o 10 % u dovozu zboží. Stejně tak klesl podíl Ruska na dovozu a vývozu. Dobrou obchodní bilanci si Česká republika udržovala s Polskem a Spojeným královstvím.

V druhém období se ještě více zvýšil podíl skupiny ostatních zemí na dovozu, zatímco u zemí Evropské unie tento podíl klesl ze 70 % v roce 2007 na 60 % v roce 2019. Na to měla velký vliv opět Čína, ze které bylo necelých 16 % veškerého zboží. Pomalu ale jistě se tak dotahuje na podíl Německa na dovozu, který byl 24,5 %. S Německem má ale Česká republika stále nejlepší bilanci. V druhém období se podařilo Slovensku zůstat na druhém místě a v rámci vývozu se stále jedná o druhého nejdůležitějšího obchodního partnera. I přes výsledek brexitu si Česká republika udržela i v druhém období dobrou bilanci se Spojeným královstvím. Dobré obchody má Česká republika i s Francií, do které směřovalo 5,15 % všeho zboží v roce 2019. Zhoršila se bilance obchodu s Polskem a Ruskem.

Dílčím úkolem práce bylo analyzovat automobilový průmysl a jeho podíl na zahraničním obchodu. Počet vyrobených automobilů se během let 1993-2006 zdesetinásobil, čemuž výrazně pomohla výstavba automobilky TPCA v roce 2005. Jak zásadní vliv má automobilový průmysl na zahraniční obchod, bylo vyjádřeno pomocí podílu na celkovém exportu. V roce 2006 tvořila 17 % veškerého exportu silniční vozidla.

Hodnota jejich vývozu stoupala v prvním období průměrným meziročním tempem 14,7 %, přičemž v roce 2006 bylo vyvezeno 3x více silničních vozidel než v roce 1998. Dovoz osobních automobilů byl nižší než jejich vývoz a u silničních vozidel byla tak už od roku 1999 kladná bilance. Podíl silničních vozidel na celkové dovozu v roce 2006 byl 9 %. Hodnota dovozu rostla v tomto období průměrným meziročním tempem 13 %, tedy o 1,7 % méně než vývoz. Největší meziroční nárůst importu byl zaznamenán v roce 2004. Nejvíce se vyváželo do Německa, kam putovalo v průběhu let více jak 30 % veškerých vozidel. To se dalo očekávat vzhledem k tomu, že do Německa šla většina celkového exportu a také kvůli tomu, že od roku 1991 spadá Škoda Auto pod Volkswagen AG sídlící v Německu. Nepatrně vyšší byl dovoz z Německa, který se v roce 2002 blížil k 50 %. Do Slovenska se v roce 2006 vyvezlo 6,5 % všech vyrobených silničních vozidel, což je jen o půl procenta méně než v roce 1999. Vývoz se zlepšil například u Francie, Itálie a Španělska a Spojeného království. Dovezeno bylo nejvíce silničních vozidel z Francie.



V druhém období se počet vyrobených automobilů přehoupl v roce 2011 poprvé přes jeden milion. V České republice zahájila v roce 2008 výrobu třetí automobilka, Hyundai, která dokázala během tří let předejhnat již šestileté TPCA. Škoda Auto byla v roce 2009 nejvíce postižena ekonomickou krizí, i přesto nadále vyráběla nejvíce automobilů v České republice. V roce 2019 samotná vyrobila přes 900 tisíc automobilů. Zatímco automobilkám Hyundai a Škoda se dařilo, počet automobilů vyrobených v TPCA postupně klesá a v roce 2017 se propadl o 26 % oproti roku 2016.

Automobilový průmysl se i v druhém období nadále rozvíjel a v roce 2019 měl již 20 % podíl na celkovém exportu České republiky a 10 % podíl na importu. Tempo růstu exportu se sice zpomalilo na 6,9 %, ale stále bylo vyšší než tempo importu. Nejvíce se průmyslu dařilo v roce 2014, kdy stoupla hodnota exportu o 21,8 %. Nejhorší byly roky 2008 a 2009, kdy hodnota exportu i importu klesla. Mírný pokles byl zaznamenán i v roce 2018. Teritoriální struktura se v druhém období od toho prvního příliš neliší. Nejvíce se vyváží a dováží s Německem, přičemž hodnota exportu zůstala téměř totožná, ale import se oproti roku 2007 snížil skoro o 10 %. Zlepšily se hodnoty se Slovenskem, ze kterého se začalo znovu více dovážet. Dobré obchodní vztahy si Česká republika nadále udržuje se Spojeným královstvím a Francií.

## 7 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo provést analýzu struktury zahraničního obchodu České republiky v období od roku 1993 do roku 2019. Dílčím úkolem práce bylo detailněji rozebrat automobilový průmysl a jeho vliv na zahraniční obchod. Díky rozdělení dat do dvou časových období, u kterých byla provedena analýza exportu, importu, komoditní a teritoriální struktury a bilance zahraničního obchodu bylo možné vyvodit následující poznatky.

V prvním sledovaném období, tedy v letech 1993-2006 se zahraniční obchod vyvíjel dynamickým tempem a hodnota exportu i importu byla na konci období pětinašobná. Nejlepším rokem pro obchod byl rok 2004, kdy bylo saldo obchodní bilance poprvé od roku 1993 kladné, což pouze potvrzuje fakt, že vstup do EU měl na zahraniční obchod pozitivní vliv. Kladná obchodní bilance zůstala až do roku 2019. Vývojem prošla i komoditní struktura, která se přeorientovala do třídy 7, tedy na strojní výrobu, kam se řadí i automobilový průmysl. Z teritoriálního hlediska jsou pro český zahraniční obchod nejdůležitější země patřící do Evropské unie, se kterými v průběhu let obchod rostl. Hlavními obchodními partnery jsou sousední země, především pak Německo a Slovensko. Mimo Evropskou unii rostl dovoz zboží z Číny, a naopak klesl objem obchodu s Ruskem.

Rostoucí trend zahraničního obchodu byl ze začátku druhého období zpomalen ekonomickou krizí, která zasáhla českou ekonomiku v druhé polovině roku 2008. Celkové tempo zahraničního obchodu se v druhém období zpomalilo, ale nadále se zlepšovala obchodní bilance, která byla v roce 2019 o 461 miliard Kč vyšší než v roce 1993. Podíl strojní výroby neustále rostl a patřila do ní více jak polovina vyvezeného zboží. Tento fakt je alarmující, protože výpadek v této třídě by mohl mít tvrdý dopad na ekonomiku celé země. Naštěstí se ale v druhém období začaly vyvíjet i ostatní třídy, například třída 5, 8 a tak budeme doufat, že komoditní struktura Českého zahraničního obchodu se bude v dalších letech více diverzifikovat. V druhém období se stále zvětšoval objem dovezeného zboží z Číny, která se pomalu začala dotahovat na Německo. I přes pokles podílu na importu, export České republiky nadále putoval především do zemí Evropské unie. Obchod se i přes oznámený odstup z Evropské unie zlepšil se Spojeným královstvím.

Podíl automobilového průmyslu na zahraničním obchodu byl vyjádřen v druhé části práce. Počet vyrobených automobilů na území České republiky vzrostl během prvního období desetinásobně, za obě sledovaná období pak skoro dvaceti násobně. Vývoj je

dobře znázorněn i na podílu automobilového průmyslu na celkovém exportu, který se na konci roku 2006 vyšplhal na 17 %. V druhém období byl nárůstu podílu opět pomalejší, ale i tak tvořil v roce 2019 celých 20 %. U importu byl tento ukazatel poloviční. Tempo růstu bylo během všech sledovaných let vyšší u exportu než u importu a Česká republika je tak v tomto odvětví naprosto soběstačná. Nejvýznamnějším obchodním partnerem je i v tomto odvětví Německo, které se i přes klesající podíl na exportu i importu udrželo v průběhu dvacet šesti let na prvním místě.

Zahraniční obchod České republiky a jeho teritoriální a komoditní struktura prošly během sledovaných dvaceti šesti let významným vývojem. Jeho pozice v rámci národního hospodářství posilovala, a je možné předpokládat, že i během dalších let bude mít zásadní vliv nejen na ekonomický, ale i na sociální a kulturní vývoj České republiky. Sektor, který se během sledovaného období nejdynamičtěji vyvíjel a měl největší podíl na vývoji zahraničního obchodu, byl automobilový průmysl. Ten má v České republice hlubokou historii a druhá část práce potvrdila, že se v průběhu stal let hlavním tahounem zahraničního obchodu. Pro vývoj v automobilovém průmyslu má Česká republika dobré předpoklady. Její zkušenost s těžkým průmyslem, lokace a dobrá silniční a dálniční infrastruktura z ní dělá ideální místo na vybudování a distribuci osobních automobilů po celé Evropské unii.

## Seznam použitých zdrojů

- ČERNOHORSKÝ, Jan a Petr TEPLÝ. Základy financí. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3669-3.
- ČIŽINSKÁ, Romana a Pavel MARINIČ. Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy. Praha: Grada, 2010. Prosperita firmy. ISBN 978-80-247-3158-2.
- DĚDINA, Jiří a Jiří ODCHÁZEL. Management a moderní organizování firmy. Praha: Grada Publishing, 2007. Expert (Grada). ISBN 9788024721491.
- FOJTÍKOVÁ, Lenka. Zahraničně obchodní politika ČR: historie a současnost (1945-2008). Praha: C.H. Beck, 2009. Beckova edice ekonomie. ISBN 8074001288.
- HOLMAN, Robert. Ekonomie. 6. vydání. V Praze: C.H. Beck, 2016. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-278-6.
- HOLMAN, Robert. Dějiny ekonomického myšlení. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005. ISBN 9788071793809.
- HRBKOVÁ, Jana. Společenské vědy pro techniky: ekonomie, právo, politologie. Praha: Grada Publishing, 2015. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-5588-5.
- JUREČKA, Václav a William D. NORDHAUS. Makroekonomie: teorie a praxe. 3., aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2017. Expert (Grada). ISBN 978-802-7102-518.
- KALÍNSKÁ, Emilie. Mezinárodní obchod v 21. století. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3396-8.
- KÁRNÍK, Miroslav. Clo a celní politika od A do Z. Olomouc: ANAG, c2012. Právo (ANAG). ISBN 9788072637799.
- KOTLER, Philip a Kevin Lane KELLER. Marketing management. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024713595.
- KOTLER, Philip. Moderní marketing: 4. evropské vydání. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024715452.
- MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 9788024748740.
- NEUMANN, Pavel, Pavel ŽAMBERSKÝ a Martina JIRÁNKOVÁ. Mezinárodní ekonomie. Praha: Grada, 2010. Expert (Grada). ISBN 9788024732763.
- NÝVLTOVÁ, Romana a Mária REŽŇÁKOVÁ. Mezinárodní kapitálové trhy: zdroj financování. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024719221.

SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS. *Ekonomie: historie a současnost (1945-2008)*. Praha: Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4

SVATOŠ, Miroslav. *Zahraníční obchod: teorie a praxe*. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2708-0.

SVATOŠ, Miroslav. *Ekonomika agrárního sektoru: (vybraná témata)*. Vydání druhé. V Praze: Česká zemědělská univerzita, 2018. ISBN 978-80-213-2807-5.

SYROVÝ, Petr a Tomáš TYL. *Osobní finance: řízení financí pro každého*. Praha: Grada, 2011. *Osobní a rodinné finance*. ISBN 9788024738130.

ŠTRACH, Pavel. *Mezinárodní management*. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 9788024729879.

ŠTĚRBOVÁ, Ludmila. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4694-4.

## WEB

AutoCZ: Kolínské TPCA končí. Místo něj nastupuje TMMCZ [online]. 2021 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/kolinske-tpca-konci-misto-nej-nastupuje-tmmcz-137410>

ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA: BISTAT [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/analytics/saw.dll?Dashboard>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Česká republika od roku 1989 v číslech [online]. 2020 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-od-roku-1989-v-cislech-aktualizovano-11122020>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Česká republika [online]. 2003 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537820/15170401.pdf/3d8dda58-cba7-458b-ab8d-bee0a6c8deef?version=1.0>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Metodika zahraničního obchodu se zbožím (princip změny vlastnictví) [online]. 2021 [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/1-vzonu\\_m](https://www.czso.cz/csu/czso/1-vzonu_m)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Pohyb zboží přes hranice [online]. 2021 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

E15.CZ: Pět let TPCA. Úspěšných? [online]. 2010 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/pet-let-tpca-uspesnych-850265>

IDNES.CZ: Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat [online]. 2014 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat Zdroj: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/kolin-dluzi-za-byty-pro-tpca-miliardu-prazdne-byty-ale-nesmi-prodat.A120308\\_1744973\\_praha-zpravy\\_ab](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/kolin-dluzi-za-byty-pro-tpca-miliardu-prazdne-byty-ale-nesmi-prodat.A120308_1744973_praha-zpravy_ab)

IDNES.CZ: Kolínské TPCA končí. Místo něj nastupuje TMMCZ [online]. 2021 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: Toyota přebrala TPCA v Kolíně. Kvůli výrobě Yarisu nabere až tisíc lidí Zdroj: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/tpca-kolin-toyota-automobilka.A210101\\_103645\\_ekonomika\\_hml](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/tpca-kolin-toyota-automobilka.A210101_103645_ekonomika_hml)

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU: Zahraniční obchod 1-12/2019 [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/statistiky-zahranicniho-obchodu/zahranicni-obchod-1-12-2019--252686/>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU ČR: Základní informace o obchodu službami [online]. 2017 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/spolecna-obchodni-politika-eu/obchod-sluzbami/zakladni-informace-o-obchodu-sluzbami--226491/>

MĚSTSKÝ ÚŘAD KOLÍN: SOCIÁLNĚ DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA PRO POTŘEBY KOMUNITNÍHO PLÁNOVÁNÍ SOCIÁLNÍCH A NÁVAZNÝCH SLUŽEB SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ SO ORP KOLÍN [online]. 2013 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: [https://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3037/38sda\\_orp\\_kolin.pdf](https://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3037/38sda_orp_kolin.pdf)

ONEINDUSTRY: Automobilový průmysl v ČR a ve světě [online]. 2019 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://automotive.oneindustry.one/automobilovy-prumysl-v-cr-a-ve-svete-2/>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Postavení firem AutoSAP v rámci ekonomiky ČR [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Přehled o výrobě a odbytu motorových vozidel domácích značek [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: [https://autosap.cz/wp-content/uploads/2020/01/vyroba-a-odbyt\\_1-12\\_2019\\_final.pdf](https://autosap.cz/wp-content/uploads/2020/01/vyroba-a-odbyt_1-12_2019_final.pdf)

ŠKODA: Tvoříme budoucnost již 125 let [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>

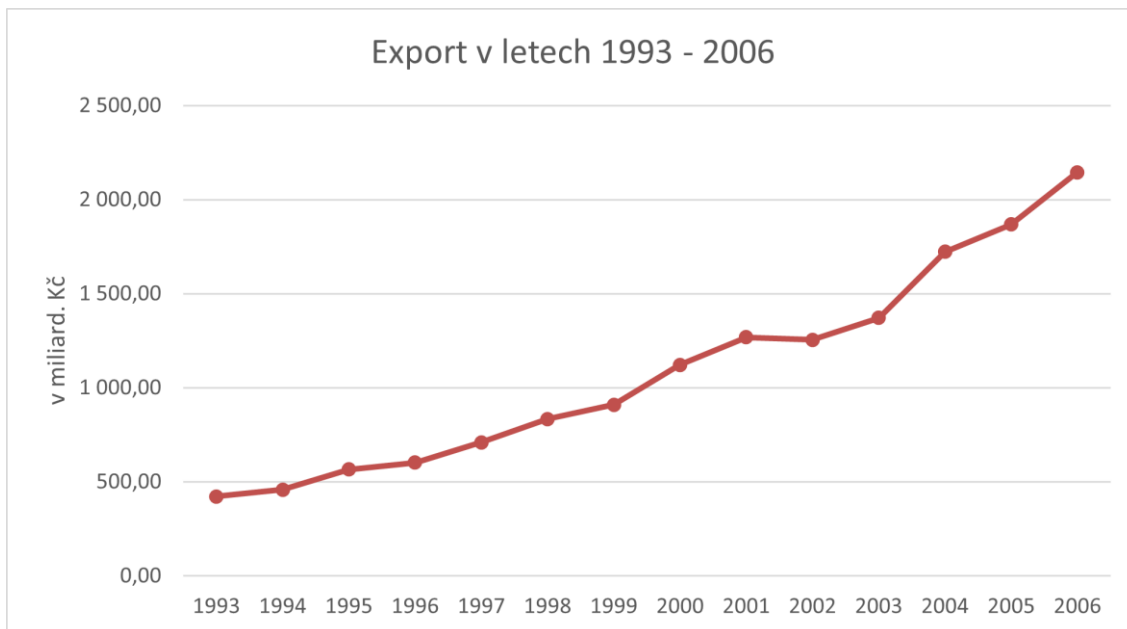
TOYOTA: O nás [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.toyotacz.com/o-nas/toyota-kolin/>

Výroční zpráva společnosti Škoda auto: Souhrnná výroční zpráva koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG za rok 2019 [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=47718>

Výroční zpráva společnosti Toyota Motor Manufacturing Czech Republic, s.r.o.: Výroční zpráva [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=62358563&subjektId=238739&spis=171822>

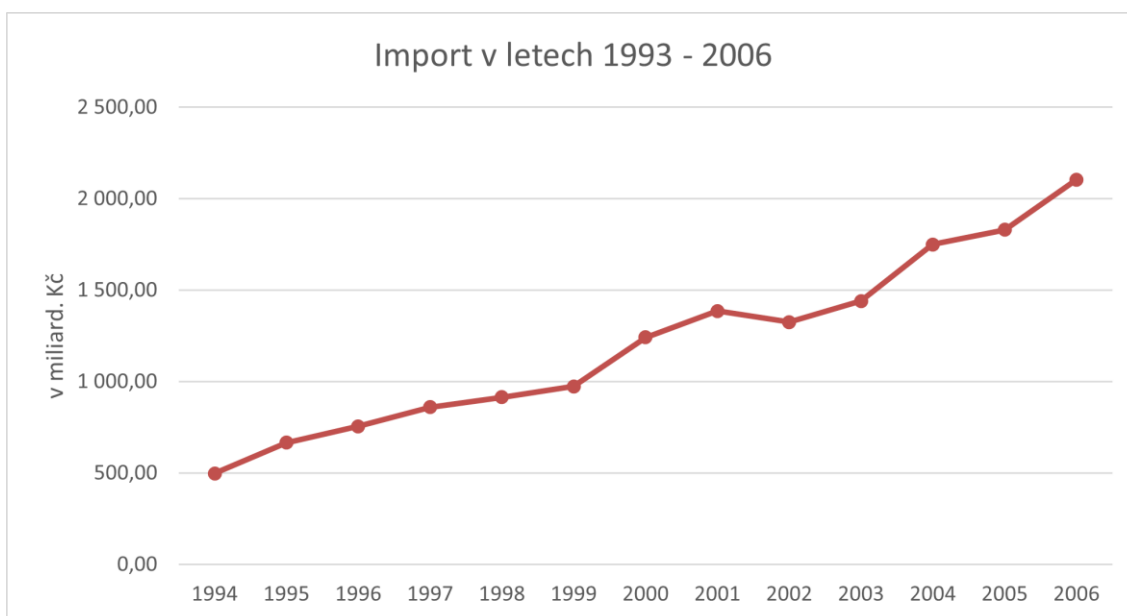
## Přílohy

Obrázek 3: Export v letech 1993-2006



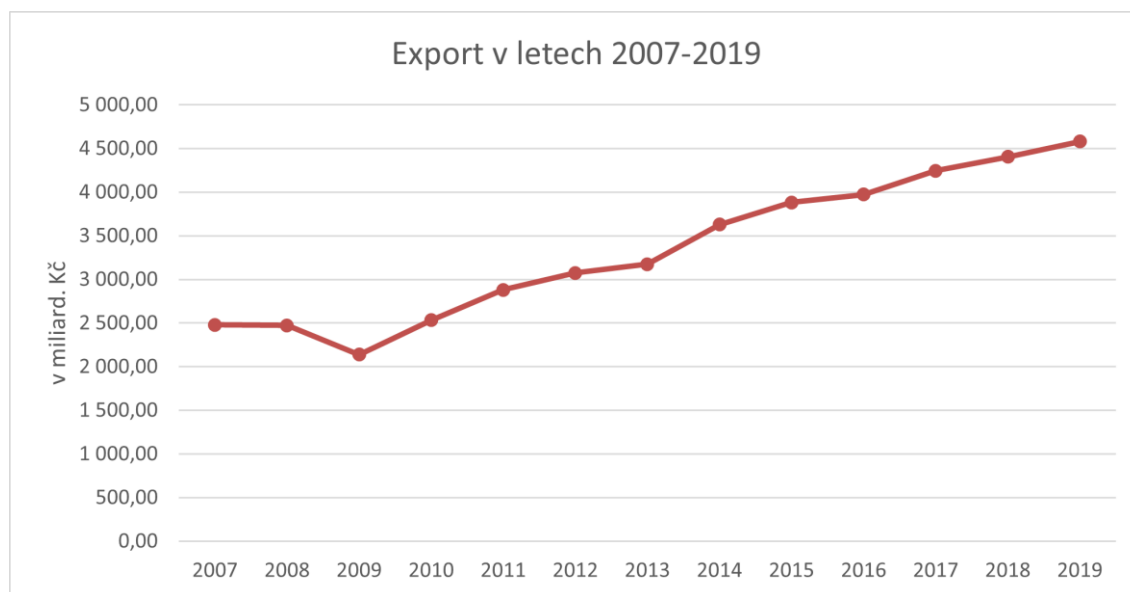
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 4: Import v letech 1993-2006



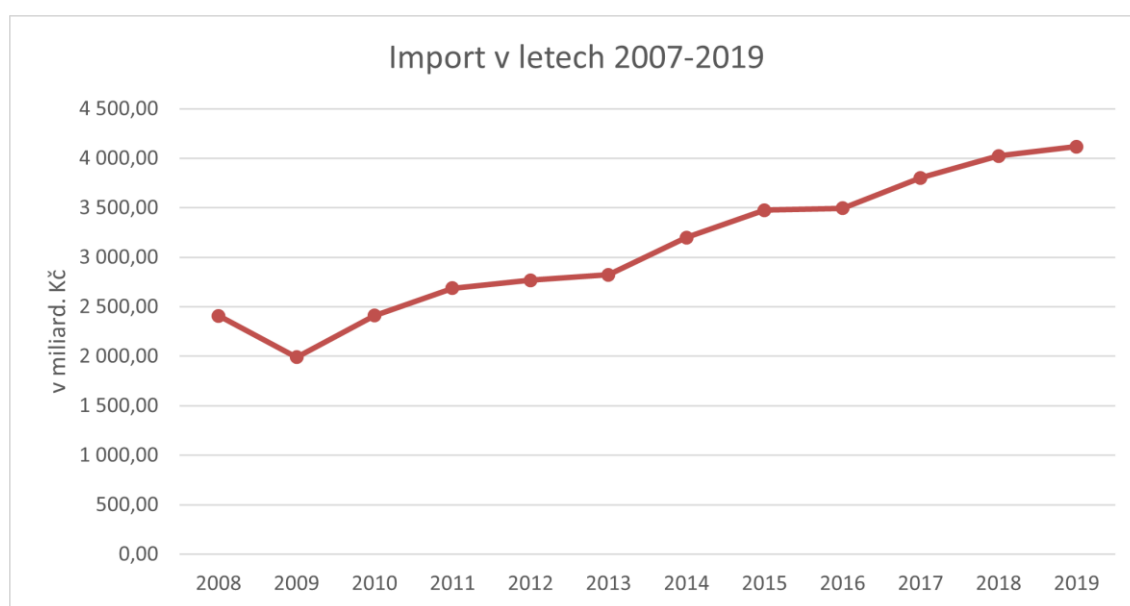
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 5: Export v letech 2007-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

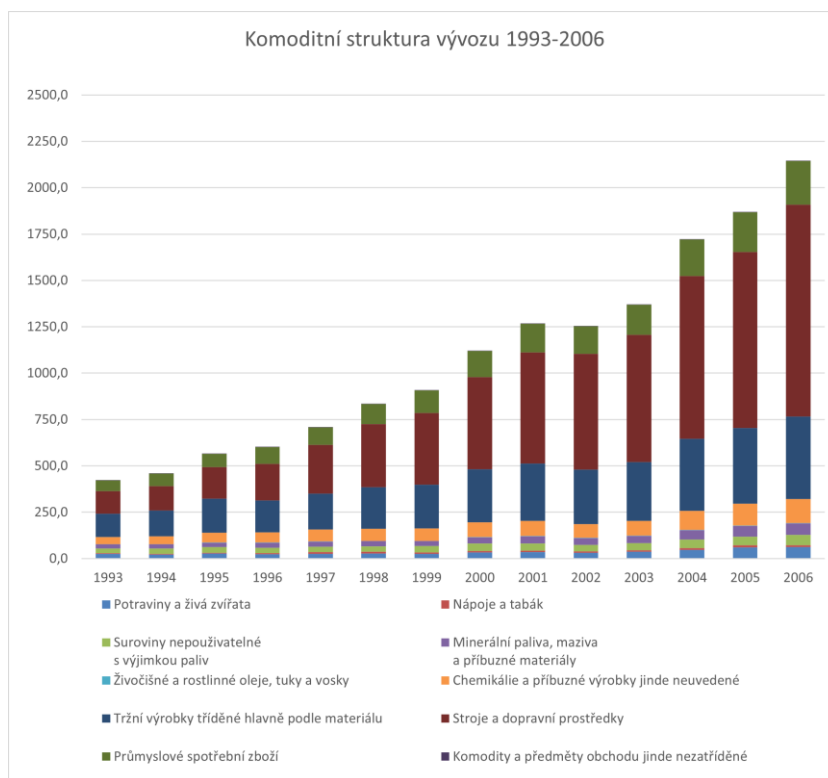
Obrázek 6: Import v letech 2007-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

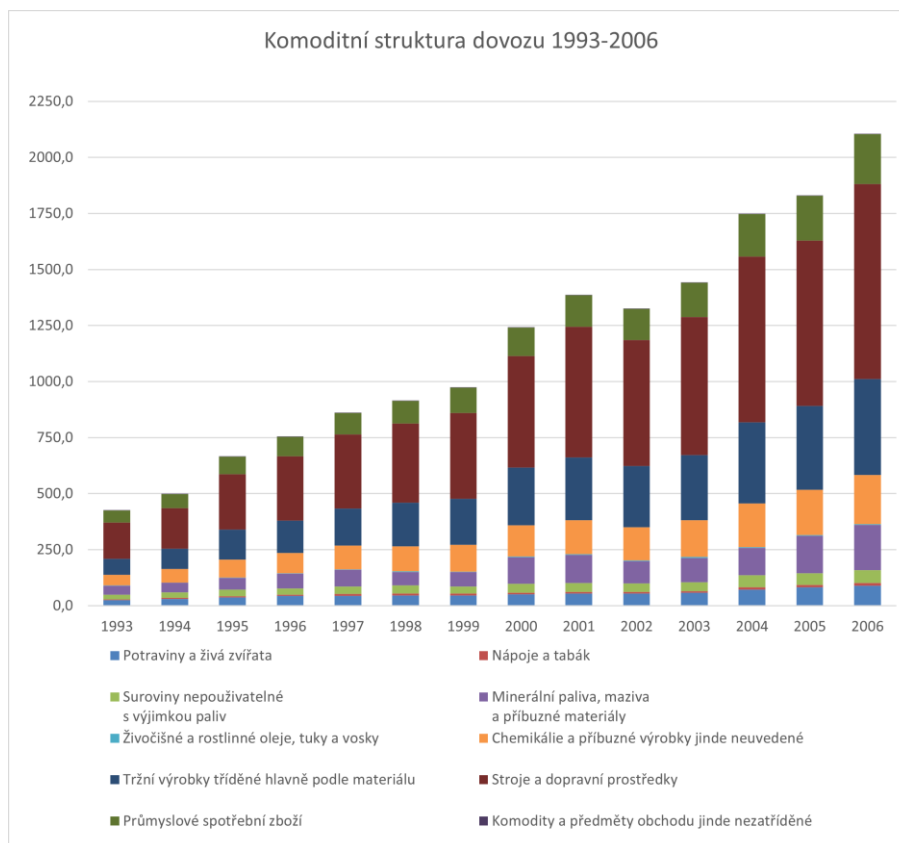


Obrázek 7: Komoditní struktura vývozu v letech 1993-2006



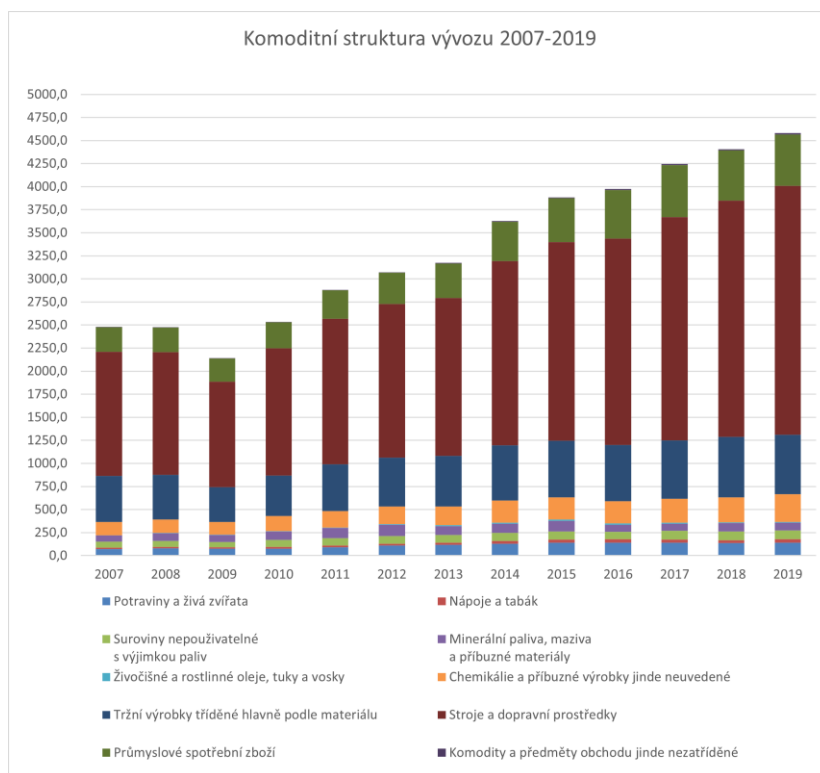
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 8: Komoditní struktura dovozu v letech 1993-2006



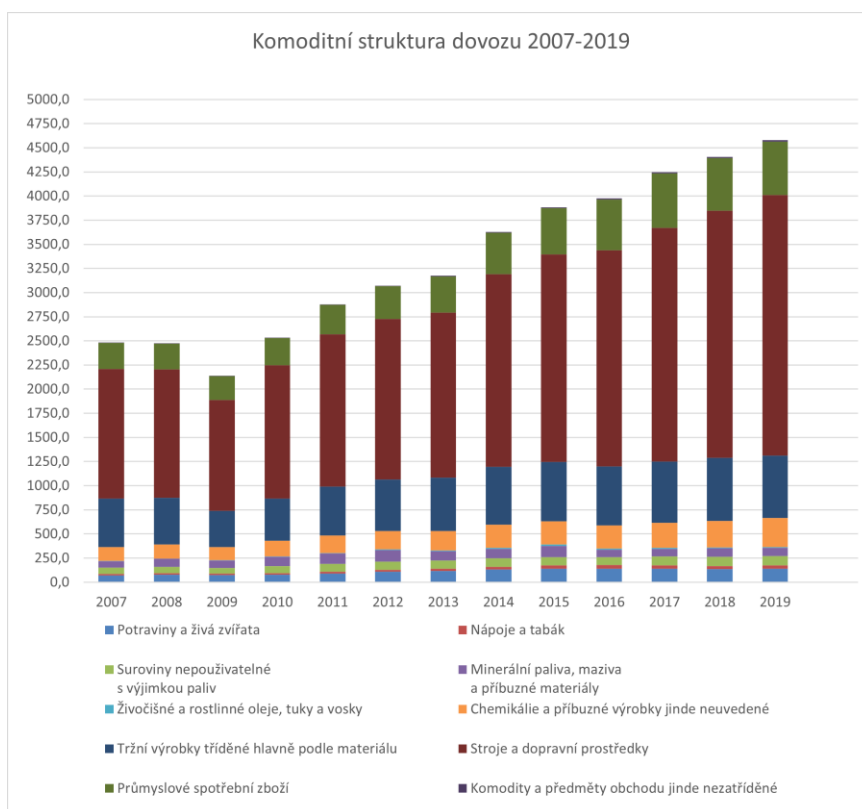
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 9: Komoditní struktura vývozu v letech 2007-2019



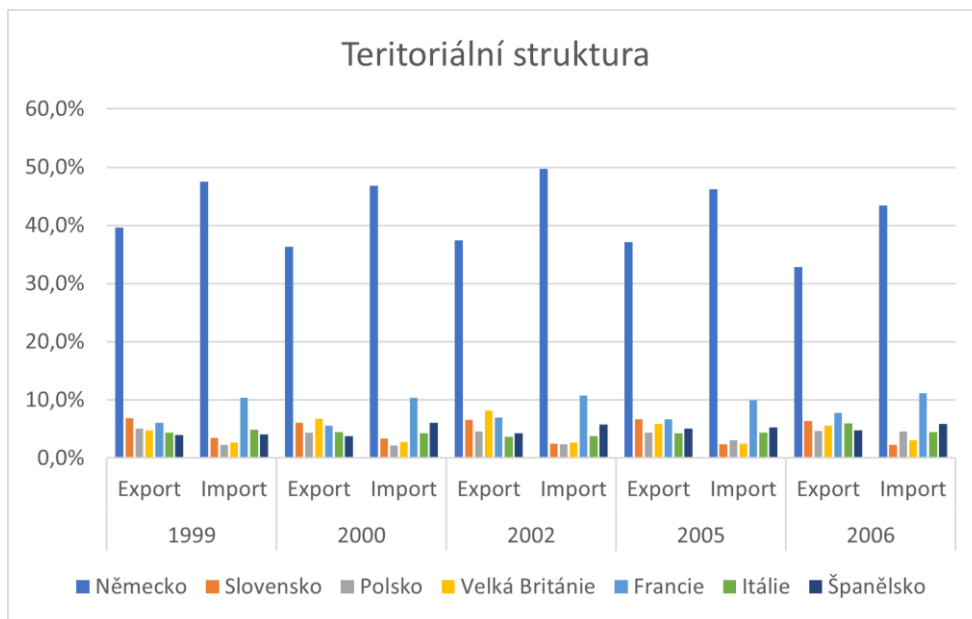
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 10: Komoditní struktura dovozu v letech 2007-2019



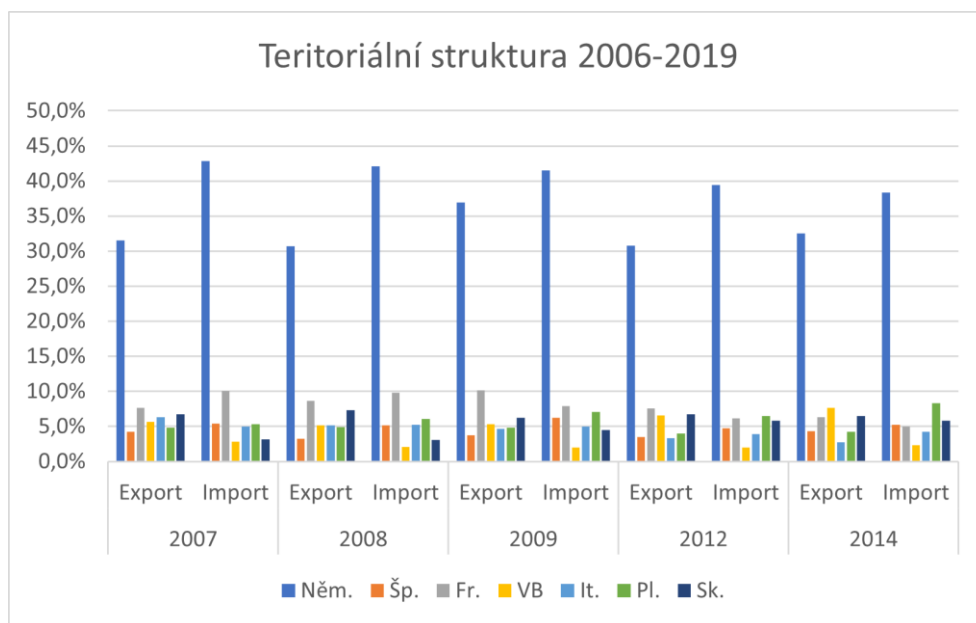
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 11: Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 1999-2006



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 12: Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 2006-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

**Vyspělé tržní ekonomiky:** Země EU25 + země ESVO + ostatní vyspělé tržní ekonomiky  
**EU25:** Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Španělsko, Švédsko

**ESVO:** Island, Lichtenštejsko, Norsko, Švýcarsko

**Ostatní vyspělé tržní ekonomiky:** Andorra, Austrálie, Faerské ostrovy, Gibraltar, Grónsko, Izrael, Japonsko, Jihoafrická republika, Kanada, Nový Zéland, San Marino, Spojené státy, Turecko, Svatý stolec

**Ostatní státy:** Čína, Kuba, Laos, Mongolsko, Severní Korea, Vietnam  
(ČSÚ, 2006)

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Struktura zahraničního obchodu ČR" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 15.03.2021

---

### **Poděkování**

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucí této práce, paní Ing. Kamile Veselé, Ph.D., za poskytnutý čas a přínosné rady, díky kterým bylo možné tuto práci dokončit. Dále bych rád poděkoval ČSU za poskytnutí potřebných informací.

# Struktura zahraničního obchodu ČR

## Abstrakt

Bakalářská práce na téma „Struktura zahraničního obchodu ČR“ je zaměřena na analýzu struktury zahraničního obchodu České republiky. Dílčím cílem práce je zjistit, jak se vyvíjel automobilový průmysl a jaký byl jeho vliv na zahraniční obchod. Práce začíná teoretickou částí, ve které jsou pomocí odborné literatury stanovena základní východiska, se kterými je pracováno v praktické části. Ta je pro lepší přehlednost a možnost komparace dat rozdělena do dvou časových období. V každém období je realizována pomocí časových řad a vybraných ukazatelů analýza exportu, importu, bilance, a komoditní a teritoriální struktury. V části o automobilovém průmyslu je pomocí grafů vyobrazen vývoj výroby osobních automobilů a dále podíl automobilového průmyslu na exportu a importu zahraničního obchodu v průběhu sledovaného období.

**Klíčová slova:** Analýza, automobilový průmysl, časové řady, EU, export, historie, komoditní struktura, tempo růstu, teritoriální struktura, zahraniční obchod

# Structure of Czech foreign trade

## Abstract

The bachelor's thesis on the topic "Structure of foreign trade of the Czech Republic" is focused on the analysis of the Czech Republic foreign trade structure. The partial goal of the work is to find out how the automotive industry developed and what was its impact on foreign trade. The work begins with the theoretical part, in which the basic principles are determined with the help of professional literature, with which it is worked in the practical part, which is divided into two time periods for better clarity and the possibility of data comparison, in each period, the analysis of exports, imports, balance, and commodity and territorial structures is carried out using time series and selected indicators. The automotive industry section works with, graphs, which show the development of car production and the share of the automotive industry in exports and imports of foreign trade during the period under review.

**Keywords:** Analysis, automotive industry, time series, EU, export, history, commodity structure, growth rate, territorial structure, foreign trade



# Obsah

<b>1 Úvod.....</b>	<b>12</b>
1.1 Cíl práce .....	13
1.2 Metodika.....	13
<b>2 Teoretická část.....</b>	<b>15</b>
2.1 Obchod .....	15
2.1.1 Zahraniční obchod.....	17
2.1.2 Merkantilismus a angličtí klasikové .....	17
2.1.3 Absolutní a komparativní výhody.....	18
2.2 Protekcionismus .....	18
2.2.1 Tarifní protekcionistická opatření – clo .....	19
2.2.2 Netarifní protekcionistická opatření – kvóty .....	20
2.3 Úloha zahraničního obchodu.....	20
2.3.1 Efektivnost .....	20
2.3.2 Proporcionalita.....	20
2.3.3 Demonstrativní efekt.....	21
2.4 Nástroje zahraničního obchodu.....	21
2.4.1 Vývoz (export) .....	21
2.4.2 Přímý vývoz.....	21
2.4.3 Nepřímý vývoz.....	21
2.4.4 Dovoz (import).....	22
2.4.5 Další způsoby mezinárodního obchodování .....	22
2.4.5.1 Licencování.....	22
2.4.5.2 Joint ventures .....	22
2.4.5.3 Reexport.....	23
2.5 Zahraniční obchod ČR.....	23
2.5.1 Zahraniční obchod se zbožím .....	23
2.5.1.1 Pohyb zboží přes hranice .....	24
2.5.1.2 Zahraniční obchod se zbožím .....	24
2.5.2 Zahraniční obchod se službami.....	25
2.6 Komoditní struktura .....	25
2.7 Teritoriální struktura.....	26
<b>3 Platební bilance .....</b>	<b>26</b>
3.1 Horizontální struktura.....	27
3.1.1 Běžný účet.....	27
3.1.2 Finanční účet.....	27

3.1.3	Změna devizových rezerv .....	28
3.2	Vertikální struktura .....	28
3.2.1	Kreditní položky .....	29
3.2.2	Debetní položky .....	29
<b>4</b>	<b>Automobilový průmysl v ČR.....</b>	<b>29</b>
4.1	Nejvýznamnější firmy automobilového průmyslu ČR .....	30
4.1.1	Škoda Auto a.s. ....	30
4.1.1.1	Údaje za rok 2019.....	30
4.1.2	TPCA Kolín .....	30
4.1.2.1	Následky výstavby závodu .....	31
<b>5</b>	<b>Vlastní práce .....</b>	<b>32</b>
5.1	Období 1993–2006.....	32
5.1.1	Vývoj exportu .....	32
5.1.2	Vývoj importu.....	33
5.1.3	Komoditní struktura .....	35
5.1.3.1	Export .....	35
5.1.3.2	Koeficient růstu exportu .....	37
5.1.3.3	Import .....	37
5.1.3.4	Bilance komoditní struktury .....	39
5.1.4	Teritoriální struktura .....	41
5.2	Období 2007-2019 .....	43
5.2.1	Vývoj exportu .....	43
5.2.2	Vývoj importu.....	44
5.2.3	Komoditní struktura .....	46
5.2.3.1	Export .....	46
5.2.3.2	Tempo růstu exportu.....	47
5.2.3.3	Import .....	48
5.2.3.4	Tempo růstu importu .....	49
5.2.3.5	Bilance komoditní struktury .....	50
5.2.4	Teritoriální struktura .....	52
5.3	Automobilový průmyslu .....	54
5.3.1	Období 1993-2006 .....	54
5.3.1.1	Podíl na exportu a importu .....	55
5.3.1.2	Teritoriální struktura.....	56
5.3.2	Období 2007-2019 .....	57
5.3.2.1	Podíl na exportu a importu .....	58

5.3.2.2	Teritoriální struktura.....	60
<b>6</b>	<b>Shrnutí praktické části.....</b>	<b>61</b>
<b>7</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>65</b>
	<b>Seznam použitých zdrojů .....</b>	<b>67</b>
	<b>Přílohy .....</b>	<b>70</b>

## Seznam obrázků

Obrázek 1:	Vyrobené automobily v letech 1993-2006 .....	54
Obrázek 2:	Vyrobené automobily v letech 2006-2019 .....	58
Obrázek 3:	Export v letech 1993-2006 .....	70
Obrázek 4:	Import v letech 1993-2006 .....	70
Obrázek 5:	Export v letech 2007-2019 .....	71
Obrázek 6:	Import v letech 2007-2019 .....	71
Obrázek 7:	Komoditní struktura vývozu v letech 1993-2006.....	72
Obrázek 8:	Komoditní struktura dovozu v letech 1993-2006.....	72
Obrázek 9:	Komoditní struktura vývozu v letech 2007-2019.....	73
Obrázek 10:	Komoditní struktura dovozu v letech 2007-2019.....	73
Obrázek 11:	Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 1999-2006 .....	74
Obrázek 12:	Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 2006-2019 .....	74

## Seznam tabulek

Tabulka 1:	Vývoj exportu v letech 1993–2006.....	33
Tabulka 2:	Vývoj importu v letech 1993-2006 .....	34
Tabulka 3:	Bilance ZO v letech 1993-2006 .....	35
Tabulka 4:	Komoditní struktura vývozu, období 1993–2006 .....	36
Tabulka 5:	Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 1993-2006 .....	37
Tabulka 6:	Komoditní struktura dovozu, období 1993-2006.....	38
Tabulka 7:	Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 1993-2006 .....	39
Tabulka 8:	Bilance komoditní struktury za období 1993-2006 .....	40
Tabulka 9:	Bilance komoditní struktury před a po vstupu do EU. ....	41
Tabulka 10:	Teritoriální struktura v letech 1993-2006 .....	42
Tabulka 11:	Teritoriální struktura, výběr států. ....	42
Tabulka 12:	Vývoj exportu v letech 2007-2019 .....	44
Tabulka 13:	Vývoj importu v letech 2007-2019 .....	45
Tabulka 14:	Bilance ZO v letech 2007-2019 .....	46
Tabulka 15:	Komoditní struktura vývozu, období 2007-2019.....	47
Tabulka 16:	Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 2007-2019 .....	48
Tabulka 17:	Komoditní struktura dovozu, období 2007-2019.....	49
Tabulka 18:	Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 2007-2019 .....	50
Tabulka 19:	Bilance komoditní struktury za období 2007-2019 .....	51
Tabulka 20:	Bilance komoditní struktury za období 1993-2019 .....	51
Tabulka 21:	Teritoriální struktura v letech 2007-2019 .....	52
Tabulka 22:	Teritoriální struktura, výběr států .....	53
Tabulka 23:	Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR v letech 1998-2006.....	55

Tabulka 24: Podíl automobilového průmyslu na importu ČR v letech 1999-2006.....	56
Tabulka 25: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 1999-2006 .....	57
Tabulka 26: Podíl automobilového průmyslu na exportu v letech 2007-2019.....	58
Tabulka 27: Podíl automobilového průmyslu na importu v letech 2007-2019 .....	59
Tabulka 28: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 2007-2019 .....	60

## **Seznam použitých zkratk**

AP	Automobilový průmysl
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
Kč	Korun českých
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
PZpH	Pohyb zboží přes hranice
TPCA	Toyota Peugeot Citroen Automobile
TMMCZ	Toyota Motor Manufacturing Czech Republic
SITC	Standardní mezinárodní klasifikace zboží
ZO	Zahraniční obchod

# 1 Úvod

Bakalářská práce nese název „Struktura zahraničního obchodu“ a je v ní podrobně analyzována teritoriální a komoditní struktura zahraničního obchodu České republiky s detailnějším rozbořením automobilového průmyslu od roku 1993 do roku 2019.

Zahraníční obchod je jedna z nejdůležitějších složek národního hospodářství. Při efektivním využití komparativních výhod může daný stát pomocí zahraničního obchodu zajistit zvyšování ekonomické úrovně státu. Zahraniční obchod je stěžejní především pro malé, proexportně zaměřené země, které nemají bohaté přírodní zdroje a jsou orientované na zpracovatelský průmysl, jako je například Česká republika. Zahraniční obchod neplní nutně pouze roli ekonomickou, ale jsou díky němu například i utvrzovány a navazovány vztahy se zahraničními státy. Myslím si tedy, že je dobré mít alespoň základní přehled o tom, s kým a s čím Česká republika obchoduje, a proto jsem si pro svou bakalářskou práci dané téma vybral.

Práce je rozdělena do tří hlavních částí. V části první je pomocí odborné literatury vypracována literární rešerše. Je definován termín zahraniční obchod, jeho vývoj, úloha, nástroje a způsob zaznamenávání pohybu zboží a služeb v České republice.

V části druhé, tedy ve vlastní práci byla používána data z Českého statistického úřadu (ČSU) a z aplikace o pohybu zboží přes hranice, jejímž poskytovatelem je rovněž ČSU. Pro data o automobilovém průmyslu byly využívány statistické údaje od Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP). Pomocí těchto dat byly sestaveny časové řady, od kterých se odvíjí veškerá provedená analýza. V této části je rozebrán i vývoj výroby automobilů a vliv automobilového průmyslu na zahraniční obchod České republiky.

Ve třetí části je shrnuta celá práce a jsou uvedeny hlavní zjištěné jevy. Práci uzavírá závěr, ve kterém je zhodnoceno celkové zpracování práce a splnění stanovených cílů, doplněný o vlastní komentář a poznatky.

## 1.1 Cíl práce

Cílem práce je analýza struktury a vývoje hlavních položek zahraničního obchodu České republiky od roku 1993 do roku 2019. Práce je rozdělena do dvou časových období, ve kterých je pomocí ukazatelů popsán a analyzován vývoj exportu, importu, komoditní a teritoriální struktury. Dílčím cílem práce je zhodnocení vývoje automobilového průmyslu a jeho podíl na zahraničním obchodu.

## 1.2 Metodika

Teoretická část je vypracována za pomoci získaných znalostí z odborné literatury. Je zaměřena na definici mezinárodního obchodu, jeho strukturu, základní pojmy a slouží jako úvod do praktické části, ve které je s danými pojmy pracováno.

Praktická část je rozdělena do dvou časových období po třinácti letech, tedy od roku 1993 do roku 2006 a od roku 2007 do roku 2019. V každém období je analyzován export, import, komoditní a teritoriální struktura a bilance zahraničního obchodu. Pro práci s daty jsou používány časové řady, které byly vytvořeny pomocí dat získaných z webových stránek Českého statistického úřadu a Sdružení automobilového průmyslu. Data byla čerpána především ze souhrnných statistik pro zahraniční obchod za období 1993–2019, ale také z aplikace pro pohyb zboží přes hranice, kterou poskytuje na svém webu ČSÚ. Pro export a import jsou vypočítány ukazatele jako meziroční přírůstek, koeficient růstu, bazický index a tempo růstu. Díky těmto ukazatelům je patrný vývoj během sledovaných let a možné porovnání sledovaných období.

U komoditní struktury bylo vypočítáno tempo růstu jednotlivých tříd, díky kterému je možné sledovat jejich meziroční vývoj. Vypočítána byla ve vybraných letech pro jednotlivé třídy i bilance, díky které je možné vidět časový vývoj řad. V teritoriální struktuře byla z aplikace ČSÚ pro pohyb zboží přes hranice získána data pro jednotlivé bloky a seskupení zemí, pro které byl vypočítán podíl na realizovaném obchodu. Z těchto bloků a seskupení byly vybrány státy, které jsou nejvýznamnějšími obchodními partnery pro Českou republiku, a byl analyzován vývoj realizovaného obchodu.

Pro splnění dílčího úkolu byl v kapitole o podílu automobilového průmyslu na vývoji zahraničního obchodu nejdříve pomocí grafu znázorněn vývoj výroby osobních automobilů. Poté byl vypočítán podíl na celkovém exportu a importu České republiky a

také vypočítán koeficient růstu a bazický index v jednotlivých letech pro snadnější představu vývoje daného odvětví. Jako poslední údaj je uvedena teritoriální struktura, přičemž byly opět vybrány státy, se kterými Česká republika realizovala nejvíce obchodů.

## 2 Teoretická část

Teoretická část čerpá především z odborné literatury a internetových zdrojů. Obsahuje definici obchodu, zahraničního obchodu a stručný popis toho, jak se obchod a jeho formy vyvíjel v průběhu historie. Dále jsou zde popsány nástroje zahraničního obchodu a forma sledování pohybu zboží a služeb v České republice. V neposlední řadě je popsán princip platební bilance a vývoj a historie dvou hlavních automobilek v České republice.

### 2.1 Obchod

Obchod lze definovat jako činnost, při které dochází ke směně, nebo nákupu a prodeji jednotlivých komodit mezi jednotlivci, nebo mezi skupinami. Sloužit může k osobním potřebám, nebo k rozšíření nabízených komodit určených buď pro přímou spotřebu, nebo pro další výrobní činnosti (Fojtíková, 2009, s. 1). Hlavními předměty obchodu jsou nejčastěji zboží, služby, nebo například cenné papíry.

Zboží může být buď ve tvaru finálního výrobku, který slouží k přímé spotřebě, nebo ve tvaru meziprojektu, který je použit k výrobě dalších statků. To, do jaké skupiny se zboží řadí, závisí na účelu jeho nákupu (Štěrbová, 2013, s. 13).

Služby jsou na rozdíl od zboží nehmotné, při jejich zakoupení zákazník, nebo odběratel ničeho nenabývá, ale je mu pouze poskytnuta služba. Služby tedy slouží k uspokojení potřeb zákazníka a jsou výsledkem výrobního procesu (Štěrbová, 2013, s. 13). Specifické vlastnosti pro služby jsou dle Štěrbové: nehmotnost, nedělitelnost, nepřenositelnost, heterogenita a netrvanlivost.

Při práci s termínem obchod je možné narazit na dvě hlavní pojetí obchodu, a to funkční pojetí obchodu, které popisuje obchod jako směnu buď přímou (barter), tedy zboží nebo službu výměnou za jiné, nám nedostupné zboží či službu, anebo pomocí ekvivalentů, poté mluvíme o peněžní směně. Obchod má v tomto pojetí řadu funkcí, především zajišťuje efektivní fungování tržní ekonomiky (Štěrbová, 2013, s. 13).

Institucionální pojetí definuje obchod jako množství firem a útvarů, které realizují obchodní operace. Tyto obchodní subjekty představují spojnicí mezi výrobou a spotřebou na mezistupních i na finálních stupních ve zpracování výrobků. Obchodníci zde hrají roli jakéhosi zprostředkovatele mezi výrobcem a spotřebitelem (Štěrbová, 2013, s. 13).



Kombinací obou výše zmíněných pojetí obchodu vzniká národohospodářské pojetí obchodu. Obchod jako takový si můžeme rozčlenit do jednotlivých kategorií mnoha způsoby. Ať už podle komodit, se kterými je obchodováno, nebo podle území, na kterém se obchod odehrává. Dále například podle typu obchodní činnosti, sídla obchodních společností, druhu a stupně zpracování obchodovaných zboží a služeb atd. (Štěrbová, 2013, s. 13).

Dle Fojtíkové (2009, s. 1) rozlišujeme obchod na maloobchod, velkoobchod a zahraniční obchod.

### **2.1.1 Zahraniční obchod**

Zahraniční (také mezinárodní) obchod představuje vývoz a dovoz zboží a služeb přes hranice státu. Spojuje tím národní hospodářství země se světovou ekonomikou a napomáhá plnit důležité funkce v procesu rozvoje výrobních sil a mezinárodních vztahů (Fojtíková, 2009, s. 1). Mezinárodní obchod umožňuje zemi spotřebovat více statků, než kdyby byly její hranice uzavřené produktům z jiných zemí. Jak se země stále více otevírají obchodu, může se světová ekonomika přibližovat své křivce produkčních možností. Důvodů pro zahraniční obchod můžeme uvést několik, mezi nejdůležitější patří odlišnost výrobních podmínek, rozdíly ve spotřebitelském vkusu a klesající náklady na výrobu, kterých je dosahováno při rostoucí velikosti trhu a tím pádem i rostoucí produkci (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899). Zahraniční obchod se zbožím a službami vypovídá o vývozní a dovozní výkonnosti daného státu, tedy i o obchodní bilanci zahraničního obchodu (CZSO, 2021).

Termín *zahraniční obchod* byl poprvé formován v druhé polovině 18. století skotským filozofem Adamem Smithem (Svatoš, 2009, s. 17). Mezinárodní obchod jako takový probíhal ale už mnohem dříve. Jedna z prvních zmínek o mezinárodním obchodu pochází z knížky *Milion* od Marca Pola a popisuje dovoz hedvábí z Asie do Evropy po takzvaných hedvábných stezkách (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 299).

### **2.1.2 Merkantilismus a angličtí klasikové**

Velmi silnou váhu zahraničnímu obchodu přikládali merkantilisté. Ti věřili, že právě zahraniční obchod je nástroj, který získává státu bohatství (Holman, 2005, s. 15). Věřili, že čím více zboží a služeb prodají ostatním národům a tím je připraví o jejich zlato, tím bude jejich stát bohatší. Merkantilisté pracovali s tzv. „nulový součet“, kdy světové bohatství bylo podle nich dané a národy se o něj pouze přetahují (Svatoš, 2009, 17). Politika státu byla tedy silně proexportně zaměřená a import cizího zboží, kromě základních surovin, způsoboval snížení zásob zlata a peněz. Obchod, který se uskutečňoval uvnitř země, nebyl považován za obchod, ale pouze za přesun bohatství mezi lidmi. Ostatním výhodám zahraničního obchodování, jako je například dělba práce, nepřikládali žádnou váhu (Fojtíková, 2009, s. 14).

Merkantilistický pohled později vystřídal období anglických klasiků (Smith, Ricardo, Mill), kteří ve svých dílech nahradili teorii „nulového součtu“, teorií „pozitivního součtu“, která přináší názor, že mezinárodní obchod zvětšuje národní bohatství všech zúčastněných národů a mimo to s sebou přináší i výhody z dělby práce mezi národy (Svatoš, 2009, s. 17). Během této doby byly formulovány i teorie absolutních výhod (Smith) a komparativních výhod (Ricardo), které přináší dva různé pohledy na mezinárodní obchod.

### **2.1.3 Absolutní a komparativní výhody**

Země dosahuje absolutní výhody tehdy, když dokáže vyrobit určitý výrobek s absolutně nižšími náklady než země ostatní (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 267). Tyto výrobky vyváží do ostatních zemí, ze kterých naopak dováží produkty, které dokážou vyrobit nejlevněji (Kalínská, 2010, s. 49). Absolutní výhoda znamená, že je stát či firma v něčem lepší než jiné firmy, státy. Teorii absolutních výhod brzy překonala složitější teorie výhod komparativních. Zásada komparativních výhod tvrdí, že každá země se specializuje na výrobu a vývoz těch statků, které může vyrábět s relativně nižšími náklady, naopak každá země dováží ty statky, které vyrábí s relativně vyššími náklady (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 902).

Komparativní výhoda na rozdíl od absolutní umožňuje zapojit se do obchodu i zemím, které nemají oproti ostatním vůbec žádnou absolutní výhodu. Teorii komparativní výhody objasnil David Ricardo a vybudoval díky ní pevné základy mezinárodního obchodu. S mezinárodním obchodem je silně spjatý pojem „protekcionalismus“, tedy jakási obrana domácí ekonomiky před negativními vlivy přicházejícími z okolního ekonomického prostředí (Kalínská, 2010, s. 53).

## **2.2 Protekcionalismus**

Protekcionalismus je nástroj, který omezováním a regulací zahraničního trhu chrání slabá domácí odvětví, která by jinak nemohla prosadit své produkty proti levnější konkurenci z dovozu (Jurečka, Nordhaus, 2017, s. 274). Protekcionalismus a jeho opatření jdou proti hlavní myšlence komparativní výhody mezinárodního obchodu, která těží z otevřených hranic a maximální dělby práce mezi státy. Jeho základní myšlenka vychází z merkantilismu. Jedním z největších problémů protekcionalismu je fakt, že se obchod

uskutečňuje mezi různými zeměmi, a proto vznikají někdy závažné politické problémy týkající se diskriminace (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899).

### **2.2.1 Tarifní protekcionistická opatření – clo**

Clo je povinná dávka odváděná do veřejného rozpočtu, vybíraná v přímé souvislosti od osob, které dováží, nebo vyváží zboží do zahraničí, nebo od osob, pro které je zboží vyváženo nebo dováženo (Kárník, 2012, s. 38). Clo má tendenci zvýšit cenu, snížit spotřebované množství a zvýšit domácí výrobu (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 923). Holman (2016, s. 120) ve své knize popisuje tři hlavní mýty, které slouží jako odůvodnění pro zavádění cla.

Mýtus ochrany domácích pracovních míst spočívá v tom, že zahraniční výrobci, kteří dováží do země výrobky a prodávají je zde levněji, než jak je dokáže země vyrobit, poškozují domácí ekonomiku a připravují domácí výrobce o místa. Je proto nutné uvalit na import zahraničního zboží clo, aby se cena vyrovnala ceně domácích produktů. Zavedení cla zde funguje jako rychlé řešení, které v krátkém období vyřeší ztrátu pracovních míst, ale dlouhodobě se projeví jako méně výhodné. Levnější zahraniční zboží může pomoci vytvořit nová pracovní místa a formovat nová odvětví.

Mýtus rovné konkurence popisuje situaci, kdy země, se kterou naše země provádí vzájemně výhodný obchod, zavede na námi vyvážené produkty clo. V domnění, že druhá země vydělává na produktech více, než se vydělává na jejich, zavede se také clo. Tímto se poškozují hlavně naše země. Sice se opět zvýhodní domácí podnikatele, ale pro spotřebitele se produkt celkově zdraží, čímž se vyvolá pokles zájmu.

Mýtus mladého odvětví pojednává o teorii, kdy se zavedením prohibitivních cel, nebo kompletním uzavřením hranic snaží stát ochránit nově se rozvíjející odvětví, které je už v ostatních zemích plně rozvinuté, aby mu dal šanci dostat se na úroveň zahraniční kvality. Takto rozvíjený průmysl málo kdy dosáhne zahraničních kvalit, protože je omezen pouze na domácí trh.

Dle Samuelsona (1991, s. 924) vytváří cla ekonomickou neefektivnost. Uvalení cel na zahraniční výrobky způsobuje, že ekonomické ztráty spotřebitelů převyšují příjem získaný vládou a dodatečné zisky vydělané výrobci.

## **2.2.2 Netarifní protekcionistická opatření – kvóty**

Kvóty existují v podobě vládních licencí na dovoz daného množství nebo hodnoty určité komodity. Zavedení kvóty snižuje množství dovozu, ale současně i zvyšuje cenu (Kalínská, 2010, s. 61).

## **2.3 Úloha zahraničního obchodu**

Každý stát má rozdílné zásoby nerostných surovin, jiné klimatické podnebí, geografickou polohu atd. Mezinárodní obchod umožňuje státům nakupovat a dovážet suroviny, výrobky a služby, které se na území státu nevyskytují, a zároveň umožňuje dovoz výrobků, jejichž výroba by pro stát byla nákladnější než jejich dovoz. Jedním z ukazatelů, pomocí kterého se dá měřit míra zahraničního obchodu daného státu, je podíl vývozu nebo dovozu na jeho HNP (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 899).

Kromě toho, že zahraniční obchod přispívá k upevňování a budování vztahů zemí, mezi kterými obchod probíhá, snižuje také riziko konfliktu. Dalším pozitivem, které přináší zahraniční obchod, je růst vzdělanosti. Aby byla země schopná uspět v mezinárodním obchodu, musí se držet nejnovějších trendů v poli techniky, průmyslu atd., k čemuž je potřeba nutná míra vzdělanosti. Svatoš (2009, s. 21) uvádí tři hlavní body, kterými se hodnotí význam zahraničního obchodu: Efektivnost, proporcionalita a Demonstrativní efekt.

### **2.3.1 Efektivnost**

Pro každou zemi je nejvýhodnější zaměřit se na produkci výrobků, pro které má větší předpoklady a pro jejichž výrobu vynaloží menší úsilí. Měla by maximálně těžit z výhod, které jí přináší např. její geografická poloha, klimatické podmínky, nebo zásoby nerostných surovin. Čím je země a tím i její ekonomika menší, tím větší váhu by měla přikládat exportu zboží a udržení konkurenceschopnosti na zahraničních trzích (Svatoš, 2009, s. 21).

### **2.3.2 Proporcionalita**

Proporcionalitou se rozumí míra schopnosti státu být soběstačný. Existuje pouze pár zemí, které nejsou závislé na importu komodit a dokážou pokrýt poptávku vlastní domácí průmyslové výroby (Svatoš, 2009, s. 21).

### **2.3.3 Demonstrativní efekt**

Hodnota a kvalita exportu demonstruje ekonomický a technologický rozvoj dané země. Import zboží řeší nejen nedostatek určitého zboží a řešení problému proporcionality, ale také zlepšuje ekonomický růst země, ze které je zboží importováno. Země si takto pomáhají a přispívají tak k mezinárodnímu růstu ekonomiky, vývoji technologie a podobně (Svatoš, 2009, s. 21).

## **2.4 Nástroje zahraničního obchodu**

### **2.4.1 Vývoz (export)**

Vývoz zobrazuje objem zboží, produktů či služeb, který je stát schopen vyprodukovat a vyexportovat. Velikost vývozu je ovlivněna poptávkou státu, se kterými stát obchoduje. Čistý vývoz je hodnota celkového vývozu snižená o hodnotu dovozu.

Čistý vývoz sledujeme při výpočtu HDP. Vývoz je silně ovlivňován důchodem a produktem importujících zemí, relativními cenami a měnovými kurzy (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 151).

### **2.4.2 Přímý vývoz**

Při přímém vývozu jsou odběratel a dodavatel v přímé spojení, není mezi nimi žádný překupník či firma, zprostředkovávající obchod. Přímý vývoz znamená pro dodavatele větší investiční náklady, ale také vyšší potenciální návratnost. Přímý vývoz může být realizován například pomocí obchodního oddělení, které se postará o vývoz komodit do zahraničí, či založením zahraniční pobočky, která může sloužit jako tzv. showroom a poskytuje přímý kontakt se zahraničním trhem. Dále může firma vyslat prodejce do zahraničí, nebo může využít zahraničních distributorů (Kotler, Keller, 2007, s. 280).

Výhodou přímého vývozu je absolutní kontrola nad výrobkem, cenami a možnost realizace vlastní marketingové strategie na mezinárodních trzích. Přímé obchodní vztahy také obvykle působí pozitivně na obchodní vztahy a zvyšují loajalitu zákazníků (Machková, 2009, s. 21).

### **2.4.3 Nepřímý vývoz**

Nepřímý vývoz je vhodnější pro začínající firmy a je uskutečňován prostřednictvím nezávislých marketingových zprostředkovatelů, tedy domácích exportérů nebo vývozních

zástupců. Ti přináší do vztahu kontakty a know-how zahraničního trhu. Nepřímý vývoz je také méně rizikový a bez počátečních investic. (Kotler, Keller, 2007, s. 280) Umožňuje vyvážet zboží na trhy, na které by byl přímý vývoz příliš nákladný. Při nepřímém vývozu zboží se ztrácí kontakt se zákazníkem a je obtížnější kontrolovat distribuci a cenu vyváženého zboží. (Machková, 2010, 15)

#### **2.4.4 Dovoz (import)**

Dovoz je opakem vývozu, jedná se o zahraniční dovážené zboží, služby, či produkty, které stát není schopen vyprodukovat na vlastním území, nebo by jejich produkce byla nákladnější než jejich import. Dovoz je významně ovlivněn domácím důchodem a produktem a poměrem domácích cen k cenám zahraničním (Samuelson, Nordhaus, 1991, s. 150). Dalším faktorem, který může ovlivnit dovoz, jsou aktuální tržní trendy.

Pokud se diskutuje o exportu a importu hmotného zboží, můžeme hovořit o obchodní bilanci. Ta může být buď kladná, nebo záporná, záleží, zdali je export silnější než import, či naopak. Exportu a importu služeb, tedy nehmotných věcí, říkáme tzv. „neviditelný vývoz a dovoz“. Termínem čistý vývoz označujeme celkovou bilanci zboží a služeb (Holman, 2016, s. 582).

#### **2.4.5 Další způsoby mezinárodního obchodování**

##### **2.4.5.1 Licencování**

Licencování může být jednoduchá možnost pro výrobce, jak vstoupit do vod mezinárodního marketingu (Kotler, Keller, 2007, s. 280). Poskytovatel této licence vydá za určitý smluvní poplatek povolení pro určitou zahraniční společnost používat její know-how, privátní značku či obchodní tajemství (Kotler, Keller, 2007, s. 714). Tímto si kupující strana získá snadný přístup na trh pod jménem již známé a fungující značky. Riziko pro poskytovatele licence přináší fakt, že po skončení platnosti licence může společnost s načerpanými zkušenostmi založit vlastní značku a vytvořit tak konkurenci (tamtéž).

##### **2.4.5.2 Joint ventures**

Spojení dvou subjektů za účelem prodeje nebo vývoje specifických produktů. Je předpokládáno založení nové, samostatné organizační a finanční struktury, která přesně

vymezuje podíly všech zúčastněných firem. Joint ventures se zakládají na předem určenou dobu a všechny zúčastněné podniky pokračují v běžné činnosti (Odcházal, 2007, s. 201). Joint venturing může být výhodný pro firmu, která má výrobní sílu a kapitál, ale neorientuje se na zahraničím trhu. Spojením s lokální firmou, která má přehled o domácím trhu, vytváří silnou dvojici.

#### 2.4.5.3 Reexport

Dle Machkové (2010, s. 219) můžeme reexport definovat jako opětovný vývoz dovezeného zboží. Jedná se tedy o situaci, kdy je zboží do země importováno, v této zemi je přebaleno a je následně exportováno do dalších zemí. Machková dále uvádí, že motivací pro tyto reexporty může být například existence cenových rozdílů na různých trzích.

Reexportéři si uchovávají svou pozici mnohdy pro dokonalejší znalost trhu. Při reexportu mění zboží vlastníka, tedy po importu do země, ze které se následně zboží exportuje, dochází ke změně majitele a zboží se započítává do exportních statistik prostřední země (tamtéž).

## 2.5 Zahraniční obchod ČR

Česká republika je velmi závislá na zahraničně obchodních aktivitách. Pokud srovnáme vývoj HDP s vývojem hodnoty a objemu zahraničně obchodních toků, zjistíme, že zde existuje velmi výrazná korelace. Realizované české zahraničně obchodní toky v současné době převyšují hodnotu českého HDP, a to z České republiky dělá jednu z nejvíce zahraničím obchodu otevřených zemí jak v Evropě, tak i na světě (Svatoš, 2018, s. 138).

### 2.5.1 Zahraniční obchod se zbožím

Po vstupu České republiky do Evropské unie bylo potřeba rozlišit různé způsoby zaznamenávání dovozu a vývozu zboží. Původní metoda, pohyb zboží přes hranice, po vstupu do EU nebyla již tak přesná. Otevřením hranic přibýlo případů, kdy nerezidenti vyvážejí zboží přes české hranice, ale obchod s ním se uskutečňuje až za hranicemi. Zahraniční obchod se zbožím lze sledovat pomocí dvou způsobů (CZSO, 2021).



### 2.5.1.1 Pohyb zboží přes hranice

Prvním způsobem je zmiňovaná metoda pohybu zboží přes hranice. Veškeré zboží, které přejde přes hranice ve směru z České republiky ven, je považováno za vyvezené, bez ohledu na to, zda bylo zboží vyvezeno rezidentem, či nerezidentem. To stejné platí u zboží dovezeného. Údaje pohybu zboží bez ohledu na změnu vlastnictví jsou mezinárodně srovnatelné a mohou sloužit jako jeden z ukazatelů pro vývoj hodnoty obchodu (CZSO, 2021).

Pohyb zboží se sleduje pomocí dvou systémů. Pro pohyb zboží mezi členskými státy Evropské unie je používán systém Intrastat. Sleduje se pohyb veškerého zboží bez ohledu na jeho původ. Pro pohyb zboží se státy, které nejsou členy Evropské unie je používán systém Extrastat, který je založen na získávání údajů z celních prohlášení (tamtéž).

### 2.5.1.2 Zahraniční obchod se zbožím

Metoda zahraničního obchodu se zbožím již sleduje, zdali během obchodu došlo ke změně vlastnictví mezi rezidenty a nerezidenty. Díky tomu vypovídá o obchodní bilanci zahraničního obchodu české ekonomiky lépe než statistika pohybu zboží přes hranice (CZSO, 2021). Pro Českou republiku začala po vstupu do EU platit společná pravidla v oblasti DPH. Registrovat jako plátcí DPH se tedy musely i subjekty, které nepochází, nebo nesídlí v ČR, ale poskytují zdanitelná plnění k DPH (tamtéž). Díky tomu může být pohyb zboží lépe sledován. Metoda zahraničního obchodu se zbožím byla vytvořena kvůli dvěma typům transakcí.

Pro transakce, při kterých je zboží při vývozu přes hranice již ve vlastnictví nerezidenta. Na hranicích tak nemusí být udávána skutečná hodnota, za kterou bylo zboží prodáno, například za účelem menšího cla. Také tím může být ovlivněna statistika hodnoty vyvezeného zboží (tamtéž).

Druhý typ transakce je již zmiňovaný přesun zboží nerezidenty ze skladišť v České republice do zahraničních skladišť. Tyto transakce pak souvisí pouze s vývozem služeb a v hodnotě poskytnutých služeb (skladování, balení) jsou zaznamenány na běžném účtu platební bilance a na účtu zboží a služeb v národních účtech (tamtéž).

## 2.5.2 Zahraniční obchod se službami

Obchod se službami do zahraničí je nejrychleji rostoucí odvětví mezinárodního obchodu a v roce 2017 tvořil až 25% celkového světového obchodu. Dopravní, finanční a komunikační služby jsou navíc napojené na obchod se zbožím a jsou tak důležité pro rozvoj mezinárodního obchodu. Obzvláště rychle se rozvíjejícím odvětvím jsou informační a komunikační technologie a obchodní služby (MPO, 2017). V České republice jsou ale nejčastěji vyvážené služby spojené s cestovním ruchem, dále dopravní služby a ostatní podnikatelské služby. Většina vyvážených služeb směřuje do států Evropské unie, dále do USA, Ruska a Švýcarska (CNB, 2020).

## 2.6 Komoditní struktura

Komoditní struktura je struktura produktů, které stát nabízí na mezinárodním trhu, jak bylo zmíněno v kapitole o absolutních a komparativních výhodách. K tomu, aby se stát mohl co nejefektivněji zapojit do mezinárodního obchodu, je potřeba aby využíval svých komparativních výhod. Aby zahraniční obchod dobře fungoval, je důležité, aby mezi sebou státy co nejvíce spolupracovaly.

Česká republika má poměrně úzkou komoditní koncentraci zejména v případě exportu zboží (Svatoš, 2010, s. 141).

Dle ČSÚ (2020) je komoditní struktura zahraničního obchodu rozdělena do kategorií podle tříd SITC a teritoriálního hlediska následujícím způsobem:

- 0 Potraviny a živá zvířata
- 1 Nápoje a tabák
- 2 Suroviny nepoživatelné, s výjimkou paliv
- 3 Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály
- 4 Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky
- 5 Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené
- 6 Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu
- 7 Stroje a dopravní prostředky
- 8 Průmyslové spotřební zboží
- 9 Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné

## 2.7 Teritoriální struktura

Teritoriální struktura představuje rozložení států, se kterými země obchoduje. Je přínosnější, když stát realizuje obchod s více zahraničními státy najednou, aby nebyl závislý na ekonomické síle jednoho či dvou hlavních odběratelů exportovaného zboží. Hlavní podíl na většině realizovaných obchodů České republiky mají vyspělé tržní ekonomiky, tedy Evropa, Asie a Severní Amerika (Svatoš, 2010, s. 103).

Pokud se obrátí pozornost na teritoriální strukturu České republiky, tak se zjistí, že hlavním obchodním partnerem České republiky je Německo. Negativní vývoj ekonomiky Německa by měl velký dopad i na ekonomiku České republiky (Svatoš, 2010, s. 103). Země, se kterými Česká republika uskutečňuje zahraniční obchod, jsou rozděleny dle MPO (2019) do deseti skupin:

1. Státy s vyspělou tržní ekonomikou
2. Státy EU
3. Státy ESVO
4. Ostatní státy s vyspělou tržní ekonomikou
5. Rozvojové země
6. Státy s tranzitivní ekonomikou
7. Společenství nezávislých států
8. Ostatní
9. Nespecifikováno
10. Země OECD

## 3 Platební bilance

Platební bilance komparuje platby odváděné do zahraničí a platby přicházející ze zahraničí. Platební bilance vychází z teritoriálního principu a zachycuje platební transakce naší ekonomiky se zahraničím v daném roce. Zahraniční platby jsou platby osob se sídlem v zahraničí osobám majícím sídlo v ČR. Opakem jsou platby do zahraničí (Holman, 2016, s. 576).

Platební bilanci je dělená do dvou struktur, horizontální a vertikální. V horizontální struktuře musí jít platební bilance vždy do nuly, tedy musí být účetně vyrovnaná, stejně jako je tomu u podvojného účetnictví. Nepochybují se aktiva a pasiva, nýbrž běžný účet,

finanční účet a změna devizových rezerv. Vertikální struktura pracuje s kreditními a debetními položkami (Neumann, Žamberský, Jiránková, 2010, s. 94).

### **3.1 Horizontální struktura**

#### **3.1.1 Běžný účet**

Skládá se ze třech hlavních položek:

- Obchodní bilance
- Bilance výnosů
- Bilance převodů

##### **Obchodní bilance**

Tou hlavní je položka plateb za vývoz a dovoz produktů a služeb za vymezené období, někdy nazývána obchodní bilancí (Neumann, Žamberský, Jiránková, 2010, s. 95).

##### **Bilance výnosů**

Další položkou je bilance výnosů, která zachycuje pohyb domácích důchodů do zahraničí a pohyb zahraničních důchodů uvnitř státu, tedy mzdy, zisky a úroky. Někdy také nazývána jako bilance důchodů (tamtéž).

##### **Bilance převodů**

Poslední položkou je bilance jednostranných převodů, řadíme sem dědictví, dary a podobně. Pokud nastane situace, kdy se běžný účet dostane do negativních hodnot, převažuje tedy export zboží a služeb nad jejich importem, dostává se do takzvaného schodku. Tento schodek musí být vybalancován přebytkem z finančního účtu. Může nastat i přesný opak, kdy se do záporných hodnot dostane účet finanční (tamtéž).

#### **3.1.2 Finanční účet**

Platební bilanci finančního účtu tvoří dovoz a vývoz kapitálu (Holman, 2016, s. 576). Finanční účet můžeme, stejně jako běžný účet, rozdělit do několika kategorií podle toho, s jakým typem kapitálu a mezi kým je obchodováno. Finanční účet závisí na rozdílu úrokové míry u nás a v zahraničí. Čím větší bude tento rozdíl, tím více budou investoři ukládat na korunové vklady a dojde k přílivu zahraničního kapitálu. Vlivem toho bude růst přebytek na finančním účtu (Holman, 2016, s. 582). Finanční účet lze rozdělit do několika kategorií:

- Přímé investice
- Portfoliové investice
- Finanční deriváty
- Ostatní investice

### **Přímé investice**

Zobrazují nákup zahraničního kapitálu českými subjekty a českého kapitálu subjekty zahraničními. Jedná se o investici, kde investor vlastní 10 a více procent základního kapitálu společnosti (Štrach, 2009, s. 106).

### **Portfoliové investice**

Portfoliové investice označují investice do zahraničních akcií či dluhopisů. Investor nemá v zahraničních společnostech na základě těchto investic žádné řídicí pravomoci (Nývltová, Řežňáková, 2007, s. 51).

### **Finanční deriváty**

Finanční deriváty jsou odvozeny od cenných papírů, komodit, měn nebo sazeb, od nichž je odvozena jejich hodnota (Tyl, Syrový, 2011, s. 111). Řadíme sem futures, opce a swapy.

### **Ostatní investice**

Do ostatních investic se řadí hlavně poskytování úvěrů zahraničním subjektům, nebo ukládání peněz v zahraničních bankách a naopak.

#### **3.1.3 Změna devizových rezerv**

Devizové rezervy jsou čerpány, pokud se po vyrovnání platebního a finančního účtu platební bilance stále nachází ve schodku. Devizové rezervy se navyšují, pokud se platební bilance po dorovnání účtů nachází v přebytku. Do devizových rezerv patří likvidní aktiva České národní banky ve směnitelných měnách. Mezi tato aktiva patří například monetární zlato, nebo vklady, cenné papíry a valuty (Hrbková, 2015, s. 89).

## **3.2 Vertikální struktura**

Princip vertikální struktury je takový, že dělí položky platební bilance do dvou hlavních skupin, a to na položky kreditní a debetní. Na kreditní stranu patří položky, které zvyšují množství peněz v ekonomice, nazývají se devizovou nabídkou. Na straně debetní

jsou položky, které zapříčiňují odliv peněz, ty nazýváme devizovou poptávkou (Černohorský, Teplý, 2011, s. 170).

### **3.2.1 Kreditní položky**

Mezi kreditní položky řadíme export služeb a zboží, import důchodů, transferů a kapitálu a dále snížení devizových rezerv (tamtéž).

### **3.2.2 Debetní položky**

Do položek debetních patří import služeb a zboží, export důchodu, transferů a kapitálu a dále zvýšení devizových rezerv (tamtéž).

## **4 Automobilový průmysl v ČR**

Automobilový průmysl není pouze o výrobě a distribuci automobilových vozů, do tohoto odvětví řadíme vše, co se k automobilovému průmyslu váže. Je to tedy vývoj, výroba, marketing a prodej všech motorových vozidel, nejen automobilů. Řadí se sem tedy i nákladní automobily, autobusy, motocykly a veškeré součástky a náhradní díly pro ně (Čížinská, Marinič, 2010, s. 196). V České republice jsou tři hlavní výrobci osobních automobilů, Škoda Auto, Hyundai a TPCA, ve kterém se vyrábí vozy značky Toyota, Peugeot a Citroen. Mezi nejvýznamnější společnosti zaměřené na výrobu nákladních automobilů a autobusů patří Tatra, Avia a Iveco.

Automobilový průmysl patří v České republice k tradičním odvětvím a je považován za tahouna české ekonomiky. Český automobilový průmysl je silně exportně zaměřený (Oneindustry, 2019). V roce 2019 bylo vyvezeno 92 % veškeré produkce osobních automobilů. To stejné platí i u nákladních vozidel a autobusů, kdy bylo vyvezeno necelých 83% veškeré produkce. To, že automobilový průmysl je pro Českou republiku velmi důležitý, se ukazuje i na ekonomických ukazatelích (AutoSAP, 2020). Dle dat uvedených sdružením AutoSAP (2020) je v automobilovém průmyslu zaměstnáváno přes 130 tisíc lidí. Produkce firem tvoří 9% HDP a až 21% veškerého vývozu je tvořen výrobky z automobilového průmyslu (tamtéž).

Automobilový průmysl nepůsobí kladně pouze na ekonomické ukazatele České republiky, ale snaží se zlepšovat i úroveň vzdělání. Například Mladoboleslavská automobilka Škoda Auto provozuje první firemní vysokou školu (Čížinská, Marinič, 2010, s. 196).

## **4.1 Nejvýznamnější firmy automobilového průmyslu ČR**

### **4.1.1 Škoda Auto a.s.**

Historie společnosti Škoda Auto sahá až do roku 1895, kdy se Václav Klement spojil s cyklistickým mechanikem Václavem Laurinem kvůli opravě silničního kola a založili firmu L&K. V roce 1924 se společnost L&K sloučila se strojírenským gigantom Škoda z Plzně a vznikla tak nová automobilová společnost. Nejzásadnějším milníkem v historii Škoda Auto bylo ale zařazení společnosti do koncernu Volkswagen AG v roce 1991 (Škoda, 2020).

#### **4.1.1.1 Údaje za rok 2019**

Škoda Auto se v České republice aktuálně dělí na tři závody, ve kterých dohromady pracuje přes 34 000 zaměstnanců. Oproti roku 2015 je to o deset tisíc více a Škoda Auto tak potvrzuje svojí pozici jednoho z největších zaměstnavatelů v České republice. Hlavní závod je v Mladé Boleslavi, kde se vyrábí automobily Fabia, Scala, Octavia, Karoq a Kamiq. Pobočné závody jsou v Kvasinách a ve Vrchlabí. Další závody se nachází v Indii, Číně, Rusku, v Německu a na Slovensku (VZ-Škoda Auto a.s., 2020). Ve zmíněných závodech bylo v roce 2019 vyrobeno 907 942 kusů automobilů a Škoda Auto je tak největší výrobce osobních automobilů v České republice (AutoSAP, 2020). Provozní výsledek společnosti dosáhl v roce 2019 výše 37,2 miliard Kč (VZ-Škoda Auto a.s., 2020).

### **4.1.2 TPCA Kolín**

Výrobní závod TPCA Kolín byl vybudován v roce 2005. Vznikl po uzavření smlouvy mezi společnostmi PSA Peugeot Citroen a Toyota Motor Corporation. Smlouva o spolupráci byla podepsána již v roce 2001 v Bruselu. Závod byl vybudován se záměrem na výrobu především malých kompaktních městských vozů (Toyota, 2021).

V roce 2021 došlo k přejmenování závodu TPCA na TMMCZ, tedy Toyota Motor Manufacturing Czech Republic. Stalo se tak kvůli rozdílným pohledům na budoucnost automobilky. Zatím co Toyota nadále počítá s malými městskými vozy, které mají pod kapotou spalovací motor, skupina PSA vidí budoucnost spíše v elektrifikaci. Skupina PSA se navíc v blízké budoucnosti spojí s koncernem, který je specialistou na malé automobily, a to s Fiat Chrysler Automobiles, a tak nevidí ve společné spolupráci budoucnost (Auto.CZ, 2021).

#### 4.1.2.1 Následky výstavby závodu

Jednou z podmínek pro výstavbu závodu v zóně Kolín-Ovčáry bylo, že město vystaví pro zaměstnance automobilky 850 nových bytů. Na výstavbu bytů měl původně přispět stát, to se ale nestalo a Kolínu tak naskočil miliardový dluh, který bude nejspíše splácet až do roku 2025 (iDnes, 2012). Dalším negativním dopadem, který přinesla výstavba závodu, bylo zvýšení kriminality ve městě, obzvláště v oblasti nově postavených bytů (E15, 2010). Pozitivní vliv měl ale závod na míru nezaměstnanosti.

Dle údajů pro rok 2013 tvořili až 80 % zaměstnanců v TPCA lidé s bydlištěm do 50km od závodu. Přímo z Kolína bylo 29% zaměstnanců, z nedaleké Kutné Hory pak 6%. Výstavba TPCA se tedy kladně odrazila na snížení nezaměstnanosti v okrese Kolín. V roce 2003 dosahovala míra nezaměstnanosti 10,18%, v roce 2006, tedy rok po dostavení automobilky TPCA, klesla míra nezaměstnanosti na 6,93%, v roce 2007 až na 6,11% (MU Kolín, 2013).

##### 4.1.2.1.1 Údaje za rok 2019

Automobilka v roce 2019 vyrobila přes dvě stě tisíc automobilů a byla tak třetím největším výrobcem v České republice (AutoSAP, 2019). Dle účetní závěrky pro rok 2019 zaměstnávala automobilka TMMCZ 2 188 zaměstnanců a její provozní výsledek byl 357 miliónů Kč (VZ-TMMCZ, 2021).



## 5 Vlastní práce

Ve vlastní práci je nejdříve provedena analýza struktury zahraničního obchodu České republiky v letech 1993 až 2019. Období je rozděleno na dvě poloviny po třinácti letech pro lepší orientaci. Díky tomuto rozdělení lze lépe vidět vývoj analyzovaných ukazatelů a bude zajímavé sledovat, jak se zahraniční obchod během 26 let rozvíjel. Následně je detailněji analyzován automobilový průmysl a jeho vliv na zahraniční obchod. V praktické části práce je pracováno s časovými řadami, analýzou dat, komparací dat, výpočty bazického indexu, tempem růstu a analýzou trendu.

### 5.1 Období 1993–2006

První část vlastní práce se zabývá obdobím od roku 1993 do roku 2006. Pro dané období jsou charakteristické dvě zásadní změny. V roce 1993 vznikla po rozdělení Československa samostatná Česká republika. Druhým významným milníkem je rok 2004, kdy Česká republika vstupuje do Evropské unie. Znamená to otevření evropského trhu, díky kterému opadávají celní bariéry a hraniční kontroly, přesun zboží přes hranice je tak snazší. Následující kapitoly se zaměří na analýzu exportu, importu, bilance a v neposlední řadě analýzu komoditní a teritoriální struktury zahraničního obchodu.

#### 5.1.1 Vývoj exportu

Tabulka 1 sleduje období od roku 1993 do roku 2006. V roce 1993, tedy první rok samostatné České republiky, dosahovala hodnota vývozu zboží 421 miliard Kč. V roce 2006 byla hodnota již na 2 144 miliardách Kč. V prvních třinácti letech samostatného státu hodnota vývozu, až na výjimku v roce 2002, nepřestávala klesat. Dle bazického indexu se vývoz v roce 1999 dostal na dvojnásobek oproti roku 1994. Stejný trend růstu vývozu pokračoval až do roku 2006, kdy se hodnota vývozu oproti roku 1994 dle bazického indexu zvýšila o 367 %. Tento jev poukazuje na proexportně zaměřenou ekonomiku České republiky.

Největší meziroční nárůst byl dle koeficientu růstu zaznamenán v roce 2004, tedy v roce, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie. Další významné nárůsty vývozu byly zaznamenány v letech 1995 a 2000, kdy pokaždé stoupla hodnota o 23,4 %. Nejslabším rokem byl rok 2002, kdy jako v jediném roce vývoz poklesl, a to o jedno procento oproti roku 2001.

Meziroční přírůstek byl největší opět v roce 2004, kdy se hodnota vývozu navýšila o 351 miliard Kč oproti předešlému roku. Přírůstek nad 200 miliard Kč byl zaznamenán i v letech 2000 a 2006. Do záporných hodnot se v daném období dostal přírůstek pouze jednou, a to v roce 2002, kdy se vyvezlo o 13 miliard Kč méně než v roce předešlém. Slabší byly také roky 1994, 1996 a 1999, kdy se vyvezlo o 100 miliard Kč méně jak v předešlých letech.

Vývoz České republiky rostl v letech 1993–2006 průměrným meziročním tempem 13,34 %. Průměrný absolutní přírůstek byl 132,5 miliard Kč.

Tabulka 1: Vývoj exportu v letech 1993–2006

Rok	Export (mil. Kč)	Koeficient růstu v %	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
1993	421,60	-	-	-
1994	458,84	8,8 %	100,0 %	37,24
1995	566,17	23,4 %	123,4 %	107,33
1996	601,68	6,3 %	131,1 %	35,51
1997	709,26	17,9 %	154,6 %	107,58
1998	834,23	17,6 %	181,8 %	124,97
1999	908,76	8,9 %	198,1 %	74,53
2000	1 121,10	23,4 %	244,3 %	212,34
2001	1 268,15	13,1 %	276,4 %	147,05
2002	1 254,86	-1,0 %	273,5 %	-13,29
2003	1 370,93	9,2 %	398,8 %	116,07
2004	1 722,66	25,7 %	375,4 %	351,73
2005	1 868,59	8,5 %	407,2 %	145,93
2006	2 144,57	14,8 %	467,4 %	275,99
<b>Tempo růstu</b>		13,34 %		

Zdroj: ČSÚ 2019, vlastní zpracování a propočty

### 5.1.2 Vývoj importu

Protože spolu dovoz a vývoz úzce souvisí, byl jejich vývoj v letech 1993–2006 velmi podobný. V tabulce 2 lze opět sledovat vývoj dovozu, koeficient růstu, bazický index, meziroční přírůstek a tempo růstu. Hodnota dovozu v roce 1993 dosahovala částky 426 miliard Kč a v roce 2006 byla hodnota již na 2 104 miliardách Kč. V sledovaném období byl dovoz zboží, až na výjimku v roce 2002, definován rostoucím trendem. Dle bazického indexu se dostáváme na zdvojnásobení dovozu opět v roce 1999, kdy hodnota

vzrostla na 973 miliard korun. V roce 2006 jsme již na nárůstu o více jak 422 % oproti základní stanovené hodnotě v roce 1994.

Na rozdíl od vývozu, dovoz zaznamenal největší meziroční vzrůst v roce 1995, kdy koeficient růstu dosáhl 33,6 %. V tomto roce byl zaznamenán i třetí největší meziroční přírůstek, hned po letech 2004 a 2006. Koeficient růstu dosáhl vysokých hodnot i v letech 2000 (27,6 %) a 2004 (21,4 %). Pouze v roce 2002 byl zaznamenán záporný koeficient.

Co se meziročního přírůstku týče, nejvyšší byl v letech 2000, 2004 a 2006, hodnoty přírůstku se v každém zmíněném roce vyšplhaly přes částku 250 miliard korun oproti předcházejícím rokům. V záporných číslech se objevil přírůstek pouze jednou, v roce 2002, kdy byl dovoz o necelých 60 miliard menší než v předešlém roce.

Dovoz do České republiky v období 1993–2006 meziročně rostl průměrně o 13,07 %. Průměrný absolutní přírůstek byl 129 miliard Kč, tedy o tři miliardy menší, než je tomu u vývozu.

Tabulka 2: Vývoj importu v letech 1993-2006

Rok	Import (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
1993	426,08	-	-	-
1994	498,38	17,0%	100,0%	72,29
1995	665,74	33,6%	133,6%	167,36
1996	754,67	13,4%	151,4%	88,93
1997	859,71	13,9%	172,5%	105,04
1998	914,47	6,4%	183,5%	54,76
1999	973,17	6,4%	195,3%	58,70
2000	1 241,92	27,6%	249,2%	268,76
2001	1 385,56	11,6%	278,0%	143,64
2002	1 325,67	-4,3%	266,0%	-59,89
2003	1 440,72	8,7%	289,1%	115,05
2004	1 749,10	21,4%	351,0%	308,37
2005	1 829,96	4,6%	367,2%	80,87
2006	2 104,81	15,0%	422,3%	274,85
<b>Tempo růstu</b>		13,07		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování a propočty

U transformující se země je předvídatelné, že trvá několik let, než plně nastartuje svou ekonomiku. Dovoz převažoval nad vývozem až do roku 2005 a bilance České republiky byla tedy záporná. V letech 1997-1999 procházela česká ekonomika obdobím recese. Deficit vyrostl z nepatrných 4,5 miliard Kč v roce 1994 až na vysokých 153 miliard

korun v roce 1996. Období od roku 2000 do roku 2004 je známé jako období expanze. V tomto období klesala míra inflace a zároveň stoupaly reálné mzdy. Zvýšila se tedy domácí poptávka a bilance se pomalu začala dostávat do zelených čísel. V roce 2005 byl již vývoz vyšší než dovoz, a to o 38,6 miliard Kč (CZSO).

Tabulka 3: *Bilance ZO v letech 1993-2006*

Rok	Export (mil. Kč)	Import (mil. Kč)	Krytí importu exportem	Bilance (mil. Kč)
1993	421,60	426,08	98,9 %	-4,5
1994	458,84	498,38	92,1 %	-39,5
1995	566,17	665,74	85,0 %	-99,6
1996	601,68	754,67	79,7 %	-153,0
1997	709,26	859,71	82,5 %	-150,5
1998	834,23	914,47	91,2 %	-80,2
1999	908,76	973,17	93,4 %	-64,4
2000	1 121,10	1 241,92	90,3 %	-120,8
2001	1 268,15	1 385,56	91,5 %	-117,4
2002	1 254,86	1 325,67	94,7 %	-70,8
2003	1 370,93	1 440,72	95,2 %	-69,8
2004	1 722,66	1 749,10	98,5 %	-26,4
2005	1 868,59	1 829,96	102,1 %	38,6
2006	2 144,57	2 104,81	101,9 %	39,8

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3 Komoditní struktura

Pro analýzu komoditní struktury České republiky v letech 1993-2006 byl použit klasifikační systém SITC, který se dělí do deseti hlavních skupin. Každá země má jiné komparativní výhody, podle kterých se odlišuje i její struktura vyváženého a dováženého zboží. V následující kapitole bude analyzováno, jak se vyvíjela a pozměňovala komoditní struktura České republiky.

#### 5.1.3.1 Export

V tabulce 4 je znázorněn roční procentuální podíl jednotlivých komodit na celkovém vývozu České republiky. O většinu realizovaného vývozu se starají především tři hlavní třídy. Největší část vývozu byla v roce 1993 tvořena ve třídě 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu, do které se řadí například kovové výrobky nebo výrobky z kůže a pryže. Od roku 1993 do roku 1996 se podíl této třídy na celkovém vývozu držel

na prvním místě, poté ale začal pomalu klesat. Na první místo se vyhoupla třída 7 - stroje a dopravní prostředky, do které se řadí např. dopravní prostředky nebo kancelářské stroje a zařízení. Podíl třídy 7 na komoditní struktuře exponenciálně rostl a v roce 2001 činil již přes 50 % celkového vývozu. Oproti roku 1993 se podíl této třídy zvýšil o více jak 20 %, což nebylo zaznamenáno u žádné jiné třídy. Na konci sledovaného období patřilo přes 53 % zboží vyvezeného za naše hranice právě do této skupiny. Třetí třídou, která se nejvýznamněji podílela na vývozu zboží, byla třída číslo 8 – průmyslové spotřební zboží, do které patří například nábytek či obuv. Tato třída si ve sledovaných třinácti letech stále držela procentuální podíl někde mezi 11–15 %.

U ostatních skupin je možné pozorovat spíše klesající trend. Nízká komoditní diverzita, kdy je většina vyváženého zboží koncentrována především do tří skupin, potvrzuje stanovisko uvedené v teoretické části práce a mohlo by znamenat hrozbu pro proexportně orientovanou ekonomiku státu v případě, že by byl vývoz jedné ze tří tříd, obzvláště třídy 7 omezen. V příloze připojen graf zobrazující vývoj zbožové struktury vývozu v letech 1993-2006.

Tabulka 4: Komoditní struktura vývozu, období 1993–2006

SITC	Název třídy	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0	Potraviny a živá zvířata	6,0%	4,7%	4,9%	4,0%	3,7%	3,4%	2,9%	2,9%	2,7%	2,5%	2,7%	2,8%	3,3%	2,9%
1	Nápoje a tabák	1,1%	1,0%	0,8%	1,0%	1,3%	1,1%	0,9%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	5,7%	6,1%	5,2%	4,8%	4,1%	3,5%	3,8%	3,5%	3,0%	2,8%	2,8%	2,7%	2,5%	2,6%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	5,5%	5,0%	4,3%	4,5%	3,8%	3,2%	2,9%	3,1%	3,0%	2,9%	2,9%	2,9%	3,1%	2,9%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	8,9%	9,2%	9,3%	9,0%	9,0%	7,9%	7,4%	7,1%	6,5%	6,0%	5,9%	6,0%	6,4%	6,1%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	29,9%	30,5%	32,3%	28,6%	27,2%	26,9%	26,0%	25,4%	24,4%	23,4%	23,1%	22,6%	21,7%	20,8%
7	Stroje a dopravní prostředky	29,1%	28,5%	30,3%	32,8%	37,2%	40,6%	42,4%	44,5%	47,3%	49,6%	50,1%	50,9%	50,8%	53,2%
8	Průmyslové spotřební zboží	13,5%	14,6%	12,7%	15,0%	13,4%	13,0%	13,5%	12,5%	12,2%	11,9%	11,8%	11,5%	11,5%	11,0%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.2 Koeficient růstu exportu

Aby byla vidět v průběhu let změna oproti minulému roku, byl pro jednotlivé roky spočítán koeficient růstu a poté byly vyselektovány ty roky, kdy byla zaznamenána nejvyšší meziroční změna. V tabulce 5 jsou vyobrazeny roky 1995, 1997, 1998, 2000, 2004 a 2006.

Ve třídě 7 byl největší meziroční nárůst zaznamenán v roce 1997, kdy se hodnota navýšila o 34 % oproti předešlému roku. V tom stejném roce dosáhla třída 1 – nápoje a tabák, vysokého meziročního růstu 48,4 %. Jedná se o vůbec nejvyšší meziroční růst napříč všemi třídami. V tabulce je také vypočítáno tempo růstu pro jednotlivé třídy. Nejvyšší tempo růstu bylo předvídatelné u skupiny 7, kdy meziročně rostlo množství vyvezeného zboží v průměru o 28,3 %. To je skoro o 10 % více než třída 6, kde hodnota vyvezeného zboží rostla meziročně v průměru o 18,5 %. Dobrých hodnot dosáhla také třída 5, která meziročně v průměru rostla o 16,7 %. Všechny třídy, kromě třídy číslo 9, zaznamenaly průměrný kladný meziroční nárůst.

Tabulka 5: Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 1993-2006

Třída/rok	1995	1997	1998	2000	2004	2006	Tempo růstu tříd
0	28,4%	9,5%	7,6%	25,5%	30,2%	1,5%	16,6%
1	2,2%	48,4%	1,1%	7,7%	8,5%	0,9%	10,4%
2	5,4%	0,3%	1,0%	15,5%	23,2%	16,5%	10,0%
3	6,5%	0,4%	0,0%	29,1%	26,6%	7,7%	11,1%
4	-30,8%	10,0%	18,2%	30,0%	0,0%	-11,1%	0,7%
5	24,8%	16,9%	3,1%	19,0%	29,0%	9,2%	16,7%
6	30,7%	12,3%	16,4%	20,4%	22,8%	9,6%	18,5%
7	31,1%	33,8%	28,4%	29,3%	27,5%	20,3%	28,3%
8	6,7%	5,1%	14,3%	14,2%	22,9%	9,4%	12,0%
9	0,0%	0,0%	25,0%	11,1%	-50,0%	40,0%	-0,5%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.3 Import

Tabulka 6 obsahuje komoditní strukturu zboží dovezeného do České republiky. Protože spolu zboží dovezené a vyvezené souvisí, bude podíl jednotlivých tříd na celkovém dovozu velmi podobný, jako tomu bylo u vývozu. Nejvíce importované komodity se rozložily opět do třech hlavních tříd, a to do třídy 6, 7 a 8. Za zmínku stojí i třída 5, která má ve všech sledovaných rocích více jak 10 % podíl na dovezeném zboží.

Nejvíce dováženou komoditou byly stroje a dopravní prostředky, tedy třída 7. V roce 1993 patřilo 38 % veškerého dovezeného zboží právě do této třídy. Meziroční nárůst nebyl u dovozu ale tak silný, jako u vývozu. Největšího podílu na dovozu dosahovala třída 7 v roce 2004 a to 42,8 %, a nejnižšího v roce 1994. V roce 2006 byl její podíl 41,4 %, což je nárůst pouze o 3 %. U třídy 6 byl zaznamenán v průběhu let výraznější nárůst na podílu dovezeného zboží. V roce 1993 do této třídy patřilo 16,6 % veškerého dovozu. Největší podíl na komoditní struktuře měla třída 6 v roce 1998, a to 21,2 %. V roce 2006 to bylo 20,4 %, a tak si tato třída udržela v průběhu let druhou příčku. Nejmenší podíl na komoditní struktuře měla opět třída 9, kdy se její podíl žádný rok nepřehoupl přes půl procenta.

Na rozdíl od komoditní struktury vývozu se nedá o žádné třídě tvrdit, že by se během let její podíl na komoditní struktuře rapidně zvýšil či snížil. Všechny třídy si v průběhu sledovaných let udržovaly skoro stejný podíl na komoditní struktuře.

Tabulka 6: Komoditní struktura dovozu, období 1993-2006

SITC	Název třídy	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0	Potraviny a živá zvířata	5,7%	6,1%	5,6%	5,7%	5,2%	5,0%	4,7%	4,0%	3,9%	4,1%	4,0%	4,1%	4,5%	4,2%
1	Nápoje a tabák	0,9%	1,1%	0,8%	0,9%	1,0%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	5,0%	4,7%	4,5%	3,7%	3,7%	4,0%	3,2%	3,2%	2,9%	2,9%	2,8%	3,0%	2,8%	2,7%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	9,5%	8,6%	7,9%	8,7%	8,7%	6,6%	6,7%	9,7%	9,1%	7,6%	7,5%	7,0%	9,2%	9,5%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	11,2%	11,9%	11,8%	11,8%	12,3%	12,3%	12,3%	11,2%	10,9%	11,2%	11,4%	11,1%	11,0%	10,4%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	16,5%	18,3%	20,2%	19,3%	19,4%	21,2%	21,1%	20,8%	20,2%	20,6%	20,1%	20,6%	20,5%	20,4%
7	Stroje a dopravní prostředky	38,1%	36,2%	37,1%	38,0%	38,4%	38,7%	39,4%	40,0%	42,2%	42,4%	42,8%	42,3%	40,3%	41,4%
8	Průmyslové spotřební zboží	12,4%	12,7%	11,8%	11,5%	11,0%	11,0%	11,5%	10,3%	10,1%	10,6%	10,6%	10,9%	10,9%	10,5%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.1.3.3.1 Koeficient růstu importu

Opět byl pro dané třídy zkoumaného období vypočítán pro všechny roky koeficient růstu, ze kterého bylo dopočítáno tempo růstu a do tabulky následně vybrány stejné roky jako u vývozu. Díky těmto propočtům můžeme vidět, která skupina měla nejvyšší průměrný meziroční nárůst.

Nejvyššího meziročního nárůstu dovážených komodit dosáhla nečekaně třída 9 – komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné. Ta v roce 2004 zaznamenala 100% nárůst oproti roku 2003. Podobně vysoké hodnoty dosáhla i třída 3, kdy množství dovezeného zboží vzrostlo v roce 2000 meziročně o 83,6 %. V těchto dvou zmiňovaných třídách došlo ale i k největším meziročním poklesům, a to o -19,2 % v roce 1998 u třídy 3, a o -15,3 % v roce 2006 u třídy 9.

Nejvyšší průměrný meziroční nárůst dováženého zboží byl zaznamenán u třídy 6, kde rostlo množství průměrným meziročním tempem 15 %. Dobrých hodnot dosahovaly i třídy 3 a 7, kde meziročně stoupalo množství dovážené komodity o více jak 13 %.

Do záporných hodnot šla stejně jako u struktury vyvezených komodit pouze třída číslo 9, všechny ostatní třídy byly v kladných hodnotách.

Tabulka 7: Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 1993-2006

SITC	1995	1997	1998	2000	2004	2006	Tempo růstu
0	21,64%	2,78%	3,38%	9,37%	26,27%	9,07%	10,6%
1	-3,64%	36,36%	-11,11%	-6,33%	42,67%	10,17%	9,5%
2	27,47%	15,41%	12,42%	27,10%	29,02%	11,48%	8,0%
3	22,14%	13,57%	-19,19%	83,61%	13,27%	19,81%	13,1%
4	25,00%	-4,55%	33,33%	4,00%	10,53%	2,78%	7,8%
5	32,32%	18,29%	6,83%	16,21%	18,49%	8,73%	12,5%
6	46,99%	14,32%	16,13%	25,80%	24,50%	14,48%	14,9%
7	37,13%	15,06%	7,27%	29,59%	20,06%	18,16%	13,8%
8	24,72%	9,07%	5,68%	14,35%	24,89%	10,75%	11,7%
9	0,00%	0,00%	33,33%	33,33%	100,00%	-15,38%	-3,7%

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

### 5.1.3.4 Bilance komoditní struktury

Bilance komoditní struktury sleduje rozdíl mezi vyvezeným a dovezeným množstvím zboží z dané třídy. Bilance komoditní struktury je pro větší přehlednost rozdělena do dvou tabulek. Nejdříve za období 1993-2006, poté za období rok před a po vstupu České republiky do Evropské unie. V tabulce 8, která sleduje celé období, je možné



si dobře povšimnout transformace vyváženého a dováženého zboží během 13 let. Zatímco u tříd 1, 2 a 3 převažovalo vyvezené zboží nad dovezeným a bilance byla tak kladná, v roce 2006 tomu bylo přesně naopak. Na druhou stranu bilance třídy 7 se dostala ze záporných čísel do kladných. Rozdíl bilance mezi roky 1993 a 2006 je opravdu markantní, a to 310 miliard Kč. Žádná jiná třída se podobnému obratu ani nepřiblížila. Třída 6 zaznamenala za 13 let propad, a to o 38 miliard.

Celková bilance je sice v roce 2006 kladná, ale zatímco v roce 1993 byla kladná bilance na pěti různých třídách, v roce 2006 je to už pouze jen na třídách třech. To poukazuje na menší diverzitu komoditní struktury, která se postupně přeorientovala do třech hlavních tříd. Kladná bilance byla v průběhu let zachována u tříd 6 a 8.

*Tabulka 8: Bilance komoditní struktury za období 1993-2006*

SITC	Název třídy	Bilance 1993 (mil. Kč)	Bilance 2006 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	1	-27	-28
1	Nápoje a tabák	0,6	-2,3	-2,9
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	3	-2,3	-5,3
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-17,2	-139	-121,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-0,4	-2,1	-1,7
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-9,9	-89,2	-79,3
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	55,6	16,8	-38,8
7	Stroje a dopravní prostředky	-39,6	271	310,6
8	Průmyslové spotřební zboží	3,9	14,4	10,5
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	-1,4	-0,4	1
	Celkem	-4,4	39,9	35,5

*Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty*

Na tabulce 9 je dobře viditelné, jaký měl vstup České republiky do EU dopad na bilanci zahraničního obchodu a přeměnu komoditní struktury. Zatímco v roce 2003 byla celková bilance záporná, v roce 2005, rok po vstupu do EU byla bilance poprvé od roku 1993 kladná. Zásahu na tom má opět především třída 7, která se během tří let vyšplhala na trojnásobek.

Tabulka 9: Bilance komoditní struktury před a po vstupu do EU.

SITC	Název třídy	Bilance 2003 (mil. Kč)	Bilance 2005 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	-20,7	-20,5	0,2
1	Nápoje a tabák	0,7	-1,2	-1,9
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	-2,6	-4,2	-1,6
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-68,4	-110,2	-41,8
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-2,8	-1,8	1
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-83,8	-82,5	1,3
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	26,6	32	5,4
7	Stroje a dopravní prostředky	70,9	212,3	141,4
8	Průmyslové spotřební zboží	8,8	15,6	6,8
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	1,4	-0,8	-2,2
	Celkem	-69,9	38,7	-

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty.

#### 5.1.4 Teritoriální struktura

Teritoriální struktura popisuje, s jakými státy je realizován zahraniční obchod. Tabulka 10 pomáhá vyobrazit, jak se v průběhu třinácti let změnila struktura států, se kterými Česká republika realizuje většinu obchodu. Dle metodiky ČSÚ bylo vybráno 7 hlavních skupin zemí. Složení jednotlivých skupin je detailněji popsáno v příloze. Státy byly rozděleny do těchto skupin stejnou metodou jako v roce 2006, pro zachování autenticity.

Pro český obchod byly nejvýznamnější země s vyspělou tržní ekonomikou. S těmito zeměmi bylo uskutečněno každý rok více jak 80 % veškerého obchodu. Z tabulky je zřejmé, že v průběhu let stouvalo množství zboží vyváženého do Evropských států, mezi lety 1993 a 2006 se jednalo o více jak 6 % nárůst. Méně se vyváželo do rozvojových zemí, jejichž podíl klesnul v roce 2004 na polovinu oproti roku 1993. To mohlo být zapříčiněno přesměrováním části exportu do států Evropské unie.

Dovoz zboží ze zemí EU na rozdíl od vývozu v průběhu let klesl o necelých 7 %. To potvrzuje stanoviska z kapitoly o komoditní struktuře o posilování samostatnosti České republiky. Snížení dovozu by mohlo souviset s posílením vlastní výroby v SITC třídě 7. U ostatních zemí kromě Evropské unie a zemí Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS totiž

podíl na dovezeném zboží v průběhu let stoupl. Nejvíce u kategorie ostatních států, kde stoupl o necelých 6 %.

Tabulka 10: Teritoriální struktura v letech 1993-2006

	1993		1999		2002		2003		2004		2005		2006	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Vyspělé tržní ekonomiky	84,8%	84,9%	92,0%	86,9%	91,4%	81,4%	92,1%	80,6%	91,6%	81,9%	90,3%	80,3%	90,2%	78,9%
Z toho země EU25	79,1%	76,6%	86,7%	77,3%	84,8%	72,2%	86,3%	71,4%	85,9%	71,8%	84,1%	71,0%	84,0%	70,0%
Ostatní vyspělé tržní ekonomiky	-	-	3,5%	7,1%	4,6%	6,6%	4,0%	6,7%	4,0%	7,9%	4,6%	7,1%	4,2%	6,8%
Rozvojové ekonomiky	6,8%	4,1%	3,3%	4,5%	3,5%	7,3%	2,9%	7,4%	3,2%	6,3%	3,6%	5,7%	3,2%	5,6%
Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS	6,4%	10,1%	4,3%	6,3%	4,6%	6,5%	4,1%	6,6%	4,7%	6,3%	5,6%	8,6%	6,1%	9,2%
Ostatní státy	2%	0,6%	0,4%	2,2%	0,4%	4,8%	0,6%	5,3%	0,5%	5,3%	0,4%	5,3%	0,5%	6,2%
Nespecifikováno	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

V tabulce 11 jsou vybrané země, které jsou v sledovaném období nejdůležitějšími zahraničními partnery České republiky. Na pomyslném prvním místě se každý rok s přehledem umístilo Německo. Podíl na vývozu a dovozu každý rok překročil 30-ti % podíl. Na druhém místě se drží Slovensko, se kterým se České republice povedlo zachovat dobré obchodní vztahy i po rozdělení Československa. Na prvních pěti pozicích se umístily sousední státy.

Zajímavý je mírný pokles dováženého zboží z Ruska, doprovázený silným nárůstem dováženého zboží z Číny, který se zešestinásobil. Silně poklesl podíl na vývozu i dovozu se Slovenskou republikou. Dovoz se snížil na polovinu. Za zmínku stojí i vývoj obchodu s Velkou Británií. Zatímco v roce 1993 z ní bylo více zboží dovezeno než vyvezeno, v roce 2006 je tomu přesně naopak.

Tabulka 11: Teritoriální struktura, výběr států.

	1993		1995		2000		2005	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Německo	29,03%	29,13%	37,00%	31,50%	40,50%	32,30%	33,60%	30,10%
Slovensko	19,73%	15,88%	14,00%	11,80%	7,70%	6,00%	8,60%	5,50%
Polsko	2,83%	2,35%	4,50%	2,70%	5,40%	3,60%	5,50%	5,00%
Rusko	4,10%	8,76%	3,00%	7,50%	1,30%	6,50%	1,80%	5,70%
Čína	1,75%	0,54%	0,40%	0,80%	0,20%	2,20%	0,40%	5,10%
VB	3,51%	3,12%	3,20%	3,79%	4,29%	4,13%	4,63%	2,45%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 5.2 Období 2007-2019

V druhém sledovaném období nedošlo k takovým zásadním změnám pro Českou republiku, jako v období prvním. Hlavní událostí, která zasáhla ekonomiku nejen České republiky, byl krach burzy ve Spojených státech amerických a následná ekonomická krize, která se naplno projevila v druhé polovině roku 2008. Další událost, která znejistila budoucí obchodní vztahy České republiky, byl výsledek referenda o vystoupení Spojeného království z Evropské unie v roce 2016.

Data za dané období jsou analyzována stejným způsobem, jako v prvním období. To umožní co možná nejpřesnější porovnání dat a bude tak nejlépe zachycen vývoj jednotlivých ukazatelů.

### 5.2.1 Vývoj exportu

V tabulce 12 je vyobrazen vývoj exportu v letech 2007-2019. Hodnota exportu byla v roce 2019 více jak 1,5x vyšší než v roce 2007. Celková hodnota exportu tedy v druhém období nadále rostla, i když ne tak dramaticky jako v období prvním. To potvrzuje i bazický index, který vykazuje v roce 2019 oproti roku 2007 celkový nárůst o 85 %, což je téměř o 300 % méně, než jak tomu bylo u porovnání let 1994 a 2006. V roce 2009 byl zaznamenán dokonce záporný bazický index, celková hodnota exportu klesla oproti roku 2007 o 13,7 %. To bylo zapříčiněno především ekonomickou krizí, ze které se export plně vzpamatoval až v roce 2011, kdy bylo vyvezeno o 16 % více, než v roce 2007.

Při zaměření se na ukazatel koeficientu růstu, bylo zjištěno, že nejhorší byl opět rok 2009, kdy se hodnota exportu meziročně propadla o 13,5 %. Pokud by se toto mělo vyjádřit v číslech, hodnota vyvezeného zboží klesla oproti roku 2008 o 335 miliard Kč. Nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2010, kdy se hodnota exportu zvýšila o 18,4 %. V tomto roce začínaly odeznívat následky ekonomické krize a mezinárodní obchod opět začínal nabírat na síle. Od daného roku až do roku 2019 nešel koeficient do záporných hodnot. Druhým nejsilnějším rokem byl rok 2014, ve kterém vzrostl export meziročně o 454 miliard Kč, to je vůbec nejvíce za obě sledovaná období.

Tempo růstu bylo 5,25 %, to již, jak víme, znamená, že hodnota exportu se meziročně zvyšovala průměrně o 5,25 %. Pokud to porovnáme s tempem růstu za minulé období, zjistíme, že tempo růstu se v druhém období zpomalilo a je o 8 % nižší. Vývoj exportu se tedy v druhém období sice výrazně zpomalil, ale nadále rostl. Průměrný

absolutní přírůstek byl 175,06 miliard Kč, to je o 43 miliard více, než jak tomu bylo u exportu v prvním sledovaném období.

Tabulka 12: Vývoj exportu v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
2007	2 479,23	-	100%	-
2008	2 473,74	-0,2%	99,8%	-5,50
2009	2 138,62	-13,5%	86,3%	-335,11
2010	2 532,80	18,4%	102,2%	394,17
2011	2 878,69	13,7%	116,1%	345,89
2012	3 072,60	6,7%	123,9%	193,91
2013	3 174,70	3,3%	128,1%	102,11
2014	3 628,83	14,3%	146,4%	454,12
2015	3 883,25	7,0%	156,6%	254,42
2016	3 974,04	2,3%	160,3%	90,79
2017	4 244,59	6,8%	171,2%	270,55
2018	4 403,85	3,8%	177,6%	159,26
2019	4 579,95	4,0%	184,7%	176,10
<b>Tempo růstu</b>		5,25%		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 5.2.2 Vývoj importu

Stejně jako tomu bylo u exportu i hodnota celkového importu nadále rostla. Nárůst hodnot byl sice pomalejší, než tomu bylo v letech 1993-2006, ale stále vykazoval dobrá čísla. V roce 2019 se hodnota importu vyšplhala na 4 118 miliard Kč, dle bazického indexu se jedná o nárůst o 84,7 % oproti roku 2007. Je to výrazně menší nárůst než u dovozu v předchozím sledovaném období. Zpomalení růstu se ale dalo očekávat, zatímco v prvním období se odehrály události, které spíše prospěly ekonomice České republiky, v období druhém tomu bylo naopak.

Již zmiňovaná ekonomická krize zasáhla i český import, který se v roce 2009 snížil oproti roku 2008 o 417 miliard Kč. Jedná se o rekordní propad za obě sledovaná období, stejně tak jako tomu bylo u exportu. Hodnota dováženého zboží byla v tomto roce o 17 % menší, než v roce 2007. Koeficient růstu zaznamenal meziroční propad o 17,3 % oproti roku 2008. Hodnota importu v roce 2009 odpovídala hodnotě v roce 2005.

V roce 2010 stoupla hodnota dovozu o 422 miliard Kč s rekordním meziročním nárůstem o 21,2 %. Dalším úspěšným rokem byl rok 2014, kdy se meziročně zvýšil dovoz o 13,3 %, v hodnotovém vyjádření to bylo o 376 miliard Kč.

Hodnota dovozu se zvyšovala průměrným meziročním tempem 4,63 %. To je o více jak 8 % méně než v období prvním. Znamená to, že celková hodnota dovozu meziročně klesá a Česká republika se stává více nezávislou na dovozu z ostatních zemí. Je to i méně, než jak tomu bylo u exportu, což poukazuje na převahu vývozu nad dovozem. Více bude popsáno v další kapitole o bilanci. Průměrný absolutní přírůstek byl 143 miliard Kč, o 14 miliard více než v období prvním.

Tabulka 13: Vývoj importu v letech 2007-2019

Rok	Import (mil. Kč)	Koeficient růstu	Bazický index	Meziroční přírůstek (mil. Kč)
2007	2 391,32	-	100%	-
2008	2 406,49	0,6%	100,6%	15,17
2009	1 989,04	-17,3%	83,2%	-417,45
2010	2 411,56	21,2%	100,8%	422,52
2011	2 687,56	11,4%	112,4%	276,01
2012	2 766,89	3,0%	115,7%	79,33
2013	2 823,48	2,0%	118,1%	56,60
2014	3 199,63	13,3%	133,8%	376,15
2015	3 477,00	8,7%	145,4%	277,37
2016	3 494,67	0,5%	146,1%	17,67
2017	3 801,43	8,8%	159,0%	306,76
2018	4 023,17	5,8%	168,2%	221,74
2019	4 118,56	2,4%	172,2%	95,39
<b>Tempo růstu</b>	v miliard. Kč	4,63%		

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

V tabulce 14 je dobře viditelné, že kladná bilance z minulého období zůstala zachována, a vývoz nadále převahuje nad dovozem. Vstup České republiky do EU tedy nastartoval tento trend kladné bilance, který zatím pokračuje až do roku 2019. Jak bylo již napovězeno v předchozí kapitole, propast mezi hodnotou dovozu a vývozu se každým rokem zvětšovala a v roce 2019 je již vývoz České republiky o 461 miliard Kč vyšší než její dovoz. Z roku 2009, kdy se bilance zlepšila o více jak 80 miliard a z předešlých kapitol je možné vyvodit závěr, že dovoz zboží byl krizí postižen více než vývoz.

Tabulka 14: Bilance ZO v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Import (mil. Kč)	Krytí importu exportem	Bilance (mil. Kč)
2007	2 479,23	2 391,32	103,7%	87,9
2008	2 473,74	2 406,49	102,8%	67,2
2009	2 138,62	1 989,04	107,5%	149,6
2010	2 532,80	2 411,56	105,0%	121,2
2011	2 878,69	2 687,56	107,1%	191,1
2012	3 072,60	2 766,89	111,0%	305,7
2013	3 174,70	2 823,48	112,4%	351,2
2014	3 628,83	3 199,63	113,4%	429,2
2015	3 883,25	3 477,00	111,7%	406,2
2016	3 974,04	3 494,67	113,7%	479,4
2017	4 244,59	3 801,43	111,7%	443,2
2018	4 403,85	4 023,17	109,5%	380,7
2019	4 579,95	4 118,56	111,2%	461,4

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3 Komoditní struktura

Komoditní struktura v druhém zkoumaném období byla pro možnost porovnání opět roztržena do deseti hlavních skupin dle klasifikace SITC. Nejdříve bude analyzován export a import, dále koeficient růstu jednotlivých tříd, a nakonec bilance komoditní struktury.

#### 5.2.3.1 Export

Většina vyvezených komodit spadá opět do třech hlavních tříd. Nejvíce komodit bylo vyváženo ze třídy 7, podíl této třídy na celkovém exportu v roce 2019 činil skoro 60 %. Třída 6, ve které mají největší obrat především výrobky z nekovových nerostů (cement, beton) a železo a ocel zaznamenala v roce 2019 pokles podílu na vývozu na 14 %. Tento prohlubující se rozdíl, který byl patrný již v prvním sledovaném období, potvrzuje stanovisko, že se komoditní struktura České republiky v uplynulých dvaceti šesti letech přetransformovala z těžké výroby především na výrobu a vývoz strojů a dopravních prostředků.

Třída 8, která v uplynulých letech vykazovala spíše klesající trend, se z podílu 10,8 % v roce 2007 vyšplhala na podíl 12,1 %. Z této třídy se v roce 2019 nejvíce vyvážel

nábytek a předměty z hmot plastických, stejně tomu bylo i v roce 2007. Podíl jednotlivých tříd v grafické podobě je připojen v přílohách.

Tabulka 15: Komoditní struktura vývozu, období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0	Potraviny a živá zvířata	2,9%	3,1%	3,5%	3,0%	3,2%	3,5%	3,7%	3,6%	3,7%	3,6%	3,3%	3,1%	3,1%
1	Nápoje a tabák	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	0,7%	0,8%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	2,6%	2,6%	2,7%	3,0%	2,8%	2,8%	2,7%	2,4%	2,2%	2,1%	2,2%	2,2%	2,1%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	2,7%	3,4%	3,6%	3,7%	3,8%	3,9%	3,1%	2,7%	3,0%	1,9%	1,8%	2,1%	1,8%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	5,8%	6,0%	6,4%	6,5%	6,3%	6,2%	6,4%	6,6%	6,2%	6,0%	6,1%	6,2%	6,6%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	20,2%	19,5%	17,6%	17,2%	17,6%	17,3%	17,3%	16,5%	15,8%	15,4%	14,9%	14,9%	14,1%
7	Stroje a dopravní prostředky	54,2%	53,8%	53,6%	54,6%	54,8%	54,1%	53,9%	55,0%	55,4%	56,3%	57,0%	58,1%	58,9%
8	Průmyslové spotřební zboží	10,8%	10,7%	11,7%	11,1%	10,7%	11,1%	11,8%	11,8%	12,3%	13,3%	13,3%	12,3%	12,1%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3.2 Tempo růstu exportu

Tempo růstu jednotlivých tříd bylo opět spočítáno tak, že byl nejdříve vypočítán meziroční koeficient růstu, ze kterého bylo vypočítáno tempo růstu. Tyto ukazatele byly spočítány pro celé období, roky zobrazené v tabulce byly vyselektovány pro jejich zajímavost.

Při bližší analýze tempa růstu a porovnání s předešlým obdobím je pozorovatelný zajímavý fakt, že třídy 0, 5, 6 a 7, u kterých byl v prvním období největší růst průměrného meziročního tempa, mají v druhém období nárůsty průměrné, u třídy 6 dokonce podprůměrné. Průměrné meziroční tempo u třídy 6 kleslo na necelá 3 %, což je o 15 % méně než v období prvním a jak bylo naznačeno již v předchozí tabulce, podíl této třídy na celkovém exportu klesá, zatímco u ostatních tříd roste.

Třída 9 rostla ve sledovaném období průměrným meziročním tempem 26,6 %, pokud to porovnáme s minulým obdobím, kde byl tento ukazatel záporný, jedná se o závratné číslo. V roce 2009, kdy všechny třídy zaznamenaly meziroční pokles v důsledku krize, hodnota vývozu u třídy 9 stoupla o 63,8 %. Z této třídy byly vyváženo hlavně zlato a zvláštní předměty obchodu, které se skrývají pod třídou 93. Bohužel, co přesně je těmito



zvláštními předměty myšleno se mi nepodařilo dohledat. Zatímco v roce 2007 bylo pod třídou 93 vyvezeno zboží v hodnotě 388 mil. Kč, v roce 2009 se tato hodnota vyšplhala na 1,2 miliardy Kč. Stoupla i hodnota vyváženého zlata, které je používáno především na výrobu šperků, elektroniky, či jako investice. Celkový podíl této třídy na exportu, jak je znázorněno v tabulce 15, je malý. Vyváženo bylo především do Německa a Švýcarska, které je známé svou oblibou zlata.

Žádná z tříd nevykazovala v druhém období záporné tempo růstu. Největší meziroční propad byl u všech tříd zaznamenán v roce v roce 2009. Největší nárůst pak předvídatelně v roce 2010.

Tabulka 16: Tempo růstu jednotlivých tříd, vývoz 2007-2019

Třída/rok	2007	2008	2009	2010	2014	2019	Tempo růstu tříd
0	16,0%	8,3%	-5,1%	3,2%	12,3%	4,2%	6,5%
1	35,5%	13,1%	-1,5%	3,9%	21,1%	9,9%	9,8%
2	18,0%	-0,5%	-10,9%	31,9%	4,8%	1,7%	4,4%
3	9,2%	24,9%	-8,0%	21,0%	1,9%	-6,8%	2,4%
4	31,3%	32,2%	5,8%	56,4%	12,3%	9,7%	14,0%
5	11,0%	2,1%	-7,4%	20,4%	18,9%	9,5%	6,6%
6	12,5%	-3,7%	-22,0%	15,7%	8,7%	-1,3%	2,9%
7	17,7%	-0,9%	-13,9%	20,7%	16,7%	5,3%	6,8%
8	14,0%	-1,3%	-5,8%	12,1%	14,5%	2,5%	6,8%
9	14,3%	63,8%	54,6%	46,9%	10,6%	33,3%	26,6%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.2.3.3 Import

Komodity, které měly největší podíl na zbožové struktuře dovozu, jsou zobrazeny v tabulce 17. Největší podíl na dovozu měla opět třída 7. Skoro 50 % veškerého dovezeného zboží spadalo v roce 2019 do této třídy, tento rok byl pro třídu 7 nejlepším rokem. Nejmenší podíl opět připadl třídě 9, která se v obou sledovaných obdobích pohybuje v rozmezí 0,1-0,4 %.

Jestliže do roku 2006 stoupal podíl třídy 6 na celkovém dovozu, od roku 2007 tomu bylo přesně naopak. Podíl 15,6 % v roce 2019 je nejmenším podílem za obě sledovaná období. Bude zajímavé sledovat, jak se bude tato třída vyvíjet v průběhu dalších let. I přes stále klesající podíl na importu, stejně jako tomu bylo u exportu, se třída 6 udržela na druhém místě. Na třetím místě je třída 8, která vykazuje v tomto období kolísavý trend,

přesto od roku 1993 klesl její podíl na importu jen o 0,5 %. Stejně je tomu u třídy 5, která vykazuje v roce 2019 stejný podíl, jako tomu bylo v roce 1993.

Zatímco třídy 5, 7 a 8 vykazují lepší, nebo skoro stejný podíl na dovozu i vývozu v roce 2019 jako v roce 1993, třída 6 pomalu ale jistě ztrácí svoji sílu. To dokazuje tvrzení o celkovém úpadku třídy 6 a přeměrování exportu a importu do tříd jiných.

Tabulka 17: Komoditní struktura dovozu, období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
0	Potraviny a živá zvířata	4,3%	4,4%	5,4%	4,7%	4,6%	4,9%	5,2%	5,0%	5,0%	5,0%	4,6%	4,4%	4,6%
1	Nápoje a tabák	0,7%	0,5%	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	2,4%	2,7%	2,3%	2,7%	3,0%	2,9%	2,8%	2,5%	2,2%	2,1%	2,1%	2,0%	2,0%
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	8,0%	10,4%	9,2%	9,6%	10,7%	11,1%	10,4%	8,4%	6,6%	5,0%	5,5%	6,1%	5,4%
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	10,4%	10,3%	11,2%	10,7%	10,9%	11,1%	11,4%	11,6%	11,2%	11,5%	11,0%	10,9%	11,2%
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	20,9%	19,7%	17,6%	17,8%	18,2%	17,8%	17,9%	17,6%	17,0%	16,9%	16,8%	16,4%	15,6%
7	Stroje a dopravní prostředky	43,0%	41,3%	41,3%	43,4%	41,9%	41,3%	41,0%	43,3%	45,7%	45,8%	46,2%	47,3%	48,2%
8	Průmyslové spotřební zboží	10,1%	10,4%	11,9%	10,3%	9,7%	9,7%	10,1%	10,6%	11,1%	12,4%	12,5%	11,7%	11,8%
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

#### 5.2.3.4 Tempo růstu importu

V tabulce 18 jsou vypočítány meziroční indexy a tempo růstu jednotlivých tříd, stejně jako tomu bylo u exportu. Tempo růstu se u všech sledovaných tříd oproti prvnímu období zpomalilo. Největší růst importu byl u třídy 9, s průměrným meziročním tempem 22,5 %. To kopíruje vývoj exportu a v druhém sledovaném období je to tedy, co se hodnoty importu i exportu týče, nejrychleji rostoucí třída. I přesto, že se většina dovezeného zboží řadí do třídy 7, tempo růstu již není tak závratné, jako bylo v prvním období. To je způsobeno především vývojem, kterým tento sektor procházel v prvním sledovaném období, tedy již zmiňovaná výstavba automobilek TPCA a Hyundai Motor Czech s. r. o. V letech 2007-2019 už žádné takové zásadní změny nenastaly a růst se tedy spíše ustálil.

To, že na import zboží měla ekonomická krize menší dopad, než na export dokazuje i fakt, že zatímco u exportu se v roce 2009 meziročně propadlo osm tříd z desíti,

u importu šel meziroční růst do záporných hodnot pouze u šesti tříd. Nejhůře na tom byla znovu třída 3, tedy minerální paliva, maziva a příbuzné materiály.

Tabulka 18: Tempo růstu komoditní struktury, dovoz 2007-2019

Třída/rok	2007	2008	2009	2010	2014	2019	Tempo růstu tříd
0	15,6%	2,2%	1,6%	5,3%	8,8%	7,1%	5,9%
1	20,8%	-19,4%	6,3%	6,8%	-0,1%	8,3%	7,1%
2	1,7%	9,9%	-30,1%	44,3%	2,3%	-1,6%	2,7%
3	-4,7%	30,8%	-26,5%	25,8%	-7,8%	-9,3%	0,8%
4	-10,8%	36,9%	21,3%	-25,6%	16,6%	13,0%	4,6%
5	13,4%	-0,6%	-9,9%	15,6%	15,0%	4,7%	5,9%
6	16,7%	-5,1%	-26,0%	22,6%	11,1%	-2,8%	3,1%
7	18,1%	-3,2%	-17,4%	27,4%	19,7%	4,4%	6,5%
8	9,1%	4,0%	-5,6%	4,3%	18,2%	3,1%	6,2%
9	18,2%	56,1%	13,7%	45,3%	-7,7%	32,9%	22,5%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

#### 5.2.3.5 Bilance komoditní struktury

Pro demonstraci vývoje komoditní struktury je v následující kapitole vytvořena tabulka, v které je porovnána bilance jednotlivých tříd. Nejdříve mezi roky 2007 a 2019 a poté mezi roky 1993 a 2019. Takto bude vidět vývoj komoditní struktury jak za druhé období, tak i za celé sledované období.

Nejzřetelněji se zlepšila bilance ve třídě 7, která je v roce 2019 skoro o 400 miliard Kč lepší, než jak tomu bylo v roce 2007. Bilance třídy 9 se i přes vysoké tempo růstu exportu i importu během sledovaného období nijak nezlepšila. Největší zhoršení vykazuje třída 5, u které došlo mezi roky k prohloubení záporné bilance o 57,6 miliard Kč. U třídy 6 došlo ke zlepšení i přes zmenšení podílu na celkovém importu a exportu. Bilance se také vylepšila u tříd 1, 2, 4, 6 a 8. Celkově se bilance dostala do kladných hodnot u více tříd, než tomu bylo v roce 2007. To je dobré znamení, signalizující lepší vývoj komoditní struktury, i přes to je ale většina zahraničního obchodu realizována v sedmé třídě. Stále tedy platí, že pokud výrazně klesne zájem o výrobky z automobilového průmyslu, a to jak u nás, tak v zahraničí, bude se česká ekonomika potýkat s problémem suplovat tuto třídu třídou jinou.

Tabulka 19: Bilance komoditní struktury za období 2007-2019

SITC	Název třídy	2007 (mil. Kč)	2019 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	-31,0	-47,5	-16,5
1	Nápoje a tabák	-1,2	4,2	5,4
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	6,6	15,8	9,2
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-123,8	-139,7	-15,9
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-1,2	2,2	3,4
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-104,3	-161,9	-57,6
6	Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu	0,9	6,5	5,6
7	Stroje a dopravní prostředky	315,4	711,6	396,2
8	Průmyslové spotřební zboží	27,3	70,7	43,4
9	Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné	-0,5	-0,5	0,0
	Celkem	88,2	461,4	373,2

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Teprve při srovnání bilancí na jednotlivých třídách mezi roky 1993 a 2019 je viditelné, jak moc se český zahraniční obchod vyvinul. Bilance obchodu se stroji a dopravními prostředky se během 26 let zlepšila o závratných 751 miliard korun. Třída 8 je druhá nejlepší, její bilance se zlepšila „pouze“ o 66 miliard. Tento rozdíl mezi první a druhou nejsilnější třídou je skoro alarmující.

Na tabulce 20 je dobře vidět i tvrzení o slábnoucí třídě 6, která se oproti roku 1993 propadla skoro o 50 miliard Kč. To stejné lze říct i o třídě 0, která nebyla v práci moc často zmiňována. Do této třídy se řadí vývoz a dovoz masa, mléčných výrobků, obilovin a krmiv. Největší propad byl ovšem zaznamenán u třídy 5, která vykazovala již od roku 1993 zápornou bilanci.

Tabulka 20: Bilance komoditní struktury za období 1993-2019

SITC	Název třídy	1993 (mil. Kč)	2019 (mil. Kč)	Rozdíl (mil. Kč)
0	Potraviny a živá zvířata	1	-47,5	-48,5
1	Nápoje a tabák	0,6	4,2	3,6
2	Suroviny nepoužitelné s výjimkou paliv	3	15,8	12,8
3	Minerální paliva, maziva a příbuzné materiály	-17,2	-139,7	-122,5
4	Živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky	-0,4	2,2	2,6
5	Chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené	-9,9	-161,9	-152,0

<b>6</b>	<b>Tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu</b>	55,6	6,5	-49,1
<b>7</b>	<b>Stroje a dopravní prostředky</b>	-39,6	711,6	751,2
<b>8</b>	<b>Průmyslové spotřební zboží</b>	3,9	70,7	66,8
<b>9</b>	<b>Komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné</b>	-1,4	-0,5	0,9
	<b>Celkem</b>	<b>-4,4</b>	<b>461,4</b>	<b>465,8</b>

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

## 5.2.4 Teritoriální struktura

Aby byla možná komparace s prvním období, bylo použito seskupení zemí EU25. Aktuálně je používáno EU27, ve kterém je navíc Bulharsko a Rumunsko, které se připojily v roce 2007 a Chorvatsko, to se připojilo v roce 2013. Chybí Spojené království, které se odpojilo v roce 2020.

I v druhém období bylo nejvíce obchodu realizováno se státy s vyspělou tržní ekonomikou, přičemž většina obchodu probíhá v rámci Evropské unie. Zatímco okolo 80 % vývozu putovalo do států v průběhu celého sledovaného období, s dovozem tomu bylo jinak. V roce 2019 bylo ze států EU25 dovezeno pouze 60 % veškerého zboží, to je o 10 % méně než v roce 2007 a o 17 % méně než v roce 1993. Na druhou stranu se ale více začalo dovážet z ostatních států, do kterých se řadí například Čína. Od roku 2007 se dovoz z těchto států zvedl o 8 % a od roku 1993 dokonce o 15 %, takový nárůst není zaznamenán u žádné další skupiny.

*Tabulka 21: Teritoriální struktura v letech 2007-2019*

	2007		2008		2009		2010		2014		2016		2019	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
Vyspělé tržní ekonomiky	89%	79%	89%	75%	89%	75%	89%	71%	87%	72%	89%	72%	88%	68%
EU25	84%	70%	83%	66%	83%	66%	82%	63%	80%	65%	82%	65%	81%	60%
Ostatní vyspělé tržní ekonomiky	4%	7%	4%	7%	4%	7%	4%	6%	5%	6%	5%	6%	5%	6%
Rozvojové ekonomiky	3%	6%	3%	6%	4%	7%	4%	8%	4%	7%	4%	8%	4%	8%
Evropské tranzitivní ekonomiky a SNS (stav k 31. 12. 2006)	7%	7%	7%	10%	6%	8%	6%	9%	7%	9%	6%	6%	6%	7%
Ostatní státy	1%	8%	1%	9%	1%	10%	1%	12%	1%	12%	1%	13%	1%	16%
Nespecifikováno	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

Největším obchodním partnerem je i v druhém sledovaném období stále Německo. Zatímco do Německa je permanentně vyváženo více jak 30 % veškerého zboží z České republiky, podíl této země na dovozu postupně klesá. Na druhém místě se stále drží Slovensko, boj o třetí místo je zajímavější, přetahují se o něj Polsko, Francie a Spojené království. Země, ze které ale dovoz výrazně stoupl, je Čína. Jestliže byl v roce 2007 její podíl na dovozu necelých 9 %, v roce 2019 je již 16 % veškerého zboží dovezeno z Číny. Oproti roku 1993 je to nárůst o 15 %. Vývoz do této země je ale slabý, a tak je bilance dovozu a vývozu s Čínou nejhorší ze všech sledovaných států. Z Číny se dováží především ropa a topný plyn.

Nejlepší bilanci v roce 2019 má ČR s Německem, Slovenskem a Spojeným královstvím. Do budoucna bude poutavé, jaký vliv bude mít brexit na vývoj zahraničního obchodu se Spojeným královstvím. Obchody s Ruskem se nadále propadají, dovoz klesl v roce 2019 na 2,79 %, což je o 2 % méně než v roce 2007 a o 6 % méně než v roce 1993. Propadl se i vývoz.

Tabulka 22: Teritoriální struktura, výběr států

	2007		2010		2014		2016		2019	
	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz	Vývoz	Dovoz
<b>Němec.</b>	30,75%	28,03%	32,35%	25,45%	32,00%	26,09%	32,38%	26,44%	31,83%	24,58%
<b>Sloven.</b>	8,66%	5,35%	8,58%	5,22%	8,38%	5,29%	8,34%	5,08%	7,57%	4,40%
<b>Polsko</b>	5,93%	5,74%	6,11%	6,40%	5,98%	7,76%	5,77%	8,27%	6,05%	7,64%
<b>Rusko</b>	2,32%	4,77%	2,66%	5,40%	3,11%	4,05%	1,89%	2,40%	2,16%	2,79%
<b>Čína</b>	0,57%	8,89%	0,92%	13,87%	1,17%	14,60%	1,18%	13,61%	1,24%	15,79%
<b>VB</b>	4,80%	2,42%	5,14%	2,11%	5,68%	2,33%	5,30%	2,83%	4,50%	1,66%
<b>Francie</b>	5,47%	4,11%	6,17%	3,60%	5,48%	3,30%	5,44%	3,41%	5,14%	3,09%
<b>Itálie</b>	4,65%	4,50%	4,70%	4,35%	4,04%	4,40%	4,35%	4,58%	3,80%	4,10%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

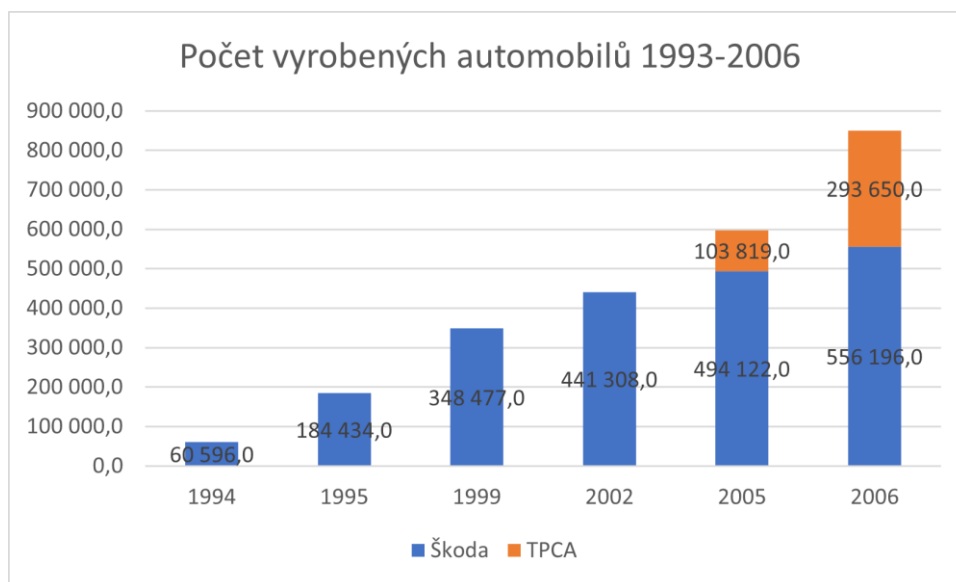
## 5.3 Automobilový průmyslu

Jedním z hlavních cílů této práce je zjistit, jak moc se podílel automobilový průmysl na zahraničním obchodu. Už v předešlých kapitolách, především tedy v té o komoditní struktuře bylo naznačeno, že většina zahraničního obchodu se točí právě kolem třídy 7, do které se řadí automobilový průmysl. V první kapitole je zachycena výroba pouze osobních automobilů, zbytek práce se zaměří na třídu 78, ta se nazývá „Silniční vozidla“, řadí se do ní všechna silniční vozidla, tedy osobní a nákladní automobily, motocykly, ale i vozíky a náhradní díly.

### 5.3.1 Období 1993-2006

Na grafu 1 je zachycen vývoj výroby osobních automobilů v České republice. V roce 2006 bylo vyrobeno 10x více automobilů, než v roce 1993. Až do roku 2005 byla jediným výrobcem silničních vozidel v České republice Škoda Auto, v roce 2005 se přidalo kolínské TPCA. Mezi roky 1995 a 1999 zaznamenala Škoda Auto meziroční nárůst vyrobených automobilů o 89 %. Během dvou let na trhu dokázalo TPCA svou produkci meziročně zvýšit o 189 %. Vstup do EU neměl na výrobu automobilů nijak zásadní vliv.

Obrázek 1: Vyrobené automobily v letech 1993-2006



Zdroj: AutoSAP, vlastní zpracování

### 5.3.1.1 Podíl na exportu a importu

Pro následující kapitolu byly vypočítány ukazatele podílu automobilového průmyslu (AP) na celkovém exportu, jeho meziroční nárůst, bazický index a celkové tempo růstu. Data od roku 1993 bohužel nebyla k dispozici, jako první je tedy brán rok 1998.

Podíl na celkově vyvezeném zboží se meziročně příliš nezměnil, největší nárůst zaznamenal v roce 2006, kdy stoupl na 17 %. To by se nemuselo zdát příliš, ale pokud se na to ale podíváme v širším měřítku, to, aby se jedna třída podílela na více, jak 15 % celkového vývozu, je velmi neobvyklé. To dokazuje i bazický index, který uvádí, že celková hodnota vývozu stoupla v roce 2006 oproti roku 1998 o 300 %. Tento silný nárůst v roce 2006 byl zapříčiněn především dostavením automobilky TPCA v roce 2005. Do tohoto roku se o veškerý vývoz osobních automobilů starala Škoda Auto.

Největší meziroční nárůst byl v roce 2000, kdy meziročně narostl export o 25,6 %, v tomto roce Škoda naplno rozjela výrobu modelu Škoda Octavia, což by mohl být jeden z důvodů tak vysokého nárůstu. Druhým nejsilnějším rokem byl rok 2004, kdy po vstupu do EU vzrostl meziročně vývoz o 22,8 %. Nejhorším rokem byl rok 2002, kdy export osobních automobilů meziročně klesl o 2 %. Vývoz silničních vozidel meziročně rostl o 14,7 %.

Tabulka 23: Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR v letech 1998-2006

Rok	Export (mil. Kč)	Export AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst	Bazický index (OA)
1998	834,23	121,91	15%	-	100%
1999	908,76	139,51	15%	14,4%	114%
2000	1 121,10	175,28	16%	25,6%	144%
2001	1 268,15	203,07	16%	15,9%	167%
2002	1 254,86	198,85	16%	-2,1%	163%
2003	1 370,93	209,16	15%	5,2%	172%
2004	1 722,66	256,89	15%	22,8%	211%
2005	1 868,59	305,69	16%	19,0%	251%
2006	2 144,57	365,92	17%	19,7%	300%
Tempo růstu				14,7%	

Zdroj: ČSÚ, vlastní propočty

Data pro import osobních automobilů byla dohledána pouze od roku 1999. Na tabulce je viditelné, že zatímco celkový import byl až do roku 2004 vyšší než export, u osobních automobilů tomu bylo naopak. Česká republika je v tomto odvětví kompletně



samostatná již od roku 1999 a import byl tedy každý rok krytý exportem. Tomu odpovídá i fakt, že Škoda Auto byla v průběhu několika let nejprodávanější značkou v naší zemi. I přesto se dovoz osobních automobilů podílel na celkovém dovozu deseti procenty.

Nejvyšší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2004, 24,4 % a nejnižší naopak v roce 2005, nešel ale do záporných hodnot. Během sledovaných let se dle bazického indexu navýšil import o 235 %. Hodnota importu stoupala meziročně průměrným tempem 13 %.

Tabulka 24: Podíl automobilového průmyslu na importu ČR v letech 1999-2006

Rok	Import (mil. Kč)	Import AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst AP	Bazický index
1999	973,17	76,59	8%	-	-
2000	1 241,92	91,29	7%	19,2%	119%
2001	1 385,56	110,86	8%	21,4%	145%
2002	1 325,67	115,50	9%	4,2%	151%
2003	1 440,72	125,57	9%	8,7%	164%
2004	1 749,10	156,17	9%	24,4%	204%
2005	1 829,96	156,22	9%	0,0%	204%
2006	2 104,81	180,10	9%	15,3%	235%
Tempo růstu				13,0%	

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.3.1.2 Teritoriální struktura

Sledované státy byly vybrány pro jejich zajímavost, co se vývoje vývozu osobních automobilů týče. V součtovém řádku je patrné, že do vybraných států putovalo každý rok skoro 70 % veškerých vyvezených osobních automobilů. Nejvýznamnějším obchodním partnerem bylo opět Německo, do kterého šlo celkově nejvíce exportu. U automobilového exportu to je očekávané především kvůli tomu, že zde sídlí Volkswagen Group, který je od roku 1992 vlastníkem Škody Auto. Export s Německem poklesl mezi roky 1999 a 2007 o 7 %, import o 4 %. U většiny ostatních států se export v průběhu let zvýšil. O druhé místo soupeřilo Slovensko s Francií. Více silničních vozidel se začalo vyvážet do Itálie, do které mířilo v roce 2006 6 %. To je o skoro 2 % více než v roce 1999.

Nejvíce vozidel bylo dováženo do České republiky po Německu z Francie a Španělska. Z Francie byl zaznamenán největší import právě v roce 2006, kdy už naplno běžela automobilka TPCA. Graf přiložen v přílohách.

Tabulka 25: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 1999-2006

	1999		2000		2002		2005		2006	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
<b>Německo</b>	39,6%	47,5%	36,3%	46,8%	37,4%	49,7%	37,1%	46,2%	32,9%	43,4%
<b>Slovensko</b>	6,9%	3,5%	6,1%	3,4%	6,6%	2,5%	6,6%	2,4%	6,4%	2,3%
<b>Polsko</b>	5,1%	2,3%	4,3%	2,2%	4,6%	2,3%	4,3%	3,1%	4,6%	4,6%
<b>VB</b>	4,8%	2,7%	6,8%	2,7%	8,2%	2,7%	5,9%	2,5%	5,6%	3,1%
<b>Francie</b>	6,1%	10,4%	5,6%	10,4%	6,9%	10,8%	6,6%	10,0%	7,8%	11,2%
<b>Itálie</b>	4,3%	4,8%	4,4%	4,3%	3,6%	3,8%	4,3%	4,4%	6,0%	4,4%
<b>Španělsko</b>	4,0%	4,0%	3,8%	6,1%	4,2%	5,8%	5,1%	5,2%	4,8%	5,8%
<b>Celkem</b>	71%	75%	67%	76%	72%	78%	70%	74%	68%	75%

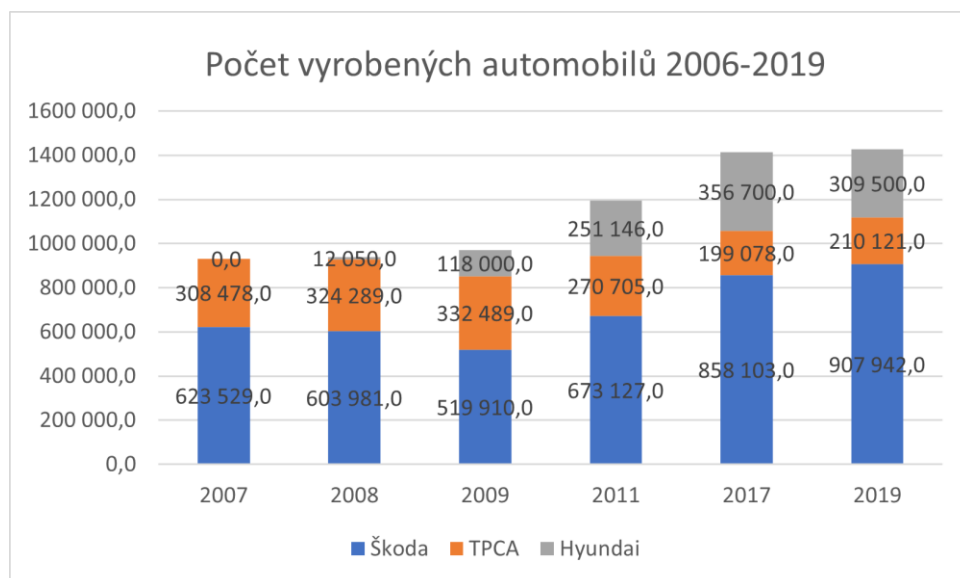
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

### 5.3.2 Období 2007-2019

Graf 2 je zaměřený na období okolo ekonomické krize, která poznamenala převážně společnost Škoda Auto. Ta zaznamenala v roce 2009 meziroční pokles výroby o 14 %, což je největší propad v celém sledovaném období. Druhé dvě automobilky nebyly krizí tak výrazně postiženy. Do původní síly se Škoda dostala zpět až v roce 2011. Celkový počet všech vyrobených automobilů se v tom stejném roce přehoupl přes jeden milion. Pokud to porovnáme s rokem 1995, tak se výroba osobních automobilů téměř zdesetinásobila. Vliv na to má především postavení dalších dvou závodů, které přinesly na trh nové druhy nabídek a díky kterým skončil monopol Škody Auto.

V roce 2008 zahájil výrobu v České republice Hyundai, který hned ve třetím roce působnosti na trhu překonal v počtu vyrobených vozidel TPCA. Pro společnost Hyundai byl rok 2009 první rok na trhu, a tak je nárůst výroby přirozený. Automobilka TPCA sice v roce 2009 vykazovala meziroční zvýšení výroby, to jí ale nevydrželo dlouho. V roce 2017, kdy obě automobilky vykazovaly meziroční nárůsty, zaznamenalo TPCA propad o celých 26 %.

Obrázek 2: Vyrobené automobily v letech 2006-2019



Zdroj: AutoSAP, vlastní zpracování

### 5.3.2.1 Podíl na exportu a importu

Podíl na celkovém importu se na rozdíl od prvního sledovaného období měnil více a v letech 2016 a 2017 tvořil dokonce 21 % celkového exportu. I bazický index vykazuje nižší čísla a je tak možno tvrdit, že i přes neustálý nárůst byl vývoj v druhém období již trošku ustálenější. Největší meziroční nárůst byl zaznamenán v roce 2014, a to o necelých 22 %. Nejhoršími byly roky 2008 a 2009, kdy na automobilový průmysl tvrdě dopadla ekonomická krize a návrat do normálu nastal až v roce 2010. Tomu mohlo napomoci i plné rozjetí nového závodu Hyundai.

Meziročně stoupal export průměrně o 6,9 %, což je o 8 % méně než v prvním sledovaném období. Hodnota exportu byla v roce 2019 o 821 miliard Kč vyšší, než v roce 2019.

Tabulka 26: Podíl automobilového průmyslu na exportu v letech 2007-2019

Rok	Export (mil. Kč)	Export AP (mil. Kč)	Podíl	Meziroční nárůst AP	Bazický index
2007	2 479,23	413,00	17%	-	100%
2008	2 473,74	389,88	16%	-5,6%	94%
2009	2 138,62	368,30	17%	-5,5%	89%
2010	2 532,80	432,43	17%	17,4%	105%
2011	2 878,69	490,29	17%	13,4%	119%
2012	3 072,60	527,87	17%	7,7%	128%
2013	3 174,70	561,57	18%	6,4%	136%
2014	3 628,83	684,00	19%	21,8%	166%
2015	3 883,25	770,68	20%	12,7%	187%

<b>2016</b>	3 974,04	833,71	21%	8,2%	202%
<b>2017</b>	4 244,59	891,55	21%	6,9%	216%
<b>2018</b>	4 403,85	885,96	20%	-0,6%	215%
<b>2019</b>	4 579,95	924,42	20%	4,3%	224%
Tempo r.	6,9%				

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

Import automobilového průmyslu vykazuje v druhém období velmi podobné chování, jako v prvním zkoumaném období. Největší meziroční nárůst hodnoty byl v roce 2014 o 21,8 %, zde je možné vidět kopírování exportu, kde byl i tento rok tím nejlepším. Rok 2014 byl jeden z nejsilnějších roků pro automobilový průmysl České republiky, co se obou sledovaných období týče.

Podíl na celkově dovezeném zboží se od roku 2007 zvýšil pouze o jedno procento a od roku 1999 o procenta dvě, to potvrzuje proexportní zaměření České republiky. Na dovozu se ekonomická krize podepsala mnohem více než na vývozu a v roce 2009 se hodnota importovaných osobních automobilů propadla o celých 20 %. Dle bazického indexu šlo o 13-ti % propad oproti roku 2007.

Meziročně import stoupal v průměru o 6 %, což je o 7 % méně než v prvním sledovaném období. Import tedy měl v tomto období poněkud pomalejší vývoj než v období prvním. Od roku 1999 se hodnota dovezených automobilů zvýšila o 300 miliard Kč, tedy o cca 500 miliard méně než u exportu.

*Tabulka 27: Podíl automobilového průmyslu na importu v letech 2007-2019*

<b>Rok</b>	<b>Import (mil. Kč)</b>	<b>Import AP (mil. Kč)</b>	<b>Podíl</b>	<b>Meziroční nárůst AP</b>	<b>Bazický index</b>
<b>2007</b>	2 391,32	208,79	9%	-	100%
<b>2008</b>	2 406,49	201,65	8%	-3,4%	97%
<b>2009</b>	1 989,04	160,33	8%	-20,5%	77%
<b>2010</b>	2 411,56	182,54	8%	13,9%	87%
<b>2011</b>	2 687,56	206,28	8%	13,0%	99%
<b>2012</b>	2 766,89	221,13	8%	7,2%	106%
<b>2013</b>	2 823,49	232,84	8%	5,3%	112%
<b>2014</b>	3 199,63	287,20	9%	23,3%	138%
<b>2015</b>	3 477,00	335,27	10%	16,7%	161%
<b>2016</b>	3 494,67	376,14	11%	12,2%	180%
<b>2017</b>	3 801,43	400,42	11%	6,5%	192%
<b>2018</b>	4 023,17	400,14	10%	-0,1%	192%
<b>2019</b>	4 118,56	414,46	10%	3,6%	199%
Tempo r.	5,9%				

*Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování*

### 5.3.2.2 Teritoriální struktura

Roky v tabulce byly vybrány opět tak, aby byl patrný vliv ekonomické krize. Na prvním místě se i v druhém sledovaném období s přehledem stále drží Německo. V průběhu let do něj putovala skoro více jak polovina hodnoty vyvezených vozidel, dovezeno z něj bylo ještě více. O druhé místo se nepře pouze Francie se Slovenskem, ale po roce 2008 se přidala i Velká Británie, do které bylo dokonce v roce 2014 vyvezeno nejvíce vozidel hned po Německu. Ta nahradila Itálii, se kterou dovoz i vývoz v průběhu let klesl. Více se začalo vyvážet do Španělska a Polska. Graf k teritoriální struktuře je opět přiložen v přílohách.

Tabulka 28: Teritoriální struktura automobilového průmyslu, období 2007-2019

	2007		2008		2009		2012		2014		2019	
	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import
<b>Německo</b>	31,5%	42,9%	30,7%	42,1%	36,9%	41,5%	30,8%	39,5%	32,5%	38,4%	31,1%	34,9%
<b>Španěl.</b>	4,2%	5,4%	3,3%	5,2%	3,7%	6,3%	3,5%	4,7%	4,3%	5,3%	6,9%	4,4%
<b>Francie</b>	7,6%	10,0%	8,7%	9,8%	10,2%	7,9%	7,6%	6,1%	6,4%	5,0%	7,1%	5,1%
<b>VB</b>	5,7%	2,8%	5,1%	2,1%	5,3%	2,0%	6,6%	2,0%	7,7%	2,3%	5,8%	1,7%
<b>Itálie</b>	6,3%	4,9%	5,2%	5,3%	4,7%	5,0%	3,3%	3,9%	2,8%	4,2%	3,2%	4,3%
<b>Polsko</b>	4,8%	5,3%	4,9%	6,1%	4,8%	7,1%	4,0%	6,5%	4,3%	8,3%	5,2%	8,9%
<b>Slovensko</b>	6,8%	3,2%	7,3%	3,1%	6,2%	4,5%	6,7%	5,8%	6,5%	5,8%	6,3%	5,5%
<b>Celkem</b>	67%	75%	65%	74%	72%	74%	62%	69%	64%	69%	66%	65%

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

## 6 Shrnutí praktické části

Období mezi lety 1993-2006 se neslo v duchu dynamického vývoje zahraničního obchodu, který se i přes změnu ekonomického systému v roce 1989 a rozpad Československa v roce 1993 vyvíjel velmi kladně. Hodnota vývozu nepřestávala během prvních třinácti let, až na lehké zaškobrtnutí v roce 2002 stoupat a v roce 2006 se dostala na pětinasobek oproti roku 1993. Dovoz víceméně kopíroval vývoj vývozu s tím, že jeho hodnota rostla průměrným meziročním tempem 13,07 %, zatímco tempo vývozu bylo 13,34 %. Tento fakt utvrzuje rychlejší tempo vývoje u vývozu, které se naplno projevilo v roce 2005 kladnou obchodní bilancí. Pro dovoz byl nejhorší rok 2002, kdy se jeho hodnota meziročně propadla o 4,3 %. Jinak ale dovoz každým rokem stoupal, nejvíce v roce 2004, kdy činil meziroční přírůstek 308 miliard Kč. V roce 2004 došlo ke vstupu České republiky do Evropské unie, což mělo pozitivní následky nejen na vývoj exportu, který meziročně vzrostl o 25,7 %, ale také na celkovou bilanci zahraničního obchodu. I přes to, že hodnota vývozu od roku 1993 stoukala, až v roce 2005 byla vyšší než hodnota dovozu a saldo bilance zahraničního obchodu bylo tedy poprvé od roku 1993 kladné. V roce 2006 bylo již vyvezeno o 40 miliard Kč více, než bylo dovezeno.

V druhém období nebyl vývoj dovozu a vývozu již tak působivý, jako v období prvním, ale stále vykazoval rostoucí trend, v roce 2019 byla hodnota vývozu skoro na dvojnásobku oproti roku 2007. Nejhoršími byly roky 2008 a 2009, kdy na zahraniční obchod plně dopadla ekonomická krize. V roce 2009 se propadl vývoz o 335 miliard Kč, což znamenalo pokles o 13,5 % oproti roku 2007. Situace se začala zlepšovat již v roce 2010, kdy meziročně stoupl export o více jak 18 % a tento trend vydržel až do roku 2019. Hodnota exportu rostla průměrným meziročním tempem 5,25 %, což je o půl procenta více než u importu. Díky tomu byl nadále vývoj bilance kladný. Nejlepší byla bilance v roce 2016, kdy byla hodnota exportu vyšší o 479 miliard Kč. Při komparaci temp růstu můžeme dospět k závěru, že v druhém období se zahraniční obchod vyvíjel pomaleji, i přes to se ale bilance každým rokem zlepšovala.

Komoditní struktura se v prvním období stále formovala. Zatímco do roku 1996 měla největší podíl na exportu dle nomenklatury SITC třída 6, do které se řadí hlavně kovové výrobky, v roce 1997 byla vystřídána třídou 7, která na této pozici zůstala až do roku 2019. V roce 1993 byl podíl třídy 7 na exportu 29,1 % a v roce 2006 to bylo již 53,2 %. Hodnota vývozu třídy 7 v letech 1993-2006 rostla průměrným meziročním tempem 28,3 %, což je o

10 % víc než u třídy 6, která byla s 18,5 % na druhém místě. I přesto, že všechny třídy, až na třídu 9, vykazovaly kladné tempo růstu, jejich podíl na vývozu se snižoval a diverzita českého exportu se v prvním období poněkud zúžila a export se zaměřil především na automobilový průmysl. U dovozu nebyl vývoj tak dramatický a podíl jednotlivých tříd byl v roce 2006 podobný jako v roce 1993. Třída 7 měla již v roce 1993 největší podíl na dovozu, který si udržela až do roku 2006, kdy tvořil 41,4 %. U třídy 6 tentokrát podíl na dovozu v průběhu období vzrostl o 4 % na 20,4 %.

V druhém období se dále prohluboval rozdíl podílu mezi šestou a sedmou třídou, který vyšplhal až na 50 %. Zatímco podíl třídy 6 postupně upadal, třída 7 nadále zvyšovala svoji sílu a podíl na celkovém vývozu. V druhém období se ale na rozdíl od prvního začaly rozvíjet i ostatní třídy a jejich podíl na exportu začal stoupat. Zejména tedy třídy 0, 5 a 8. Největší meziroční nárůst vývozu byl překvapivě zaznamenán u třídy 9, v roce 2008 stoupl o 64 %. U třídy 9 bylo i nejvyšší tempo růstu, hodnota vyvezeného zboží v této třídě stoupala meziročně o 26,6 %. V této třídě se obchoduje především se zlatem a zvláštními předměty. Na druhém místě byla třída 4, a na třetím třída 1. Je to tedy naprosto jiný výsledek než v minulém období. Třídy 6, 7 a 8 měly stále největší podíl na vývozu, jejich vývoj se ale ustálil. Třída 7 měla opět největší podíl i na dovozu, na druhém místě byla znovu třída 6. Jestliže podíl třídy 6 na dovozu v prvním období stoupal, v druhém období tomu bylo přesně naopak, přičemž tempo růstu kleslo oproti prvnímu období o celých 13 %. V druhém období se v průměru hodnota zvyšovala nejvíce opět u třídy 9, kde rostla průměrným tempem 22,5 %. To je o 15 % více, než u třídy 1, která byla na druhém místě. Druhé období bychom mohli shrnout tak, že zatímco největší podíl na dovozu i vývozu měly stále třídy 6, 7 a 8, jejich tempo růstu se výrazně zpomalilo a začaly se rozvíjet ostatní, menší třídy. Tomu nasvědčuje i fakt, že bilance byla na konci druhého období kladná u více tříd než bilance na konci období prvního. Celková bilance všech tříd na konci roku 2019 byla 461 miliard Kč. To je o 373 miliard Kč více než bilance na konci roku 2007.

Nejvýznamnější obchodní partneři České republiky jsou státy s vyspělou tržní ekonomikou, do kterých v prvním období mířilo více jak 80 % veškerého vyvezeného zboží a ze kterých bylo i dovezeno více jak 70 % zboží. Nejvíce bylo vyváženo do zemí Evropské unie, kam v roce 2004 putovalo 86 % veškerého vývozu. Do rozvojových zemí se během let 1993-2006 vyváželo čím dál tím méně, dovoz ale stoupl ze 4 % v roce 1993, na necelých 6 % v roce 2006. Nejvýrazněji stoupl dovoz z ostatních zemí, kam se řadí

například Čína. Její podíl na dovozu stoupl během třinácti let o necelých 5 % na 5,1 %. Pokud se zaměříme na jednotlivé státy, nejvíce se vyváželo a dováželo do sousedních států, především do Německa a Slovenska. Zatímco vývoz i dovoz s Německem během let stoupal, u Slovenska tomu byla naopak, jeho podíl klesl za sledované období o 11 % u vývozu a o 10 % u dovozu zboží. Stejně tak klesl podíl Ruska na dovozu a vývozu. Dobrou obchodní bilanci si Česká republika udržovala s Polskem a Spojeným královstvím.

V druhém období se ještě více zvýšil podíl skupiny ostatních zemí na dovozu, zatímco u zemí Evropské unie tento podíl klesl ze 70 % v roce 2007 na 60 % v roce 2019. Na to měla velký vliv opět Čína, ze které bylo necelých 16 % veškerého zboží. Pomalu ale jistě se tak dotahuje na podíl Německa na dovozu, který byl 24,5 %. S Německem má ale Česká republika stále nejlepší bilanci. V druhém období se podařilo Slovensku zůstat na druhém místě a v rámci vývozu se stále jedná o druhého nejdůležitějšího obchodního partnera. I přes výsledek brexitu si Česká republika udržela i v druhém období dobrou bilanci se Spojeným královstvím. Dobré obchody má Česká republika i s Francií, do které směřovalo 5,15 % všeho zboží v roce 2019. Zhoršila se bilance obchodu s Polskem a Ruskem.

Dílčím úkolem práce bylo analyzovat automobilový průmysl a jeho podíl na zahraničním obchodu. Počet vyrobených automobilů se během let 1993-2006 zdesetinásobil, čemuž výrazně pomohla výstavba automobilky TPCA v roce 2005. Jak zásadní vliv má automobilový průmysl na zahraniční obchod, bylo vyjádřeno pomocí podílu na celkovém exportu. V roce 2006 tvořila 17 % veškerého exportu silniční vozidla.

Hodnota jejich vývozu stoupala v prvním období průměrným meziročním tempem 14,7 %, přičemž v roce 2006 bylo vyvezeno 3x více silničních vozidel než v roce 1998. Dovoz osobních automobilů byl nižší než jejich vývoz a u silničních vozidel byla tak už od roku 1999 kladná bilance. Podíl silničních vozidel na celkové dovozu v roce 2006 byl 9 %. Hodnota dovozu rostla v tomto období průměrným meziročním tempem 13 %, tedy o 1,7 % méně než vývoz. Největší meziroční nárůst importu byl zaznamenán v roce 2004. Nejvíce se vyváželo do Německa, kam putovalo v průběhu let více jak 30 % veškerých vozidel. To se dalo očekávat vzhledem k tomu, že do Německa šla většina celkového exportu a také kvůli tomu, že od roku 1991 spadá Škoda Auto pod Volkswagen AG sídlící v Německu. Nepatrně vyšší byl dovoz z Německa, který se v roce 2002 blížil k 50 %. Na Slovensko se v roce 2006 vyvezlo 6,5 % všech vyrobených silničních vozidel, což je jen o půl procenta méně než v roce 1999. Vývoz se zlepšil například u Francie, Itálie a Španělska a Spojeného království. Dovezeno bylo nejvíce silničních vozidel z Francie.



V druhém období se počet vyrobených automobilů přehoupl v roce 2011 poprvé přes jeden milion. V České republice zahájila v roce 2008 výrobu třetí automobilka, Hyundai, která dokázala během tří let předejhnat již šestileté TPCA. Škoda Auto byla v roce 2009 nejvíce postižena ekonomickou krizí, i přesto nadále vyráběla nejvíce automobilů v České republice. V roce 2019 samotná vyrobila přes 900 tisíc automobilů. Zatímco automobilkám Hyundai a Škoda se dařilo, počet automobilů vyrobených v TPCA postupně klesá a v roce 2017 se propadl o 26 % oproti roku 2016.

Automobilový průmysl se i v druhém období nadále rozvíjel a v roce 2019 měl již 20 % podíl na celkovém exportu České republiky a 10 % podíl na importu. Tempo růstu exportu se sice zpomalilo na 6,9 %, ale stále bylo vyšší než tempo importu. Nejvíce se průmyslu dařilo v roce 2014, kdy stoupla hodnota exportu o 21,8 %. Nejhorší byly roky 2008 a 2009, kdy hodnota exportu i importu klesla. Mírný pokles byl zaznamenán i v roce 2018. Teritoriální struktura se v druhém období od toho prvního příliš neliší. Nejvíce se vyváží a dováží s Německem, přičemž hodnota exportu zůstala téměř totožná, ale import se oproti roku 2007 snížil skoro o 10 %. Zlepšily se hodnoty se Slovenskem, ze kterého se začalo znovu více dovážet. Dobré obchodní vztahy si Česká republika nadále udržuje se Spojeným královstvím a Francií.

## 7 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo provést analýzu struktury zahraničního obchodu České republiky v období od roku 1993 do roku 2019. Dílčím úkolem práce bylo detailněji rozebrat automobilový průmysl a jeho vliv na zahraniční obchod. Díky rozdělení dat do dvou časových období, u kterých byla provedena analýza exportu, importu, komoditní a teritoriální struktury a bilance zahraničního obchodu bylo možné vyvodit následující poznatky.

V prvním sledovaném období, tedy v letech 1993-2006 se zahraniční obchod vyvíjel dynamickým tempem a hodnota exportu i importu byla na konci období pětinasobná. Nejlepším rokem pro obchod byl rok 2004, kdy bylo saldo obchodní bilance poprvé od roku 1993 kladné, což pouze potvrzuje fakt, že vstup do EU měl na zahraniční obchod pozitivní vliv. Kladná obchodní bilance zůstala až do roku 2019. Vývojem prošla i komoditní struktura, která se přeorientovala do třídy 7, tedy na strojní výrobu, kam se řadí i automobilový průmysl. Z teritoriálního hlediska jsou pro český zahraniční obchod nejdůležitější země patřící do Evropské unie, se kterými v průběhu let obchod rostl. Hlavními obchodními partnery jsou sousední země, především pak Německo a Slovensko. Mimo Evropskou unii rostl dovoz zboží z Číny, a naopak klesl objem obchodu s Ruskem.

Rostoucí trend zahraničního obchodu byl ze začátku druhého období zpomalen ekonomickou krizí, která zasáhla českou ekonomiku v druhé polovině roku 2008. Celkové tempo zahraničního obchodu se v druhém období zpomalilo, ale nadále se zlepšovala obchodní bilance, která byla v roce 2019 o 461 miliard Kč vyšší než v roce 1993. Podíl strojní výroby neustále rostl a patřila do ní více jak polovina vyvezeného zboží. Tento fakt je alarmující, protože výpadek v této třídě by mohl mít tvrdý dopad na ekonomiku celé země. Naštěstí se ale v druhém období začaly vyvíjet i ostatní třídy, například třída 5, 8 a tak budeme doufat, že komoditní struktura Českého zahraničního obchodu se bude v dalších letech více diverzifikovat. V druhém období se stále zvětšoval objem dovezeného zboží z Číny, která se pomalu začala dotahovat na Německo. I přes pokles podílu na importu, export České republiky nadále putoval především do zemí Evropské unie. Obchod se i přes oznámený odstup z Evropské unie zlepšil se Spojeným královstvím.

Podíl automobilového průmyslu na zahraničním obchodu byl vyjádřen v druhé části práce. Počet vyrobených automobilů na území České republiky vzrostl během prvního období desetinásobně, za obě sledovaná období pak skoro dvaceti pěti násobně. Vývoj je

dobře znázorněn i na podílu automobilového průmyslu na celkovém exportu, který se na konci roku 2006 vyšplhal na 17 %. V druhém období byl nárůstu podílu opět pomalejší, ale i tak tvořil v roce 2019 celých 20 %. U importu byl tento ukazatel poloviční. Tempo růstu bylo během všech sledovaných let vyšší u exportu než u importu a Česká republika je tak v tomto odvětví naprosto soběstačná. Nejvýznamnějším obchodním partnerem je i v tomto odvětví Německo, které se i přes klesající podíl na exportu i importu udrželo v průběhu dvacet šesti let na prvním místě.

Zahraniční obchod České republiky a jeho teritoriální a komoditní struktura prošly během sledovaných dvaceti šesti let významným vývojem. Jeho pozice v rámci národního hospodářství posilovala, a je možné předpokládat, že i během dalších let bude mít zásadní vliv nejen na ekonomický, ale i na sociální a kulturní vývoj České republiky. Sektor, který se během sledovaného období nejdynamičtěji vyvíjel a měl největší podíl na vývoji zahraničního obchodu, byl automobilový průmysl. Ten má v České republice hlubokou historii a druhá část práce potvrdila, že se v průběhu stal let hlavním tahounem zahraničního obchodu. Pro vývoj v automobilovém průmyslu má Česká republika dobré předpoklady. Její zkušenost s těžkým průmyslem, lokace a dobrá silniční a dálniční infrastruktura z ní dělá ideální místo na vybudování a distribuci osobních automobilů po celé Evropské unii.

## Seznam použitých zdrojů

ČERNOHORSKÝ, Jan a Petr TEPLÝ. Základy financí. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3669-3.

ČIŽINSKÁ, Romana a Pavel MARINIČ. Finanční řízení podniku: moderní metody a trendy. Praha: Grada, 2010. Prosperita firmy. ISBN 978-80-247-3158-2.

DĚDINA, Jiří a Jiří ODCHÁZEL. Management a moderní organizování firmy. Praha: Grada Publishing, 2007. Expert (Grada). ISBN 9788024721491.

FOJTÍKOVÁ, Lenka. Zahraničně obchodní politika ČR: historie a současnost (1945-2008). Praha: C.H. Beck, 2009. Beckova edice ekonomie. ISBN 8074001288.

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

HOLMAN, Robert. Dějiny ekonomického myšlení. 3. vyd. Praha: C. H. Beck, 2005. ISBN 9788071793809.

HRBKOVÁ, Jana. Společenské vědy pro techniky: ekonomie, právo, politologie. Praha: Grada Publishing, 2015. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-5588-5.

JUREČKA, Václav a William D. NORDHAUS. Makroekonomie: teorie a praxe. 3., aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2017. Expert (Grada). ISBN 978-802-7102-518.

KALÍNSKÁ, Emilie. Mezinárodní obchod v 21. století. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3396-8.

KÁRNÍK, Miroslav. Clo a celní politika od A do Z. Olomouc: ANAG, c2012. Právo (ANAG). ISBN 9788072637799.

KOTLER, Philip a Kevin Lane KELLER. Marketing management. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024713595.

KOTLER, Philip. Moderní marketing: 4. evropské vydání. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024715452.

MACHKOVÁ, Hana, Eva ČERNOHLÁVKOVÁ a Alexej SATO. Mezinárodní obchodní operace. 6., aktualiz. a dopl. vyd. Praha: Grada, 2014. ISBN 9788024748740.

NEUMANN, Pavel, Pavel ŽAMBERSKÝ a Martina JIRÁNKOVÁ. Mezinárodní ekonomie. Praha: Grada, 2010. Expert (Grada). ISBN 9788024732763.

NÝVLTOVÁ, Romana a Mária REŽŇÁKOVÁ. Mezinárodní kapitálové trhy: zdroj financování. Praha: Grada, 2007. ISBN 9788024719221.

SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS. Ekonomie: historie a současnost (1945-2008). Praha: Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4

SVATOŠ, Miroslav. Zahraniční obchod: teorie a praxe. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2708-0.

SVATOŠ, Miroslav. Ekonomika agrárního sektoru: (vybraná témata). Vydání druhé. V Praze: Česká zemědělská univerzita, 2018. ISBN 978-80-213-2807-5.

SYROVÝ, Petr a Tomáš TYL. Osobní finance: řízení financí pro každého. Praha: Grada, 2011. Osobní a rodinné finance. ISBN 9788024738130.

ŠTRACH, Pavel. Mezinárodní management. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 9788024729879.

ŠTĚRBOVÁ, Ludmila. Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4694-4.

## WEB

AutoCZ: Kolínské TPCA končí. Místo něj nastupuje TMM CZ [online]. 2021 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/kolinske-tpca-konci-misto-nej-nastupuje-tmmcz-137410>

ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA: BISTAT [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/analytics/saw.dll?Dashboard>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Česká republika od roku 1989 v číslech [online]. 2020 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceska-republika-od-roku-1989-v-cislech-aktualizovano-11122020>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Česká republika [online]. 2003 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537820/15170401.pdf/3d8dda58-cba7-458b-ab8d-bee0a6c8deef?version=1.0>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Metodika zahraničního obchodu se zbožím (princip změny vlastnictví) [online]. 2021 [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/1-vzonu\\_m](https://www.czso.cz/csu/czso/1-vzonu_m)

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Pohyb zboží přes hranice [online]. 2021 [cit. 2021-03-09]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

E15.CZ: Pět let TPCA. Úspěšných? [online]. 2010 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/pet-let-tpca-uspesnych-850265>

IDNES.CZ: Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat [online]. 2014 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: Kolín dluží za byty pro TPCA miliardu, prázdné byty ale nesmí prodat Zdroj: [https://www.idnes.cz/praha/zpravy/kolin-dluzi-za-byty-pro-tpca-miliardu-prazdne-byty-ale-nesmi-prodat.A120308\\_1744973\\_praha-zpravy\\_ab](https://www.idnes.cz/praha/zpravy/kolin-dluzi-za-byty-pro-tpca-miliardu-prazdne-byty-ale-nesmi-prodat.A120308_1744973_praha-zpravy_ab)

IDNES.CZ: Kolínské TPCA končí. Místo něj nastupuje TMMCZ [online]. 2021 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: Toyota přebrala TPCA v Kolíně. Kvůli výrobě Yarisu nabere až tisíc lidí Zdroj: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/tpca-kolin-toyota-automobilka.A210101\\_103645\\_ekonomika\\_hm1](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/tpca-kolin-toyota-automobilka.A210101_103645_ekonomika_hm1)

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU: Zahraniční obchod 1-12/2019 [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/statistiky-zahranicniho-obchodu/zahranicni-obchod-1-12-2019--252686/>

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU ČR: Základní informace o obchodu službami [online]. 2017 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/spolecna-obchodni-politika-eu/obchod-sluzbami/zakladni-informace-o-obchodu-sluzbami--226491/>

MĚSTSKÝ ÚŘAD KOLÍN: SOCIÁLNĚ DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA PRO POTŘEBY KOMUNITNÍHO PLÁNOVÁNÍ SOCIÁLNÍCH A NÁVAZNÝCH SLUŽEB SPÁDOVÉHO ÚZEMÍ SO ORP KOLÍN [online]. 2013 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: [https://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3037/38sda\\_orp\\_kolin.pdf](https://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3037/38sda_orp_kolin.pdf)

ONEINDUSTRY: Automobilový průmysl v ČR a ve světě [online]. 2019 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://automotive.oneindustry.one/automobilovy-prumysl-v-cr-a-ve-svete-2/>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Postavení firem AutoSAP v rámci ekonomiky ČR [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU: Přehled o výrobě a odbytu motorových vozidel domácích značek [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: [https://autosap.cz/wp-content/uploads/2020/01/vyroba-a-odbyt\\_1-12\\_2019\\_final.pdf](https://autosap.cz/wp-content/uploads/2020/01/vyroba-a-odbyt_1-12_2019_final.pdf)

ŠKODA: Tvoříme budoucnost již 125 let [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>

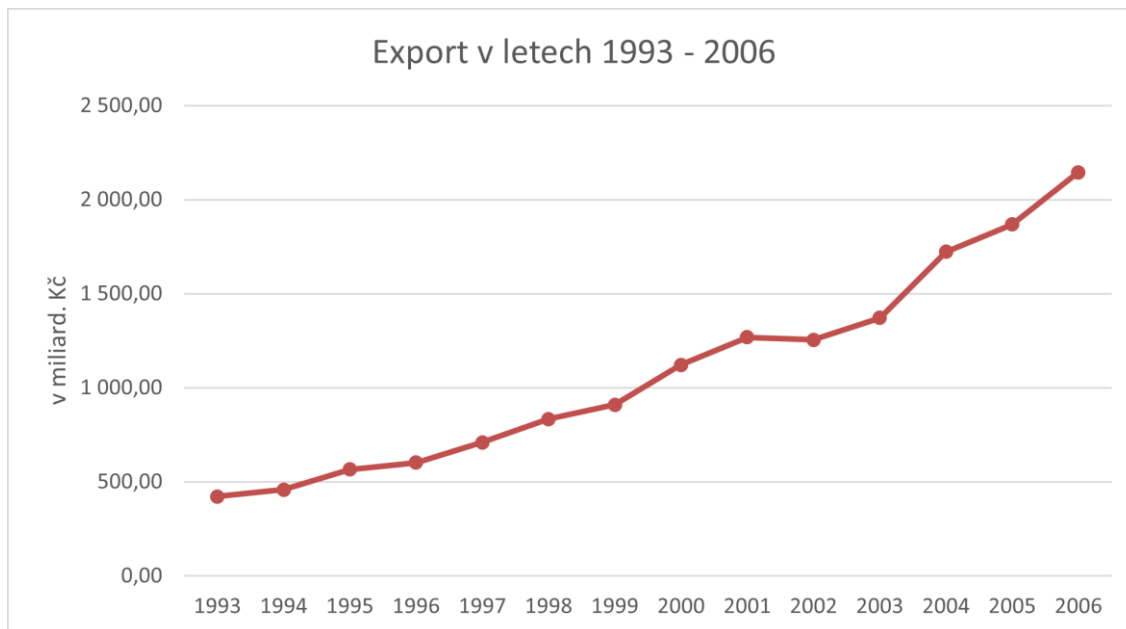
TOYOTA: O nás [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://www.toyotacz.com/o-nas/toyota-kolin/>

Výroční zpráva společnosti Škoda auto: Souhrnná výroční zpráva koncernu Volkswagen a společnosti Volkswagen AG za rok 2019 [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=47718>

Výroční zpráva společnosti Toyota Motor Manufacturing Czech Republic, s.r.o.: Výroční zpráva [online]. 2020 [cit. 2021-02-28]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=62358563&subjektId=238739&spis=171822>

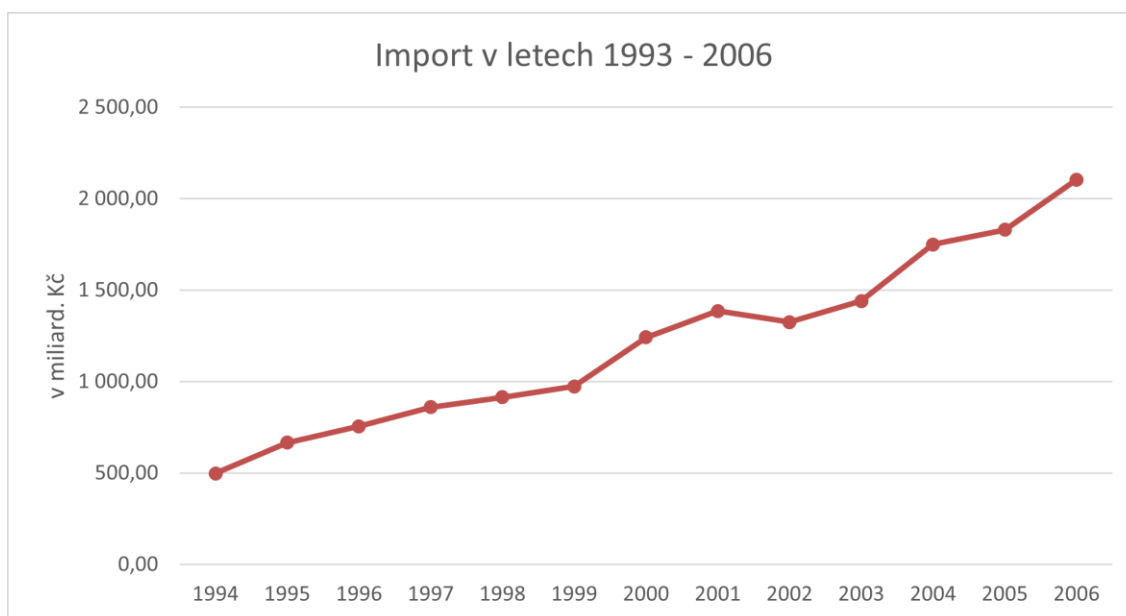
## Přílohy

Obrázek 3: Export v letech 1993-2006



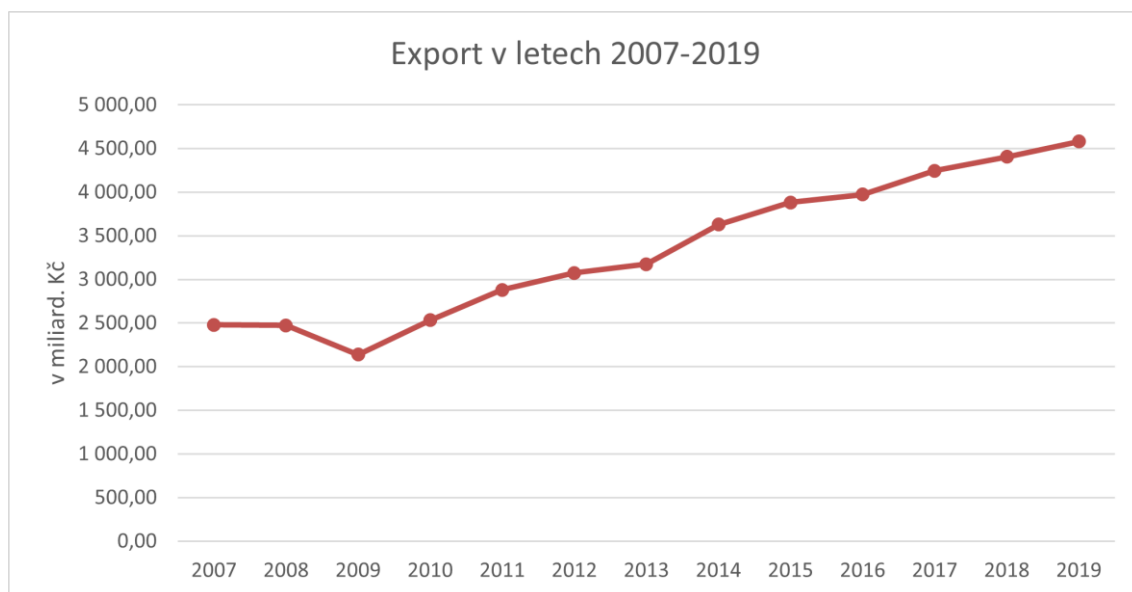
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 4: Import v letech 1993-2006



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

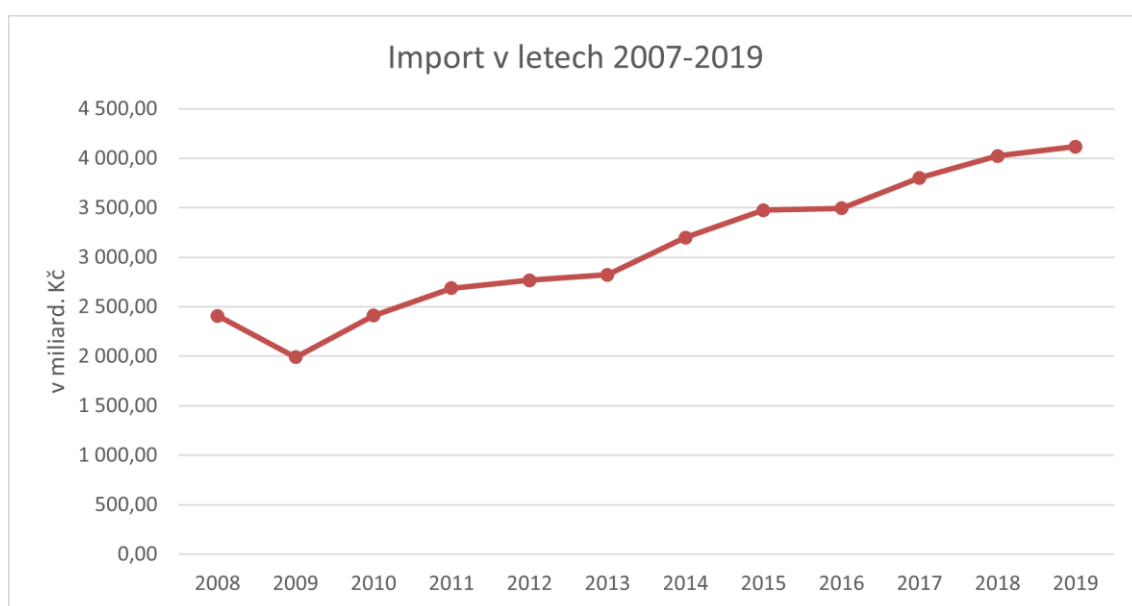
Obrázek 5: Export v letech 2007-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

..

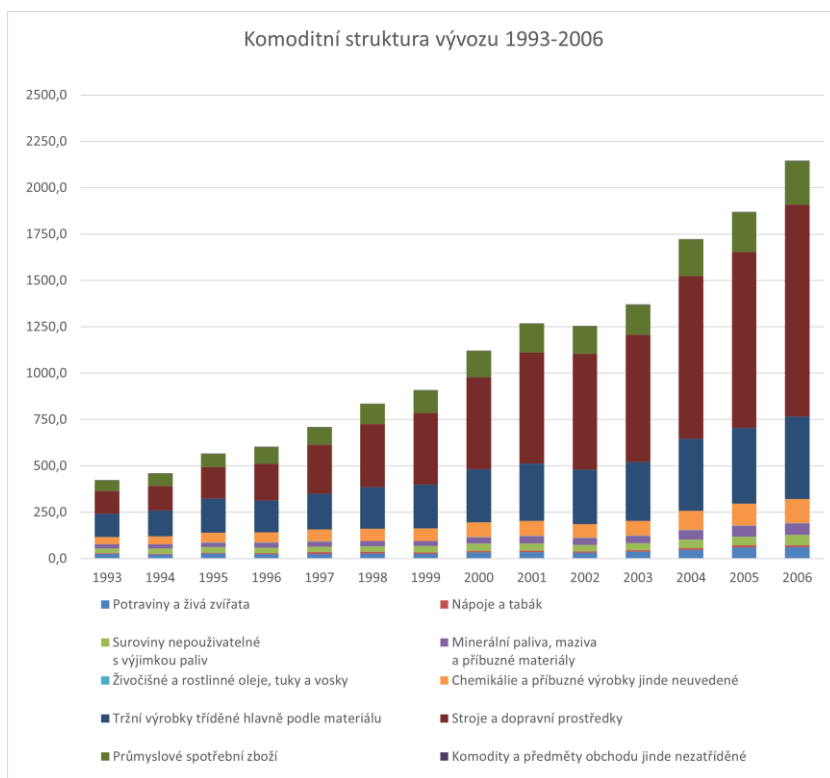
Obrázek 6: Import v letech 2007-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

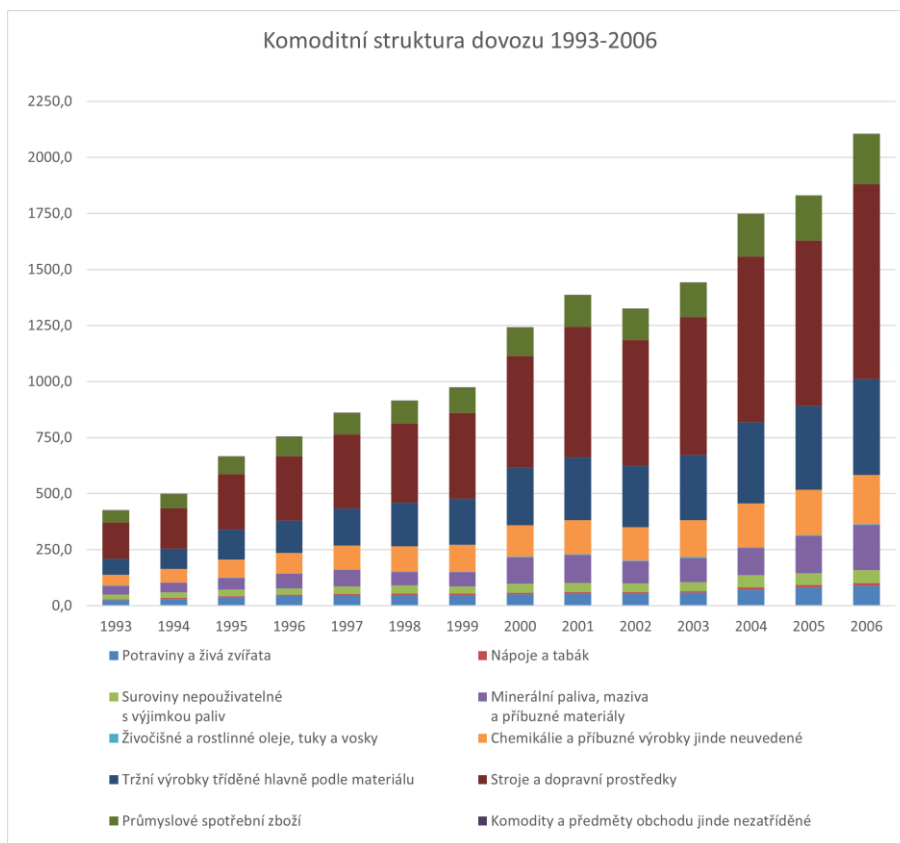


Obrázek 7: Komoditní struktura vývozu v letech 1993-2006



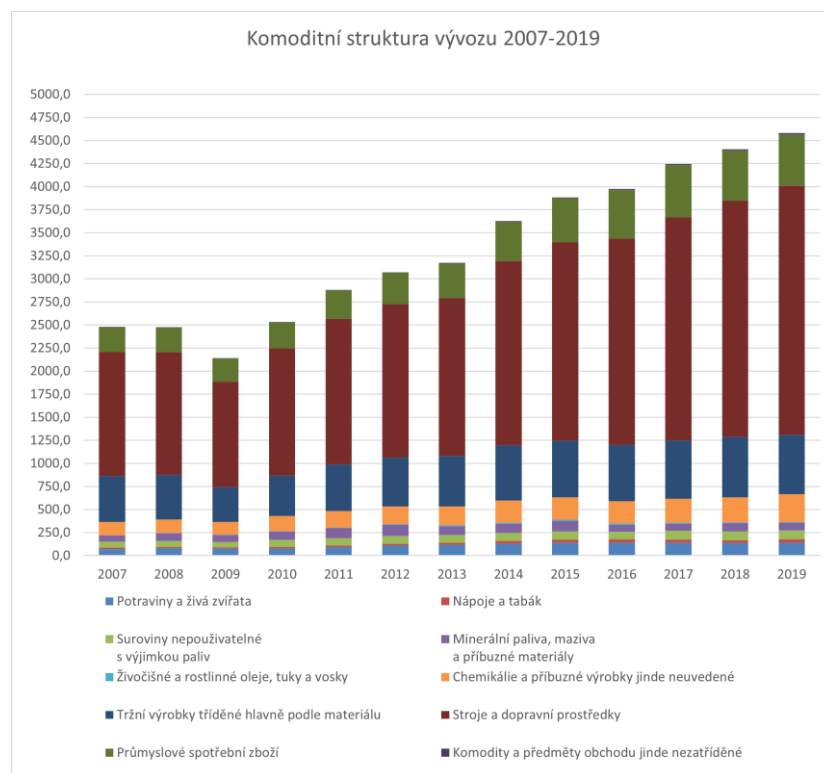
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 8: Komoditní struktura dovozu v letech 1993-2006



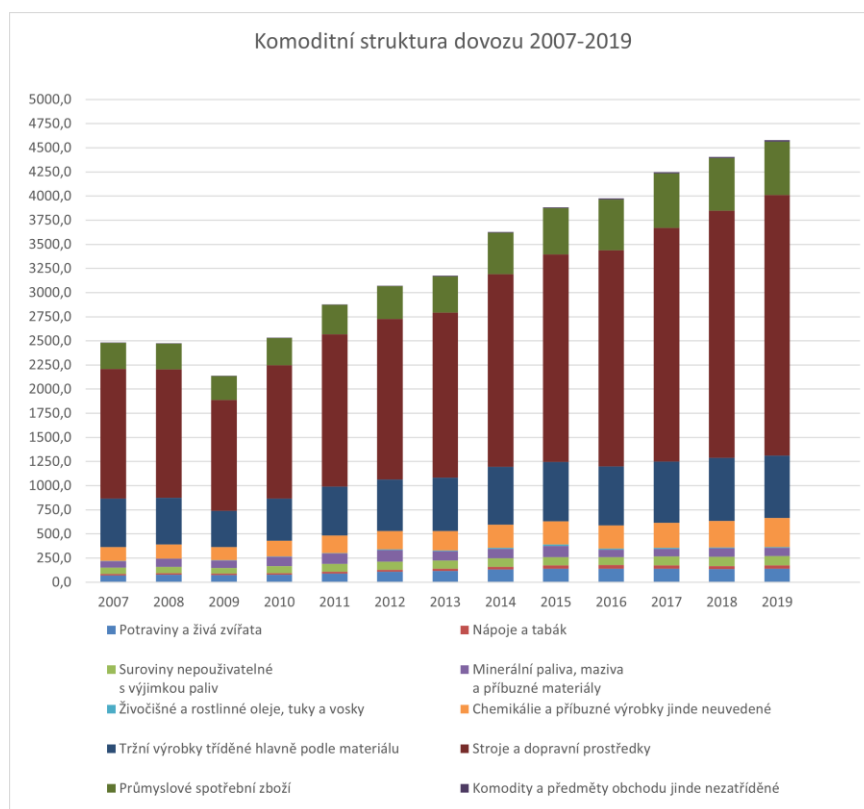
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 9: Komoditní struktura vývozu v letech 2007-2019



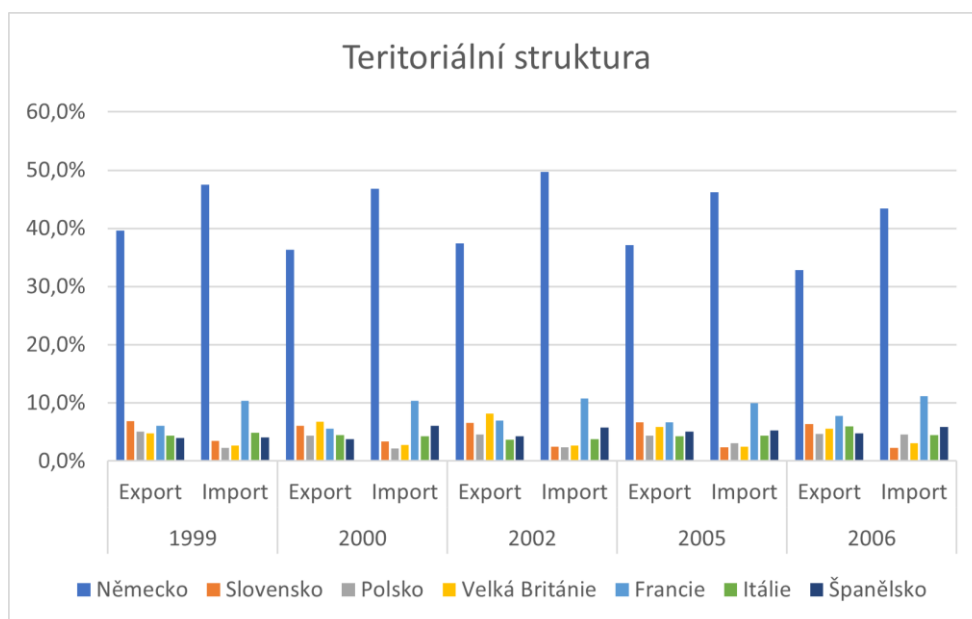
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 10: Komoditní struktura dovozu v letech 2007-2019



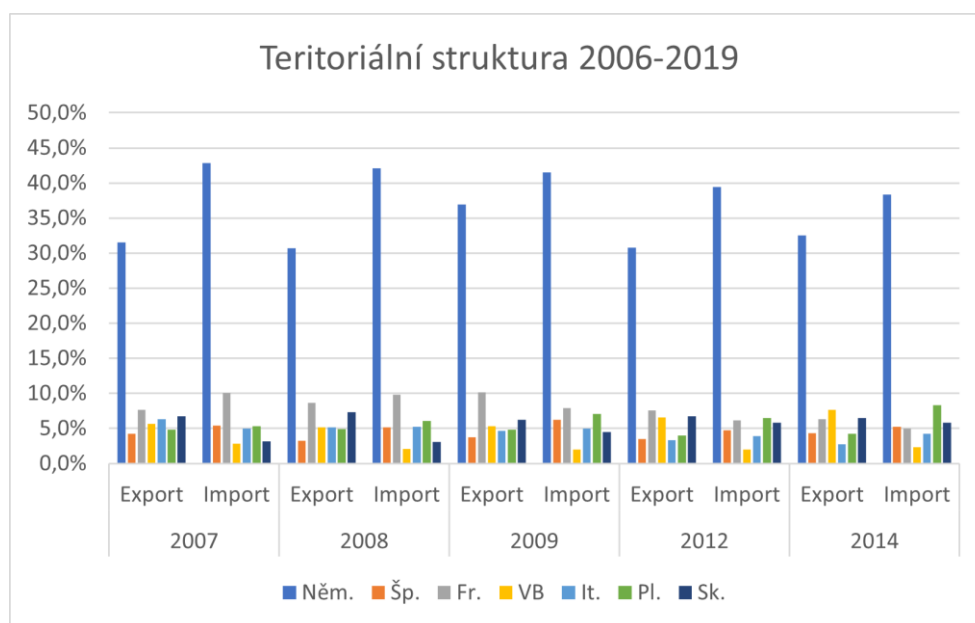
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 11: Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 1999-2006



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Obrázek 12: Teritoriální struktura, osobní vozidla v letech 2006-2019



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

**Vyspělé tržní ekonomiky:** Země EU25 + země ESVO + ostatní vyspělé tržní ekonomiky

**EU25:** Belgie, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Spojené království, Španělsko, Švédsko

**ESVO:** Island, Lichtenštejsko, Norsko, Švýcarsko

**Ostatní vyspělé tržní ekonomiky:** Andorra, Austrálie, Faerské ostrovy, Gibraltar, Grónsko, Izrael, Japonsko, Jihoafrická republika, Kanada, Nový Zéland, San Marino, Spojené státy, Turecko, Svatý stolec

**Ostatní státy:** Čína, Kuba, Laos, Mongolsko, Severní Korea, Vietnam  
(ČSÚ, 2006)