

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Martin Bílek

Bakalářská práce

2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení
akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Bílek**
Osobní číslo: **L11116**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Ekonomické války – průvodní faktor mezinárodní ekonomické soutěže**

Zásady pro vypracování:

1. V bakalářské práci vymezit ekonomickou válku jako významný faktor současného vývoje a její dopad na automobilový průmysl.
2. V teoretické části vymezit a charakterizovat formy ekonomické války, charakterizovat dopad ekonomické války na automobilový průmysl.
3. V praktické části charakterizovat místo a úlohu automobilového průmyslu v české ekonomice, provést analýzu rizik vyplývajících ze současného ekonomického vývoje a vyhodnotí jejich dopad na vybraný podnik.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] ŠEFČÍK, Vladimír. *Bezpečnostní politika v hospodářské oblasti*. Vyd. první. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně Academia centrum, 2010, 161 s., ISBN 978-80-7318-919-8.

[2] ŠEFČÍK, Vladimír. *Analýza rizik*. Vyd. první. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně Academia centrum, 2013, 109 s., ISBN 978-80-7318-696-8.

[3] ŠTĚRBOVÁ, Ludmila a kolektiv. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Grada Publishing, Vydání první, Praha 2013, 368 s., ISBN 978-80-247-4694-4.

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. PhDr. Vladimír Šefčík, CSc.

Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce:

21. února 2014

Termín odevzdání bakalářské práce:

9. května 2014

V Uherském Hradišti dne 21. února 2014


prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc.
děkan




doc. PhDr. Ferdinand Mazal, CSc.
ředitel ústavu

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v archivu Fakulty logistiky a krizového řízení Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval/a samostatně a použitou literaturu jsem citoval/a. V případě publikace výsledků budu uveden/a jako spoluautor/ka
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti dne 9.5.2014


.....
podpis studenta/ky

ABSTRAKT

Tématem bakalářské práce je Ekonomická válka – průvodní faktor mezinárodní ekonomické soutěže. Práce je rozdělena na dvě části; teoretickou a praktickou.

Cílem teoretické části charakterizovat formy ekonomických válek a jejich projevy na automobilový průmysl.

Praktická část se zaměřuje na místo a úlohu automobilového průmyslu v České Republice, analýzu rizik automobilové společnosti Škoda Auto a.s. s ohledem na současný ekonomický vývoj. Výsledkem praktické části je vyhodnocení dopadu těchto rizik.

Klíčová slova: ekonomická válka, rizika, automobilový průmysl, analýza.

ABSTRACT

The topic of this bachelor thesis is Economic warfare – related factor of international economic competition. The thesis is divided into two parts; theoretical and practical.

The goal of theoretical part is to define economic warfare characteristics and its demonstration automotive industry.

Practical part is focused on position and function of automotive industry in Czech Republic, risk analysis selected automotive company Škoda Auto a.s., with regard to current economic progress. The result of practical part is an impact evaluation of these risks.

Key words: economic warfare, risks, automotive industry, analysis.

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu práce prof. PhDr. Vladimíru Šefčíkovi CSc. za jeho ochotu, rady a vedení při vypracování bakalářské práce.

Poděkování patří mé manželce za její oporu při studiu, a celé mé rodině, která mě podporovala po celou dobu studia.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	9
I. TEORETICKÁ ČÁST.....	10
1. EKONOMICKÁ VÁLKA.....	11
1.1. Formy ekonomické války	12
1.2. Ekonomická válka – průvodní faktor mezinárodní ekonomické soutěže	15
1.3. Všeobecná dohoda o clech a obchodu	16
1.4. Světová obchodní organizace	17
2. AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL	19
2.1. Ropa jako neoddělitelná součást automobilového průmyslu.....	20
2.2. Ropa jako faktor ovlivňující světový hospodářský růst.....	22
2.4. Automobilový průmysl v letech 1970-1989	24
2.4.1. 1. ropná krize v roce 1973	24
2.4.2. 2. ropná krize v roce 1978	25
2.4.3. Následky 1. ropného šoku.....	26
2.4.4. Následky 2. ropného šoku.....	28
2.5. Automobilový průmysl v letech 1990-2013	29
2.6. Asijská finanční krize v roce 1997 a její dopady na automobilový průmysl.....	30
2.7. Světová finanční a hospodářská krize v roce 2008 – 2009 a její dopady na automobilový průmysl	31
II. PRAKTICKÁ ČÁST	33
2. MÍSTO A ÚLOHA AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČESKÉ EKONOMICE ...	34
3. CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO A.S.....	37
4. PEST ANALÝZA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO.....	40
4.1. Politické faktory.....	40
4.2. Ekonomické faktory.....	41
4.3. Sociální faktory	44
4.4. Technologické faktory	46
5. SWOT ANALÝZA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO.....	47
6. SOUČASNÝ EKONOMICKÝ VÝVOJ.....	48
7. ZHODNOCENÍ DOPADU RIZIK SOUČASNÉHO EKONOMICKÉHO VÝVOJE NA SPOLEČNOST ŠKODA AUTO	49
ZÁVĚR:.....	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	60
SEZNAM GRAFŮ	61
SEZNAM TABULEK	62

ÚVOD

V současnosti jsme svědky velkého rozvoje naší civilizace. Naučili jsme se využívat zdrojů, které nám tato planeta nabízí a zužitkovali je ke svému prospěchu. Rozdělení těchto zdrojů je ovšem ve světě nerovnoměrné a tak jsou některé lidské společnosti shromažďující se na daných územích, nazvěme je státy, nuceny o tyto usilovat obchodní cestou. Někdy jsme svědky, že daný stát přistoupí k řešení těchto problémů cestou, kterou nazýváme válkou. Již jsme jich v minulosti zažili mnoho a stále nejsme schopni se z jejich důsledků poučit. Protože ať již je válka vedena s jakýmkoli úmyslem, může být i oprávněný či dobrý, v konečném důsledku má vždy své poražené.

Při pohledu do minulosti lidstva můžeme najít období a události, ze kterých si můžeme brát příklad a ponaučení. Stejně tak můžeme najít místa, která jsou pro nás velkým varováním. V nynějším civilizovaném světě, ve kterém převažuje rozhodování na základě demokracie, doposud nejvyspělejšího způsobu rozhodování, který jsme si přisvojili, vidíme snahu jednat a řešit spory mezi státy mírovým způsobem. Avšak je zde velká míra způsobů jednání, které v sobě prvky a postoj války obsahují. Nazýváme je ekonomickými válkami. Ty se v nynější době ekonomického růstu projevují při obchodním jednání států mezi sebou, s cílem získat co největší sféru vlivu a tím chránit stát před vnějším i vnitřním nebezpečím. Jako občan České Republiky mohu tvrdit, náš stát stojí na demokratických základech, zakotveným v Ústavě této země. A z hlediska bezpečnostní politiky ČR, definované bezpečnostní strategií, patří mezi základní úkoly státu pět základních komponentů. Jedním z nich je hospodářská politika v oblasti bezpečnosti státu, která se přímo dotýká vybraného tématu této práce – ekonomických válek jako průvodního faktoru mezinárodní ekonomické soutěže.

Tuto oblast jsem si vytyčil zpracovat, neboť jejím úkolem je zajištění ekonomické bezpečnosti ČR a posilování konkurenceschopnosti ekonomiky v nynějším globálním světě. Cílem práce je posouzení vlivu ekonomických válek, jako průvodního faktoru mezinárodní ekonomické soutěže na automobilový průmysl. Tento cíl je naplňován ve dvou částech práce. V teoretické části jsou definovány formy ekonomické války a jejich vliv na automobilový průmysl během 70. let 20. století. V praktické části je definována úloha automobilového průmyslu v české ekonomice, charakterizována společnost Škoda Auto a.s. a na ní provedena analýza PEST vnějšího makroekonomické prostředí. Následně je provedena SWOT analýza, zhodnocení rizik a jejich dopad na tuto firmu vyplývající ze současného ekonomického vývoje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. EKONOMICKÁ VÁLKA

Ekonomická válka je nové označení událostí, se kterými jsme se mohli setkat během druhé poloviny 20. století. Vedle obecného pojmu „válka“ se objevil nový přívlastek. Nový druh války – ekonomická. V nynějším globálním světě, který vše poměřuje jen na základě ekonomického růstu neboli HDP (anglická zkratka GDP), jsme svědky boje a soupeření mezi různými státy. Jejich boj a neustálá snaha o pozitivní ekonomický růst, který jim nelze být nutně vytýkán, je staví před mnohá rozhodnutí. Ta se často dotýkají funkce státu a zajištění jeho bezpečnosti. Jedním z úkolů státní bezpečnosti je zachování ekonomické bezpečnosti, se kterou právě souvisí řešení konfliktů mezi státy na ekonomické úrovni. Tyto boje mohou obsahovat prvky soupeření a válčení, které nazýváme jako ekonomické války.

Pro bližší pohled na definici ekonomických válek využijme definice dle online slovníku Britannica [5], který ji definuje jako:

„Použití nebo hrozba použití ekonomických prostředků proti jiné zemi, za účelem oslabení její ekonomiky a tím pádem zmenšení jejího politického a válečného vlivu. Ekonomická válka také zahrnuje použití ekonomických prostředků k donucení protivníka změnit jeho hospodářskou politiku, chování nebo oslabení běžných obchodních vztahů s ostatními zeměmi. Některé z obecných významů ekonomické války jsou obchodní embargo, bojkot, sankce, celní znevýhodňování, dumping, zmrazení kapitálového majetku, přerušování pomoci, zákaz investování a či použití jiných kapitálových toků.“

Obecně můžeme ekonomickou válkou pojmenovat každý konflikt nebo část konfliktu mezi dvěma a více státy, ve kterém nedochází k použití vojenských donucovacích prostředků a zbraní. [3] Namísto toho jsou použity ekonomické prostředky a zdroje takové, o kterých se útočící stát domnívá, že mu přinesou stejný či podobný výsledek bez nutnosti použití vojenské síly. Důvodem konfliktu může být cokoliv, co považují soupeřící státy za ekonomicky cenné a zároveň důležité pro chod státu samotného.

Dalším kritériem, podle kterého lze dále rozčlenit a charakterizovat pojetí ekonomických válek uvádí prof. Šefčík [3] následovně:

- 1) *„První a nejrozšířenější význam odpovídá sledování ekonomického cíle. V tomto případě jde o definování ekonomické války z hlediska ekonomické soutěže a konkurenčního boje mezi společnostmi, ale i zeměmi. Jde o stav, kdy je určitá skupina ekonomických nástrojů používána státem (společností) proti jiným zemím*

(společnostem), s cílem zvýšení svého vlivu na daném trhu, nebo zvýšení životní úrovně svých obyvatel.“

- 2) *„Druhý význam odpovídá politickému cíli. Z tohoto hlediska můžeme definovat ekonomickou válku jako stav, kdy je soubor ekonomických nástrojů používán státem, nebo skupinou států, s cílem zvýšit závislost určité země nebo skupiny zemí a donutit ji (je) ke změně stávající politiky.“*
- 3) *„Třetí význam souvisí s vojenskými či polovojenskými cíli. Jde o stav, kdy je soubor prostředků a nástrojů ekonomického charakteru používán státem, skupinou zemí, proti jiným zemím v rámci ozbrojeného konfliktu.“*

1.1. Formy ekonomické války

Pro lepší pochopení jednotlivých projevů ekonomických válek definujme tyto projevy následovně:

- **Embargo**

Legální zákaz vládou nebo skupinou státních vlád omezit odjezd dopravních prostředků se zbožím (např. lodě, letadla apod.) do jedné či několika zemí ačkoliv je tento termín často používán pro zákaz veškerých obchodních styků. V protikladu, strategické embargo omezuje pouze prodej zboží, které má přímý a konkrétní přínos pro vojenskou sílu dané země. [5] Např. embargo na ropu zakazuje pouze vývoz ropy či dovoz z dané země (poslední takový případ nastal v roce 2012, ve kterém uvalily USA, EU a další státy ropné embargo na Írán, kvůli jeho neochotě vzdát se svého jaderného programu). [6]

Embargo je nástrojem ekonomických válek, které může být použito pro rozličné politické účely, včetně demonstrace odhodlanosti, vysílající politický signál a odpovídající na aktivity jiné země. Nejčastějším způsobem je zbrojní embargo, které má zamezit přílivu zbraní a vojenských prostředků, za účelem oslabení vojenské síly daného státu. Od konce studené války byly uvaleny strategické embargo proti třem státům a to Iráku, Libyi a Severní Korey. [6]

- **Bojkot**

Kolektivní a organizované vyloučení aplikované v pracovních, ekonomických, politických či sociálních vztazích jako protest proti praktikám považovaným za nespravedlivé. [5]

- **Dumping**

Dumping je nutné odlišovat od prostého nabízení nižších cen, které jsou důsledkem nižších nákladů nebo vyšší produktivity. Hlavním kritériem zde vlastně není vztah mezi cenou vyváženého výrobku a cenou na trhu země dovozu, ale vztah mezi cenou vyváženého výrobku a jeho běžnou hodnotou. Výrobek je tedy považován za dumpingový, jestliže je jeho vývozní cena do Evropské unie (EU) nižší, než je v běžném obchodním styku srovnatelná cena obdobného výrobku určeného pro spotřebu v zemi vývozu.

Běžná hodnota, která se používá k určení, zda dochází k dumpingu, se obvykle zakládá na cenách, které jsou zaplacené nebo mají být zaplacené nezávislým odběratelem v zemi vývozu v běžném obchodním styku. [7]

- **Celní znevýhodňování**

Clo, také zvané jako celní povinnost, je daň uvalená na zboží při přechodu hranic státu, obvykle vládou země, do které je zboží importováno. Cla mohou být uvalena ze dvou důvodů. Prvním je daňové zatížení za účelem zvýšení zisku pro státní pokladnu. Druhým důvodem je obrana domácí produkce před dovozem „levného zboží“. Tyto přístupy se mohou navzájem prolínat a mohou znamenat, že ačkoli státy (vlády) zvyšují celní zatížení kvůli ochraně svého trhu, tak zároveň jim vzniká významný profit díky vysoké dani a naopak. [5]

Cla mohou být dále rozdělena do těchto kategorií:

- Tranzitní cla
- Exportní cla
- Importní cla

- **Tranzitní cla**

Tento druh cla je uvalen na komodity původem v jedné zemi, překračující druhou a expandující do třetí země. Jak název napovídá, clo je uvaleno zemí, kterou zboží prochází. Tato cla již nejsou delší dobu důležitým nástrojem obchodní politiky, ale během období merkantilismu (16. -18. století) a dokonce do poloviny 19. století, v některých zemích hrály roli v nasměrování a kontrole obchodních cest. [5]

- **Exportní cla**

Tato cla nejsou již delší dobu používána ve velkém rozsahu, kromě cla určitých nerostů, ropy a zemědělských produktů. Exportní cla byla běžná v minulosti, kdy byly důležitým prvkem merkantilistické obchodní strategie. Jejich hlavní funkcí bylo chránit domácí výrobce spíše než zvyšování zisku. Tato cla jsou v současnosti obecně uvalena spíše zeměmi produkující surový materiál než rozvinutými průmyslovými zeměmi. Státy kontrolovaná politika cen mezinárodních kartelů, jako je např. OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) obsahuje v sobě některé znaky exportních cel. [5]

- **Importní cla**

Tato cla jsou nejdůležitějším a nejrozšířenějším způsobem celní povinnosti. Jak již bylo zmíněno, mohou být uvalena pro zvýšení daní nebo ochraně domácího trhu. Cla nejsou efektivním způsobem jak dosáhnout zvyšování zisku, neboť mají tendenci podporovat ekonomicky neefektivní domácí produkci, která je clem zatížena. (Ačkoli import představuje velký objem možného zisku, je lepší zdanit veškerou spotřebu, než jen spotřebu importu a to kvůli vyhnutí se neekonomické protekce.) [5]

- **Ekonomické sankce**

Ekonomické sankce nemají přesnou definici. Obecně mohou být sankce uvaleny ze dvou důvodů. Tím prvním je ekonomický důvod, který se používá jako trest za porušení ustanovení v obchodních vztazích. Např. v rámci GATT a samotné sankce se řídí předem danými pravidly. Druhým důvodem jsou politické cíle, které používají samotné státy i mezinárodní organizace. Tyto bývají uvaleny s různými cíly, jako např. proti porušování lidských práv, zabránění válečného konfliktu, šíření zbraní hromadného ničení apod.

„Rada bezpečnosti OSN (Organizace spojených národů) sahá k sankcím jako donucovacímu prostředku v případech, kdy je ohrožen mír a selhalo veškeré diplomatické úsilí. V posledním desetiletí byly sankce uvaleny na Irák, bývalou Jugoslávii, Haiti, Libérii, Rwandu, Somálsko, síly UNITA v Angole, Súdán, Sierra Leone, Federativní republiku Jugoslávii (včetně Kosova), Afghánistán a Etiopii a Eritreu.“

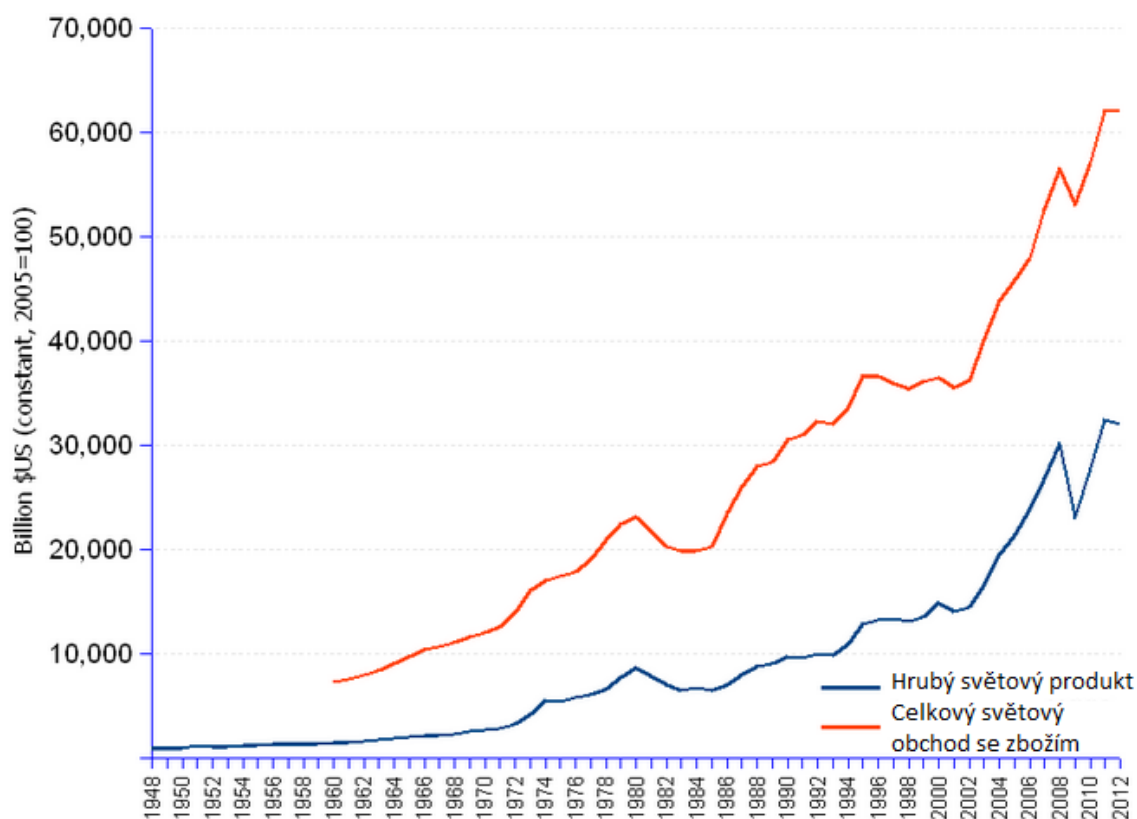
„Sankce mají mnoho forem, např. plošné ekonomické a obchodní sankce nebo zbrojní embarga, zákazy cestování či finanční a diplomatická omezení. Smyslem sankcí je přimět příslušný stát, aby postupoval v souladu s cíli stanovenými Radou bezpečnosti, aniž by bylo nutné použít násilí.“

„V poslední době se narůstající podpoře těší takzvané „inteligentní sankce“, které se snaží vyvíjet tlak spíše na vládnoucí elitu než na běžnou populaci a snižují humanitární dopady. Patří mezi ně například zmrazení finančních prostředků a zablokování finančních transakcí elit či subjektů, které svým jednáním uvalení sankcí způsobily.“ [8]

1.2. Ekonomická válka – průvodní faktor mezinárodní ekonomické soutěže

Po ukončení 2. světové války vznikla v roce 1947 tzv. Všeobecná dohoda o clech a obchodu (GATT - General Agreement on Tariffs and Trade) na jejichž základech byl vybudován světový obchod 2. poloviny 20. století. Díky započaté snaze v odstraňování celních a tarifních překážek začal celkový objem světového obchodu výrazně růst. Vznikly počátky výrazného rozvoje obchodních vztahů mezi zakládajícími zeměmi. Právě v této době 60. let 20. století se začínají formovat události, které nyní nazýváme „Ekonomická válka, průvodní faktor ekonomické konkurence“. [3]

Následující obrázek ukazuje vývoj Hrubého světového produktu (GDP) a celkového světového obchodu se zbožím v letech 1960 – 2012.



Graf č. 1: Vývoj světového obchodu se zbožím a službami v letech 1960-2012 (zdroj: převzato z Areppim [9])

Z grafu č. 1 lze vyčíst následující:

- vysoká korelace mezi hrubým domácím produktem (GDP) a celým světovým obchodem se zbožím, pohybuje se kolem 90%;
- stále rostoucí otevřenost národních ekonomik (v roce 1960 objem zahraničního obchodu na světovém GDP tvořil přibližně 20 %, přičemž v roce 2010 to bylo přibližně 52 %);
- úspěšná obchodní jednání GATT o uvolňování tarifních a celních poplatků významně akcelerovala růst světového obchodu. [9]

1.3. Všeobecná dohoda o clech a obchodu

Všeobecná dohoda o clech a obchodu (General Agreement on Tariffs and Trade - GATT) je mnohostranná dohoda podepsaná v roce 1947. Tato dohoda GATT měla sloužit jako prostředek liberalizace světového trhu. Byla vytvořena, aby podpořila snahy o snižování celních bariér a překážek v mezinárodním obchodu. [10]

Tato dohoda vedla k sérii několika kol obchodních jednání zaměřené na snižování cel. Počáteční obchodní dohody byly široce zaměřeny směrem ke hmotnému zboží, jako jsou zemědělské produkty, zpracované potraviny, ocelářské a automobilové výrobky. Kolo vyjednávání, známé jako Urugvajské kolo v letech 1986-1994, nakonec vedlo k vytvoření Světové obchodní organizace WTO (World Trade Organization). [11]

Název	Délka jednání	Počet zemí	Předmět diskuzí	Dosažené cíle
Geneva 1947	7 měsíců	23	Celní poplatky	Podepsání GATT, projednáno 45000 celních ústupků ovlivňující okolo 10 miliard dolarů světového obchodu
Ancey 1949	5 měsíců	13	Celní poplatky	Země si vzájemně povolily okolo 5000 celních ústupků
Torquay 1950	8 měsíců	38	Celní poplatky	Země si vzájemně povolily okolo 8700 celních ústupků
Geneva II 1956	5 měsíců	26	Celní poplatky, přistoupení Japonska	Snížení cel o 2.5 miliardy dolarů
Dillon	11 měsíců	26	Celní poplatky	Celní ústupky v hodnotě 4.9 miliard

1960				dolarů
Kennedy 1964	37 měsíců	62	Celní poplatky, prodej zboží pod cenou	Celní ústupky v hodnotě 40 miliard dolarů
Tokyo 1973	74 měsíců	102	Celní poplatky, obchodní bariéry, dotace státním firmám, povolení dovozu	Snížení celních nákladů o 300 miliard dolarů
Uruguay 1986	87 měsíců	123	Celní poplatky, obchodní bariéry, pravidla, služby, duševní vlastnictví, vytvoření WTO	Vznik WTO, rozšíření rozsahu celních vyjednávání vedoucí k významnému snížení cel o 40%, plný přístup oděvních firem z rozvíjejících se zemí, rozšíření duševního vlastnictví
Doha 2001	dosud nebylo oficiálně ukončeno	159	Celní poplatky, zemědělství, pracovní podmínky, životní prostředí, konkurence, investování, patenty atd.	Kolo vyjednávání doposud nebylo ukončeno

Tab.1: seznam kol (jednání) GATT (zdroj: vlastní úpravy dle WTO [11])

1.4. Světová obchodní organizace

Světová obchodní organizace (World Trade Organization - WTO) je mezinárodní světová jednající o pravidlech mezinárodního obchodu mezi národy. Její podstatou je vyjednávání o dohodách mezi většinou států světa a ratifikace těchto dohod v jejich parlamentech. Jejím cílem je pomoc výrobcům zboží, služeb, vývozcům a dovozcům podporovat jejich podnikání. Byla založena v roce 1995 jako nástupce Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT). Sídlem organizace je Ženeva, Švýcarsko. V současné době má WTO 159 členů. [11]

a) Hlavní úkoly organizace

WTO uvádí, že jeho základním úkolem je liberalizace mezinárodního obchodu prostřednictvím odbourávání obchodních bariér.

- Jednání o snižování nebo eliminaci překážek obchodu (dovozní cla či jiné bariéry) a domluvy na pravidlech vedení mezinárodního obchodu (tj. prodej pod cenou, dotace či subvence, výrobní normy)

- Spravování a sledování programů, na kterých se skrze WTO domluvila pravidla obchodu se zbožím, službami, ochrany duševního vlastnictví
 - Sledování a zhodnocení obchodní politiky všech členů, taktéž zajištění transparentnosti místních popř. oboustranných dohod
 - Řešení sporů mezi členy ohledně interpretace a uplatnění dohod
 - Rozvoj schopností úředníků vlád rozvojových zemí ve věcech mezinárodního obchodu
 - Pomoc při procesu vstupování do WTO státům, které doposud nejsou jejími členy
 - Provádění ekonomických výzkumů, sběr a šíření obchodních dat pro další podporu hlavních aktivit WTO
 - Vysvětlování a vzdělávání veřejnosti ohledně funkce WTO, jejích úkolech a činnostech.
- [11]

b) Shrnutí funkce GATT a WTO

Ve zkratce lze říct, že mnohostranná dohoda GATT a následně mezinárodní organizace WTO slouží pro zlepšování obchodních vztahů mezi členskými státy a odstraňování celních bariér mezi nimi. Tyto skutečnosti významně přispěly k větší otevřenosti mezinárodního obchodu, který se prvně projevil výrazným růstem HDP u rozvinutých států zejména od 2. poloviny 20. století a následně také u rozvíjejících se zemí. Tyto dohody a jednání proto v důsledku posloužily ke snižování projevů ekonomických válek mezi soupeřícími státy.

2. AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL

Automobilovým průmyslem označujeme všechny společnosti a aktivity zahrnuté do procesu výroby motorových vozidel. Základním výrobkem tohoto odvětví je osobní automobil a lehká nákladní auta (do 1,815 tuny). Zlomovým okamžikem v historii automobilového průmyslu byl vynález spalovacího motoru ve druhé polovině 19. století. Ačkoli byl automobil vynalezen na území Evropy, byly to Spojené Státy Americké, které na začátku 20. století zcela ovládly světový průmysl díky objevení způsobu technologie sériové výroby.

Tento okamžik nastartoval růst průmyslového odvětví, které stále patří mezi největší na světě. Automobilový průmysl se během 20. století stal doslova „motorem“ technologického pokroku. Odvětví dopravy a přepravy zboží mělo zásadní podíl na rozvoji mezinárodního obchodu. Dopravní prostředky výrazně zvyšovaly efektivitu práce a zkracovaly čas nutný pro přepravu zboží mezi výrobcí a spotřebiteli. Automobil se postupně stal nepostradatelnou součástí každé domácnosti a automobily se staly symbolem svobody jednotlivce. Dopravní prostředky obecně spolu s pozdějším nástupem informačních technologií se staly prostředkem k poznávání světových kultur, jejich vzájemnému ovlivňování a prvním významným krokem k nastoupení fenoménu současného světa – globalizaci.

Automobilový průmysl má své nezastupitelné místo hlavně v rozvinutých zemích světa a tvoří významnou část jejich národního hospodářství a průmyslu. Josef Zemánek píše [12]:

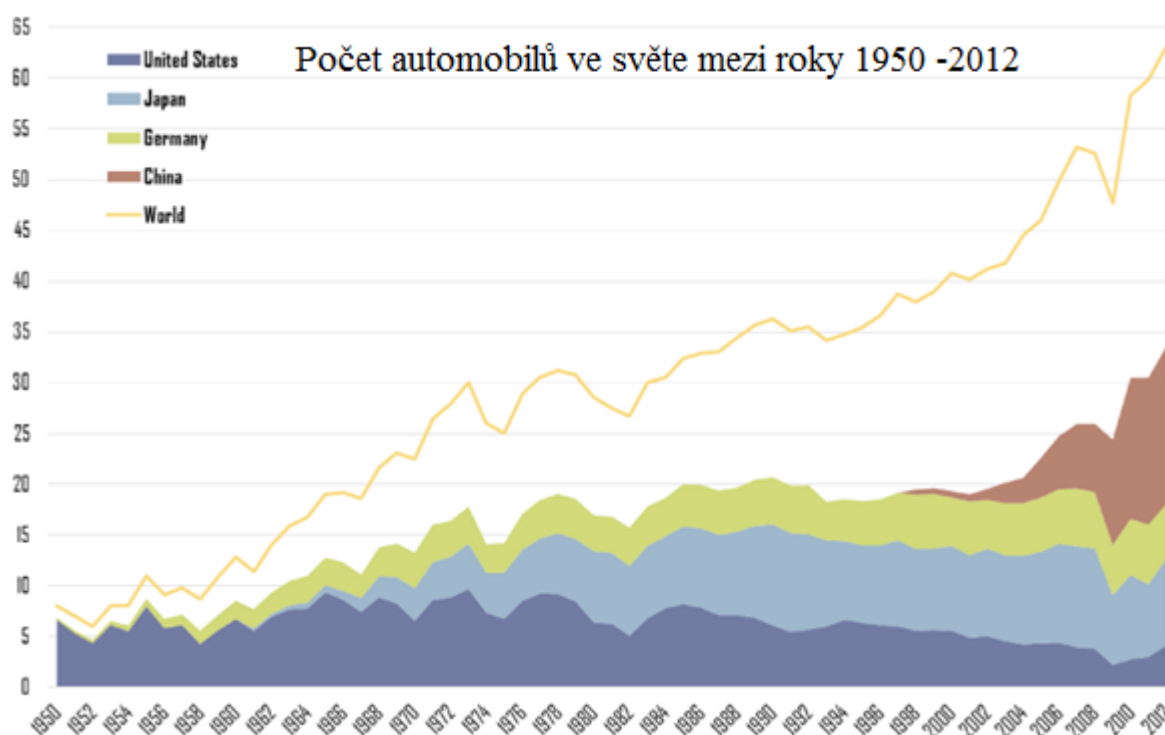
„Automobilový průmysl byl prakticky po celá 60. a 70. léta hnacím motorem japonského ekonomického růstu. V roce 1970 činil přibližně 10% japonského hrubého domácího produktu. Jestliže v roce 1967 vlastnily japonské domácnosti pouhých 10 milionů osobních automobilů, o 10 let později vzrostl jejich počet na 30 milionů. V roce 1967 se dohodly Spojené státy s Japonskem na liberalizaci mezinárodního obchodu s automobily. Cla uvalená na dovoz japonských automobilů díky dohodě spadla během jednoho desetiletí z 36% (rok 1968) na 0% (1978).“

Vlády zemí výrazně tento fakt podporují a navíc se snaží vhodnou politikou pobídek a daňových úlev, lákat automobilky k budování nových výrobních a montážních linek či technických center na svém území. V dobách ekonomické recese či stagnace, vlády zemí z obavy ztráty tisíce pracovních míst v automobilovém průmyslu vytváří pobídky a vydávají zákony (viz příklad tzv. šrotovného), které jsou z ekonomického pohledu neefektivní, neboť „dotují“ a preferují produkci zboží, které není v daný okamžik ziskové a dle ekonomických zákonů by mělo zaniknout. Tímto vlády značně zasahují do makroekonomické rovnováhy

UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

trhu. Toto jednání v sobě obsahuje určité rysy ekonomických válek, např. zvyšováním kapitálového majetku či schopnost prodat zboží pod výrobními náklady díky státním dotacím.

Automobilový průmysl začal výrazně růst po druhé světové válce a od té doby stálým tempem tuto tendenci zachovává, navzdory mnohým nepříznivým ekonomickým faktorům, viz graf níže. Tento průmysl ovlivnil i velké množství dalších odvětví – ať již průmyslových kovů, dopravy, nerostných surovin atd. Poptávka po nerostném bohatství přispěla k nejednomu válečnému nebo ekonomickému konfliktu.



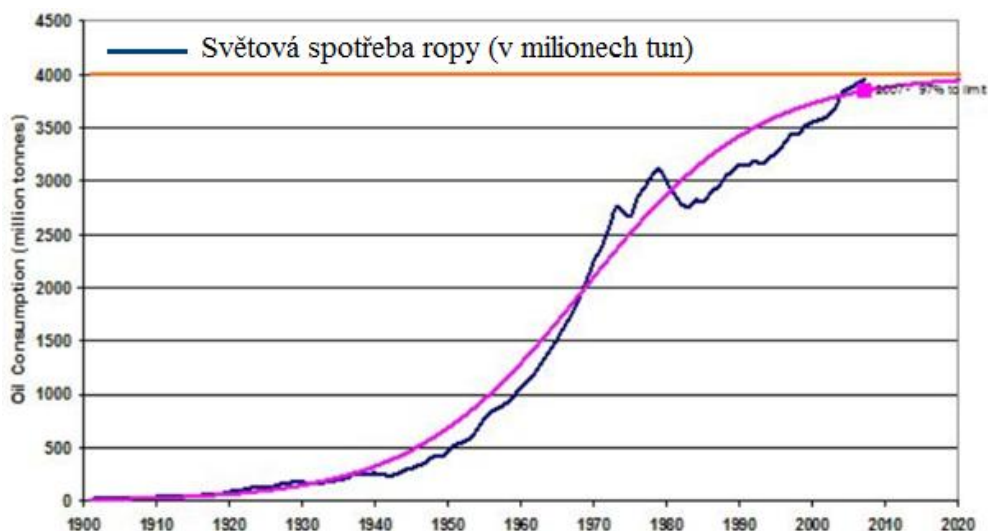
Graf č.2: Počet automobilů ve světě mezi roky 1950 -2012 (zdroj: převzato z OICA [18])

2.1. Ropa jako neoddělitelná součást automobilového průmyslu

Osobní a nákladní automobily se během 20. století podílely na výrazném vzniku poptávky po ropě a jejích produktech, zejména benzínu a nafty. Postupem času, v důsledku rychlého růstu rozvoje společnosti a energetické spotřeby rozvíjejícího se světa, nabývala tato komodita na čím dál větší důležitosti a strategičnosti. Poptávka po ropě neustále rostla až ji posunula na pozici nejžádanější komodity na světě a ropa obdržela příznačné pojmenování – černé zlato. Ropa se stala světovou strategickou surovinou 20. století a během 2. světové války bylo její zajištění nezbytným předpokladem k vítězství, Po skončení války její těžba začala prudce růst a pokračovala v tomto růstu až do současnosti. Odvětví dopravy spotřebuje okolo 80% současné produkce ropy.

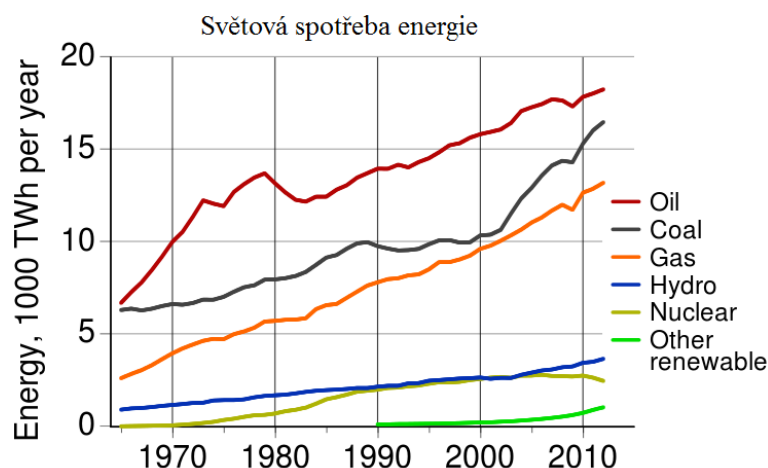
UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

Význam ropy, její zpracování a výroba benzínu či nafty, je pro automobilový průmysl naprosto zásadní. V současnosti je tento průmysl na produktech ropy přímou měrou závislý a v historii lze najít mnoho případů, které toto vystihují. Následující graf ukazuje růst celosvětové spotřeby od roku 1900. Tato spotřeba se od roku 1945 více jak zdesetinásobila.



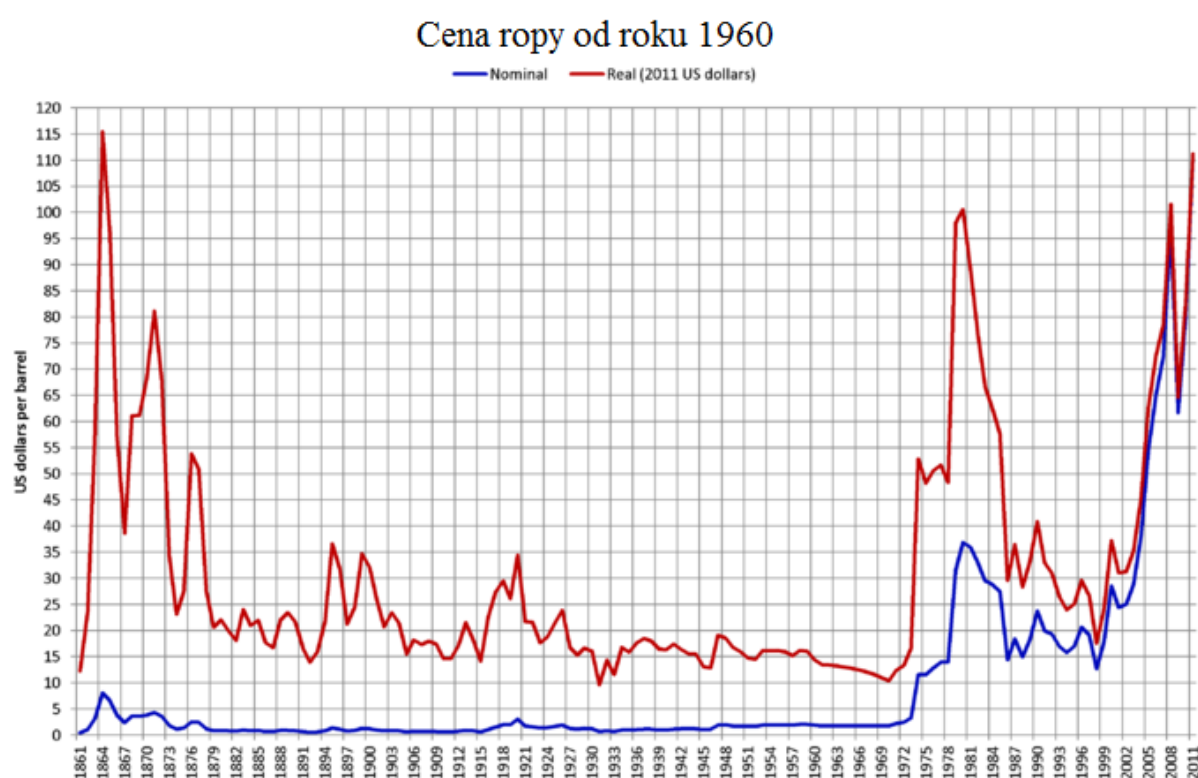
Graf č. 3: světová spotřeba ropy (zdroj: převzato z Resilience [19])

Podíl ropy jako zdroje energie rostl během 2. poloviny 20. století do té míry, že se podílel na celkové světové spotřebě nejvyšší měrou, viz obrázek níže. V současné době se státy a společnosti snaží snižovat svou závislost na ropě využíváním jiných zdrojů. Avšak je nutné tyto zdroje finančně dotovat a podporovat, protože z ekonomického hlediska jsou méně efektivní a nákladnější než použití ropy.



Graf č. 4: světová spotřeba energetických zdrojů (zdroj: převzato z BP [20])

Spolu s rostoucí spotřebou ropy a jejího zvyšujícího se podílu na světové spotřebě energie začala růst také cena této komodity. Pokud se zaměříme na 2. polovinu 20. století lze vyčíst první prudké navýšení ceny v roce 1973, kdy v tomto roce cena ropy zdražila zhruba ze 4 dolarů na 12 dolarů. Dalším skokem byl rok 1979, ve které cena ropy vzrostla asi o 20 dolarů. Graf ukazuje vývoj nominální ceny ropy od roku 1861, plus cenu ropy přepočtenou na reálnou hodnotu dolaru v roce 2011. Krátkodobým růstem se vyznačil rok 1990. Od roku 2000 došlo k trvalému a prudkému růstu ceny ropy způsobené rostoucím světovým obchodem, podporovaný rozvojem moderních technologií a ekonomickým růstem, který byl zastaven v roce 2008 vypuknutím světové finanční a hospodářské krize.



Graf č. 5: Ceny ropy od roku 1861 (zdroj: převzato z BP [20])

2.2. Ropa jako faktor ovlivňující světový hospodářský růst

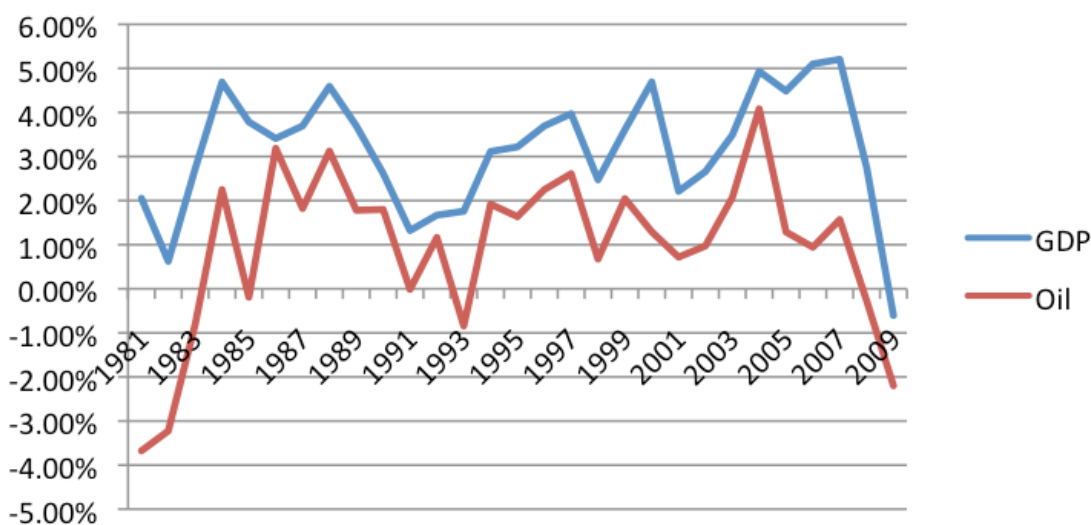
Ropa v první řadě cena ropy ovlivňuje výši nákladů, které musí firmy i domácnosti platit za užívání automobilu. Tímto ovlivňuje náklady firem, které osobní či nákladní automobil používají ke svému podnikání, stejně jako ovlivňuje domácnosti, které automobil užívají ke své soukromé potřebě. V druhé řadě cena ropy významně ovlivňuje změny světového HDP kvůli energetické závislosti na této surovině. Zejména státům s rozvíjející se ekonomikou tvoří podíl ropy na zdrojích energie největší procenta. Rozvinuté země již poznaly důsledky

UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

přílišné závislosti na ropě a tuto závislost značně snížili. Stále však platí, že ekonomicky nejlevnějším zdrojem je stále ropa.

V neposlední řadě vyšší cena ropy významně ovlivňuje trh s energiemi, průmysl zpracující ropu a navazující průmyslová odvětví. Tím vším zvyšuje cenovou hladinu výrobního kapitálu firem a náklady domácností, což má za následek zvýšení inflace, poklesu reálného důchodu spotřebitelů a poklesu poptávky po zboží.

Následující graf vystihuje, jak je cena a spotřeba ropy významně spojena s růstem či poklesem světové ekonomiky.



Graf č. 6: Cena a spotřeba ropy ve spojitosti s vývojem světové ekonomiky (zdroj: převzato z *Our Finite World* [21])

Světový hospodářský růst byl v 50. - 60. letech 20. století podpořen výrazně levnými zdroji energie, především ropy. Značná část ropy se během těchto let těžila a dovážela z Arabského poloostrova. Aby státy na jejichž území se ropa těžila, získaly větší kontrolu nad tímto stavem, založily Sdružení států vyvážející ropu (Organization of the Petroleum Exporting Countries - OPEC). OPEC je kartelovou organizací zemí vyvážejících ropu, která byla založena v roce 1960 v Bagdádu, má sídlo ve Vídni a sdružuje 11 stát (Alžírsko, Indonésii, Irák, Írán, Katar, Kuvajt, Libyi, Nigérii, Saudskou Arábii, Spojené arabské emiráty a Venezuelu).

Hlavním cílem OPEC je koordinace ropné politiky, stanovení exportních cen ropy a právních poplatků ropných společností.

S ohledem na ekonomickou situaci ekonomický vliv OPEC v 80. letech značně poklesl v důsledku nabídky ropy ze států mimo OPEC. V současnosti OPEC stanovuje maximální možné množství těžby ropy a výrazně ovlivňuje světovou cenu ropy. Zajišťuje 75 % veškerých světových zásob, v celosvětovém měřítku tak zajišťuje přibližně jednu třetinu ropné produkce a polovinu z objemu vývozu ropy.

2.4. Automobilový průmysl v letech 1970-1989

Automobilový průmysl zažil v 70. letech 20. století dvě významné události, které prudce ovlivnily jeho vývoj. Tou první byla Jomkipurská válka, která vypukla v říjnu 1973 a následné události označujeme pod pojmem 1. ropná krize. Ta druhá byla islámská revoluce, která začala v listopadu roku 1978 a následné světové události označujeme jako 2. ropnou krizi. Tyto události v sobě nesou rukopis ekonomických válek (ať již přímo nebo jejich důsledkem). Pohled na tyto události je zaměřen hlavně na důsledky ekonomických válek na automobilový průmysl, jež je zásadně spojený s ropou, jakožto hlavní surovinou a zdrojem energie automobilové dopravy.

2.4.1. 1. ropná krize v roce 1973

Tímto názvem označujeme události v roce 1973, ve kterém Egypt a Sýrie vojensky napadli Izrael v tzv. Jomkipurské válce. Snažili se získat zpět území Sinajského poloostrova, Golandských výšin, pásma Gazy, západního Jordánska a východní Jeruzalém, které ztratili během šestidenní války v roce 1967. Izrael během několika dní po začátku útoku rychle převzal iniciativu a ztracená území získal brzy zpět. Navzdory těžkým ztrátám na straně Izraele stála jeho vojska za tři týdny od začátku konfliktu 100 km od hlavního města Egypta, Káhiry a 60 km od hlavního města Sýrie, Damašku. [13]

Již po 11 dnech války, kdy bylo zřejmé, jak rychle přešel Izrael do protiútoků, se země produkující ropu v organizaci OPEC (Organizace států vyvážející ropu – v tu dobu do Organizace patřily zejména Irák, Írán, Saúdská Arábie, Kuvajt, Katar, Spojené Arabské Emiráty) rozhodly uvalit na státy podporující Izrael ropné embargo. Jednalo se o státy USA a Nizozemí, které musely čelit totálnímu embargu. Západoevropské země a také Japonsko musely čelit částečným omezením dovozu ropy.

Arabské státy, které toto embargo vytvořily, kontrolovaly velkou část trhu s ropou, a tudíž pro ně bylo značně jednoduché použít tento druh nátlaku, ve snaze přinutit Izrael, aby opustil zabraná území. Tímto nečekaným krokem dosáhly okamžitého ovlivnění ceny ropy. Ta začala stoupat a během jednoho roku se zvedla z 3 dolarů na necelých 12 dolarů. Arabské státy si

uvědomily, jak mocnou zbraň mají ve svých rukou a naopak státy vyspělého světa zjistily svou obrovskou závislost na této surovině. Stanislav Volek [13] toto shrnul:

„Jsme svědky prvního výrazného zásahu do chodu světové ekonomiky použitím ropy jako nevojenského prostředku. Tato skutečnost výrazně ovlivnila tehdejší situaci ve vyspělých zemích světa. Ropná zbraň přinesla brzy také politické výsledky. 5. listopadu 1973 vyzvali ministři zahraničí Evropského společenství Izrael, aby vyklidil území, která obsadil v roce 1967. V prosinci se k tomuto požadavku připojilo také Japonsko. Nato příznivě reagovaly arabské státy a OPEC postupně zrušil svá prodejní omezení. Přestože se situace uvolnila, zůstala již prodejní cena ropy vysoká. Státy OPEC, povzbuzeny vyvolanou krizí, zvyšovaly cenu ropy postupně dále, až se cena jednoho barelu (158,8 litrů) zvedla z 2,83 USD (1973) na 36,15 USD v roce 1980. Ropná válka přinesla státům OPEC 80 miliard dolarů ročně navíc.“

2.4.2. 2. ropná krize v roce 1978

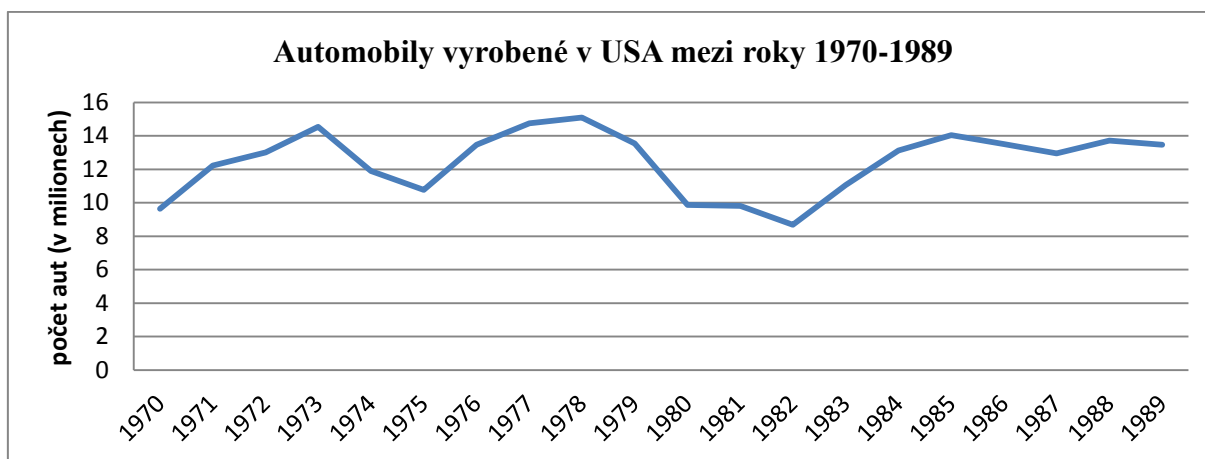
V únoru roku 1979 došlo v Íránu k událostem, které označujeme jako islámskou revoluci. Tuto revoluci vedl ajatolláh Chomejní a jejím výsledkem bylo odstranění vlády monarchie a v Íránu byla nastolena nadvláda duchovních, kterou potvrdilo i referendum. V listopadu roku 1979 došlo k obsazení amerického velvyslanectví a zadržení 60 amerických diplomatů. Po neúspěšných diplomatických jednáních o propuštění rukojmích reagovaly Spojené Státy Americké zmrazením Íránského státního majetku a finančních prostředků v USA (v hodnotě přibližně 12 miliard dolarů) a následně vyhlášením úplného obchodního embarga. To se projevilo zejména na ceně ropy, jejíž světová nabídka se tímto krokem snížila o 8%. Organizace OPEC na tuto situaci zareagovala zvýšením těžby a také výrazným nárůstem ceny ropy. Svět se po pár letech opět ocitl v tzv. 2. ropné krizi. [22]

Následně se do této situace po několika měsících vložil Saddám Husajn, který vojensky napadl 22. září 1980 Irán a zavedl tak tyto země do 8 let trvající války. Válčily mezi sebou země patřící k zakladatelům kartelu OPEC a které byly z 90% závislé na vývozu ropy. Ostatní státy arabského poloostrova Saudská Arábie a Kuvajt se odmítají oficiálně se přihlásit na stranu Iráku, ačkoliv ho finančně podporují. Vláda USA se v návaznostech na události s obsazením ambasády v Íránu staví na stranu Saddáma Husajna, kterého podporuje jako „menší zlo“ v tomto arabském regionu.

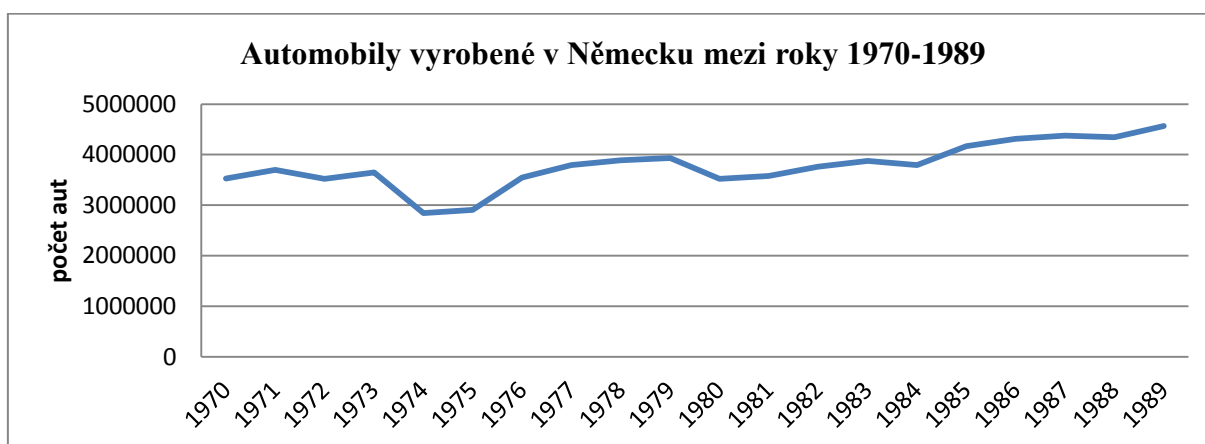
Tato válka odehrávající se v oblasti, kde leží okolo 40% světových zásob ropy, opět zahýbala se světovým hospodářstvím, které neodolalo více jak dvojnásobnému zvýšení ceny ropy a USA s Evropou se již podruhé v krátké době ocitly v ekonomické recesi.

2.4.3. Následky 1. ropného šoku

Následky prudkého zvýšení ceny ropy se odrazily propadu HDP ve všech rozvinutých zemích světa a také v množství produkce automobilů napříč celým světem. Počet automobilů vyrobených v USA poklesl mezi roky 1973-1975 o 26%, v Německu o 20.3% a v Japonsku přibližně o 15%. Ačkoliv se na první pohled zdá, že automobilový průmysl v Japonsku byl zasažen nejméně, ve skutečnosti byla japonská ekonomika tímto vývojem nejvíce zasažena, neboť v roce 1973 tvořila dodávka ropy ze zemí OPEC do Japonska 80%. Hrubý domácí produkt Japonska poklesl během jednoho roku o 9,25%, což bylo dáno také tím, že Japonsko nemělo žádné nouzové energetické zásoby, bylo nuceno nakupovat ropu za cenu vyšroubovanou kartelem OPEC do závratné výše. Pro americké automobilky to znamenalo konec výroby automobilů s objemy motorů okolo 4 – 6 litry, protože krize řádně změnila pohled Američanů na auta s takovou spotřebou. [14]

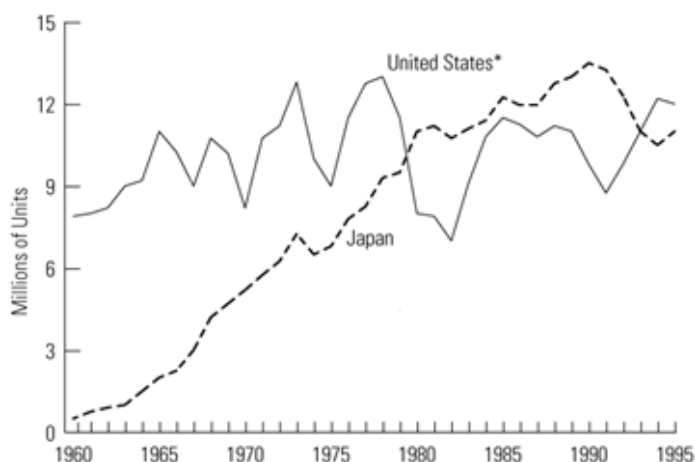


Graf č. 7: Automobily vyrobené v USA mezi roky 1970-1989 (zdroj: vlastní výpočty dle Statista [23])

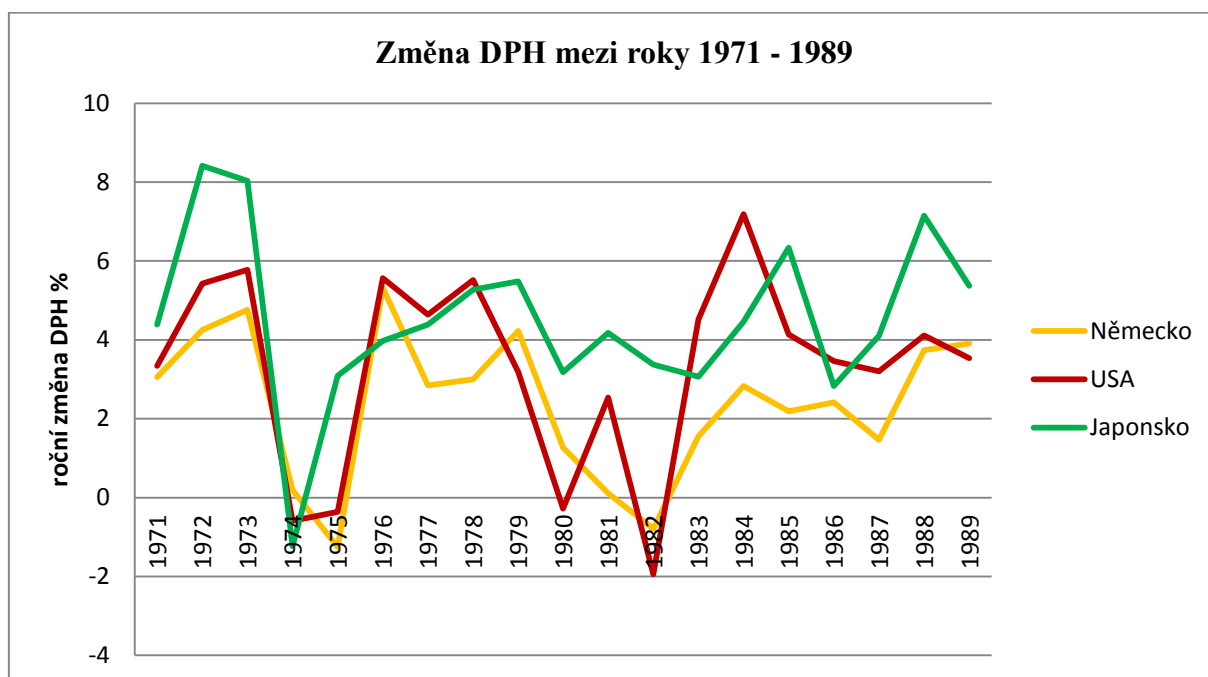


Graf č. 8: Automobily vyrobené v Německu mezi roky 1970-1989 (Zdroj: vlastní výpočty dle Worldometers [24])

Množství aut vyrobených v Japonsku a USA



Graf č. 9: Množství aut vyrobených v Japonsku a USA (zdroj: převzato z MitSloan [25])



Graf č.10: Změna DPH mezi roky 1971 – 1989 (Zdroj: vlastní výpočty dle OICA [18])

Vzápětí došlo k výraznému růstu inflace. V USA dosáhla 12%, Francii 13%, Velké Británii 22%, Itálii 17%, v Německu „pouhých“ 7% a v Japonsku se v roce 1974 vyhoupla na 24%, což mělo za důsledek pro všechny státy dramatický nárůst výrobních nákladů, minimální spotřebitelská aktivita a nástup hospodářské recese. Josef Zemánek uvádí: [14]

„Japonsko ale nepropadlo panice a krizi během tří let překonalo. Pomohla mu v tom především přísná redukce výrobních nákladů, produkce úsporných modelů a propagace prodeje japonských automobilů na zahraničních trzích. Japonci se přeorientovali na výrobu

menších automobilů, pomocí plastů, hliníku a kompozitních materiálů snížili jejich hmotnost, vhodnou volbou tvaru vozidla ubrali několik procent z aerodynamického odporu, dotáhli k dokonalosti systém elektronicky řízeného vstřikování benzínové (naftové) směsi do motoru a zefektivnili technologii výroby.“

Výsledkem těchto kroků byla vysoká konkurence japonských automobilů na trzích v USA a Evropě. Tyto malé a na spotřebu paliva úsporné automobily vyvolaly obrovskou poptávku na těchto trzích, stejně jako na domácím trhu. Japonsko mezi roky 1974 až 1978 zaznamenalo nejvyšší nárůst průmyslové produkce ve své historii.

Proto po prvním ropném šoku, evropští i američtí výrobci aut se potýkali s obrovskou konkurencí těchto japonských aut a nebyli schopni se tomuto jevu bránit. Proto pod hrozbou zavření výrobních závodů a propuštění desítek tisíc pracovníků, vlády jednotlivých zemí prosadily ochranné opatření proti dovozu japonských aut. Zavedly tvrdý protekcionismus do mezinárodního obchodu a nastavily limity na exporty japonských automobilů do jejich zemí.

S liberalizací mezinárodního automobilového obchodu byl na několik dalších let konec. Japonské automobilky se tomuto opatření rychle přizpůsobily a našly cestu přes navázané vztahy s americkými i evropskými automobilkami. Japonci nabídli možnost spolupráce a uzavřeli automobilovou alianci s významnými producenty, jako byli GM Motors a Ford v USA, Volkswagen, Alfa Romeo a Motor Iberiza v Evropě. Tímto krokem začaly vyrábět automobily vyrobené v Evropě nebo USA japonským kapitálem a pod japonskou značkou, ale jako majetek amerického či evropského partnera. Když se po nějaké době s tímto způsobem sžily, jejich expanze opět nabrala na otáčkách. Během 10 let od zavedení těchto ochranných opatření se navíc ukázalo, že paradoxně Japoncům neuškodila, nýbrž pomohla, protože se díky nim Japonsko dokázalo globalizovat dříve než ostatní. [14]

2.4.4. Následky 2. ropného šoku

Druhý ropný šok v roce 1979, znamenal růst ceny ropy na světových trzích z 15 na 40 dolarů za barel a velkou silou se prohnal automobilovým průmyslem. Ten se sotva oťrásl z předchozí krize a nyní opět musel čelit výraznému růstu cen energií, nárůstu inflace, a následně celosvětovému poklesu poptávky po automobilech. Ta klesla v průběhu čtyř let (1979 až 1982) o 15%, což se samozřejmě odrazilo i v produkci automobilů.

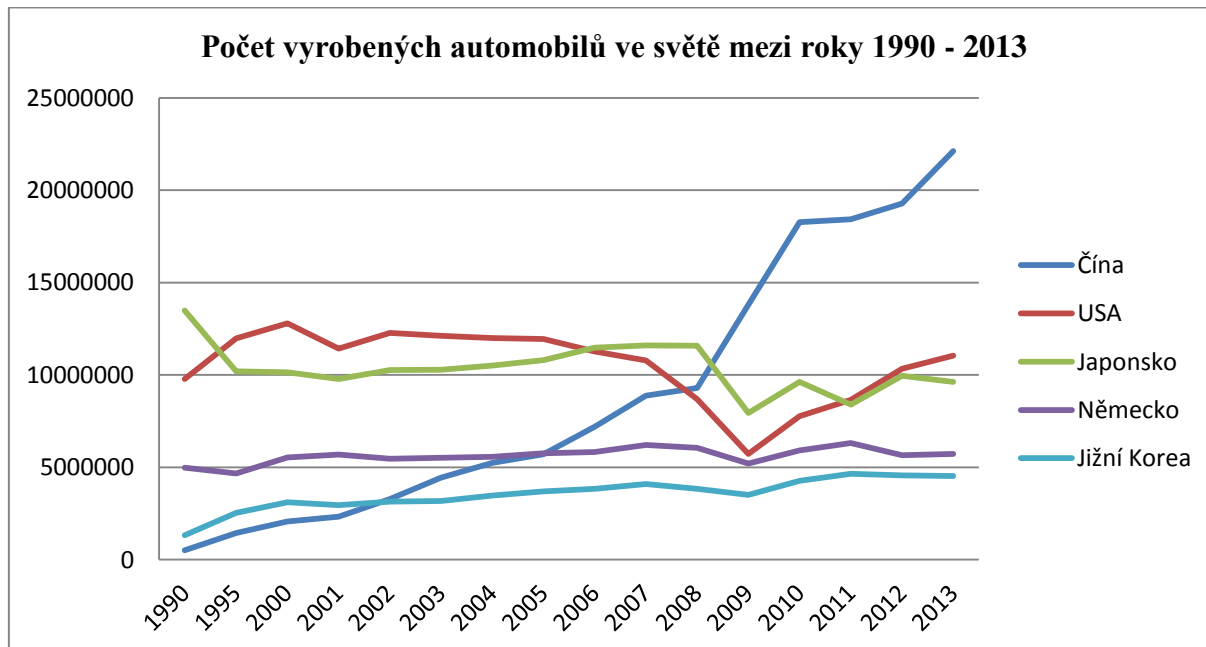
Co však bylo zajímavé, že 2. ropný šok způsobil okamžitý propad evropským a americkým automobilkám. Ty se ocitly během 1 – 2 roku v záporných číslech (15 % pokles

UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

automobilového trhu šel na jejich účet), ale japonské automobilky zaznamenaly minimální pokles. Téměř jako by se jich krize nedotkla. Jistým způsobem z nynější krize dokázaly nepřímo profitovat, protože se poučily z předchozích let, těžily z efektivního automobilového systému a díky tomu mezi roky 1974 až 1978 zaznamenaly nejrychlejší nárůst celého průmyslového sektoru ve své historii. [14]

2.5. Automobilový průmysl v letech 1990-2013

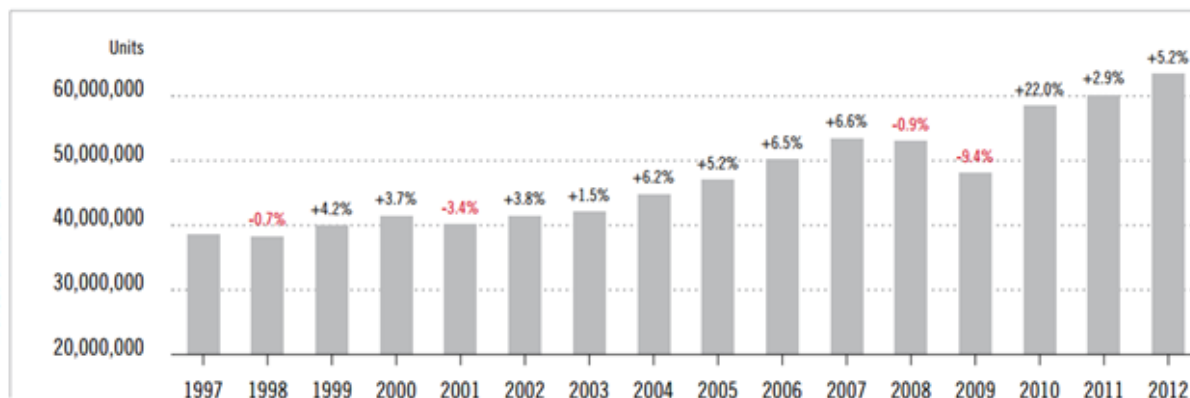
Mezi roky 1990 – 2013 bylo pořadí prvních pěti států na světě podle počtu vyrobených aut následující – 1. Japonsko, 2. USA, 3. Německo, 4. Jižní Korea, 5. Čína. V 90. letech 20. století USA převzaly zpět roli největšího výrobce automobilů od Japonska. Na vrcholu vydržely až do roku 2006, ve kterém se opět vystřídaly s Japonskem, jež na krátkou dobu mezi roky 2006-2008 drželo pozici světové jedničky. V roce 2009 bylo vystřídáno Čínou, která prudce navyšuje množství vyrobených aut a v současnosti vyrábí 2 krát více aut než druhé Spojené státy americké. Je zřetelné, že první 3 státy dle produkce automobilů (Japonsko, USA, Německo) od roku 1990 do roku 2013 téměř vůbec nezvýšily počet vyrobených aut. A je jasně vidět, že hlavním motorem současného automobilového průmyslu se stala Čína.



Graf č.11: Počet prodaných automobilů ve světě mezi roky 1990-2013 (Zdroj: vlastní výpočty dle OICA [18])

Světový růst produkce automobilů ukazuje následující graf, který vystihuje stálý nárůst výroby aut napříč celým světem. V roce 2009 došlo k prudkému propadu o 9,4 % kvůli světové hospodářské krizi.

Množství vyrobených automobilů ve světě od roku 1997 - 2012



Graf č.12 : Množství vyrobených automobilů ve světě od roku 1997 - 2012 (Zdroj: převzato z OICA [18])

2.6. Asijská finanční krize v roce 1997 a její dopady na automobilový průmysl

V roce 1997 zasáhla jihovýchodní Asii finanční krize, která přivedla svět do hlubší hospodářské krize. Zasaženy byly asijské země: Hongkong, Indonésie, Malajsie, Singapur, Korea, Tchaj-wan, Thajské a také Čína. Tyto státy byly navenek ekonomicky stabilní, avšak vnitřní nevyrovnaný systém způsobil krize, které u různých států projevovaly různě - jako měnová krize, finanční krize, hospodářská krize, sociální a politická krize, krize důvěry.

Nejvíce byla zasažena Indonésie, nejméně Hongkong. Mezinárodní měnový fond a Světová banka poskytli celé oblasti výraznou pomoc a zabránili masivnímu propadu. Nadále se však ještě Asií šířila bída a mnoho lidí ztratilo zaměstnání. Po několika letech se asijské země dokázaly z krize vymanit a pokračovali v cestě, která z jihovýchodní Asie dokázala vytvořit nadále prosperující a rozvíjející se státy. [15]

Dopad asijské krize na automobilový průmysl byl očekávaný, stejně jako dopad krize na další hospodářská a průmyslová odvětví. Některé velké automobilové koncerny, jakým byl např. korejský holding Kia Motors, byly natolik zasaženy, že je dokázala zachránit na poslední chvíli až rozsáhlá státní pomoc. Finanční krize se odrazila jako nižší poptávka zákazníků o produkty, minimalizace prodeje, prodej produktů za nižší cenu. Tento propad trval po jistou dobu, než se asijská velmoc opět dostala na výši a importovala i exportovala značné množství

UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

produktů. Bylo zcela evidentní, že rozvoj a úspěch automobilového průmyslu přímo závisí na ekonomickém stavu toho kterého státu.

Dopady asijské finanční krize lze vyčíst z následující tabulky. Zatímco v Evropě nedošlo k žádnému poklesu produkce, ale jeho 8 % nárůstu, tak naopak v Japonsku došlo k 7,1 % poklesu a Jižní Korey dokonce o 30,6 %.

1998 - 1997
WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY TYPE AND ECONOMIC AREA

in thousands

ECONOMIC AREA/ TYPE	NORTH AMERICA NAFTA	SOUTH AMERICA	EUROPEAN UNION	OTHER EUROPEAN COUNTRIES AND TURKEY	JAPAN	SOUTH KOREA	OTHER ASIAN COUNTRIES, OCEANIA AND AFRICA	TOTAL
MOTOR VEHICLE								
1998	16 008	1 892	16 613	2 839	10 049	1 954	3 630	52 987
1997	16 018	2 326	15 403	2 727	10 817	2 818	4 324	54 434
Change 1998/1997	-0,1%	-18,6%	7,9%	4,1%	-7,1%	-30,6%	-16,0%	-2,7%

Tab.2: Produkce motorových vozidel v letech 1997-1998 (Zdroj: převzato z OICA [18])

2.7. Světová finanční a hospodářská krize v roce 2008 – 2009 a její dopady na automobilový průmysl

Když v roce 2008 vypukla v USA finanční krize na trhu s nemovitostmi, málokdo předpokládal, jaký bude mít vliv na světovou ekonomiku. Tato finanční krize se mezi roky 2008 – 2009 přelila do hospodářské krize, která tvrdě zasáhla světový hospodářský růst zejména v rozvinutých zemích světa. Ty se téměř všechny bez výjimky ocitly v hluboké recesi. Všechna průmyslová odvětví pociťovala nedostatek zakázek z důvodu propadu spotřebitelské poptávky. Jedním z nejhůře postižených průmyslů byl automobilový, který je nejvíce citlivý na změny ekonomického růstu.

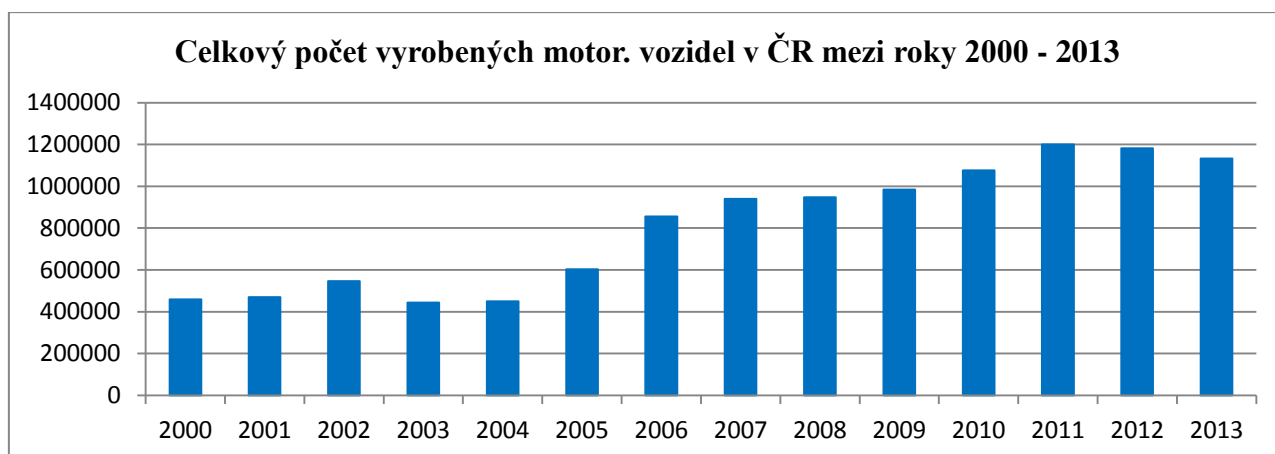
Ve spojených státech došlo k poklesu výroby mezi roky 2007 až 2009 o 88 %, v Japonsku o 46 %, v Německu o 19 %, v Jižní Korey 16 %, v Kanadě o 73 %, v Rusku o 129 %, ve Španělsku o 33%, ve Francii o 47 % a v UK o 60 %. Důsledky byly devastující. Bez následné státní pomoci by mnoho největších automobilek bylo nuceno zkrachovat a ukazuje se následující, že mnoho států vnímá automobilky původem z jejich země jako součást národního hospodaření a proto v přímém rozporu se zásady volného obchodu se uchylují k národnímu protekcionismu a podnikají kroky na účelem zvýšení domácí produkce na úrok

dovážejících značek. Např. Rusko se v roce 2010 rozhodlo o zvýšení cla na dovoz automobilů, v USA odkoupil stát automobilku GM a Chrysler a tím je zachránil před krachem. Poté, co prošly restrukturalizací, propouštěním zaměstnanců a zefektivněním výroby je zpětně prodaly. Francouzské automobilky Renault, PSA byly nuceny propustit 54 tisíc zaměstnanců, než se domluvily s vládou, že pod podmínkou půjčky v hodnotě 6,5 miliard EUR, nebudou zavírat továrny a dále propouštět. V Německu vláda vydala nařízení o daňových úlevách při nákupu nového automobilu. Mnoho států vyhlásilo tzv. šrotovné, což byla legislativou schválená finanční pomoc od státu za nákup nového automobilu. Proti tomuto vystoupilo mnoho ekonomů, jak velmi diskriminační pro ostatní odvětví.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2. MÍSTO A ÚLOHA AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČESKÉ EKONOMICE

Automobilový průmysl v České republice má velmi významné postavení a patří mezi nejrozvinutější automobilová odvětví v oblasti střední a východní Evropy. Také patří mezi klíčová hospodářská odvětví. Při plném výkonu výroby automobilový průmysl vyprodukuje přes milion osobních automobilů za rok. Tuto hranici poprvé překročil v roce 2010 a v roce 2011 produkce stále rostla. V následujících letech 2012 a 2013 počet vyrobených automobilů mírně klesal.



Graf č.13: Celkový počet vyrobených motor. vozidel v ČR mezi roky 2000 – 2013 (Zdroj: vlastní výpočty z OICA [18])

V roce 2012 se podíl všech zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu v České republice vyšplhal přes 12 % a podíl výroby automobilového průmyslu na DHP v České Republice dosáhl 4,3 %, což je více než 3 násobek průměru Evropské unie.

Členské země EU podle podílu automobilového průmyslu na celkovém HDP v roce 2011

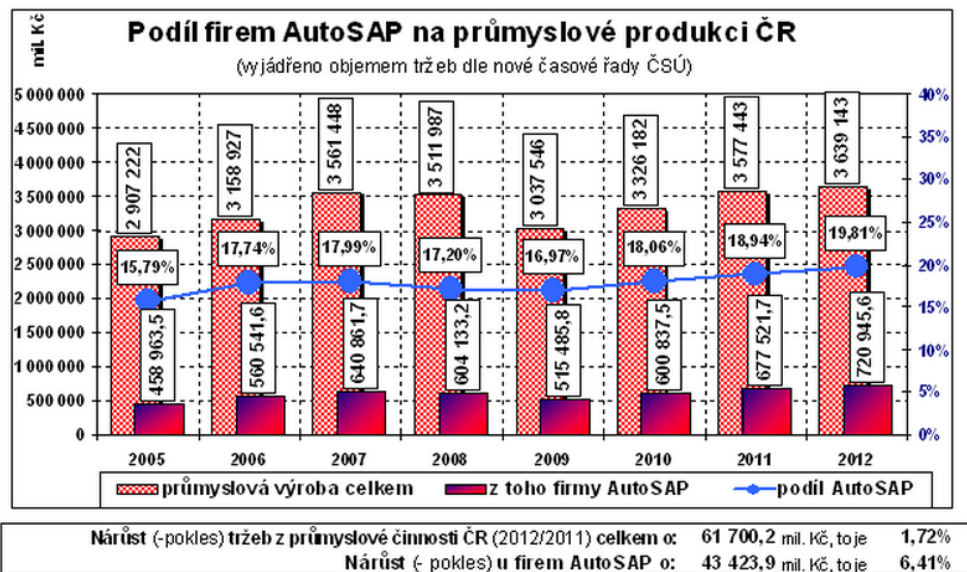
Země	Podíl	Země	Podíl
Česká republika	4,3 %	Portugalsko ¹⁾	0,7 %
Maďarsko	3,7 %	Itálie ¹⁾	0,6 %
Rumunsko	3,6 %	Francie	0,5 %
Slovensko	3,5 %	UK ¹⁾	0,5 %
Německo ¹⁾	3,2 %	Bulharsko	0,4 %
Slovinsko	1,7 %	Nizozemsko	0,4 %
Švédsko ¹⁾	1,4 %	Finsko	0,3 %
EU-27 ¹⁾	1,3 %	Lotyšsko ¹⁾	0,2 %
Rakousko	1,2 %	Litva ¹⁾	0,2 %
Polsko ¹⁾	1,2 %	Dánsko ¹⁾	0,1 %
Belgie	0,8 %	Řecko	0,1 %
Estonsko	0,7 %	Kypr	0,0 %

Tab č.3: Členské země EU podle podílu automobilového průmyslu na celkovém HDP v roce 2011 (Zdroj: převzato z CSAS[26])

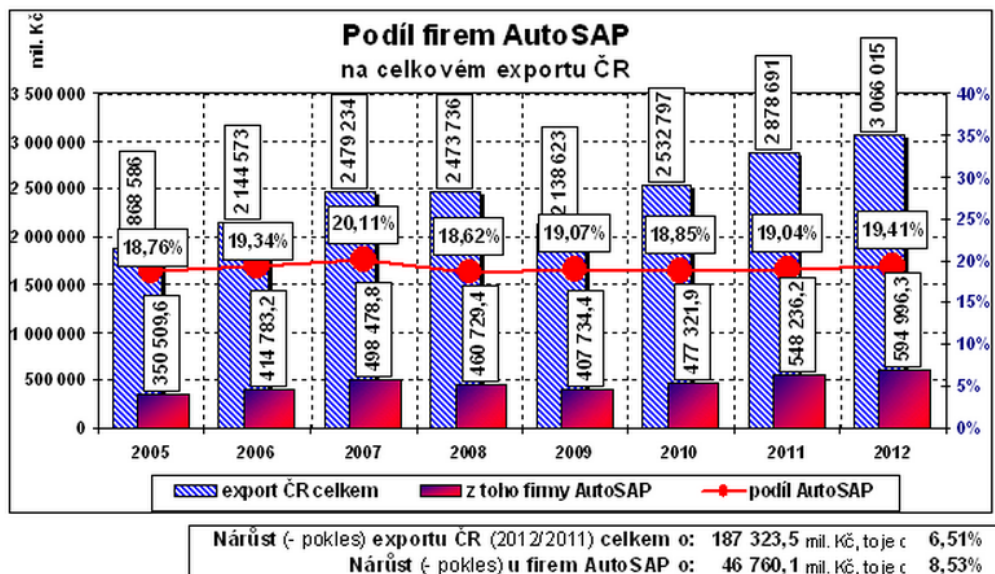
UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

Dle sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP), které sdružuje 85 – 90 % firem automobilového průmyslu jako oboru, vyplývá, že podíl objemu výroby firem tohoto sdružení dosáhl 19,81 % celkových tržeb z průmyslové výroby České Republiky. Taktéž podíl firem sdružení AutoSAP na exportu dosáhl 19,41 % (viz obr....). Lze tedy konstatovat, že podíl na výkonu ve zpracovatelském průmyslu v České republice je přes 20 %, podíl na exportu zboží z ČR je také přes 20 %. [16]

Význam automobilového průmyslu v České Republice se v čase zvyšuje. V roce 2001 bylo vyrobeno 461 tisíc osobních automobilů, v roce 2013 téměř 1,2 milionu, tedy necelý trojnásobek.



Graf č.14: Podíl firem AutoSAP na průmyslové produkci ČR (Zdroj:převzato z AutoSAP[27])



Graf č.15: Podíl firem AutoSAP na celkovém exportu ČR (Zdroj:převzato z AutoSAP[27])

UTB ve Zlíně – fakulta logistiky a krizového řízení

Výše průměrné mzdy v automobilovém průmyslu se z dlouhodobého hlediska pohybuje zhruba na 115 % průměrné hrubé mzdy za celou ekonomiku. V roce 2012 byla hrubá měsíční mzda zaměstnanců automobilového průmyslu téměř 28,5 tisíc Kč.

Hlavním odběratelem automobilů je Německo, kam odchází téměř 1/3 produktů našeho automobilového průmyslu. Další významní odběratelé jsou státy Francie, Slovensko a Rusko, jejichž tržní podíl se pohybuje v rozmezí 6,3 % a 7,3 %. Další odběratelské státy jsou Spojené království, Španělsko, Polsko, Belgie, Rakousko, Itálie, Izrael (z roku 2012).

Hlavní exportní trhy českého automobilového průmyslu v roce 2012

Název země	Objem vývozu (tis. Kč)	Podíl na vývozu
1. Německo	175 324 251	31,39 %
2. Francie	40 663 004	7,28 %
3. Slovensko	36 674 767	6,57 %
4. Rusko	36 277 108	6,50 %
5. Spojené království	35 530 276	6,36 %
6. Španělsko	21 133 763	3,78 %
7. Polsko	21 097 498	3,78 %
8. Belgie	20 783 669	3,72 %
9. Rakousko	18 183 129	3,26 %
10. Itálie	17 607 449	3,15 %
Ostatní	135 183 650	24,21 %
Celkem	558 458 564	100,00 %

Tab č.4: Hlavní exportní trhy českého automobilového průmyslu v roce 2012 (Zdroj: převzato z CSAS[26])

Automobilový průmysl má významné postavení i v rámci Evropy; podílem hrubé přidané hodnoty na souhrnu hrubé přidané hodnoty za všechna odvětví v národním hospodářství se Česká republika dlouhodobě umísťuje na nejvyšších pozicích v porovnání s ostatními státy Evropské unie.

Český automobilový průmysl má v české ekonomice nezastupitelné místo. Zaměstnává přes 100 tisíc kmenových zaměstnanců, podílí se více než 20 % na celkovém exportu ČR a tvoří přibližně 4,3 % celkového ročního HDP České republiky. Je to vysoce inovativní prostředí, které přibližuje technický pokrok všem uživatelům osobních aut. Česká Republika se stala díky své dlouholeté tradici významným státem světa mezi producenty automobilů.

V současné době se na území ČR nachází mnoho světových automobilek, které v roce 2013 vyrobily přes 1 milion osobních aut vyvážených do celého světa. To sebou také přináší rizika v případech poklesu evropské a světové poptávky po automobilech, tak jak jsme tomu byli svědky během finanční a hospodářské krize v roce 2008.

Členské země EU podle nárůstu přidané hodnoty automobilového průmyslu za období 2001-2011

Země	Podíl	Země	Podíl
Rumunsko	1 034 %	Řecko	120 %
Bulharsko	635 %	EU-27 ^{*)}	115 %
Lotyšsko ^{*)}	602 %	Finsko	110 %
Slovensko	589 %	Nizozemsko	108 %
Estonsko	381 %	Itálie ^{*)}	90 %
Česká republika	311 %	Švédsko ^{*)}	85 %
Polsko ^{*)}	297 %	Kypr	82 %
Maďarsko	241 %	Portugalsko ^{*)}	80 %
Slovinsko	239 %	Dánsko ^{*)}	78 %
Rakousko	135 %	Belgie	75 %
Německo ^{*)}	128 %	Francie	66 %
Litva ^{*)}	124 %	UK ^{*)}	54 %

Zdroj: Eurostat, jedná se o podíl hrubé přidané hodnoty, data za Irsko, Španělsko, Maltu a Lucembursko nejsou k dispozici, *) data za období 2001-2010

Tab č.5: Členské země podle nárůstu přidané hodnoty automobilového průmyslu za období 2001 - 2011 (Zdroj: převzato z CSAS[26])

Tehdy se plně projevil nebezpečí příliš jednostranného zaměření české ekonomiky na export průmyslového zboží v čele s automobilovým průmyslem. Celý svět se nyní nachází v křehké nejistotě z dalšího hospodářského růstu, každý válečný nebo ekonomický konflikt může spustit řetězec událostí a my si musíme přiznat, že naše ekonomika se nachází v tomto řetězu nejistoty s ním.

3. CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO A.S.

Základní údaje o společnosti

Škoda auto je společnost zabývající se výrobou osobních automobilů. Škoda Auto je největší českou exportní společností a pátým největším českým zaměstnavatelem.

Škoda Auto je vlastněna koncernem Volkswagen (se sídlem v Amsterdamu) více než 20 let. V současné době zaměstnává více než 26 000 lidí po celém světě a produkuje téměř milion aut ročně.

Škoda Auto má výrobní závody v České republice a v Indii, produkuje auta také v Číně, Rusku, na Slovensku, Ukrajině a v Kazachstánu.

V České republice sídlí v Mladé Boleslavi, další závody jsou v Kvasinách a ve Vrchlabí.

Společnost vyrábí modely v závodech:

- Mladá Boleslav: Škoda Fabia, Škoda Rapid, Škoda Octavia, Citigo;
- Vrchlabí: Škoda Roomster, Škoda Octavia;

- Kvasiny: Škoda Yeti, Škoda Superb.

Vznik a vývoj společnosti

Škoda auto byla založena v Mladé Boleslavi víc než před sto lety, kdy Václav Laurin a Václav Klement položili základy této společnosti v roce 1895.

Společnost se vyvíjí velmi dobře, produkce neustále roste. Je jednak největší tuzemskou automobilkou, ale také největší českou společností vůbec. (V roce 2012 tržby činily 263 miliard korun a čistý zisk 15,3 miliard korun. Celkový počet v Česku vyrobených škodovek za rok 2011 byl 651750 tisíc kusů, v roce 2013 se zákazníkům podařilo produkovat až 920800 vozů.)

Škoda Auto je dynamicky se rozvíjející společností. Z pohledu střednědobého hlediska si společnost zachovává růstovou tendenci, a to i navzdory ekonomické krizi v letech 2008-2009, která rozvoj společnosti téměř nepoznamenala.

Vize společnosti

Společnost se opírá o tři pilíře, jimiž jsou inovace, bezpečnost a výzkum. Inovace slouží k neustálému zlepšování designu, bezpečnosti a komfortu vozů. Vysoce důležitým cílem je maximalizace bezpečnosti vozů, a to zejména ve smyslu aktivní bezpečnosti – nehodám a rizikovým situacím zcela předcházet.

Vzhledem k současné globalizaci světa se i tato společnost podílí na proaktivním přístupu a odpovědnosti k životnímu prostředí a budoucnosti dalších generací. Škoda nabízí zákazníkům vozy, které jsou nejen bezpečné, ale také šetrné k životnímu prostředí. Při výrobním procesu společnost využívá ty nejmodernější dostupné technologie se zaměřením směřující k výrobě splňující přísné normy.

Dlouhodobým cílem je minimalizovat spotřebu paliva a tím co nejméně znečišťovat životní prostředí emisemi z výfukových plynů.

Ekologie však není jen o spotřebě a množství emisí z výfukových plynů, je třeba brát v potaz také používaný materiál, likvidaci opotřebovaného vozu a recyklaci materiálu. [17]

Produktové portfolio

V roce 2013 představila Škoda Auto na trhu 8 nových či přepracovaných vozů, takže v nynější době může nabídkou zákazníkům tyto produkty:

- Škoda Citigo – vůz určený pro městský provoz, nejmenší z modelů této značky
- Škoda Fabia a Škoda Fabia kombi – úsporné modely jak v oblasti spotřeby paliva, tak ceny automobilu, kterým automobilka bojuje o přízeň v nižší cenové kategorii
- Škoda Roomster – vůz s velkým nákladovým prostorem v kategorii víceúčelových vozidel
- Škoda Rapid a Škoda Rapid Spaceback – vyplňuje mezeru v nabídce automobilky mezi vozy Fabia a Octavia, navržen a vyroben jako rodinný vůz s velkým prostorem v zadní části vozu
- Škoda Yeti – první SUV vůz v historii společnosti, který upoutal pozornost na mnoha nejen evropských trzích
- Škoda Octavia a Škoda Octavia Combi – nejúspěšnější a nejprodávanější vůz automobilky, který se vyrábí již od roku 1996
- Škoda Superb a Škoda Superb Combi – vlajková loď této automobilky, který míří do vyšší cenové kategorie a konkuruje známým značkám technickou vyspělostí a atraktivní cenou [28]

4. PEST ANALÝZA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO

Tato analýza se zabývá 4 faktory makroekonomického prostředí podniku, kterými jsou politické, ekonomické, sociální a technologické faktory.

4.1. Politické faktory

Česká republika se vyznačuje převážně stabilní politickou situací, která je vstřícná pro podniky či investory. V posledních 10 letech jsme svědky poměrně častých změn DPH, což sebou přineslo ztížené strategické plánování budoucnosti podniků a firem. Od roku 2004 jsme členy Evropské Unie, díky čemuž jsme se stali součástí Shengenského prostoru a dočkali se zjednodušení pro export či import zboží a služeb. Byli jsme také postaveni před přísné zákony a nařízení, které se týkaly životního prostředí a jež jsou jedny z nejpřísnějších na světě. Politika životního prostředí motivuje podniky k ochraně přírodního bohatství a motivuje podniky k ekologizaci hospodářství EU. Nejvýraznější vliv na činnost podniků mají tyto obecně platné právní předpisy:

- Zákon č. 90/2014 Sb., tzv. obchodní zákoník platný od 1.1. 2014;
- Zákon č. 586/1992 Sb., tzv. o daních z příjmů, který upravuje daň z příjmů fyzických a právnických osob;

Vývoj daně z příjmů PO v ČR

rok	Daň z příjmů PO
2005	28 %
2006	26 %
2007	24 %
2008	24 %
2009	21 %
2010	20 %
2011	19 %
2012	19 %
2013	19 %

Tab č.6: Vývoj daně z příjmů PO (Zdroj:AZ data [29])

- Zákon č. 235/2004 Sb., tzv. zákon o dani z přidané hodnoty;

Vývoj sazeb DPH v České republice

Období	Základní sazba DPH	Snížená sazba DPH
1. 1. 1993 – 31. 12. 1994	23 %	5 %
1. 1. 1995 – 30. 4. 2004	22 %	5 %
1. 5. 2004 – 31. 12. 2007	19 %	5 %
1. 1. 2008 – 31. 12. 2009	19 %	9 %
1. 1. 2010 – 31. 12. 2011	20 %	10 %
1. 1. 2012 – 31. 12. 2012	20 %	14 %
od 1. 1. 2013	21 %	15 %

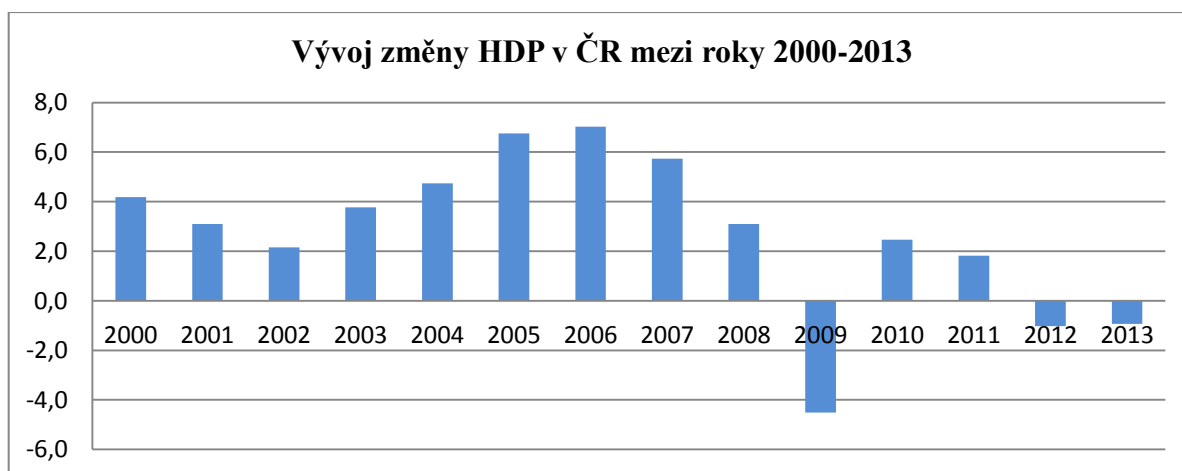
Tab č.7: Vývoj sazeb DPH v České republice (Zdroj: Podnikatel.CZ[30])

- Zákon č. 563/1991 Sb., tzv. zákon o účetnictví, který stanovuje rozsah vedení účetnictví, účetních dokladů, zápisů, knih, uzávěrek. Dále způsoby oceňování, inventarizace majetku a závazků a úschovu účetních písemností;
- Zákon č. 262/2006 Sb., tzv. zákoník práce, který upravuje právní vztahy vznikající při výkonu závislé práce mezi zaměstnanci a zaměstnavateli;

4.2. Ekonomické faktory

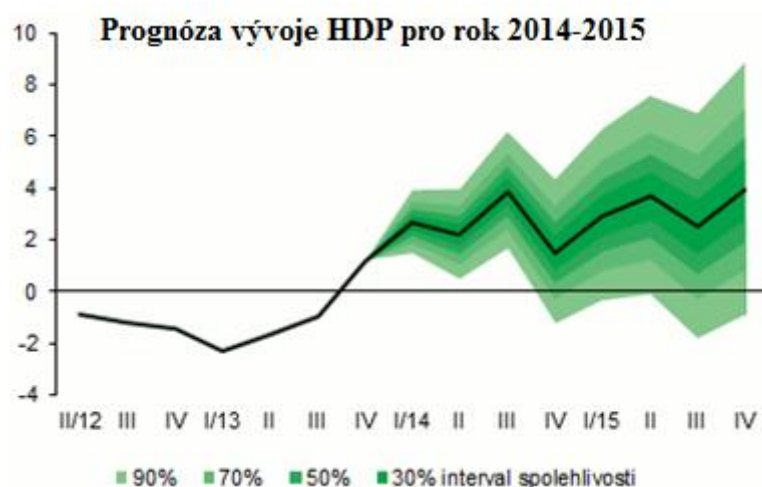
- **Hrubý domácí produkt**

Základním ekonomickým ukazatelem ČR je vývoj jejího hrubého domácího produktu, který byl v letech 2008 - 2009 výrazně ovlivněn světovou hospodářskou krizí. Během posledních dvou let (2012 – 2013) se ČR opět potýkala se záporným vývojem HDP, což vypovídá o nízké ochotě firem a domácností v současné době utrácet.



Graf č.16: Vývoj změny HDP v ČR mezi roky 2000-2013 (Zdroj:vlastní výpočty z ČSÚ [31])

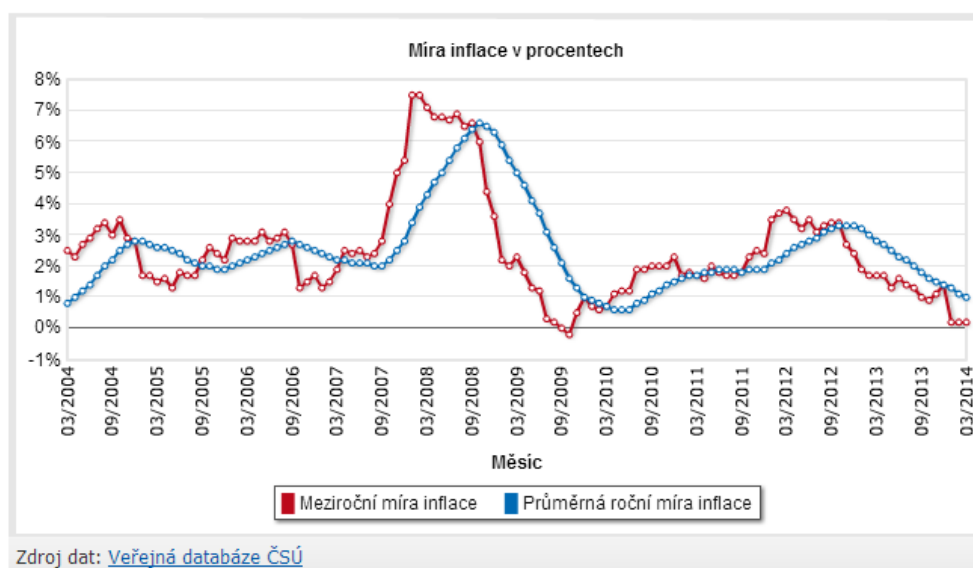
Aktuální prognóza vývoje HDP v ČR, kterou vypracovala ČNB, ukazuje pro rok 2014 mírný nárůst na hodnotu 2,6 %. V následujícím roce 2015 by mělo HDP dosáhnout zvýšení 3,3 %.



Graf č.17: Prognóza vývoje HDP pro rok 2014 - 2015 (Zdroj:převzato z ČNB [32])

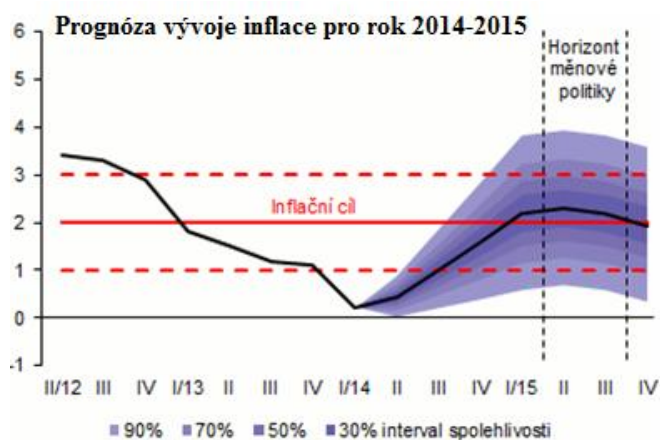
- **Inflace**

Faktorem zachycujícím nárůst cenové hladiny zboží a služeb v ekonomice je inflace. Ta během roku 2009, ovlivněného hospodářskou krizí spadla o 5% a na začátku roku 2010 pohybovala na hranici 1 %. Během roku 2011 – 2012 mírně rostla jednak kvůli zvýšení spodní sazby DPH z 10 % na 14 %, ale také kvůli stoupající ceně elektřiny, plynu, tepla, pohonných hmot a také potravin. Od roku 2013 začala klesat, kvůli silící konkurenci internetových obchodů a slabé spotřebitelské poptávce. Současná nízká úroveň inflace je tažena levnější energií a nabízí vhodnou příležitost pro realizaci podnikových záměrů v investiční činnosti. Také snižuje negativní vliv poklesu reálných mezd.



Graf č.18: Míra inflace v procentech mezi roky 2004 - 2014 (Zdroj: převzato z ČSÚ [31])

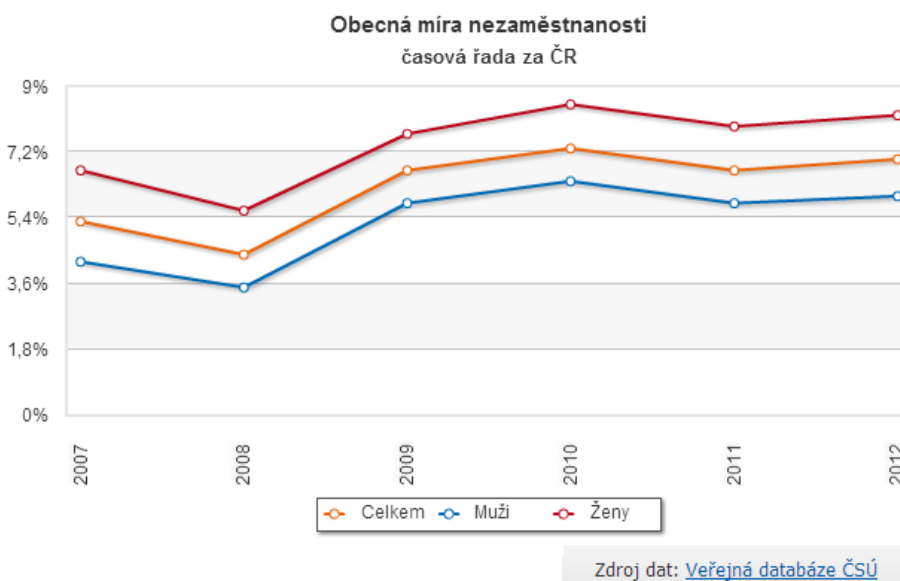
Aktuální prognóza vývoje inflace ukazuje vzestupnou tendenci, která má odrážet zvyšující se chuť spotřebitelů během roku 2014 utrácet. Inflace by měla dosáhnout inflačního cíle ČNB, který je 2 % a okolo této hranice se nadále pohybovat.



Graf č.19: Prognóza vývoje inflace pro rok 2014 - 2015 (Zdroj:převzato z ČNB [32])

- **Nezaměstnanost**

Nezaměstnanost se prudce zvedla v roce 2008 v době hospodářské krize z 4,4 % na hodnotu 7 % v roce 2012. Důvodem bylo nucené propouštění zaměstnanců kvůli nedostatku práce a nutným strukturálním změnám ve firmách. Ty byly nuceny zefektivnit svou činnost, slučovat pracovní pozice či snižovat mzdy svým zaměstnancům. Hlavním východiskem v oblasti nezaměstnanosti byla v roce 2012 strategie „Evropa 2020“ a z níž vycházela strategie Národního programu reform ČR, která si kladla za cíl zvýšení zaměstnanosti ve všech věkových kategoriích.



Graf č.20: Obecná míra nezaměstnanosti mezi roky 2007 - 2012 (Zdroj: převzato z ČSÚ [31])

Míra ekonomické aktivity korespondovala s úrovní dosaženého vzdělání. Nejnižší zaměstnanosti dosahovali lidé se základním vzděláním a bez vzdělání. Naopak nejvyšší zaměstnanosti dosahovali lidé s vysokoškolským vzděláním. Ve všech kategoriích došlo mezi roky 2011 a 2012 ke zvýšení zaměstnanosti.

Zaměstnanost dle dosaženého vzdělání 2011 - 2012

dosažené vzdělání	2011			2012		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
základní vzdělání a bez vzdělání	28,3	29,0	27,8	29,7	31,1	28,6
střední bez maturity	78,6	85,4	68,1	79,0	85,9	68,5
střední s maturitou	73,4	81,8	66,8	74,6	83,1	67,8
vysokoškolské	83,4	92,0	74,8	83,6	91,0	76,4

Zdroj: ČSÚ - VŠPS

Tab č.8: Zaměstnanost dle dosaženého vzdělání 2011 – 2012 (Zdroj: převzato z ČSÚ [31])

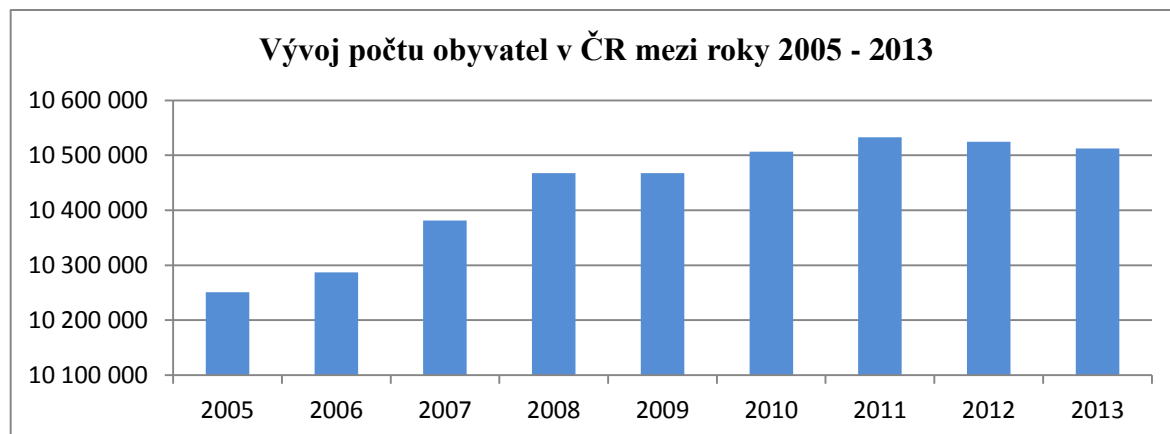
4.3. Sociální faktory

- **Ochrana životního prostředí**

Důležitým úkolem společností je ochrana a minimalizace dopadů jejich činnosti na životní prostředí, obsažená v normě ISO 14001. Dalším stupněm ochrany životního prostředí jsou vypracované strategie a plány Evropské Unie, jejím cílem je trvalá snaha o snižování množství vyprodukovaných škodlivých látek během výrobního procesu automobilu a jeho následného používání.

- **Demografický vývoj obyvatelstva**

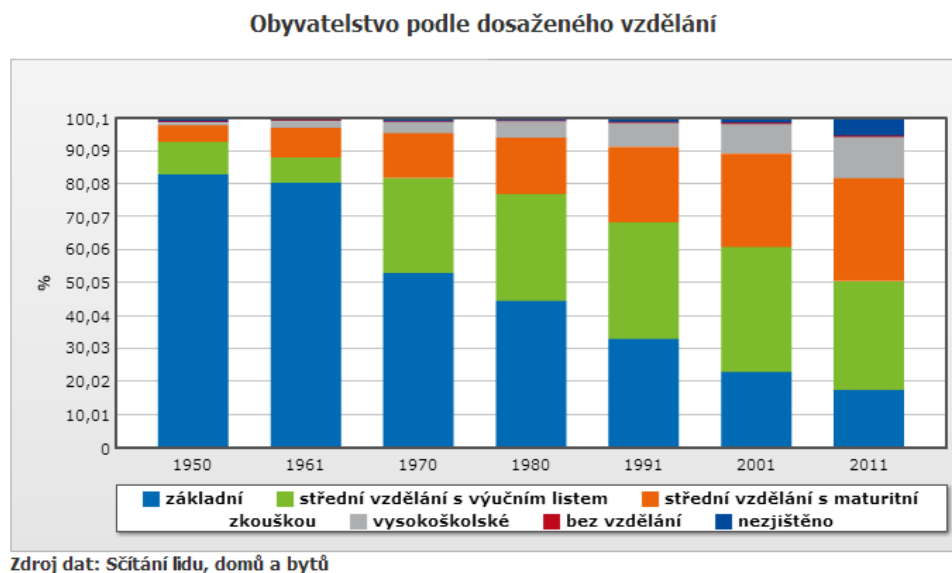
V roce 2013 počet obyvatel poklesl o několik tisíc na 10 512,4 tisíce osob, žijící na území ČR. Průměrný věk mužů v roce 2010 byl 39,3 roku a u žen 43,2 roku. Demografický vývoj obyvatelstva nadále ukazuje trend stárnutí populace, který byl zaznamenán již v polovině 20. století. Tento vývoj nejvíce ovlivňuje potřeby a životní úroveň obyvatel.



Graf č.21: Vývoj počtu obyvatelstva mezi roky 2005 - 2013 (Zdroj: vlastní výpočet dle ČSÚ [31])

- **Úroveň vzdělávání**

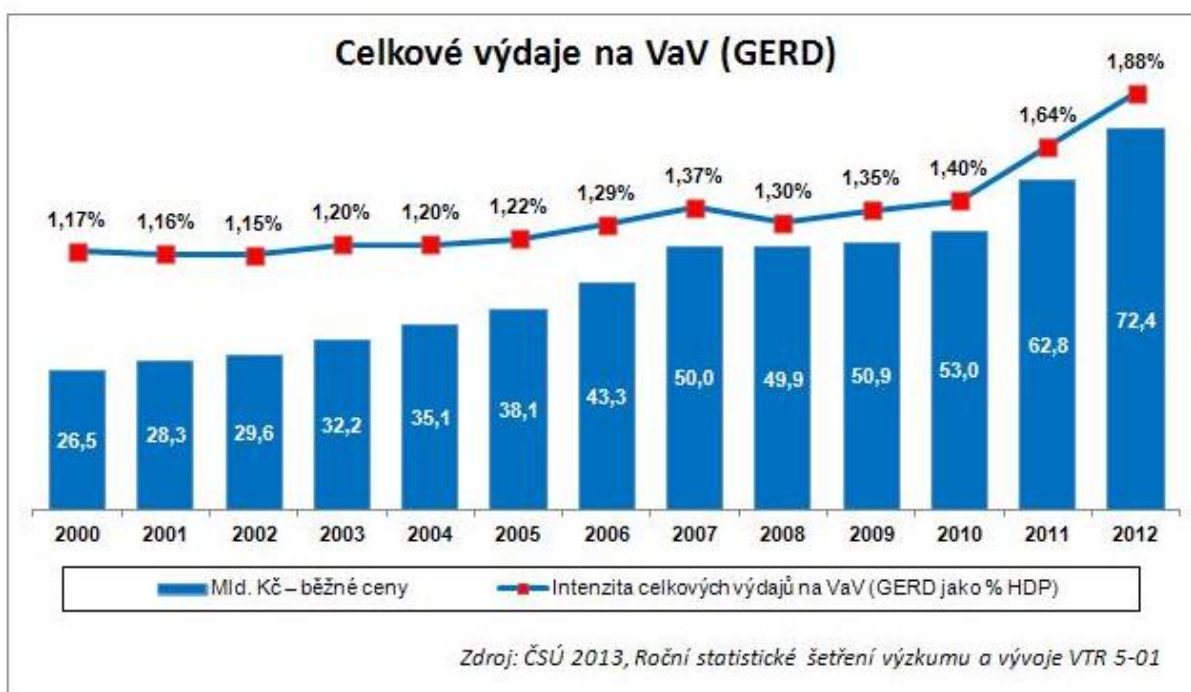
Statistiky potvrzují vzrůstající trend vyšší vzdělanosti obyvatel. Mezi roky 2001 a 2011 přibylo přibližně 3 % lidí s vysokoškolským vzděláním, 4 % lidí se středním vzděláním s maturitou. Naopak ubylo 5 % lidí se středním vzděláním bez maturity a 5 % lidí, kteří měli jen základní vzdělání.



Graf č.22: Obyvatelstvo dle dosaženého vzdělání 1950 - 2011 (Zdroj: převzato z ČSÚ [31])

4.4. Technologické faktory

Výzkum a vývoj představuje klíčový prvek zvyšování ekonomického růstu, produktivity, zaměstnanosti a udržitelného rozvoje. Vývoj nových technologií je významným faktorem úspěchu v budoucnosti. Důkazem je automobilový průmysl, který je již několik let největším investorem do výzkumu a vědy v Evropě. Vláda české republiky se na základě návrhu Rady pro výzkum, vývoj a inovace, v roce 2012 rozhodla podporovat tento trend vyčleněním 1,88 % HDP. Hospodářská krize mezi roky 2008 – 2009 zvýšila poptávku po úsporných autech a lze očekávat, že význam inovací a technického pokroku se bude stále zvyšovat. Velkým tématem současného automobilového průmyslu je hledání alternativních zdrojů energie a jejich využití pro pohon vozidel.



Graf č.23: Celkové výdaje na vědu a výzkum 2000 - 2012 (Zdroj: převzato z ČSÚ [31])

5. SWOT ANALÝZA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO

Strategickým nástrojem umožňující analýzu prostředí firmy je SWOT analýza. Tato analýza je v současnosti poměrně rozšířeným nástrojem. Zaměřuje se na silné a slabé stránky společnosti a na její příležitosti. Analyzuje současný stav a fungování firmy, orientuje se na vznikající hrozby a umožňuje lépe pochopit souvislosti. SWOT analýza nachází možnosti růstu, aktuální problémy, vztahy mezi firmou a prostředím, jež ji obklopuje a které lze následně použít jako startovací čáru pro určení strategie a rozvoje firmy.

SWOT analýza je hodnocení:

- silných (Strengths) a slabých (Weaknesses) stránek podniku
- příležitostí (Opportunities) a hrozeb (Threats) firmy

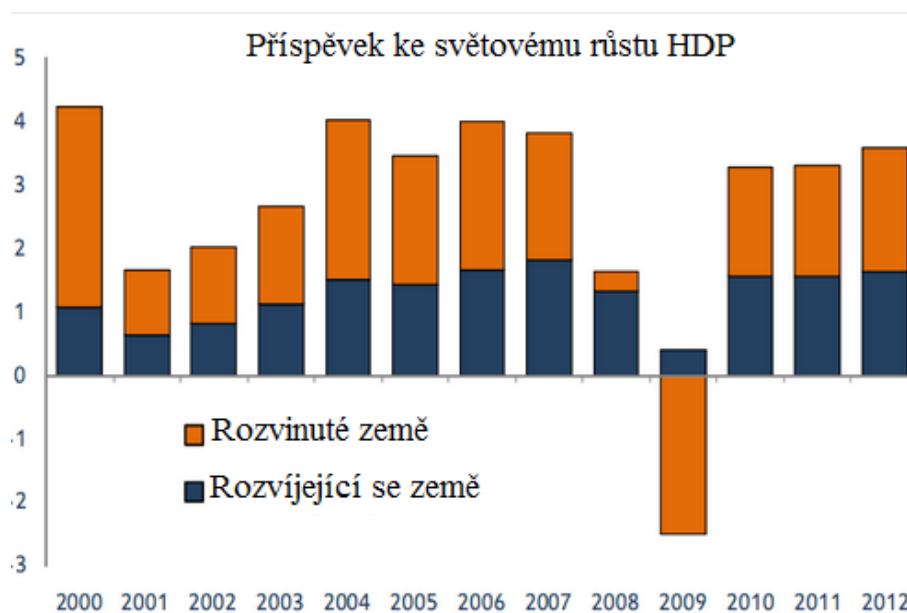
Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Škoda jako moderní a solidní značka • prodej vozů za přijatelnou cenu • know-how a moderní technologie • kladný zisk a trvalý nárůst • klíčové pokrytí trhu • orientace na jihoasijské státy- stabilita a zákazníci • výroba aut přímo v Číně • zvyšování tržního podílu EU, Čína, Rusko • modernizace výroby • kvalitní univerzity jako zdroj zaměstnanců 	<ul style="list-style-type: none"> • nabídka produktů podobná s konkurencí • předsudky zákazníka o Škodě jako nekvalitní automobilu založené na špatné zkušenosti • pracovní síla neochotná migrovat
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • investice do nových a dynamicky se rozvíjejících států • výroba a prodej v Evropě a JV Asii • využít vynikajícího poměru cena vs. kvalita 	<ul style="list-style-type: none"> • na nestabilní Ukrajině se nacházejí montovny • situace na Ukrajině může ovlivnit směnné kurzy • propad prodeje na indickém trhu s ohledem na pokles jeho DPH • počet konkurenčních firem, které přicházejí na trh s cenově dostupnějšími produkty

Tab č.9: SWAT analýza Škoda Auto (Zdroj: vlastní)

6. SOUČASNÝ EKONOMICKÝ VÝVOJ

Současný světový ekonomický vývoj je stále poznamenán hospodářskou krizí z roku 2008 - 2009. Většina rozvinutých ekonomik se z této krize již dostala, nicméně od roku 2010 stále pokračuje trend pomalého růstu, který činil okolo 1 %. Rozvojové ekonomiky, které i během krize dokázaly udržet ekonomický růst v kladných číslech, pomalu oslabují na průměrný hospodářský růst okolo 4,8% a také celosvětový růst ve výši 2,9 % zůstal za očekáváním. Eurozóna se stále potýká s nedořešenými problémy, jakými jsou vysoká nezaměstnanost, vysoké dluhy veřejných financí či ztráta konkurenceschopnosti. Evropský trh se zdá být nasycen a většina domácností se spokojuje jen s nutným nákupem potřebného zboží. Vlády zemí EU minimalizují své výdaje a jejich fiskální politika je omezena rozpočtovými opatřeními. Nynější hospodářský růst se jeví jako velmi křehký a nejistý.

Rozvinuté státy se kvůli nízké poptávce vlastních trhů orientují na trhy rozvojových ekonomik, jako jsou Čína, Indie, Brazílie, Rusko, Indonésie, Turecko či Argentina. Tyto trhy jsou často chráněny celními bariérami před dováženým zbožím, a proto jsme svědky tzv. offshoringu, což jsou investice společností do výrobních zařízení v dané zemi, aby se vyhnuly vysokým clům a daním z dovozu. Další skutečností je fakt, že poměr příspěvku světového HDP byl v roce zhruba 4:1 pro rozvinuté státy proti rozvíjejícím se. Tento poměr se postupem času zmenšoval, v roce 2008 a 2009, v době světové hospodářské krize, byl poprvé vyšší než ve prospěch rozvíjejících se zemí. Nyní se rozvíjející státy podílí menší polovinou na světovém HDP a jejich podíl časem neustále stoupá.



Graf č.24: Příspěvek ke světovému růstu 2000 - 2012 (Zdroj: převzato z *Trader's narrative*[33])

7. ZHODNOCENÍ DOPADU RIZIK SOUČASNÉHO EKONOMICKÉHO VÝVOJE NA SPOLEČNOST ŠKODA AUTO

Na automobilku Škoda Auto na začátku roku 2014 dopadají tyto rizika:

- 1) **Hospodářská rizika** - vzhledem k obchodním aktivitám automobilky jak v pozici exportéra, tak lokálního výrobce je Škoda Auto výrazně ovlivněna hospodářskými podmínkami světového hospodářství jednotlivých ekonomik.

Současný stav:

Vývoj ekonomického růstu sebou nese stálou hrozbu rizik, která souvisejí s vysokou mírou veřejného zadlužení, dále velkou nezaměstnaností, pohybem cen drahých kovů, plastů či ropy.

Ekonomický vývoj ČR v roce 2014 má dle prognózy ČNB opustit záporné hodnoty a růst průměrně o 2,4 % HDP.

Ekonomický vývoj EU pokračuje v pomalém oživování, což se projevuje mírným růstem poptávky po automobilech v zemích střední Evropy a mírným poklesem v zemích západní Evropy.

Ekonomický vývoj v asijských zemích se snížil z dvouciferných čísel na průměrnou hodnotu 4,8 %, která je však v porovnání s EU nadále vysokým číslem.

Ekonomický vývoj v USA dosáhl svého oživení a vykazuje růst okolo 3 %.

Vyhodnocení:

Společnost Škoda Auto zmenšuje závislost exportu do evropských zemí správným směrem. Již několik let rozvíjí svou aktivitu směrem na ruský, čínský a indický trh čímž diverzifikuje rizika náhlého ekonomického propadu na jednom kontinentu.

V Číně dosáhla výborného postavení na trhu uvedením prodeje již 6 typů vozidel. Navíc zde má v blízké budoucnosti má představit novou verzi jejího nejúspěšnějšího modelu Škoda Octavia. Čínský trh tvoří největší část prodeje české automobilky, neboť v roce 2013 zde prodala 226 971 automobilů.

Na indickém a také ruském trhu dochází v současnosti ke snížení poptávky po autech, který je daný poklesem HDP. V případě Indie se jedná výrazných 6,7 % a Rusko pokleso o 2,7 %.

Na evropském trhu automobilka Škoda Auto o 2,9 % mírně posílila export do Německa, ale hlavně na UK trhu zvýšila svou oblíbenost a posílila prodej o výrazných 24 %.

Škoda Auto se zvládla přispůsobit současnému hospodářskému vývoji a má výtečně nakročeno ke zvýšení celkové produkce automobilů.

- 2) **Politická rizika** - exportní zakázky nebo výrobní zařízení na území cizích států, mohou být ohroženy potenciálním politickým či teritoriálním rizikem. Je nezbytné je včas identifikovat a ošetřit standardními schválenými postupy finančního a pojišťovacího trhu.

Současný stav:

Nynějším politickým rizikem jsou bezesporu události na evropském kontinentu v Ukrajině. Ta po odstranění bývalého prezidenta Viktora Janukoviče čelí teritoriálním hrozbám, za kterými stojí ukrajinští radikálové snažící se o územní samostatnost některých východních území Ukrajiny. Existuje důvodné podezření z existující podpory radikálů ze strany ruského státu, což vyvolává napětí mezi Ruskem a Evropou podpořenou USA. V současnosti byly vyhlášeny proti konkrétním ruským osobám ekonomické sankce a zmrazení jejich kapitálového majetku. Na území Asie nyní nedochází k potenciálnímu politickému riziku.

Vyhodnocení:

Škodě Auto hrozí minimální riziko omezení výroby v Rusku vzhledem k současnému politickému, neboť se neočekává vyhlášení významných ekonomických sankcí nebo embarga na vývoz průmyslového zboží do Ruska, které by mělo významný dopad na celou EU.

Na čínských nebo indických trzích je výroba Škody Auto považována vládou jako investice a tudíž v současnosti nehrozí zjevné politické riziko.

- 3) **Legislativní rizika** - rizikovým faktorem jsou případné dodatečné náklady na technický vývoj, které jsou způsobené změnami v právních předpisech (např. přísnější legislativní požadavky na bezpečnost vozů, na spotřebu pohonných hmot či emise škodlivých látek).

Současný stav:

Od roku 2009 platí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 EU, které stanovuje výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily. Mezní hodnota stanovená v nařízení je 130 g CO₂/km. Od roku 2020 bude muset být tato úroveň snížena na 95 g CO₂.

Vyhodnocení:

Škoda Auto dokázala představit vůz Škoda Citigo postavený na technologii Škoda Green tec, přičemž poháněným palivem byl zemní plyn. Emise CO₂ činily v normovaném jízdním cyklu pouhých 79g/km, čímž Škoda prokázala jasný vývoj v systému rekuperace brzdě energie, systém start – stop nebo použití pneumatik s optimalizovaným valivým odporem. Navíc s uvedením nových modernizovaných vozů klesly průměrné emise CO₂ všech vozů o 7 %. Škoda Auto dokazuje, že se vydala správným směrem, jak se vypořádat s legislativním nařízením EU.

- 4) **Rizika poptávky** – tato rizika se vztahují k rostoucí a zostřující se konkurenci v automobilovém průmyslu. Tuto situaci prohlubují rizika týkající se trhu – tedy změny poptávky spotřebitelů, jež je závislá jak na vlivech finančních, tak psychologických.

Současný stav:

Lehké oživení trhu EU, které lze vysledovat z údajů na začátku roku 2014, bude signálem pro automobilky, aby se snažily zvýšit svůj tržní podíl. V současné době kdy je přebytek nabídky automobilů nad jejich poptávkou to znamená jediné – vysokou cenovou konkurenci. Zároveň se na trhu vyskytují rychlé změny preferencí a poptávky spotřebitelů.

Vyhodnocení:

Škoda Auto průběžně analyzuje chování zákazníků a konkurence. Chování zákazníků zjišťuje skrze průzkumy trhu, aktuální poptávce a chuti utrácet. Efektivita výroby je jednou z hlavních cílů Škody Auto, která se projeví v konkurenční výhodě. Ta dokázala snížit produkci odpadů vztahující se na 1 vůz z 27,5kg v roce 2010 na 17kg v roce 2013. To značí přibližně 65 % úsporu. V současné době má Škoda vysoké šance uspět na konkurenčním trhu díky vynikajícímu poměru cenu a užitečnosti vozu.

- 5) **Rizika nákupu** – obsahují základní postupy přesunu produktu - rizika zpoždění dodávky, nedodání produktu či dodání produktu s kvalitativní vadou. Další riziko souvisí s rostoucí konkurencí v dodavatelském průmyslu

Současný stav:

Budování konkurenceschopného portfolia dodavatelů je jedním ze stěžejních úkolů nákupních oddělení všech automobilek na světě. Neboť zastavení jediného dílu může narušit celou výrobní linku, zdržení a tím pádem vyústit i ve ztrátu zákazníka. V současnosti automobilky a

jejich dodavatelé hledají impulzy ke zvyšování hospodárnosti a efektivnosti na jak na trzích USA, Evropy, tak i Asie.

Vyhodnocení:

Z důvodu rizik nákupu spolupracuje Škoda Auto s mnoha klíčovými dodavateli. Ve spolupráci se zástupci dodavatelského průmyslu z Koreje, Izraele, Turecka či Slovinka a dalšími, Škoda Auto prohlubuje mezinárodní kooperaci. Jejím cílem je vylepšit stávající spolupráci s dodavateli v rámci zvolené strategie „Udržitelný rozvoj v dodavatelských vztazích“. Tímto krokem předvídá a minimalizuje riziko při nákupu výrobního materiálu a dodávaných dílů.

- 6) **Finanční rizika** – související s vývojem směnných kurzů jsou na prvním místě sledovanosti a kontroly rizik, která jsou automobilkami pravidelně kontrolovány a analyzovány pomocí příslušných nástrojů. Stejným způsobem jsou kontrolovány nákupy suroviny (olovo, hliník, měď) pro výrobu v jednotlivých dodavatelských společnostech.

Současný stav:

Finančním rizikem trhů EU je udržitelnost její měny eura. Během ekonomické a hospodářské krize se významně projeví fiskální a finanční problémy eurozóny. Zároveň mezi státy prohloubila vzájemnou závislost. V současné době nejsou problémy eurozóny adekvátně vyřešeny. Česká Republika očekává, že by v dlouhodobém horizontu 6-8 let zavedla potřebné změny, které přijetí eura v ČR umožní. Tímto krokem by výrazně posílila propojení českých obchodníků a firem se zbytkem eurozóny a odstranila rizika nynějších devizových kurzů mezi CZK a EUR.

Vyhodnocení:

Na prvním místě Škody Auto stojí rizika v souvislosti s měnou kurzu CZK a jejich dopady na finanční chod a celkovou ekonomickou výkonnost automobilky. Škoda Auto také aktivně zkoumá možné dopady úrokových sazeb a tomuto riziku předchází pomocí zajišťovacích nástrojů. Základem jsou finanční zdroje Škody a zdroje skupiny Volkswagen.

- 7) **Rizika výzkumu a vývoje** – pro každý nově zaváděný produkt (automobil) platí vždy možnost, že daný model nebude zákazníky očekáván či přijat v takové míře, aby byl rentabilní. Proto je důležitou součástí zavádění produktu výzkum spotřebitelských preferencí a jeho očekávání.

Současný stav:

V současné době se výrazně zkracuje doba vývoje a uvedení nového auta na trh. Vše se odvíjí požadavku trhu, který se rychle vyvíjí a mění.

Vyhodnocení: Pro minimalizaci rizika při zavádění nového produktu, provádí Škoda Auto pravidelné rozsáhlé analýzy a zákaznické ankety. V případě zjištěných časových odchylek od původního plánu jsou automobilkou realizována nezbytná opatření a nastaveny pravidelné kontroly. Škoda Auto dokázala potvrdit své kvality a know-how ve vývoji také úspěšným zavedením 6 nových či upravených vozů během roku 2013.

ZÁVĚR:

V globálním světě, ve kterém nyní žijeme, ovlivňuje naše živobytí velké množství faktorů. Jedním ze základních kamenů této doby je energetická závislost pro fungování národní ekonomiky, tj. firem a domácností. Pro celý svět je v tuto dobu nejzásadnější energetickou surovinou ropa. Její rozmístění ve světě není rovnoměrné a proto jsme svědky snahy států, kterým se této suroviny nedostává v potřebné míře, o její zajištění.

V teoretické části této práce jsem se věnoval hospodářskému vývoji od druhé poloviny 20. století, postaveném na rostoucím světovém obchodu. V tomto období vznikly konflikty, které nyní označuji jako ekonomické války. Jejím předmětem je zajištění ekonomické, politické a taktéž vojenské převahy nad jinými státy za účelem zajištění vlastní bezpečnosti, energetické nezávislosti a politických zájmů. Zpočátku se tyto války nejvíce týkaly ropy, která vysokou mírou ovlivňuje světový hospodářský vývoj. Události, které jsem analyzoval označujeme jako 1. a 2. ropný šok. Ekonomické války se taktéž staly součástí vojenských konfliktů, a projevovaly se například tímto způsobem: vyhlašování obchodních nebo zbrojních embarg, bojkotem, zmažováním kapitálu a finančních prostředků ve snaze buď získat ekonomickou převahu a nebo chránit základní lidské práva a svobody.

Následně jsem sledoval vývoj automobilového průmyslu ve světě od roku 1990 a jeho ovlivnění ekonomickými válkami. V současné době jsme svědky ekonomických válek mezi státy, státními společnostmi, národními firmami na poli tržního hospodářství ve snaze dosáhnout co největšího tržního podílu. Tyto snahy jsou podporovány státy zejména v podobě celních opatření chránících domácí trh s průmyslem a službami před dovozem zahraničního zboží. Nejvíce si tímto způsobem chrání vlastní trh státy s tzv. rozvíjející se ekonomikou jako je např. Čína, Brazílie, Indie, Indonésie, Mexiko, Thajsko, Turecko atd. Ale i státy s rozvinutou ekonomikou během ekonomických krizí výrazně zasahovaly do tržní ekonomiky formou protekcionismu národních firem a podniků.

V praktické části jsem se zabýval automobilovým průmyslem v ČR na počátku 21. století. Ten hraje v české ekonomice významnou roli, neboť tvoří více než 20 % podílu na exportu ČR a více než 4 % podílu na HDP. Charakterizovali jsme si společnost Škodu Auto, jako největšího českého výrobce automobilů, který se exportem aut výrazně podílí na evropském trhu a s náskokem před některými automobilkami objevil možnosti výroby a prodeje na rychle rostoucím a rozvíjejícím se čínském automobilovém trhu. Značnou částí této práce byla tzv. PEST analýza, která zhodnotila faktory makroekonomického prostředí a

následně SWOT analýza, která analyzovala vnitřní a vnější prostředí podniku Škoda Auto. Ten byl v minulých letech ohrožován zejména ekonomickým vývojem v ČR a ostatních rozvinutých zemích světa.

Důležitou částí této práce bylo splnění hlavního cíle praktické části. Ta spočívala v provedení analýzy rizik vyplývajících ze současného ekonomického vývoje a vyhodnocení dopadu těchto rizik na automobilku Škodu Auto. Výsledkem analýzy se potvrdilo výtečné postavení české automobilky na světovém trhu. Škoda Auto je připravena čelit rizikům světového ekonomického vývoje, také politickým i legislativním rizikům. Je odolná vůči konkurenčnímu riziku, finančnímu i nákupu. Její hlavní předností je technologický vývoj, který se opírá o technicky zkušené zaměstnance pracující ve vysoce inovativním prostředí nově vybudovaného technického a vývojového centra. Cíl práce se tudíž podařilo splnit.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] JUREČKA, Václav. *Mikroekonomie*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2013, 366 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4385-1.
- [2] ŠEFČÍK, Vladimír. *Analýza rizik*. Vyd. 1. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009, 98 s. ISBN 978-807-3186-968.
- [3] ŠEFČÍK, Vladimír. *Bezpečnostní politika v hospodářské oblasti*. 1. vyd. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2010, s. 139. ISBN 978-80-7318-919-8.
- [4] ŠTĚRBOVÁ, Ludmila. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. 1. vyd. Praha: Grada, 2013, 364 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4694-4.

INTERNETOVÉ ZDROJE

- [5] *Encyclopaedia Britannica* [online]. 2014 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.britannica.com/>
- [6] Zprávy. *E15.cz* [online]. 23.1.2012, 2014 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/zahranicni/politika/eu-uvalila-na-iran-ropne-embargo-736703>
- [7] Europa: Antidumpingová opatření. *Přehledy právních předpisů EU* [online]. 2011 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: http://europa.eu/legislation_summaries/external_trade/r11005_cs.htm
- [8] OSN. *Mír a bezpečnost: Donucovací opatření - Sankce* [online]. 2005 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.osn.cz/mir-a-bezpecnost/?kap=19&subkap=24>
- [9] Areppim. [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: http://stats.areppim.com/stats/stats_tradexgdp_48x12.htm
- [10] Všeobecná dohoda o clech a obchodu (GATT). *Businessinfo.cz* [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/vseobecna-dohoda-o-clech-a-obchodu-gatt-7160.html?fornewsid=4819#!&chapter=2>
- [11] What we do. *World Trade Organization* [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm
- [12] Euroekonom. ZEMÁNEK, Josef. *Asijské automobilové draci dobývají svět: Asijské automobily - Japonsko* [online]. 2007 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-automobily1>
- [13] Ropná krize v roce 1973. *Penize.cz* [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/nezamestnanost/15178-ropna-krize-v-roce-1973>
- [14] Cena černého zlata vylétla nad 40 dolarů - hrozba čtvrtého ropného šoku je na obzoru?!. *Euroekonom.cz* [online]. [cit. 2014-04-23]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-automobily2>
- [15] BLAŽEJOVSKÁ, Martina. *Měnová a finanční krize v JV Asii a její dopad na země regionu*. Praha, 2006. Dostupné z: http://www.vse.cz/vskp/370_menova_a_financni_krize_v_jv_asii_a_jeji_dopad_na_zeme_regionu. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Pavel Neumann.

- [16] AutoSAP: Sdružení automobilového průmyslu [online]. 2013 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/>
- [17] ŠKODA AUTO Česká republika [online]. 2014 [cit. 2014-05-08]. Dostupné z: http://www.skoda-auto.cz/?gclid=CL_HssjLnL4CFdckvQodeVQAfg
- [18] OICA [online]. [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.oica.net/>
- [19] Peak People: The Interrelationship between Population Growth and Energy Resources. In: *Resilience* [online]. 20.4.2009 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.resilience.org/stories/2009-04-20/peak-people-interrelationship-between-population-growth-and-energy-resources>
- [20] BP. *BP* [online]. [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.bp.com/>
- [21] The Link Between Peak Oil and Peak Debt – Part 1. In: *Our Finite World* [online]. 11.7.2011 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://ourfiniteworld.com/2011/07/11/the-link-between-peak-oil-and-peak-debt-part-1/>
- [22] STRAŠÍKOVÁ, Lucie. Nástup ajatolláha Chomejního postupně přeměnil Írán v "království strachu". In: *Česká Televize* [online]. 10.2.2011 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/45115-nastup-ajatollaha-chomejniho-postupne-premeni-iran-v-kralovstvi-strachu/>
- [23] Motor vehicle production in the United States from 1960 to 2012, by type (in 1,000s). In: *Statista* [online]. [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.statista.com/statistics/183520/us-motor-vehicle-production-since-1960/>
- [24] Cars produced in the world - sources and methods. In: *Worldometers* [online]. [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.worldometers.info/cars/>
- [25] MITSloan Management review. In: *Are U.S. Managers Superstitious about Market Share?* [online]. 15.7.1996 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://sloanreview.mit.edu/article/are-us-managers-superstitious-about-market-share/>
- [26] Analýza automobilového průmyslu. In: *CSAS* [online]. 6.2013 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Specialni_analyzy/Specialni_analyzy/Pri_lohy/euspa_analysis_of_the_automobile_industry.pdf

- [27] AUTOSAP. *Základní přehledy a údaje* [online]. 2013 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/>
- [28] ŠKODA Výroční zpráva. In: *Škoda Auto* [online]. 5.3.2014 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.com/SiteCollectionDocuments/company/investors/annual-reports/cs/skoda-annual-report-2013.pdf>
- [29] Daň z příjmů právnických osob. In: *AZ data* [online]. 1.1.2012 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.az-data.cz/clanky/dan-prijmu-pravnickych-osob>
- [30] Změny v DPH matou podnikatele, za posledních 20 let už šestkrát. In: *Podnikatel.cz* [online]. 29.1.2013 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/zmeny-v-dph-matou-podnikatele-za-poslednich-20-let-uz-sestkrat/>
- [31] HDP, národní účty. In: *Český statistický úřad* [online]. 1.4.2014 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/hdp_narodni_ucty
- [32] Aktuální prognóza ČNB. In: *Česká národní banka* [online]. 7.5.2014 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/menova_politika/prognoza/
- [33] Emerging Markets As Global Growth Engines. In: *Trader's narrative* [online]. 16.6.2010 [cit. 2014-05-09]. Dostupné z: <http://www.tradersnarrative.com/emerging-markets-as-global-growth-engines-4260.html>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

HDP – Hrubý domácí produkt

GDP – anglická zkratka pro HDP

WTO – Světová obchodní organizace

GATT - Všeobecná dohoda o clech a obchodu

OPEC – Sdružení států vyvážející ropu

ČSÚ – Český statistický úřad

ČNB – Česká národní banka

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Vývoj světového obchodu se zbožím a službami v letech 1960-2012.....	15
Graf č.2: Počet automobilů ve světě mezi roky 1950 -2012	20
Graf č. 3: světová spotřeba ropy	21
Graf č. 4: světová spotřeba energetických zdrojů.....	21
Graf č. 5: Ceny ropy od roku 1861	22
Graf č. 6: Cena a spotřeba ropy ve spojitosti s vývojem světové ekonomiky.....	23
Graf č. 7: Automobily vyrobené v USA mezi roky 1970-1989	26
Graf č. 8: Automobily vyrobené v Německu mezi roky 1970-1989.....	26
Graf č. 9: Množství aut vyrobených v Japonsku a USA	27
Graf č.10: Změna DPH mezi roky 1971 – 1989.....	27
Graf č.11: Počet prodaných automobilů ve světě mezi roky 1990-2013.....	29
Graf č.12 : Množství vyrobených automobilů ve světě od roku 1997 - 2012	30
Graf č.13: Celkový počet vyrobených motor. vozidel v ČR mezi roky 2000 – 2013	34
Graf č.14: Podíl firem AutoSAP na průmyslové produkci ČR	35
Graf č.15: Podíl firem AutoSAP na celkovém exportu ČR.....	35
Graf č.16: Vývoj změny HDP v ČR mezi roky 2000-2013.....	41
Graf č.17: Prognóza vývoje HDP pro rok 2014 - 2015	42
Graf č.18: Míra inflace v procentech mezi roky 2004 - 2014	42
Graf č.19: Prognóza vývoje inflace pro rok 2014 - 2015	43
Graf č.20: Obecná míra nezaměstnanosti mezi roky 2007 - 2012.....	43
Graf č.21: Vývoj počtu obyvatelstva mezi roky 2005 - 2013	45
Graf č.22: Obyvatelstvo dle dosaženého vzdělání 1950 - 2011	45
Graf č.23: Celkové výdaje na vědu a výzkum 2000 - 2012	46
Graf č.24: Příspěvek ke světovému růstu 2000 - 2012.....	48

SEZNAM TABULEK

Tab.1: seznam kol (jednání) GATT.....	17
Tab.2: Produkce motorových vozidel v letech 1997-1998.....	31
Tab č.3: Členské země EU podle podílu automobilového průmyslu na celkovém HDP v roce 2011	34
Tab č.4: Hlavní exportní trhy českého automobilového průmyslu v roce 2012.....	36
Tab č.5: Členské země podle nárůstu přidané hodnoty automobilového průmyslu za období 2001 - 2011	37
Tab č.6: Vývoj daně z příjmů PO	40
Tab č.7: Vývoj sazeb DPH v České republice	41
Tab č.8: Zaměstnanost dle dosaženého vzdělání 2011 – 2012.....	44
Tab č.9: SWAT analýza Škoda Auto.....	47