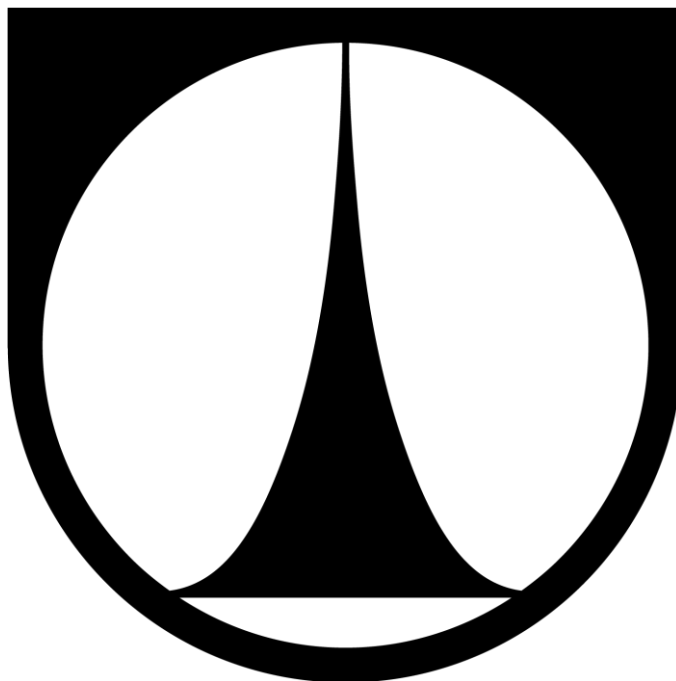


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta



DIPLOMOVÁ PRÁCE

2013

Bc. Štěpánka Grohová

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta

Studijní program: **N 6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Podniková ekonomika**

Velká finanční krize a její dopady na automobilový průmysl

**The Great Financial Crisis and its Impacts
on the Automotive Industry**

DP - EF - KEK - 2013 - 14
Bc. Štěpánka Grohová

Vedoucí práce: Ing. Blanka Brandová, Ph.D. - KEK, EF TUL
Konzultant: Ing. Jana Šímanová, Ph.D. - KEK, EF TUL

Počet stran: 100

Počet příloh: 1

Datum odevzdání: 3. 5. 2013

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

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

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci, 3. 5. 2013

Anotace

Diplomová práce se zabývá především rozбором Velké finanční krize probíhající ve světě v letech 2008 - 2009. Zkoumá její projevy, průběh a následné dopady na automobilový průmysl. Práce se zaměřuje na vývoj ve třech oblastech, jimiž jsou Spojené státy americké, Evropa a Česká republika. První část práce analyzuje situaci v krizovém období z pohledu klíčového bankovního trhu, zatímco druhá část se zaměřuje na to, jak krizové období ovlivňovalo automobilový průmysl. Zároveň je pozornost věnovaná také evropské dluhové krizi, která se na výsledcích hospodaření automobilových podniků projevila v roce 2012. Analýzy hospodářských situací a nejdůležitější aspekty jsou doprovázeny přehlednými grafy a tabulkami. Závěrečná kapitola se věnuje hospodaření Sdružení automobilového průmyslu, které je klíčové pro Českou republiku. Před ukončením každé kapitoly jsou nastíněny výhledy do budoucna a další možný vývoj v oblasti, která souvisí s právě rozebranou problematikou.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, Bankovní sektor, Dluhová krize, Dodavatelský sektor, Financializace, Hedgeové fondy, Sdružení automobilového průmyslu, Sekuritizace, Substandardní hypotéky, Šrotovné

Annotation

The thesis is particularly dealing with analysis of the Great financial crisis taking place globally in 2007 - 2009. It is examining it's manifestations, progress and following impacts on the automotive industry. The thesis focuses on progress in three regions, which are The United states of America, Europe and The Czech republic. The first part of the thesis analyses a situation in the critical period from the key banking market point of view, while the second part focuses on how was the critical period affecting the automotive industry. Attention is also paid to the European debt crisis, which affected profits of automotive companies in 2012. Analysis of economic situations and the most important aspects are accompanied by well-arranged graphs and charts. The final chapter focuses on economy of the Automotive industry association, which is substantial for The Czech republic. There are future prospects and alternative possibilities of progress of mentioned issues described before the end of each chapter.

Key Words

Automotive industry, Bank sector, Debt crisis, Supplier sector, Financialization, Hedge funds, Automotive industry association, Securitization, Subprime mortgages, Scrappage scheme

Obsah

Seznam zkratek.....	10
Seznam obrázků.....	11
Seznam tabulek.....	12
Úvod	13
1 Počátky a průběh Velké finanční krize v USA.....	15
1.1 Nafukování hypoteční bubliny.....	15
1.1.1 Zadlužení amerického obyvatelstva	15
1.1.2 Nárůst prodeje a cen nemovitostí	16
1.1.3 Splasknutí hypoteční bubliny	17
1.1.4 Vliv sekuritizace na zadlužení obyvatelstva.....	18
1.2 Rozmach finančních spekulací	19
1.3 Krize bankovního sektoru v USA.....	20
1.3.1 Krach největších amerických bank.....	20
1.4 Dopady krize na ekonomickou situaci Spojených států amerických.....	24
1.5 Stávající a předpokládaná situace USA	27
1.5.1 Výhled pro rok 2013	28
2 Projevy krize v Evropě a v ČR.....	29
2.1 Podíl viny má i euro.....	29
2.2 Problémy jednotlivých států v Evropě.....	30
2.2.1 Výkyvy hospodářského růstu zemí z důvodu propadu bankovního sektoru .	32
2.2.2 Země na pokraji bankrotu v důsledku finanční krize	34
2.2.3 Dopady krize na Českou republiku a český bankovní sektor.....	36
2.3 Vznik a průběh dluhové krize eurozóny	38
2.4 Stávající a předpokládaná situace v Evropě	39

2.4.1	Výhled pro rok 2013	40
3	Automobilový průmysl.....	42
3.1	Vliv krize na automobilový průmysl v USA	43
3.2	Vliv krize na automobilový průmysl v Asii.....	47
3.3	Vliv krize na automobilový průmysl v Evropě.....	49
3.4	Vliv krize na automobilový průmysl v ČR	55
3.5	Protikrizové opatření zvané „šrotovné“	56
3.6	Situace v jednotlivých evropských zemích.....	58
3.6.1	Výhled pro rok 2013	59
3.6.2	Budoucí vývoj automobilového průmyslu	60
4	Hospodaření v rámci Sdružení automobilového průmyslu	62
4.1	Produkce motorových vozidel ve firmách AutoSAP.....	62
4.1.1	Produkce jednotlivých druhů automobilů v ČR	64
4.1.2	Podíl firem na výrobě osobních automobilů	65
4.2	Export a působení AutoSAP na zahraničních trzích.....	65
4.3	Zaměstnanost v rámci AutoSAP.....	67
4.4	Dodavatelský sektor automobilového průmyslu.....	68
4.5	Vybrané firmy českého automobilového průmyslu.....	69
4.5.1	Nejvýznamnější dodavatelé automobilového průmyslu.....	69
4.5.2	Finální výrobci automobilů v ČR	71
4.6	Porovnání finančních ukazatelů vybraných firem	74
4.7	Výhledy AutoSAP do budoucna.....	77
	Závěr.....	78
	Seznam literatury.....	80
	Seznam příloh.....	93

Seznam zkratek

AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
ČR	Česká republika
DMCZ	Denso Manufacturing Czech
EU	Evropská unie
FDIC	Federální společnost pro pojištění vkladů
Fed	Americký Federální rezervní systém
GM	General Motors
HMMC	HYUNDAI Motor Manufacturing Czech
JPY	Japonský jen
KRW	Jihokorejský won
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
USA	Spojené státy americké
USD	Americký dolar

Seznam obrázků

Obr. 1 - Hypoteční zadluženost amerického obyvatelstva	16
Obr. 2 - Počet prodaných nových rodinných domů v USA.....	16
Obr. 3 - Základní úrokové sazby Fedu	17
Obr. 4 - Firemní zisky podle odvětví v mld. dolarů	19
Obr. 5 - Procentuální změna reálného HDP v USA	25
Obr. 6 - Procentuální nezaměstnanost v USA	26
Obr. 7 - Federální příjmy, výdaje a deficit USA v mld. dolarů.....	27
Obr. 8 - Vývoj cen nemovitostí v letech 2000 - 2007	37
Obr. 9 - Výše státního dluhu v roce 2011	40
Obr. 10 - Počet prodaných aut v USA	43
Obr. 11 - Zisky GM v miliardách dolarů.....	45
Obr. 12 - Zisky koncernu Volkswagen v letech 2008 - 2011.....	50
Obr. 13 - Zisky Fiatu a Chrysleru v letech 2009 - 2012	55
Obr. 14 - Výroba motorových vozidel v ČR od roku 2002	63
Obr. 15 - Podíly tuzemských výrobců na výrobě osobních automobilů v ČR	65
Obr. 16 - Rozdíl mezi celosvětových a tuzemským prodejem v jednotlivých letech	66
Obr. 17 - Podíl dodavatelského sektoru na produkci českého automobilového průmyslu..	68

Seznam tabulek

Tab. 1 - Přehled bankrotů vybraných největších bank USA	21
Tab. 2 - Ekonomické ukazatele vybraných zemí Evropy	31
Tab. 3 - Zisky/ztráty značek Volkswagenu v letech 2008 - 2012	51
Tab. 4 - Přehled zemí se zavedeným šrotovným	57
Tab. 5 - Změny prodejů aut v roce 2012 oproti roku 2011	59
Tab. 6 - Výroba jednotlivých druhů motorových vozidel v ČR.....	64
Tab. 7 - Prodeje automobilů ŠKODY Auto na vybraných trzích.....	72
Tab. 8 - Prodeje automobilů TPCA na vybraných trzích	73
Tab. 9 - Základní ukazatelé firem dodavatelského sektoru za roky 2008 - 2011.....	75
Tab. 10 - Základní ukazatelé finálních výrobců autom. průmyslu za roky 2008 - 2011.....	75

Úvod

Velká finanční krize z roku 2008 není první a zdaleka ani poslední. Během lidské historie můžeme najít podobných krizí v různých časech a různých kulturách mnoho. Nejzávažnějšími byly krize v roce 1873, po níž se rozmohl marxismus, a krize v roce 1929, která vyvrcholila nacionalismem. Důsledky nápravných opatření byly v těchto případech tragické. Nyní jde o krizi z roku 2008, která prozatím vyústila pouze v krizi dluhovou, ačkoli i ta může mít pro lidstvo nedozírné následky. Všechny uvedené krize a ještě mnohé jiné o něco méně závažné mají stejný opakující se mechanismus chování trhu. A nezáleží vůbec na dané kultuře, nebo období. Všechno vychází z nárůstu objemu poskytovaných úvěrů, který je vždy doprovázený špatnými úvěry. Určitá hladina špatných úvěrů v ekonomice vyvolá následně vlivem jakéhokoli spouštěcího mechanismu bankovní krizi, ta pokračuje špatným rozhodnutím bank neposkytovat žádné úvěry a situace přerůstá v hospodářskou recesi. Hlavním důvodem neustále se opakujících krizí je člověk. Lidská povaha a přirozenost vedou k touze po rychlém zisku a k davovému uvažování. Tyto typické lidské vlastnosti jistě nezastaví ani dnešní doba technického pokroku a neustálé kontroly kvality úvěrů. (Kohout, 2009). Někde ve vzdálené budoucnosti bude Velká finanční krize z roku 2008 jistě jen jednou z mnoha v historii, po které následovaly ještě další a další krize.

Mechanismus projevů a nástupu krize je podrobně popsán v první části této práce. Jsou zde analyzovány dopady krize v nejdůležitějších bankovních institucích v USA a Evropě, jejich vliv na ekonomickou situaci v daném státě a nastíněny předpoklady dalších nutných opatření vedoucích ke zmírnění následků krize.

Velká finanční krize přinesla recesi v celosvětovém měřítku. Postiženy byly všechny oblasti od průmyslu po služby. Jednou z nejvýznamnějších obětí byl automobilový průmysl. Pokles jeho produktivity se stal jedním z největších v historii. Zasažen byl na celém světě a na některých trzích se s problémy potýká do dnes. A právě tomuto odvětví je věnovaná druhá část práce. Největší automobilové společnosti jsou podrobeny rozboru jejich hospodářské situace v krizovém období a po něm. Následně se práce podrobně věnuje automobilovému průmyslu v České republice.

Cílem práce je analyzovat Velkou finanční krizi 2008 a její dopady na automobilový průmysl. Dílčím cílem je rozebrat situaci ve Sdružení automobilového průmyslu během probíhající krize, prozkoumat dopady ve vybraných společnostech a jejich současnou situaci.

Z hlediska použité metodologie je v každé oblasti, u každé společnosti nebo země chronologicky popisován vývoj událostí a hospodaření. Analýzy finančních institucí, států a jednotlivých společností jsou v dané kapitole řazeny systematicky a není rozlišována jejich významnost. V praktické části práce je u vybraných společností použita srovnávací metoda, díky které je možné určit podobnosti s rozdíly jednotlivých firem.

1 Počátky a průběh Velké finanční krize v USA

Počátek a průběh Velké finanční krize v USA se dá rozdělit na 5 základních fází bubliny, které již v roce 1978 zformuloval ve své knize *Manias, Panics and Crashes* (Mánie, paniky a krachy) americký ekonomický historik Charles Kindleberger. Jde o: nový podnik, úvěrová expanze, spekulativní mánie, stres, krach a panika (Foster a Magdoff, 2009).

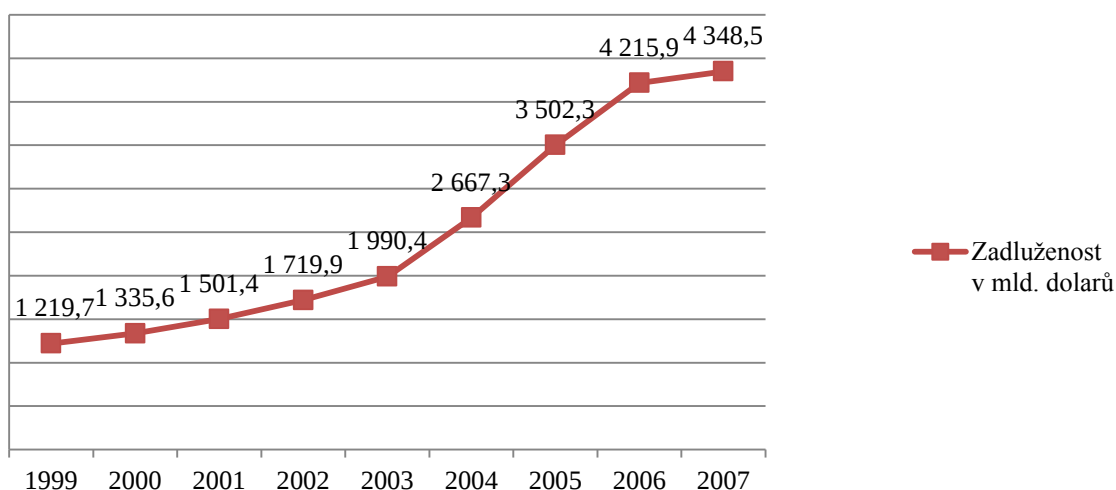
Následující podkapitoly nejsou podle těchto fází přesně rozděleny, ale průběh jednotlivých fází je v práci zcela patrný.

1.1 Nafukování hypoteční bubliny

Všechny problémy se začaly projevovat od roku 2001. V roce 2000 došlo v USA k burzovnímu propadu. Prudký růst technologického oboru a vidiny obrovských zisků investorů nadhodnocovaly technologické akcie, až akciová bublina splaskla. Aby se Spojené státy nezřítily do hluboké recese, zasáhla americká centrální banka Federal Reserve System (dále jen Fed), která snížila úrokové sazby na extrémně nízkou úroveň, z 6,50 na 1,75 procenta. V tomto okamžiku se silně rozmohl hypoteční trh. Začala se nafukovat hypoteční bublina. Téměř každý si pořizoval vlastní bydlení (Zemánek, 2008).

1.1.1 Zadlužení amerického obyvatelstva

Na trhu se objevil nový typ hypoték, tzv. „substandardní“ hypotéky (*subprime mortgage*). Tyto hypotéky se poskytovaly i lidem nižší příjmové kategorie, imigrantům a ostatním, kteří by si jinak vlastní bydlení nemohli dovolit. Hypoteční agenti a banky přitahovali klienty především na nízké úrokové sazby, které zůstávají po určité období neměnné. To, že po uplynutí dané doby přecházejí sazby do variabilního režimu, bylo napsáno drobným písmem, kterému obvykle méně vzdělaní lidé nevěnují příliš pozornosti. V tomto okamžiku si mohl hypotéku dovolit opravdu každý. Zadluženost amerického obyvatelstva od roku 2001 výrazně vzrostla. Jak je patrné z obrázku 1, dosáhla během 5let téměř trojnásobné hodnoty (Foster a Magdoff, 2009).

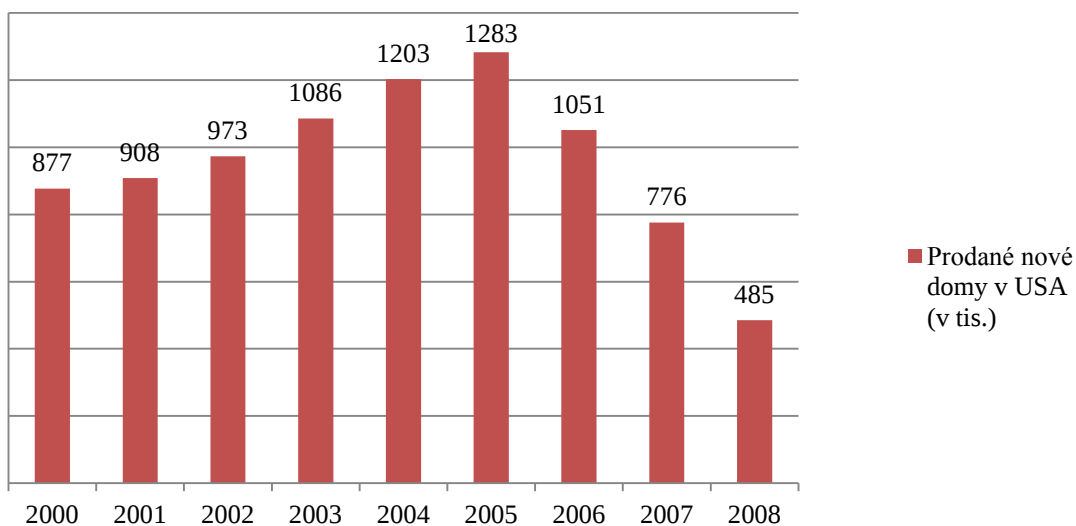


Obr. 1 - Hypoteční zadluženost amerického obyvatelstva

Zdroj: Vlastní zpracování z Ekonomické zprávy prezidenta (Obama, 2012)

1.1.2 Nárůst prodeje a cen nemovitostí

Poptávka po domech se zvyšovala a tím se rozrůstal i trh nemovitostí. V letech 2001 až 2005 rostl počet prodaných nemovitostí ročně o 9 %, zatímco v předchozích 15 letech činil meziroční nárůst stabilně 2% (Zemánek, 2008). Z obrázku 2 je patrný obrovský nárůst prodeje nových rodinných domů především v průběhu roku 2004.



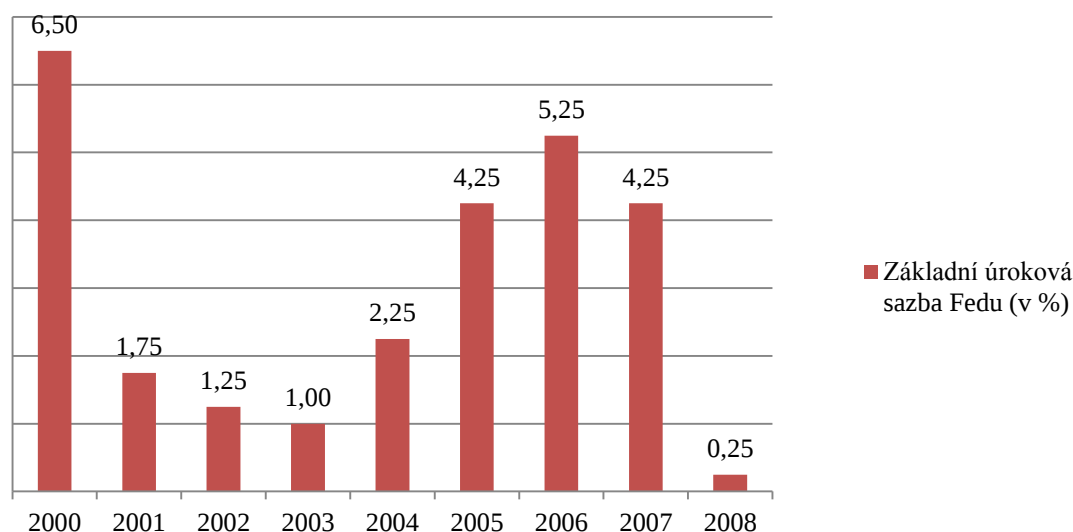
Obr. 2 - Počet prodaných nových rodinných domů v USA

Zdroj: (Euroekonom, 2011)

S nárůstem poptávky po nemovitostech rostla i jejich nominální cena. V roce 2001 byla cena nového rodinného domu 175 000 dolarů v mediánovém vyjádření. Během následujících pěti let vzrostla cena domů na 247 000 dolarů (Zemánek, 2008). Na těchto konkrétních číslech je jasně vidět, že nemovitosti jsou nadhodnocené a poptávka po nich i přesto stoupá. Za vším stojí hypotéky. Jak již napověděl graf 1 i zadluženost obyvatel roste. A jak všechno pěkně roste, nafukuje se i hypoteční bublina. Je jen otázkou času, kdy splaskne.

1.1.3 Splasknutí hypoteční bubliny

Americké obyvatelstvo žilo na dluh. K hypotečním úvěrům se přidaly kreditní karty a spotřebitelské úvěry. Mnoho domácností se dostalo do dluhové pasti. V roce 2004 začal Fed zvyšovat úrokové sazby. Růst sazeb byl nečekaně rychlý a strmý, jak dokazuje obrázek 3.



Obr. 3 - Základní úrokové sazby Fedu

Zdroj: (Euroekonom, 2008)

Takovéto rapidní zvýšení sazeb se promítlo do výše hypotečních úrokových sazeb. Vyšší splátky již nebyly pro některé domácnosti únosné. V roce 2006 byly úrokové sazby více než 4x vyšší. Obyvatelé zatížení substandardními hypotékami přecházeli z fixního do variabilního režimu a i tak vysoké splátky se pro ně staly neúnosnými. Pro řadu domácností to znamenalo zabavení domu a návrat do stavu před hypotékou. Omezení spotřeby a výdajů navíc vedlo k celkovému snížení poptávky.

Od roku 2006 poklesl i zájem o nové domy. Počet prodaných nových rodinných domů klesl o 18 %. Trh nemovitostí je přesycen a lidé si už s těmito úrokovými sazbami hypotéky neberou a nové domy nekupují. Domy ztrácejí svou hodnotu a trvá delší dobu, než se dům prodá. A na to doplácí nejen domácnosti, ale především banky. Při nesplacené hypotéce se dům stává majetkem banky. Ta ho prodá a tím pokryje část ztráty, která jí z dané finanční transakce vznikla. Ale čím více má banka neplatičů, tím vyšší jí vznikají ztráty. Čím více domů zabaví, za tím nižší cenu je dokáže prodat a tím déle jí to trvá. Banky tak nejsou schopny pokrýt krátkodobé ztráty, a když počet neplatičů přibývá, ani dlouhodobě už není normální chod banky udržitelný. Banky tedy buď zbankrotují, nebo je převezme silnější finanční instituce (Zemánek, 2008).

1.1.4 Vliv sekuritizace na zadlužení obyvatelstva

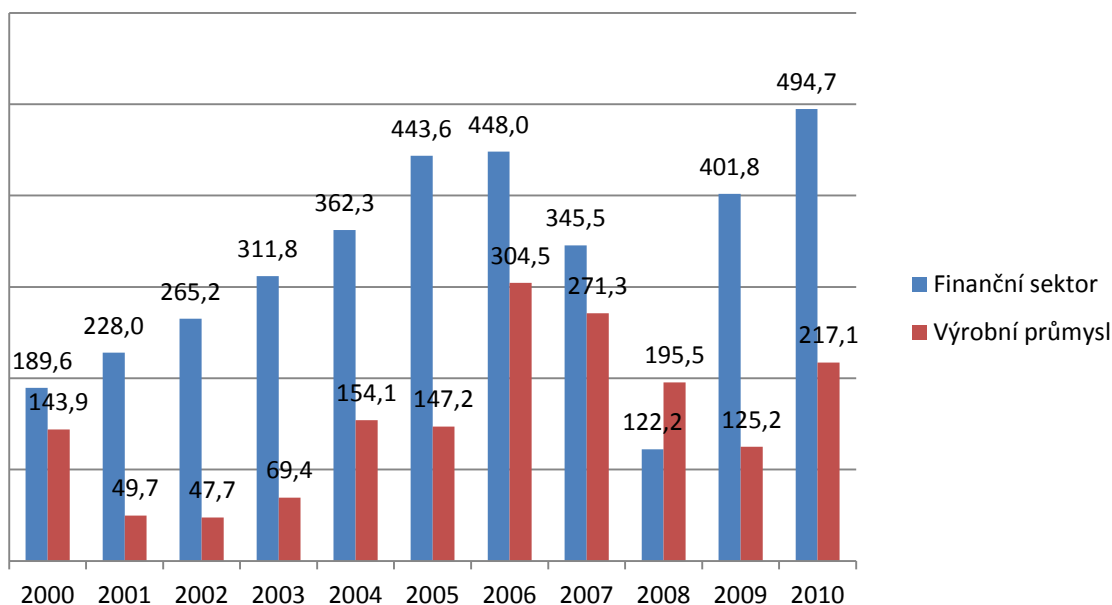
Otázkou zůstává, proč byli hypoteční firmy, banky, hypoteční agenti, distributoři úvěrů a hedgeové fondy tak nezodpovědní, že poskytovali úvěry mnohdy i bez jakéhokoli dokladu o příjmech klienta? Odpovědí je tzv. sekuritizace. Tento proces by se dal označit jednoduše také jako „balíčkování“ úvěrů. Hypotéky se rozdělí podle kvality do balíčků a s těmito se následně obchoduje. V každém balíčku jsou zahrnuty méně i více rizikové úvěry s různou mírou výnosnosti. Stále rizikovější hypotéky jsou tzv. sekuritizovány a s ostatními hypotékami přeměněny na dluhové obligace se zástavou. Tyto obligace jsou poté obchodovány po celém světě. Putují do bank, penzijních fondů, hedgeových fondů a jiných spekulativních fondů (Foster a Magdoff, 2009).

Společnosti, které poskytovaly stále rizikovější hypotéky, viděly v sekuritizaci rozptýlení rizika a oslabení možných ztrát z nesplácení. Tato úvaha však měla pouze rozsáhlé celosvětové dopady. Patří k nim především rozmach nedůvěry v rizikové investice a to nejen v souvislosti s americkými hypotékami. Dále také rozptýlení špatných substandardních hypoték neznámo kam a v jaké míře (Foster a Magdoff, 2009).

Následky pro americký bankovní sektor budou objasněny v následující podkapitole.

1.2 Rozmach finančních spekulací

Společně s úvěrovou expanzí se mohutně rozmáhalo finančnictví a s tím spojené finanční spekulace. Vzhledem k tomu, že investičních příležitostí pro podniky ubývalo, ekonomika stagnovala a reálně nebylo možné dále expandovat, hledali vlastníci kapitálu příležitosti, kam investovat nadbytečný finanční kapitál. Finanční sektor ve snaze vydělat co nejvíce peněz začal spekulovat se všemi finančními nástroji, jako jsou akcie, termínové obchody, finanční deriváty, hedgeové fondy či světové měny (Foster a Magdoff, 2009). Obrázek 4 zachycuje přehled zisků finančního sektoru a výrobního průmyslu. Je zde patrný ústup investic do průmyslu oproti rozmachu a investování do finančního sektoru, do kterého můžeme zahrnout především banky, investiční firmy, pojišťovací společnosti a realitní kon-
sorcia.



Obr. 4 - Firemní zisky podle odvětví v mld. dolarů

Zdroj: Vlastní zpracování z Ekonomické zprávy prezidenta (Obama, 2012)

Poptávka po finančních produktech se rozvíjí již od 70. let. Od tohoto období dochází k financionalizaci kapitalismu. Podle J. B. Fostera a F. Magdoffa se uplatňuje Marxova formule P-P', která nahrazuje dosavadní správné a reálné fungování ekonomiky prostřednictvím P-Z-P' (2009). Tato zkratka značí přeměnu: peníze – zboží – peníze s nadhodnotou. Jak popisuje Karel Marx (1890, v internetovém vydání s. 83):

„Úplná forma tohoto procesu se tudíž jeví takto: $P — Z — P'$, kde $P' = P + \Delta P$, tj. rovná se původně zálohované peněžní částce plus jistý přírůstek. Tento přírůstek čili přebytek nad původní hodnotu nazývám nadhodnotou (surplus value). Původně zálohovaná hodnota se tedy v oběhu nejen zachovává, nýbrž i mění svou velikost, přibírá nadhodnotu, čili zhodnocuje se. A právě tento pohyb ji mění v kapitál.“

Dále se Marx (1890, v internetovém vydání s. 83) zmiňuje také o zkrácené verzi $P-P'$, která je pro období financionalizace typická.

„Konečně v kapitálu nesoucím úroky se zračí oběh $P — Z — P'$ zkráceně, ve svém výsledku, bez zprostředkujícího článku, ve svém takřka lapidárním stylu, jako $P — P'$, jako peníze, které se rovnají více penězům, jako hodnota, která je víc, než je sama.“

1.3 Krize bankovního sektoru v USA

Jak se banky dostaly do problémů kvůli nesplacení substandardních hypoték, bylo rozebráno výše, ale to je jen malá část toho, co napomohlo rozmachu finanční krize. Splasknutím úvěrové bubliny se projevilo množství špatných hypoték, kterými byly banky zatíženy. Banky přestaly poskytovat další úvěry a hypotéky, klesala jejich likvidita. Tím vzrostla nedůvěra mezi bankami navzájem. Banky již mezi sebou nechtěly obchodovat a mezibankovní trh se začal hroutit. A když nefunguje mezibankovní trh, nefunguje ani peněžní likvidita, která je běžně zajištěna poskytováním mezibankovních úvěrů. V tomto případě finanční sektor krachuje a s ním se hroutí i průmysl, stavebnictví, služby a nakonec i celá ekonomika. Jediným možným způsobem, jak tomu zabránit je pomoc státu prostřednictvím poskytnuté likvidity od centrální banky (Kohout, 2009).

1.3.1 Krach největších amerických bank

Následující podkapitola se zabývá vybranými americkými bankami, které bezpochyby odstartovaly druhou největší krizi bankovního sektoru. V tabulce 1 jsou chronologicky uspořádány nejvýznamnější banky, které vyhlásily bankrot, nebo jim muselo být pomoheno. Podrobnějším rozbořem příčin a následků se práce zabývá pod tabulkou.

Tab. 1 - Přehled bankrotů vybraných největších bank USA

Název banky	Typ instituce	Vyhlášení bankrotu	Dopady
Bear Stearns	Investiční banka	Březen, 2008	Odkup bankou JP Morgan Chase & Co
IndyMac Bancorp Inc.	Hypoteční banka	Červenec, 2008	Převzetí vládní institucí FDIC
Fannie Mae and Freddie Mac	Hypoteční agentury	Září, 2008	Převzetí vládou USA
Merrill Lynch	Investiční banka	Září, 2008	Odkup bankou Bank of Amerika
Lehman Brothers	Investiční banka	Září, 2008	Bankrot
American International Group (AIG)	Pojišťovna	Září, 2008	Poskytnutí půjčky od Fedu a převzetí většiny akcií vládou
Washington Mutual	Spořitelna	Září, 2008	Bankrot a následný odkup aktiv bankou JP Morgan Chase & Co

Zdroj: vlastní zpracování

Bear Stearns

Jako počátek Velké finanční krize se označuje krach dvou hedgeových fondů¹ páté největší investiční banky v USA Bear Stearns v létě roku 2007. Banka Bear Stearns investovala do amerických nemovitostí. Její problémy nastaly při propadu hypotečního a úvěrového trhu. V listopadu 2007 činilo její investiční portfolio 269 miliard dolarů, asi 30 miliard investic bylo kryto substandardními hypotékami. (Kohout, 2010).

Do úplné platební neschopnosti se banka dostala v březnu 2008, kdy požádala Fed o pomoc. Americká vláda si byla vědoma, že pro zachování stability na finančních trzích je důležité nenechat banku padnout. Bohužel investiční banky nemohou čerpat nouzové úvěry od Fedu. Jako řešení byla velmi rychle uzavřena dohoda s bankou JP Morgan Chase & Co. JP Morgan odkoupila a převzala Bear Stearns za symbolickou cenu 2 dolary za akcii. Přitom ještě na počátku roku 2007 se akcie banky prodávaly za 171 dolarů za akcii (Staněk, 2008).

¹ Hedgeové fondy jsou typem investičního fondu, který má dosahovat absolutních výnosů. Při obchodování s vloženými prostředky jsou méně regulovány a mají tak prostor pro strategie a spekulování.

IndyMac Bancorp Inc.

Jako třetí největší bankovní krach v USA v poválečné historii je označován bankrot banky IndyMac. Jedná se o hypoteční banku, která se specializovala na poskytování hypoték na základě předložení jen mála dokumentace. A ačkoli by bylo logické, že banka zkrachovala v důsledku hypoteční a úvěrové krize, stala se bance osudná nedůvěra vkladatelů. Ti v obavách vybrali za pouhých 11 dní přes 1,3 miliardy dolarů (Anon., 2008). Banku převzala Federální společnost pro pojištění vkladů² (Federal Deposit Insurance Corporation, dále jen FDIC).

FDIC převzala za rok 2008 celkem 25 finančních institucí, které se podařilo prodat až v roce 2012. Rok 2009 byl mnohem kritičtější. Ve správě FDIC skončilo 140 institucí (FDIC, 2012).

Fannie Mae and Freddie Mac

Obě tyto organizace založila vláda. Jsou napůl státní a napůl soukromé. Jsou to hypoteční instituce, které se zabývají nákupem hypoték od finančních ústavů a prodejem hypotečních zástavních listů a dalších finančních instrumentů. Obě instituce spravovaly a vlastnily hypotéky ve výši 5,5 bilionů dolarů, to tvořilo téměř polovinu celého hypotečního trhu. Při splasknutí úvěrové bubliny utrpěly Fannie a Freddie ztráty z nesplacených hypoték a poklesu cen nemovitostí 11 miliard dolarů. Fannie a Freddie ztratily důvěru na akciovém trhu, jejich akcie poklesly o 85 % a sehnat investory na chod institucí bylo téměř nemožné. Ale v případě takových gigantů, jakými jsou Fannie a Freddie nemohla vláda bankrot dopustit. Jejich cenné papíry držela téměř každá banka v USA. Bankrot těchto institucí by ohrozil chod celého finančního i hypotečního trhu. Americká vláda se tak rozhodla převzít úplnou kontrolu nad oběma institucemi, až dokud nebudou opět stabilní (Brychta, 2008).

Merrill Lynch

Třetí investiční bankou, která doplatila na obchodování a balíčkování hypoték byla Merrill Lynch. V době nafukování hypoteční bubliny zažívala banka obrovský rozmach, její spe-

² FDIC zajišťuje pojištění vkladů vkladatelů uložených v obchodních bankách. Byl vytvořen vládou Spojených států jako reakce na Velkou hospodářskou krizi 30. let.

kulace a balení hypoték začalo být příliš rizikové. Ještě před vypuknutím samotné krize, na konci roku 2005 přestala největší pojišťovna světa AIG pojišťovat zabalené dluhové obligace koupené od Merrill Lynch proti riziku nesplácení. Od této chvíle nebyla banka ani pojištěna.

Od třetího čtvrtletí 2007 se banka potýkala se ztrátou. V posledním čtvrtletí 2007 vykázala ztrátu 10,3 miliardy dolarů. Následující rok banka vykazovala jen ztrátu. Když se v září 2008 šéf Merrill Lynch dozvěděl o vyhlášení bankrotu Lehman Brothers, věděl, že banku čeká také bankrot, pokud nesežene kupce. Dohoda byla uzavřena s Bank of America, která za Lehman Brothers zaplatila 50 miliard dolarů. Z dohody by ale sešlo, kdyby se do převzetí nevložila vláda, která poskytla Bank of America 20 miliard dolarů na financování ztrát spojených s fúzí obou bank (Stuchlík, 2009).

Lehman Brothers

V září 2008 se obětí úvěrové bubliny stala banka Lehman Brothers. Doplatila na chybné spekulace na nemovitosti. Jakožto investiční bance se jí dařilo tak dobře, že se uchýlila k rizikovým obchodům. Navíc banka podnikala s tzv. finanční pákou a to ve velmi rizikovém poměru 1:60. Což vyjadřuje hodnotu vlastního k cizímu kapitálu (Kohout, 2010). Bohužel ale zejména hypoteční cenné papíry ztratily během krize prakticky veškerou svou hodnotu. Lehman Brothers ztratila schopnost splácet úroky ze svého úvěrového zatížení, vyhlásila bankrot a požádala Fed o ochranu před věřiteli. Fed banku nezachránil. Lehman Brothers byl až příliš úvěrově zatížen. Navíc jednal Fed v domněnku, že když Lehman Brothers provádí spekulace na vlastní účet, zničil sám sebe, a tedy nehrozí zhroucení celého finančního systému. Ovšem jak uvádí Pavel Kohout (2010, s. 69):

„...tento krok byl trhem vyhodnocen jako slabost a nejistota. Vláda chtěla ušetřit, ale přitom způsobila paniku.“

American International Group

Ve finanční tísně se ocitla i největší světová pojišťovna AIG. Mimo životní a důchodové pojištění poskytuje AIG i pojištění operací finančních institucí na celém světě. Pojistky se ve velké míře vztahovaly i na rizikové hypoteční balíčky. Při kolapsu hypotečního a úvě-

rového trhu se pojišťovna dostávala opakovaně do ztráty, jejíž výše za tři čtvrtletí po sobě dosáhla celkem 18,5 miliardy dolarů. Pád takového pojišťovacího gigantu by ale znamenal potíže dalších tisíců firem po celém světě. Vláda pojišťovně poskytla pomoc v podobě krátkodobé půjčky 85 miliard dolarů od Fedu. Zároveň převzala 79,9 % akcií AIG, čímž si zajistila vliv na řízení a do doby splacení půjčky vlastně pojišťovnu zestátnila. V posledním čtvrtletí 2008 dosáhla AIG největší ztráty v historii amerických firem ve výši 61,7 miliard dolarů. Vládní pomoc se tak za rok 2008 vyšplhala celkem na 150 miliard dolarů a v následujícím roce byla vláda nucena poskytnout pojišťovně další kapitál ve výši 30 miliard dolarů (Macháček, 2009).

Washington Mutual

Největší americká spořitelna WaMu spravovala vklady ve výši 188 miliard dolarů. Jakožto spořitelna se zajímala především o poskytování úvěrů na bydlení. Rizikové půjčky a hypotéky představovaly více než polovinu z 227 miliard dolarů portfolia WaMu. Pád společnosti nastal podobně jako u Indy Mac masivním výběrem vkladů klientů. Během několika dní byly vybrány vklady za 16,7 miliard dolarů. S tímto a dalšími ztrátami z nesplacených hypoték nezbývalo americké vládě nic jiného než spořitelnu uzavřít. Uzavření WaMu je označováno jako největší krach v historii bankovního sektoru USA. Po uzavření došlo k odkupu bankovních aktiv spořitelny v celkové výši 307 miliard dolarů bankou JP Morgan Chase & Co za cenu 1,9 miliardy dolarů (Lávička, 2008).

V průběhu Velké finanční krize až do roku 2011 zaniklo v USA celkem 414 finančních ústavů. Další z nich byly převzaty, odkoupeny, nebo zachráněny krátkodobou půjčkou (Anon., 2012).

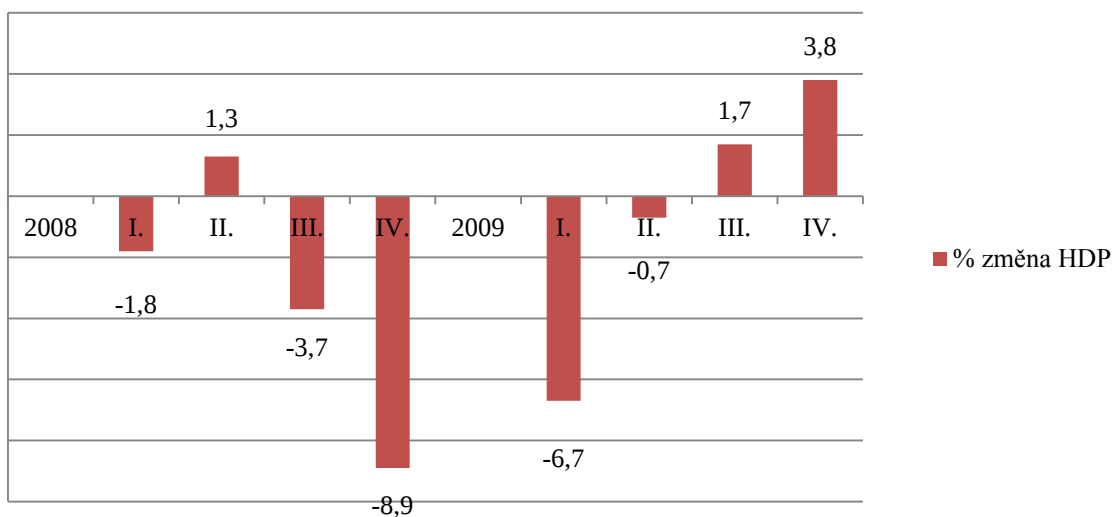
1.4 Dopady krize na ekonomickou situaci Spojených států amerických

Od července 2007 se na finančních trzích i mezi obyčejnými lidmi začala šířit panika. Vliv substandardních hypoték se objevoval všude. Problémy nastaly s hypotékami, půjčkami, pojistkami či dluhopisy. Splasknutí hypoteční a úvěrové bubliny se začalo projevovat v reálné ekonomice Spojených států. Soukromé banky mají za úkol financovat reálnou ekonomiku, ale když přestanou ze strachu a nedostatku hotovosti půjčovat a zároveň nikdo

nepůjčí jim, hrozí kolaps celé ekonomiky. V takové situaci musí zakročit stát. Vláda půjčí bance peníze, výměnou za vlastnický podíl. Ale v takovém ohromném množství bank, které jsou v potížích, dochází téměř ke znárodnění bankovního sektoru. Tyto kroky mají vést ke stabilizaci finančního sektoru.

Vláda doslova pumpovala do finančního sektoru ohromné množství potřebné likvidity. V řádech několika bilionů dolarů odkupovala banky nebo podíly v nich. Pomoc potřebovali i opravdoví bankovní giganti. Z nichž například Citigroup výměnou za akcie obdržela půjčku 20 miliard dolarů. Aby se nastartovala ekonomika, banky začaly znovu poskytovat hypotéky a domácnosti si mohly znovu půjčovat, snížil Fed úrokové sazby na historické minimum (Macháček, 2009). Jak je možné vidět i na grafu 3, uvedeném výše, spadly úrokové sazby náhle na 0,25 %.

Přesto americký bankovní systém nezačal normálně fungovat, nedůvěra přetrvávala. Banky místo toho, aby začaly nabízet úvěry, držely si raději dál hotovost. Americká ekonomika se tak v roce 2008 ocitla v ekonomické recesi³, která následně přerostla v ekonomickou krizi. Jak dokazuje obrázek 5.

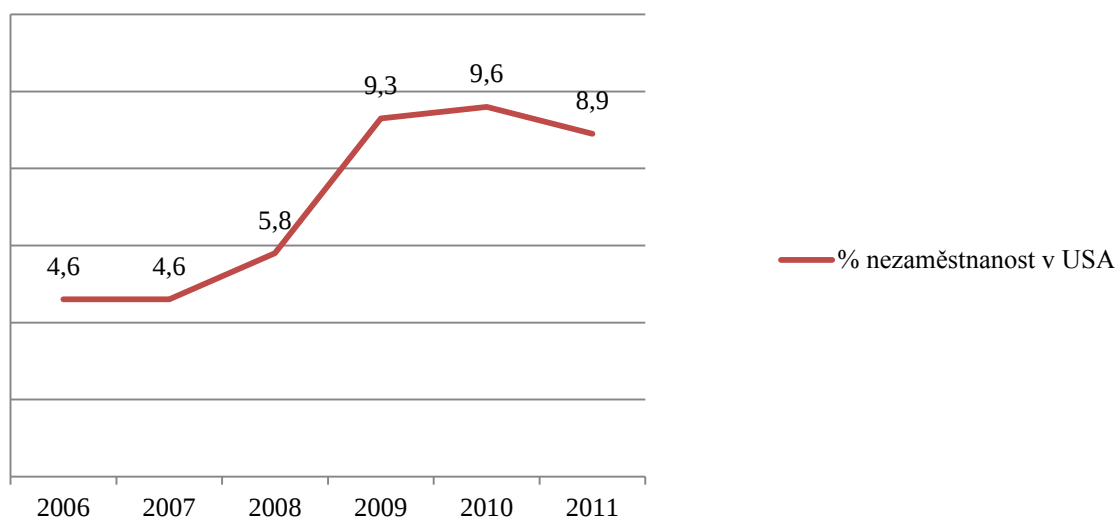


Obr. 5 - Procentuální změna reálného HDP v USA

Zdroj: Vlastní zpracování z Ekonomické zprávy prezidenta (Obama, 2012)

³ Recese je definována jako stav ekonomicky, kdy reálný hrubý domácí produkt klesá a to alespoň dvě po sobě následující čtvrtletí. Pokud recese trvá nejméně čtyři čtvrtletí, přechází ekonomika do ekonomické krize.

Nejen HDP vypovídalo o skutečných ekonomických problémech USA. Vlivem propouštění také rapidně vzrostla nezaměstnanost. Například pouze pád banky Lehman Brothers připravil o práci 23 000 finančníků (Macháček, 2009). Nejde ale zdaleka jen o zaměstnance finančního sektoru, zasažena je i průmyslová výroba, stavebnictví a různé služby. Počet nezaměstnaných tak ve dvou letech vzrostl na dvojnásobek. O práci přišlo přes 7,2 milionů obyvatel. Míra nezaměstnanosti Spojených států prudce vzrostla a v říjnu 2009 dokonce překonala hranici 10 % a dosáhla svého maxima za posledních 26 let. Roční údaje o míře nezaměstnanosti jsou uvedeny v obrázku 6.

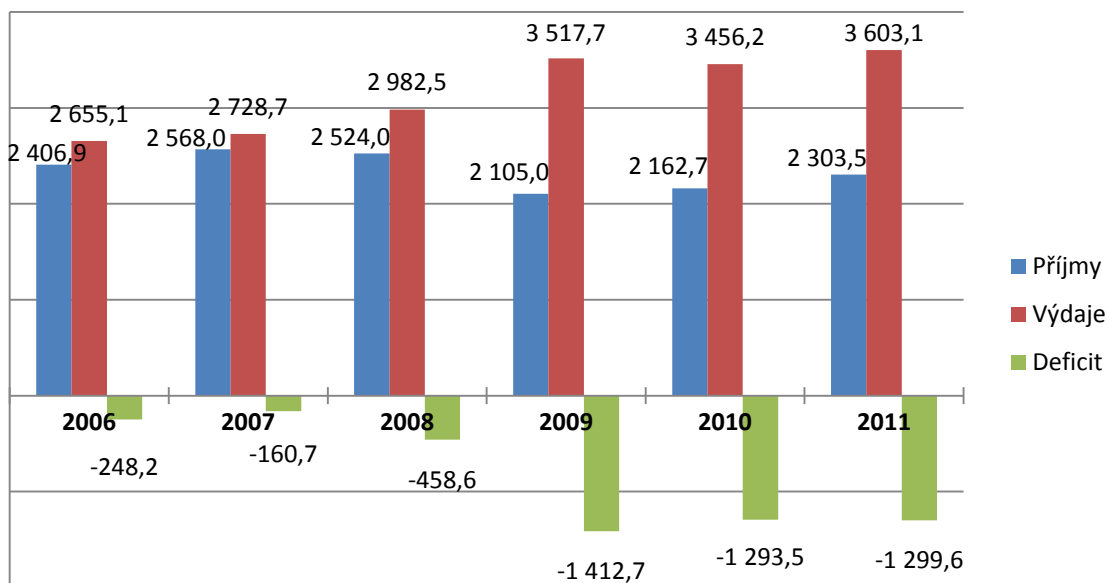


Obr. 6 - Procentuální nezaměstnanost v USA

Zdroj: Vlastní zpracování z Ekonomické zprávy prezidenta (Obama, 2012)

Pro vzkříšení ekonomického růstu a snížení nezaměstnanosti schválila vláda v letech 2008 a 2009 velké stimulační balíčky. V únoru 2009 vydaly Spojené státy stimulační balíček v hodnotě přes 775 miliard dolarů, který měl vytvořit pracovní místa při rozvoji infrastruktury a financovat nutné snížení daní (Kohout, 2009).

Pomocí finančnímu sektoru, snížením daní a zvýšením vládních výdajů vytvořila vláda Spojených států amerických během let 2007 až 2009 ohromný dluh státního rozpočtu, který se vyšplhal přes 1,2 bilionu dolarů. Přesné hodnoty státního rozpočtu ve vybraných letech jsou vyobrazeny v následujícím obrázku 7.



Obr. 7 - Federální příjmy, výdaje a deficit USA v mld. dolarů

Zdroj: Vlastní zpracování z Ekonomické zprávy prezidenta (Obama, 2012)

1.5 Stávající a předpokládaná situace USA

Ačkoli by se zdálo, že se finanční sektor z největší finanční krize od 30. let poučí, není tomu úplně tak. Hypotéky s pohyblivou úrokovou sazbou jsou v hojné míře poskytovány i nadále. Ačkoli jsou stanovena přísnější pravidla pro poskytnutí, mnoho lidí střední třídy si neumí představit, jak moc jejich splátky mohou vzrůst. Za poslední 2 roky bylo prodáno přes 750 miliard variabilních hypoték. A vzhledem k tomu, že ekonomika Spojených států především stagnuje, dá se očekávat další propad cen nemovitostí, neschopnost splácení a návrat finanční krize (Maxton, 2012).

Dalším problémem, se kterým se bude muset americká vláda potýkat, je zadlužení. Jde zejména o finanční závazky, které má vláda vůči obyvatelům. Jedná se především o penze a programy sociální a zdravotní péče. V roce 2010 se celkový veřejný dluh dostal na 16,6 bilionů dolarů. Každý obyvatel Spojených států měl tak finanční závazky více než 245 tisíc dolarů. Každým rokem závazky vlády narůstají a je zřejmé, že tento stav je dlouhodobě neudržitelný. Jediná možnost je zvýšení daní, snížení či zrušení výplat pojištění, důchodů

a dávek. Tato opatření budou dopadat především na obyvatele s nízkými příjmy a střední třídu, což bezesporu negativně ovlivní ekonomickou situaci země (Maxton, 2012).

Je třeba si uvědomit, že tyto problémy se netýkají zdaleka jen USA, každý zadlužený stát světa bude muset řešit problémy s neschopností dostát svým závazkům.

1.5.1 Výhled pro rok 2013

Krátce poté, co se americká ekonomika dostala z krize a začíná pomalu růst, byla vláda nucena učinit fiskální úsporná opatření. V lednu letošního roku se zvýšily daně pro bohaté a byly zrušeny předchozí úlevy na daních ze mzdy, zavedené v rámci protikrizového balíčku. Od 1. března začaly platit rozpočtové škrty stanovené na 85 miliard USD. Vzhledem k této situaci se očekává opětovné snížení ekonomického růstu. Ovšem pokud vydrží prozatímní pokles nezaměstnanosti, mohlo by to ekonomice pomoci absorbovat vzniklá úsporná opatření. V únoru dosáhla míra nezaměstnanosti nejnižší hodnoty od roku 2008 a to 7,7 %. Nárůst počtu nových pracovních míst o 236 tisíc ve většině sektorech předčil i analytická očekávání (Anon., 2013).

2 Projevy krize v Evropě a v ČR

Vývoj krize je v evropských státech velmi podobný jako v USA. Stejně tak období před krizí. Od roku 2001 realizovaly světové centrální banky expanzivní měnovou politiku. To znamená, že se snažily povzbudit ekonomiku snížením úrokových sazeb. Došlo k růstu zadlužení především v soukromém sektoru. V nárůstu úvěrů předčila eurozóna USA dokonce téměř dvojnásobně, když její meziroční nárůst úvěrů se splatností nad 5 let činil 12,5 %. Například i do té doby zaostalý hypoteční trh České republiky expandoval během pěti let ohromným tempem přes 35 % v meziročním vyjádření (Kohout, 2010). Masivní úvěrový boom pohnal ekonomiku a pomáhal v růstu HDP téměř ve všech státech Evropské unie. Přesto se v Evropě nerozmohlo poskytování substandardních hypoték, banky byly obezřetnější při vydávání různých druhů úvěrů. Proto jsou v jednotlivých zemích dopady Velké finanční krize různé, s různou mírou poklesu HDP a v souvislosti se zapojením do eurozóny.

Následky zapojení některých zemí do eurozóny budou probrány v následující podkapitole.

2.1 Podíl viny má i euro

Od roku 1999 začaly státy Evropské unie přijímat euro jako svoji měnu. S tímto souvisí i sjednocení úrokových sazeb, tedy měnové politiky. Do současnosti, tj. rok 2013, je v eurozóně 17 států, z nichž během krize mezi lety 2007 až 2011 přistoupilo 5 států⁴ (Anon., 2012).

Od přijetí eura se očekávalo především zajištění hospodářského růstu, celkové prosperity zemí a omezení spekulativních kapitálových toků. A ono se zdálo, že to funguje, ale motorem hospodářského růstu byla vlastně již zmiňovaná úvěrová expanze. Také kapitálové toky jednotnou měnou a odstraněním kurzových překážek naopak posílily. To společně s nízkými úrokovými sazbami zapříčinilo růst cen nemovitostí a tedy nafukování bubliny na trhu nemovitostí. Je naprosto jasné, že euro přispělo k vytvoření finanční krize v evropských zemích (Kohout, 2010).

⁴ Slovinsko v roce 2007, Kypr a Malta v roce 2008, Slovensko v roce 2009 a Estonsko v roce 2011.

Co tedy následovalo při splasknutí hypoteční bubliny, propadu cen nemovitostí a přelití americké finanční krize do Evropy? Jak uvádí Kohout (2010, s. 120):

„Optimální měnová zóna vyžaduje kromě jiného vysoký stupeň flexibility cen a mezd, včetně možnosti pohybu směrem dolů.“

Když totiž z jakéhokoliv důvodu poklesnou obchody se zahraničím, může ekonomika vlastní měnu oslabit (depreciovat) a tím zlevnit svoje zboží v zahraničí. Státy eurozóny tuto možnost nemají a musí tedy snížit mzdy svým zaměstnancům. To ale ve vyspělých státech s odbory a jinou ochranou není téměř možné. Dochází proto k růstu nezaměstnanosti, poklesu průmyslové výroby a recesi v ekonomice, která není dostatečně flexibilní a konkurenceschopná. Konkurenceschopnost je dalším problémem zemí eurozóny. Německo a Nizozemí jsou dvě země s naprosto vyspělým a kvalitním exportním průmyslem. Jen tyto dva státy mají dohromady vyšší export než Čína. Tím ale mění euro na silnou a konkurenceschopnou měnu. Ostatním státům taková silná měna buď moc neprospívá, nebo je dokonce přivádí do velkých problémů (Kohout, 2010).

V největších problémech se v důsledku měnové unie ocitli především Irsko, Itálie, Španělsko, Portugalsko a Řecko. Tyto málo konkurenčně schopné země po splasknutí úvěrové bubliny, nafouknuté v důsledku zavedení eura, potřebovali především devalvovat, aby zachránili pracovní místa, konkurenceschopnost a ekonomický růst. Ve Španělsku vzrostla od počátku krize do roku 2011 nezaměstnanost na téměř 22 % a stále roste. Bohužel podobné je to i v Irsku (Kohout, 2010).

2.2 Problémy jednotlivých států v Evropě

Ať již s eurem nebo bez eura jde především o krizi bankovního sektoru, která způsobila problémy a rozpoutala Velkou finanční krizi po USA také v Evropě. Evropské banky upadly do krachu a státy se kvůli záchraně nejdůležitějších bank dostávaly do dluhů.

V této podkapitole se práce bude zabývat státy, kterým způsobil problémy především krachující bankovní sektor a státy, které se ocitly dokonce na pokraji bankrotu. Na úvod je

vložena tabulka 2, která jednoduše a přehledně poukazuje na pokles hospodářské aktivity ve vybraných zemích Evropy, na růst zadluženosti v důsledku expanzivní fiskální politiky a na vliv daných okolností na nezaměstnanost země. Pod uvedenou tabulkou jsou některé země rozebrány podrobněji, jsou nastíněny příčiny výkyvů ekonomiky a uvedeny nejdůležitější události, jež se odehrály během Velké finanční krize v Evropě. Ačkoli zde budou rozebrány jen nejvýznamnější krachy a bankroty, které krize zapříčinila, je bez pochyby jisté, že více či méně krize zasáhla všechny státy Evropy.

Tab. 2 - Ekonomické ukazatele vybraných zemí Evropy⁵

Země	Reálný růst HDP v %				Hrubý veřejný dluh jako % HDP				Míra nezaměstnanosti v %		
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Česká republika	3,1	-4,7	2,7	1,7	28,7	34,3	37,6	41,5	6,7	7,3	6,7
Belgie	1	-2,8	2,3	1,9	89,3	95,9	96,2	98,5	7,6	8,3	7,2
Francie	-0,2	-2,6	1,4	1,7	68,3	79	82,4	86,3	9,5	9,8	9,7
Irsko	-3	-7	-0,4	0,7	44,2	65,2	92,5	105	11,8	13,6	14,4
Island	1,3	-6,8	-4	3,1	70,3	88,2	92,8	99,2	8	8,1	7,4
Itálie	-1,2	-5,5	1,8	0,4	105,8	116,1	118,7	120,1	7,8	8,4	8,4
Lucembursko	0,8	-5,3	2,7	1	13,7	14,8	19,1	20,8	5,8	6,2	6
Maďarsko	0,9	-6,8	1,3	1,7	72,9	79,7	81,3	80,4	10,1	11,2	11
Nizozemí	1,8	-3,5	1,6	1,3	58,5	60,8	62,9	66,2	3,7	4,5	4,5
Německo	0,8	-5,1	3,6	3,1	66,7	74,4	83,2	81,5	7,7	7,1	6
Portugalsko	0	-2,9	1,4	-1,5	71,6	83,1	93,4	106,8	9,5	10,8	12,7
Řecko	-0,1	-3,3	-3,5	-6,9	110,7	127,1	142,8	160,8	9,4	12,5	17,3
Španělsko	0,9	-3,7	-0,1	0,7	40,2	53,9	61,2	68,5	18	20,1	21,6
Švýcarsko	2,1	-1,9	2,7	1,9	52,6	53,6	50,1	48,6	3,7	3,9	3,1
Velká Británie	-1,1	-4,4	2,1	0,7	52,5	68,4	75,1	82,5	7,5	7,9	8

Zdroj: Vlastní zpracování z ekonomických zpráv zemí (Global Finance, 2011)

⁵ Červeně jsou zvýrazněny hodnoty záporného hospodářského růstu, modrou barvou je uvedena zadluženost vyšší než 100 % HDP a oranžová znázorňuje nezaměstnanost nad 10 %.

2.2.1 Výkyvy hospodářského růstu zemí z důvodu propadu bankovního sektoru

Následující podkapitola zachycuje čtyři velké státy, kterým způsobil problémy krach finančního sektoru a to především v nárůstu zadluženosti. Jsou zde rozebrány největší a nejvíce zasažené banky daného státu.

Velká Británie

Britská hypoteční banka Northern Rock se stala první obětí bankovního sektoru ve Velké Británii. 73 % potřeb banky bylo financováno emisí krátkodobých cenných papírů. Ovšem když se akciový trh zhroutil a navíc vkladatelé hromadně vybírali své vklady, musela pomoci vláda, která se za banku zaručila, že všechny vklady budou vyplaceny. Tento krok klienty uklidnil. Centrální banka Bank of England poskytla bance Northern Rock nouzové úvěry a zároveň banku převzala do své správy. (Kohout, 2010). Na konci roku 2011 odkoupila od vlády Northern Rock konkurenční bankovní divize Virgin Money.

Britská vláda znárodnila dalších 8 velkých bank, z nichž například v Royal Bank of Scotland (RBS) vlastní podíl ve výši 83% a v bance Lloyds TSB činí tento podíl 41% (Anon., 2011). Krize znamenala jak bankovní sektor, zadluženost státu, tak i hospodářský růst. Británie se ocitla v recesi, ze které se zatím neúspěšně dostává již 5 let.

Švýcarsko

Mezi velkými švýcarskými banky se do největší ztráty dostala investiční banka UBS. Pod nedostatečnou kontrolou obchodovala s USA a měla v držení velké množství sekuritních úvěrů. Její obchodování se vymklo kontrole a banka se nechala zaslepit vidinou vysokých zisků. Již od posledního čtvrtletí 2007 vykazuje ztrátu a propouští. Doposud propustila již desítky tisíc zaměstnanců. V roce 2008 dostala UBS od vlády 6 miliard franků, výměnou za devíti procentní podíl, a další 60 miliardovou pomoc v podobě odkupu špatných cenných papírů (Anon., 2008).

Vláda na záchranu švýcarského bankovního sektoru vynaložila celkem přes 60 miliard franků. Nicméně jak je vidět v tabulce 4 švýcarskou prosperující a stabilní ekonomiku jedna z největších krizí evropského bankovního sektoru příliš nevychýlila z jejího dosavadního hospodaření.

Německo

Druhou největší hypoteční banku Hypo Real Estate postihla finanční krize v září 2008. Banka zabývající se poskytováním hypotečních úvěrů, byla nucena požádat o pomoc vládu. Vláda schválila finanční pomoc ve výši 50 miliard eur, z nich 35 miliard poskytla přímo vláda a 15 miliard bankovní sektor (Macháček, 2009). V roce 2009 byla banka tedy zestátněna.

Dalším krokem německé vlády pro stabilizaci domácího bankovního sektoru, byla garance veškerých soukromých vkladů v bankách. Celkem poskytla vláda bankovní výpomoci ve výši přes 600 miliard eur a dalších téměř 100 miliard na rozvoj infrastruktury (Gola, 2009). V květnu 2009 bylo schváleno založení tzv. špatné banky. Banka se soustředí na odkoupení toxických aktiv ze států zachraňovaných bank. Tento krok znamená další stabilizaci bankovního sektoru, navrácení zdraví bankám, ale i nárůst zadlužení Německa (Anon., 2011).

Belgie

Do roku 2008 vykazovala belgická ekonomika stabilní růst. Na podzim tohoto roku i sem zavítala finanční krize, která zhoršila snad všechny makroekonomické ukazatele. Jak je možné vidět v tabulce 4, Belgie se potýká s vysokou mírou zadlužení v poměru k HDP. Bankovní krize a nutné finanční injekce do bankovnímu sektoru, toto zadlužení opětovně navýšily téměř ke 100 % HDP. Mezi nejvýznamnější banky, které musela belgická vláda zachránit patří především Fortis a Dexia.

Fortis je nizozemsko-belgická banka. Do platební neschopnosti se dostala poté, co v roce 2007 koupila divizi nizozemské ABN Amro Bank. Tímto krokem se finančně vyčerpala a při nástupu finanční krize nedokázala dostát všem svým finančním závazkům. Banku zachránily vlády Beneluxu, které jí poskytly přes 11 miliard eur. Tím získala každá země 49% podíl v místních divizích banky Fortis. (Stuchlík, 2008).

Dalším krokem bylo zestátnění belgicko-francouzské banky Dexia. Banka se zabývá financováním místních samosprávných celků a komunálních záležitostí. Vláda se rozhodla banku financovat po prudkém poklesu ceny akcií. Na financování banky, které si vyžádalo

téměř 7 miliard eur, se nejvíce podílely Belgie a Francie. Částečně přispělo i Lucembursko. Belgická část banky Dexia byla v roce 2011 plně znárodněna a odkoupena za 4 miliardy eur. Vláda tak učinila v obavách, že si banka ani při částečném znárodnění neudržela důvěru vkladatelů a mohla by tak znovu ohrozit celý bankovní sektor (Anon., 2012).

Belgická ekonomika je silná a zdravá. Dá se tedy očekávat její zotavení a nalezení úsporných opatření potřebných ke snížení míry zadlužení, která jediná může znamenat problém do budoucna.

2.2.2 Země na pokraji bankrotu v důsledku finanční krize

V této podkapitole jsou rozebrány dva státy, které se vinou krize ocitly v bankrotu, či na jeho pokraji. Nejde už pouze o pády velkých bank, ale především o celkové špatné hospodaření států.

Island

Island se stal první obětí krize, která dostala zemi až před hrozící bankrot. Největší vina spadá na tři největší banky, které v minulosti expandovaly do zahraničí. Do roku 2000 byl Island stabilní a prosperující ekonomikou, ale poté se začal orientovat na bankovníctví a finanční trhy. Otevřel tím možnost využít intelektuální potenciál země a zvýšit tak zaměstnanost. Když v roce 2006 nabízely islandské banky spořicí účty s 5% úrokem, zajistily si ohromný příliv zahraničního kapitálu. Na to, že má Island pouze 300 000 obyvatel, získal jeho bankovní sektor téměř dvakrát tolik klientů. Takový příliv peněz do ekonomiky způsobí nárůst inflace. V tomto případě je jednalo dokonce až o 17% inflaci. Pro snížení inflace zvýšila centrální banka úrokové sazby, v domnění, že lidé uloží peníze do banky a měnová zásoba klesne. Tímto krokem však vláda zajistila jen další příliv zahraničních investic. Od roku 2003 až do roku 2007 tak vzrostla úroková sazba až na neuvěřitelných 18 %. A banka nejen že se otevřela kapitálovému přílivu, ale sama investovala. Skupovala podíly v evropských bankách a firmách, ovšem na dluh. Objem všech úvěrů islandské ekonomiky tak představoval 850 % HDP. Každý si dovede představit, co následovalo, když Evropu zasáhla finanční krize. Ustal příliv kapitálu, banky neměly z čeho splácet úvěry. Navíc zamrzl mezibankovní trh, takže neměly ani možnost si půjčit. Bankrot bank

Kaupthing, Landsbanki a Glitnir by znamenal kolaps naprosto celé ekonomiky a okamžitý bankrot země. Banky byly tedy jedna po druhé znárodněny, islandská vláda se zaručila za veškeré soukromé vklady v bankách a zavedla razantní opatření (Kohout, 2010). Za zmínku určitě stojí třetí největší banka Glitnir, kterou islandská vláda odkoupila za 600 milionů eur a získala tím 75 % akcií. Následovala banka Landsbanki a o pár dní později byl znárodněn i největší finanční ústav banka Kaupthing (Macháček, 2009). Dá se ale říct, že po vykoupení nechala vláda banky přirozeně zbankrotovat. Zkrátka tak přišli průmysloví věřitelé, které Island připravil o jejich vklady a poskytnuté půjčky. Ono mu ani nic jiného nezbyvalo, zaplatit dluhy představující téměř devítinásobek produktivity ekonomiky by bylo nerealizovatelné (Krugman, 2011).

Island si prošel bankrotem, vláda se od základů vyměnila, občané pořádali různá referenda a demonstrace, islandská koruna byla devalvována a islandská ekonomika se pomalu vrací do fáze růstu. Přesto je toto zotavení vnímáno jako překvapivě rychlé.

Řecko

Platební neschopnosti a hrozícímu bankrotu Řecka předcházelo bezohledné utrácení vlády. Špatně sestavovaný rozpočet zapříčinil, že z 18% zadlužení v roce 1977 se Řecko dostalo až na neuvěřitelných 160 % HDP v roce 2011. Zároveň se nepřiměřeně rozrůstal veřejný sektor. Socialisté si chtěli zaměstnaností ve veřejném sektoru zajistit přízeň voličů a závislost na straně. Soukromý sektor byl potlačován, což znemožňovalo dostatečnou konkurenceschopnost, kterou by stát potřeboval po přijetí eura (Kohout, 2009). Euro je dalším důležitým faktorem vedoucím ke krizi Řecka. Jak již bylo popsáno výše, přijetím eura se Řecku snížily úrokové sazby a umožnil neomezený tok zahraničního kapitálu. Tím se začala nafukovat ještě úvěrová bublina, jejíž splasknutí přišlo v roce 2008. Jako v ostatních státech Evropy i zde se naplno projevila finanční krize, ale s eurem, vysokými dluhy a již tak slabou konkurenceschopností, ztratilo Řecko konkurenceschopnost úplně. Ze všeho nejvíc potřebovalo podpořit export devalvací měny, což ale s eurem není možné. Jak uvádí Kohout (2010, s. 232):

„Euro je pro řeckou ekonomiku zkrátka příliš tvrdé. Země by potřebovala levnější měnu, aby mohla vyrovnat svoji obchodní a platební bilanci. Deficit obchodní bilance Řecka do-

sáhl v roce 2009 hodnoty 14,5 % hrubého domácího produktu. Deficit běžného účtu platební bilance byl jen o málo lepší, na hodnotě 12,5 % HDP. Tato čísla svědčí o tom, že Řecko pod tíhou silného eura stále více chřadne. Potřebovalo by oslabení měny, podobně jako Turecko, jemuž depreciace liry během období recese pomohla. To však není v rámci eurozóny možné.“

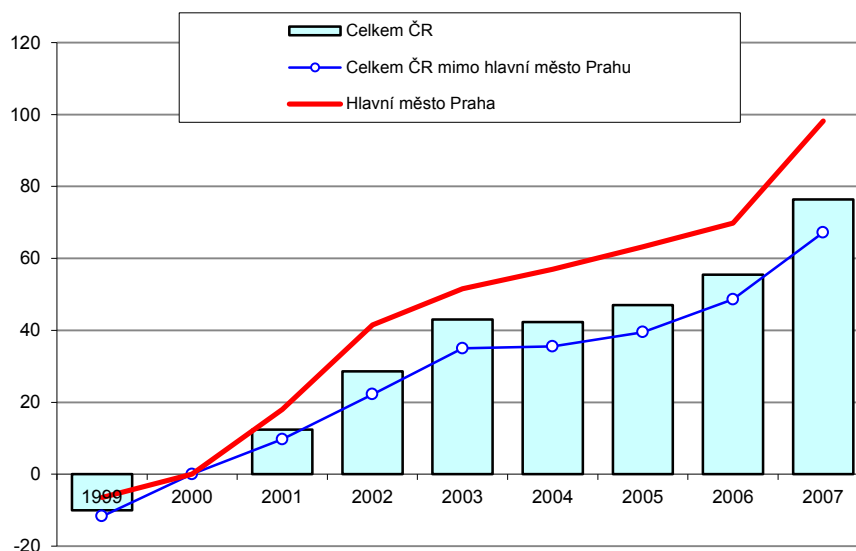
V roce 2009 se řeckému ministru financí podařilo emitovat dluhopisy a tím oddálit platební neschopnost Řecka. V té době byly ještě řecké dluhopisy považovány za dobré. Nicméně o rok později ztratily důvěru, obchodovaly se se slevou a vyšším výnosem, až postupně zájem o ně ustal. Řecko před bankrotem zachránilo Německo a státy eurozóny poskytnutím úvěru. V roce 2010 obdrželo Řecko záchranu ve výši 110 miliard eur a v roce 2012 další injekci v podobě 130 miliard eur. Oproti tomu musí dodržovat stanovené podmínky rozpočtových škrťů a dalších omezení (Anon., 2012).

Řecko se vlivem všech událostí, které se zde za posledních pět let odehrály, utápí ve stále hlubší recesi, jeho dluh neustále narůstá a navíc se potýká s obrovskou nezaměstnaností, která v roce 2011 převýšila 17 % a v následujícím roce se dostala již přes 25 %. S novými škrty v rozpočtu se snad pomalu dokáže vymanit z deprese a znovu nastartovat ekonomický růst (Anon., 2012).

2.2.3 Dopady krize na Českou republiku a český bankovní sektor

Českou republiku na rozdíl od ostatních především západních zemí Evropy nepostihla krize bankovního sektoru. Objem úvěrů bankovního sektoru v okolních zemích většinou převyšoval HDP dané země, například bankovní dluh v Německu byl v roce 2010 164 %, v Belgii dokonce 241 %, naproti tomu v České republice dosahoval objem poskytnutých úvěrů podnikům i domácnostem zhruba 50 % HDP (Kraft, 2011). To ale neznamená, že se České republice vyhnula expanze trhu s hypotékami. Naopak, jak již bylo uvedeno, expanze byla rychlá a ohromná a zajistila české ekonomice období hospodářského růstu. Ani nárůst cen nemovitostí se české ekonomice nevyhnul. Pokles úrokových sazeb a globalizace spojená s přílivem zahraničního kapitálu a s růstem poptávky po českých bytech zapříčinili, že v letech 2000 - 2007 podražily české nemovitosti o více než 76 %. Tento strmý

nárůst hlavně v posledních dvou letech je možné vidět na obrázku 8, který zachycuje úhrnný index cen nemovitostí v %. Je zde patrný téměř stoprocentní nárůst především v Praze. Nárůst cen v jednotlivých letech je zachycen oproti roku 2000, který je uveden jako základní rok a proto se z něj vychází jako z nuly.



Obr. 8 - Vývoj cen nemovitostí v letech 2000 - 2007

Zdroj: (ČSÚ, 2009)

Proč se tedy dá na rozdíl od ostatních ekonomik říct, že po splasknutí hypoteční bubliny zůstal český bankovní sektor stabilní? Dá se říct, že české banky jsou relativně zaostalé. Dosud se drží konzervativních postupů v poskytování hypoték a soustřeďují se na klasické produkty, také se v ČR neposkytovaly téměř žádné úvěry v cizích měnách. Tímto banky neumožnily rozmach substandardním hypotékám ani sekuritizaci (Kohout, 2010).

Nicméně po propuknutí finanční krize a také vlivem nasycení trhu došlo ke znatelnému zpomalení tempa růstu úvěrů, čímž se ekonomika dostala do fáze poklesu. Další příčinou poklesu ekonomiky byl i vnější poptávkový šok, který vyvolal především pokles poptávky po českých exportech. To znamenalo nárůst nezaměstnanosti a snížení spotřeby obyvatel České republiky (Kohout, 2010). V roce 2009 se tak česká ekonomika dostala do recese. Exportní obchod ovlivnil ekonomiku ČR především kvůli přílišné koncentraci na Německo a EU. Jak uvádí Kraft (2011, s. 108):

„Do zemí EU směřuje přes 80 % našeho exportu, do Německa pak okolo jedné třetiny.“

Je více než zřejmé, že krizí zasažená Evropská unie, musí ovlivnit ekonomiku ČR, zaměstnanost a výkonnost českých firem. Českému exportu dominuje jen několik málo velkých firem, které jsou navíc v zahraničním držení a samy nemohou ovlivnit cenu zboží. Jedná se zde především o firmy automobilového průmyslu (Kraft, 2011). O tom, jak moc ovlivňuje automobilový průmysl ekonomiku České republiky, bude ještě pojednáno níže.

2.3 Vznik a průběh dluhové krize eurozóny

Po zavedení měnové unie v roce 2002 začala stejná měnová politika způsobovat problémy. Ve vyspělých zemích docházelo k pomalejšímu růstu ekonomiky a naopak slabé ekonomiky se vlivem jednotné úrokové sazby přehřívaly. Do toho byl opakovaně porušován Pakt stability a růstu⁶ nejprve Portugalskem a poté Německem a Francií. Místo sankcí pro státy došlo v roce 2005 k nové formulaci Paktu s vyšší flexibilitou, což znamená, že se rozšířil okruh výjimečných okolností. Porušení zásad přišlo také při kolapsu Řecka. Řecko jasně vedlo nedisciplinovanou rozpočtovou politiku, přesto mu byla poskytnuta tříletá půjčka ve výši 110 miliard eur. Poté byl ustanoven dočasný záchranný mechanismus se 750 miliardy eur, z něhož byla následně přislíbena pomoc Irsku, Portugalsku, podruhé Řecku a v loňském roce zažádali o finanční pomoc i Kypr a Španělsko. V polovině roku 2012 začal působit také Evropský stabilizační mechanismus, jehož úvěrová kapacita je 500 miliard eur, při čemž většina tohoto kapitálu fondu byla členskými státy pouze přislíbena. Další program na vyřešení dluhových problémů států eurozóny zavedla Evropská centrální banka. Mezi lety 2010 a 2012 nakoupila státní dluhopisy od nejvíce postižených států v hodnotě 211 miliard eur. Evropská unie zároveň pracovala na lepší kontrole dodržování rozpočtové disciplíny členských států a na užší hospodářské spolupráci členů měnového klubu (Bydžovská, 2012).

⁶ Definují se zde především 3 části:

Nadměrný deficit - jestliže překračuje 3 % HDP - členské státy by měly vykazovat ve střednědobém horizontu vyrovnaný nebo přebytkový rozpočet.

Ochranná ruka - členské státy provádějí společný dozor a vzájemnou diskuzi, tak aby byla prováděna disciplinovaná fiskální politika.

Opravná ruka - včasné varování před nedodržením Paktu, závazná direktivní doporučení a opatření při překročení, sankcionování v případě nepřijetí.

V důsledku dluhové krize musela většina zemí přistoupit ke zvýšení daní a snížení rozpočtových výdajů, což samozřejmě negativně ovlivnilo ekonomiku a zaměstnanost. Nicméně přínosy hospodářských a rozpočtových reforem, nezbytných pro odvrácení dluhové krize, by měly být vidět již ve druhé polovině letošního roku, kdy se očekává postupné oživení ekonomiky eurozóny. Evropská centrální banka plánuje další podporu přes uvolněnou (expanzivní) měnovou politiku, pro kterou má dostatečný prostor vzhledem k velmi nízké očekávané inflaci (Anon., 2013).

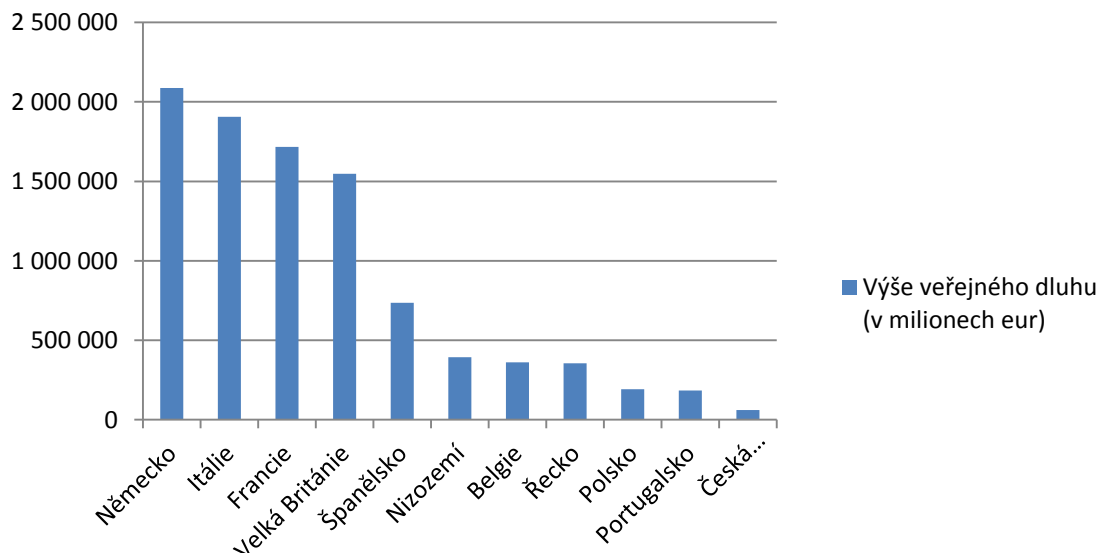
2.4 Stávající a předpokládaná situace v Evropě

Velká finanční krize vyvrcholila v Evropě v roce 2009. Další dva roky následovalo oživení a téměř polovina ekonomik EU vykázala v roce 2011 lepší nebo srovnatelný výkon jako v období těsně před krizí. Jedním z nich je i Česká republika. Ostatní státy se ještě stále z propadu dostávají a jejich ekonomický výkon je dosud nižší než v roce 2008 (Kraft, 2011).

Ovšem Evropu po ústupu finanční krize vystřídala krize dluhová. Půjčky zachránily velkou část Evropy, například Velkou Británii, Španělsko, Portugalsko a ve velké míře i Itálii. A navíc se hospodářský růst evropských zemí zpomaluje. Podle některých ekonomů je další recese nevyhnutelná. Evropské státy jsou předlužené a stejně jako nebyly banky schopny dostát svým závazkům, dá se něco podobného očekávat u vlád a nadnárodních institucí. Jak již bylo zmíněno výše, takové Řecko se nyní velmi reálně potýká s problémy s likviditou a následovat ho mohou i další nad míru předlužené státy, jako je například Itálie. Jakákoli krize jednoho státu, který je nějakým způsobem napojen na ostatní státy světa, ohroží stabilitu celého systému (Kraft, 2011).

Do budoucna je tedy pro Evropu, ale i pro celý svět nutná řada úsporných opatření. Zatím se státy spíše vyhýbají splácení dluhu, buďto při splatnosti vydají další dluhopisy, nebo si vezmou půjčku od Mezinárodního měnového fondu. U některých států je dluh dnes již tak vysoký, že je nereálné, že by se ho někdy podařilo splatit. Státní dluh kteréhokoli státu narůstá každým dnem. (Kraft, 2011).

Pro lepší představu je uveden obrázek 9, ve kterém jsou zobrazeny státy EU s nejvyšším veřejným dluhem a Česká republika. Údaje jsou z roku 2011 a slouží spíše pro porovnání států a lepší představu. Proto také nejsou uvedeny konkrétní, ale pouze orientační hodnoty.



Obr. 9 - Výše veřejného dluhu v roce 2011

Zdroj: Vlastní zpracování z přehledu National Debt (Countryeconomy, 2012)

Toto umělé prodlužování problémů nakonec vyústí v ještě horší krizi než kdykoli před tím. Posledních 20 let se státy snaží vyhýbat krizím, zachraňovat soukromé firmy a nastolit období neustálého růstu. Toto jednání je ale zodpovědné za neschopnost obyvatel šetřit na horší časy, za spekulace velkých a významných firem bez jakýchkoli zábran. Všichni se spoléhají na stát, ale na koho se obrátí stát, až budou všechny na pokraji bankrotu? Ať již bude řešení jakékoli, sníží se životní úroveň všech obyvatel, lidé zchudnou. Bankrot, inflace ani měnová reforma k obnovení prosperity nevedou, jediná možnost je znovu začít šetřit, tím podpořit investice a vrátit se k reálné ekonomice prostřednictvím P-Z-P' (Kraft, 2011).

2.4.1 Výhled pro rok 2013

Předpovědi analytiků pro následující rok jsou spíše skeptické. Nicméně se očekává dosažení dna recese, po kterém by ke konci roku mohlo následovat mírné oživení. Navíc většina odhadů nepředpokládá rozpad Eurozóny. Problémy Španělska, Řecka a Itálie by mohly

vyvolat slabé nepokoje obyvatel. Například úsporná opatření Španělska vyvolala celkovou nezaměstnanost ve výši 25 % a u mladých lidí dokonce nad 50 %, podobně jako v Řecku. S takovou není fungování konkurenčně slabých států udržitelné. Pro Evropu bude tedy následující rok opět velmi obtížným jak z hlediska zajištění politické tak i hospodářské stability. Za rozhodující se považují německé volby, které proběhnou v září 2013 a po kterých budou následovat další kroky možné evropské integrace ve fiskální a politické oblasti (Macháček, 2013).

Na zasedání Evropské rady bylo 14. a 15. března na rok 2013 dohodnuto pět základních priorit hospodářské politiky na rok 2013. Jsou jimi:

- diferencovaná fiskální konsolidace podporující růst;
- obnova běžného poskytování úvěrů ekonomice;
- podpora růstu a konkurenceschopnosti;
- řešení problému nezaměstnanosti;
- modernizace veřejné správy.

Vedoucí představitelé EU zdůraznili k nápravě makroekonomické nerovnováhy především nutnost provádět strukturální reformy. Plány jednotlivých členských států budou rozebrány na červnovém zasedání. V nich by se měl objevit hlavně plán na podporu udržitelného růstu, zaměstnanosti a konkurenceschopnosti. Co se zaměstnanosti týče, podpora růstu bude směřovaná především na zaměstnanost mladých lidí, jež je vnímaná jako nejvýznamnější sociální výzva (European, 2013).

Situaci Evropské unie a průběh zasedání Evropské rady okomentoval předseda Evropské rady Herman Van Rompuy (2013) slovy:

„Jsme si plně vědomi diskusí, rostoucí frustrace a někdy i beznaděje, které se šíří společností. Rovněž víme, že neexistují snadná řešení. Jedinou možností, jak krizi překonat, je soustavně usilovat o řešení jejich základních příčin – v tomto ohledu panovala u jednacího stolu obecná shoda.“

3 Automobilový průmysl

Po celá desetiletí je automobilový průmysl významným odvětvím v oblasti ekonomického rozvoje. Vynález automobilu a jeho masivní rozšíření podnítilo rozsáhlý a dlouhodobý rozvoj doprovázený transformací ekonomiky. Od počátku 20. století docházelo k budování dopravní infrastruktury, stavbě mostů, tunelů, čerpacích stanic, motelů a restaurací. Díky rozvoji automobilismu se zrychlila přeprava zboží a rozmohla urbanizace obyvatel na venkov a předměstí. Nicméně automobilový průmysl s sebou přinesl také negativa. Patří sem zejména masivní zamoření životního prostředí, vysoké nároky na plynulé dodávky nafty a benzínu a likvidace či oslabení ostatních druhů povrchové dopravy (Foster a Magdoff, 2009).

V dnešní době se v automobilovém průmyslu vyrábí převážně bez skladů. Proto když v srpnu 2008 došlo k poklesu poptávky po automobilech, zastavovala se výroba po celém světě. Kohout ve své knize Finance po krizi (2010) uvádí, že prodeje aut klesly meziročně v USA zhruba o 34 %, ve Španělsku až o 40 % a v Evropě průměrně o 20 %.

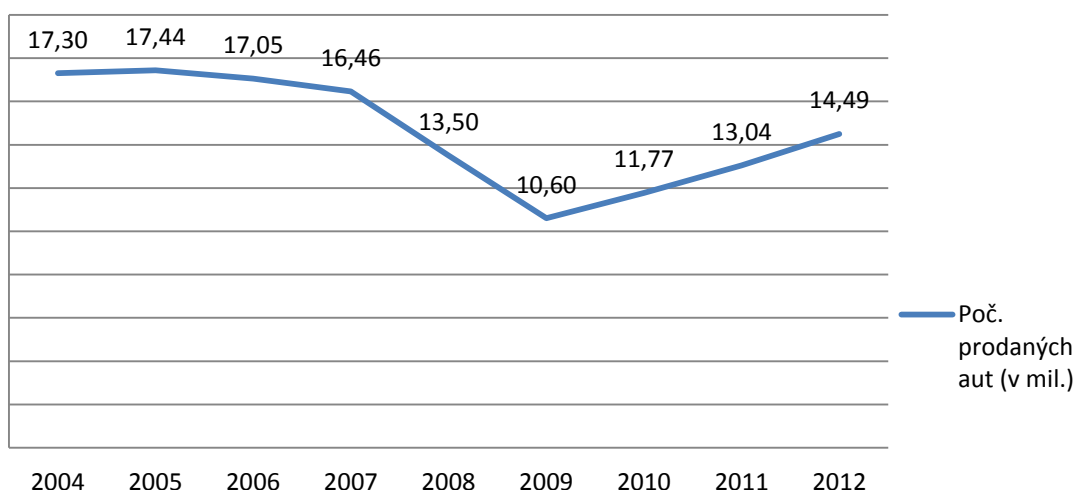
Automobilový průmysl ovlivňuje nejen výkonnost států, ale také významným způsobem zasahuje do státního rozpočtu. Zároveň je napojen na celou řadu dalších firem (odvětví), proto útlum automobilového průmyslu znamenal velký problém. Nastartoval se mechanismus omezování výroby a propouštění zaměstnanců nejen v automobilkách, ale i v ostatních dodávajících firmách. Podpora ze strany státu byla v případě poklesu výroby nevyhnutelná. V různých státech byla v době krize stimulace poptávky na trhu automobilů prováděna různými způsoby. Lze uvést například daňové úlevy v USA, možnost odpočtu DPH u nových firemních vozidel v České republice, nebo podpora financování splátkového prodeje vozidel ve Francii (Valová, 2009).

V následujících podkapitolách budou rozebrány nejvýznamnější světové automobilky, jejich hospodaření a způsoby řešení problémů, které zapříčinila Velká finanční krize.

3.1 Vliv krize na automobilový průmysl v USA

S nástupem krize v USA, rostoucí nezaměstnaností a poklesem životní úrovně většiny obyvatel, došlo i k výraznému snížení nákupu automobilů. Prodej amerických automobilů se v roce 2009 dokonce propadl nejnižší za 27 let. Bankrotem dvou amerických automobilek (General Motors a Chrysler) ovládly americký trh zahraniční značky, z nichž zde bojoval především Hyundai. (Kučera, et al., 2010). V lednu roku 2009 dokonce poprvé v historii předčil čínský trh s automobily Spojené státy americké. Prodáno bylo za leden v USA téměř o sto tisíc vozů méně než v Číně (Valová, 2009).

Vliv krize na poptávku po automobilech zachycuje obrázek 10, který vyjadřuje prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozů, přičemž hodnoty jsou zaokrouhleny na desetitisíce.



Obr. 10 - Počet prodaných aut v USA

Zdroj: Vlastní zpracování z tabulky o prodeji aut (Wardsauto, 2013)

Americkému automobilovému průmyslu dominují především tři nejvýznamnější automobilky: Ford, Chrysler a General Motors. Ve všech firmách docházelo vlivem slabé poptávky amerických spotřebitelů k problémům spojeným s vysokými ztrátami. V říjnu 2008 ohlásily: General Motors propadl prodeje na domácím trhu o 45 %, Ford o 30 % a Chrysler o 35 %. Výrazně klesl i prodej zahraničním firmám na americkém trhu. Jediné značky,

kterým se během krize v říjnu 2008 prodej aut nesnížil, byly Audi a Mini⁷ (Láník, 2008). Americkým automobilkám byla přislíbena pomoc v podobě úvěrového programu výměnou za vývoj úspornějších automobilů. Dále vláda podpořila prodej automobilů zavedením šrotovného v polovině roku 2009, na něž vyhradila jednu miliardu USD. Výměnou za svůj starší vůz mohl spotřebitel získat až 4 500 USD. Podpořila tak nákup úspornějšího osobního nebo lehčího nákladního automobilu. Zároveň podpořila i prodej malých dodávek a sportovních užitkových vozů firem General Motors, Chrysler a Ford (Anon., 2009).

General Motors

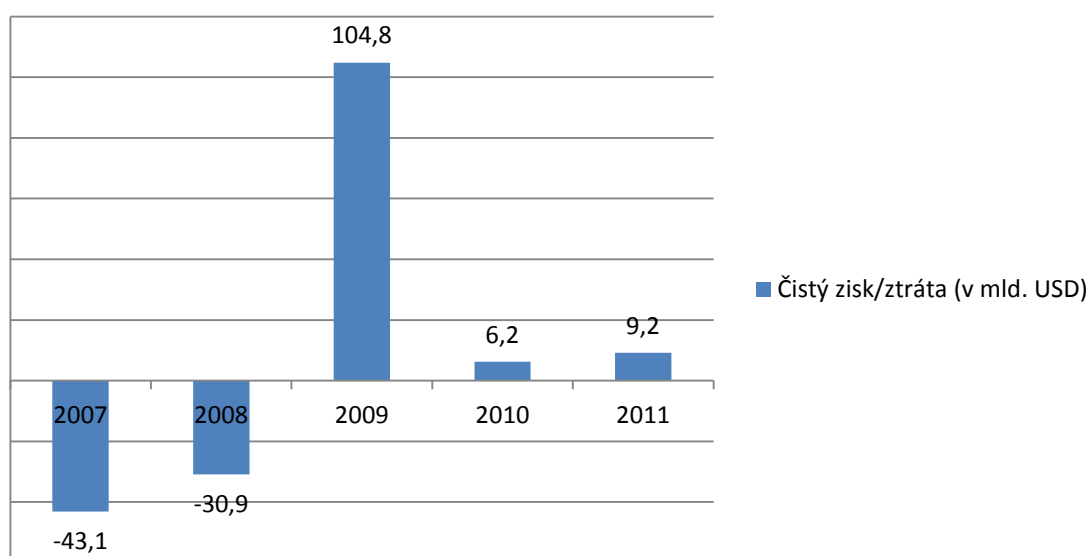
Největší americká automobilka a zároveň jedna z největších automobilek na světě vyhlásila v roce 2009 bankrot. V historii automobilového průmyslu šlo o největší krach vůbec. Firma se zabývala převážně výrobou velkých automobilů, které svým motorem o vysokém objemu a tomu odpovídající spotřebou, neodmyslitelně patřily k životnímu stylu Američanů. Ale částečně i kvůli krizi se v Americe se začala prosazovat spíše levnější a úspornější auta. Nepřizpůsobení se poptávce a navíc její rapidní snížení přivedlo firmu do ztráty (Hlaváč, 2009).

Americká vláda přislíbila automobilovým gigantům pomoc. Na oplátku muselo vedení společnosti žádat o krátkodobý úvěr předložit restrukturalizační plán. Samozřejmě prvními kroky, které byly v rámci úsporných opatření provedeny, bylo propouštění a snižování platů zaměstnanců. Dalším nezbytným krokem bylo utlumení výroby a to především velmi ztrátové značky Saab (Kučera, et al., 2009).

Vláda poskytla GM pomoc ve výši 60 miliard dolarů. Zároveň se stala většinovým majitelem automobilky. Díky vládním intervencím prošel GM bankrotem, který ho očistil od dluhů, jeho prodeje dosahovali v roce 2011 zhruba polovinu toho co před deseti lety a zároveň zde byla zaměstnaná pouze zhruba polovinu pracovníků. Dá se říct, že GM je nyní zcela novou zdravou firmou bez dluhů a to jen díky vládě. Tuto situaci lze vnímat jako nespravedlivou zejména pro Ford, který se ze svých problémů dostal sám a bankrotem neprošel. Poškozené byly ale také další zahraniční automobilky působící na americkém trhu a schopné zde fungovat bez státní pomoci (Schneider, 2012).

⁷ Značku Audi vlastní německý Volkswagen a značka Mini spadá pod německého výrobce BMW.

General Motors se s podporou vlády vymanila z dluhů velmi rychlým tempem, na obrázku 11 jsou vidět ztráty vykázané v letech 2007 a 2008 a oproti tomu nepřiměřeně velký zisk společnosti dosažený v roce 2009. Je to velmi zvláštní výsledek hospodaření vzhledem k tomu, že většina českých zdrojů hovoří o ztrátách vykázaných za různá čtvrtletí roku 2009. Ovšem po bankrotu GM (v 2. polovině roku 2009) došlo k přechodu na jiný účetní model, který umožnil kompletně přecenit aktiva, dále došlo k ukončení bankrotové ochrany před věřiteli, během níž byla firma zbavená miliardových dluhů, a také proběhl prodej čtyř značek firmy GM⁸. Tyto události bezpochyby ovlivnily vykázaný zisk v roce 2009. V následujícím roce si firma začala opět upevňovat svou pozici na trhu a zároveň byla již schopná začít splácet své dluhy vládě (Anon., 2010).



Obr. 11 - Zisky GM v miliardách dolarů

Zdroj: Vlastní zpracování z tabulky Annual Financials for GM Co (MarketWatch, 2013)

V současné době spolupracuje GM s francouzskou automobilkou PSA. Toto spojení učinila firma prostřednictvím evropské automobilky Opel, kterou GM vlastní. Do budoucna se obě firmy zaměří na inovaci malých vozů (Opel, Peugeot, Citroën) a společným prodejem a vývojem chtějí dosáhnout roční úspory až 2 miliardy dolarů (Nosek, 2012).

⁸ Společnost GM ze svého koncernu prodala značky Saab, Saturn, Hummer a Pontiac.

Ford Motor Company

Firma Ford jako jediná z výše zmiňovaných odolala finanční krizi, aniž by požádala o státní pomoc a ochranu před věřiteli. Pokles poptávky po automobilech řešila společnost několika zásadními kroky.

1. Snížením nákladů a diverzifikací automobilových produktů.
2. Propouštěním zaměstnanců a snižováním měsíčních platů a to nejprve o 15 % v roce 2008 a následně o dalších 10 % na počátku roku 2009, dále také zastavením vyplácení dividend.
3. Zastavením výrobní linky v Rusku na počátku roku 2009 (Máchalová, 2008).
4. Prodejem většiny akcií vlastněných v japonské Mazdě. Kdy za 20 % akcií získala přibližně 540 milionů dolarů potřebných financí. V Mazdě společnosti zůstal podíl ve výši 13 % (Cvrček, 2009).

Automobilka Ford vykázala ve třetím čtvrtletí roku 2007 ztrátu ve výši 380 mil. dolarů, ve třetím čtvrtletí 2008 hospodařila s čistou ztrátou 129 mil. USD a o rok později ve stejném období 2009 se již firma pochlubila čistým ziskem 997 mil. USD. Firmě vzrostl podíl na domácím trhu a pomohlo jí také zavedené šrotovné (Anon., 2009).

V současnosti druhá největší americká automobilka již vykazuje miliardové zisky. Konkrétně za třetí čtvrtletí 2012 to bylo 1,63 miliardy dolarů. O tomto období se hovoří jako o rekordním pro Severní Ameriku, i přestože celkový zisk zahrnuje pokles prodeje a ztráty způsobené trvalou krizí na evropském trhu (Vít, 2012).

Poptávka po vozech Ford v Evropě prudce klesá. Prodej v Evropě představuje čtvrtinový podíl na celkovém prodeji a firma zde dosahuje ztráty více než miliardu dolarů. Ford má prozatím v plánu do roku 2014 uzavřít výrobní závod v Belgii, čímž má přijít o práci až 9 500 zaměstnanců továrny včetně zaměstnanců dodavatelů závodu. Výroba má být přesunuta do Španělska. Pokud by se tak skutečně stalo, jednalo by se v Belgii již o druhý uzavřený závod Fordu (Nosek, 2012).

Chrysler

Poté, co se Chrysler dostal do existenčních problémů, zažádal americkou vládu o ochranu. Vláda společnosti přislíbila pomoc opět výměnou za předložená restrukturalizační opatření. Vzhledem k tomu, že Chrysler měl daleko větší problémy než jeho konkurenti, byla zároveň ze strany vlády kladena ještě jedna podmínka poskytnutí nízkoúrokové půjčky a to dohoda s Fiatem. Fiat se nabídl, že odkoupí podíl v americké automobilce. Zpočátku bylo domluveno převzetí 20% podílu. Chrysler splnil všechny podmínky a celkem obdržel od vlády pomoc ve výši 20 miliard dolarů. V roce 2011 se stal Fiat majoritním vlastníkem Chrysleru. A v současné době, kdy se Chrysleru vede opět velmi dobře, pomáhá Fiatu překonat problémy na evropském trhu. Jeho obrovské zisky kompenzují ztráty způsobené v Evropě (Rybecký, 2011). Důsledky krize pro Fiat budou rozebrány v podkapitole 3.3.

3.2 Vliv krize na automobilový průmysl v Asii

S přihlédnutím k tomu, že se práce dosud zabývala pouze finanční krizí na americkém a evropském kontinentu, bude automobilový průmysl v Asii rozebrán stručně a to z pohledu dvou nejvýznamnějších automobilek, které nějakým způsobem ovlivňují dění v Evropě.

Toyota Motor Corporation

Těsně před krizí se japonské automobilce Toyota podařilo obsadit pozici největší světové automobilky. Avšak světový pokles poptávky dovedl na pokraj bankrotu i Toyotu. Kromě razantního poklesu prodeje aut, musí japonský trh brát v úvahu i významné měnové výkyvy způsobené světovou finanční krizí. Za fiskální rok trvající do března 2009 vykázala společnost čistou ztrátu 437 miliard jenů⁹. Firma přistoupila k přísnému snižování nákladů. Zároveň jí pomohl americký trh, jeho brzký vzestup a zavedené šrotovné (Soble, 2012).

Bohužel se ale Toyota musela mimo krize vyrovnat ještě s dalšími velmi ztrátovými událostmi. Krátce po této krizové situaci, čelila společnost problému s vadnými pedály a tedy ohroženou bezpečností vozů. Z oběhu bylo staženo více než 10 milionů aut a navíc byla

⁹ Kurz japonského jenu se v březnu 2009 pohyboval kolem 1,03 USD/100 JPY, v březnu 2012 kolem 1,22 USD/ 100 JPY. Nebo 0,8 EUR/100 JPY v březnu 2009 a 0,91 EUR/ 100 JPY v březnu 2012.

nucena zaplatit USA nemalou pokutu. Hned následující rok, v březnu 2011 došlo k zemětřesení v Japonsku a poté také k záplavám v Thajsku (Soble, 2012).

Kvůli poškození továren na výrobu automobilových součástí musela být výroba omezena na třetinu a Toyota vykázala za první čtvrtletí svého fiskálního roku čistý zisk pouze ve výši 1,2 miliardy jenů. Zároveň ztratila své celosvětové prvenství a odsunula se až na třetí pozici. Nicméně za stejné období roku 2012 vykázala Toyota opět zisk 290 miliard jenů a zároveň se tak vrátila na pozici světové jedničky (Špačková, 2012).

Hyundai Motor

Jihokorejská automobilka společně s přidruženou společností Kia Motors je pátým největším automobilovým výrobcem na světě. Hyundai se s krizí dokázal vypořádat podstatně lépe, než jeho hlavní konkurenti. Jeho čistý zisk se sice v prvním čtvrtletí 2009 propadl o více než 42 % na 225 miliard wonů¹⁰, ale přesto se nejedná o obrovské ztráty, jako v předchozích případech. Příčinou je především neočekávaný zisk plynoucí společnosti z výrazného oslabení wonu, který zvýšil konkurenceschopnost automobilky na zahraničních trzích. Hyundai strategicky snížil cenu automobilů a zvýšil marketingové náklady. Snížil tedy svůj podíl zisku na tržbách, který na počátku roku 2009 ve srovnání s předchozím rokem poklesl o 4 %, ale zároveň se mu tím zvýšil podíl na trhu o 0,7 % za stejné období (Anon., 2009).

V roce 2012 došlo k opětovnému navýšení zisku firmy, a to již třinácté čtvrtletí po sobě. Ve druhém čtvrtletí tohoto roku dosáhl Hyundai nového rekordu v prodeji automobilů 1,11 milionů vozů. Oproti ostatním automobilkám, které v tomto období bojují s poklesem poptávky v důsledku dluhové krize v Evropě, společnosti Hyundai se právě na evropském trhu daří velmi dobře. Profituje především ze svých nových modelů aut (Anon., 2012).

¹⁰ Kurz jihokorejského wonu ve stejných obdobích jako v předchozí poznámce pod čarou se pohyboval v hodnotách 0,07 USD/100 KRW a 0,09 USD/100 KRW. Nebo 0,05 EUR/100 KRW a 0,07 EUR/100 KRW.

3.3 Vliv krize na automobilový průmysl v Evropě

Mezi největší evropské trhy patří Německo, Francie, Velká Británie a Itálie. Automobilový průmysl se v Evropě liší od zbytku světa především stále probíhající dluhovou krizí, která vypukla okamžitě po finanční krizi a která stále udržuje poptávku na nízké úrovni. Nejvíce trpí slabé ekonomiky, tedy jižní Evropa. V některých společnostech dochází k uzavírání továren a omezování výroby. Prodej aut se dosud nevyrovnal ani stavu před krizí, řada automobilek se potýká s přebytečnými kapacitami a stále prodělává (Dvořák, 2012).

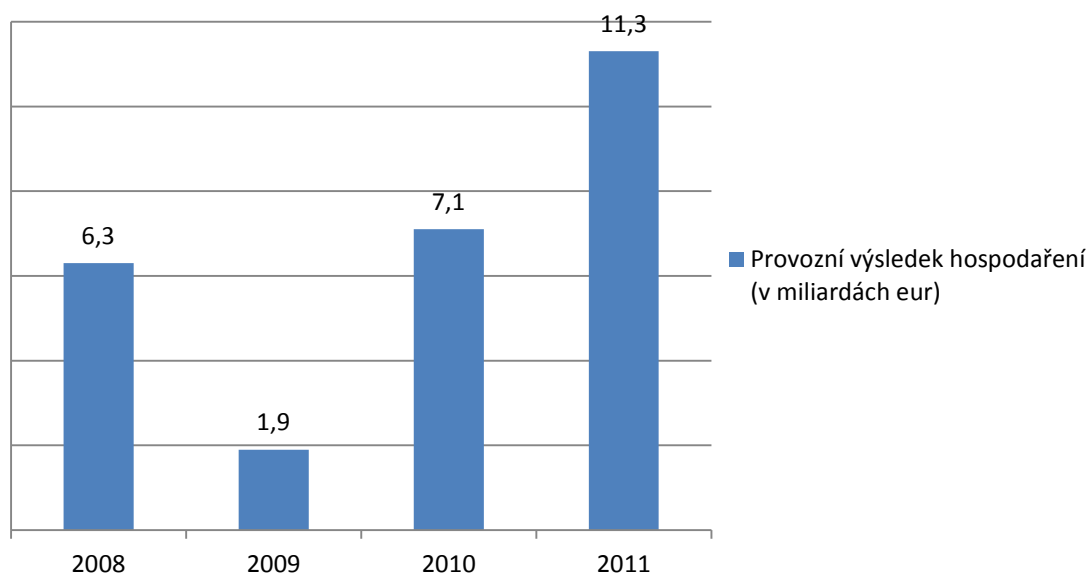
V Evropě je automobilový průmysl velmi významným a klíčovým odvětvím. Z tohoto důvodu bude dále rozebráno poměrně velké množství automobilových firem a bude poskytnut obraz jejich hospodaření během finanční krize a po ní.

Volkswagen Group

Volkswagen Group je největším automobilovým výrobcem v Evropě. Do letošního roku je součástí koncernu Volkswagen deset značek. První značka, kterou VW převzal byla již po roce 1965 Audi. Další rozšíření přišlo v devadesátých letech, kdy se VW spojil nejprve se španělským Seatem a poté se Škodou Mladá Boleslav. V druhé polovině devadesátých let následovala značka Bugatti a Lamborghini. V roce 2000 rozšířil Volkswagen výrobu užitkových vozů a spojil se se značkou Scania, vyrábějící nákladní auta. Předposlední značkou, kterou VW získal je výrobce luxusních vozů Bentley. A konečně v loňském roce převzal i automobilku Porsche (Pecák, 2012).

Jak zobrazuje obrázek 12, krize automobilového průmyslu snížila v roce 2009 provozní zisk koncernu VW o 70 % oproti předchozímu roku. I přes tento obrovský propad se ale koncern nepropadl do ztrát, nedostal se do existenčních problémů, nebo nemusel přistoupit k radikálním úsporným opatřením, jako jeho hlavní konkurenti General Motors a Toyota. Navíc okamžitě v následujícím roce se mu podařilo dostat se zpět a dokonce vykázat 12% nárůst zisků oproti roku 2008. Volkswagen prosperoval i nadále, o čemž svědčí velmi úspěšný rok 2011, ve kterém se jeho provozní zisk téměř zdvojnásobil a dosáhl hodnoty 11,3 miliardy eur. Podle prezentace uveřejněné na oficiálních stránkách Volkswagenu,

dosáhla společnost v období leden - září 2012 provozního zisku něco přes 8,8 miliard eur. Dá se tedy očekávat, že zisk bude o něco nižší než v předchozím roce (Volkswagen, 2013).



Obr. 12 - Zisky koncernu Volkswagen v letech 2008 - 2011

Zdroj: (Volkswagen, 2013)

Co se týče jednotlivých značek spadajících pod Volkswagen, každé značce se během krize dařilo trochu odlišně. Nicméně pro všechny značky byl nejkritičtější rok 2009 a naopak rekordní rok 2011. V tabulce 3 jsou shrnuty provozní zisky, popřípadě ztráty vybraných čtyř značek, jejichž hospodaření bude ještě dále rozebráno. O automobilce Škoda bude pojednáno až v další kapitole 4. Výsledky v tabulce jsou zahrnuty pouze vždy za první tři čtvrtletí, aby bylo možné věrohodně je porovnat i s údaji za poslední rok, které za celý rok 2012 nebyly doposud oficiálně zveřejněny. Jak je ale možné vidět právě z tabulky, v loňském roce dolehlo i na VW snížení poptávky na evropském trhu v důsledku dluhové krize.

Tab. 3 - Zisky/ztráty značek Volkswagenu v letech 2008 - 2012

Značky	Provozní výsledek hospodaření (v milionech eur) ¹				
	2008	2009	2010	2011	2012
Volkswagen Pkw ²	1 889	335	1 554	3 256	2 857
Audi	2 059	1 172	2 271	3 960	4 203
Škoda	455	162	314	575	567
Seat	-30	-228	-218	-101	-95

¹Výsledky jsou uvedeny v každém roce za období leden - září, tedy 3čtvrtletí.

²Část Volkswagenu vyrábějící osobní automobily.

Zdroj: vlastní zpracování z prezentací výsledků koncernu Volkswagen (Volkswagen, 2013)

Značky Volkswagen Pkw, Audi, ani ŠKODA se v kritickém roce 2009 nedostaly do ztráty. Nejvyšší pokles provozního zisku vykázala značka Volkswagen, která oproti roku 2008 poklesla o téměř 80 %, což odpovídalo ztrátě zisku více než 2,1 miliarda eur. Za celý rok tedy společnost vykázala provozní zisk pouze ve výši 561 milionů eur. Jak již bylo řečeno naprosto rekordní byl rok 2011, ve kterém společnost hospodařila s obrovským provozním ziskem 3,8 miliard eur a dosáhla tak 75% nárůstu oproti předchozímu roku. Co se týče loňského roku, je z tabulky vidět opětovný pokles provozního zisku, ve srovnání s předchozím rokem o více než 12 % (Volkswagen, 2013).

Naopak nejlépe si v roce 2009 vedla Audi, jejíž pokles zisku se pohyboval jen něco málo přes 40 % a to odpovídalo ztrátě zisku ve výši necelých 1,2 miliardy eur. Vykázala tak téměř trojnásobný provozní výsledek oproti Volkswagenu Pkw ve výši 1,6 miliard eur. Již v následujícím roce se značka Audi podařilo překonat provozní výsledek hospodaření z roku 2008 a od této chvíle jen roste. Jak je možné vidět i v tabulce, jako jediné z porovnávaných značek se jí podařilo udržet si růst i v druhém kritickém roce 2012 a to o více než 6 % (Volkswagen, 2013).

Největší starosti činí koncernu VW španělský Seat, který je už dlouhodobě ve ztrátě. S problémy se potýkal ještě v předkrizovém období. V roce 2009 vykázal ztrátu 339 milionů eur, což byl více než čtyřnásobek ztráty předchozího období. Situace Seatu se sice pozvolna zlepšuje, ale doposud je jeho provozní ztráta 95 milionů eur (Volkswagen, 2013). Navíc Seat zasáhla i špatná situace ve Španělsku, vysoká zadluženost a nezaměstnanost,

kteře zde panují, sráží dolů trh s auty nepřetržitě poslední tři roky. Přesto se VW nehodlá Seatu vzdát. Plánuje jeho oživení prodejem nového modelu Seat Leon a především vstupem značky na čínský trh. Oživení Seatu je klíčové pro dosažení plánů koncernu. Do roku 2018 chce totiž Volkswagen Group předstihnout Toyotu a stát se tak největším výrobcem aut na světě (Matějka, 2012).

PSA Peugeot Citroën

Druhá největší evropská automobilka v první polovině roku 2009 vykázala ztrátu ve výši 962 miliony eur. Následně přišla společnosti pomoc v podobě půjčky od francouzské vlády. Již o rok později v první polovině 2010 se PSA vrátila k zisku, který dosahoval hodnoty 680 milionů eur. Její tržby se zvýšily o téměř 21 % a to především díky prodeji na čínském trhu. O zvýšení svého podílu na trzích mimo Evropu proto společnost usiluje stále víc (Anon., 2010).

V první polovině roku 2012 vykázala společnost PSA ztrátu 819 milionů eur. Do budoucna plánuje propouštění zaměstnanců v počtu několika tisíc lidí. PSA doplácí především na to, že největší pokles prodeje aut je zaznamenán ve Francii a jižní Evropě. Což jsou klíčová odbytiště pro značky Peugeot a Citroën, ale i Opel, Ford a Renault (Pavlíček, 2012).

V loňském roce se celosvětově prodej automobilů Peugeot a Citroën propadl o 16,5 % a podíl firmy na evropském trhu se snížil o 0,7 %. Zároveň společnost vykázala největší čistou ztrátu v historii a to ve výši 5 miliard eur. Vlivem nadále trvajících problémů v Evropě se také odhaduje další pokles poptávky po automobilech o 3 - 5 % (Anon., 2013).

Renault

Francouzská automobilka Renault, která tvoří alianci s japonským Nissanem, se v roce 2009 propadla do ztráty ve výši téměř 3,1 miliarda eur. Společnost se uchýlila k prodeji necelých 15 % akcií vlastněných ve výrobci nákladních automobilů Volvo, za něž obdržela 3 miliardy eur. I díky tomu vykázala v roce 2010 čistý zisk 3,42 miliardy eur. Dále Renault kvůli klesající poptávce na evropském trhu obrátil svou pozornost především na prodeje na rychle rostoucích trzích v Maroku a Indii. Také se snaží o rozvoj v oblasti elektromobilů (Anon., 2011). I přesto zaznamenal v roce 2012 Renault 15% pokles zisku, jehož výše čini-

la pouze 1,77 miliard eur. Navíc je tento výsledek téměř celý tvořený příjmem z prodeje zbývajících podílů firmy Volvo. Bez této transakce by byl propad zisku mnohem vyšší. Renault i nadále počítá s poklesem evropského trhu a plánuje zde kvůli své špatné situaci snížit počet zaměstnanců (Anon., 2013).

Porsche

Situace ve společnosti Porsche byla v posledních několika letech zajímavá z trochu jiného pohledu, než u ostatních společností. A ačkoli se finanční krize a krize automobilového průmyslu výroby většiny značek sportovních aut příliš nedotkla, v příběhu Porsche sehrála nepochybně důležitou roli. Již od roku 2005 začalo Porsche naplňovat svůj plán převzít o hodně většího giganta Volkswagen. Od této chvíle Porsche shromažďovalo akcie a nakonec ovládlo přes 50 % akcií koncernu. K těmto nákupům ale společnost využívala úvěrů, jejichž výše se vyšplhala až na úroveň 9 miliard eur. I nadále se firma pokoušela převzít VW a dokonce došlo i k několika jednáním. Bohužel se tato jednání vedla právě v roce 2009, kdy byl v podstatě celý svět automobilového průmyslu v recesi. Ze strany VW byla najednou veškerá jednání o převzetí zrušena. Koncern měl obavy, že má Porsche v úmyslu zaplatit své dluhy z výnosů VW. Po definitivním krachu převzetí VW se Porsche dostalo do problémů s financováním svých výdajů. Vykazovalo pouze asi pětínové zisky oproti svému dluhu, který neustále narůstal. V důsledku finanční krize nebylo možné jen tak lehce sehnat další úvěr od jakékoli banky a vláda pomoci odmítla. Vzhledem k tomu, že mělo Porsche stále většinový podíl ve Volkswagenu, nemohl koncern dopustit své vlastní ohrožení v případě krachu Porsche. V tomto okamžiku se role vyměnily a VW odkoupil za 3,9 miliard eur podíl v Porsche ve výši 49,9 %. K úplnému pohlcení došlo až v roce 2012, kdy VW vyplatil za zbývajících 50,1 % akcií sumu 4,46 miliard eur (Smrčka, 2013).

Daimler

Společnost Daimler je především světovou jedničkou ve výrobě nákladních automobilů, vyniká ale také v produkci luxusních automobilů Mercedes-Benz a malých automobilů Smart. I zde se v roce 2009 společnost nevyhnula ztrátě, jejíž čistá výše dosáhla hodnoty 2,6 miliard eur. I automobilka Daimler musela projít významnou restrukturalizací a zefektivněním výroby (Špačková, 2010). V následujícím roce již byla automobilka z krize venku a v roce 2011 podobně jako ostatní i ona dosáhla rekordního čistého zisku 6 miliard eur.

Navýšila ho oproti roku 2010 o 29 %. Více než polovinu veškeré produkce Daimleru představuje právě divize osobních vozů Mercedes-Benz, jejichž prodávané množství má společnost v plánu do roku 2020 více než zdvojnásobit (Anon., 2012).

BMW Group

Firma se během krize nedostala do ztráty, ale vykázala čistý zisk pouze 210 milionů eur, za to o rok později, tedy 2010 vykázala společnost přes 3,2 miliardy eur čistého zisku. Od této chvíle zisky a prodeje společnosti stále rostou (Schmidt, 2011). Největší výrobce luxusních aut na světě BMW zvýšil v roce 2012 prodej o více než 10 %. Jeho prodejní rekordy padají. Dokonce i u nejluxusnější britské značky Rolls-Royce, kterou BMW vlastní. Je to především zásluha vzrůstajícího odbytu v USA a Číně. BMW proto i do budoucna počítá s nárůstem prodeje, navzdory nedobрым podmínkám v Evropě (Pecák, 2013).

Opel

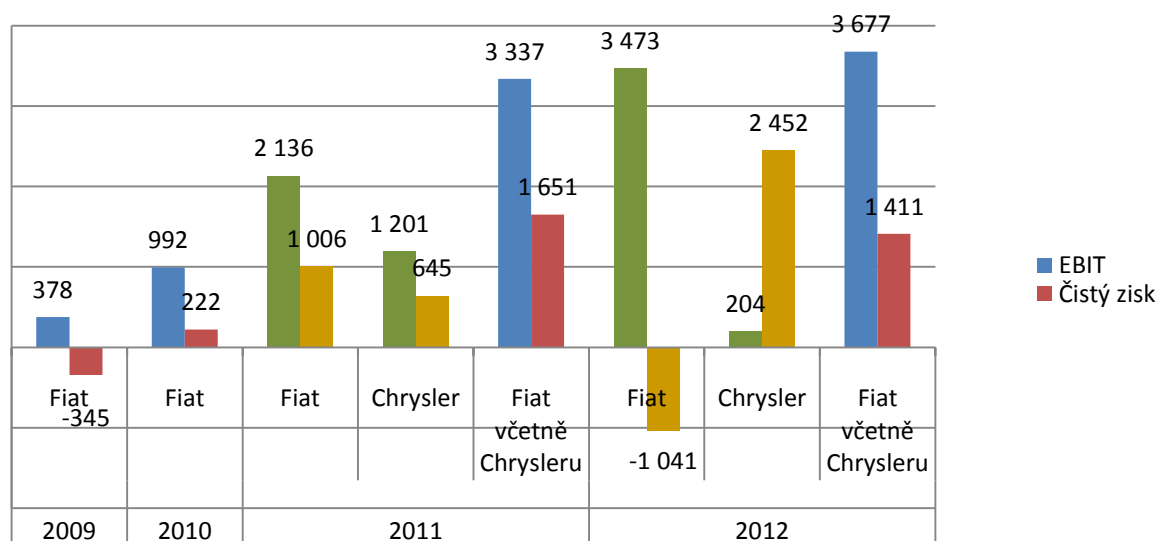
Jak již bylo řečeno, německá automobilka Opel spadá pod americkou General Motors. Od roku 2008 se ale Opel potýká s neustálými ztrátami. Dá se říct, že stejně jako GM i Opel "zaspal" s inovacemi svých vozů a investicemi do vývoje. Za posledních 12 let prodělal své mateřské společnosti 16 miliard eur. V roce 2009 plánoval GM jeho prodej, ze kterého nakonec sešlo, a restrukturalizaci provedl sám. V rámci ní již došlo k uzavření továrny v Belgii a propuštění 8 tisíc zaměstnanců. A přesto rok 2012 je nadále prodělečný. Velké problémy, se kterými se potýká jak Opel, tak i PSA, prozatím nedovolují oběma automobilkám uskutečnit hlubší propojení společné výroby malých automobilů (Dvořák, 2012).

Fiat

Stejně jako pro všechny automobilky i pro Fiat byl rok 2009 krizový. Celý koncern Fiatu prodělal 838 milionů eur. Poté co uzavřel komplexní dohodu s vládou Spojených států o kontrole nad vedením Chrysleru, zaměřil se na jeho prodej v Latinské Americe a splnění dalších stanovených cílů. V roce 2010 vykázal koncern Fiat zisk 520 milionů eur a zvýšil svůj podíl v americkém Chrysleru na 30 % (Anon., 2011).

V následujících letech se ukázalo, že spojení Fiat-Chrysler bylo pro Fiat klíčové, ne-li záchranné. I přes současné slabé podmínky na evropském trhu totiž vykázala italská automo-

bilka Fiat ve třetím čtvrtletí 2012 čistý zisk ve výši 286 milionů eur. Po tom co Fiat v roce 2011 získal většinový podíl v automobilce Chrysler, jeho zisky se více než zdvojnásobily. Přestože tržby v Evropě a dalších odbytích poklesly o 13 %, byly kompenzovány ohromným 38% nárůstem tržeb v Severní Americe. A tak se firma díky americkému trhu, který zvyšuje Fiatu tržby, zisky a dodávky vozů, dokáže bez větších starostí vyrovnat s problémy v Evropě (Vít, 2012). Toto působení je zobrazené i na obrázku 13, kde jsou zachyceny provozní zisky a celkové čisté zisky pouze značky Fiat (nikoli koncernu Fiat) a od roku 2011, kdy došlo k přidružení Chrysleru, jsou hodnoty uvedeny nejprve zvlášť za Fiat, zvlášť za Chrysler a následně jsou sloučeny do společného výsledku.



Obr. 13 - Zisky Fiatu a Chrysleru v letech 2009 - 2012

Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv Fiatu (Fiat, 2013)

3.4 Vliv krize na automobilový průmysl v ČR

Česká republika postavila svůj hospodářský růst a s tím spojený pokles nezaměstnanosti na rozvoji automobilového průmyslu. Byly mu poskytovány bohaté dotace od vlády a neomezené úvěry od českých bank. Česká ekonomika se tak během posledních několika let stala příliš závislou na produktivitě automobilového průmyslu (Kohout, 2010).

Jedna pětina všech tržeb z průmyslu připadá právě tomu automobilovému, podíl na HDP České republiky je více než 8 % a podíl na souhrnném exportu ČR tvoří 19 %. Díky 80% vývozu produkce firem Sdružení automobilového průmyslu (dále jen AutoSAP) je v ČR

posledních několik let udržováno kladné saldo zahraničně obchodní bilance (Skalický, Svobodová, 2012). Bez firem AutoSAP by byla bilance trvale záporná a dosahovala by ztráty i téměř 200 miliard korun. Mezi další ukazatele nepostradatelnosti automobilového průmyslu v České republice, lze zahrnout podíl na počtu zaměstnanců v rámci všech průmyslových činností¹¹, který tvoří 11,1 %, ale na tržbách z celkového objemu průmyslové produkce se podílejí 22,3 %. Jen na sociálním a zdravotním pojištění a daních ze mzdy odvedly firmy AutoSAP a jejich zaměstnanci za rok 2009 přes 21 miliard korun a za rok 2011 pak více než 24 miliard Kč (Šípek, 2012).

Vlastnická struktura českého automobilového průmyslu se skládá především z firem se zahraniční účastí a z firem s českým kapitálem. Přičemž zahraniční partnerství je zde zastoupeno více než 87 % (AutoSAP).

Výkyvy v hospodaření firem automobilového průmyslu jsou tedy pro Českou republiku velmi citelné. Z tohoto důvodu bude Sdružení automobilového průmyslu věnovaná samostatná kapitola, v níž bude rozebráno hospodaření za celé Sdružení i ve vybraných firmách.

3.5 Protikrizové opatření zvané „šrotovné“

Před ukončením této kapitoly je krátká pozornost věnovaná ještě tak zvanému šrotovnému. Jedná se o finanční příspěvek spotřebiteli při nákupu nového auta a ekologické likvidaci auta starého. Zmínka o něm se objevila už v podkapitole 3.1 věnované americkému automobilovému průmyslu. USA byla jednou z prvních zemí, které začaly poskytovat finanční pomoc automobilkám. Vlády šrotovným podporují prodej automobilů a pomáhají automobilkám ven z finanční krize. K zavedení šrotovného byly vlády jednotlivých zemí přinuceny kvůli tvrdému dopadu finanční krize na automobilový průmysl, kdy největší automobilky světa museli především v letech 2008 a 2009 zastavovat výrobu a propouštět. Zavedení šrotovného vyvolalo mnoho pochyb a různých výsledků (Holý, 2009).

¹¹ Ostatní průmyslové činnosti zahrnují zpracovatelský průmysl (mimo firmy autoprůmyslu), těžbu nerostných surovin, výrobu a rozvod elektřiny, plynu a vody, dopravu, skladování a spoje.

Důvody, proč se vlády mnoha zemí rozhodly zavést šrotovné, shrnuje Radovan Novotný (2009). Výhody jsou především tyto:

- stát přispívá k obnově a omlazení vozového parku,
- je podpořen prodej energeticky úspornějších a ekologičtějších vozidel,
- je to opatření, které zvyšuje bezpečnost silničního provozu,
- příspěvek se státu vrací v podobě 19% DPH, které zákazník při koupi nového auta musí zaplatit,
- podporuje výrobu automobilek a dalších firem na ně navázaných.

Oproti výhodám vyvolává zavedené šrotovné také řadu obav. Jedná se například o další prohloubení zadlužení státu, nebo způsobuje současné umělé poptávky, které ovšem poté budou chybět v budoucnu. Problémy automobilového průmyslu se tedy pouze odsunují a daný problém se tím ve skutečnosti neřeší (Novotný, 2009).

V tabulce 4 jsou zobrazeny vybrané země, které poskytovaly během roku 2009 zájemcům o nákup nového automobilu šrotovné.

Tab. 4 - Přehled zemí se zavedeným šrotovným

Země	Zavedení	Částka (v eurech)	Stáří auta
Španělsko	Prosinec 2008	1 800	min. 10 let
Německo	Leden 2009	2 500	min. 9 let
Francie	Leden 2009	1 000	min. 10 let
Itálie	Únor 2009	1 500	min. 9 let
Slovensko	Březen 2009	1 500	min. 10 let
Rakousko	Duben 2009	1 500	min. 13 let
Británie	Květen 2009	2 400	min. 10 let

Zdroj: (Holý, 2009)

Během roku 2009 zavedlo šrotovné 13 zemí, z nichž většina po pár měsících vymezené finanční prostředky vyčerpala. Například Německo ukončilo program v září 2009, ze státní pokladny bylo utraceno 5 miliard eur. Slovensku nevydržela vyhrazená částka na šrotovné ani 2 měsíce, během této doby bylo na Slovensku sešrotováno více než 40 000 automobilů.

V Itálii bylo zavedeno šrotovné již před finanční krizí v letech 2007 - 2008, kdy vláda poskytovala slevu na dani z nového auta plus šrotovné ve výši 700 eur (Anon., 2009).

Ve většině zemí bylo šrotovné v roce 2009 nebo v první polovině 2010 ukončeno. Zastavila se tak uměle vyvolaná poptávka a většina evropských trhů v roce 2010 opět vykazovala poklesy prodejů a to až o desítky procent. Německý automobilový trh zaznamenal za rok 2010 pokles prodeje o více než 23 %. V Itálii byl nejnižší prodej za posledních 14 let (Anon., 2011).

V České republice šrotovné zavedeno nebylo, zákon sice připravený byl, nicméně dostal od prezidenta Václava Klause veto. I přesto poskytování dotací především v Německu a na Slovensku pomáhalo výrobě automobilů a českému automobilovému průmyslu, neboť příznivě ovlivňovalo jeho export (Holý, 2009).

3.6 Situace v jednotlivých evropských zemích

V roce 2012 byl prodej vozů v Evropě nejnižší za posledních 17 let. Prodeje osobních vozidel klesly v roce 2012 oproti roku 2011 o 8,2 %. Celkem se prodalo pouze něco málo přes 12 milionů automobilů (Hayes, 2013).

V tabulce 5 jsou shrnuty procentuální změny prodejů aut a celkový počet prodaných vozidel v roce 2012. Jak je vidět, menší země vykazují rostoucí prodeje, naopak nejhorší situace i nadále panuje na jihu Evropy. Pokles v jednotlivých zemích je zvýrazněn červeně.

Tab. 5 - Změny prodeje aut v roce 2012 oproti roku 2011

Země	Změna prodeje oproti 2011 (v %)	Počet prodaných aut v dané zemi
Německo	-2,9	3 082 504
Španělsko	-13,4	699 589
Francie	-13,9	1 898 760
Itálie	-19,9	1 402 089
Polsko	-1,4	273 289
Slovensko	1,6	69 268
Bulharsko	1,6	19 419
Maďarsko	17,6	53 059
Česká republika	0,4	174 009

Zdroj: Vlastní zpracování z Emerging europe automotives insight - march 2013 (Hayes, 2013)

3.6.1 Výhled pro rok 2013

V roce 2013 zaznamenal prodej automobilů na evropském trhu další pokles. V lednu tohoto roku klesl prodej nových aut na evropském trhu o 9,6 % oproti lednovému prodeji v roce 2012. Z pěti největších evropských trhů vykázala v prvním měsíci letošního roku růst pouze Velká Británie o 11,5 %, zatímco propady oproti loňskému lednu hlásí Německo o 8,6 %, Francie o 15,1 %, Itálie o 17,6% a Španělsko o 9,2 % (Legget, 2013). Oživení mnoha evropských trhů se předpokládá až od roku 2014 (Hayes, 2013).

Lidé se stále ještě bojí nestabilních podmínek v závislosti na ekonomické situaci a nákup vozů odkládají. Bohužel se dá ze strany automobilek počítat s dalším snižováním výroby a rušením závodů. Z téměř 12 milionů osob zaměstnaných v Evropě v automobilovém průmyslu, přijde řada z nich o práci. Americký Ford plánuje uzavřít kromě již zmiňované továrny v Belgii ještě další 2 ve Velké Británii. Peugeot a Opel také uzavřou každý jednu ze svých výrobních linek. Volkswagen začíná přesouvat svou výrobu do Číny a Mexika (Holanová, 2012).

Z předchozích rozborů jednotlivých firem jsou patrné následky nynější dluhové krize probíhající v Evropě. Jedním z nich je fakt, že oproti finanční krizi, kdy bylo pro firmy klíčové vyrábět a prodávat především levná a úsporná auta a tím posilovat svoji pozici, jsou

nyní ve výhodě firmy zabývající se výrobou luxusních modelů. Audi, BMW, Mercedes-Benz i Ferrari (značka je součástí Fiatu) se neobávají trvající špatné situace na evropských trzích a vykazují nárůsty prodeje. Je to především proto, že tyto značky jsou celosvětově vyhledávané a mohou se orientovat na zámořské trhy. Tato orientace je v současné době zásadní i pro ostatní evropské automobilky. Značky Opel, Fiat, PSA i evropský Ford, pro něž jsou evropské trhy klíčové, hospodařily v roce 2012 se ztrátou. Pokud nerozšíří svou produkci mimo Evropu, budou zřejmě nuceny žádat o státní pomoc. Vzhledem k tomu, že mimo Evropu se již žádná krize automobilového průmyslu nekoná, asijské a americké výrobci neustále posilují svou pozici, dá se po vzoru Volkswagenu předpokládat, že se i jiní světoví producenti uchýlí k výrobě v levnějších zemích, což bude mít samozřejmě negativní dopady na ekonomiku a hospodaření Evropy, jak již bylo řečeno výše (Pecák, 2013).

3.6.2 Budoucí vývoj automobilového průmyslu

Globální automobilový průmysl ovlivňují nejen ekonomické a hospodářské aspekty, ale především problematika životního prostředí, rostoucí urbanizace a měnící se chování zákazníků. Na trhu s automobily je trendem do budoucna technologie zvaná elektromobilita. Jedná se o automobily, které pohání baterie. Cílem vývoje takových automobilů je nahradit tradiční spalovací motory a vyhnout se tak nadměrné naftové spotřebě, která je do budoucna neudržitelná. Elektromobily mají zajistit ekologickou osobní dopravu, která bude až desetinásobně úspornější. V současné době jezdí po světě již statisíce těchto automobilů. Jejich používání je sice závislé na produkci elektrické energie, jejíž spotřeba bude vlivem rozšiřování elektromobilů narůstat, nicméně se jedná o obnovitelný zdroj energie nezatěžující životní prostředí. Prozatím se ovšem spíše prosazují tak zvané hybridy, jež jsou kombinací obou pohonů. Tato nová technologie se vyznačuje složitostí a kratšími životními cykly, na to jednotlivé automobilky nemají ani kompetence, ani finanční zdroje. Z tohoto důvodu se dá počítat s dalším spojováním či partnerstvím podniků (Linhart, 2012).

V České republice se očekává v roce 2013 především rozšíření elektromobilů značky Renault a v následujícím roce značky Volkswagen. V zemích USA, západní Evropy a Japonska se do roku 2026 očekává registrace 9 - 14 milionů nových elektromobilů. Hlavní cestou k dosažení růstu se stává vývoj nových složitých technologií, na což často většina

automobilek nemá ani finanční zdroje ani kompetence. Stále více firem tak nachází řešení a přístup na nové trhy prostřednictvím společných podniků či partnerství (Linhart, 2012).

Otázkou zůstává, zda se největším trhem automobilového průmyslu se stane Čína. Za posledních 10 let vzrostala produkce automobilů v Číně šestinásobně. 34 % celosvětové produkce všech automobilů připadá Číně a do roku 2022 se odhaduje další nárůst na 42 %. Z těchto odhadů lze vyvodit, že zanedlouho téměř polovina veškeré automobilové produkce bude vyrobená na čínském trhu (Linhart, 2012).

4 Hospodaření v rámci Sdružení automobilového průmyslu

Sdružení automobilového průmyslu je dobrovolné uskupení firem automobilového průmyslu. Je zde sdruženo celkem 146 subjektů z České republiky, které podnikají ve výrobě, vývoji, výzkumu, obchodu a opravě vozidel, jejich dílů, agregátů a příslušenství. AutoSAP se snaží rozvíjet automobilový průmysl v České republice, podporovat spolupráci členů a výměnu informací, udržovat kontakty a spolupráci i s nadnárodními sdruženími a prosazovat konkurenceschopnost českých firem na zahraničních trzích (AutoSAP, 2013).

Do Sdružení se zahrnuje 11 výrobců vozidel a nástaveb, mezi tři hlavní finální výrobce osobních vozidel patří ŠKODA Auto, HMMC Nošovice a TPCA Czech. Velmi důležitou skupinu zastávají výrobci dílů, skupin a příslušenství (dodavatelé). Do Sdružení je zapojeno celkem 104 takovýchto firem, z nich je možné uvést například Benteler, Continental, Feron, JTEKT nebo TRW. Dále sem patří 31 společností a účelových organizací. Jde především o firmy zabývající se výzkumem, vývojem, poradenstvím pro automobilový průmysl a službami pro motoristy. Jako zvláštní členové se sem zahrnují také univerzity s vybranými katedrami. Ze všech účelových organizací lze zmínit třeba 3M Česko, Global Assistance, SWELL nebo Technická univerzita v Liberci, fakulta strojní, katedra vozidel a motorů. Přehled všech subjektů zapojených do činnosti AutoSAP se nachází v Příloze 1 (AutoSAP, 2013).

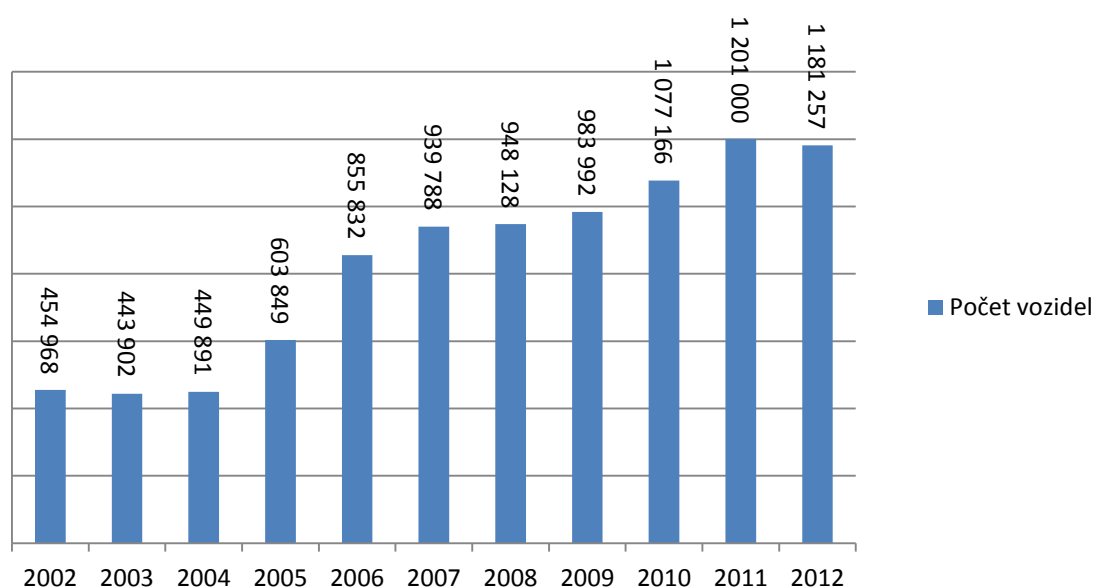
V AutoSAP je sdružena většina firem z automobilového průmyslu. Firmy AutoSAP se podílí 85 % na veškerých tržbách vykázaných v automobilovém průmyslu. Zbývající část nezapojených firem pokrývá necelých 15 % tržeb automobilového průmyslu (Šípek, 2012).

4.1 Produkce motorových vozidel ve firmách AutoSAP

Pokles výroby automobilového průmyslu byl naposledy zaznamenán v roce 2003. Od této chvíle vykazovala produkce automobilek pouze růst. Přehledné údaje o produkci motorových vozidel jsou znázorněny na obrázku 14. V roce 2005 byla zahájena výroba v TPCA v Kolíně, zároveň ŠKODA Auto zvýšila svou výrobu o více než 20 %, což vedlo k 34% nárůstu oproti roku 2004. Zároveň výrazně vzrostl export a to o více než 36 %. V následu-

jícím roce byl zaznamenán další obrovský nárůst produkce o více než 41 % díky dalšímu rozšíření produkce a plnému využití výroby v TPCA a zároveň vzrostl také export o 46 %, bylo exportováno 91 % veškeré produkce. Dokonce i v období krize zaznamenal český automobilový průmysl růst. V roce 2008 o necelé 1 % oproti roku 2007 a v krizovém roce 2009 vzrostla výroba motorových vozidel v ČR o 3,6 %. Rok 2011 byl zaznamenán jako historicky nejúspěšnější. Díky nárůstu produkce o 11,44 % oproti předchozímu roku, byl v České republice vyroben dosud největší počet vozidel přes 1,2 miliony kusů. V loňském roce byl po osmiletém růstu zaznamenán mírný pokles produkce. I přes tento malý pokles jde historicky o druhou nejvyšší produkci motorových vozidel. President AutoSAP Martin Jahn uvádí (AutoSAP, 2013, str. 1):

„Český automobilový průmysl prokázal i ve složitých podmínkách roku 2012 svou konkurenční schopnost. Pokles celkové výroby vozidel oproti rekordnímu roku 2011 pouze o 1,64 % je možno v současné situaci na evropských trzích považovat za úspěch.“



Obr. 14 - Výroba motorových vozidel v ČR od roku 2002

Zdroj: Vlastní zpracování z přehledů výroby a odbytu vozidel domácích výrobců (AutoSAP, 2013)

4.1.1 Produkce jednotlivých druhů automobilů v ČR

Výroba osobních a malých užitkových automobilů je v České republice dominantní. Tvoří přes 99 % veškeré produkce. Zbývající nepatrné části patří výrobě nákladních vozidel, autobusů a motocyklů. V tabulce 6 je vidět toto srovnání. Pro přehlednost jsou zde modře zobrazeny i údaje z předchozího grafu. V tabulce je tedy uvedena nejprve celková výroba v počtech kusů a ta se následně rozpadá do jednotlivých kategorií. Dále jsou u jednotlivých druhů vozidel červeně vyznačeny roky, ve kterých došlo k poklesu produkce oproti předchozímu roku. Podrobný rozbor těchto stavů následuje pod tabulkou.

Tab. 6 - Výroba jednotlivých druhů motorových vozidel v ČR

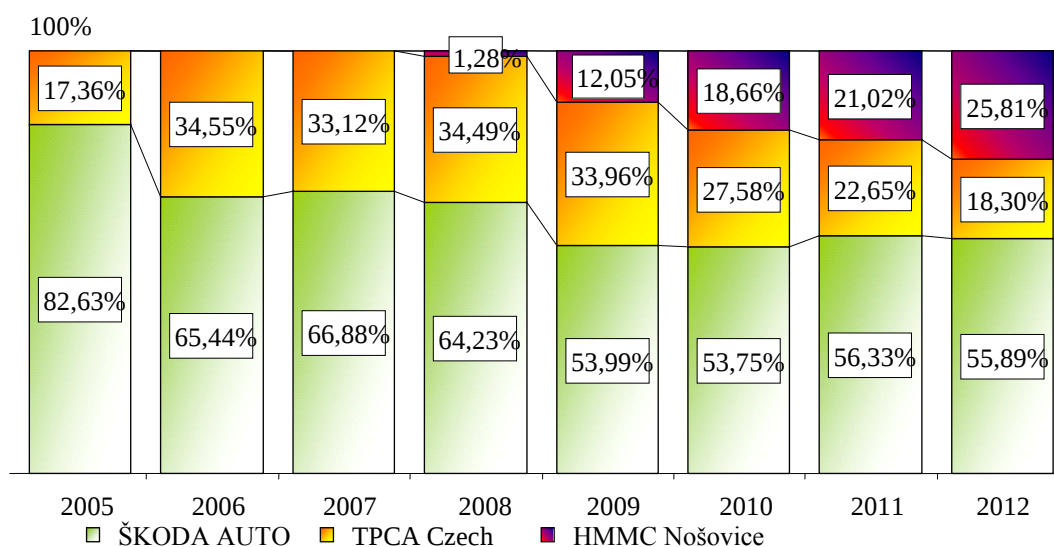
Roky	Celkový počet vozidel	Osobní automobily	Nákladní vozidla	Autobusy	Motocykly
2007	939 788	931 298	3 168	3 182	2 140
2008	948 128	940 334	2 737	3 496	1 412
2009	983 992	979 085	1 091	3 067	675
2010	1 077 166	1 072 263	1 410	2 711	733
2011	1 201 000	1 194 981	1 302	3 562	1 116
2012	1 181 257	1 174 267	1 454	3 217	2 319

Zdroj: Vlastní zpracování z údajů o výrobě vozidel (AutoSAP, 2013)

Vývoj výroby osobních automobilů naprosto kopíruje vývoj celkového vyráběného počtu vozidel, i zde byl po dlouhém období zaznamenán pokles produkce o 1,73 % až v roce 2012. Podíly firem na výrobě osobních automobilů jsou rozebrány v následující podkapitole 4.1.1. U nákladních automobilů a motocyklů je z tabulky znatelný pokles produkce především ve dvou krizových letech. V roce 2009 došlo dokonce k poklesu o více než 47 % u motocyklů a téměř 40 % u nákladních automobilů. Počet vyrobených nákladních automobilů v ČR se po propadu zpátky na předkrizovou úroveň nedostal. Naopak výroba motocyklů překonala krizi automobilového průmyslu a velmi úspěšně překonává i dluhovou krizi, neboť se jí v roce 2012 podařilo vykazat více než 100% nárůst. U autobusů nastal nečekaný propad až v roce 2010, kdy jiné výroby již vykazovaly oživení. Z tabulky je také patrný dopad dluhové krize, nicméně výroba autobusů za posledních 6 let kolísá stále kolem počtu 3 200 kusů a dá se proto říct, že je celkem stabilní.

4.1.2 Podíl firem na výrobě osobních automobilů

Jak je možné vidět v tabulce 6, finanční krize, která zasáhla automobilový průmysl především v roce 2009, nezpůsobila propad produkce osobních automobilů v ČR. Naopak došlo k nárůstu produkce o 4,1 %. Avšak tento výsledek je způsoben především produkcí firmy HMMC Nošovice, která zde zahájila výrobu teprve v roce 2008. Při plném využití tak o rok později převzala 12% podíl na výrobě osobních automobilů a zaplnila pokles výroby způsobený krizí ve ŠKODA Auto a TPCA Czech. Nástup na trh a postupné zvyšování produkčního podílu HMMC je zobrazen na obrázku 15. Je zde patrný i dopad současné dluhové krize, kdy se vlivem odlišného vývoje hospodaření jednotlivých firem v letech 2011 a 2012 znovu významně zvyšoval podíl na produkci osobních automobilů automobilce HMMC Nošovice, která zlepšila svou pozici o více než 7 %, naopak TPCA Czech zaznamenává od příchodu HMMC a v obou krizových obdobích neustálý pokles svého podílu na výrobě.



Obr. 15 - Podíly tuzemských výrobců na výrobě osobních automobilů v ČR

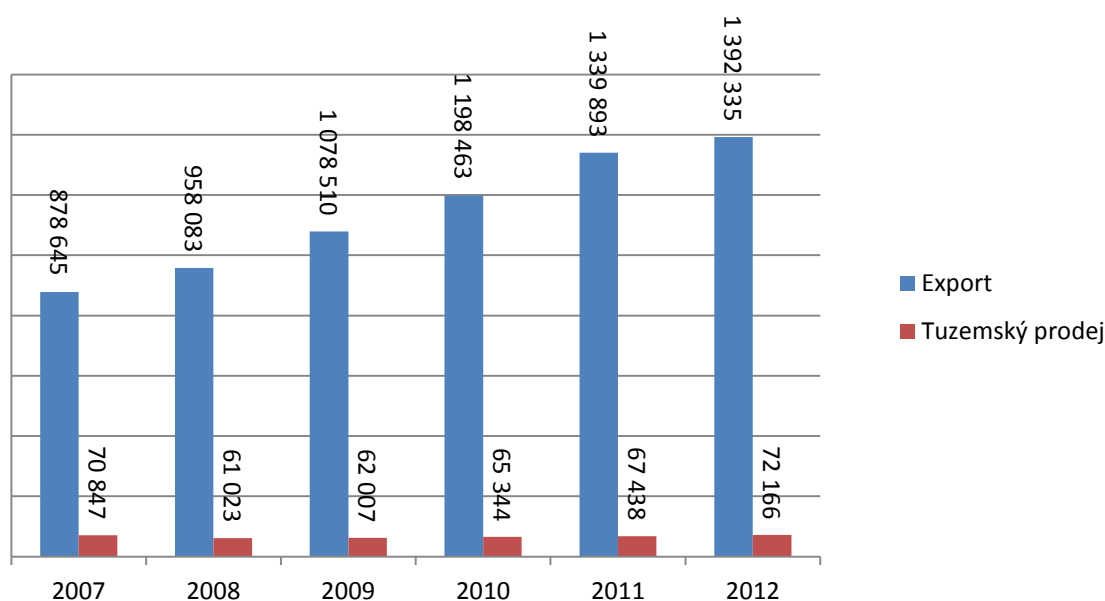
Zdroj: (Šípek, 2012)

4.2 Export a působení AutoSAP na zahraničních trzích

V českém automobilovém průmyslu se export podílí zhruba 80 % na veškerých vykázaných tržbách. S rostoucí produkcí se také zvyšuje export i jeho podíl. Dominantními trhy

jsou státy Evropské Unie. Absolutní hodnota vývozu do zemí EU od roku 2009 stále roste, tržby se v letech 2010 a 2011 meziročně zvyšovaly o více než 11 %, avšak stupňoval se podíl exportu i do mimoevropských zemí. Na těchto trzích vzrostly v roce 2011 tržby o více než 31 %. To také způsobuje pokles podílu EU. Ještě v roce 2009 byl podíl vývozu do EU téměř 89 %, v roce 2011 byl zaznamenán pokles podílu na necelých 83 %. Z těchto ukazatelů je patrné, že ačkoli rostly tržby na obou trzích, výroba aut se zvyšovala jen díky rozšířené poptávce na mimoevropských trzích. Rozšíření působnosti a využití rostoucí poptávky na mimoevropských trzích je při klesající poptávce na evropských trzích klíčové pro udržení celkového růstu firem AutoSAP (Šípek, 2012).

V následujícím obrázku 16 je zobrazen poměr celosvětového prodeje vozidel (bez ČR) a prodeje vozidel na domácím trhu. Počet exportovaných vozidel zahrnuje podle údajů vykázaných v AutoSAPu i prodej vozidel domácí značky vyrobený v zahraničních závodech. Celkové počty prodaných vozidel se proto neshodují s celkovým počtem vyrobených vozidel a jsou v každém případě vyšší (AutoSAP, 2013).



Obr. 16 - Rozdíl mezi celosvětovým a tuzemským prodejem v jednotlivých letech

Zdroj: Vlastní zpracování z údajů o výrobě vozidel (AutoSAP, 2013)

Důležitou součástí exportu firem AutoSAP je i celková přebytková zahraničně obchodní bilance. O jejich kladných dopadech na českou ekonomiku bylo již krátce pojednáno v podkapitole 3.4. Saldo firem AutoSAP je dlouhodobě kladné a jeho přebytky se neustále

zvyšují a to i přes rostoucí dovozy pro výrobní potřebu a zároveň dovozy investičního charakteru do firem AutoSAP. Tržby z vývozu i náklady na dovoz se v roce 2009 propadly zhruba o 90 miliard korun. Ale hodnota exportu již v roce 2011 dosáhla historického maxima 548 miliard Kč, tedy o 50 miliard víc než v roce 2007. Zatímco hodnota dovozů byla v roce 2011 stále o 30 miliard nižší než v roce 2007, něco přes 200 miliard Kč. A proto hodnota kladného přebytku stále roste, v porovnání s předkrizovým rokem 2007 vzrostla do roku 2011 o 80 miliard Kč (Šípek, 2012).

4.3 Zaměstnanost v rámci AutoSAP

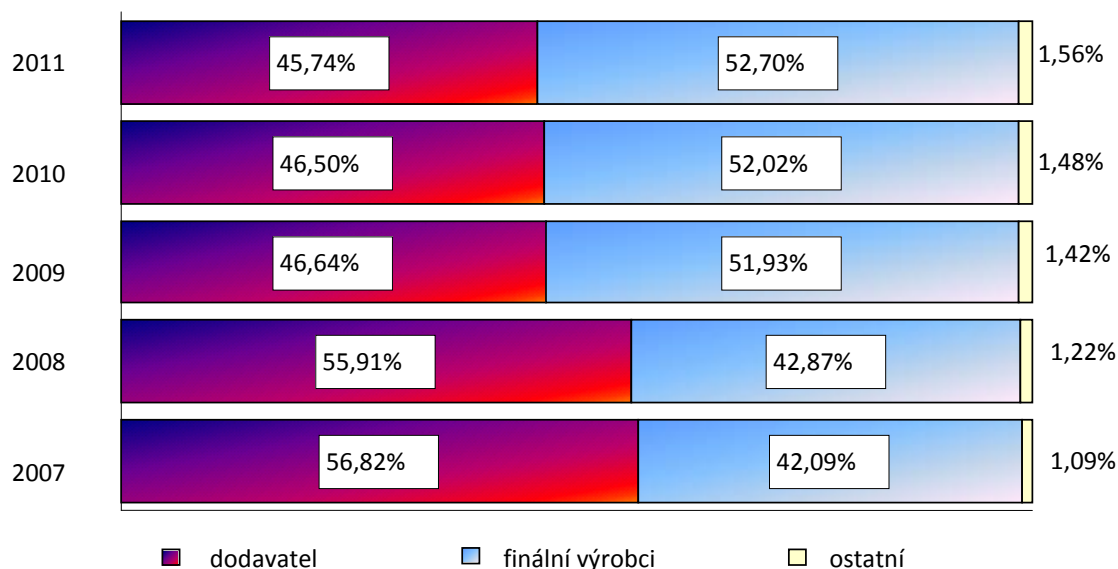
AutoSAP zaměstnává téměř 120 000 pracovníků. Z hlavních finálních producentů momentálně zaměstnává ŠKODA 23 933 zaměstnanců, TPCA 2 500 zaměstnanců a HMMC 3 500 zaměstnanců, zbylé 3/4 jsou zaměstnány především u dodavatelů (Kadicová, 2013).

V roce 2009 bylo kvůli krizi ve firmách AutoSAP propuštěno přes 10 000 zaměstnanců. Mezi lety 2008 a 2010 zaznamenalo Sdružení pokles pracovníků o 10,3 %. V roce 2011 vykázaly firmy nárůst zaměstnanosti o 5,1 % oproti předchozímu roku. A v loňském roce se do automobilového průmyslu dále přijímalo, dá se tedy předpokládat, že se počet zaměstnanců stabilizoval na předkrizovou úroveň (Šípek, 2012). Ovšem pokud bude automobilový průmysl dále vykazovat pokles prodejů automobilů, může v roce 2013 ztratit zaměstnání až 6 000 zaměstnanců (Kadicová 2013).

Mzdový průměr ve firmách AutoSAP je dlouhodobě vyšší než průměrná mzda v České republice. Za posledních deset let vždy o více než 12 %. Například i v roce 2009 byla průměrná mzda v ČR 23 344 Kč a průměrná mzda ve firmách AutoSAP 26 276 Kč. Je samozřejmě nutné brát v potaz, že do průměru jsou zahrnuti všichni zaměstnanci firem, tedy včetně řídicích pozic. Průměrné mzdy pouze u dělnických profesí se od roku 2002 pohybovaly vždy kolem 99 %, tedy lehce pod průměrnou mzdou v ČR, ve zmiňovaném roce 2009 poklesly na necelých 95 %, tedy na hodnotu 22 165 Kč. V roce 2011 poprvé průměrná mzda v dělnických profesích lehce přesáhla průměr ČR. Nejvyššího celkového mzdového průměru dosahují kraje Středočeský, Plzeňský a Zlínský (Šípek, 2012).

4.4 Dodavatelský sektor automobilového průmyslu

Dodavatelé dílů, skupin a příslušenství pro finální výrobce tvoří významný podíl produkce českého automobilového průmyslu. Což je patrné i z obrázku 17.



Obr. 17 - Podíl dodavatelského sektoru na produkci českého automobilového průmyslu

Zdroj: (Šípek, 2012)

V roce 2009 došlo ke ztrátě podílu ve výši přes 9 %, mohl za to výrazný propad objemu produkce, kdy se tržby dodavatelů snížily o téměř 100 miliard korun oproti roku 2008. Zatímco finální výrobci udrželi růstovou tendenci tržeb. Jak je vidět z grafu 15, propad podílu na produkci byl pro dodavatele trvalý. Tržby sice od krizového roku opět rostly, ale v roce 2011 byly stále o 8,3 % nižší než v roce 2008. I přesto je 46% podíl dodavatelského sektoru zásadní a tvoří se zde téměř polovina veškeré vykázané produkce a tržeb automobilového průmyslu (Šípek, 2012).

Dodavatelský sektor je naprosto nepostradatelný v podílu na zaměstnanosti v rámci firem AutoSAP. Práci zde nachází přes 65 % všech zaměstnanců. Pro srovnání v roce 2010 to bylo přesně 69 317 osob, zatímco u finálních výrobců vozidel to bylo 32 995 osob a u ostatních členů pouze 3 046 osob. Tato zaměstnanost vyplývá také z velkého počtu firem sdruženého v rámci AutoSAP, jejich účast přesahuje 70 % veškerých členů (Šípek, 2012).

4.5 Vybrané firmy českého automobilového průmyslu

Práce se bude krátce zabývat konkrétními firmami, které produkují v České republice. Nejprve je vybráno několik málo dodavatelů a následně budou rozebráni finální výrobci.

4.5.1 Nejvýznamnější dodavatelé automobilového průmyslu

Mezi přední světové dodavatele dílů, skupin a příslušenství bezpochyby patří Continental, Bosch a Denso. Vzhledem k tomu, bude v této podkapitole krátce analyzováno hospodaření jejich dceřiných společností působících na území ČR.

DMCZ - Denso Manufacturing Czech s.r.o.

Jednou z největších zahraničních investic do českého automobilového průmyslu bylo vybudování firmy DMCZ japonskou společností Denso Corporation. Stavba závodu na výrobu klimatizačních jednotek do automobilů byla dokončena v Liberci v roce 2003. V ČR dodává své výrobky do ŠKODY a TPCA. Předními evropskými odběrateli jsou například VW, BMW nebo Audi (Denso, 2013).

Hospodaření společnosti je po japonském vzoru vykazováno za fiskální rok probíhající od 1.4. - 31.3. Celosvětový pokles výroby měl tak dopad na výši prodejů i zisk již v roce 2008. DMCZ zaznamenala ztrátu téměř 260 milionů Kč. V následujících dvou letech propustila více než 300 zaměstnanců, zlepšila svou ziskovost a zároveň i investovala do nového výrobního procesu. Fiskální rok 2011 byl pro DMCZ úspěšný, zaměstnanost znovu lehce vzrostla, hospodářský výsledek se vlivem stále pokračujících investic držel na stejné úrovni jako v předchozím roce, nicméně obrát z prodejů dosáhl rekordní hodnoty 8,25 miliard Kč, oproti 6,8 miliardám Kč v roce 2010 (Denso, 2013).

Continental

Společnost Continental Automotive Czech Republic s.r.o. byla založena v Jičíně. Nyní v České republice působí ve 4 přidružených závodech. Najdeme je v Jičíně, Trutnově, Brandýse nad Labem a Adršpachu. Dále v ČR působí také Continental Automotive Systems Czech Republic s.r.o. ve Frenštátu pod Radhoštěm a Continental Barum s.r.o. v Otro-

kovicích. Dohromady český Continental zaměstnává téměř 13 000 zaměstnanců a patří pod německou společnost Continental Corporation, která nyní působí ve 36 zemích světa. Své závody má například i v USA, Číně nebo Mexiku (Continental, 2013).

V roce 2010 Continental Systems a Barum vykázali zisky každý ve výši kolem 1,5 miliardy Kč. A dál stále rostou (Continental, 2013). Naopak jičínský závod se kvůli krizi potýkal ještě v roce 2010 se ztrátou ve výši 51 milionů Kč. Nicméně v následujícím roce již firma vytvořila zisk 1,1 miliardy Kč a to díky oživení poptávky po automobilových součástkách na evropském a čínském trhu. Asi 98 % produkce jičínského Continentalu totiž směřuje na export (Anon., 2012).

Bosch

Německý koncern Bosch Group, který je světovým dodavatelem v oblasti technologií a služeb, zahájil v České republice činnost závodu v roce 1992. V ČR zaměstnává 7 700 pracovníků. V současnosti zde má 9 poboček, z nichž jsou pro automobilový průmysl klíčové závody BOSCH DIESEL s.r.o. v Jihlavě a Robert Bosch, spol. s r.o. v Českých Budějovicích. Ostatní závody se automobilovou technikou nezabývají (Bosch, 2013).

V roce 2009 vykázaly české závody Bosch 26,6% pokles tržeb. Bosch Diesel se podílí na tržbách zhruba dvěma třetinami, přitom právě jeho zasáhla krize nejvíce. Zaznamenal 40% propad poptávky po dieselových systémech. Na vině byla především tendence trhu vyrábět a prodávat spíše malá auta, do nichž se naftové motory nemontují. Nicméně i závod Robert Bosch s výrobou benzinových systémů musel přijímat krizová opatření. V obou závodech byl zkrácen pracovní týden na 4 dny a 12 hodinové pracovní směny na 8 hodin. Zároveň se snížil počet zaměstnanců v celém koncernu Bosch v ČR o 13 % na 7 200 pracovníků. (Strobel, 2010). V roce 2011 klesl stav zaměstnanců z 8 000 na současných 7 700. Důvodem tohoto propouštění byl ale následný nábor agenturních zaměstnanců, který je mimochodem v současné době velmi populární i v mnoha jiných firmách. Jinak byl zaznamenán dvouciferný růst koncernu Bosch v ČR. Následující vývoj hlavně divize automobilové techniky závisí na stagnaci či růstu automobilové výroby v Evropě (Hašková, 2012).

4.5.2 Finální výrobci automobilů v ČR

Tato podkapitola je věnovaná výrobcům osobních automobilů v České republice. U každého z nich bude krátce pojednáno o jeho působení na českém trhu, výrobě, exportu a zaměstnanosti. Pozornost bude samozřejmě zaměřena na dvě krizová období 2009 a 2012.

ŠKODA AUTO a.s.

Automobilka byla založena v Mladé Boleslavi již v roce 1895 jako závod na výrobu jízdních kol zvaný Laurin & Klement. První automobil byl v továrně vyroben v roce 1905. Výroba automobilů zde patří mezi nejstarší na světě. V roce 1925 došlo ke sloučení společnosti se Škodovými závody v Plzni a v roce 1991 byla firma integrována do koncernu Volkswagen. Vozy značky ŠKODA se vyrábí v 7 závodech. V České republice je to v Mladé Boleslavi, v Kvasinách a ve Vrchlabí. V zahraničí jsou automobily vyráběny v Indii, Číně, na Slovensku a v Rusku (Škoda, 2013).

Zisk po zdanění se společnosti v roce 2009 propadl téměř o 70 %, bylo vyrobeno o 83 000 automobilů méně a práci ztratilo něco málo přes 500 zaměstnanců. Do roku 2011 se čistý zisk více než zčtyřnásobil, výroba vzrostla o téměř 30 %, ovšem zaměstnanost zůstala na stejné úrovni a v loňském roce dokonce mírně poklesla (Škoda, 2013).

Společnost ŠKODA dokázala nepříznivou ekonomickou situaci přestát velmi dobře. Dá se říct, že především probíhající dluhová krize je jí více méně netýká. Podíl na tom má její orientace nejen na evropské trhy, ale i dlouhodobé zaměření na budování své pozice v Asii. V roce 2012 patřilo Číně první místo v počtu prodaných aut za celý závod ŠKODA. Jak je možné vidět v tabulce 7, země které hlásí největší propady poptávky po automobilech, nemají dominantní postavení v exportech ŠKODY Auto. Na většině exportních trhů došlo k nárůstu prodejů oproti předchozímu roku a je tedy zřejmé, že automobilce v následujícím období žádná omezování výroby nehrozí. Trhy, na kterých došlo k poklesu prodejů, jsou označeny červeně. Ještě je z tabulky zajímavý výrazný nárůst prodejů v Rusku. Plnohodnotná výroba značky ŠKODA se v ruském závodě rozeběhla teprve v roce 2010 a je vidět, že svou pozici na trhu si upevňuje rychlým tempem (Škoda, 2013).

Tab. 7 - Prodeje automobilů ŠKODY Auto na vybraných trzích

Trh	Počet prodaných aut v roce 2012	Změna prodeje oproti roku 2011 (v %)
Čína	230 000	+4,5
Německo	147 197	+3,2
Rusko	99 062	+33,7
Česká republika	53 778	+1,4
Velká Británie	53 602	+19,0
Indie	34 678	+12,8
Polsko	32 225	+0,3
Francie	22 465	+6,0
Rakousko	21 698	+6,6
Švýcarsko	17 830	+9,4
Belgie	17 530	-7,2
Nizozemí	15 559	-24,7
Slovensko	15 337	+11,8
Španělsko	13 982	-12,3
Ukrajina	13 948	+31,6

Zdroj: (Kadicová, 2013)

TPCA - Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.

Továrna v České republice vznikla spojením dvou zahraničních automobilek Toyota Motor a PSA Peugeot Citroën. Její výstavba začala v Kolíně v roce 2002. V roce 2005 byla zahájena výroba s malými modely Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1. Do roku 2009 dosáhla produkce automobilů počtu necelých 332 500 kusů. Od roku 2010 ovšem výroba prudce klesá. V roce 2012 bylo vyrobeno pouze 215 000 vozidel, což znamená 35% propad produkce za poslední tři roky (Korbel, 2013). Tento pokles je znázorněn i na grafu 14 v podkapitole 4.1.2.

Automobilka tvoří 99 % své produkce na vývoz, její velkou nevýhodou v současnosti je, že klíčové trhy tvoří 5 evropských států, do kterých se vyváží 57 % automobilů. Dvěma státy jsou Francie a Itálie, kde byla v loňském roce krize poptávky po automobilech velmi hluboká (Kiml, 2012). Prodeje vozů na hlavních trzích a v České republice shrnuje následující tabulka 8, ve které jsou uvedeny počty prodaných automobilů v jednotlivých zemích. Údaje jsou za 11 měsíců, celoroční nejsou ještě známy. Procentuální změna je oproti celému

roku 2011, je proto možné, že uvedený pokles výroby by mohl být ve finále nepatrně nižší. Tabulka proto poskytuje spíše orientační přehled propadů na jednotlivých trzích.

Tab. 8 - Prodeje automobilů TPCA na vybraných trzích

Trh	Počet prodaných aut v roce 2012 (do listopadu)	Změna prodeje oproti roku 2011 (v %)
Velká Británie	46 251	+0,5
Francie	31 665	-37,5
Nizozemí	23 212	-50,7
Itálie	22 046	-33,0
Německo	21 257	-19,7
Česká republika	1 180	+29,8
Ostatní	61 384	-9,3

Zdroj: vlastní zpracování z údajů TPCA v číslech (TPCA, 2012)

Z tabulky je patrný obrovský propad v Jižní Evropě, přitom Francie v předchozích třech letech byla zdaleka největším exportním trhem. Naopak Velká Británie se pro TPCA stala nejdůležitějším trhem poprvé v historii. Kvůli krizi expandoval kolínský závod na nová odbytiště mimo EU. Tři druhy minivozů se nově prodávají také například v Rusku, na Ukrajině, v jižní Africe, Izraeli nebo v Indonésii (Korbel, 2013).

Zřejmě i díky novým odbytům se zastavilo snižování počtu zaměstnanců v kolínské TPCA. Během roku 2012, kdy muselo dojít k nutným opatřením v organizaci výroby, bylo propuštěno přes 500 zaměstnanců. Současný stav je bezmála 2 500 pracovníků, přičemž před krizovými obdobími v roce 2008 bylo ve firmě zaměstnáno necelých 3 500 osob (Kimpl, 2012).

HMMC - HYUNDAI Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Závod HMMC jihokorejské automobilky Hyundai a přidružené automobilky Kia, začal svou činnost v Nošovicích na konci roku 2008 s modelem Hyundai i30. Teprve v roce 2009 se výroba rozjížděla na plno. Během roku byla spuštěna produkce dalších dvou modelů a byl zahájen dvousměnný provoz. Tento vstup závodu do českého automobilového průmyslu měl příznivý vliv na celkové výsledky v daném roce, jak již bylo popsáno výše. V následujícím roce byl v HMMC zaznamenán 70% nárůst výroby. V roce 2011 bylo při-

jato téměř tisíc nových pracovníků a zaregistrován další nárůst výroby o 25 %. Loňský rok znamenal pro automobilku další nárůst o 21 %. Export představuje 97 % veškeré produkce a mezi nejvýznamnější trhy patří Německo, Rusko, Velká Británie, Itálie, Španělsko, Francie, Rakousko, Česká republika, Turecko a Polsko. Nově HMMC expandovala také do Austrálie a Jihoafrické republiky. Počet zaměstnanců se ustálil na tři a půl tisících a v současnosti není v plánu žádné další rozšiřování ani zužování provozu (Hyundai, 2013).

4.6 Porovnání finančních ukazatelů vybraných firem

Tato část práce se bude u firem rozebraných v podkapitole 4.5 krátce zabývat jejich konkurenceschopností a vybranými finančními ukazateli. Rozbor firem vychází z údajů uvedených ve výkazech zisků a ztrát za účetní období 2008 - 2011. Přehled o hospodaření podniku podávají také základní poměrové ukazatele. Jsou zde uvedeny ukazatele rentability tržeb, zadluženosti a běžné likvidity.

- Rentabilita tržeb podává přehled o výnosnosti podniku. Ukazuje procentuální podíl čistého zisku k celkovým tržbám.
- Zadluženost podniku poskytuje obraz o tom, do jaké míry využívá podnik cizí kapitál k financování svých aktiv. Jde o krátkodobé i dlouhodobé úvěry, půjčky a další dluhy. Výsledek představuje procentuální podíl cizích zdrojů na celkových aktivech společnosti.
- Běžná likvidita vypovídá o solventnosti podniku a měří schopnost firmy uspokojit všechny své krátkodobé závazky. Vypočítá se podílem oběžných aktiv na krátkodobých závazcích (Synek, 2002).

Pro účely této analýzy poslouží dvě tabulky, ve kterých jsou zobrazeny důležité hodnoty potřebné pro výpočet ukazatelů. Čísla jsou zaokrouhlená na miliony Kč a záporná čísla jsou zvýrazněna červeně. Dále jsou červeně označeny hodnoty zadluženosti vyšší než 60 %. Tabulka 9 zahrnuje již rozebírané firmy dodavatelského sektoru, tabulka 10 následně porovnává finální výrobce automobilů.

Tab. 9 - Základní ukazatelé firem dodavatelského sektoru za roky 2008 - 2011

Ukazatelé	DMCZ				Continental Automotive				Bosch Diesel			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
EBIT	-183	186	-40	169	586	635	154	1 171	1 859	111	674	388
Čistý zisk	-266	264	77	96	772	512	-51	1 088	1 249	150	699	205
Tržby	6 273	6 608	6 803	8 350	7 965	7 171	30 565	37 164	19 730	12 755	17 128	17 237
Cizí zdroje	3 193	3 037	3 296	3 768	1 190	1 221	27 558	31 984	7 417	6 672	6 700	7 591
Celková aktiva	4 000	3 829	3 933	4 268	8 652	8 074	33 764	39 357	15 969	13 022	12 523	12 827
Oběžný majetek	1 367	1 278	1 538	1 837	7 608	7 192	7 519	12 967	5 186	4 052	4 112	4 286
Krátkodobé závazky	1 272	1 682	1 229	1 788	887	1 028	23 797	28 119	6 116	5 619	5 709	6 775
Rentabilita tržeb (v %)	-4,24	4,00	1,13	1,15	9,69	7,14	-0,17	2,93	6,33	1,18	4,08	1,19
Zadluženost (v %)	79,83	79,32	83,80	88,28	13,75	15,12	81,62	81,27	46,45	51,24	53,50	59,18
Běžná likvidita	1,07	0,76	1,25	1,03	8,58	7,00	0,32	0,46	0,85	0,72	0,72	0,63

Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv společností (Justice, 2013)

Tab. 10 - Základní ukazatelé finálních výrobců automobilového průmyslu za roky 2008 - 2011

Ukazatelé	ŠKODA Auto				TPCA				HMMC			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
EBIT	13 620	5 924	11 316	18 257	1 684	1 566	1 388	398	-1 512	-1 041	1 317	4 170
Čistý zisk	10 818	3 462	8 839	16 075	1 455	1 318	1 135	573	-2 576	-1 490	2 043	2 914
Tržby	200 182	187 858	219 454	252 562	49 107	51 827	44 721	39 672	3 116	29 869	52 437	72 809
Cizí zdroje	50 848	50 196	60 964	72 346	18 758	15 138	9 371	8 564	15 071	19 136	21 268	27 828
Celková aktiva	122 456	118 376	135 736	153 557	23 823	21 521	16 431	15 658	24 465	28 687	32 856	42 367
Oběžný majetek	62 439	59 293	76 872	88 871	11 571	10 631	6 730	6 812	6 203	8 178	13 535	21 839
Krátkodobé závazky	37 155	36 661	45 484	50 999	13 034	11 217	6 631	7 491	5 360	5 602	4 433	8 736
Rentabilita tržeb (v %)	5,40	1,84	4,03	6,36	2,96	2,54	2,54	1,44	-82,67	-4,99	3,90	4,00
Zadluženost (v %)	41,52	42,40	44,91	47,11	78,74	70,34	57,03	54,69	61,60	66,71	64,73	65,68
Běžná likvidita	1,68	1,62	1,69	1,74	0,89	0,95	1,01	0,91	1,16	1,46	3,05	2,50

Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv společností (Justice, 2013)

První řádek zahrnuje provozní výsledek hospodaření tzv. EBIT. Jeho hodnota vyjadřuje na kolik byla běžná činnost firem výdělečná. Z tabulek je vidět, že ve většině případů se firmy udržely v zisku. V případě firmy HMMC jsou výsledky pochopitelné vzhledem k tomu, že se svou činností na území ČR teprve začínala.

Rentabilita tržeb vykazuje u všech společností nízké hodnoty. Pokud každá utržená koruna přináší pouze 2 - 3 % zisku, jak je tomu ve většině případů, není ještě výnosnost podniku optimální. Z vývojového hlediska mají od roku 2009 rostoucí trend rentability tržeb pouze firmy ŠKODA a HMMC. V případě HMMC si lze všimnout velmi kritického výsledku v roce 2008, který říká, že jedna koruna tržeb nevygenerovala zisk, ale naopak ztrátu ve výši 83 haléřů. Jak již bylo zmíněno, výsledky za roky 2008 a 2009 jsou ovšem ovlivněny zahájením činnosti firmy.

Pokud je zadluženost příliš vysoká, může způsobit finanční problémy. Hodnota by neměla být vyšší než 60 % (Lukášová, 2009). Kritické výsledky jsou patrné u firem DMCZ a Continental Automotive. Výsledky analýzy ve společnosti Continental Automotive jsou celkově zajímavé. Firma v letech 2008 a 2009 vykazuje optimální rentabilitu tržeb, nízkou zadluženost a nadprůměrnou běžnou likviditu. Situace za roky 2010 a 2011 je ovšem naprosto odlišná a nevykazuje známky zdravého podniku. Jednou z příčin tohoto stavu může být převzetí krachujícího, do té doby samostatného závodu v Brandýse nad Labem na konci roku 2010. Nicméně záporný výsledek hospodaření z roku 2010 je z velké části způsobený krizí a sníženou poptávkou po produkci závodů Continental Automotive.

Poslední je uvedená běžná likvidita. Zdravý podnik by měl být schopný oběžnými aktivy pokrýt své krátkodobé závazky alespoň 1,5 krát (Lukášová, 2009). Z tabulek je možné vidět, že pouze firma ŠKODA udržuje stabilní hodnotu lehce nad minimem i v krizovém období. Dále pouze HMMC má likviditu nad minimem. Nejhorší situace je ve firmách Bosch Diesel a Continental Automotive (za roky 2010 a 2011), kde je možné vidět, že v případě potřeby by společnosti nebyly schopné pokrýt své závazky více než 0,72 krát.

Z pohledu konkurenceschopnosti nelze firmy dodavatelského sektoru porovnávat, neboť každá z nich se zabývá výrobou odlišných součástek do různých částí automobilů. Nicméně-

ně vzhledem k výsledkům poměrových ukazatelů za zkoumaná čtyři období si nejlépe stojí Bosch Diesel. Konkurenceschopnost finálních výrobců je irelevantní z důvodu dominantního postavení firmy ŠKODA Auto na trhu, jejíž výsledky jsou víceméně stabilní a optimální u všech ukazatelů. V případě konkurentů TPCA a HMMC je z výsledků ukazatelů a vykazovaných hodnot patrný rozvoj firmy HMMC a útlum činnosti TPCA.

4.7 Výhledy AutoSAP do budoucna

V roce 2013 se dá očekávat spíše stagnace automobilového průmyslu než jeho růst. Jak uvedl prezident AutoSAP Martin Jahn (AutoSAP, 2013, str. 2):

„Vzhledem k tomu, že evropský trh osobních automobilů i nákladních vozidel poklesl v roce 2012 o více než 7 % a výhledy pro rok 2013 nejsou příliš optimistické, je logické, že letošní čísla o výrobě vozidel v ČR budou do jisté míry ovlivněna vývojem prodejů, především na trzích jednotlivých evropských zemí. Celková hospodářská situace v Evropě má samozřejmě dopad i na další průmyslové obory, takže předpokládám, že domácí automobilový průmysl se bude i nadále podílet zhruba 20 % na průmyslové produkci i exportu ČR”.

Nicméně AutoSAP spoléhá na svou konkurenceschopnost a spolupráci firem v rámci Sdružení. Za první dva měsíce roku ovšem prodané nové vozy v ČR vykazují pokles u domácích výrobců o 2 102 automobilů, konkrétně u značky Škoda o necelých 23 %. Na českém trhu se v letošním roce začínají prosazovat značky Fiat, Seat a Citroën, jejichž prodeje na počátku roku zaznamenaly růst u Fiatu a Seatu téměř 40 % a u Citroënu 30 %. Tato sílící zahraniční konkurence bude mít jistě negativní dopad na prodeje automobilů v ČR od domácích finálních výrobců. Nicméně pro AutoSAP stále zůstávají klíčové především zahraniční trhy a to pro rok 2013 především vývoj na trzích mimo Evropu (AutoSAP, 2013).

Závěr

Ještě dlouhá léta bude světová ekonomika pociťovat důsledky Velké finanční krize. Podle Maxtona to byl jen začátek, který ukázal, že ekonomika bude muset čelit mnohem větším problémům. Jak Maxton uvádí (2012, str. 26):

„Zatímco v roce 2007 finanční krize připomínala zemětřesení, byl to pouze slabý odvar toho, co bude následovat, pakliže se Západ svým finančním problémům nepostaví. To co se v roce 2007 stalo, nebyla náprava, ale trhлина do finančního systému západního světa, jako když se začne kývat jedna noha stolu.“

V posledních třiceti letech se prosazovala především ekonomika růstu spotřeby. Aby byly neustálé nárůsty možné, museli mít spotřebitelé peníze na utrácení a musela se zároveň snižovat cena produkce. Tyto nárůsty vedly k existenci nesplacených dluhů, spotřebitelských dluhů, dluhů bank a vlád. Do budoucna je jediným řešením snížit závislost na spotřebě, především na spotřebě západního světa. Je potřeba, aby opět úspory začaly převažovat nad spotřebou, je potřeba změnit způsob myšlení. Ovšem snížení spotřeby uvrhne svět do ekonomického úpadku, zvýší se ceny produktů a zvýší se daně. Společnosti zaznamenají pokles poptávky, především po spotřebním zboží. Ani vlády ani domácnosti si nebudou moci již tolik půjčovat a budou muset méně utrácet a více šetřit. Vlády musí své rozpočty vrátit do rovnováhy, škrty ve výdajích a navýšení daní budou dlouhodobé a výrazně sníží ekonomickou aktivitu států. Ovšem je to jediná možnost, jak se vyhnout úplnému ekonomickému kolapsu. (Maxton, 2012).

Světová krize v automobilovém průmyslu probíhala v letech 2008 a 2009. Během tohoto období muselo 350 dodavatelů automobilového průmyslu vyhlásit platební neschopnost a došlo ke ztrátám příjmů ve výši 200 miliard eur. Přesto se průmysl díky přísným opatřením dokázal dostat do opětovného růstu neuvěřitelnou rychlostí (Anon., 2010). Rok 2011 byl pro automobilky opět velmi úspěšný, avšak v loňském roce se musely potýkat s dalším poklesem poptávky v důsledku nasycenosti trhu. Do budoucna záleží tedy na společnostech, jak se přizpůsobí přáním zákazníka, cenovým a konkurenčním tlakům. V Evropě musí společnosti zároveň zajistit svou stabilitu v případě kolapsu eurozóny (Anon., 2012).

Česká republika překonala krizi automobilového průmyslu relativně dobře. Hromadně za celé Sdružení automobilového průmyslu zaznamenávala i v těžkých časech nárůst produkce. Šrotovné zde zavedené nebylo, ale vzhledem k většinové orientaci na export přispělo české produkci automobilů zavedení šrotovného v řadě zemí EU, především pak v Německu a na Slovensku (Holý, 2009).

Jak je vidět, budoucnost světa je nejistá. Občané, instituce ani vlády to zde nebudou mít lehké. Někteří se ovšem mohou poučit a doufejme, že i poučí z příčin a dopadů Velké finanční krize, jež byly v této práci rozebrány. Hlavním přínosem této analýzy je pro obyčejného spotřebitele možnost nahlédnout na špatnou hospodářskou situaci z pohledu krachujících bankovních institucí a automobilových firem a také z pohledu státu. Následně z toho může lépe vyvodit důsledky, které se ho přímo dotýkají a to ať již kladné tak i záporné. Firmám a vládám poskytla práce především přehled o negativních dopadech krize na hospodářskou, především finanční situaci a nastínila možnosti jejich řešení. Zejména by měl ale rozbor krizové situace být varováním před nastartováním další nekontrolované expanze vedoucí ke krizi. Ať se jedná o bankovní, vládní či automobilový sektor, není v současné době, při současném stavu křehké a někde stále recesní ekonomiky zemí možné přestát takový další obrovský kolaps. Proto lze jen doufat, že Velká finanční krize byla pro mnohé ponaučením alespoň pro následujících několik desetiletí.

Cíl této práce, kterým byla analýza Velké finanční krize 2008 a její dopady na automobilový průmysl, ukázal, co všechno může způsobit poskytování špatných úvěrů a jejich obchodování po celém světě. Požadavky analýzy finanční krize byly splněny a jejich výsledkem je přesný obraz a průběh krize, její následky pro bankovní sektor a dopady na ekonomiku států. Taktéž byl uvedený obraz hospodaření v automobilovém průmyslu, vliv krize a její následky pro automobilové společnosti. Zároveň je práce díky této analýze schopná nastínit výhledy a předpokládané situace v jednotlivých zemích a společnostech. Rozbor situace ve Sdružení automobilového průmyslu během krize a její dopady ve vybraných společnostech byly stanoveny jako dílčí cíl práce. I zde byly tyto předpoklady splněny, neboť práce přesně vymezuje hospodaření Sdružení v krizovém období, porovnává dopady v jednotlivých společnostech a ve výsledku je schopná nastínit vývoj společnosti AutoSAP.

Seznam literatury

Bibliografie

FOSTER, John B. and Fred MAGDOFF, 2009. *The Great Financial Crisis: Causes and Consequences*. 1st ed., New York: MONTHLY REVIEW PRESS, 2009. ISBN: 978-1-58367-185-6.

KOHOUT, P., 2010. *Finance po krizi: důsledky hospodářské recese a co bude dál*. 2. vyd., Praha: GRADA Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3583-2.

KRAFT, J., et al., 2011. *Východiska z krize: Cesty zmírnění negativních efektů hospodářské krize v ČR*. 1. vyd., Liberec: Technická univerzita v Liberci. 2011. ISBN 978-80-7372-787-1.

MACHÁČEK, J., 2009. *Mistři světa amoleta: Průvodce globální krizí a českou politickou krajinou*. 1. vyd., Praha: RESPEKT Publishing, 2009. ISBN 978-80-87331-02-6.

MAXTON, G., 2012. *The End of Progress. How Modern Economics Has Failed Us*. 1. vyd., Praha: WOLTERS KLUWER ČR, 2012. ISBN 978-80-7357-852-7.

SMRČKA, L., 2013. *Ovládnutí a převzetí firem*. 1. vyd., Praha: C. H. Beck, 2013. ISBN 978-80-7400-442-1.

SYNEK, M., et al., 2002. *Podniková ekonomika*. 3. přeprac. dopl. vyd., Praha: C. H. Beck, 2002. ISBN 80-7179-736-7.

Interní dokumenty

KIML, R., 2012. *Nové výrazy v automobilovém průmyslu*. In: 9. ročník konference "Očekávaný vývoj odvětví automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě". Brno, 24. října 2012

LINHART, J., 2012. *Průzkum KPMG Global Automotive Executive Survey 2012*. In: 9. ročník konference "Očekávaný vývoj odvětví automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě". Brno, 24. října 2012

ŠÍPEK, A., 2012. *Automobilový průmysl v České republice. Základní přehled a aktuální vývoj*. In: 9. ročník konference "Očekávaný vývoj odvětví automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě". Brno, 24. října 2012

Elektronické dokumenty

BRYCHTA, J., 2008. *Freddie Mac a Fannie Mae noční můrou obchodníků* [online]. Portál Finance.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/180097-freddie-mac-a-fannie-mae-nocni-murou-obchodniku/>

BUREŠ, R., 2010. *General Motors splatily dluh americké vládě o pět let dřív* [online]. Portál Deník Referendum Svět.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.denikreferendum.cz/clanek/3096-general-motors-splatily-dluh-americke-vlade-o-pet-let-driv>

BYDŽOVSKÁ, M., 2012. *Kořeny a průběh krize eurozóny* [online]. Portál Euroskop.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9026/sekce/koreny-a-prubeh-krize-eurozony/>

COUNTRYECONOMY, 2012. *National Debt 2011* [online]. Portál countryeconomy.com [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://countryeconomy.com/national-debt>

CVRČEK, M., 2008. *Ford se brání krizi. Prodá 20procentní podíl v Mazdě za 540 milionů dolarů* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-30460860-ford-se-brani-krizi-proda-20procentni-podil-v-mazde-za-540-milionu-dolaru>

DVOŘÁK, F., 2012. *Evropský autoprůmysl míří do záhuby* [online]. Portál auto.iDNES.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://auto.idnes.cz/problemy-autoprumsly-a-klesajici-prodeje-aut-fl1-/automoto.aspx?c=A120727_114836_automoto_fdv

DVOŘÁK, F., 2012. *Peugeot, Citroën a Opel přestaly vyjednávat o spolupráci* [online]. Portál auto.iDNES.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

http://auto.idnes.cz/psa-peugeot-citroen-a-opel-prestaly-vyjedavat-o-spolupraci-p4d-/automoto.aspx?c=A121114_061138_automoto_fdv

EUROEKONOM, 2008. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky* [online]. Portál Euroekonom.cz [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky2>

EUROEKONOM, 2011. *Počet prodaných nových rodinných domů v USA* [online]. Portál Euroekonom.cz [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/grafy-data.php?type=usa-prodanedomy-rok>

GLOBAL FINANCE, 2011. *Country Economic Reports and GDP Data* [online]. Portál gfmag.com [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.gfmag.com/gdp-data-country-reports.html#axzz2C8uFVdWx>

GOLA, P., 2009. *Jak změnila finanční krize ekonomiku zemí G20?* [online]. Portál FinExpert.cz: osobní finance [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://finexpert.e15.cz/jak-zmenila-financni-krize-ekonomiku-zemi-g20>

HAŠKOVÁ, J., 2012. *Bosch: Hospodářský výsledek chceme zlepšit inovativními produkty* [online]. Portál ČiaNews.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

<http://www.cianews.cz/rozhovory-cianews/hospodarsky-vysledek-chceme-zlepsit-inovativnimi-produkty/>

HAYES, N., 2013. *Emerging europe automotives insight - march 2013* [online]. London, United Kingdom, London: Business Monitor International [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1284848792?accountid=17116>

HLAVÁČ, P., 2009. *Největší průmyslový krach v dějinách USA: General Motors* [online]. Portál Peníze.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/investice/54068-nejvetsi-prumyslovy-krach-v-dejinach-usa-general-motors>

HOLANOVÁ, T., 2013. *Pád pokračuje. V EU se prodalo nejméně aut od roku 1990* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/nakupy/clanek.phtml?id=771805>

HOLÝ, T., 2009. *Šrotovné* [online]. Portál Novinky.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://tema.novinky.cz/srotovne>

KADICOVÁ, D., 2013. *Cars are not demanded, the czechs lose their jobs* [online]. Access Czech Republic Business Bulletin [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1268156939?accountid=17116>

KADICOVÁ, D., 2013. *The largest markets of skoda auto* [online]. Access Czech Republic Business Bulletin [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1283097674?accountid=17116>

KORBEL, P., 2013 *EKONOM: Auta z kolínské továrny TPCA zamířila na nové trhy* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://zpravy.ihned.cz/c1-59186570-ekonom-auta-z-kolinske-tovarny-tpca-zamirila-na-nove-trhy>

KRUGMAN, P., 2011. *The Path Not Taken* [online]. Portál The New York Times/The Opinion Pages [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: http://www.nytimes.com/2011/10/28/opinion/krugman-the-path-not-taken.html?adxnnl=1&adxnnlx=1345867588-vERqYCv9XcPz84VO3fd9hQ&_r=0

KUČERA, P., et al., 2009. *General Motors propustí 10 tisíc lidí, sníží i platy* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/business-ve-svete/clanek.phtml?id=629257>

KUČERA, P., et al., 2010. *Američané si vloni koupili nejméně aut za 27 let* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/business-ve-svete/clanek.phtml?id=657167>

LÁNÍK, O., 2008. *Prodej aut v USA se říjnu propadl na 17leté minimum*. [online]. Portál Auto.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/prodej-aut-v-usa-se-rijnu-propadl-17lete-minimum-prehled-dle-znacek-6270>

LÁVIČKA, M., 2008. *Washington Mutual zkrachovala, její aktiva kupuje JPMorgan Chase* [online]. Portál ATLANTIK.cz, finanční trhy, a.s. [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.atlantik.cz/zpravodajstvi/zprava/washington-mutual-zkrachovala-jeji-aktiva-kupuje-jpmorgan-chase.html>

LEGGETT, D., 2013. *UK: B-segment cars score in depressed european car market* [online]. Just - Auto Global News [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://search.proquest.com/docview/1289030545?accountid=17116>

LUKÁŠOVÁ, J., 2009. *Zdraví firmy si může podnikatel vyšetřit sám* [online]. Portál Podnikatel.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/zdrava-firmy-si-maa34e-podnikatel-vyaeta-it-sam/>

MACHÁČEK, J., 2013. *Co očekáváte v roce 2013 v evropské i globální ekonomice?* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://dialog.ihned.cz/machacek/c1-59049490-co-ocekavate-v-roce-2013-v-evropske-i-globalni-ekonomice>

MARKETWATCH, 2013. *Annual Financials for GM* [online]. Portál wardsauto.com [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.marketwatch.com/investing/stock/gm/financials>

MARX, K., 1890. *Kapitál, 1. díl* [online]. 4. vyd., internetová verze [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.marxists.org/cestina/marx-engels/1867/kapital/ch04.htm#S1>

MATEJKA, J., 2012. *Seat brzdí koncern Volkswagen v rozletu* [online]. Portál AutoRevue.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.autorevue.cz/seat-brzdi-koncern-volkswagen-v-rozletu>

MÁČALOVÁ, P., 2008. *Automobilka Ford je v další obří ztrátě. Čeká ji propouštění* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-30015720>

NOSEK, M., 2012. *PSA sází v krizi na spolupráci s General Motors* [online]. Portál E15.cz/Zprávy [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/psa-sazi-v-krizi-na-spolupraci-s-general-motors-925983>

NOVOTNÝ, R., 2009. *Šrotovné: Co je a co není vidět?* [online]. Portál Měsíc.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/srotovne-co-je-a-co-neni-videt/>

OBAMA, B., 2012. *Economic Report of the President* [online]. Portál U.S. Government printing office gpo.gov [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.gpo.gov/fdsys/granule/ERP-2012/ERP-2012/content-detail.html>

PAVLÍČEK, T., 2012. *Automobilka PSA v pololetí vykázala ztrátu 819 milionů eur* [online]. Portál Český rozhlas.cz/Zprávy [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/ekonomikavevrobe/_zprava/1090091

PECÁK, R., 2012. *Porsche bude brzy patřit VW.* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://auto.aktualne.centrum.cz/clanek.phtml?id=731008>

PECÁK, R., 2013. *Automobilovou krizi vyhráli výrobci luxusních značek* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/podnikani/clanek.phtml?id=768192>

RYBECKÝ, V., 2011. *Chrysler pomáhá Fiatu v evropské dluhové krizi* [online]. Portál AutoWeek.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.autoweek.cz/cs--aktuality-chrysler_pomaha_fiatu_v_evropske_dluhove_krizi-1597

SCHMIDT, M., 2011. *BMW Group posts record earnings for 2010* [online]. Stránky BMWGroup.com, PressClub Global [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <https://www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/pcgl/startpage.htm>

SCHNEIDER, O., 2012. *Je záchrana amerických automobilek Obamovým úspěchem?* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://dialog.ihned.cz/machacek/c1-54581440-je-zachrana-americkych-automobilek-obamovym-uspechem>

SKALICKÝ, J. a T. SVOBODOVÁ, T., 2012. *Motor české ekonomiky začíná zadržávat. Automobilový průmysl zpomaluje* [online]. Portál Český rozhlas.cz/Zprávy [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/zpravy/domaciekonomika/_zprava/motor-ceske-ekonomiky-zacina-zadrhavat-automobilovy-prumysl-zpomaluje--1100074

SOBLE, J., 2012. *Toyota překonala hubená léta a míří k rekordním prodejům* [online]. Portál Hospodářské noviny, Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://hn.ihned.cz/c1-57631630-toyota-prekonala-hubena-leta-a-miri-k-rekordnim-prodejum>

STANĚK, M., 2008. *Investiční banku Bear Stearns koupí JPMorgan* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-23355110-investicni-banku-bear-stearns-koupi-jpmorgan>

STROBEL, K., 2010. *Závody Bosch v Česku registrují mírné oživení, pro rok 2010 plánují růst obrátu* [online]. Portál Autofox.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.autofox.cz/index.php?idx=13674>

STUHLÍK, J., 2008. *Jatka dorazila do Evropy, čtyři banky zachraňuje stát* [online]. Portál Peníze.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/44347-jatka-dorazila-do-evropy-ctyri-banky-zachranuje-stat>

STUHLÍK, J., 2009. *Pád Merrill Lynch: Jak ikonu pohrbily hypotéky* [online]. Portál Peníze.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/investice/54077-pad-merrill-lynch-jak-ikonu-pohrbily-hypoteky>

ŠPAČKOVÁ, I., 2010. *Daimler se loni propadl do ztráty 2,6 miliardy eur* [online]. Portál iDNES.cz/Ekonomika [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

http://ekonomika.idnes.cz/daimler-se-loni-propadl-do-ztraty-2-6-miliardy-eur-fuv-/ekoakcie.aspx?c=A100218_112739_ekoakcie_spi

ŠPAČKOVÁ, I., 2012. *Toyota potvrdila, že vládne světovým automobilkám* [online]. Portál iDNES.cz/Ekonomika [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/toyota-potvrdila-ze-je-nejvetsi-automobilkou-sveta-fyz-/eko-zahranicni.aspx?c=A120803_084721_eko-zahranicni_spi

VALOVÁ, I., 2009. *Výkon ekonomiky a krize automobilového průmyslu* [online]. Portál Finance.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/214661-vykon-ekonomiky-a-krize-automobiloveho-prumyslu/>

VÍT, J., 2012. *Chrysler přinesl Fiatu zisk, Ford doplácí na evropskou krizi* [online]. Portál Týden.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.tyden.cz/rubriky/auta/aktuality/chrysler-prinesl-fiatu-zisk-ford-doplaci-na-evropskou-krizi_250675.html?showTab=nejctenejsi-3

WARDSAUTO, 2013. *U.S. Car and Truck Sales, 1931 - 2012*. [online]. Portál wardsauto.com [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://wardsauto.com/keydata/historical/UsaSa01summary>

ZEMÁNEK, J., 2008. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky* [online]. Ekonomický portál Euroekonom.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky>

Elektronické dokumenty s anonymním autorem

Anon., 2008. *Švýcarsko v krizi. Vláda dá bance UBS miliardy* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=619490>

Anon., 2008. *V USA zkrachovala další velká hypoteční banka IndyMac* [online]. Portál iDNES.cz/Ekonomika [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

http://ekonomika.idnes.cz/v-usa-zkrachovala-dalsi-velka-hypotecni-banka-indymac-pdk-/eko-zahranicni.aspx?c=A080712_161836_eko-zahranicni_abr

Anon., 2009. *Automobilce Hyundai se kvůli krizi propadl zisk o polovinu* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-36832820-automobilce-hyundai-se-kvuli-krizi-propadl-zisk-o-polovinu>

Anon., 2010. *GM vykázal pololetní ztrátu 4,3 miliardy dolarů. Letos by chtěl zisk* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-42297220-gm-vykazal-pololetni-ztratu-4-3-miliardy-dolaru-letos-by-chtel-zisk>

Anon., 2009. *Krise splnila očištnou funkci. Ford snížil náklady a vykázal překvapivý zisk* [online]. Zpravodajský server Lidových novin Lidovky.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/krize-splnila-ocistnou-funkci-ford-snizil-naklady-a-vykazal-prekvapivy-zisk-1wa-/firmy-trhy.asp?c=A091102_140058_firmy-trhy_abc

Anon., 2009. *Přehledně: Kde je zavedeno šrotovné* [online]. Portál Ihned.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-38204280-prehledne-kde-je-zavedeno-srotovne>

Anon., 2009. *Vláda USA zavádí v boji proti krizi šrotovné 4 500 dolarů* [online]. Zpravodajský server Lidových novin Lidovky.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/vlada-usa-zavadi-v-boji-proti-krizi-srotovne-4-500-dolaru-p1z-/firmy-trhy.asp?c=A090726_145614_firmy-trhy_tai

Anon., 2010. *Dodavatelé automobil. průmyslu: Po krizi rychlé obnovení růstu, nyní ale přichází náročné období* [online]. Portál RolandBerger.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.rolandberger.cz/press/press_archive/press_archive_2010/automotive_suppliers_en.html

Anon., 2010. *Francouzská automobilka PSA Peugeot Citroën se v pololetí vrátila k zisku* [online]. Portál Auto.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/francouzska-automobilka-psa-se-v-pololeti-vratila-k-zisku-22191>

Anon., 2011. *Britskou banku Northern Rock koupí Bransonova Virgin Money* [online]. Portál Finance.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

<http://www.finance.cz/zpravy/finance/333104-britskou-banku-northern-rock-koupi-bransonova-virgin-money/>

Anon., 2011. *Fiatu už patří 30 procent akcií Chrysleru. A chce víc* [online]. Portál Aktuálně.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://auto.aktualne.centrum.cz/novinky-a-recenze/clanek.phtml?id=697018>

Anon., 2011. *Francouzská automobilka Renault se loni vrátila k zisku, zaznamenala rekordní prodej* [online]. Portál Patria.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

<http://www.patria.cz/Zpravodajstvi/1771319/francouzska-automobilka-renault-se-loni-vratila-k-zisku-zaznamenala-rekordni-prodej.html?culture=sk-SK>

Anon., 2011. *Hubený rok 2010 - automobilky potrápil konec šrotovného* [online]. Portál Česká televize.cz/ČT24 [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

<http://www.ceskatelevize.cz:8001/ct24/ekonomika/111618-hubeny-rok-2010-automobilky-potrapil-konec-srotovneho/>

Anon., 2011. *Německo odhalilo účetní chybu a zjistilo, že je bohatší o 55 miliard eur* [online]. Portál Novinky.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

<http://www.novinky.cz/ekonomika/248833-nemecko-odhalilo-ucetni-chybu-a-zjistilo-ze-je-bohatsi-o-55-miliard-eur.html>

Anon., 2012. *Automobilky působící v Česku krizi zatím odolávají* [online]. Portál Česká televize.cz/ČT24 [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/187509-automobilky-pusobici-v-cesku-krizi-zatim-odolavaji/>

Anon., 2012. *Automobilový trh - zpomalení nebo krize?* [online]. Portál RolandBerger.cz, Strategy Consultants [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

http://www.rolandberger.cz/press/press_archive/press_archive_2012/automotive_market_slowdown_crisis/automotive_market_slowdown_crisis.html

Anon., 2012. *Belgie: Ekonomická charakteristika země* [online]. Oficiální portál pro podnikání a export BusinessInfo.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/belgie-ekonomicka-charakteristika-zeme-19324.html>

Anon., 2012. *Continental Automotive CR loni zvedl obrat o 22 pct na 37 mld. Kč* [online]. Portál Finance.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z:

<http://www.finance.cz/zpravy/finance/364881-continental-automotive-cr-loni-zvedl-obrat-o-22-pct-na-37-mld-kc/>

Anon., 2012. *Daimler loni vydělal rekordních 6 miliard eur* [online]. Portál E15.cz/Magazín [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://magazin.e15.cz/auto-moto/daimler-loni-vydelal-rekordnich-6-miliard-eur-741843>

Anon., 2012. *Řecká vláda dohodla úspory za 11,5 mld. eur nezbytné pro další pomoc, detaily dotáhne do týdne* [online]. Portál Patria Online [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

<http://www.patria.cz/zpravodajstvi/2137748/recka-vlada-dohodla-uspory-za-115-mld-eur-nezbytno-pro-dalsi-pomoc-detaily-dotahne-do-tydne.html>

Anon., 2012. *Spojené státy americké. Finanční a daňový sektor* [online]. Ministerstvo zahraničních věcí České republiky [vid. 2012-12-04]. Dostupné z:

http://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/severni_amerika/usa/ekonomika/financni_a_danovy_sektor.html

Anon., 2012. *Základní informace o Evropské unii a eurozóně* [online]. Portál Euroskop.cz [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/318/sekce/zakladni-informace/>

Anon., 2013. *Francouzské automobilce Renault loni klesl zisk o 15 procent* [online]. Portál Finance.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/379807-francouzske-automobilce-renault-loni-klesl-zisk-o-15-procent/>

Anon., 2013. *Míra nezaměstnanosti v USA klesla v únoru nejnižší za čtyři roky* [online]. Portál iDNES.cz/Ekonomika [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/mira-nezamestnanosti-v-usa-klesla-drl-/eko-zahranicni.aspx?c=A130308_155608_eko-zahranicni_neh

Anon., 2013. *Skupina PSA Peugeot Citroën loni spadla do ztráty pět miliard eur* [online]. Ekonomický server ČTK, FinančníNoviny.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.financninoviny.cz/zpravy/skupina-psa-peugeot-citroen-loni-spadla-do-ztraty-pet-miliard-eur/901096>

Anon., 2013. *Šéf ECB hájil reformy, slíbil pokračování podpory* [online]. Portál Euroskop.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8955/22040/clanek/sef-ecb-hajil-reformy-slibil-pokracovani-podpory-ekonomiky/>

Anon., 2013. *Vývoj kurzu japonského jenu a jihokorejského wonu* [online]. Portál Peníze.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/kurzy-men>

Oficiální internetové stránky institucí

AUTOSAP, 2013. *Základní přehledy a údaje. Tiskové informace. Členská základna* [online]. Oficiální stránka Sdružení automobilového průmyslu Autosap.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/>

BOSCH, 2013. *O společnosti Bosch v České republice* [online]. Oficiální stránka Bosch.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.bosch.cz/cs/cz/about_bosch_home_7/about-bosch-in-czech-republic.php

CONTINENTAL, 2013. *O nás - kontakty. Annual Report and Interim Reports* [online]. Oficiální stránka Conti-online.com [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.conti-online.com/generator/www/com/en/continental/portal/general/home/index_en.html

ČSÚ, 2009. *Realitní trh České republiky: cenová bublina ano či ne?* Kapitola 2.2. [online]. Oficiální stránka Českého statistického úřadu czso.cz [vid. 2013-04-24]. Dostupné z:

<http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/1149-08>

DENSO, 2013. *Výroční zprávy* [online]. Oficiální stránka Denso.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.denso.cz/tiskove-centrum/vyrocní-zpravy/>

EUROPEAN, 2013. *Vedoucí představitelé potvrdili hospodářské priority EU na rok 2013* [online]. Oficiální stránka Evropské rady [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.european-council.europa.eu/home-page/highlights/leaders-endorse-eus-economic-priorities-for-2013?lang=cs>

FDIC, 2012. *Failed Bank List* [online]. Počet převzatých institucí v letech 2008 - 2009. Oficiální stránka Federal Deposit Insurance Corporation [vid. 2012-12-04]. Dostupné z: <http://www.fdic.gov/bank/individual/failed/banklist.html>

FIAT, 2013. *Annual Reports* [online]. Oficiální stránka Fiatspa.com [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: http://www.fiatspa.com/en-us/investor_relations/financial_reports/Pages/bilanci.aspx

HYUNDAI, 2013. *Základní informace* [online]. Oficiální stránka Hyundai-motor.cz [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/index.php?rubrika=basic-info>

JUSTICE, 2013. *Obchodní rejstřík* [online]. Oficiální stránka justice.cz [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx>

ŠKODA, 2013. *Historie. Investoři - Výroční zprávy. Novinky* [online]. Oficiální stránka Škoda-auto.com [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: <http://new.skoda-auto.com/cs>

TPCA, 2012. *TPCA v číslech* [online]. Oficiální stránka tpca.cz [vid. 2013-04-24]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas/tpca-v-cislech/>

VOLKSWAGEN, 2013. *Annual Media Conference & Investor Conference 2009, 2011, 2012.* [online]. Oficiální stránka Volkswagenag.com [vid. 2013-03-20]. Dostupné z: http://www.volkswagenag.com/content/vwcorp/info_center/en/talks_and_presentations/talks_and_presentations.html

Seznam příloh

Příloha A - Přehled firem zapojených do AutoSAP	94
---	----

Příloha A - Přehled firem zapojených do AutoSAP

Výrobci vozidel a nástaveb:

1. AGADOS, s.r.o., přívěsy a návěsy pro osobní a užitková vozidla
2. EKOBUS, a.s., ekologické autobusy s plynovým pohonem
3. HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH, s.r.o., osobní automobily
4. IVECO CZECH REPUBLIC, a.s., autobusy
5. JAWA Moto, s.r.o., motocykly jejich díly a doplňky
6. MTX, s.r.o., sportovní a speciální osobní automobily
7. PANAV, a.s., přívěsy, návěsy, přepravníky, nástavby
8. SOR LIBCHAVY, s.r.o., autobusy střední kategorie
9. ŠKODA AUTO, a.s., osobní automobily
10. TATRA, a.s., nákladní automobily s vyšší průchodností, tahače
11. TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o., osobní automobily

Výrobci/dodavatelé skupin, dílů a příslušenství

1. 100 % REWORK, s.r.o., kontrola, třídění a drobné opravy dílů
2. AGC AUTOMOTIVE CZECH, a.s., čelní, boční a zadní automobilová skla
3. AIN EUROPE MANUFACTURING CZECH, s.r.o., tlakové lití hliníku, povrchové opracování, obrábění a montáž
4. A.RAYMOND JABLONEC, s.r.o., plastové díly - upínací systémy
5. BEHR CZECH, s.r.o., topení, chlazení a klimatizační zařízení motorových vozidel
6. BENTELER ČR, s.r.o., svařované díly pro osobní automobily
7. BENTELER AUTOMOTIVE RUMBURK, s.r.o., podvozkové díly, bezpečnostní díly, výlisky
8. BOS AUTOMOTIVE PRODUCTS CZ, s.r.o., krycí rolety zavazadlového prostoru, bariérové sítě
9. BÖHM PLAST-TECHNIK, a.s., plastové díly pro automobilový průmysl

10. BRANO GROUP, a.s., autozámky, centrální zamykání, díly brzd, tlumiče pérování, topení
11. BRISK TÁBOR, a.s., zapalovací a žhavicí svíčky, diagnostické přístroje
12. BROSE CZ, s.r.o., kovové díly pro automobilový průmysl
13. BUZULUK, a.s., pístní kroužky, ventilová sedla, gumárenské stroje
14. C.I.E.B.-KAHOVEC, s.r.o., sedadla pro NA, autobusy a UV
15. CONSTRUCT CZECH, a.s., mechanické zabezpečovací zařízení motorových vozidel
16. COMPOSITE COMPONENTS, a.s., výroba kompozitních, plastových a pryžových výrobků pro automobilový průmysl
17. CONTINENTAL AUTOMOTIVE CZECH REPUBLIC, s.r.o., palubní přístroje, systémy měření paliva, podvolantové přepínače, brzdové systémy OA
18. CONTINENTAL BARUM, s.r.o., pryžové výrobky - pneumatiky
19. COOPER-STANDARD AUTOMOTIVE ČESKÁ REPUBLIKA, s.r.o., brzdové, palivové a chladicí systémy
20. CTS CZECH REPUBLIC, s.r.o., pedálové soupravy a senzory */
21. ČZ, a.s., turbodmychadla, řetězy
22. DEFEND GROUP, a.s., mechanické zabezpečovací zařízení DEFEND-LOCK
23. DENSO MANUFACTURING CZECH, s.r.o., klimatizační jednotky
24. DONALDSON CZECH REPUBLIC, s.r.o., filtrační technika a příslušenství
25. DRAKA KABELY, s.r.o., kabely
26. DURA AUTOMOTIVE CZ, k.s., karosářské díly pro automobily
27. DUVE ČR, s.r.o., držáky výfukových systémů a rezervních kol, řadící páky, táhla řazení
28. D PLAST-EFTEC, a.s., těsnící, ochranné a antivibrační tmely
29. EBERSPÄCHER, s.r.o., nezávislá topení, výfukové systémy
30. EDSCHA AUTOMOTIVE KAMENICE s.r.o., autokarosářské díly, dveřní panty
31. ELECTROPOLI-GALVIA, s.r.o., pokovení a antikorozní ochrana dílů
32. ESSA CZECH, s.r.o., lisované a svařované díly automobilů
33. FEDERAL-MOGUL FRICTION PRODUCTS, a.s., třecí materiály, díly brzdových syst., spojky

34. FEHRER Bohemia s.r.o., výroba interiérových dílů (PUR výplně sedáky, PUR výplně opěrek, střední loketní opěry, zadní boční díly, středová konzole)
35. FERONA a.s., divize Steel Servis Centrum, hutní polotovary a díly pro automobilový průmysl
36. FLEXIMA, s.r.o., třídící, kontrolní a opravné práce pro dodavatele automobilového průmyslu
37. FUTABA CZECH, s.r.o., lisované a svařované díly pro karoserie a podvozky automobilů
38. FTE AUTOMOTIVE CZECHIA, s.r.o., spojkové a brzdové komponenty
39. GRUPO ANTOLIN BOHEMIA, a.s., dveřní výplně, stropní panely, odkládací plata
40. GST AUTOMOTIVE SAFETY CZECH s.r.o., díly airbagů
41. GUMÁRNY ZUBŘÍ, a.s., pryžové komponenty - řemeny, těsnění, koberce
42. GUMOTEX, a.s., výplně sedadel, hlavové opěrky, sluneční clony
43. HAYES LEMMERZ Czech, s.r.o., kola pro OA, NA, traktory, hliníková kola pro OA
44. HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o., světelná technika pro motorová vozidla
45. HP-PELZER s.r.o., protihlukové izolace
46. CHARVÁT AXL, a.s., servořízení pro nákladní automobily, hydraulické komponenty a agregáty
47. IMI INTERNATIONAL, s.r.o., výroba pneumatických a hydraulických prvků pro technologie řízení pohybů a toků médií
48. INDET SAFETY SYSTEMS a.s., předpínače bezpečnost. pásů a inflátorů airbagů
49. INTEVA PRODUCTS CZECH REPUBLIC, a.s., spouštěče oken, sklápěče a vodítka sedaček
50. JIHOSTROJ, a.s., hydraulické silové okruhy servořízení a sklápění
51. JOHNSON CONTROLS AUTOMOBILOVÉ SOUČÁSTKY k.s., automobilová sedadla a jejich díly
52. JTEKT AUTOMOTIVE CZECH PARDUBICE, s.r.o., přesné mechanické díly do převodovek automobilů
53. JTEKT AUTOMOTIVE CZECH PLZEN, s.r.o., řídicí systémy automobilů
54. KAMAX, s.r.o., vysokopevnostní šrouby a matky

55. KARSIT HOLDING, s.r.o., rámy sedaček, lakování, lisování
56. KAUTEX TEXTRON BOHEMIA, s.r.o., plastové díly, palivové nádrže
57. KES - kabelové a el. systémy, s.r.o., světelná technika, kabelové svazky
58. KLEIN & BLAŽEK, s.r.o., lisované, obráběné a svařované díly automobilů
59. KNORR-BREMSE, s.r.o., brzdové systémy pro užitková vozidla
60. KS KOLBENSCHMIDT CZECH REPUBLIC, a.s., písty z lehkých slitin o průměru 20 - 300 mm
61. KOVOHUTĚ PŘÍBRAM NÁSTUPNICKÁ, a.s., recyklace olověných autobaterií, vyvažovací závaží pro automobily
62. KOYO BEARINGS Česká republika s.r.o., výroba jehličkových a válečkových ložisek */
63. LEAR CORPORATION CZECH REP., s.r.o., kompletace automobilových sedaček **/
64. LINDE + WIEMANN CZ, s.r.o., lisované a svařované díly a jejich moduly pro automobilový průmysl
65. MAGNA EXTERIORS & INTERIORS (BOHEMIA), s.r.o., plastové díly (nárazníky, přístrojové desky), formy
66. MAGNA SEATING CHOMUTOV, s.r.o., autopotahy
67. MAGNETON, a.s., elektrické a elektronické příslušenství motorových
68. MANN + HUMMEL (CZ), s.r.o., papírové filtrační vložky vzduchu, paliva, oleje
69. MC SYNCRO Kolín s.r.o., kompletní montáž ocelových a hliníkových kol včetně vyvážení a kalibrace
70. MEGATECH INDUSTRIES JABLONEC, s.r.o., vstřikování plastů, výroba forem
71. METALIS NEJDEK, s.r.o., hliníkové odlitky, vodní čerpadla pro motory OA
72. METALPLAST LIPNÍK n. B., a.s., lisované a vysokofrekv. svařované díly, vstřikování plastů
73. MODELÁRNA LIAZ, s.r.o., nástroje a makety pro prototypy, kontrolní přípravky, nářadí pro PUR pěny
74. MONROE CZECHIA, s.r.o., tlumiče a jejich díly
75. MOTOR JIKOV GROUP, a.s., odlitky, malé motory, díly
76. MOTORPAL, a.s., vstřikovací soupravy naftových motorů, zkušební stanice
77. MUBEA, s.r.o., pružiny, napínáky řemenů

78. PEKM KABELTECHNIK, s.r.o., elektronické a elektromechanické díly, kabeláže
79. PÉROVNA, s.r.o., pružiny
80. PLASTIKA, a.s., průmyslové zpracování plastů
81. PWO UNITOOLS CZ, a.s., lisovací nářadí, lisování plechových výlisků, montáž
82. ROBERT BOSCH odbytová, s.r.o., díly brzd pro NA, kompresory, palivová čerpadla
83. SAAR GUMMI CZECH, s.r.o., těsnicí systémy pro automobilové karoserie, lisovaná technická pryž
84. SAINT-GOBAIN SEKURIT ČR, s.r.o., čelní automobilová skla
85. SATREMA Int., a.s., stejnosměrné elektrické motorky
86. SECO GROUP, a.s., vložené válce, slévárenská výroba, malá zemědělská mechanizace
87. TAWESCO, s.r.o., lisovací nářadí, svařovací a měřicí přípravky, lisování
88. TESLA BLATNÁ, a.s., zapalovací kabely, ploché tavné pojistky
89. TESLA JIHLAVA, s.r.o., elektromechanické prvky pro automobilový průmysl
90. TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ, s.r.o., přesné kovové výlisky, svařence, podkomponenty
91. TOKOZ, a.s., komponenty a výrobky pro automobilový průmysl */
92. TOMATEX OTROKOVICE, a.s., textilní materiály pro automobilový průmysl
93. TOYODA GOSEI CZECH, s.r.o., bezpečnostní systémy, funkční díly, pryžové těsnění karoserií
94. TRCZ, s.r.o., ovladače, přepínače, spínače, bezpečnostní pásy, elektronika
95. TRW AUTOELEKTRONIKA, s.r.o., spínače, elektronické moduly
96. TRW AUTOMOTIVE CZECH s.r.o., brzdy pro osobní automobily a jejich díly
97. TRW-CARR, s.r.o., vstřikované plastové díly, bezpečnostní pásy, výroba forem
98. TRW-DAS, a.s., řízení a ventily pro OA, díly řízení pro NA, ventily
99. TRW VOLANT, a.s., volanty, plastové díly, nářadí
100. VISTEON-AUTOPAL, s.r.o., světelná a chladicí technika, soupravy hadic pro klimatizaci
101. WEBASTO THERMO & COMFORT CZECH REPUBLIC, s.r.o., nezávislá topení, střešní systémy, klimatizace, ochlazovače, střešní výlezy
102. WITTE NEJDEK, s.r.o., zamykací systémy pro motorová vozidla

103. ZEVETA BOJKOVICE, a.s., lisované díly brzdových válců NA, plynové pedály OA
104. ZPV, s.r.o., velkoplošné výrobky z pryže, autorohože

Účelové organizace

1. 3 M ČESKO, s.r.o., zakázková výroba a technické poradenství pro automobilový průmysl
2. ABA - AUTOKLUB BOHEMIA ASSISTANCE, a.s., služby pro motoristy, opravy vozidel
3. ČESKÁ SPOLEČNOST PRO JAKOST, o.s., školení, poradenství, certifikace pro automobilový průmysl
4. GLOBAL ASSISTANCE, a.s., asistenční služby pro motoristy, dopravní informace
5. HELLA AUTOTECHNIK, s.r.o., světelná technika - výzkum, vývoj
6. HELLA CORPORATE CENTER CENTRAL & EASTERN EUROPE, s.r.o., světelná technika - holding
7. IDIADA CZ, a.s., vývoj, konstrukce, výpočty, prototypová výroba
8. IRIS IDENT, s.r.o., produkty, služby a metodiky pro identifikaci vozidel a kontrolu jejich originality
9. LENAM, s.r.o., konstrukce, CAD, výpočty MKP/MBS, měření a poradenství ve strojírenství
10. MBtech Bohemia s.r.o., engineering, vývoj pohonných jednotek, elektroniky a konzultační činnost pro automobilový průmysl */
11. MECAS ESI, s.r.o., digitální simulace prototypů a výrobního procesu, konzultace
12. MONTO, s.r.o., kontrola kvality, měření a analýzy, opracování výrobků z plastů, personální služby
13. MORAVSKOSLEZSKÝ AUTOMOBILOVÝ KLASTR, o.s., služby pro členské firmy (dodavatelé Tier 1-3)
14. OPENMATICS, s.r.o., vývoj softwarových aplikací a hardwarových prostředků
15. PORSCHE ENGINEERING SERVICES, s.r.o., výzkum a vývoj, engineering
16. RICARDO PRAGUE, s.r.o., výzkum a vývoj spalovacích motorů

17. SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU - služby, poradenství, automobilové a mtc výstavy (mimo základní činnost sdružení)
18. SWELL, s.r.o., vývoj, konstrukce, výpočty, prototypová výroba
19. TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A., o.s., dodávky a logistika pro automobilový průmysl
20. TÜV SÜD CZECH, s.r.o., výzkum, vývoj, homologace
21. ÚSTŘEDNÍ AUTOMOTOKLUB ČR - ÚAMK, a.s., nonstop služby, odtahová služba
22. YUSEN Logistics (Czech), s.r.o., logistické služby
23. ZF ENGINEERING PLZEŇ, s.r.o., výzkum a vývoj pro automobilový průmysl
24. CAS - ČESKÁ AUTOMOBILOVÁ SPOLEČNOST, o.s., poradenství, pořádání konferencí, přednášková a výchovná činnost ***/
25. ČVUT v Praze, fakulta strojní - vysokoškolské studium ***/
26. TECHNICKÁ UNIVERZITA v Liberci, fakulta strojní, katedra vozidel a motorů - vysokoškolské studium ***/
27. UNIVERZITA J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, fakulta výrobních technologií a managementu - vysokoškolské studium ***/
28. UNIVERZITA PARDUBICE, dopravní fakulta - vysokoškolské studium***/
29. UNIVERZITA OBRANY v Brně, katedra bojových a dopravních vozidel - vysokoškolské studium ***/
30. VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ - vysokoškolské studium ***/
31. ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA v Plzni - vysokoškolské studium ***/

**/ Do činnosti AutoSAP je firma zapojena jako pozorovatel*

***/ Členství ve AutoSAP pozastaveno*

****/ Členství ve AutoSAP se zvláštním statutem („neplatící člen“)*