TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta

Vliv ekonomických krizí na výrobu automobilů v ČR

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika

Autor práce: **Tomáš Klíma**
Vedoucí práce: PhDr. Ing. Lenka Sojková, Ph.D.
Katedra ekonomie

Liberec 2021

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta

Zadání bakalářské práce

Vliv ekonomických krizí na výrobu automobilů v ČR

Jméno a příjmení:	**Tomáš Klíma**
Osobní číslo:	E18000477
Studijní program:	B6208 Ekonomika a management
Studijní obor:	Podniková ekonomika
Zadávající katedra:	Katedra ekonomie
Akademický rok:	**2020/2021**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů práce.
2. Vymezení základních pojmů a rešerše literatury.
3. Příčiny a důsledky hospodářských krizí 21. století v ČR.
4. Charakteristika výrobců automobilů v ČR.
5. Komparace dopadů krizí na výrobce automobilů a celé hospodářství.
6. Formulace závěrů.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy: 30 normostran
Forma zpracování práce: tištěná/elektronická
Jazyk práce: Čeština

Seznam odborné literatury:

- KISLINGEROVÁ, Eva. 2010. *Podnik v časech krize: jak se nedostat do potíží a jak se dostat z potíží – zkušenosti ze světové recese let 2007 až 2009*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3136-0.
- KRAFT, Jiří, Pavla BEDNÁŘOVÁ, Miroslava LUNGOVÁ, Iva NEDOMLELOVÁ a Lenka SOJKOVÁ. 2010. *Hospodářská krize: vybrané makroekonomické a mikroekonomické souvislosti s projekcí na úrovni regionu*. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 978-80-7372-678-2.
- KOHOUT, Pavel. 2010. *Finance po krizi: důsledky hospodářské recese a co bude dál.* 2., rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3583-2.
- BLANCHARD, Oliver. 2017. *Macroeconomics*. Seventh edition, global edition. Boston: Pearson. ISBN 978-1-292-16050-4.
- DICKEN, Peter. 2011. *Global shift*. New York: The Guilford Press. ISBN 978-1- 60918-006-05.
- PROQUEST. 2020. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2020-09-08]. Dostupné z: http://knihovna.tul.cz/

Konzultant: Mgr. Eliška Brzkovská

Vedoucí práce: PhDr. Ing. Lenka Sojková, Ph.D.
Katedra ekonomie

Datum zadání práce: 1. listopadu 2020
Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2022

L.S.

Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.
děkan

prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 1. listopadu 2020

Prohlášení

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

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

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

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

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

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

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

29. dubna 2021 Tomáš Klíma

Anotace

Tato bakalářská práce se zaměřuje na vliv ekonomických krizí na výrobce automobilů v ČR. Popisuje teorii hospodářského cyklu a vznik ekonomických recesí z pohledu významných ekonomických teoretických škol. Popsány jsou také recese českého hospodářství od doby přechodu od centrálně plánované ekonomiky k tržnímu hospodářství. Poslední část práce popisuje sektor výrobců automobilů v ČR a porovnává konkrétní dopady na tyto podniky ve srovnání s dopady na celé hospodářství. Shrnuta jsou také krizová opatření v jednotlivých automobilkách spolu s hodnocením základních ukazatelů finanční analýzy.

Klíčová slova

ekonomická krize, recese, hospodářský cyklus, automobilový sektor, dopady krizí

Annotation

Impact of Economic Crises on Car Production in the Czech Republic

This bachelor thesis focuses on the impact of economic crises on the Czech car manufacturers. It describes the theory of the economic cycle and the emergence of economic recessions from the perspective of several major economic theoretical schools. It also describes the recessions of the Czech economy since the transition from a centrally planned economy to a market economy. The last part of this thesis describes the Czech automotive sector and compares the specific impacts on these companies in comparison with the impacts on the economy as a whole. Crisis measures in individual car manufacturers are also summarized, together with an evaluation of the basic indicators of financial analysis.

Keywords

economic crisis, recession, economic cycle, automotive sector, effects of crises

Poděkování

Při psaní jakékoliv práce je velmi důležité, jaké má autor pro svoji činnost podmínky. Proto bych chtěl všem zmíněným poděkovat za to, jak vstřícné a práci usnadňující podmínky mi dopřáli. V první řadě mé poděkování směřuje PhDr. Ing. Lence Sojkové, Ph.D. za to, že souhlasila s vedením této práce, a také za velmi cenné poznatky, které jsem vždy po zaslání rozpracované práce dostal zpět. Děkuji také své kolegyni Mgr. Elišce Brzkovské, a to zejména za pomoc s cizími jazyky nejen v této práci, ale po celou dobu studia. Děkuji také celému složení kanceláře č. 139 za morální podporu a usnadnění skloubení práce a školy. V poslední řadě bych chtěl poděkovat osobě, která potřebné podmínky umí dopřát ze všech nejlépe – svojí mamince Yvonne Klímové. Děkuji především za rady, podporu, vynikající jídlo, starost a v neposlední řadě také za naše nekonečné diskuze o ekonomickém a politickém dění.

Obsah

Seznam ilustrací **13**

Seznam tabulek **14**

Seznam zkratek **15**

Úvod **16**

1 Teoretické vymezení hospodářské krize **18**

1.1 Teorie ekonomického cyklu 18

1.2 Příčiny ekonomických krizí 19

1.3 Krize z pohledu teoretických ekonomických škol 20

1.3.1 Klasická škola 20

1.3.2 Teorie hospodářského cyklu podle J. A. Schumpetera 21

1.3.3 Keynesiánská teorie 21

1.3.4 Monetarismus 22

1.3.5 Teorie reálného hospodářského cyklu 23

1.4 České podniky v časech recese 23

1.4.1 Rizika pro podnik v krizové době 23

1.4.2 Reakce podniků na krizi 24

2 Hospodářské krize v ČR **26**

2.1 Transformační recese 1990–1992 27

2.2 Měnová krize a recese 1997–1998 27

2.3 Dopady Velké recese na ČR v r. 2009 28

2.4 Recese v letech 2012 a 2013 30

2.5 Koronavirová krize 2020 31

3 Automobilový průmysl v ČR **32**

3.1 Škoda Auto 34

3.2 Hyundai Motor Manufacturing Czech 35

3.3 Toyota Motor Manufacturing Czech Republic 36

4 Komparace dopadů recese na výrobce automobilů a celé hospodářství ČR 38

4.1 Komparace produkce osobních automobilů a domácí produkce .. 38

4.2 Komparace vývozu automobilů a domácího exportu 40

4.3 Komparace produkce osobních automobilů a průmyslové produkce 43

5 Krize v automobilkách v ČR 45

5.1 Krizová opatření ve společnosti Škoda Auto 46

5.2 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Škoda Auto 47

5.3 Krizová opatření ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech 49

5.4 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech 50

5.5 Krizová opatření ve společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile 51

5.6 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile 52

Závěr 55

Seznam použité literatury 58

Online zdroje 59

Seznam ilustrací

Obrázek 1: Reálný růst HDP v letech 1991–2020 (meziroční vývoj v procentech) 26
Obrázek 2: *Vývoj dvoutýdenní repo sazby České národní banky v letech 1995–1999 (v procentech)* 28
Obrázek 3: Výroba osobních automobilů v ČR (v milionech) 33
Obrázek 4: Podíl tuzemských automobilek na celkové produkci v r. 2020 . 33
Obrázek 5: Meziroční vývoj produkce automobilů a domácí produkce (v procentech) 38
Obrázek 6: Meziroční vývoj vývozu automobilů a domácího vývozu (v procentech) 41
Obrázek 7: Meziroční vývoj produkce osobních automobilů a průmyslové produkce (v procentech) 43
Obrázek 8: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti Škoda Auto 47
Obrázek 9: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech 50
Obrázek 10: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti TPCA ... 52

Seznam tabulek

Tabulka 1: *Meziroční vývoj HDP a míry inflace v ČR v letech 1991–1994 (v procentech)* 27
Tabulka 2: Meziroční vývoj HDP ČR (ve stálých cenách, v procentech) a pohybu zboží přes hranice z ČR v letech 2008–2010 (v procentech) 30
Tabulka 3: Meziroční vývoj HDP, konečné spotřeby domácností, reálných mezd a průmyslové produkce v ČR v letech 2012–2013 (ve stálých cenách, v procentech) 30
Tabulka 4: Základní finanční ukazatele společnosti Škoda Auto (v mil. Kč) 35
Tabulka 5: Základní finanční ukazatele společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech (v mil. Kč) 36
Tabulka 6: Základní finanční ukazatele společnosti TPCA (v mil. Kč) 37
Tabulka 7: Meziroční vývoj produkce automobilů a domácí produkce (v procentech) 40
Tabulka 8: Meziroční vývoj vývozu automobilů a domácího vývozu (v procentech) 42
Tabulka 9: Meziroční vývoj produkce osobních automobilů a průmyslové produkce (v procentech) 44
Tabulka 10: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Škoda Auto . 48
Tabulka 11: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech 51
Tabulka 12: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile 54

Seznam zkratek

AD	Agregátní poptávka
AS	Agregátní nabídka
AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSR	Československo
ČSÚ	Český statistický úřad
EAT	Čistý zisk
HDP	Hrubý domácí produkt
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Czech
ROS	Rentabilita tržeb
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
Q	Reálný produkt
Q*	Potenciální produkt
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile

Úvod

Proč vznikají ekonomické recese? Odpověď na tuto otázku hledali ekonomové od počátků ekonomie jako vědy. Různé teoretické školy přinášely stále nová a nová vysvětlení a ta předchozí popíraly nebo dokonce vyvracely. V jednom se ale většina směrů shodovala – krize i doby růstu se opakují v cyklech. Když se motor ekonomiky tzv. přehřívá, na nějakou dobu přibrzdí, aby nabral dech a v následujícím období mohl opět zařadit na vyšší stupeň rychlosti. Má ale toto přibrzdění dopady na různé sektory hospodářství rovnoměrně? Cílem této práce je zjistit, do jaké míry, ve srovnání s celou ekonomikou, je zasažena výroba osobních automobilů v České republice. To bude provedeno za použití komparativní analýzy dat Sdružení automobilového průmyslu o produkci a vývozu osobních aut a údajů o domácím hospodářství zveřejňované Českým statistickým úřadem. Konkrétně budou zanalyzována data o meziročních změnách jak v časech krize, tak i konjunktury. To poskytne odpověď na otázku, zda je sektor výroby osobních automobilů v ČR náchylnější k poklesu ekonomické aktivity než celé domácí hospodářství. Cílem práce je zanalyzovat jednak makro pohled na celý sektor, tak i mikro pohled na jednotlivé automobilky v Česku. S pomocí řešerše mediálních výstupů o krizových opatřeních v době recese zhodnotí práce chování automobilek během krizových let. Anylýza základních ukazatelů finanční analýzy zase zhodnotí změny u výrobců automobilů v oblasti financí v dobách recesí i konjunktury.

První kapitola této práce teoreticky vymezuje ekonomické krize a celý hospodářský cyklus. Nastiňuje nejčastější příčiny krizí a také pohledy na cyklický vývoj ekonomiky základních teoretických ekonomických škol. Informace jsou čerpány z odborné literatury věnující se problematice krizí a cyklů. Tato práce se opírá také o popis krizí z publikace Hospodářský cyklus docenta Slavoje Czesaného. Podkapitoly o pohledu na cyklus ekonomických teoretických škol se zejména opírají o informace z publikace Dějiny ekonomických teorií od profesora Milana Sojky. Závěrečná část kapitoly se věnuje podniku v čase krize. Opírá se o závěry, které publikovala profesorka Eva Kislingerová ve své knize Podnik v časech krize.

Druhá část této práce se věnuje jednotlivým recesím, které na našem území od přechodu k tržnímu hospodářství probíhaly. Kromě již zmíněné literatury je čerpáno ze statistik Českého statistického úřadu, nebo také z publikace Makroekonomická analýza od kolektivu autorů pod vedením profesora Vojtěcha Spěváčka. Velmi přínosný pro práci byl i text profesora Holmana o krizi české koruny v roce 1997.

Třetí, čtvrtá a pátá kapitola se pak věnují samotnému automobilovému průmyslu v České republice. Konkrétně výrobcům automobilů. Třetí kapitola popisuje jednotlivé podniky působící v ČR. Čtvrtá pak komparuje data z celé ekonomiky a data výrobců automobilů. Pátá kapitola nabízí pohled na opatření, která jsou automobilky v dobách recese nuceny zavádět. V této kapitole jsou také zhodnoceny základní ukazatele finanční analýzy jednotlivých automobilek.

1 Teoretické vymezení hospodářské krize

Tato kapitola definuje teorii hospodářské krize. V první části konkrétně základní pojmy v oblasti ekonomického cyklu. Popisuje jednotlivé fáze i druhy cyklů podle délky jejich trvání. Další podkapitola se věnuje nejčastějším příčinám recese. V poslední části kapitoly jsou pak příčiny poklesů ekonomické aktivity definovány tak, jak vychází z teorií jednotlivých ekonomických škol.

1.1 Teorie ekonomického cyklu

Ekonomický cyklus je definován jako pravidelně se opakující fáze vzestupu, poklesu a stagnace makroekonomické aktivity. (Jurečka a kol., 2017) V jednotlivých fázích dochází zejména ke změnám reálného HDP, zaměstnanosti a spotřeby. V modelu AD–AS lze ekonomický cyklus chápat jako odchylky skutečného produktu Q od potenciálního produktu Q*. Je-li skutečný produkt Q nižší než potenciální produkt Q*, ekonomika se nachází v recesi.

Ekonomický cyklus je také střídáním čtyř fází – dna, expanze, vrcholu a recese. Dno (nebo také sedlo) je fáze, kdy reálný produkt zpomalí nebo poklesne na svou nejnižší úroveň. Charakteristické pro tuto fázi jsou nevyužité kapacity, zvýšená nezaměstnanost a nízká spotřebitelská i investiční poptávka. Firmy mají nízké nebo záporné zisky. Po dosažení dna následuje fáze expanze (nebo také oživení, konjunktura, růst). V této fázi roste spotřebitelská i investiční poptávka. Firmy díky snadnému dosažení nevyužitých kapacit rozšiřují výrobu. Nezaměstnanost klesá, agregátní poptávka roste a s ní také zisky firem. Expanze má ale také své náklady. (Czesaný, 2006) A to zejména ve fázi, kdy se blíží ke svému vrcholu. Volné kapacity nejsou neomezené, a čím víc je cyklus blíž k vrcholu, tím víc je zpravidla každá dodatečně produkovaná jednotka zboží a služeb dražší. Nejvyšší úroveň ekonomické aktivity se nazývá vrchol. V této fázi jsou kapacity hospodářství využity zcela či dokonce nadměrně a začíná se objevovat nedostatek pracovní síly. Přebytečná poptávka způsobuje růst cen. To snižuje ziskovost firem. Vysoká míra optimismu nutí domácnosti ke

spotřebě, zároveň se snižuje sklon k úsporám. To zdražuje úvěry a firmám ještě víc klesá ziskovost. Recesi je možno vnímat jako ozdravnou reakci ekonomiky. HDP i další veličiny oslabují. Domácnosti omezují spotřebu, firmy omezují výrobu. Roste nezaměstnanost. Mnohé firmy jsou nucené ukončit výrobu, další omezují produkci. Nízká poptávka po úvěrech snižuje úrokové sazby. Recese může přispět také k vyčištění trhů o neefektivní firmy. V momentě, kdy se ekonomika dostává na dno, začíná celý cyklus od začátku.

Cyklický vývoj hospodářství může mít celou řadu příčin a podle toho lze cykly dělit z časového hlediska na (Kraft a kol., 2010):

- Krátkodobé Kitchinovy cykly (3–5 let) – výkyvy v zásobách nebo sezónní události.
- Střednědobé Juglarovy cykly (7–11 let) – poptávkové a nabídkové šoky související s investicemi do dlouhodobých aktiv.
- Dlouhodobé cykly:
    - Kuznětsovy cykly (15–25 let) – kolísání investic do infrastruktury, války apod.
    - Kondratěvovy vlny (45–60 let) – vynálezy, technologické revoluce.
    - Forresterovy cykly (cca 200 let) – modelování průmyslových inovací.
    - Tofflerovy civilizační vlny (1000–2000 let) – základními zlomovými body vývoje byla zemědělská revoluce, dále pak dělba práce, průmyslová revoluce a vznik ekonomiky založené na znalostech.

1.2 Příčiny ekonomických krizí

Primární podnět k nastartování sestupné fáze cyklu může přijít jak z poptávkové, tak i nabídkové strany ekonomiky. (Czesaný, 2006) Z pozorování toho, v čem se cykly liší a v čem se podobají, lze sestavit přehled nejčastěji se vyskytujících příčin oslabení ekonomické aktivity.

Jednou z příčin je tzv. přehřátí ekonomiky. Fáze konjuktury umožňuje rozšiřování výroby i lepší využití výrobní kapacity. To vede k růstu poptávky a také růstu cen. Obavy z vysokého tempa růstu cenové hladiny vedou ke zdražení peněz a tím i k oslabení poptávky po zapůjčeném kapitálu doprovázené poklesem návratnosti kapitálu. To způsobuje hledání nové rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou – na nižší úrovni.

Druhým nejčastějším důvodem poklesu ekonomické aktivity v poválečné historii byly ropné šoky. (Czesaný, 2006) Jde o šok na nabídkové straně ekonomiky. Růst cen komodity se nejdřív promítne do cen výrobců, následně pak do spotřebitelských cen. To má negativní dopad na spotřebu a maloobchodní tržby.

Dalším příkladem útlumu hospodářství je poptávkový šok v podobě přeinvestovanosti. (Czesaný, 2006) Vzniká nesouladem mezi nadměrnými kapacitami a nasyceností poptávky. Impulsem k poklesu ekonomické aktivity bývá neudržitelnost ziskové hladiny, která vede k omezení nabídky.

Dalšími příklady vedoucí k recesi bývá nedostatečná spotřeba domácností, která nestačí nabídkové straně ekonomiky. Dále pak finanční nestability a bankovní krize a také dopady větších systémových změn v hospodářství – například přechod z centrálně plánované ekonomiky k tržnímu systému.

1.3 Krize z pohledu teoretických ekonomických škol

Stejně tak, jak se vyvíjela ekonomická teorie v čase, tak se liší i pohledy jednotlivých teoretických škol na příčiny ekonomického kolísaní. Tato podkapitola shrnuje vybrané teorie hospodářské krize podle jednotlivých směrů ekonomického myšlení.

1.3.1 Klasická škola

Angličan T. R. Malthus odůvodnil ekonomické výkyvy akumulací kapitálu, která vede k nedostatečné poptávce vůči nabídce. (Kraft a kol., 2010) Tento pohled je znám jako teorie podspotřeby. Národní důchod je podle této teorie

rozdělován mezi tři třídy – dělníky, pozemkové vlastníky a kapitalisty. Dělníci a pozemkoví vlastníci podle této teorie své důchody používají na spotřebu. Kapitalisté část zisků spoří a investují. Tyto investice zvyšují produkt v následujícím období. Podle Malthuse je tedy produkt příštího období nakupován za důchod stávajícího období, tedy suma důchodů bude menší než produkt. To podle Malthuse vede k makroekonomické nerovnováze. Zastáncem této teorie byl i francouzský ekonom švýcarského původu J. Sismondi. Východiskem z nerovnováhy podle něj byla realizace části výrobeného produktu v zahraničí. Tento názor byl základem pro tzv. teorii třetích osob.

1.3.2 Teorie hospodářského cyklu podle J. A. Schumpetera

Rakouský ekonom J. A. Schumpeter bývá podle Sojky (2010) spolu s J. M. Keynessem hodnocen jako jeden ze dvou nejvýznamnějších ekonomických teoretiků 20. století. Řada ekonomů se dodnes snaží na některé jeho teorie navázat. Zejména pak na teorii, která se věnuje hospodářským cyklům – teorii inovací. Schumpeter hospodářské cykly připisoval inovačním vlnám. Na začátku vzestupné fáze viděl významné objevy a inovace. Ty nejsou rozloženy v čase, ale přichází ve vlnách. Ty vytváří vzestup ekonomiky a s jejich vyčerpáním přichází recese. Jak se inovace dostávají do celé ekonomiky, klesá jejich ziskovost. Cyklický proces je podle Schumpetera pro ekonomiku přirozený. Jeho odstranění by vyžadovalo "...vytvoření podmínek pro zrovnoměrnění inovačního procesu, což je v konkurenčním kapitalismu nemožné. V tomto procesu se díky kreativní destrukci ekonomika převádí na novou technickou úroveň." (Sojka, 2010, s. 201)

1.3.3 Keynesiánská teorie

Cykličnost ekonomiky vysvětluje J. M. Keynes nestabilitou v soukromých investicích. (Czesaný, 2006) Konkrétně pak proměnou mezní efektivity investic, která vyjadřuje očekávání firem o budoucích výnosech. „J. M. Keynes posuzoval hospodářské cykly jako střídavé vlny investičního pesimismu a optimismu, které vyvolávají změny agregátní poptávky a tím

i změny výkonnosti ekonomiky." (Czesaný, 2006, s. 14) Podle Keynese také nemusí v případě deprese nastat automaticky ozdravný proces ekonomiky a automatické nastartování oživení. To je podle něj úkolem vlády a její fiskální politiky. Zvýšení vládních výdajů nebo snížení daní může přispět ke stimulaci poptávky. A to i v případě deficitního rozpočtu. Státní rozpočet totiž podle keynesiánců nemusí být každý rok vyrovnaný nebo přebytkový. V dobách recese je naopak žádoucí, aby vláda hospodařila se schodkovým rozpočtem. V dobách konjuktury by naopak vlády měly hospodařit s přebytkovými rozpočty. Tyto přebytky mají být právě použity jako „polštář" v dobách recese.

Keynesovou poučkou o deficitním financování státního rozpočtu během recese se drží politici dodnes. (Kohout, 2011) Zapomínají často ale na druhou část zmíněné poučky – o tvorbě přebytků v dobách konjunktury. Tato „úprava" Keynesovy teorie je známá jako vulgární keynesianismus.

1.3.4 Monetarismus

Proti keynesiánské teorii o zásazích státu do ekonomiky se staví monetarismus. Monetaristé vychází z teorie, že tržní ekonomika je vnitřně stabilní a dokáže se samoregulovat. (Kraft a kol., 2010) Hlavním představitelem tohoto směru je M. Friedman. Ten připisuje ústřední roli v makroekonomických procesech penězům a měnové politice. Hlavní příčinou v kolísání ekonomické aktivity jsou podle Friedmana neočekávané změny nabídky peněz. (Sojka, 2010) Pokud by podle Friedmana zůstala stabilní peněžní zásoba, nedocházelo by k cyklickému vývoji v ekonomice. V krátkém období nejsou podle něj peníze neutrální. (Kraft a kol., 2010) Změna nabídky peněz se za 6 až 9 měsíců projeví nejprve změnou reálného důchodu, za dalších 6 až 9 měsíců pak změnou cenové hladiny. V dlouhém období pak podle monetaristů mají peníze neutrální charakter a změna nabídky peněz ovlivní pouze cenovou hladinu. V krátkém období Friedman vysvětluje cyklické výkyvy peněžní iluzí, kdy pracovníci nedokáží rozlišit pohyb nominálních a reálných mezd a cen. "Dojde-li k růstu nabídky peněz, zaměstnanci interpretují růst nominálních mezd jako růst reálných mezd

a jsou ochotni nabízet větší množství práce. Cenová hladina však roste rychleji než nominální mzdy, reálné mzdy proto klesají. Firmy vědí, že vzrostla cenová hladina a jsou ochotny vyrábět více, tedy i zaměstnávat více pracovníků. To je důvod, proč je v krátkém období růst inflace spojen s růstem produktu a zaměstnanosti. Jakmile si pracovníci uvědomí svůj omyl, (…) sníží nabízené množství práce." (Kraft a kol., 2010, s. 27)

1.3.5 Teorie reálného hospodářského cyklu

Představitelé tohoto směru považují za hlavní příčinu ekonomických fluktuací reálné šoky v agregátní nabídce. (Czesaný, 2006) Mezi ně patří třeba technologické změny, války, přírodní katastrofy, ale také například změny cen výrobních vstupů. V případě negativního nabídkového šoku dojde ke snížení agregátní nabídky i potenciálního produktu. V takovém případě sníží firmy produkci, sníží se poptávka po práci. Zaměstnanci dostávají nižší důchod, což sníží spotřebu. To vše má za následek, že firmy snižují motivaci realizovat investiční projekty. Klesá také poptávka po penězích. To vše způsobí pokles agregátní poptávky. Teorie reálného hospodářského cyklu je postavena naopak oproti monetarismu. Tedy že peněžní změny jsou důsledkem hospodářského cyklu, nikoliv příčinou. Hlavními představiteli tohoto směru jsou F. Kydlant, E. Prescott, J. Long a Ch. Plosser.

1.4 České podniky v časech recese

Velkým šokem v poválečné historii byla pro podnikovou sféru podle Kislingerové (2010) Velká recese v letech 2007–2009. Tato doba přinesla z hlediska podniků nové pohledy na mnoho otázek. Například na problematiku rozložení vlastních a cizích zdrojů, řízení rizik a práci s peněžními toky.

1.4.1 Rizika pro podnik v krizové době

V době konjuktury i recese se podnik setkává každodenně s velkým množstvím rizik. Podle Kislingerové (2010) se však váha některých rizik v době Velké recese výrazně zvýšila. Jde například o riziko manažerské neodpovědnosti. Ta existovala vždy, globální recese z let 2007–2009 však

zvýraznila její význam a také dopady byly rozsáhlejší. Obecná nedůvěra v management firmy může obtížně pomoci v prosazování úsporných opatření. Například v oblasti snižování mezd. Další riziko je v oblasti politiky. V dobách recese chce politická scéna snížit negativní dopady expanzivní fiskální politikou. A to často s pomocí deficitních rozpočtů. Tyto dluhy budou ale muset být v budoucnu splaceny. Roste tedy riziko budoucího zvyšování daňové zátěže, a to i pro podniky. Rizika představují také moderní trhy. Ropné krize v minulosti ukázaly, že vývoj na trzích s komoditami je nejistý. Recese let 2007–2009 ukázala, že dříve bezpečně vnímané trhy s vládními papíry také dostávají trhliny. Mnoho států s touto krizí přišlo o svůj bezpečný rating a výjimkou nebyly ani státní bankroty. V neposlední řadě se projevila také rizika pohybu úrokových měr. Centrální banky ovlivňují nastavení měnové politiky nejen v dobách recese, ale i konjunktury. Uvolněná měnová politika zacílená na rychlejší ekonomické oživení může ale vést k další krizi. Jak upozornil i Kraft a kol. (2010) na uvolněnou monetární politiku po tzv. dot.com krizi, která vedla k vysoké poptávce po úvěrech, což byl základ pro vypuknutí hypoteční krize v USA v roce 2007.

1.4.2 Reakce podniků na krizi

Krizi podniky vnímají ve třech fázích. Manažeři firem mají tendenci hodnotit budoucí situace velmi optimisticky. Kislingerová (2010) popisuje jednotlivé fáze těmito výpověďmi:

1) „Situace se zhoršuje, avšak nikoliv tak, že by to mohlo zásadně ohrozit ziskovost firem, a již vůbec ne reálnou existenci firmy. Naše společnost bude zasažena potížemi, je však dostatečně připravena na to, aby se s nimi vyrovnala, kvalita právních vztahů je dostačující, finanční zdraví firmy dobré.” (Kislingerová, 2010, s. 152) V této fázi dochází k podceňování nastupující krize nejvíce. První rušení objednávek a první projevy platební neschopnosti firma bagatelizuje s tím, že nejde o klíčová množství takových selhání. Management v této fázi odmítá přijímat jakákoliv protikrizová opatření.

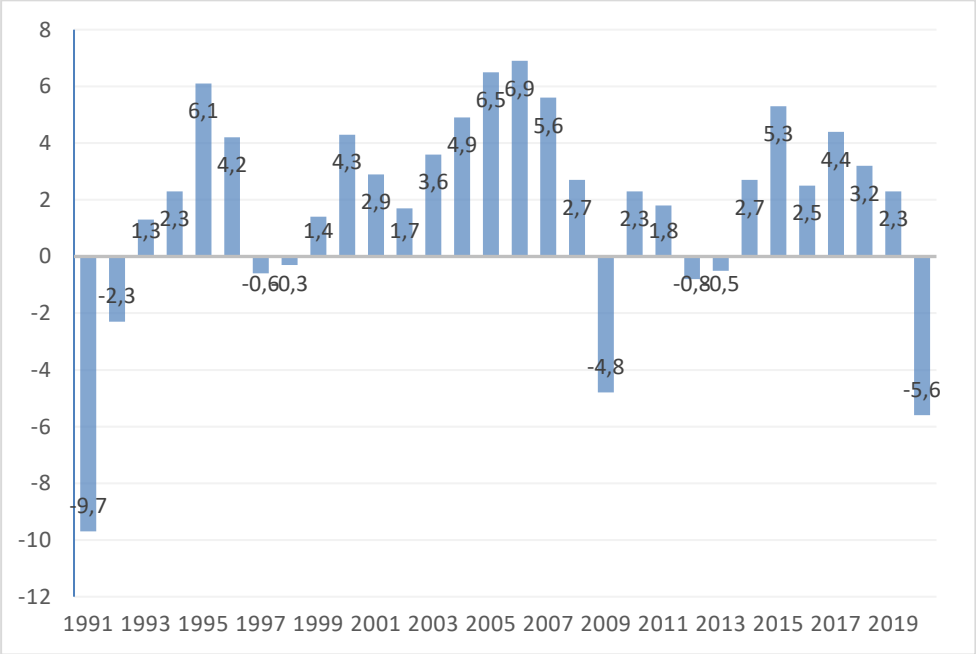
2) „Situace je vážná a podnik je ohrožen v rovině svých výnosů a ziskovosti, nikoliv však v rovině své existence. Podnik má dostatečnou schopnost vyrovnat se s novou realitou, a to po přijetí několika racionalizačních opatření.” (Kislingerová, 2010, s. 154) V této fázi je management stále velmi optimistický a je přesvědčen, že podnik vede dobře. Stále se manažeři domnívají, že je možné krizi zvládnout bez drastických opatření. Pod tlakem nutnosti jsou ale přijímána některá opatření. Například zastavení investic nebo omezení některých výdajů. Tato opatření nicméně měl podnik přijmout už během první fáze.

3) „Situace se stala tragickou a podnik je ohrožen v samotné své existenci. Je potřebné přijmout bolestivá opatření, která zachrání společnost a umožní její kontinuální existenci.” (Kislingerová, 2010, s. 155) Tato fáze přichází v době, kdy už je jasné, že krize nepředstavuje pouhé zhoupnutí. Jsou přijímána tvrdá opatření (např. v podobě propouštění), která ale měla přijít dříve. Vznikají konflikty mezi managementem a vedením společnosti. Management navíc nevystupuje jednotně při vysvětlování dřívějších manažerských pochybení. To snižuje loajalitu zaměstnanců a tvrdá opatření jsou přijímána s o to větší nelibostí.

2 Hospodářské krize v ČR

Jakými krizemi Česká republika za dobu své existence procházela a jaké byly jejich příčiny? To popisuje následující kapitola. Věnuje se jednotlivým recesím, které v ČR probíhaly. Věnuje se také dopadům na jednotlivé části hospodářství.

České hospodářství procházelo od svého vzniku do současnosti nerovnoměrným cyklickým vývojem. Jak ukazuje obrázek 1, Česká republika (resp. ČSR) vykázala od r. 1991 doposud celkem 8× negativní meziroční vývoj růstu HDP.



Obrázek 1: Reálný růst HDP v letech 1991–2020 (meziroční vývoj v procentech)
Zdroj: ČSÚ

Poklesy ekonomického výkonu v tuzemsku mají odlišné důvody. Začátkem 90. let šlo o transformační recesi, v roce 1997 mírnému zpomalení dopomohla krize české koruny, v roce 2009 se i na hospodářství ČR podepsala celosvětová ekonomická recese způsobená finanční krizí v USA. Recese v letech 2012 a 2013 byla vyvolána domácími faktory, zejména restriktivní fiskální politikou. Pokles v roce 2020 nemá primární odůvodnění

v ekonomice, ale ve zdravotnictví. Propad způsobila zejména restriktivní opatření ve snaze zabránit šíření pandemie nemoci covid-19.

2.1 Transformační recese 1990–1992

Transformační recese, která tuzemsko postihla v letech 1990–1992, neměla cyklický charakter, ale strukturální. (Rojíček a kol., 2016) Důvodů poklesu bylo víc, ve všech ale hrál významnou roli přechod od centrálně plánované ekonomiky k tržnímu hospodářství a rozpad východního ekonomického bloku RVHP. Ke změnám patřila liberalizace cen a obchodu se zahraničím, směnitelnost měny, zavedení kapitálového trhu, privatizace i reformy. Změnila se poptávka i chování jednotlivců. Na tyto změny nedokázala domácí nabídka rychle reagovat a přizpůsobit se. Velká část kapacit a výroby se stala nepotřebnou. Snížení produkce přispěla i hospodářská politika. Jejím hlavním cílem se stal boj s inflací. Recese se nevyhnula žádné tranzitivní ekonomice. Mezi lety 1991–1993 klesla průmyslová produkce v průměru o 12,1 %, hrubá přidaná hodnota o 3,9 %. (Czesaný, 2006)

Tabulka 1: *Meziroční vývoj HDP a míry inflace v ČR v letech 1991–1994 (v procentech)*

	1991	1992	1993	1994
HDP (ve stálých cenách)	-9,7	-2,3	1,3	2,3
Míra inflace	56,6	11,1	20,8	10,0

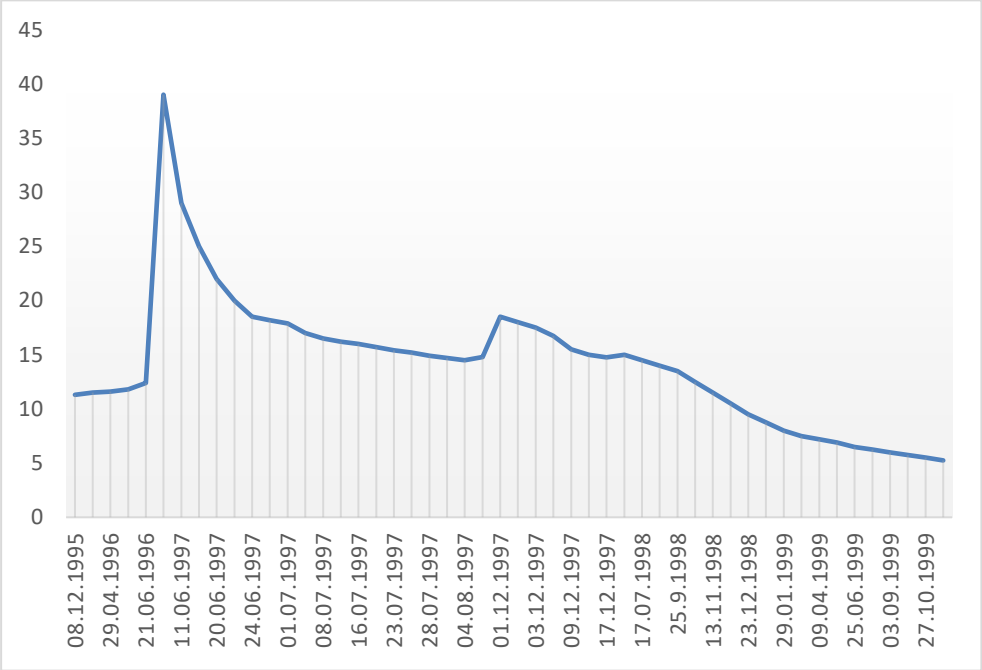
Zdroj: ČSÚ

2.2 Měnová krize a recese 1997–1998

V roce 1995 se Česká národní banka rozhodla pro liberalizaci finančních toků a umožnila obchodování s českou korunou na mezinárodních měnových trzích. (Holman, 2002) Zároveň ale ponechala režim fixního kurzu. „Tím vzniklo reálné nebezpečí, že se česká měna stane předmětem zájmu měnových spekulantů. Tehdy byly vytvořeny podmínky pro spekulační úrok na korunu, k němuž o dva roky později skutečně došlo.” (Holman, 2002)

Vyšší úrokové sazby oproti zahraničí a minimální kurzové riziko vedly k přílivu zahraničního kapitálu. To zvyšovalo agregátní poptávku, která narážela na nedostatek produkčních kapacit. Spekulativní útoky na českou měnu řešila ČNB velkým zvýšením úrokových sazeb a opuštění režimu fixního kurzu a přechodem k floatingu. Měnový otřes nicméně způsobil v roce 1997 mírnou recesi.

Vyšší úrokové sazby a omezená dostupnost úvěrů způsobily negativní dopady na podnikový sektor. (Czesaný, 2006) Na nabídkové straně zaznamenalo pokles zejména stavebnictví (o 5,8 %), v menším rozsahu pak průmysl, který sice nepoklesl, ale zpomalil růst na průměrných 1,9 %. Na poptávkové straně poklesla zejména tvorba hrubého fixního kapitálu – v průměru o 2,9 %.



Obrázek 2: *Vývoj dvoutýdenní repo sazby České národní banky v letech 1995–1999 (v procentech)*
Zdroj: ČNB

2.3 Dopady Velké recese na ČR v r. 2009

Příčinou Velké recese ve světě byla hypoteční krize v USA, která vypukla v roce 2007. Spouštěčem byly rizikové hypotéky, které se v sekuritizované podobě dostaly do celého světa. (Kohout, 2011) Systém měl fungovat tak, že

riziko rozptýlené do celého světa bude mít méně dramatické dopady než riziko soustředěné pouze v amerických bankách. Tento cíl fungoval jen napůl. Pouze se podařilo riziko rozptýlit po celém světě. Nikdo nevěděl, kdo vložil peníze do dluhopisů, které představovaly rizikové hypotéky. To vedlo k nedůvěře. Podle Kovandy (2018) šlo v případě Velké recese právě také o krizi důvěry. „Tisíce, desetitisíce, statisíce bankéřů přestalo věřit jeden druhému. Přestalo se věřit firmám, že úvěr řádně splatí. Přestalo se věřit i některým státům a jejich vládám, že svůj bobtnající dluh řádně uhradí." (Kovanda, 2018) Podle Blancharda a Johnsona (2013) americká fiskální a monetární politika zabránily ještě většímu poklesu produkce. Recesi se ale zabránit nedokázalo.

Podle Krafta a kol. (2010) lze však příčinu Velké recese hledat v předchozí krizi z přelomu tisíciletí, kdy došlo k pádu nadhodnocených technologických akcií (tzv. dot.com krize). Šlo o přeinvestování do informačních technologií. Splasknutí akciové bubliny vyvolalo poptávkový šok. Zasaženy byly jak firmy, tak i později domácnosti. Výraznějšímu propadu měla pomoci rozvolněná měnová politika. Nízké úrokové sazby ale podpořily vznik další bubliny – realitní – která splaskla v roce 2007.

Globální krize se negativně podepsala i na vývoji českého ekonomiky. Zejména kvůli vnějším vlivům (Rojíček a kol., 2016) Výraznější útlum ekonomické aktivity zaznamenaly v roce 2008 země eurozóny, na jejichž poptávce jsou závislí čeští exportéři. Zhoršily se ale i domácí podmínky. Český finanční systém se do krize nedostal, klesla ale důvěra. Poskytování úvěrů se přibrzdilo. V posledním čtvrtletí roku 2008 se česká ekonomika dostala do recese, ve které zůstala celou první polovinu roku 2009.

Tabulka 2: Meziroční vývoj HDP ČR (ve stálých cenách, v procentech) a pohybu zboží přes hranice z ČR v letech 2008–2010 (v procentech)

	1Q/ 08	2Q/ 08	3Q/ 08	4Q/ 08	1Q/ 09	2Q/ 09	3Q/ 09	4Q/ 09	1Q/ 10
HDP	3,8	4,3	4,0	-1,1	-4,4	-5,6	-5,7	-3,0	0,7
Export	7,3	6,3	-0,2	-13,3	-19,0	-19,3	-12,4	-2,0	11,5

Zdroj: ČSÚ

2.4 Recese v letech 2012 a 2013

Zatímco recesi v roce 2009 způsobily vnější faktory, příčiny poklesu v letech 2012 a 2013 byly domácího charakteru. (Rojíček a kol., 2016) Šlo zejména o restriktivní fiskální politiku a obavy z budoucího vývoje. Ty podporoval pokles reálných mezd, který vedl ke snížení spotřeby domácností a vlády a k poklesu investic – a to jak veřejných, tak i soukromých. Na nabídkové straně byl postižen zejména průmysl, který v letech 2012 a 2013 poklesl o 2,4 %, resp. 4,3 %. Koncem roku 2013 ČNB depreciovala kurz koruny s cílem bojovat proti hrozící deflaci. Dále tímto krokem chtěla podpořit export. Hrozba vyšších cen dovozu vedla k předzásobení a ve čtvrtém čtvrtletí roku 2013 začalo hospodářství po šesti čtvrtletích poklesu opět růst.

Tabulka 3: Meziroční vývoj HDP, konečné spotřeby domácností, reálných mezd a průmyslové produkce v ČR v letech 2012–2013 (ve stálých cenách, v procentech)

	1Q/12	2Q/12	3Q/12	4Q/12	1Q/13	2Q/13	3Q/13	4Q/13
HDP	-0,4	-1,1	-1,5	-1,7	-2,2	-1,6	-1,0	1,3
Spotřeba domácností	-2,7	-3,4	-3,9	-4,1	-1,4	-0,4	0,3	0,7
Růst reálné mzdy	-0,3	-1,1	-1,7	0,9	-2,1	-0,3	0,1	-2,9
Průmysl*	0,9	0,8	-1,3	-5,1	-2,7	-2,4	1,1	7,2

* po očištění od vlivu počtu pracovních dnů

Zdroj: ČSÚ

2.5 Koronavirová krize 2020

Recese v roce 2020 je jediným poklesem ekonomické aktivity v historii ČR, který nemá ekonomické kořeny. Způsobily jí vládní restriktivní opatření ve snaze zastavit šíření nemoci covid-19. Krize má tedy zdravotní charakter. Zprávy o novém typu koronaviru, který se začal šířit v čínském Wu-chanu, se poprvé objevily na začátku roku 2020. První nakažený tímto koronavirem byl v ČR potvrzen začátkem března 2020. Následovala řada vládních opatření, která si kladla za cíl šíření nemoci omezit tak, aby neselhal český zdravotnický systém. Média restrikce označovala za zastavení ekonomiky. Několik týdnů byly omezené provozy firem, maloobchodní prodej v kamenných obchodech byl zakázaný (vyjma základních potřeb a léků), gastronomické provozovny měly omezený provoz. Nejvíc zasaženým odvětvím ale byl cestovní ruch, který prakticky přestal existovat. Ve snaze zabránit šíření koronaviru mezi státy se zpřísnily podmínky cest do zahraničí.

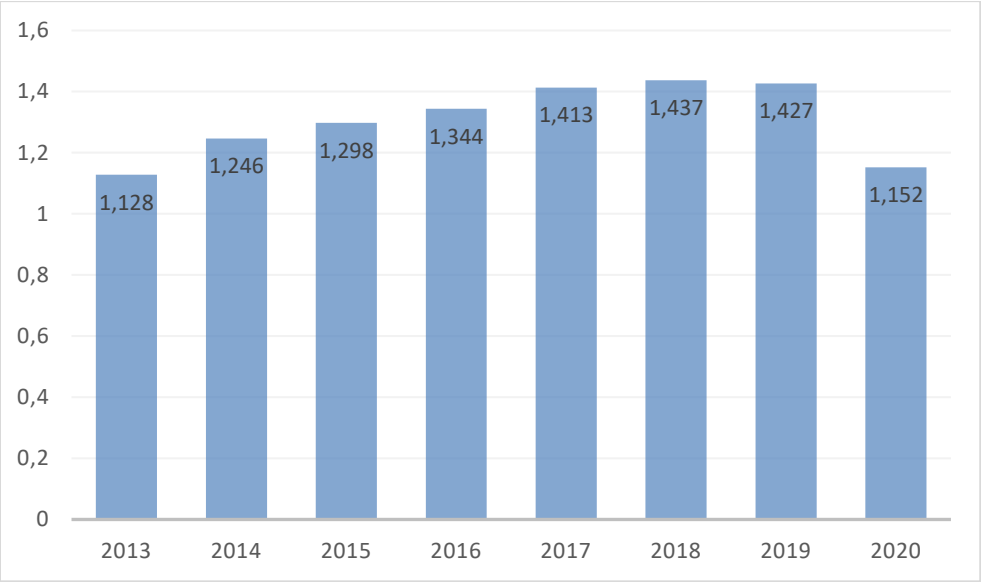
V roce 2020 poklesl meziročně HDP o 5,6 %. (ČSÚ, 2021) Jde o nejhlubší pokles výkonu ekonomiky v historii samostatné České republiky.

3 Automobilový průmysl v ČR

Automobilový průmysl bývá označován za pátěř české ekonomiky. Je největším průmyslovým odvětvím v ČR – představuje více než 9 % HDP, 26 % výroby a 24 % českého exportu. (Konicarová, 2019) ČR hraje v evropském automobilovém průmyslu významnou roli, a to díky dobré poloze ve středu Evropy, dobré infrastruktuře a kvalifikované pracovní síle. Tu zajišťuje mimo jiné také 9 technických univerzit. Klíčovými výrobci automobilů v ČR jsou Škoda Auto, Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (dříve TPCA) a Hyundai Motor Manufacturing Czech.

Klasifikace ekonomických činností CZ-NACE řadí automobilový průmysl do sektoru C – Zpracovatelský průmysl. (ČSÚ, 2020) Konkrétněji automobilový průmysl patří do oboru 29 – Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů. Ten se dále dělí na Výrobu motorových vozidel a jejich motorů, Výrobu karoserií motorových vozidel; výrobu přívěsů a návěsů a Výrobu dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory.

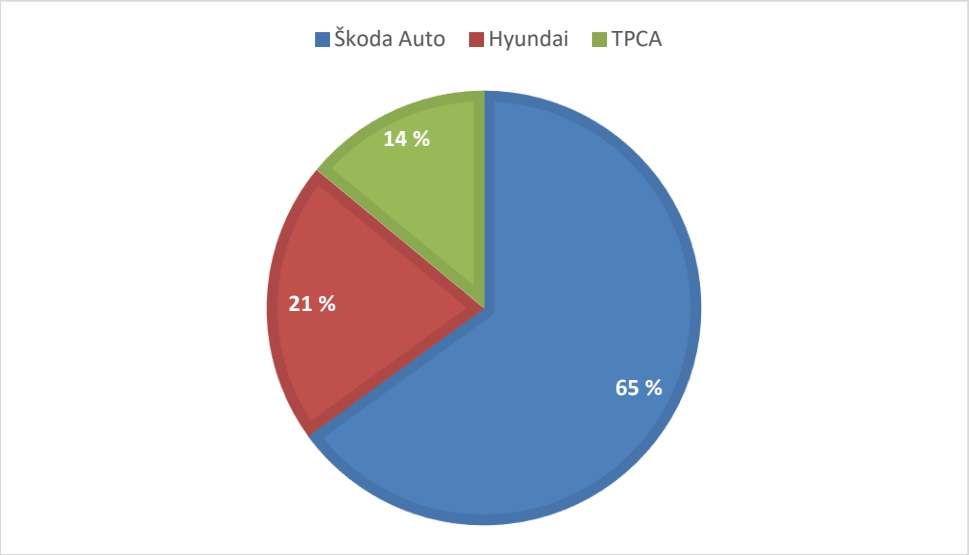
Před krizovým rokem 2020 se v ČR v posledních letech vyrobilo ročně přes 1,4 milionu osobních aut. V roce 2020 produkce meziročně poklesla o 19,2 % na 1,152 milionu vozů. (AutoSAP, 2021) Příčinou jsou dopady šíření nemoci covid-19. Provozy automobilek se zejména v jarních měsících zastavily. Zatímto v dubnu 2019 vyrobily tuzemské automobilky 126 700 osobních aut, v dubnu krizového roku 2020 to bylo pouze 14 589 vozů.



Obrázek 3: Výroba osobních automobilů v ČR (v milionech)

Zdroj: AutoSAP

Největší podíl tuzemské výroby osobních automobilů tvořila v roce 2020 produkce Škody Auto – 65 % (749 579 vozů). (AutoSAP, 2021) 21 % tvořila produkce automobilky Hyundai (238 750 vozů). Produkce TPCA (od letošního roku Toyta Motor Manufacturing Czech Republic) představovala 14 % (165 572 vozů).



Obrázek 4: Podíl tuzemských automobilek na celkové produkci v r. 2020

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

3.1 Škoda Auto

Škoda Auto má v Česku svojí tradici. Podnik založili v roce 1895 Václav Laurin a Václav Klement. (Škoda Auto, 2020) Pod značkou Laurin & Klement začali vyrábět jízdní kola, posléze motocykly. První automobil s modelovým názvem Voiturette A představili v roce 1905. O 20 let později došlo ke sloučení firem Laurin & Klement s plzeňským strojírenským gigantem ŠKODA. V roce 1991 se česká Škoda stala součástí německého koncernu Volkswagen.

Společnost má v ČR tři výrobní závody – v Mladé Boleslavi, kde má firma také sídlo, v Kvasinách a ve Vrchlabí. (Škoda Auto, 2020) Škoda Auto zaměstnává v tuzemsku přes 34 800 osob. Výrobní závody společnosti jsou (většinou v podobě koncernových partnerství) také v Číně, Rusku, na Slovensku, v Německu, Alžírsku a Indii. S lokálními partnery spolupracuje společnost také na Ukrajině a v Kazachstánu. Jediným akcionářem automobilky je společnost Volkswagen Finance Luxemburg se sídlem v Lucembursku.

V Česku automobilka vyrábí 8 modelů. (Škoda Auto, 2020) V mladoboleslavském závodě jde konkrétně o modely Fabia, Scala, Octavia, Kamiq a Karoq. Poslední zmíněný model se vyrábí také v závodě v Kvasinách. Mimo něj také Superb, Kodiaq a Seat Ateca.

Podle žebříčku CZECH TOP 100 se Škoda Auto opakovaně umisťuje na první příčce v žebříčku českých firem, který je sestaven podle velikosti ročních tržeb. (CZECH TOP 100, 2021) V roce 2019 měla Škoda Auto tržby 459 122 mil. Kč, oproti roku 2018 o 10,2 % víc. Provozní zisk dosáhl výše 37 220 mil. Kč, čistý zisk 31 689 mil. Kč.

Tabulka 4: Základní finanční ukazatele společnosti Škoda Auto (v mil. Kč)

	2019	2018	Změna 2019/2018
Tržby	459 122	416 695	+10,2 %
Provozní zisk	37 220	33 840	+9,9 %
Čistý zisk	31 689	28 892	+9,6 %

Zdroj: Výroční zpráva Škoda Auto za r. 2019

3.2 Hyundai Motor Manufacturing Czech

Společnost byla založena v roce 2006. (Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2020) Tuto zahraniční investici uzavřeli zástupci korejské automobilky Hyundai, Moravskoslezského kraje a agentury CzechInvest. O rok později začala stavba výrobního závodu v Nošovicích a první auto sjelo z výrobní linky v roce 2008. Jde o jediný výrobní závod pod značkou Hyundai na území Evropské unie. Hyundai Motor Manufacturing Czech je společností s ručením omezeným, kterou vlastní společnost Hyundai Motor Company se sídlem v Soulu v Korejské republice.

Kromě nošovického závodu je na celém světě pod značkou Hyundai provozováno dalších 18 výrobních závodů – sedm v Koreji, pět v Číně, dva v Indii, po jednom v Rusku, Turecku, Brazílii a USA. (Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2020) V roce 2019 automobilka globálně prodala 4,5 milionu vozů.

HMMC zaměstnává na 3 300 pracovníků a vyrábí dva modely značky Hyundai – i30 a Tucson. (Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2020) Dříve se v nošovickém závodě vyráběl i model i20, výroba tohoto modelu byla ale zde ukončena. Většina produkce míří do zahraničí, v Česku se v roce 2019 prodala 4,2 % z celkového objemu výroby.

Podle výše tržeb byl HMMC v roce 2019 sedmou největší firmou v ČR. (CZECH TOP 100, 2021) Celkové tržby dosáhly 123 140 mil. Kč, což meziročně představuje pokles o 4,8 %. (Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2020) Vzrostl ale provozní i čistý zisk společnosti.

Tabulka 5: Základní finanční ukazatele společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech (v mil. Kč)

	2019	2018	Změna 2019/2018
Tržby	123 140	129 259	-4,8 %
Provozní zisk	8 859	8 432	+5,0 %
Čistý zisk	7 386	7 223	+2,2 %

Zdroj: Výroční zpráva Hyundai Motor Manufacturing za rok 2019

3.3 Toyota Motor Manufacturing Czech Republic

Historie této automobilky sahá do roku 2002, kdy dvě nadnárodní společnosti – francouzská PSA Peugeot Citroën a japonská Toyota Motor Corporation – uzavřely smlouvu o spolupráci. (Toyota Motor Manufacturing Czech, 2021) Založily v ČR podnik TPCA – Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech. Ve stejném roce byl položen základní kámen výrobního závodu v Kolíně. Výroba automobilů začala v roce 2005. Začátkem roku 2021 přešel podnik plně do vlastnictví Toyoty. Automobilka změnila název z TPCA na Toyota Motor Manufacturing Czech Republic. Nadále však vyrábí i vozy PSA.

Samotnou společnost Toyta založil v Japonsku v roce 1937 Kiichiro Toyoda. (Toyota, 2012) Ke konci 50. let začala společnost pronikat i na zahraniční trhy. (Toyota Motor Manufacturing Czech, 2021) Do USA se první modely Toyota dostaly v roce 1957. První export automobilů do Evropy přišel v roce 1963, konkrétně do Dánska. V roce 2020 se Toyota stala největším prodejcem aut na světě – prodala 9,528 milionu vozů. (ČTK, 2021) Druhý koncern Volkswagen prodal 9,305 milionu vozů.

Automobilka je jedním z největších tuzemských exportérů a také jedním z největších zaměstnavatelů na Kolínsku. Ve společnosti pracuje zhruba 2 500 zaměstnanců. (Toyota Motor Manufacturing Czech, 2021) V kolínském závodě automobilka vyrábí 4 modely – Toyota Aygo, Toyota Yaris, Peugeot 108 a Citroën C1.

Podle výše tržeb byla v roce 2019 ještě tehdejší TPCA 17. největší firmou v ČR. (CZECH TOP 100, 2021) Tržby v roce 2019 vykázala TPCA ve výši 38 612 mil. Kč.

Tabulka 6: Základní finanční ukazatele společnosti TPCA (v mil. Kč)

	2019	2018	Změna 2019/2018
Tržby	38 612	37 914	+1,8 %
Provozní zisk	380	357	+6,4 %
Čistý zisk	261	293	-10,9 %

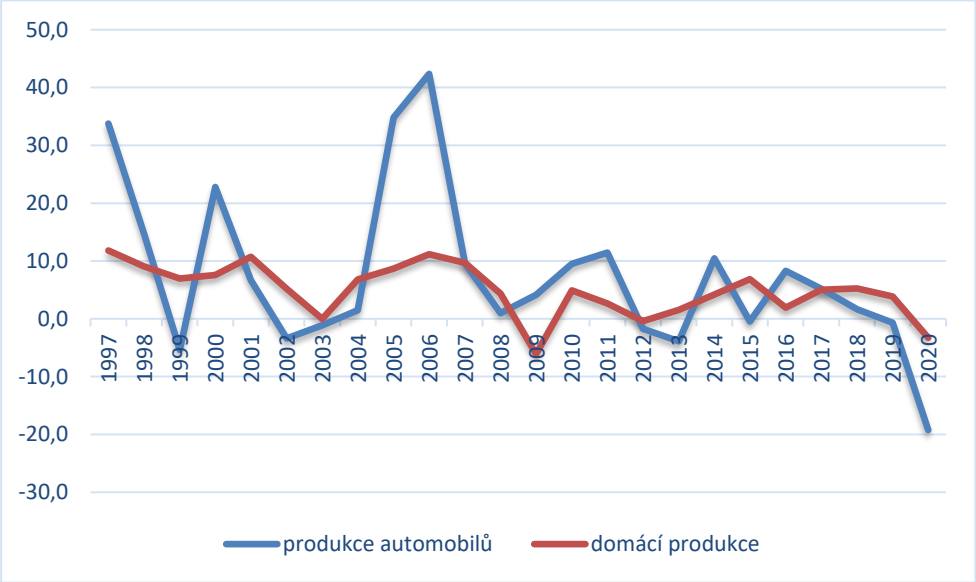
Zdroj: Výroční zpráva TPCA za r. 2019

4 Komparace dopadů recese na výrobce automobilů a celé hospodářství ČR

Tato kapitola se zaměří na srovnání vývoje segmentu výroby osobních automobilů v tuzemsku s vývojem celého hospodářství. Konkrétně v oblastech produkce, exportu a průmyslové výroby.

4.1 Komparace produkce osobních automobilů a domácí produkce

Porovnáním meziročního vývoje produkce osobních automobilů a meziroční změny domácí produkce, měřené Českým statistickým úřadem, lze dospět k závěru, že vývoj produkce automobilů je více volatilní. Zejména pak do roku 2006.



Obrázek 5: Meziroční vývoj produkce automobilů a domácí produkce (v procentech)

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

Směr vývoje je ve většině sledovaného období totožný, křivka produkce automobilů, jak je patrné z obrázku 5, je vychýlená do větších extrémů, a to oběma směry. Prudký meziroční růst produkce v letech 2005 a 2006 je pak dán především spuštěním výroby automobilky TPCA. Nebýt této skutečnosti, tempo meziročního růstu produkce automobilů by dosáhlo 11,6 %, resp.

12,6 %, tedy lehce nad meziročním tempem růstu domácí produkce. Krizový rok 2009 znamenal meziroční pokles domácí produkce o 6,1 %. Naproti tomu produkce automobilů meziročně vzrostla o 4,1 %. Tento fakt je do jisté míry ovlivněn opět vstupem další automobilky na český trh. Automobilka Hyundai zahájila provoz v roce 2008, od roku 2009 pak najížděla na plný provoz. Pokud by bylo opět abstrahováno od tohoto faktu, produkce dosavadních automobilek by meziročně v roce 2009 poklesla o 8,4 %, tedy víc než celková domácí produkce. Mírná recese v letech 2012 a 2013 znamenala i meziroční pokles produkce automobilů, opět větší než pokles celkové produkce. Ta dokonce v druhém krizovém roce najela na mírný růst. Na těchto dvou krizích je možné vidět, že recese má na výrobu osobních automobilů větší dopady než na celé hospodářství. Roky 2016–2019 znamenaly pro výrobu automobilů zpomalování tempa růstu. Šéf sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar to připisoval tlaku geopolitických nejistot. (AutoSAP, 2020) Hlavními tématy v této době byly obchodní války a celní politika Donalda Trumpa a také Brexit. V roce 2019 zpomalilo také tempo růstu domácí produkce.

Tabulka 7: Meziroční vývoj produkce automobilů a domácí produkce (v procentech)

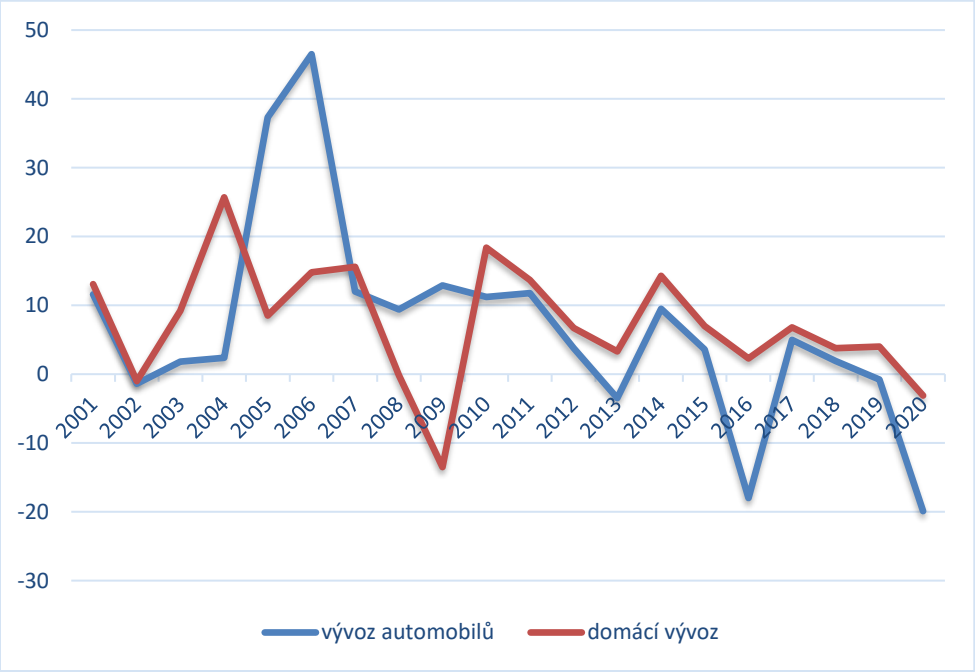
	Meziroční změna domácí produkce automobilů	Meziroční změna domácí produkce
1997	33,8	11,8
1998	14,8	9,1
1999	-5,4	7,0
2000	22,8	7,6
2001	6,7	10,7
2002	-3,4	5,2
2003	-1,1	7,3
2004	1,5	6,8
2005	34,8	8,7
2006	42,4	11,2
2007	9,6	9,7
2008	1,0	4,4
2009	4,1	-6,1
2010	9,5	4,9
2011	11,4	2,7
2012	-1,7	-0,4
2013	-3,9	1,5
2014	10,5	4,2
2015	-0,4	6,8
2016	8,3	1,9
2017	5,2	5,0
2018	1,7	5,3
2019	-0,7	3,9
2020	-19,2	-3,3

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

4.2 Komparace vývozu automobilů a domácího exportu

Trend meziroční změny vývozu automobilů kopíruje trend meziroční změny celkového českého exportu v přeshraničním pojetí. Výrazněji se trend liší zejména v letech 2005 a 2006, a také v době velké recese 2008 a 2009. Toto

odlišení lze opět vysvětlit startem výroby nových automobilek. Pokud by nebyly brány v potaz první dva roky výroby automobilky TPCA, meziroční změna vývozu automobilů by byla v roce 2005 10,5 %, v roce 2006 pak 13,5 %, což by kopírovalo trend meziročního vývoje celkového exportu. Podobně je tomu v letech 2008 a 2009, kdy vlivem nižší zahraniční poptávky, kvůli Velké recesi, klesl meziročně český vývoz v pojetí pohybu zboží přes hranice o 0,2 %, resp. 13,5 %. Pokud by nebylo počítáno s náběhem produkce nové automobilky Hyundai, meziroční vývoj vývozu automobilů by v roce 2008 zpomalil na 8,0 %, v následujícím roce pak na 2,1 %. Nešlo by o pokles, jako v případě celkového exportu, nicméně křivka by směřovala stejným směrem.



Obrázek 6: Meziroční vývoj vývozu automobilů a domácího vývozu (v procentech)

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

Od roku 2011 křivka vývoje exportu osobních aut kopíruje křivku vývoje celkového exportu. S tím, že poklesy či zpomalení jsou v případě automobilů větší než v případě celkového exportu. Například v letech recese 2012 a 2013. Meziroční vývoj celkového exportu v přeshraničním pojetí zpomalil na 6,7 %, resp. 3,3 %. V prvním krizovém roce bylo u vývoje exportu osobních aut zpomalení výraznější – na 3,8 %. V roce 2013 dokonce vývoz osobních

automobilů klesl o 3,5 %. Nejvýraznější propad exportu aut nastal během koronavirové krize v roce 2020. Vývoz tuzemských automobilek se meziročně propadl téměř o pětinu. Naproti tomu celkový export oproti roku 2019 klesl o 3,1 %.

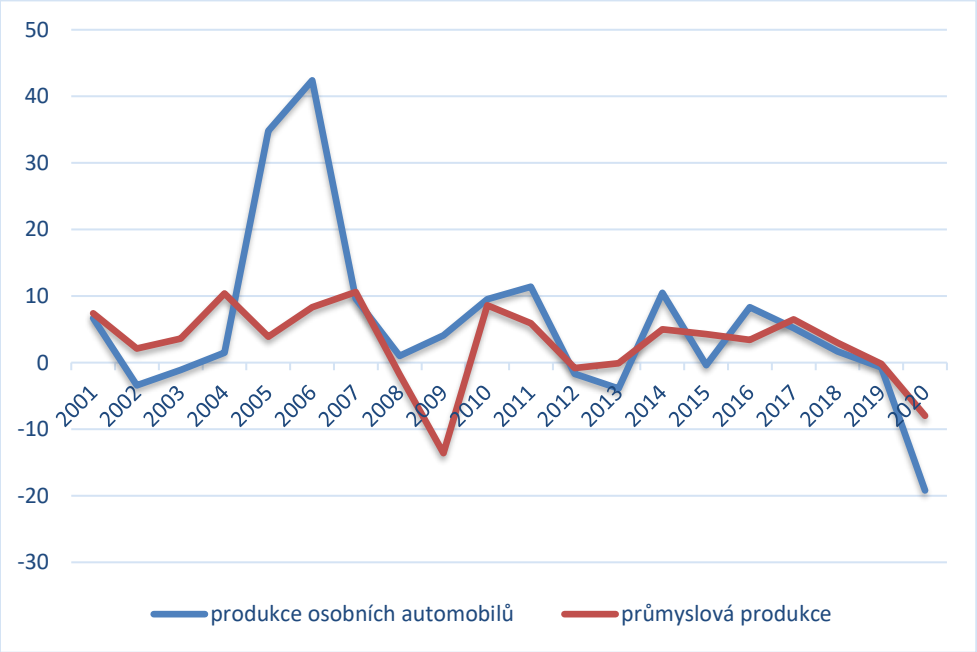
Tabulka 8: Meziroční vývoj vývozu automobilů a domácího vývozu (v procentech)

	Meziroční změna vývozu automobilů	Meziroční změna domácího vývozu
2001	11,6	13,1
2002	-1,4	-1,0
2003	1,8	9,2
2004	2,4	25,7
2005	37,3	8,5
2006	46,5	14,8
2007	12,0	15,6
2008	9,4	-0,2
2009	12,9	-13,5
2010	11,2	18,4
2011	11,8	13,7
2012	3,8	6,7
2013	-3,5	3,3
2014	9,5	14,3
2015	3,6	7,0
2016	-18,0	2,3
2017	5,0	6,8
2018	1,9	3,8
2019	-0,8	4,0
2020	-19,9	-3,1

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

4.3 Komparace produkce osobních automobilů a průmyslové produkce

Ze srovnání meziroční změny produkce osobních automobilů a meziroční změny průmyslové produkce vyplývá, že se vyvíjí téměř konzistentně. Výkyvy opět lze odůvodnit novými automobilkami a s tím spojeným výrazným nárůstem produkce. Pokud by bylo odhlédnuto od tohoto faktu, vývoj produkce automobilů by téměř kopíroval vývoj české průmyslové produkce. Konkrétně např. roky 2005 a 2006 – vývoj produkce osobních automobilů 11,6 % a 12,6 %, proti vývoji průmyslu 3,9 % a 8,3 %. Nebo rok 2008 a 2009 bez započítání nové automobilky Hyundai – vývoj produkce automobilů -0,3 % v roce 2008 a -8,4 % v roce 2009. Naproti tomu vývoj průmyslu -1,8 % a -13,6 %. Až do roku 2020 pak byly oba sledované vývoje téměř totožné. K výraznějšímu rozdílu došlo až v souvislosti s koronavirovou krizí, kde se podepsalo jarní zastavení produkce automobilek. Rozdíl vývoje produkce automobilů a celého průmyslu byl přes 11 procentních bodů.



Obrázek 7: Meziroční vývoj produkce osobních automobilů a průmyslové produkce (v procentech)

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

Tabulka 9: Meziroční vývoj produkce osobních automobilů a průmyslové produkce (v procentech)

	Meziroční změna produkce automobilů	Meziroční změna průmyslové produkce
2001	6,7	7,4
2002	-3,4	2,1
2003	-1,1	3,6
2004	1,5	10,4
2005	34,8	3,9
2006	42,4	8,3
2007	9,6	10,6
2008	1,0	-1,8
2009	4,1	-13,6
2010	9,5	8,6
2011	11,4	5,9
2012	-1,7	-0,8
2013	-3,9	-0,1
2014	10,5	5,0
2015	-0,4	4,3
2016	8,3	3,4
2017	5,2	6,5
2018	1,7	3,0
2019	-0,7	-0,2
2020	-19,2	-8,0

Zdroj: AutoSAP, ČSÚ, vlastní zpracování

5 Krize v automobilkách v ČR

Následující kapitola se věnuje krizovým opatřením ve všech třech automobilkách, které vyrábí v ČR osobní automobily. Součástí je také reflexe základních ukazatelů finanční analýzy. Konkrétně ukazatelů rentability tžeb, likvidity a zadluženosti.

Ukazatel rentability (ROS) měří podíl čistého zisku připadající na 1 Kč tržeb. Zjišťuje se jako podíl čistého zisku EAT a tržeb.

Ukazatele likvidity měří schopnost firem splatit své závazky. Jsou porovnávány ve třech stupních. Jednak je porovnávána běžná likvidita, která ukazuje, kolikrát je společnost schopna uhradit své splatné závazky s využitím celkového oběžného majetku. Počítá se jako podíl, kdy v čitateli je počítáno s oběžnými aktivy, ve jmenovateli pak s krátkodobými závazky. Za přijatelnou hodnotu se považují hodnoty v intervalu 1,5–2,5. (Synek a kol., 2011) Dalším stupněm ukazatele likvidity je pohotová likvidita. Ta ukazuje platební schopnost podniku po odečtení zásob z oběžných aktiv, odečítá tedy méně likvidní aktiva. Prahová hodnota tohoto ukazatele je 1. Třetím ukazatelem likvidity je pohotová likvidita. Ta ukazuje platební schopnost s použitím pouze krátkodobého finančního majetku (nejlikvidnější formy majetku). Počítá se jako podíl krátkodobého finančního majetku a krátkodobých závazků. Uvádí se, že by měla mít hodnotu alespoň 0,5. Ukazatele likvidity se vztahují k určitému datu, v případě této práce k poslednímu dni v roce. Jejich hodnota se může ale ze dne na den měnit. Interpretace tohoto ukazatele je proto spíš orientační a komparativní v čase.

Posledními sledovanými ukazateli jsou ukazatele zadluženosti, které měří rozsah, v jakém podnik využívá k financování cizí zdroje. V rámci této práce je spočítaná celková zadluženost a dlouhodobá zadluženost. Celková zadluženost se určuje jako podíl cizího kapitálu k celkovým pasivům. U dlouhodobé jsou v čitateli dlouhodobé závazky, ve jmenovateli pasiva. Zlaté pravidlo vyrovnání rizik požaduje, aby poměr vlastních zdrojů k cizím

zdrojům byl 1 : 1. (Synek a kol., 2011) Poměr 1 : 2 se považuje za ucházející a poměr 1 : 3 za přípustný.

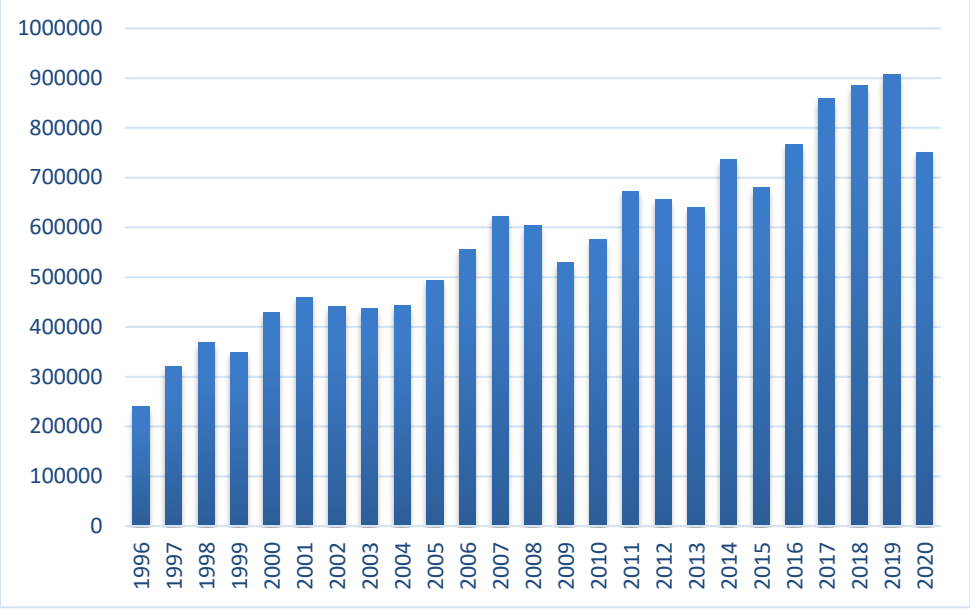
5.1 Krizová opatření ve společnosti Škoda Auto

Recese druhé poloviny 90. let 20. století se na produkci největší české automobilky nijak nepodepsala. Produkce v těchto letech rostla. K výraznějšímu poklesu produkce došlo během další krize – v roce 2009 – kdy produkce meziročně klesla o 12,5 %. O rok dříve o 3 %. Finanční krize zapříčinila pokles zejména zahraniční poptávky a zvýšení skladových zásob automobilky. (ČTK, 2008) To se Škoda Auto rozhodla vyřešit snížením výroby. Vedení společnosti se s odbory koncem září 2008 domluvilo na prvním dvoudenním omezení výroby. Další omezení výroby přišlo na konci října – výrobní linky stály 9 dní. (Auto.cz, 2008) V polovině listopadu 2008 došlo také na propouštění. Vedení společnosti propustilo 1 500 agenturních zaměstnanců. (Auto.cz, 2008) K dalšímu omezení výroby došlo od 19. 12. 2008 až do 13. 1. 2009. Šlo do té doby o nejdelší odstávku výroby. Aby automobilka nemusela propouštět kmenové zaměstnance, rozhodlo se vedení společnosti spolu s odboráři na omezení výroby na čtyři pracovní dny, a to na půl roku – od ledna do června 2009. (Auto.cz, 2008) V březnu a dubnu ale toto opatření zmírnila na některých výrobních halách na 5 pracovních dnů. (Auto.cz, 2009) Důvodem bylo zvýšení zahraniční poptávky. To vedení společnosti připisovalo zavedení šrotovného v některých zemích EU.

Mírná recese v letech 2012 a 2013 znamenala pokles produkce ve Škoda Auto meziročně shodně o 2,5 %. V říjnu 2011 vedení automobilky omezilo výrobu některých komponentů. (ČTK, 2011)

Nejdelší odstávku výroby z roku 2008 překonalo přerušení výroby v roce 2020. Koncern VW zavřel kvůli šíření nemoci covid-19 všechny své evropské závody. Výroba ve všech třech závodech Škoda Auto v ČR stála od 18. 3. do 27. 4. 2020, přičemž termín konce odstávky automobilka několikrát posunula. (ČT24, 2020) Přesto omezení pokračovala i po spuštění výroby. Kvůli omezení pohybu přes hranice výroba postrádala zaměstnance z Polska.

I z toho důvodu omezila společnost výrobu ze tří na dvě směny. Koronavirový krizový rok 2020 znamenal pro automobilku Škoda meziroční snížení produkce o 17,4 %. (AutoSAP, 2021)



Obrázek 8: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti Škoda Auto

Zdroj: AutoSAP

5.2 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Škoda Auto

Rentabilita tržeb (ROS) vyšla v automobilce Škoda Auto nejhůře v krizových letech 2009, 2013 a 2020. Přičemž vůbec nejnižší hodnota tohoto ukazatele byla v krizovém roce 2009. Konkrétně bylo z každé koruny tržeb vygenerováno 1,84 haléřů čistého zisku. O dva roky dříve to bylo 7,20 haléřů.

Naproti tomu likviditu měla automobilka na konci roku během Velké recese nad přijatelnými úrovněmi. Běžná likvidita byla nad udávanými za přijatelné 1,5. Také pohotová likvidita splňovala udávanou přijetalnou hranici 1,0. Přijatelná hodnota ukazatele okamžité likvidity byla splněna dokonce dojnásobně – jako minimální přijatelná hodnota se uvádí 0,5. Během recese v letech 2012 a 2013 poklesl pod přijetalnou úroveň jen ukazatel běžné likvidity. K výraznému propadu všech tří ukazatelů likvidity došlo během koronavirové krize v roce 2020. Okamžitou likviditou byla automobilka

schopna splatit 20 % závazků, místo přijatelných alespoň 50 %. Jak ukazuje Tabulka 10, k poklesu ukazatelů likvidity došlo ale už v letech před vypuknutím koronavirové krize.

Také celková zadluženost společnosti se v roce 2020 odchýlila od jinak poměrně stabilních hodnot. Cizí kapitál představoval 58,37 % z celkového kapitálu společnosti. V předchozích letech se od roku 2007 držel spíše pod 50 %. Z toho podíl dlouhodobých cizích zdrojů vzrostl na 11,59 %, tedy podobného podílu, jako při Velké recesi v r. 2009.

Tabulka 10: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Škoda Auto

	2007	2008	2009	2010	2011
Rentabilita tržeb	7,20	5,40	1,84	4,03	6,36
Běžná likvidita	1,13	1,68	1,62	1,69	1,74
Pohotová likvidita	1,31	1,27	1,30	1,37	1,43
Okamžitá likvidita	1,06	1,01	1,05	1,13	1,16
Celková zadluženost	42,10	41,52	42,40	44,91	47,11
Dlouhodobá zadluženost	12,04	11,18	11,43	11,40	13,90

	2012	2013	2014	2015	2016
Rentabilita tržeb	5,85	4,41	6,15	9,79	8,86
Běžná likvidita	1,53	1,33	1,23	1,43	1,71
Pohotová likvidita	1,16	1,05	1,02	1,21	1,49
Okamžitá likvidita	0,91	0,85	0,81	1,03	1,25
Celková zadluženost	43,18	46,22	43,46	42,02	39,71
Dlouhodobá zadluženost	11,99	9,91	10,41	9,35	8,08

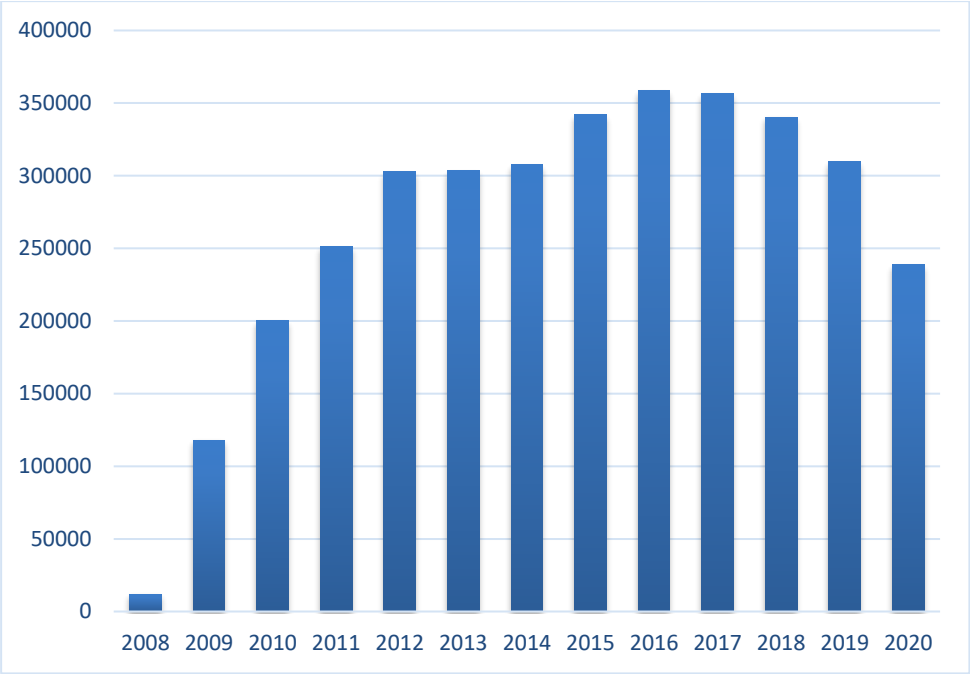
	2017	2018	2019	2020
Rentabilita tržeb	7,82	6,93	6,90	3,58
Běžná likvidita	1,24	1,14	0,93	0,78
Pohotová likvidita	1,09	0,91	0,70	0,55
Okamžitá likvidita	0,93	0,56	0,43	0,20
Celková zadluženost	53,17	49,08	54,63	58,37
Dlouhodobá zadluženost	6,68	8,93	10,29	11,59

Zdroj: Výroční zprávy Škoda Auto, vlastní zpracování

5.3 Krizová opatření ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech

Automobilka Hyundai spustila výrobu v Česku na konci roku 2008. Hyundai všude po světě v reakci na pokles poptávky během krize v letech 2008–2009 omezoval výrobu. V Česku ještě na začátku prosince 2008 omezování výroby v plánu nebylo. (ČTK, 2008) To se ale o měsíc později změnilo, a i v nově spuštěném závodě v Nošovicích došlo k omezení produkce na 4 dny v týdnu. (Horáček, 2009) Začátkem ledna 2009 automobilka také propustila zhruba 60 zaměstnanců. (ČTK, 2009) Dva měsíce po spuštění provozu byli navíc pracovníci ve zkušební době, tedy neměli nárok na odstupné. Následující týden vedení společnosti oznámilo, že výrobu na jeden týden omezí jen na dva pracovní dny. (ČTK, 2009) Dobré zprávy v podobě vyšší poptávky zaznamenala automobilka na konci února 2009, kdy se vrátila k systému 5 pracovních dnů, a dokonce začala nabírat nové zaměstnance. (Sasínová, 2009) Recese v letech 2012 a 2013 znamenala pro automobilku pouze stagnaci produkce.

Stejně jako ostatní automobilky v Česku, také Hyundai zastavil na jaře 2020 kvůli šíření nemoci covid-19 svoji produkci, a to na 2 týdny – od 21. 3. do 6. 4. 2020. (ČTK, 2020) Nakonec automobilka odstávku prodloužila do 14. 4. 2020. (ČTK, 2020) Hyundai Motor Manufacturing Czech obnovil výrobu jako první automobilka v tuzemsku. Nešlo ale o návrat do běžného provozu, výroba běžela pouze na dvě směny. (ČTK, 2020) O týden později vedení automobilky zavedlo provoz pouze na jednu směnu. (ČTK, 2020) V roce 2020 produkce automobilce klesla meziročně o 22,9 %. (AutoSAP, 2021)



Obrázek 9: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech

Zdroj: AutoSAP

5.4 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech

Během Velké recese v letech 2008 a 2009 automobilka Hyundai v Česku rozjížděla svoji výrobu. Finanční ukazatele za toto období nejsou tedy relevantní. Během další krize v letech 2012 a 2013 nezaznamenala propad výroby ani propad základních ukazatelů finanční analýzy. Rentabilita tržeb v tomto období byla ve srovnání s následujícími lety na vysokých úrovních.

Také ukazatele likvidity má automobilka Hyundai v Česku na velmi vysoké úrovni – nejvyšší ze všech tří automobilek vyrábějících v Česku. Po mírné recesi v roce 2013 pak došlo ke snížení okamžité likvidity, stále ale byla na velmi vysoké úrovni.

Celkový podíl cizích zdrojů na celkovém kapitálu se v posledních letech pohybuje pod padesáti procenty, což je hranice přijatelného podílu cizích zdrojů na celkovém kapitálu. Účetní závěrku z krizového roku 2020, který

znamenal z pohledu výrobu automobilů největší propad v historii ČR, automobilka Hyundai v době psaní této práce ještě nezveřejnila.

Tabulka 11: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech

	2011	2012	2013	2014	2015
Rentabilita tržeb	4,19	7,60	7,53	8,44	4,38
Běžná likvidita	2,50	4,66	4,23	2,24	3,73
Pohotová likvidita	2,15	4,01	3,83	2,11	3,49
Okamžitá likvidita	0,12	0,78	1,74	1,22	1,65
Celková zadluženost	65,68	55,64	49,32	51,77	43,64
Dlouhodobá zadluženost	24,07	20,21	17,86	0,00	13,53

	2016	2017	2018	2019
Rentabilita tržeb	5,94	4,90	5,59	6,00
Běžná likvidita	3,81	4,65	4,45	5,63
Pohotová likvidita	3,57	4,37	4,16	5,06
Okamžitá likvidita	2,08	2,80	2,35	3,48
Celková zadluženost	47,45	41,48	43,79	42,33
Dlouhodobá zadluženost	16,88	15,00	14,64	15,53

Zdroj: Výroční zprávy Hyundai Motor Manufacturing Czech, vlastní zpracování

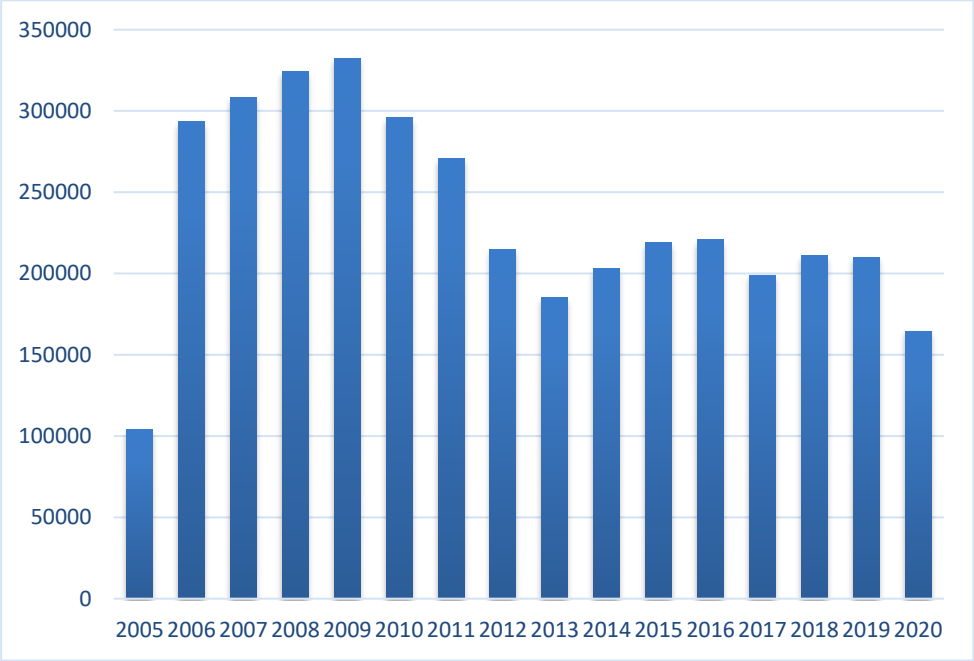
5.5 Krizová opatření ve společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile

Jediná kolínská TPCA produkci během velké recese v roce 2009 neomezovala. Naopak už na začátku roku deklarovala, že vyrobí meziročně víc aut. (ČTK, 2009) To se také vyplnilo. Jediným omezením během této krize pro automobilku bylo pozastavení plánů na zrychlení výroby. (ČTK, 2009)

O to víc zasáhla automobilku recese v letech 2012 a 2013. Zatímco zbylé dvě automobilky touto recesí propluly ve srovnání více hladce, TPCA v květnu 2012 oznámila, že kvůli poklesu poptávky po malých autech omezí výrobu

na 4 pracovní dny. (Auto.cz, 2012) V roce 2012 klesla produkce automobilky TPCA meziročně o 20,6 %, v roce 2013 meziročně o 13,9 %.

Stejně jako ostatní automobilky v tuzemsku, taky TPCA zastavila na jaře 2020 kvůli pandemii nemoci covid-19 výrobu. Konkrétně od 18. 3. do 25. 5. 2020, oproti Škoda Auto a Hyundai Motor Manufacturing Czech šlo o nejdelší omezení výroby kvůli pandemii. (ČTK, 2020) Meziročně produkce v roce 2020 automobilce klesla o 21,7 %. (AutoSAP, 2021)



Obrázek 10: Vývoj produkce osobních automobilů ve společnosti TPCA

Zdroj: AutoSAP

5.6 Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile

Automobilka TPCA zažívala během Velké recese v letech 2008 a 2009 nárůst produkce, a to vlivem rozjezdu podniku. Rentabilita tržeb byla v této době pro společnost historicky nejvyšší. Pokles přišel před a během další krize – v letech 2011, 2012 a 2013. V posledním zmíněném roce koruna tržeb produkovala 0,57 haléřů čistého zisku. Do roku 2019 pak nepřekonala hranici jednoho celého haléře. TPCA má tak ze tří automobilek vyrábějících v Česku

nejnižší rentabilitu tržeb. Také v ukazatelích likvidity má TPCA nejhorší výsledky. Nesplňuje ani hodnoty, které jsou považovány za minimální přijatelné. Ty splňuje jen v otázce okamžité likvidity, a to v letech 2018 a 2019. Po většinu sledovaného období není společnost schopná splatit své závazky ani všemi svými krátkodobými aktivy. Nutno ale poznamenat, že ukazatele likvidity poměřují stav k poslednímu dni v roce, výše krátkodobých aktiv se však může měnit každým dnem.

V krizovém roce 2009 měla TPCA poměrně vysoký podíl zadluženosti – cizí kapitál představoval přes 70 % z celkového kapitálu. Takto vysoký podíl měla automobilka ale už před krizí. To lze vysvětlil rozjezdem výroby, kterou automobilka začala v roce 2005. V následujících třech letech se podíl cizích zdrojů snížil na 54,7–57,4 %. Druhou nejvyšší míru zadluženosti ve sledovaném období měla automobilka v krizovém roce 2013, a také v roce následujícím. Ani v následujících letech ale podíl zadluženosti neklesl pod 50 %, což je podíl, který je považovaný za přijatelný. Na rozdíl od zbylých dvou automobilek má ale TPCA velmi nízkou dlouhodobou zadluženost.

Zajímavé bude porovnat finanční ukazatele následujících let. Jednak kvůli dopadům koronavirové krize a také změny vlastníka automobilky. Od roku 2021 ji plně vlastní japonská Toyota.

Tabulka 12: Základní ukazatele finanční analýzy společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile

	2009	2010	2011	2012	2013
Rentabilita tržeb	2,54	2,54	1,45	0,70	0,57
Běžná likvidita	0,95	1,01	0,91	1,20	0,84
Pohotová likvidita	0,92	0,97	0,85	1,13	0,74
Okamžitá likvidita	0,002	0,005	0,003	0,29	0,15
Celková zadluženost	70,34	57,04	54,70	57,39	65,93
Dlouhodobá zadluženost	0,00	0,53	0,00	7,28	0,35

	2014	2015	2016	2017	2018
Rentabilita tržeb	0,94	0,64	0,76	0,70	0,77
Běžná likvidita	0,75	0,67	0,64	0,77	0,94
Pohotová likvidita	0,71	0,62	0,57	0,71	0,89
Okamžitá likvidita	0,32	0,21	0,24	0,27	0,50
Celková zadluženost	64,03	55,36	53,69	55,50	58,96
Dlouhodobá zadluženost	0,33	1,13	1,93	1,85	1,30

	2019
Rentabilita tržeb	0,68
Běžná likvidita	1,09
Pohotová likvidita	0,98
Okamžitá likvidita	0,66
Celková zadluženost	55,81
Dlouhodobá zadluženost	0,95

Zdroj: Výroční zprávy Toyota Peugeot Citroën Automobile, vlastní zpracování

Závěr

Základní otázkou, na kterou měla tato práce odpovědět je, nakolik je segment výrobců osobních automobilů citlivý na cyklický vývoj ekonomiky. Odpovědí je, že automobilky v tuzemsku jsou v případě produkce na případné poklesy hospodářství náchylnější než celá česká ekonomika. A to v tom smyslu, že přijde-li recese, na automobilky v Česku to dopadne více než na ekonomiku jako celek. Například Velká recese, která Česko poklesem HDP postihla v roce 2009. Zatímco produkce automobilů poklesla meziročně o 8,4 % (po korekci o nájezd výroby nových automobilek, které zhoršují nižší výrobou v začátcích srovnávací základnu), celková domácí produkce poklesla o 6,1 %. V případě poslední koronavirové krize v roce 2020 produkce automobilů v Česku meziročně poklesla o 19,2 %. Domácí produkce ale poklesla meziročně jen o 3,3 %. V otázce produkce ale to samé platí i opačným směrem. V časech růstu hospodářství, automobilky co do produkce rostou rychleji než celková domácí produkce. Například v roce 2014, kdy produkce automobilů v ČR meziročně vzrostla o 10,5 %, domácí produkce jako celek vzrostla o 4,2 %.

Výše popsané neplatí ale pro export. Pokud celkový český export zpomaluje nebo dokonce meziročně klesá, export osobních automobilů zpomaluje nebo klesá výrazněji. Jako například během mírné recese v letech 2012 a 2013. Export osobních automobilů meziročně v roce 2012 zpomalil na 3,8 %, v roce 2013 poklesl o 3,5 %. Celkový vývoz ČR ale v roce 2012 zpomalil na 6,7 % a v roce následujícím na 3,3 %. Pokud ale český vývoz roste, vývoz osobních automobilů roste taky, ale pomalejším tempem. Třeba jako během konjunktury v roce 2014. Celkový export z ČR vzrostl meziročně o 14,3 %, export osobních aut o 9,5 %.

Jak se automobilky chovají v dobách krize a jak reagují na pokles poptávky? Mediální výstupy na toto téma ukázaly, že první opatřením, ke kterému automobilky sahají, je omezení výroby. A to buď zkrácení pracovního týdne, nebo přechod na méně směnný provoz. Teprve až dalším řešením je propouštění zaměstnanců. V případě největší automobilky v tuzemsku Škoda

Auto – první kdo se propouštěl, jsou agenturní pracovníci. Důvodem je i síla odborových organizací v automobilkách v ČR.

Po finanční stránce krize automobilky, které vyrábí v ČR osobní automobily, nijak výrazně nezasáhly. Během Velké recese v roce 2009 klesla automobilce Škoda Auto rentabilita tržeb z 5,40 roku 2008 na 1,84 v krizovém roce 2009. O rok později už vykázala nárůst, na hodnotu 4,03. Automobilka si ale zachovala likviditu na přijatelných hodnotách. Stejně jak celková zadluženost byla v souladu zlatého pravidla vyrovnání rizik. Zbylé dvě automobilky byly v této době ve fázi rozjezdu výroby, proto data z této krize nejsou plně relevantní. Snížení rentability tržeb nastalo u automobilky Škoda Auto během další recese – v letech 2012 a 2013. V roce 2011 jí každá koruna tržeb vygenerovala 6,36 haléřů čistého zisku. Během recese v letech 2012 a 2013 vygenerovala každá koruna tržeb 5,85, respektive 4,41 haléřů čistého zisku. Další rok se pak rentabilita tržeb vrátila na úroveň před touto mírnou recesí. Pokles tototo ukazatele nastal i u automobilky TPCA. V předkrizovém roce vykazoval hodnotu 1,45. Během recese pak 0,70 a 0,57. Na předkrizovou úroveň se tento ukazatel až do roku 2019 nedostal. Celkově má automobilka TPCA nejnižší rentabilitu tržeb. Za období 2011–2019 měla rentabilitu tržeb 0,81. Škoda Auto za stejné období 7,12 a Hyundai 6,01. Automobilka TPCA měla pod přijatelnými hodnotami také ukazatele likvidity. U této automobilky je to standard i v letech mimo krizi. Tento ukazatel se vztahuje k určitému datu, ze dne na den se může výrazně změnit. Nicméně k datům sestavování účetní závěrky, TPCA jako jediná, po většinu sledovaného období (2009–2019), nemá dostatek ani oběžných aktiv (včetně méně likvidních) na splacení všech svých krátkodobých závazků. Ukazatel běžné likvidity u TPCA vychází běžně pod hodnotou 1. Za přijatelnou je přitom považována hodnota alespoň 1,5. Také po celou dobu sledování nedodržela ani jednou zlaté pravidlo vyrovnání rizik. Cizí zdroje představují více než polovinu z celkového kapitálu. Pro srovnání – Škoda Auto nedodržela zlaté pravidlo vyrovnání rizik ze sledovaného období 2007–2020 v letech 2017, 2019 a 2020. Automobilka Hyundai ze sledovaného období 2011–2019 pouze v letech 2011, 2012 a 2014.

Zajímavé dopady lze čekat po roce koronavirové krize. Pro rok 2020 má zveřejněnou účetní závěrku, v době psaní této práce, pouze Škoda Auto. Tyto výsledky spolu s rekordním poklesem produkce a omezováním výroby naznačují horší výsledky v oblasti finanční analýzy i u zbývajícíh dvou automobilek v ČR. Zmíněné automobilce Škoda Auto poklesla rentabilita tržeb z předkrizového roku 2019 z hodnoty 6,90 na hodnotu 3,58 z roku 2020. Také celková zadluženost vzrostla meziročně o 3,74 p. b. na 58,37 %.

Seznam použité literatury

BLANCHARD, Olivier, David H. Johnson. 2013. *Macroeconomics*. 6th Edition. Harlow: Pearson Education. ISBN 978-0-13-306163-5.

CZESANÝ, Slavoj. 2006. *Hospodářský cyklus: teorie, monitorování, analýza, prognóza*. Praha: Linde. ISBN 80-7201-576-1.

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

KISLINGEROVÁ, Eva. 2010. *Podnik v časech krize: jak se nedostat do potíží a jak se dostat z potíží – zkušenosti ze světové recese let 2007 až 2009*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3136-0.

KOHOUT, Pavel. 2011. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3., rozš. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4019-5.

KRAFT, Jiří, Pavla BEDNÁŘOVÁ, Miroslava LUNGOVÁ, Iva NEDOMLELOVÁ a Lenka SOJKOVÁ. 2010. *Hospodářská krize: vybrané makroekonomické a mikroekonomické souvislosti s projekcí na úrovni regionu*. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 978-80-7372-678-2.

ROJÍČEK, Marek, Vojtěch SPĚVÁČEK, Jan VEJMĚLEK, Eva ZAMRAZILOVÁ a Václav ŽĎÁREK. 2016. *Makroekonomická analýza: teorie a praxe*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-5858-9.

SOJKA, Milan. 2010. *Dějiny ekonomických teorií*. Praha: Havlíček Brain Team. ISBN 978-80-87109-21-2.

SYNEK, Miloslav, Jiří DVOŘÁČEK, Jiří DVOŘÁK, Eva KISLINGEROVÁ, Gustav TOMEK. 2011. *Manažerská ekonomika*. 5., aktualizované a doplněné vydání. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-3494-1.

Online zdroje

HOLMAN, Robert. 2002. Měnová krize 1997 byla trest za nezavedení volného floatingu. *Centrum pro ekonomiku a politiku* [online]. [cit. 2021-01-05]. Dostupné z: http://cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=147

KOVANDA, Lukáš. 2018. Krize už nepřijde, stačí, když… *Lukáš Kovada, Ph. D.* [online]. [cit. 2021-01-06]. Dostupné z: http://www.lukaskovanda.cz/krize-uz-neprijde-staci-kdyz/

KONICAROVÁ, Karolína. 2019. Mobilita. *CzechInvest* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: http://www.czechinvest.org/cz/Technologicke-domeny/Mobilita

ČSÚ. 2020. Klasifikace ekonomických činností (CZ–NACE). *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/klasifikace_ekonomickych_cinnosti_cz_nace

AutoSAP. 2021. V roce 2020 bylo v Česku vyrobeno více než 118 milionu silničních vozidel. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: https://autosap.cz/aktualita/v-roce-2020-bylo-v-cesku-vyrobeno-vice-nez-118-milionu-silnicnich-vozidel/

AutoSAP. 2021. Výroba a odbyt vozidel. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/vyroba-a-odbyt-vozidel/

Škoda Auto. 2020. 125 let Škoda Auto. *Škoda Auto* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: https://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie

Škoda Auto. 2020. Výroční zpráva 2019. *Škoda Auto* [online]. [cit. 2021-02-23]. Dostupné z: https://cdn.skoda-storyboard.com/2020/06/SKODA_2019_CZE.pdf

Czech top 100. 2021. 100 nejvýznamnějších firem. *Czech top 100* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://www.czechtop100.cz/cs/projekty/zebricky/100-nejvyznamnejsich

Hyundai. 2020. O společnosti. *Hyundai* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://hyundai-motor.cz/o-spolecnosti/

Sbírka listin. 2020. Výroční zpráva 2019. *Veřejný rejstřík a Sbírka listin* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=245382

Toyota Motor Manufacturing Czech. 2021. O nás. *Toyota Motor Manufacturing Czech* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://www.toyotacz.com/o-nas/toyota-kolin/

Toyota. 2012. History. *Toyota* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://www.toyota-global.com/company/history_of_toyota/75years/text/taking_on_the_automotive_business/chapter1/section1/item1.html

ČTK. 2021. Toyota je největším prodejcem aut na světě, předstihla Volkswagen. *České noviny* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/toyota-je-nejvetsim-prodejcem-aut-na-svete-predstihla-volkswagen/1988500

Toyota Motor Manufacturing Czech. 2021. Naše modely. *Toyota Motor Manufacturing Czech* [online]. [cit. 2021-02-24]. Dostupné z: https://www.toyotacz.com/nase-modely/

AutoSAP. 2020. Silničních vozidel bylo vloni v Česku vyrobeno více než 1,45 milionu. *Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2021-02-25]. Dostupné z: https://autosap.cz/aktualita/silnicnich-vozidel-bylo-vloni-v-cesku-vyrobeno-vice-nez-145-milionu/

ČTK. 2008. Škoda kvůli finanční krizi omezí produkci. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-25]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/191243-skoda-kvuli-financni-krizi-omezi-produkci/

Auto.cz. 2008. Ve Škodovce příští týden nevyrobí žádný vůz. *Auto.cz* [online]. [cit. 2021-02-25]. Dostupné z: https://www.auto.cz/ve-skodovce-pristi-tyden-nevyrobi-zadny-vuz-6350

Auto.cz. 2008. Škoda Auto se zbavuje agenturních zaměstnanců, odešlo jich 1500. *Auto.cz* [online]. [cit. 2021-02-25]. Dostupné z: https://www.auto.cz/skoda-auto-se-zbavuje-agenturnich-zamestnancu-odeslo-jich-1500-6216

Auto.cz. 2008. Škoda omezí od ledna do června výrobu na 4 dny v týdnu. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/202971-skoda-omezi-od-ledna-do-cervna-vyrobu-na-4-dny-v-tydnu/

Auto.cz. 2008. Škoda Auto očekává vyšší odbyt, většinu modelů začne vyrábět i v pátek. *Auto.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://www.auto.cz/skoda-auto-ocekava-vyssi-odbyt-vetsinu-modelu-zacne-vyrabet-i-v-patek-5334

ČTK. 2011. Škoda Auto se připravuje na další náraz krize, omezí i výrobu převodovek. *e15.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://www.e15.cz/magazin/skoda-auto-se-pripravuje-na-dalsi-naraz-krize-omezi-i-vyrobu-prevodovek-708359

ČT24. 2020. Automobilka Škoda Auto obnovila výrobu, rozjely se všechny tři závody. *ct24.ceskatelevize.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/3084953-automobilka-skoda-auto-obnovila-vyrobu-rozjely-se-vsechny-tri-zavody

ČTK. 2008. Hyundai a Kia kvůli krizi omezují výrobu v zahraničí. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/201460-hyundai-a-kia-kvuli-krizi-omezuji-vyrobu-v-zahranici/

HORÁČEK, Filip, 2009. Také Hyundai v Nošovicích krátí pracovní týden na 4 dny. *iDnes.cz* [online]. [cit. 2021-02-26]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/take-hyundai-v-nosovicich-krati-pracovni-tyden-na-4-dny.A090106_170059_ekonomika_fih)

ČTK. 2009. Automobilka Hyundai začala propouštět první lidi. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/205318-aktualne-cz-automobilka-hyundai-zacala-propoustet-prvni-lidi/

ČTK. 2009. Automobilka Hyundai zastaví výrobu i ve středu a čtvrtek. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/205573-automobilka-hyundai-zastavi-vyrobu-i-ve-stredu-a-ve-ctvrtek/

SASÍNOVÁ, Petra. 2009. Šrotovné zabírá. Hyundai přijme stovky nových lidí. *Aktuálně.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/ceska-ekonomika/srotovne-zabira-hyundai-prijme-stovky-novych-lidi/r~i:article:630697/

ČTK. 2020. Nošovická továrna Hyundai přerušila výrobu. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.seznamzpravy.cz/clanek/nosovicka-tovarna-hyundai-prerusila-vyrobu-94721

ČTK. 2020. Hyundai v Nošovicích prodlužuje odstávku do 14. dubna. *Seznam zprávy* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.seznamzpravy.cz/clanek/hyundai-v-nosovicich-prodluzuje-odstavku-do-14-dubna-97222

ČTK. 2020. Automobilka Hyundai v Nošovicích po odstávce kvůli koronaviru obnovila výrobu. *Česká televize* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/3076130-automobilka-hyundai-v-nosovicich-po-odstavce-kvuli-koronaviru-obnovila-vyrobu

ČTK. 2020. Automobilka Hyundai v Nošovicích nyní vyrábí na jednu směnu. *Auto.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.auto.cz/automobilka-hyundai-v-nosovicich-nyni-vyrabi-na-jednu-smenu-134148?cobrand=true,true

ČTK. 2009. TPCA odstávky nechystá, bude naopak vyrábět víc. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/204804-tpca-odstavky-nechysta-bude-naopak-vyrabet-vic/

ČTK. 2009. TPCA kvůli krizi pozastavila plány na zrychlení výroby. *Finance.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.finance.cz/zpravy/finance/206095-tpca-kvuli-krizi-pozastavila-plany-na-zrychleni-vyroby/

Auto.cz. 2012. Kolínská TPCA omezí od května výrobu pouze na čtyři dny. *Auto.cz* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.auto.cz/kolinska-tpca-omezi-od-kvetna-vyrobu-pouze-na-ctyri-dny-65018

ČTK. 2020. Automobilka TPCA obnovila výrobu zastavenou kvůli koronaviru. *České noviny* [online]. [cit. 2021-02-27]. Dostupné z: https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/automobilka-tpca-obnovila-vyrobu-zastavenou-kvuli-koronaviru/1894567