

Současné postavení Škoda Auto a. s. na automobilovém trhu

Bakalářská práce

Studijní program: B1301 – Geografie
Studijní obory: 6107R023 – Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání
7504R181 – Geografie se zaměřením na vzdělávání (dvouoborové)
Autor práce: **Anežka Boudná**
Vedoucí práce: Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Anežka Boudná**
Osobní číslo: **P16000329**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obory: **Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání**
Geografie se zaměřením na vzdělávání (dvouoborové)
Název tématu: **Současné postavení Škoda Auto a. s. na automobilovém trhu**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

1. Analýza současného automobilového průmyslu ve světě
2. Geografická analýza exportu Škoda auto

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah pracovní zprávy: 40 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. KRÁLÍK, J., 2008. V soukolí okřídleného šípku. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-2415-7
2. DUFEK, J., KRÁLÍK, J., 2016. Historie automobilů ŠKODA od roku 1905 do současnosti. Vyd. 1. Praha: Grada Publishnig. ISBN 978-80-4878-8
3. VOŠTA, M., 2010. Změny v rozmístění světového hospodářství. Vyd. 2. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-245-1668-4

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 18. května 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: 19. dubna 2019

prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan



doc. RNDr. Kamil Zágöršek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 25. května 2018

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, 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 (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou 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.

Bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že texty tištěné verze práce a elektronické verze práce vložené do IS STAG se shodují.

2. 6. 2019

Anežka Boudná

Poděkování

Děkuji Mgr. Hynku Böhmovi Ph.D., vedoucímu mé bakalářské práce za odborné vedení a cenné rady, které mi poskytoval při zpracování tohoto tématu.

Děkuji panu Ing. Marku Karaffovi, Ing. Petru Buttovi a RNDr. Tomáši Jarolímkovi Ph.D. za poskytnuté rozhovory o společnosti Škoda auto a.s.

Věnováno babičce a dědečkovi z Rožďalovic.

Anotace

Tématem bakalářské práce je geografická analýza působení společnosti Škoda auto a. s. na automobilovém trhu. V bakalářské práci je představena automobilka Škoda auto včetně její historie, zároveň je představen koncern VW a jeho 12 dceřiných společností, mezi které právě Škoda auto a. s. patří. Dále jsou v této bakalářské práci uvedena města, kde Škoda auto a. s. působí v České republice a které modelové řady jsou v nich vyráběny, kapitola je uzavřena vizí společnosti, jenž obsahuje 3 části, které jsou hlavním zájmem celého odvětví automotive a to je ekologie, elektromobilita a hybridní pohony automobilů. Poslední velkou kapitolou je působení Škody auto a. s. mimo Českou republiku, která je věnována především exportu a trendovosti automobilky. Počty dodaných vozů jsou rozděleny do jednotlivých regionů. Na samém konci bakalářské práce jsou v krátkosti popsány všechny zahraniční výrobní závody Škody auto a. s. Součástí práce jsou rozhovory, které byly vedeny se zaměstnanci Škody auto a. s. z 3 různých zcela odlišných oddělení (výroba, technický vývoj a marketing), aby jejich odpovědi nemohly být zaměřeny jedním směrem.

Klíčová slova

automobilový průmysl, Škoda auto a. s, koncern VW, export, elektromobilita

Annotation

The main subject of this bachelor's thesis is geographical analysis of the Škoda auto Company on the automotive market. In this bachelor's thesis is an introduction of the Škoda auto facility, including its history, while also introducing the Volkswagen Group and its twelve automotive companies, of which is the Škoda auto Company part of. Furthermore, this bachelor's thesis includes the cities of Czech republic, in which the Škoda auto company operates and which model series they produce. In the next part, I analyzed Škoda auto Company's operation outside of Czech republic and provided description of every manufacturing plant. Next part consists of the company vision, which contains three parts, which are the main focus of the whole automotive industry. These are ecology, electromobility and hybrid drive of automobiles. The last part of the bachelor's thesis takes a closer look on the company's popularity and numbers of delivered cars, split into single regions. This thesis also includes interviews with Škoda auto company's employees from three completely different departments (production, technical development and marketing), providing different views on the subject.

Key words

automotive industry, Škoda auto Company, Volkswagen group, export, elektromobility

Obsah

1	Úvod, cíl a metody zpracování práce:	11
2	Automobilový průmysl a Česká republika	12
3	Historie Škoda auto	14
4	Představení Škoda auto a. s a koncernu Volkswagen.....	18
4.1	Koncern Volkswagen	19
4.1.1	Volkswagen.....	19
4.1.2	Audi.....	19
4.1.3	Seat.....	19
4.1.4	Bentley	20
4.1.5	Bugatti	20
4.1.6	Lamborghini	20
4.1.7	Porsche	20
4.1.8	Ducatti	20
4.1.9	Scania	21
4.1.10	MAN	21
4.2	Škoda auto.....	21
4.2.1	Mladá Boleslav.....	22
4.2.2	Kvasiny	23
4.2.3	Vrchlabí.....	23
4.3	Vize společnosti Škoda auto a. s.	29
5	Škoda auto ve světě.....	32
5.1	Export.....	32
5.1.1	střední Evropa	32
5.1.2	východní Evropa	32
5.1.3	západní Evropa.....	33
5.1.4	severní Evropa.....	33
5.1.5	zámoří a Asie.....	33
5.2	Trendovost podniku.....	34
5.3	Výrobní závody mimo Českou republiku	36
5.3.1	Škoda auto Indie.....	37
5.3.2	Škoda auto Čína	37
5.3.3	Škoda auto Rusko.....	38

5.3.4	Škoda auto Kazachstán.....	39
5.3.5	Škoda auto Ukrajina.....	39
5.3.6	Škoda auto Slovensko	39
5.3.7	Škoda auto Alžírsko	39
6	Závěr	41
7	Použité zdroje.....	45
8	Přílohy	49
8.1	Rozhovor 1. s Ing. Marek Karaffa.....	49
8.2	Rozhovor 2. s Ing. Petrem Buttou	51
8.3	Rozhovor 3. s RNDr. Tomáš Jarolímek Ph. D	52

Seznam použitých obrázků

OBRÁZEK 1 – VOITURETTA (ZDROJ: AUTOR)	14
OBRÁZEK 2 - VÝROBNÍ ZÁVODY ŠKODA AUTO (ZDROJ: VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ MATERIÁLŮ ŠKODA AUTO).....	22
OBRÁZEK 3 - MĚSTA, KDE ŠKODA AUTO V ČR PŮSOBÍ (ZDROJ: VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ MATERIÁLŮ ŠKODA AUTO).....	23
OBRÁZEK 4 - MAPA SVĚTA SE ZASTOUPENÍM ŠKODA AUTO VE SVĚTĚ (ZDROJ: VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ MATERIÁLŮ ŠKODA AUTO)	25
OBRÁZEK 5 - KDE SE VYRÁBÍ JEDNOTLIVÉ MODEL Y ŠKODA AUTO (ZDROJ: ŠKODA STORYBOARD, 2019)	54

Seznam tabulek

TABULKA 1 - ÚSPĚŠNOST PRODEJE V RÁMCI KONCERNU VW (ZDROJ: VÝROČNÍ ZPRÁVA VW 2018)	18
TABULKA 2 - ÚSPĚŠNOST JEDNOTLIVÝCH MODELŮ ŠKODA (ZDROJ: SKODAHOME, 2019)	24
TABULKA 3 - 10 NEJVĚTŠÍCH TRHŮ PRO ŠKODA AUTO (ZDROJ: SKODAHOME, 2019)	24
TABULKA 4 - PRODEJNOST NAPŘÍČ VYBRANÝMI TRHY (ZDROJ: SKODAHOME, 2019)	27
TABULKA 7 - PRODEJNOST NAPŘÍČ REGIONY (ZDROJ: VÝROČNÍ ZPRÁVY ŠKODA AUTO ZA ROKY 2018, 2017, 2016)	33
TABULKA 6 - POČET VYROBENÝCH VOZŮ ŠKODA PODLE STÁTŮ (ZDROJ: ŠKODA STORYBOARD, 2019)	35

Seznam grafů

GRAF 1 - POČET DODANÝCH VOZŮ ZA POSLEDNÍCH 5 LET (ZDROJ: VLASTNÍ NA ZÁKLADĚ MATERIÁLŮ ŠKODA AUTO)	26
GRAF 2 - SROVNÁNÍ PRODEJŮ AUTOMOBILKY ŠKODA A SEAT (ZDROJ: VÝROČNÍ ZPRÁVY ŠKODA AUTO A. S. 2014-2018 A VÝROČNÍ ZPRÁVY SEAT 2014-2018)	28
GRAF 4 - PRODEJNOST NAPŘÍČ REGIONY (ZDROJ: VÝROČNÍ ZPRÁVY ŠKODA AUTO A. S. ZA ROKY 2016-2018)	34
GRAF 3 - PODÍL JEDNOTLIVÝCH STÁTŮ NA VÝROBĚ VOZŮ ŠKODA (ZDROJ: ŠKODA STORYBOARD, 2019)	36

Seznam použitých zkratek

a.s	akciová společnost
ASAP	akciová společnost pro automobilový průmysl
AZNP	Automobilové závody národní podnik
CO ₂	Oxid uhličitý
ČR	Česká republika
EUR	měna Euro
HDP	Hrubý domácí produkt
L&K	Laurin & Klement
MPV	Multi-Purpose Vehicle (víceúčelové vozidlo)
MQB	Modularer QuerBaukasten
o. p. s.	obecně prospěšná společnost
PSA	Peugeot Sociétés Anonyme
RAF	Reichenberger Automobil Fabrik
SUV	Sport utility vehicle (sportovní užitkové vozidlo)
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
TMC	Toyota Motor Corporation
VW	Volkswagen

1 Úvod, cíl a metody zpracování práce:

Tématem mé bakalářské práce je současné postavení Škoda auto a. s. na automobilovém trhu z geografického hlediska. Zvolené téma mé bakalářské práce je zpracováno na základě mé stáže ve Škoda auto, kterou vykonávám doposud. Hlavním cílem mé bakalářské práce je analyzovat současný stav Škoda auto a. s. od roku 2011 do současnosti. V geografické analýze bude zhodnocen především export Škoda auto a. s.

Domnívám se, že největší odbyt vozů značky Škoda bude v Evropských zemích a v Číně. Čína také bude největším odbytištěm vozů české automobilky. Předpokládám, že Škoda auto bude působit na většině světových trhů vyjma Spojených států a Kanady.

V dílčích kapitolách se budu věnovat automobilovému průmyslu, který má nezastupitelné místo mezi nejvýznamnějšími odvětvími průmyslu už desítky let, zejména má velký dosah pro Českou republiku, protože jen v České republice zaměstnává několik desítek tisíc lidí. Společnosti Škoda auto a. s., kterou lze hodnotit jako tradiční český podnik, jenž svojí historií započal psát již v roce 1895. Škoda auto a. s. má velký vliv nejen pro svůj region vysokým podílem zaměstnanosti, ale především pro celou Českou republiku, kdy se vysoce podílí na celkovém exportu. Následující kapitola je věnována výrobním podnikům, které se nachází na území České republiky, jedná se o Mladou Boleslav, Kvasiny a Vrchlabí. Součástí práce bude i pohled do budoucnosti společnosti Škoda auto a.s., především do světa elektromobilů a ekologického myšlení společnosti tohoto formátu. Nejpodstatnějším úsekem práce bude geografické zhodnocení mladoboleslavské automobilky, jaký má úspěch v jednotlivých exportních regionech, a jak se zvyšují její prodejní čísla v těchto regionech. Na tuto kapitolu bude navazovat kapitola věnována všem výrobním závodům mimo Českou republiku. V této části bude představena Škoda auto v Číně, Rusku, Indii, Kazachstánu, Ukrajině, Slovensku a Alžírsku. Škoda auto a. s. je součástí koncernu VW, který společně s dalšími 12 členy nebude opomenut a bude v krátkosti představeny.

V závěru shrnu zjištěné poznatky o aktuálním dění v poli automotive a společnosti Škoda auto a. s.

Při psaní této bakalářské práce byla využita desk reaserch metoda provedena formou využití odborné literatury, výročních zpráv Škoda auto a.s., výročních zpráv Volkswagen Group, internetových zdrojů, map, tabulek, obrázků, práce se statistikou, historií Škoda auto a.s. Dále byly provedeny řízené rozhovory se zaměstnanci Škoda auto a.s.

2 Automobilový průmysl a Česká republika

Václav Klement nazývá Henryho Forda jako učitele průmyslu celého světa. Henry Ford zavedl dělbu práce, a s tím i montážní dráhu. Snížil ceny automobilů a udělal z nich věc všedního užívání.

První opravdový automobilový motor sestrojil Němec Gottlieb Daimler. První automobil, který byl sestrojen na našem území (v tehdejším Rakousku – Uhersku) sestrojila kopřivnická Tatra. Vůz byl vyroben v roce 1898 a nesl název Praesidenta. Vůz byl otestován 14 hodinovou cestou z Kopřivnice do Vídně ředitelem Tatry H. Fischerem a baronem T. Liebligem. Dalším pokusem na konci 19. století v Praze byl jakýsi prototyp elektromobilu, který sestrojil František Křižík a spojil se s duem L&K (Heinz, Klement 1931).

Za první republiky jsou na československém automobilovém trhu značky Škoda (dříve L&K), Tatra, Praga, Jawa a Aero. Od 50. let do konce 80. let hrály hlavní roli v automobilovém průmyslu Automobilové závody národní podnik Mladá Boleslav (AZNP neboli Škoda). Během této doby docházelo k zprůmyslnění Slovenska, a proto některé podniky byly přesunuty právě tam. Například se jednalo o Tatra, která byla vyráběna pod jménem BAZ (Bratislavské automobilové závody, národní podnik). V Československu se nevyráběly jen vozy Škoda, ale stále se vyráběla Tatra v Kopřivnici (pouze těžké nákladní vozy), motocykly Jawa v Týnci nad Sázavou, nákladní užitkové automobily Avia, Aero a Praga, nebo zde fungovaly Liberecké automobilové závody Liaz (Kožíšek, Králík 1995).

V současnosti v automobilovém průmyslu v České republice působí a zaměstnává Škoda auto a. s. Mladá Boleslav, Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích a Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) v Kolíně. Automobilový průmysl je pro Českou republiku nepostradatelný z hlediska pracovního trhu i ekonomické stability. Automobilový průmysl je klíčovým odvětvím hospodářství České republiky. Oproti jiným evropským zemím, je hospodářství České republiky na automobilovém průmyslu výrazně závislé. Sdružení automobilového průmyslu zahrnuje 151 firem, které zaměstnávají 120 tisíc lidí. Pokud se přidají výrobní firmy, které nejsou členy Sdružení automobilového průmyslu, je v tomto odvětví zaměstnáno 150 tisíc lidí. A pokud se přičtou obchodníci, servisní síť a jiné služby, vytvoří automobilový průmysl půl milionu pracovních pozic (Ekonom, 2017). Pro srovnání v roce 1955 automobilový průmysl zaměstnával 17 tisíc lidí v celém Československu (Minařík, 1983). Automobilový průmysl se podílí na HDP České republiky 9 % a na celé průmyslové produkci 24,7 % (měsíčník EU aktualit, 2015).

Kolínská automobilka TPCA je vlastněna japonskou firmou Toyota Motor Corporation (TMC) a francouzskou PSA Groupe. Jedná se o druhého největšího výrobce automobilů na světě, v České republice TPCA zaměstnává 2 500 zaměstnanců (TPCA s.r.o, 2014). Jihokorejská automobilka Hyundai (HMMC) v Nošovicích za 10 let svého působení v České republice, a tedy i v Evropě vyrobila přes 2 835 000 aut a zaměstnává 3 190 lidí (HMMC, 2018). Škoda auto provozuje v České republice 3 výrobní továrny a k roku 2017 zaměstnávala necelých 33 tisíc zaměstnanců (Volkswagen, 2018). Mimo Českou republiku má dalších 10 továren a od roku 2014 prodává každým rokem přes milion vozů. A dál sbírá nejvyšší příčky mezi nejprodávanějšími automobily na českém trhu (Škoda auto, 2018).

3 Historie Škoda auto

Již od roku 1895 se píše historie Škoda auto a řadí se tak mezi nejstarší automobilové značky na světě. Za první republiky se ve vozech L&K (později Škoda) vozil prezident Tomáš Garrigue Masaryk, spisovatel Karel Čapek nebo obuvník Tomáš Baťa. V posledních letech se čeští prezidenti k domácí mladoboleslavské automobilce vracejí. Mladoboleslavská automobilka přežila obě světové války, a proto můžeme nadále nejen v Evropě, ale po celém světě potkávat oblíbené automobily s okřídleným šípem na kapotě.

Všechno začalo jízdním kolem. V roce 1895 založil Václav Klement a Václav Laurin v Mladé Boleslavi společný podnik na jízdní kola. Václav Klement byl vyučený knihkupec, kterému se jednoho dne rozbilo kolo a nedostalo se mu opravy. Tak vznikla myšlenka na první obchod jako středisko všech cyklistů, která ho přivedla až k Václavu Laurinovi, který byl vystudovaný strojní zámečník a kola dokázal i vyrábět. Společníci Václav Klement-manažer a Václav Laurin-autor podoby produktů založili továrnu na velocipedy Slavia. Velociped byl na svoji dobu komplikovaný výrobek, složený z mnoha částí, které vyžadovaly přesnou sériovou výrobu. Nic podobného v širokém okolí nebylo a velocipedy Slavia od L&K byly unikátem. V roce 1899 přišlo duo s motocyklettou-kolem s pomocným motorkem. A jejich společnost nabrala nový směr (Kožíšek, Králík, 1995).

V počátcích automobilismu šlo především o to, aby automobil byl schopen každodenního provozu. S novým stoletím přišlo i první auto od L&K s názvem Voituretta, které se těšilo velké oblibě u zákazníků. Byla spolehlivá, elegantní a cenově dostupnější než konkurence (Kožíšek, Králík, 1995).

Obrázek 1 – Voituretta (Zdroj: autor)



S úspěchem přicházeli starosti o finance i prostory, kde se budou nové automobily realizovat. V roce 1907 se stává společnost L&K akciovou společností. Akcie koupily banky, politici, podnikatelé a šlechtici. Firma se rozrostla na 13 400 m² a zaměstnávala 600 lidí. Ve stejném roce přišel první omnibus (osmimístný autobus), který jezdil po našem hlavním městě. V roce 1912 se firma L&K rozšířila o libereckou RAF (Kožíšek, Králík, 1995). Prosperující společnost zastavila 1. světová válka. Hrozba o zastavení výroby se nenaplní a v továrně se začnou vyrábět granáty, ambulantní vozy, vojenská vozidla, užitkové vozy aj. Za války se opět rozrostla továrna a počet zaměstnanců se vyšplhal na 1715. Ani výroba automobilů nebyla pozastavena, na odbyt šly především ty s vojenským účelem. Za 1. světové války se společnost rozrostla o unikátní účtárnu a štítkový děrovací systém. Poválečná doba moc automobilovému průmyslu v nově vzniklém Československu nepřála, byly uvaleny vysoké daně na nový automobil a benzín byl na přídel. V roce 1924 vypukl v továrně rozsáhlý požár, který poničil mnoho objektů (Kožíšek, Králík, 1995). Požár byl znamením pro hledání nového obchodního partnera. 27. června 1925 probíhá usnesení valné hromady firmy L&K a. s továrna automobilů v Mladé Boleslavi a firmy Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni o fúzi obou společností. Od té doby společnost L&K přebírala jméno ŠKODA. Výrobní program se po spojení o moc nezměnil. Došlo však k modernizaci produktů i továrny. Řada komponentů byla vyráběna v Plzni a do Mladé Boleslavi se tyto části vozily po železnici. Opravdovou senzací a inovací byla pásová výroba. První den v roce 1930 se závod v Mladé Boleslavi změnil v Akciovou společnost pro automobilový průmysl – ASAP, se sídlem v Praze. Tato společnost sdružovala mladoboleslavskou automobilku, automobilní oddělení v Plzni a tovární opravu v Praze – Elku (Kožíšek, Králík, 1995).

V 30. letech minulého století předvedla automobilka menší osobní vůz Popular, který pomohl Škodě na první příčku v prodeji automobilů v letech 1934-1937. Tento typ auta se vyráběl i během přicházející 2. světové války. S Popularem či Rapidem byly podnikány cesty do velkých dálek napříč světem a auta z mladoboleslavské továrny zvládla i 52 000 km napříč Afrikou (Gereg, 2006).

S druhou světovou válkou celá společnost Škoda včetně automobilky přešla 28. srpna 1939 pod Reichswerke Hermann Göring A. G. Už na konci roku 1939 se v továrně vyráběly díly pro vojenské traktory 6 LTP 6. Od roku 1940 se najelo na válečný program výroby, v Mladé Boleslavi byly vyráběny všechny možné díly potřebné především pro Rumunskou armádu. Dále se v továrně vyráběly kormidla, letecké chladiče, nosné plochy přistávací klapky pro messerschmitty aj. Bylo zaměstnáváno více a více lidí (až 8500), protože armády potřebovaly více nábojů a letadel. Nejpozoruhodnější vozidlo, které v Mladé Boleslavi za války vzniklo, bylo RSO. Jednalo se o tahač na ocelových kolech a konstruktérem byl Ferdinand Porsche. Za války se dál vyráběly i osobní automobily, především se inovovaly vozy Popular, Rapid a Superb. Válka skončila, ale na mladoboleslavskou továrnu bylo 9. května 1945 shozeno několik pum, které nadělaly značné škody (Kožíšek, Králík, 1995).

Ihned po válce do čela automobilky nastupují komunisté. O vozy Škoda byl zájem na domácím i zahraničním trhu, velký byznys se bohužel nekonal. Na podzim roku 1945 byla kompletně celá ŠKODA znárodněna. Mladoboleslavská továrna byla vyčleněna a dostala nové jméno AZNP – Automobilové závody národní podnik. Od té doby se v Mladé Boleslavi začaly vyrábět pouze osobní automobily. V tuto dobu také automobilka představila inovovaný Popular 1101, kterému se začalo říkat Tudor (two doors). V 50. letech automobilka představuje mezityp lidového vozu Spartak a na konci 50. let byly představeny nové vozy Felicia a Octavia (Gereg, 2006). Ty na začátku 60. let vyjíždí v první sériové výrobě z linky. Oba typy vozů byly úspěšné nejen u nás, ale i v zahraničí. Octavia touring sport byla exportována do Švýcarska, USA, Austrálie, Číny... Poslední Octavie sjely z linky až v roce 1971. Dalším neopomenutelným vozem je Tudor inovován jako Škoda 1000 MB (Kožíšek, Králík, 1995). Škoda 120 a 105 byla představena na brněnském veletrhu v roce 1976, vůz měl novou karoserii i interiér a zvětšil se objem i výkon. Začátek 80. let se vyznačuje vývojem nového modelu.

Vozy s překonaným konceptem, s motorem vzadu se stále vyrábí a exportují. Příležitostné facelifty se starají o to, aby auta nevypadala příliš staromódně. Velká změna přišla s rokem 1983 na Ženevském autosalonu. V mladoboleslavském závodě byli angažováni pracovníci firmy a italské designové studio Bertone. Přes jazykovou bariéru a hospodářsko-systémové rozdíly spatřil světlo světa Favorit (Kožíšek, Králík, 1995, Králík, 2016).

Smlouva mezi Škoda a. s. a koncernem VW byla podepsána 28. března 1991. Tímto dnem se Škoda stala Škoda automobilová akciová společnost a vstoupila do společenství VW. První model po spojení VW je Felicia. Je zřejmá podobnost s příbuzným Favoritem. Felicia byla šťastnou volbou, jak dokazují prodejní čísla a šla ve velkém počtu na odbyt i v zahraničí. Felicie má všude dobrou pověst o svém prostoru i ceně. S napětím očekávána a představena na autosalonu v Paříži v roce 1996 je Škoda Octavia. V roce 1998 přichází i verze Combi. Tento vůz střední třídy se s konečnou platností postaral o změnu image značky a startuje dlouhotrvající úspěch celé společnosti (Kožíšek, Králík, 1995). Škoda auto je dobrým příkladem, kdy se zahraniční investice v České republice úspěšně vydařila. Nápad 90. let o privatizaci této automobilky je ze současného hlediska zdárný tah.

4 Představení Škoda auto a. s a koncernu Volkswagen

Posledních 28 let je Škoda auto součástí koncernu Volkswagen AG. Koncern s hlavním sídlem v německém městě Wolfsburg spojuje 12 automobilových společností: Volkswagen (osobní auta), Audi, Seat, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen (užitkové vozy), Scania a MAN. Každá z 12 značek funguje jako samostatný subjekt na automobilovém trhu, ale se společným cílem, kterým je mobilita (Volkswagen AG, 2019). Zaměstnanci jednotlivých značek mohou v rámci koncernu měnit pracovní pozice. Pro příklad současný předseda představenstva Škoda auto Bernhard Maier přišel do Škoda auto jako člen představenstva společnosti Porsche AG. Škoda auto má 7 členů představenstva a každý má na starosti danou oblast společnosti (prodej, marketing, nákup, finance, IT, výroba a logistika, technický vývoj a řízení lidských zdrojů). Právě oblast lidských zdrojů řídí jediný český člen představenstva Bohdan Wojnar, který je zároveň prezidentem Sdružení automobilového průmyslu ČR. (ASAP, 2018).

Tabulka 1 - úspěšnost prodeje v rámci koncernu VW (zdroj: Výroční zpráva VW 2018)

Značka	Počet prodaných vozů (2017)
Volkswagen osobní auta	3 573 000
Audi	1 530 000
ŠKODA	937 000
SEAT	595 000
Volkswagen užitkové vozy	498 000
Porsche	248 000
MAN	114 000
Scania	92 000
BENTLEY	11 000

Tabulka potvrzuje poslední zprávy o prvenství ve vyrobených vozech mezi automobilovými koncerny. Skupina Volkswagen od roku 2016 přeskočila z druhé na první příčku před TPCA a stala se nejúspěšnější automobilkou na světě. Největší odbyt vozů má skupina v Evropě.

4.1 Koncern Volkswagen

Koncern VW vyrábí všech svých 12 značek ve 122 výrobních závodech po celém světě – 71 se jich nachází v Evropě, 33 v Asii, 9 v Jižní Americe, 5 v Severní Americe a 4 v Africe. V Evropě se vyrábějí vozy z koncernu VW až na Pobaltské státy, země Balkánského poloostrova, Švýcarsko, Norsko a Island v každém evropském státu. V Asii se výrobní závody nachází v Číně, Indii a po dvou výrobních závodech v Thajsku. V Jižní Africe se vozy koncernu VW vyrábí v Brazílii a Argentině. V Severní Americe jsou 4 výrobní závody v Mexiku a jeden se nachází ve Spojených státech. V Jihoafrické republice se nachází všechny 4 výrobní závody koncernu VW v Africe (Volkswagen AG, 2019).

4.1.1 Volkswagen

Volkswagen má sídlo v německém Wolfsburgu, automobilka byla založena v roce 1937 a v roce 2019 zaměstnává necelých 200 tisíc zaměstnanců. Jedná se o jednoho z nejúspěšnějších výrobců automobilů na celém světě. Své vozy vyrábí ve 14 zemích a nabízí je zákazníkům ve více než 150 zemích. V roce 2018 prodala německá automobilka více než 6,2 milionů automobilů po celém světě. Volkswagen nabízí automobily ve třídě Hatchback, MPV, SUV i elektrické a hybridní vozy. Volkswagen užitkové vozy byly založeny na samém konci minulého století (1995) a dnes zaměstnávají více než 25 tisíc zaměstnanců. Sídlo mají v německém Hannoveru, kde se vozy vyrábí. Dnes se tyto užitkové vozy vyrábí i ve třech polských městech (Poznań, Września and Pacheco). Cílem je vyrábět vozy, které nebudou přitěžovat lidem ve městech a nebudou znečišťovat ovzduší. Zboží do měst by mělo být dováženo šetrně (Volkswagen AG, 2019).

4.1.2 Audi

Německá automobilka z Ingolstadtu založena v roce 1906 je od roku 1965 součástí koncernu VW. V současnosti zaměstnává 91 a půl tisíce zaměstnanců. Patří k předním prémiovým automobilovým značkám a své vozy nabízí na 100 prodejních trzích. Audi nabízí především své vylepšené portfolio, do kterého čas od času představí nový luxusní vůz. V roce 2018 také přišla s elektromobilem etronem (Volkswagen AG, 2019).

4.1.3 Seat

Španělská značka se sídlem v Martorell založena v 50. letech minulého století zaměstnává 15 a půl tisíce zaměstnanců. Od roku 1986 součástí koncernu VW. Své vozy Seat nejen vyrábí, ale i vyvíjí ve španělských městech Barcelona, El Prat a Martorella. Za minulý rok 2018 dodal Seat svým zákazníkům přes půl milionu vozů této španělské značky. Seat nabízí své sportovní automobily pod značkou Cupra. Seat i Cupra vstupují s rokem 2018 na pole elektromobility (Volkswagen AG, 2019).

4.1.4 Bentley

Velmi stará britská značka píše svou historii již od roku 1919. Protože se jedná o velmi luxusní vozy, kterých se vyrobí kolem 10 tisíc vozů ročně, společnost zaměstnává pouze 4 tisíce zaměstnanců. V roce 1998 se Bentley stalo součástí koncernu Volkswagen. V roce 2017 Bentley dosáhlo na svůj rekordní prodej, za rok 2017 bylo vyrobeno a následně prodáno 11 089 vozů Bentley. Letos představí Bentley první luxusní hybrid na světě. Konfigurační automobilky Bentley nabízí 4 modelové řady (Volkswagen AG, 2019).

4.1.5 Bugatti

Od roku 1909 funguje ve Francii automobilka Bugatti s necelými 300 zaměstnanci. Společnost sídlí ve francouzském Molsheim a od roku 1998 je součástí koncernu Volkswagen. Jedná se o jednu z nejluxusnějších automobilek, která nabízí sportovní automobily. Bugatti nabízí nejdražší auto na světě La Voiture Noire za 11 milionů € (Volkswagen AG, 2019).

4.1.6 Lamborghini

Italská sportovní automobilka sídlící v Sant Agata Bolognese byla založena až v roce 1963. V roce 1998 se stává součástí VW a zaměstnává kolem 2 tisíc zaměstnanců. Za minulý rok 2018 Lamborghini vyrobilo přes 6 tisíc svých prémiových automobilů. Tento nárůst byl způsoben především SUV vozem URUS (Volkswagen AG, 2019).

4.1.7 Porsche

Německá automobilka se sídlem ve Stuttgartu byla založena českým rodákem Ferdinandem Porsche v roce 1931. V současnosti zaměstnává stejný počet zaměstnanců jako česká automobilka Škoda (33 tisíc). Součástí koncernu Volkswagen je až od roku 2012. Jedná se o nejúspěšnější automobilku sportovních vozů. Ročně Porsche prodá přes ¼ milionů svých luxusních vozů. S rokem 2019 přijde očekávaný inovovaný vůz Porsche 911, který je ikonou značky a pyšní se rychlostí až 312 km/h. S novým vozem 911 přijde i celý elektrický vůz Porsche Taycan (Volkswagen AG, 2019).

4.1.8 Ducati

Italský výrobce světoznámých motorek z Bologni byl založen v roce 1926 a v roce 2012 se stává součástí koncernu VW. Zaměstnává 1 a půl tisíce zaměstnanců. Minulý rok i ten letošní přišla a přijde značka s velkým počtem novinek (Volkswagen AG, 2019).

4.1.9 Scania

Švédská značka fungující od roku 1891 se sídlem v Södertälje zaměstnává přes 45 tisíc zaměstnanců. Od roku 2008 patří do koncernu VW. Jedná se o nejstarší značku na světě, která vyrábí užitkové vozy. Vyrábí nákladní automobily i autobusy. Výrobní závody nemá Scania jen ve Švédsku, ale v dalších 14 zemích. Ročně vyrobí 100 tisíc vozů. Všechny nabízené vozy mají i alternativní pohony (Volkswagen AG, 2019).

4.1.10 MAN

Německá společnost MAN zaměřená na dodávky, kamiony a autobusy byla založena v Mnichově v roce 1758 a její počet zaměstnanců je přes 55 tisíc. Součástí koncernu Volkswagen je od roku 2012. Minulý rok MAN prodal přes 14 tisíc autobusů a 137 užitkových vozů. MAN také nabízí pro městskou dopravu vozy s elektrickým pohonem (Volkswagen AG, 2019).

4.2 Škoda auto

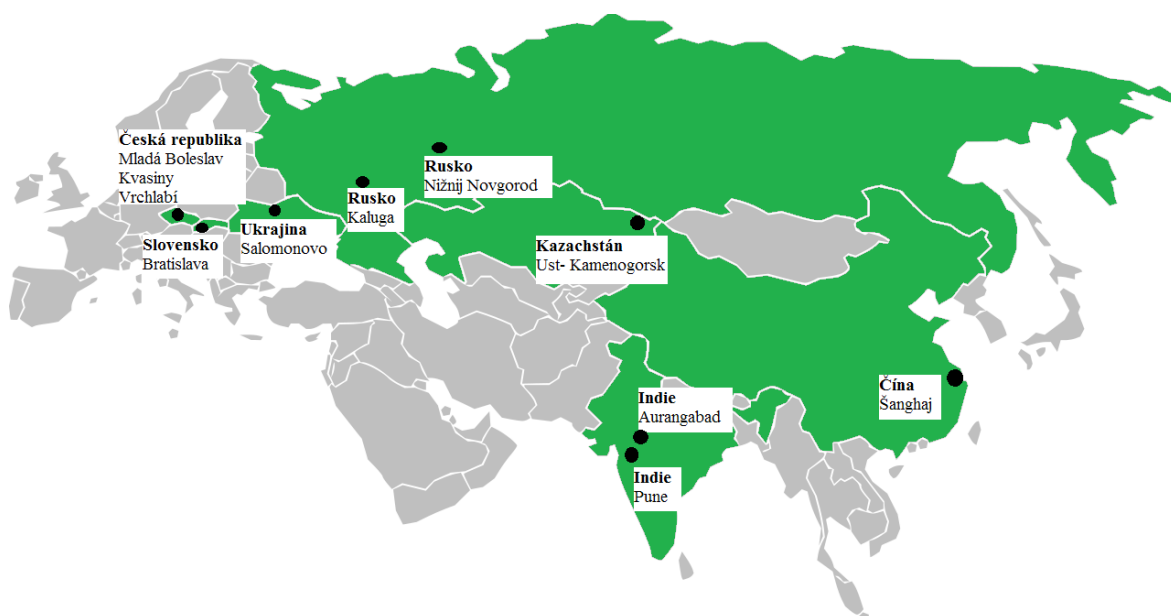
Škoda auto nabízí sedm modelových řad osobních automobilů, které nabízí na více než 100 trzích napříč světem. Hlavní sídlo firmy se nachází v Mladé Boleslavi, kde se také nachází celé vývojové centrum Škoda auto. V Mladé Boleslavi se vyrábí vozy Fabia, Octavia a Rapid. Další tovární závody v rámci České republiky se nachází ve Vrchlabí a v Kvasínách (nedaleko Hradce Králové). V závodě v Kvasínách zaměstnanci vyrábí vůz střední třídy Superb a dva modely SUV Karoq a Kodiaq. V závodě ve Vrchlabí se vyrábí pouze dvoustupňové automatické převodovky. Malý vůz třídy Mini Citigo sjíždí z linky v Bratislavě na sousedním Slovensku (Škoda auto a. s., 2018).

Vozy Škoda nejsou vyráběny jen v České republice. Další továrny najdeme v zemích s velkým počtem obyvatel a tím i velkou poptávkou po automobilech. V nejlidnatějším státě světa Číně jsou vozy Škoda vyráběny v průmyslové části města Šanghaj. Další dva závody jsou situovány nedaleko. Jeden je v indickém Pune a druhý je v indickém Aurangábádu. V Rusku se nachází jeden závod Škody auto v městě Kaluga a druhý v městě Nižnij Novograd. V Zakarpatské části Ukrajiny v městě Salomonovu se nachází další výrobní podnik společnosti Škoda a další v Kazachstánském Kamenogorsku (Škoda auto a. s., 2018).

Společnost Škoda auto se do budoucnosti chce věnovat především elektromobilům, které hrají klíčovou roli v globální strategii všech automobilek i politice Evropské unie. Dál bude Škoda auto vylepšovat své stálé modely, vyvíjet a inovovat. V neposlední řadě představovat ty nové (Scala konec roku 2018). V tomto roce 2019 bude představen první vůz s hybridním pohonem, a to Škoda Superb.

Škoda auto není jen továrna na auta. Společnost poskytuje velice kvalitní vzdělání v oboru na svém středním odborném učilišti Škoda auto a také vlastní vysoké škole s obory zaměřenými na management a ekonomii. Provozuje vlastní muzeum na autentickém místě, kde se celý příběh automobilky začal psát. Nelze opomenout Škoda Motorsport, jedná se o sportovní tým automobilky, který se účastní rallye po celém světě. Celý svět může také pozorovat okřídlený šíp a vozy s ním na mistrovství světa v hokeji nebo při Tour de France, kde je Škoda auto hlavním sponzorem. Od roku 2007 Škoda podporuje ekologické projekty, za každý prodaný vůz se vysadí jeden strom. Svým zaměstnancům poskytuje mnoho benefitů, a to nejen těch finančních, proto sbírá první umístění mezi zaměstnanci roku (klub zaměstnavatelů o p. s., 2018).

Obrázek 2 - Výrobní závody Škoda auto (zdroj: vlastní zpracování na základě materiálů Škoda auto)



4.2.1 Mladá Boleslav

Mladá Boleslav je centrem celé společnosti. Nachází se zde celý technický vývoj společnosti, její nejvyšší vedení, administrativní centrum, zákaznické centrum, oddělení nákupu, a především výrobní haly, v kterých se vyrábí modely Fabia, Octavia, Karoq a nový vůz Scala, nástupce modelu Rapid. Všechny tyto budovy zabírají v Mladé Boleslavi přes 2, 5 km². Dále má Škoda auto dvě pobočky v hlavním městě Praha. Z Prahy je řízen prodej, mezinárodní marketing a komunikace se všemi trhy napříč světem (Škoda auto a. s., 2019).

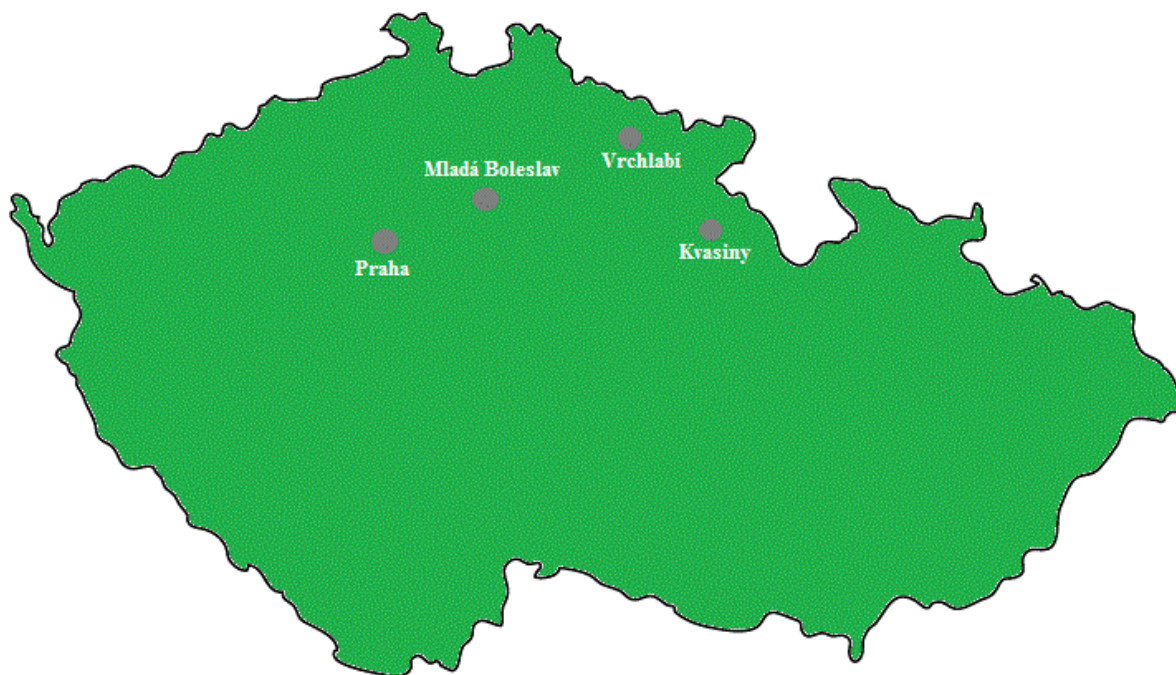
4.2.2 Kvasiny

Automobilové dějiny se v Kvasinách začaly psát až ve 20. letech minulého století se společností Jawa a vyráběly se zde karoserie. Po druhé světové válce byly Kvasiny přiřazeny k AZNP MB. Od roku 1946 se v Kvasinách vyrábělo několik modelů značky Škoda (Kožíšek, Králík, 1995). V současné době nechává Škoda auto v Kvasinách vyrábět vlajkovou loď společnosti Superb i ve verzi Superb Combi. Zároveň jsou v Kvasinách vyráběny novinky posledních let oba vozy SUV Kodiaq a Karoq, kde je jeho hlavní výroba a částečná výroba byla přesunuta do Mladé Boleslavi (Škoda auto a. s., 2019).

4.2.3 Vrchlabí

Vrchlabí bylo už na konci 19. století proslulé továrnou na kočáry. Na začátku 20. století bylo známé výrobou kvalitních karosérií. Na konci roku 1946 byla karosárna znárodněna a připojena k mladoboleslavské automobilce. V roce 1954 se ve Vrchlabí přestaly osobní vozy montovat. Následující roky se stále Vrchlabí přiřazovalo a osamostatňovalo od AZNP Mladá Boleslav. Od 60. let už napořád bylo Vrchlabí přiřazeno ke Škodovce (Kožíšek, Králík, 1995). Od roku 2012 vyrábí závod ve Vrchlabí pro celý koncern VW automatické převodovky DSG. Jedná se o výrobu inovativních automatických dvoustupňových převodovek. V roce 2016 se v tomto závodě vyrobilo denně 2 000 převodovek. Za minulý rok 2018 se ve Vrchlabí vyrobilo 538 760 převodovek (Škoda auto a. s., 2019).

Obrázek 3 - Města, kde Škoda auto v ČR působí (zdroj: vlastní zpracování na základě materiálů Škoda auto)



Tabulka 2 - Úspěšnost jednotlivých modelů Škoda (zdroj: Skodahome, 2019)

Typ vozu	Počet dodaných vozů za rok 2018
Octavia	388 200
Rapid	191 500
Fabia	190 900
Kodiaq	149 200
Superb	138 100
Karoq	115 700
Citigo (pouze Evropský trh)	39 200
Kamii (pouze Čínský trh)	27 900

Podle předpokladů a doložených čísel je nejprodávanějším a nejoblíbenějším vozem Škoda Octavia. Ve verzi Combi i jako limuzína sbírá úspěchy napříč Evropou. Vozů Octavia se jen za rok 2018 prodalo téměř 400 tisíc (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

O 200 tisíc méně se prodalo vozů Rapid a Fabia. Ihned po těchto vozech se velké oblibě těšil SUV vůz Kodiaq. Prodalo se jich 150 tisíc. Až na pátém místě v prodejnosti se umístil nejluxusnější vůz mladoboleslavské automobilky Škoda Superb. Luxusní vozy Škoda Superb následuje nejnovější vůz Škody a to Karoq. Mezi vozy Rapid až Karoq byl rozdíl pouze 70 tisíc prodaných aut (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

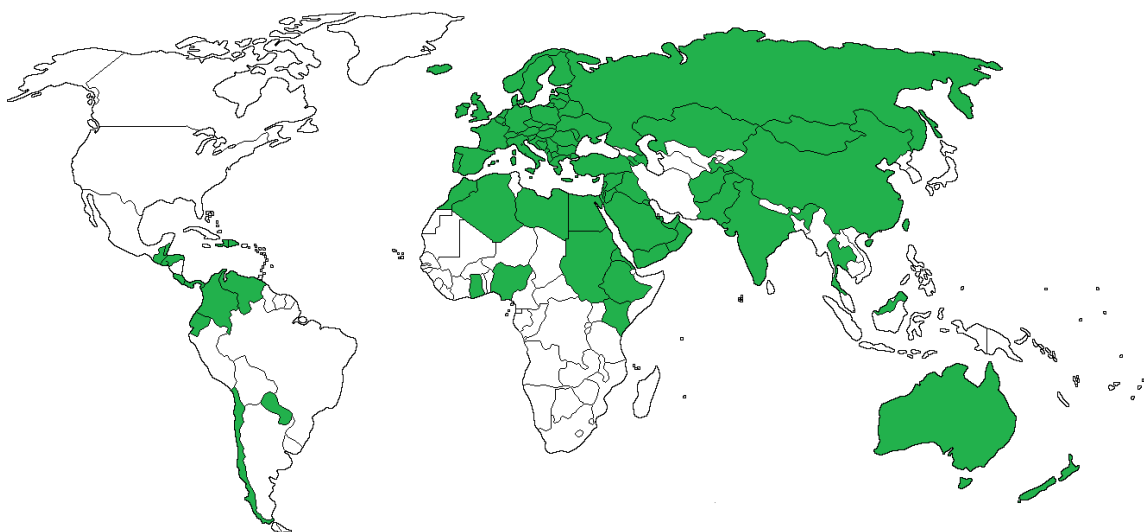
Mini vůz Citigo se prodává pouze v Evropě a prodalo se jich k 40 tisícům. Jediný čínský trh nabízí vůz SUV s názvem Kamii. Těch se v Číně prodalo k 30 tisícům. V roce 2019 bude pro evropský trh představeno nové malé SUV se stejným názvem tedy Kamii.

Tabulka 3 - 10 největších trhů pro Škoda auto (zdroj: Skodahome, 2019)

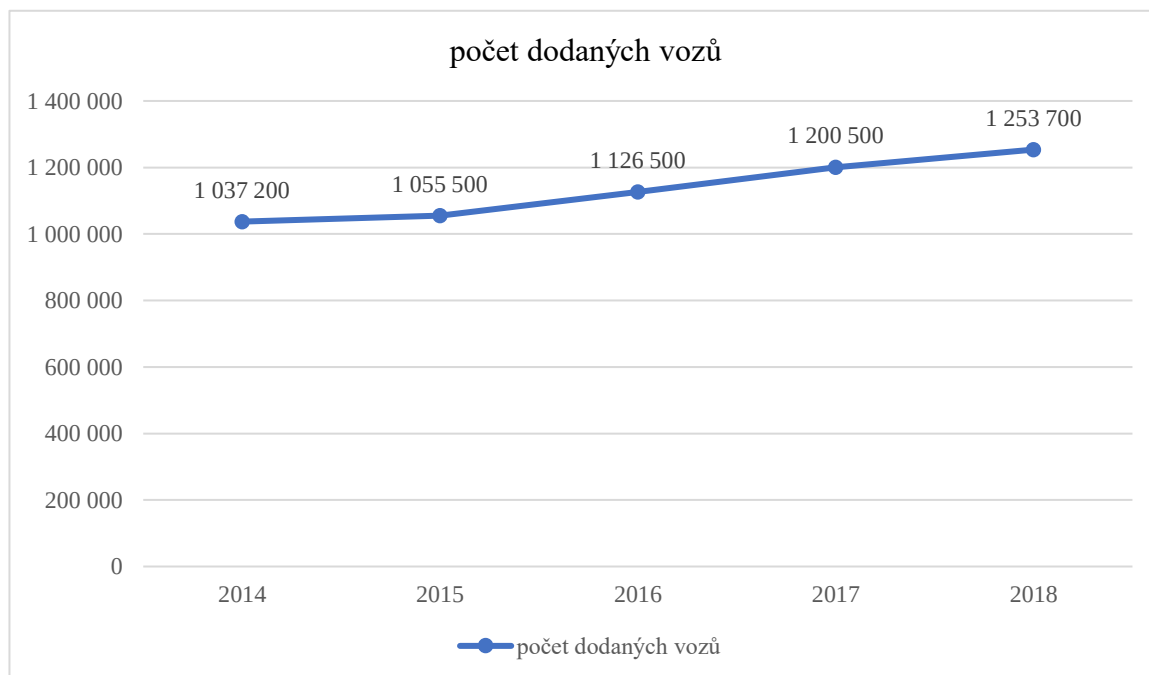
Stát	Počet prodaných kusů
Čína	341 000
Německo	176 600
Česká republika	93 600
Rusko	81 500
Velká Británie	74 500
Polsko	71 100
Francie	32 000
Španělsko	27 000
Itálie	26 400
Rakousko	24 900

Nejprodávanejší značkou je Škoda nejen v České republice, ale i na Slovensku, v Estonsku, Finsku a Bosně a Hercegovině. V České republice je nejoblíbenějším vozem Škoda Octavia, kterých se prodá na našem území 14 500. Škoda Octavia je nejoblíbenějším vozem i v Pobaltském Estonsku. V severní Evropě ve Finsku je také nejprodávanejším vozem Škoda Octavia. Prodá se jich tu 3 063. Přes 10 tisíc obyvatel Polska si také koupilo vůz Škoda Octavia, a v Polsku se jedná o nejprodávanejší či nejoblíbenější vůz (Hrbek T, 2018).

Obrázek 4 - mapa světa se zastoupením Škoda auto ve světě (zdroj: vlastní zpracování na základě materiálů Škoda auto)



Graf 1 - počet dodaných vozů za posledních 5 let (zdroj: vlastní na základě materiálů Škoda auto)

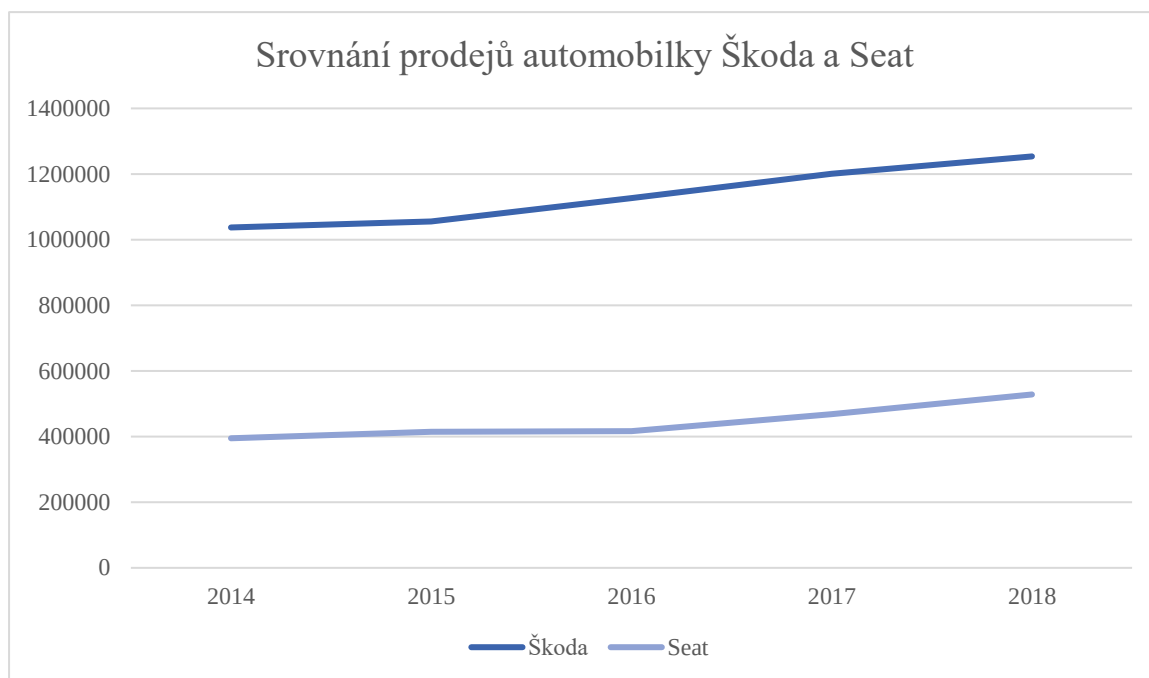


Posledních 5 let Škoda auto trhá své vlastní rekordy v prodejnosti mladoboleslavských vozů. Po představení vozů Kodiaq v roce 2016 v německém Berlíně a vozu Karoq v roce 2017, který byl představen ve švédském Stockholmu, prodejní čísla stoupají. S očekávanou elektromobilitou se očekávají v budoucnosti i stále stoupající prodejní čísla vozů Škoda (Skodahome, 2019).

Tabulka 4 - prodejnost napříč vybranými trhy (zdroj: Skodahome, 2019)

Vybraný trh	2018	2017
Západní Evropa	486 400	477 700
Německo	176 600	173 300
Francie	32 000	
Španělsko	27 000	
Nizozemí	17 000	
Řecko	37 000	
Střední Evropa	212 900	207 100
Česká republika	93 600	95 000
Polsko	71 100	
Slovensko	21 900	
Maďarsko	13 800	
Slovinsko	7 300	
Chorvatsko	5 300	
Východní Evropa	46 100	41 300
Rumunsko	13 200	
Pobaltí	8 000	
Srbsko	7 400	
Bulharsko	3 900	
Bosna a Hercegovina	1 800	
Kazachstán	800	
Rusko	81 500	62 300
Čína	341 000	325 000
Indie	17 200	17 100

Graf 2 - Srovnání prodejů automobilky Škoda a Seat (zdroj: Výroční zprávy Škoda auto a. s. 2014-2018 a Výroční zprávy Seat 2014-2018)



Graf dokládající jak si stojí Škoda auto oproti konkurenční, ale cenově stejně dostupné značce Seat, která je také členem koncernu VW. Prodeje obou automobilek se značně za posledních 5 let zvedaly, ale prodeje tuzemské automobilky Škoda jsou každý rok vyšší o více jak půl milionu.

Škoda po páté za sebou dosáhla nového prodejního rekordu. Celosvětové dodávky vozů zákazníkům české automobilky v roce 2018 vzrostly o 4,4 % na 1 253 700 vozů (2017: 1 200 500) V Evropě (826 800 vozů; +4,9 %) i na růstových trzích v Číně (341 000 vozů; +4,9 %) a Rusku (81 500 vozů; +30,7 %) zaznamenala česká automobilka silný nárůst prodeje. Modely kategorie SUV – Kodiaq a Karoq – jsou i nadále důležitými motory růstu, bestsellerem zůstává Octavia (OLIČ L, 2019).

V roce 2018 zákazníci automobilky Škoda opět dodali více vozů než kdykoli předtím. V roce 2019 v produktové ofenzívě bude Škoda auto usilovně pokračovat novými modely, jako je Scala, sériová verze studie Vision X a mnoha dalšími (OLIČ L, 2019).

Prodejní rekord dokazuje, že atraktivní a moderní modelová paleta značky Škoda i v roce 2018 dokázala pro vozy z mladoboleslavské automobilky nadchnout nové skupiny zákazníků (OLIČ L, 2019).

4.3 Vize společnosti Škoda auto a. s.

Společnost Škoda auto řídí svou budoucnost podle dokumentu s názvem STRATEGIE 2025.

Na rozhodnutích Škoda auto je závislá velká část automobilového průmyslu u nás. Právě proto je členem AutoSAP a s dalšími partnery se podílí na plánech do budoucnosti. Často projednává svá rozhodnutí AutoSAP, Škoda auto a vláda České republiky společně. Celý automobilový průmysl prochází velkou revolucí, ale celý proces nabízí velkou modernizaci a nové výzvy. A Škoda auto nechce své vozy dělat jen bezpečnější a ekologičtější, ale i především chce být dodavatelem služeb (Škoda auto a. s., 2019).

Strategie 2025 byla zhotovena v roce 2016 a podle názvu je zřejmé, že stanovuje budoucnost společnosti do roku 2025. Společnost Škoda auto definuje pomocí STRATEGIE 2025 svůj směr rozvoje, kterým se společnost vydá a jak by celá společnost měla růst. Strategie stanovuje cíle v elektromobilitě, autonomním řízení a konektivitě. Ve svých cílech do budoucnosti Škoda auto nevynechala ani zaměření na digitalizaci produktu a procesů. Dalším stanoveným cílem v růstové strategii je vstup na nové trhy. Dalším podstatným cílem, který obsahuje STRATEGIE 2025 je rozšiřování klasické výroby automobilů o další služby s rozvíjející mobilitou. Škoda auto si klade také větší očekávání v prodejních číslech (Škoda auto a.s., 2019).

V novém roce tedy, v roce 2019 je v plánu představení několika nových modelů nebo faceliftů vozů představených. Pro příklad na švýcarském autosalonu v Ženevě v roce 2019 představuje Škoda auto zcela nový malý SUV vůz nesoucí název Kamiq. V zimě v roce 2019 začaly z linek v Mladé Boleslavi sjíždět zcela nové a moderní vozy Scala, do prodeje půjdou na jaře stejného roku. Vozy Scala byly představeny koncem roku 2018 v izraelském Tel Avivu. Dále Škoda auto během roku 2019 představí facelift své vlajkové lodi Škoda Superb. S faceliftem Škody Superb zároveň přijde i Škoda Superb plug-in hybrid, tedy Škoda Superb s hybridním pohonem (Škoda auto a.s., 2019).

S létem 2019 by měla přijít Škoda Octavia čtvrté generace, od které jsou velká očekávání, protože se jedná o nejoblíbenější a nejprodávanější model značky Škoda auto. Jako první bude představen model ve verzi Combi a až časem bude představena Škoda Octavia i verzi limuzína. V letošním roce 2019 by také Škoda auto měla představit svůj úplně první elektromobil. Tímto prvním elektromobilem bude mini vůz Citigo e. Inspirací byl koncept Vison E, který byl představen v čínské Šanghaji (MIČKA J, 2018).

Elektromobilita znamená, že k pohonu vozidla už nebude docházet pomocí spalovacích motorů a tedy pohonných hmot. Pohyb vozidla bude zajištěn pomocí elektrických pohonů. Vize elektrické budoucnosti si v automobilovém průmyslu našla hlavní místo. V automobilovém průmyslu si elektromobilita po celém světě získává stále více příznivců nejen z řad odborníků, ale i laické veřejnosti.

S elektromobily musí také přijít místa, kde budou vozy dobíjeny. V roce 2018 v České republice se takových stanic nacházelo kolem 200. V budoucnu chce společnost ČEZ dobíjecích stanic pro elektromobily vybudovat mnohem více, především podél hlavních silničních tahů, poté by mělo docházet k dobíjení vozů i v domácnostech. Pořízení elektromobilu nebude jen o něm, ale právě i o jeho dobíjení nebo servisu, který není v České republice příliš rozvinut. Připravena na elektromobily není ani legislativa a záchranné složky (např. kdyby elektromobil způsobil autonehodu).

V letošním roce 2019 sjede z výrobní linky Škoda auto přímo v Mladé Boleslavi první vůz s elektrickým pohonem. Během roku 2019 se začne vyrábět i první vůz s elektrickými komponenty (plug-in-hybrid). V rámci strategie 2025 chce společnost Škoda auto představit do roku 2025 deset modelů, které budou pouze na elektrický pohon (Dvořák F, 2018).

V roce 2019 vstupuje Škoda auto úplně na pole elektromobility a v rámci strategie 2025 spouští Škoda auto své největší investiční programy v celé své historii, investice do budoucnosti budou větší než 2 miliardy korun. Prvním automobilem s elektrickým pohonem tedy elektromobilem bude Škoda Citigo a tento vůz bude představen v letošním roce 2019. Prvním hybridním automobilem bude plug in hybrid Škoda Superb a bude také představen letos v roce 2019. Oba vozy bude možno v České republice zakoupit v roce 2020. Příští rok 2020 představí Škoda auto elektrický koncept, který momentálně nese název Vision E (Škoda auto storyboard, 2019).

Do roku 2022 má Škoda auto v plánu představit a na trh uvést 10 elektromobilů. Nejzásadnějším modelem bude nejprodávanejší model, a to Škoda Octavia. Škoda Octavia s hybridním pohonem by měla být představena příští rok. S představení Škoda Citigo s elektrickým pohonem bude ukončena výroba Citiga s benzínovým motorem (Dvořák F, 2019).

Konkurenci jako je Tesla či BMW bude v elektromobilitě těžké dohnat, protože celý koncern včetně Škoda auto začal s tímto konceptem poměrně pozdě. Pokud by Škoda auto s elektromobily na trh vůbec nevstoupila, platila by společnost velmi vysoké sankce Evropské unii, protože by nesplnila její podmínky o nízkém množství splodin v ovzduší.

Na začátku měsíce března se ve švýcarské Ženevě konal tradiční mezinárodní autosalon a automobilka Škoda auto na tomto autosalonu představila úplnou studii elektromobily v podobě studie VISION iV. VISION iV je ve všech směrech revoluční a inovační studií a to nejen svým vzhledem a interiérem. Ukazuje veřejnosti, jak budou vypadat modelové řady s elektrickým pohonem z dílny Škoda auto, vůz je zároveň prvním vozem, který je postavený na platformě pro elektromobily (MEB) celého koncernu Volkswagen. Vůz bude revoluční a maximálně moderní ve fungování celého vozu (např. jeho ovládání přes mobilní telefon), (Škoda auto storyboard, 2019).

Ekologii ve společnosti Škoda auto zajišťuje STRATEGIE GREEN FUTURE. Ta si dává za hlavní cíl podporovat trvale udržitelný rozvoj podniku. Škoda auto nebere ekologii jako nepodstatný fakt a bere zodpovědnost za životní prostředí a budoucnost pro další generace. Proto chce vyrábět vozy nejen komfortní, moderní, bezpečné, ale také především šetrné k životnímu prostředí. Škoda auto se snaží snížit na minimum spotřebu paliva i emise výfukových plynů. V rámci ekologie Škoda auto recykluje staré a dosloužilé vozy vlastní značky. V rámci strategie Green future rozděluje Škoda auto 3 odvětví ve své sféře ekologie na Green factory, Green product a Green retail (Škoda auto a. s., 2019).

Green factory jsou sepsaná pravidla, která mají být dodržována. Pokud dodržována jsou, dojde ke snížení ekologického dopadu výroby. Tomu pomáhají nejmodernější technologie používané k výrobě a dále opatření, která redukuje spotřebu vody, energií, emisí a nevyužitelného odpadu na vyrobený vůz (Škoda auto a. s., 2019).

Green product-, v současnosti i do budoucna Škoda auto vyrábí a chce vyrábět ekologicky čisté automobily a chce, aby i jejich výroba byla k životnímu prostředí, co nejšetrnější (viz. Green factory). Bodem číslo jedna v rámci Green product je výroba elektromobilů, které budou k ovzduší i přírodě nejšetrnější. Škoda auto se snaží vyvíjet vozy, které jsou co nejvíce šetrné na ekologii. Každý nově vyvinutý vůz má nižší spotřebu paliva, méně emisí CO₂ i nižší hmotnost než vůz předešlý.

Green Retail je koncept Škody auto a jejich oficiálních prodejců. Celá společnost Škoda auto chce donutit své oficiální prodejní partnery, aby byli i oni co nejšetrnější k životnímu prostředí, a aby autorizovaní prodejci měli profesionální jednání. Jejich prostory by měly být čisté a ekologicky nezávadné (Škoda auto a. s., 2019).

Dále Škoda auto podporuje spousty ekologických akcí, např. čisté Krkonoše. Škoda auto má i vlastní ekologický projekt ŠKODA stromky, za každý prodaný vůz značky Škoda v České republice, nechá společnost vysadit jeden strom v České republice. Společnost se snaží řešit i ekologické dojíždění zaměstnanců za prací např. společnými vozy (Škoda auto a. s., 2019).

5 Škoda auto ve světě

Přestože Škoda auto a.s. není globální značkou a ani o tento titul neusiluje, působí téměř na všech trzích vyjma Severní Ameriky. Zaměřuje se na evropský trh a na rychle rostoucí trhy, proto je jejím středem zájmu východní Asie.

5.1 Export

Posledních pět let mladoboleslavská automobilka zaznamenává výrobní a prodejní rekordy napříč celým světem. Prodejní rekordy dokazují, že Škoda auto je moderní a atraktivní značka, která může oslovovat všechny generace jako potencionální kupce automobilu. V Evropě Škoda auto zaznamenala nárůst prodeje téměř 5% (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

5.1.1 střední Evropa

Střední Evropa je pro Škodu auto velmi důležitým prodejním trhem, kde nabízí svá auta. Minulý rok Škoda auto prodala ve Střední Evropě 212 928 automobilů, 93 586 vozů s okřídleným šípem na kapotě zůstalo doma v České republice. Velkých prodejních čísel dosáhla Škoda v Chorvatsku, kam vyvezla 5 293 vozů nebo v Polsku, kde Škoda auto dodalo 71 057 svých vozů. Škoda auto slavila prodejní úspěch i na Slovensku, kde se prodalo 21 894 automobilů české značky. Ve Slovinsku Škoda auto prodalo 7 294 vozů. Dalším důležitým trhem ve střední Evropě je Rakousko, kde se v roce 2017 prodalo přes 25 tisíc vozů značky Škoda (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

5.1.2 východní Evropa

K velkému odbytu české automobilky došlo v Rumunsku, kde se prodalo 13 185 vozů. V Estonsku, Litvě a Lotyšsku Škoda auto prodala celkem 8 tisíc vozů. A polepšila si i v Bulharsku, kde se prodalo téměř 4 tisíce vozů nebo v Srbsku, kde se prodalo 7 352 vozů. V Bosně a Hercegovině prodala Škoda auto 1 808 vozů. Škoda auto zde zaznamenala úspěch v kategorii nejprodávanější vůz, tím je Škoda Octavia. Důležitým odbytištěm Škody auto je Rusko, kde se i vozy Škoda vyrábí. Bylo zde prodáno 81 459 vozů značky Škoda. V Kazachstánu, kde také dochází k montování vozů Škoda, se prodalo 818 vozů, jednalo se tak o 100% nárůst prodeje. Kolem 6 tisíců vozů se také prodalo na Ukrajině (2017), (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

5.1.3 západní Evropa

V roce 2018 Škoda auto dodala zákazníkům v Západní Evropě půl milionů svých vozů. Nejvíce aut Škoda exportovala do sousedního Německa, prodalo se jich tam 176 638. Dalším důležitým trhem v Západní Evropě pro Škoda auto je Velká Británie, kde Škoda auto za minulý rok 2018 dodala 74 a půl tisíce svých vozů. Ve Velké Británii patří Škoda auto do pětky nejvýznamnějších prodejců aut na automobilovém trhu Velké Británie. Ve Francii nebo ve Španělsku Škoda auto každým rokem prodává kolem 30 tisíc vozů. V roce 2017 prodala Škoda auto v Itálii přes 25 tisíc vozů, ve Švýcarsku přes 18 tisíc automobilů a v Belgii 20 tisíc svých vozů (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

5.1.4 severní Evropa

V roce 2017 došlo k prodejním rekordům ve Finsku a v Norsku. V Norsku bylo prodáno 8 606 vozů značky Škoda a ve Finsku to bylo 11 a půl tisíce automobilů Škoda. Ve Švédsku se v roce 2017 prodalo 17 408 automobilů vyrobených v Mladé Boleslavi nebo v Kvasinách. 17 tisíc prodaných vozů je tradiční počet dodaných vozů značkou Škoda do Švédska (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

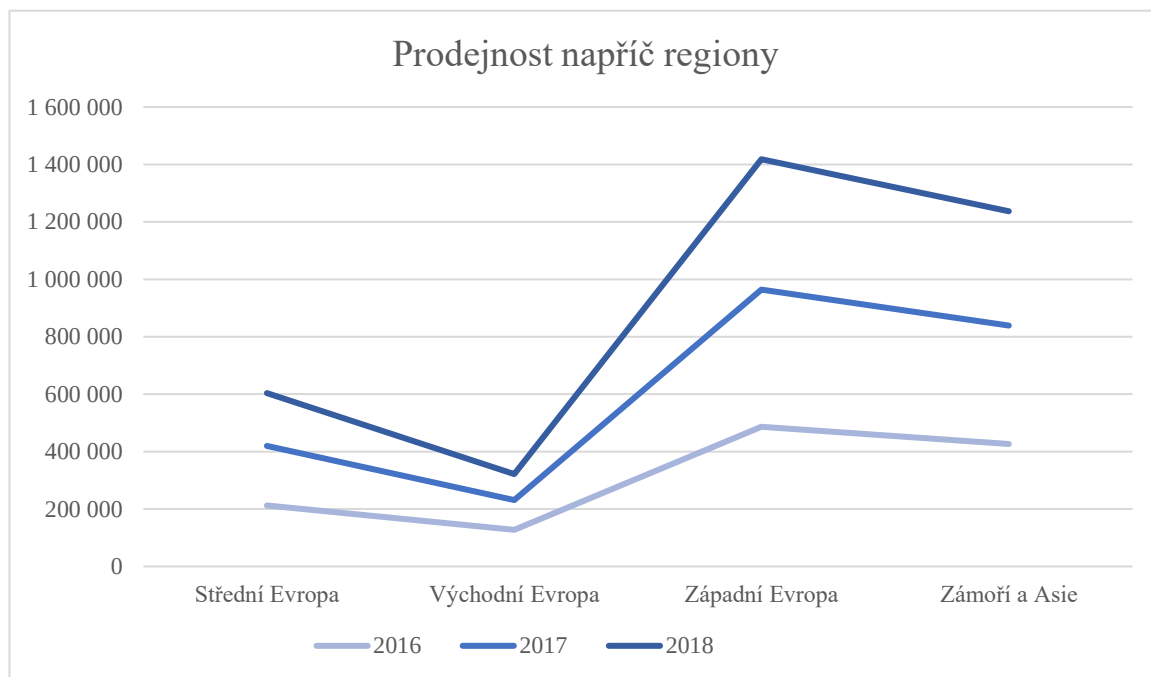
5.1.5 zámoří a Asie

Čínským zákazníkům bylo v roce 2018 dodáno 341 tisíc vozů Škoda. O rok dříve to bylo 412 tisíc, protože došlo ke stagnaci čínského automobilového trhu. Přes 6 tisíc prodala Škoda na Tchaj-wanu a podobný počet automobilů dodala i do Austrálie. V Indii prodala přes 17 tisíc vozů a oproti roku 2017 nedošlo k žádné prodejní změně v Indii. Do Turecka Škoda auto vyvezla přes 20 tisíc automobilů. V předešlém roce 2017 slavila Škoda auto podobný prodejní úspěch 20 tisíc prodaných vozů i v Izraeli (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

Tabulka 5 - Prodejnost napříč regiony (zdroj: výroční zprávy Škoda auto za roky 2018, 2017, 2016)

Region	2018	2017	2016
střední Evropa	212 928	207 143	183 770
východní Evropa	127 533	103 634	90 446
západní Evropa	486 356	477 735	454 001
zámoří a Asie	426 924	412 023	398 268
celkem	1 253 741	1 200 535	1 126 477

Graf 3 - Prodejnost napříč regiony (zdroj: Výroční zprávy Škoda auto a. s. za roky 2016-2018)



Graf dokládá poslední zprávy ze Škoda auto, že každým rokem dochází k prodejním rekordům nejen celé automobilky, ale i napříč všemi regiony.

5.2 Trendovost podniku

Od roku 1991 působí Škoda auto v německém koncernu VW a od té doby se tuzemská automobilka posunula lepším směrem ve všech odvětvích. Před 27 lety Škoda auto rozhodně nepůsobila na tolika trzích napříč světem. Především v prvních letech VW Škodu auto hodně ovlivňovalo a s touto pomocí se z regionální automobilky stala mezinárodně úspěšná automobilka. Během posledních let došlo i k velkému rozšíření technického vývoje značky a z počátečních 600 zaměstnanců, dnes nové vozy Škoda vyvíjí přes 2 000 odborných zaměstnanců. Export Škody auto tvoří 8 % celkového exportu celé České republiky (Štástka J, 2018).

Na začátku 90. let minulého století činil roční prodej Škody auto 170 tisíc vozů. V roce 2018 to bylo přes 1,2 milionů vozů. Před 27 lety Škoda auto nabízela pouze jednu modelovou řadu, dnes nabízí 8 modelových řad. S každým novým rokem dochází k novým prodejním rekordům značky Škoda auto. Nejslavnějším a nejprodávanějším vozem mladoboleslavské automobilky je Škoda Octavia.

Každý rok si vůz od Škody auto koupí mezi 90-95 tisíců Čechů. Pokud v roce 2018 bylo v České republice vyrobeno přes 780 tisíc vozů Škoda auto, 700 tisíc vozů je určeno k exportu do celého světa. V České republice je tedy vyrobeno přes 62% celkové produkce podniku. Automobily Škoda vyrobeny v Číně jsou prodávány pouze v Číně, stejně tak je to i s vyrobenými vozy v Rusku a Indii. To, co se v Číně, Indii a Rusku vyrobí, se také v těchto zemích prodá. Vozy vyrobené v České republice tedy zásobují zbytek světa. Škoda auto posílá automobily vyrobené v České republice např. do Austrálie, kde prodejní čísla stoupají vzhůru a v minulém roce 2018 v Austrálii Škoda auto prodala téměř 6 tisíc vozů (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

Tabulka 6 - Počet vyrobených vozů Škoda podle států (zdroj: Škoda storyboard, 2019)

Stát	Počet vyrobených vozů (2018)
Čína	353 987
Česká republika	785 695
Mladá Boleslav	511 695
Kvasiny	273 433
Indie	16 856
Aurangábád	6 867
Pune	9 989
Německo	1 458
Slovensko	37 101
Rusko	90 739
Nižnij Novgorod	52 630
Kaluga	38 109

Dále bylo vyrobeno v závodech Škoda 7 a půl tisíce vozů značky Audi a 2 a půl tisíce vozů značky Volkswagen.

Graf 4 - Podíl jednotlivých států na výrobě vozů Škoda (zdroj: Škoda storyboard, 2019)



Majoritní podíl tedy 62 % osobních automobilů vyrobí Škoda auto v zemi, kde vznikla, a to v České republice. 27,5 % osobních automobilů se vyrobí v Číně a třetí země s největší produkcí vozů Škoda je Rusko s 6,5 %. Slovensko, kde se vyrábí pouze mini vozy Citiga se podílí na výrobě 2,9 %. V Indii je vyrobeno přesně 1 % osobních vozů Škoda z celé výroby a v Německu malé procento 0,1 % z celkové výroby (Výroční zpráva Škoda auto a. s., 2019).

5.3 Výrobní závody mimo Českou republiku

Automobily značky Škoda se vyrábí ve 14 závodech napříč světem. Z toho pouze 3 jsou v České republice. Mimo Českou republiku Škoda auto vyrobí přes 400 tisíc vozů tedy $\frac{1}{4}$ celkové výroby. Výrobní závody má Škoda auto v Číně (3), v Indii (2), v Rusku (2), v Kazachstánu (1), na Ukrajině (1), na Slovensku (1), v Alžírsku (1). Škoda auto působí ve více jak 110 zemích světa.

5.3.1 Škoda auto Indie

Historie výroby vozů Škoda v Indii se píše od roku 1999. Na úplném konci minulého století byla v indickém městě Aurangábád založena společnost SKODA AUTO INDIA PRIVATE LIMITED (SAIPL) jako 100% dceřiná společnost Škoda auto a. s. V Aurangábádu sídlí společnost dodnes. Samotná výroba byla zahájena v roce 2001 modelem Škoda Octavia (PLAVECKÝ R, 2005). Společnost Škoda auto působí v Indii ve 2 městech.

V druhém městě Pune je vyráběn model Škoda Rapid a vůz značky Volkswagen Polo (2009). V městě Aurangábád se vyrábějí modely Škoda Octavia, Škoda Superb a Škoda Kodiaq. Značka Volkswagen vyrábí v Aurangábádu VW Passat. Značka Audi v Aurangábádu vyrábí Audi A3, A4, A6, Q3, Q5 a Q7 (Redakce AUTO. CZ, 2017).

Vůz Škoda Rapid byl ihned po uvedení na trh (rok 2011) zvolen rodinným automobilem roku na indickém trhu. V roce 2018 se prodalo v Indii přes 17. tisíc vozů značky Škoda. K roku 2013 se od vstupu značky na trh prodalo v Indii přes 187 tisíc vozů mladoboleslavské značky (MATĚJKA J, 2014). V současnosti modelová paleta v Indii je: Škoda Rapid, Škoda Octavia, Škoda Superb a Škoda Kodiaq.

Indie je pro budoucnost značky středobodem zájmu s názvem projekt Indie 2.0. Koncern VW předává jednotlivým značkám řízení určitého regionu. Škodě připadla právě Indie. Pro příklad Severní Ameriku bude ovládat Volkswagen a Severní Afriku španělský Seat. S rokem 2020 také představí Škoda auto v Indii vyvinutý model, který bude v budoucnu v Indii i vyráběn. Všechny modely, které budou v Indii vyráběny, musí vycházet z platformy MQB (všechny modely budou kompaktní s modely v rámci celého koncernu), (ČTK, 2019).

Problém automobilového průmyslu v Indii je jistě silniční síť. Dálnice a rychlostní silnice spojují pouze velká města a jejich obslužnost je přetížená. Venkovským oblastem silnice zcela chybí nebo nemají zpevněný povrch. Obě situace mají vlastní program k vyřešení této situace. To je důvodem, proč jsou oproti jiným státům prodejní čísla příliš nízká i přestože se jedná o druhou nejlidnatější zemi světa

5.3.2 Škoda auto Čína

S výrobou vstupuje Škoda auto na čínský trh v roce 2007 pod záštitou společnosti SAIC Volkswagen a začala působit v průmyslové části města Šanghaj s názvem An-tching. Dnes nepůsobí Škoda auto nejen v Šanghaji, ale i ve městech Nan-t'ing, I-čeng, Ning-po a Čchang-ša. To jsou úplně nové dějiny Škoda auto v Číně, ale nebyl to první krok na tento trh. Poprvé Škoda auto vstoupila na čínský trh již v roce 1936 a provozovala v Číně 5 prodejen s jejich výrobky.

Prvním vozem vyráběným v Číně byla Škoda Octavia druhé generace. Do roku 2010 tedy pouze po 3 letech od vstupu značky na čínský trh se stala Čína největším trhem, na kterém dochází k největšímu odbytu pro celou značku. První milion vozů se prodal během prvních 6 let. Druhý milion aut byl prodán už začátkem roku 2017 (Škoda auto a. s., 2019). V posledních letech dodává Škoda v Číně více jak 300 000 ročně.

Největším bestsellerem pro Čínu byl vůz Škoda Octavia. Té se za 10 let působení Škoda auto na čínském trhu přes 1 milion. Dalšími oblíbenými vozy je Škoda Rapid nebo vlajková loď celé značky Škoda Superb (ČTK, 2017). Vůz Kodiaq začal být vyráběn na jaře 2017. Dále v následujícím roce vstoupily na čínský trh vozy Karoq, Kamiq a SUV-kupé Kodiaq GT. Vůz Kamiq je nabízen pouze na čínském trhu a byl představen na jaře 2018 v hlavním městě Číny Peking. Ani SUV-kupé Kodiaq GT není na evropském trhu nabízen a model Yeti už v Evropě není ani vyráběn (SRPOVÁ E, 2018). Během dvou let od uvedení na čínský trh se stal Kodiaq vlajkovou lodí pro tamní trh. Pro shrnutí jsou v Číně vyráběny modely Octavia, Rapid, Fabia, Superb, Karoq, Kodiaq a Kamiq.

Škoda auto ve své nové koncepci zohledňuje specifická přání čínských zákazníků, proto přišly do prodeje moderní vozy typu SUV. Čínský zákazník si potrpí na nejnovější a 100% fungující konektivitu. Ve svém voze požaduje nejrůznější asistenční služby a jiná moderní zařízení.

5.3.3 Škoda auto Rusko

Společnost Škoda vstoupila s výrobou na ruský trh v roce 2006 (Redakce AUTO. CZ, 2017). V ruském městě Kaluga, které se nachází jihozápadně od Moskvy, začala Škoda auto s koncernem VW stavět na zelené louce výrobní halu pro vozy Škoda. První vůz, který z výrobní linky sjel o rok později (podzim 2007).

Za minulý rok se v Rusku prodalo více jak 80 tisíc vozů Škoda. Minulý rok to bylo těsně pod touto hranicí. Celková kapacita vozů, které z ruských linek může sjet je 350 tisíc vozů ročně.

Druhým městem, kde Škoda auto působí je Nižnij Novgorod, město nacházející se východně od Moskvy s 330 tisíci obyvatel. Škoda auto uzavřela v roce 2011 smlouvu se společností GAZ o výrobě vozů Škoda a Volkswagen. První vyráběný vůz v Nižnij Novgorod byla Škoda Yeti jako předzvěst vozů typu SUV (Redakce AUTO. CZ, 2017).

Ruský konfigurační systém nabízí tyto modelové řady: Škoda Rapid, Škoda Octavia i ve verzi Combi a SUV vůz Škoda Kodiaq. Rapid je vyráběn v Kaluze a Octavia a Kodiaq v Nižnij Novgorod. V minulosti se vyráběly a nabízely vozy Škoda Fabia, Škoda Roomster a Škoda Yeti (Škoda auto Russia, 2019). Podařená novinka posledních let SUV Kodiaq se vyrábí v městě Nižnij Novgorod až od roku 2018. V Nižnij Novgorod se také vyrábí nejžádanější vůz značky Škoda Octavia. Naopak vůz Škoda Rapid je vyráběn v Kaluze (Srpková E, 2018).

S rokem 2020 dostává Škoda zodpovědnost nejen za Indii, ale i za ruský trh. I v Rusku bude Škoda vyvíjet nové vozy, pro ruský trh, které budou vyráběny v ruských montážních halách (Škoda auto, 2019)

5.3.4 Škoda auto Kazachstán

S výrobou svých vozů začíná Škoda auto v Kazachstánu v roce 2005. Své působíště našla v městě Ust'-Kamenogorsk v severovýchodní části Kazachstánu. Škoda auto působí v Kazachstánu společně se společností Azia Avto. Prvním vozem, který sjel v roce 2006 z kazachstánské linky, byla Škoda Octavia. Ve stejný rok z linky začaly sjíždět i Škody Superb. V minulosti byly v Kazachstánu vyráběny i Škody Fabie nebo Škody Yeti. I v Kazachstánu jsou vyráběny pouze 4 modelové řady: Škoda Rapid, Škoda Octavia, Škoda Superb a Škoda Kodiaq (Skoda auto Kazachstan, 2019).

5.3.5 Škoda auto Ukrajina

Na Ukrajině vyrábí své vozy Škoda auto od roku 2008 dohromady se společností EUROCAR. Vozy Škoda auto jsou vyráběny na ukrajinsko-slovensko-maďarských hranicích v městě Salomonovo. Na Ukrajině Škoda auto vyrábí všechny své modelové řady kromě mini vozu Škoda Citigo. Ročně z linek sjede přes 100 tisíc vyrobených vozů (Skoda auto Ukraine, 2019).

5.3.6 Škoda auto Slovensko

Na podzim roku 2011 Škoda auto zahajuje v slovenském hlavním městě Bratislavě sériovou výrobu nového malého vozu Citigo. Vůz je nabízen ve dvou verzích 3 a 5 dveřové a pouze na evropském trhu (LANÍK O, 2011). Za rok 2018 se jich v Bratislavě vyrobilo téměř 40 tisíc. S rokem 2020 by mělo vyjet Citigo s elektrickým pohonem.

5.3.7 Škoda auto Alžírsko

Alžírské město Relizane na severozápadě země je nejmladší působíště Škody auto. V nové výrobní hale Volkswagen a alžírské firmy Sovac se v roce 2017 začínají vyrábět vozy Škoda Octavia, o které je největší zájem napříč světem.

K dohodě došlo již v roce 2016 a kromě Škoda Octavia jsou v Alžírsku vyráběny Volkswagen Golf, Seat Ibiza a užitkový vůz Volkswagen Caddy. Záměr společností je vyrobit více jak 100 kompletních vozů denně. Minulý rok (2018) se v Alžírsku začaly montovat i menší vozy Škoda Fabia.

Vozy vyrobené v Africe se budou také pouze v Africe prodávat. Škoda auto působí na alžírském trhu od roku 2002. Vozy jsou v České republice vyrobeny a rozloženy exportovány do Alžírska. V Alžírsku si je montují do finální podoby (VÁVRA J, 2017).

Škoda auto a. s. je společnost s velmi dlouhou tradicí, v současné době se jedná o nejúspěšnější společnost českého automotive, která má neopomenutelné místo v automobilovém světě. Cílem mé bakalářské práce bylo analyzovat a posoudit posun této tuzemské automobilky od roku 2011 do současnosti. Posun Škody auto jsem zjišťovala z výročních zpráv společnosti, a především pomocí rozhovorů se zaměstnanci Škody auto.

Úspěšnou automobilkou se stala především od spojení s koncernem VW, které pro českou společnost bylo šťastným krokem. Škoda auto a. s. se posunula z tuzemské automobilky na automobilku působící na evropských trzích, na které mohla vstoupit pouze za podpory koncernu VW. Do roku 2000 Škoda auto a. s. vyvíjela pouze dva vozy Škoda Octavia a Škoda Fabia. Po roce 2000 nabrala automobilka jiný směr a začala rozšiřovat své závody směrem na východ od České republiky. Po roce 2010 Škoda auto a. s. rozšiřuje svou nabídku Škoda Fabia, Octavií a Superb chronologicky o Škoda Roomster, Yeti, Citigo až po Kodiaq a Karoq. Právě zmíněný model Kodiaq a s ním i směr SUV vozů přinesl značce obrovský úspěch a zisk.

Pokud se zaměřím na hodnocení jednotlivých regionů, je zajisté důležité zmínit, že pro Škoda auto a. s. je podstatným trhem její tuzemský trh, kdy doma získává automobilka 32 % tržního podílu každý rok, oproti například německému Volkswagenu, který na svém tuzemském trhu získává kolem 20%. V Severní Evropě si Škoda auto a. s. drží stabilní pozici. V Západní Evropě není podvědomí o značce příliš velké, tento fakt by Škoda auto a. s. chtěla v budoucnosti změnit.

Ve východní a střední Evropě má Škoda auto a. s. dobré postavení, které je doloženo vysokými prodejními čísly. Podobně tomu je i na Britských ostrovech, které jsou pro Škodu auto a. s. podstatným trhem. Neznámou automobilkou je Škoda auto a. s. i v Číně, i přestože Čína je jejím největším odbytištěm. Čínský trh je velice specifický a nevyzpytatelný především z politických důvodů. Neopomenutelným trhem je největší země světa Rusko, kde Škoda auto a. s. své vozy i na dvou místech vyrábí, a i zde dosahuje velkých prodejů. Své postavení chce Škoda auto a. s. nadále rozvíjet v Austrálii, Jihoafrické republice nebo v Jižní Koreji. Nadále bude platit, že vozy vyrobené v České republice jsou vyráběny pro celou Evropu, vozy vyrobené v Číně jsou určeny pouze pro čínský trh.

Škoda auto a. s. působí na více než 100 trzích napříč celým světem, přestože není a ani nemá ambice stát se globální značkou. V následujících 10 letech nemá Škoda auto a. s. v plánu vstoupit na trh do Severní Ameriky. Svou strategii Škoda auto a. s. směřuje na rychle rostoucí trhy, které jsou spíše na východní polokouli. Pro příklad se jedná o Indii, kde jsou vozy Škoda vyráběny a v rámci Strategie Indie 2.0 se Škoda auto a. s. na tento trh více zaměří.

Současným trendem celého automobilového světa je elektromobilita, která se nevyhnula ani Škodě auto a. s., i přestože se jedná o rozporuplné téma a Česká republika na tento trend není připravena. Každá automobilka včetně Škoda auto a. s. je nucena politikou elektromobily a automobily s hybridním pohonem vyrábět. Do budoucnosti jsou elektromobily téma číslo jedna pro Škodu auto a. s. Otázkou zůstane, co tento trend přinese.

7 Použité zdroje

Tištěné zdroje

GEREG, Jaroslav. *Od Spartaka k Octavii*. Vyd. 2. V Hradci Králové: Jaroslav Gereg, 2006, 213 s. ISBN: 80-239-6858-0

GEREG, Jaroslav. *Od Tudor aneb poslední z rodu Populárů*. Vyd. 1. V Hradci Králové: Jaroslav Gereg, 2006, 157 s. ISBN: 80-239-6857-2

HEINZ Vilém. KLEMENT Václav, *Z DĚJIN AUTOMOBILU*. Vyd. 1. V Mladé Boleslavi: Václav Klement, 1981, 388 s.

KOŽÍŠEK Milan, KRÁLÍK Jan. *L&K – ŠKODA – Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa I. díl*. Vyd. 1. V Praze: MOTORPRESS Praha, 1995, 249 s. ISBN: 80-901749-1-4

KOŽÍŠEK Milan, KRÁLÍK Jan. *L&K – ŠKODA – Let okřídleného šípů II. díl*. Vyd. 1. V Praze: MOTORPRESS Praha, 1995, 347 s. ISBN: 80-901749-3-0

KRÁLÍK Jan. *V soukolí okřídleného šípů*. Vyd. 1. V Praze: Grada publishing a. s. 2016, 200 s. ISBN: 978-80-217-0177-1

MINAŘÍK Stanislav, *AUTOMOBILY 1941/1965*. Vyd. 1. V Praze: Nakladatelství dopravy a spojů 1983, 192 s. ISBN: 31-024-83-05-109

Elektronické zdroje

KORBEL Pavel, 2017. *České automobilky mohou dál růst, ale jen pomaleji, soudí šéf Sdružení automobilového průmyslu Wojnar* [online], [vid. 12.1.2019] Dostupné z: <https://ekonom.ihned.cz/c1-65574660-ceske-automobilky-mohou-jeste-rust-ale-jiz-jen-pomaleji-soudi-bohdan-wojnar-prezident-sdruzeni-automobiloveho-prumyslu>

JEDLIČKA Jan, 2015. *Automobilový průmysl: trendy budoucnosti* [online], [vid. 12.1.2019] Dostupné z: https://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Mesicnik_EU_aktualit/Mesicnik_EU_aktualit/Prilohy/mesicnik_2015_09.pdf

TPCA, 2014. *O nás* [online], [vid. 12.1.2019] Dostupné z: <http://www.tpca.cz/o-nas/>

Hyundai, 2018. *Tisková zpráva: Nošovická automobilka slaví 10 let!* [online], [vid. 12.1.2019] Dostupné z: http://www.hyundai-motor.cz/index.php?rubrika=media_zprava&id=504

Škoda auto, 2018. *V roce 2017 dodala ŠKODA AUTO celosvětově více než 1,2 milionu vozidel* [online], [vid. 12.1.2019] Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2018-01-16-rekordni-dodavky-2017>

Klub zaměstnavatelů o. p. s., 2018. *Vítězové tří hlavních kategorií obhájili loňské pozice* [online], [vid. 28.1.2019] Dostupné z: <https://zamestnavatelroku.klubzamestnavatele.cz/vitezove-tri-hlavnich-kategorii-obhajili-lonske-pozice/>

Škoda auto a. s, 2018. *The Czech town of Mladá Boleslav is much more to ŠKODA than just the site of our largest production plant* [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: <http://archive.skoda-auto.com/en/company/production-plants/mlada-boleslav/>

Volkswagen AG, 2019. *Škoda* [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: <https://www.volkswagenag.com/en/brands-and-models/skoda.html>

AutoSAP, 2018. *Historie AutoSAP* [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: <https://autosap.cz/o-autosap/historie/>

Volkswagen AG, 2017. *Annual report 2017 Shaping the transformation together, page 27* [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: https://www.volkswagenag.com/presence/investorrelation/publications/annual-reports/2018/volkswagen/en/Y_2017_e.pdf

HRBEK Tomáš, 2018. *Nejprodávanejší auta v Evropě – Octavia boduje nejen v ČR* [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: <https://www.garaz.cz/clanek/nejprodavanejsi-auta-v-evrope-octavia-boduje-nejen-v-cr-20000104>

OLIČ Libor, 2019. *Rekordní rok 2018 pro automobilku ŠKODA – 1,25 milionu vozů*. [online], [vid. 28.1.2019]. Dostupné z: <https://www.skodahome.cz/2019/01/11/rekordni-rok-2018-pro-automobilku-skoda-125-milionu-vozu/>

SRPOVÁ Eva, 2018. *Ruská Škoda Kodiaq bude levnější než v Česku. Byla výhodnější, i když ji Škoda do Ruska dovážela*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/skoda-kodiaq-se-zacina-vyrabet-i-v-rusku/r~46e63d5816fb11e89509ac1f6b220ee8/>

PLAVECKÝ Radek, 2005. *Škoda auto rozšířila závod v Indii*. [online], [vid. 5.4.2019]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/69741-skoda-auto-rozsirila-zavod-v-indii.html>

REDAKCE AUTO.CZ, 2017. *Kde všude vyrábí Škoda auto své modely? Už dávno ne jen v Česku*. [online], [vid. 10.4.2019]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/kde-vsude-vyrabi-skoda-auto-sve-modely-uz-davno-ne-jen-v-cesku-109079>

ČTK, 2019. *Škoda Auto má v Indii zastřešovat celý koncern VW. Firmy se sloučí pod Českou značku*. [online], [vid. 10.4.2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/volkswagen-ma-v-indii-projekt-za-miliardy-slouci-prodejni-a/r~c13b0c3c560611e9ae850cc47ab5f122/>

MATĚJKA Jan, 2014. *Škodě auto se v Indii příliš nedaří, trhu dominují asijské minivozy*. [online], [vid. 10.4.2019]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/skode-auto-se-v-indii-prilis-nedari-trhu-dominuji-asijske-minivozy-1122661>

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *Čína je největším světovým trhem značky Škoda*. [online], [vid. 20.4.2019]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-mapy/skoda-auto-na-autosalonu-auto-shanghai-2019-tiskova-mapa/cina-je-nejvetsim-svetovym-trhem-znacky-skoda/>

ČTK, 2017. *Škoda auto během pěti let v Číně investuje dvě miliardy eur*. [online], [vid. 20.4.2019]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/skoda-auto-behem-peti-let-v-cine-investuje-dve-miliardy-eur-1343073>

SRPOVÁ Eva, 2018. *Škoda Auto představuje v Číně už čtvrté SUV. Novinkou je obří Kodiaq kupé*. [online], [vid. 10.4.2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/skoda-auto-cina-suv/r~e5e40a28e34911e8a09cac1f6b220ee8/>

SKODA AUTO RUSKO, 2019. *Konfigurator Skoda auto*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: http://cc-cloud.skoda-auto.com/rus/rus/ru-ru?_ga=2.149244273.614597956.1550926614-1513540767.1550610595

PECÁK, Radek, 2018. *Škoda dostala na starost veškeré aktivity koncernu VW v Indii a Rusku*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/volkswagen-si-rozparceloval-svet-na-skodu-pripadla-indie-a-rusko-20180622.html>

LANÍK, Ondřej, 2011. *Škoda Citigo: Mini z Bratislavy* [online], [vid. 28.3.2019]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/skoda-citigo-mini-z-bratislavy-61986>

SKODA AUTO KAZACHSTAN, 2019. *Skoda auto news*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: <http://skoda-auto.kz/>

SKODA AUTO UKRAINA, 2019. *Skoda auto company*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.ua/company/skoda-solomonovo>

VÁVRA Jan, 2017. *Mise Afrika. Škodovka začala vyrábět auta v alžírském městě Relizane*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/skodovka-expanze-afrika-alzirska-vyroba.A170727_193043_eko-zahranicni_jol

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *ŠKODA na autosalonu v Ženevě: Elektrifikovaná, chytrá, inovativní a emocionální*. [online], [vid. 5.3.2019]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-mapy/skoda-na-autosalonu-v-zeneve-2019/skoda-na-autosalonu-v-zeneve-elektrifikovana-chytra-inovativni-a-emocionalni/>

MIČKA Jan, 2018. *Škoda chystá modelovou smršť. Víme, jaká auta čekat v roce 2019*. [online], [vid. 28.2.2019]. Dostupné z: <https://www.autorevue.cz/skoda-v-roce-2019-prehled-chystanych-modelu-vyroba-a-uvedeni-do-prodeje#part=5>

ŠKODA AUTO, 2019. *Životní prostředí*. [online], [vid. 22.3.2019]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/zivotni-prostredi>

ŠTÁSTKA Jakub, 2018. *Škoda Auto je exportérem roku, už po čtyřicetileté*. [online], [vid. 22.3.2019]. Dostupné z: https://boleslavsky.denik.cz/zpravy_region/skoda-auto-je-exporterem-roku-uz-po-ctyriadvacate-20181218.html

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *ŠKODA AUTO zprovoznila veřejné rychlodobíjecí stanice u Zákaznického centra v mladé Boleslavi..* [online], [vid. 5.3.2019]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-zpravy/skoda-auto-zprovoznila-verejne-rychlodobijeci-stanice-u-zakaznickeho-centra-v-mlade-boleslavi/>

DVOŘÁK František, 2019. *Škoda do roku 2022 představí deset elektroaut.* [online], [vid. 5.3.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/skoda-elektromobil-bernhard-maier-volkswagen-passat.A190221_093104_automoto_fdv

SRPOVÁ Eva, 2018. *Škoda auto představuje v Číně už čtvrté SUV.* [online], [vid. 5.3.2019]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/skoda-auto-cina-suv/r~e5e40a28e34911e8a09cac1f6b220ee8/>

DVOŘÁK František, 2018. *Elektroauta budou problém pro servisy. Nebude je mít kdo opravovat.* [online], [vid. 5.3.2019]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/elektromobil-servis-skoda-mechanik.A181127_151846_automoto_fdv

ŠKODA AUTO, 2019. *Výroční zpráva 2018.* [online], [vid. 22.4.2019]. Dostupné z: https://cdn.skoda-storyboard.com/2019/03/SKODA_2018_CZE.pdf

ŠKODA AUTO, 2018. *Výroční zpráva 2017.* [online], [vid. 22.4.2019]. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2018/03/skoda-annual-report-2017.c5a29f2a9b556d42158ef72031b710f3.pdf>

ŠKODA AUTO, 2017. *Výroční zpráva 2016.* [online], [vid. 22.4.2019]. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2017/04/skoda-annual-report-2016-cz.pdf>

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *ŠKODA AUTO udržuje po nejlepším roce v historii společnosti i nadále úspěšný kurz* [online], [vid. 5.4.2019]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-mapy/skoda-na-autosalonu-v-zeneve-2018/skoda-auto-udrzuje-po-nejlepsim-roce-v-historii-spolecnosti-nadale-uspesny-kurz/>

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *ŠKODA AUTO dosáhla v prvním pololetí rekordních prodejních výsledků a vytvořila podmínky pro další růst.* [online], [vid. 5.4.2019]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-mapy/skoda-na-autosalonu-v-parizi-2018/skoda-auto-dosahla-v-prvnim-pololeti-rekordnich-prodejnich-vysledku-a-vytvorila-podminky-pro-dalsi-rust/>

ŠKODA AUTO STORYBOARD, 2019. *Kde se vyrábí jednotlivé modely Škody.* [online], [vid. 5.5.2019]. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2019/01/production-plan-new-update-07.01.19-CZ.pdf>

PORSCHE ČESKÁ REPUBLIKA S. R. O., 2019. *Výroční zprávy z minulých let.* [online], [vid. 20.5.2019]. Dostupné z: <https://www.seat.com/company/annual-report/management.html>

8 Přílohy

8.1 Rozhovor 1. s Ing. Marek Karaffa

šéf Lisoven v Mladé Boleslavi, působí ve společnosti Škoda auto od roku 2005

Jak vnímáte posun značky Škoda auto za Vaše působení ve Škoda auto

Určitě se značka posunula a to hodně. Po nástupu přišlo zklamání a očekávání nebylo naplněno. Marketingový obraz byl špatný, přišlo zklamání z mezilidských vztahů, v celé společnosti byla špatná úroveň technická i digitální. Vše se nacházelo ve špatné formě, všechna čísla, jednání, záznamy pouze na papírech, nic nebylo v digitální podobě. Celá společnost působila a fungovala velice nemoderně. Oddělení uvnitř společnosti měly mezi sebou špatné vztahy. Téměř vůbec mezi odděleními nedocházelo ke spolupráci, zaměstnanci v celé společnosti měli malé a špatné znalosti s technikou, to je i vysvětlení, proč ke všemu docházelo pouze v papírové formě.

Pan Karaffa byl vyslán na pracovní stáž v rámci koncernu do Audi na 4-5 měsíců. Očekávání, které nebyla ve Škoda auto naplněna v Audi naplněna byla. V Audi vše fungovalo jako v moderní a technické společnosti, všichni zaměstnanci napříč odděleními se vyslechly, na 100 % spolu spolupracovali. V Audi fungovala na výborné úrovni digitalizace a díky ní docházelo k ulehčení práce všech zaměstnanců. Dnes podle pana Karaffi, Škoda auto předběhla pro příklad právě i zmiňovanou Audi. A to nejen v technické vybavenosti, ale také ve všech vymoženostech i v posunu digitalizace napříč společností. K velkému posunu došlo ve sféře pracovní úrovně, spolupráce mezi odděleními je mnohem lepší korektnější, dochází k nacházení lepších a společných řešení, mezi odděleními nedochází ke zbytečným naschválům a zbytečné „politice“. Dochází ke vzájemné podpoře a nehledají se chyby, ale pozitiva. Zásadní oddělení kvality společnosti se stal partner pro všechny oddělení. Mezi pracovními skupinami došlo k velkým pokrokům.

Dnes by stále šlo zlepšit vztahy s představenstvem, která má na celý chod společnosti nereálné představy, absurdní názory a požadavky. Mělo by více mluvit se svými podřízenými jako s partnerem, a ne z postavení nadřízený podřízený. Zákazníci našli ke Škoda auto důvěru a společně mají obě strany dobré vztahy.

Škoda auto lehce zaspala dobu konektivity. To je důvod, proč je produkt příliš drahý, i přestože vše se musí postupně dopracovat a vypilovat. Kvalita i reputace značky je o hodně procent nahore, vnímání společnosti je ve prospěch Škoda auto mnohem lepší. Škoda auto nemá prémiový produkt, na rozdíl například proti BMW, kterému Škoda auto nebude moci nikdy konkurovat. Produkt je stále vyvíjen a zlepšován, z tohoto důvodu není nikdy 100 %.

Jak vnímáte posun společnosti Škoda auto do světa?

V Západní Evropě, v Jižních státech Evropy v Číně je Škoda auto neznámá značka, nemá pro tyto státy žádnou hodnotu. Na měřítku jejich automobilového trhu je Škoda auto naprosté nic. V Indii přijde zlepšení pro Škoda auto. A to z jednoho důvodu, protože v rámci strategie Indie 2. 0 bude Škoda auto vozy v Indii vyvíjet i vyrábět. To znamená, že bude na 100 % vyhověno požadavkům indického zákazníka. V Indii se Škoda auto učí od automobilky Kia i Hyundai. Koncern Volkswagen předává k roku 2020 zodpovědnost nad Ruskem české automobilce Škoda. To hned z několika důvodů, prvním je historický (druhá světová válka). Druhý je podobnost etnické skupiny. Mentalita, chování a přístup bude mezi Rusem a Čechem lepší než mezi Němcem a Rusem.

Kamkoliv bude Škoda auto i celý koncern Volkswagen investovat, bude se vždy jednat o státy, kde je levná pracovní síla, v zemích, kde nestárne populace, kde je velká nezaměstnanost a bude zde velká poptávka po práci, a kde bude pro nové výrobní haly vhodná politická situace. S velkou pravděpodobností nebude Škoda auto stavět montážní halu v České republice nebo na Slovensku, protože právě zde populace stárne a potřebuje zdroj kvalitní pracovní síly. Každá automobilka včetně Škody auto potřebuje mladé lidi, kteří jsou ve velkém počtu nezaměstnaní. Rozhodně bude lepší postavit nové výrobní haly na Balkáně než například v Turecku. Protože opět si bude Čech lépe rozumět v lidských otázkách a myšlení se Srbem než s Turkem.

Jaké názory a inovace v rámci společnosti podporujete?

Elektromobilita je rozporuplné téma. I přes kladný vztah k ekologii a přesvědčení, že všichni se máme chovat zodpovědně, ekologicky k životnímu prostředí. Je pan Karaffa zastánce nenásilného otáčení celé Evropy na elektromobilitu. Dojde k větší výrobě i spotřebě elektřiny, která je v České republice vyráběna z uhlí. Ekologická stopa bude opět větší, i přestože elektromobily budou k životnímu prostředí šetrnější. Také dojde k větší výrobě baterek a opět dojde k větší spotřebě nerostných surovin. Pan Karaffa si není jistý, jestli ve výsledku skutečně dojde ke snížení, CO₂ v ovzduší. Rozhodně je dobře, že se Škoda auto nehrnula do výroby elektromobilů, protože tak se oddálilo nevyhnutelné šetření, ke kterému v brzké době dojde. Momentálně je Škoda auto nucena politikou, ne ekonomikou k tomuto kroku a produkt se stane opět dražší. Elektromobily budou vyráběny v Mladé Boleslavi Vision E, představena na autosalonu v Ženevě, bude mít v Mladé Boleslavi upravenou zcela novou výrobní halu. Škoda auto musela zahájit velké investice do výroby právě elektromobilů. Nové elektromobily nebudou vydělávat a do výroby budou muset být přijmutí noví zaměstnanci do výroby, a hlavně i do vývojového centra.

Elektromobily mají nebo musí mít budoucnost. Protože politická situace celý koncern VW a všechny automobilky k elektromobilům donutila. Automobilky do elektromobilů velmi investovaly a tyto investice budou chtít vrátit. To způsobí, že všechny automobily podraží. Elektromobily vyjdou draho pro celou společnost, bude muset dojít k výstavbě elektrických dobíjecích stanic. Ty najde postupem času u velkých nákupních center, v centru měst jako je tomu například v norském Oslu, nebo budou uživatelé elektromobily dobíjet přímo doma. Všechny tyto kroky budou podporovány všemi politiky, provoz tohoto auta bude „levný“

S velkým předpokladem bude elektromobil „druhým vozem do rodiny“, protože bude mít krátkou dojezdovou dráhu. Druhé auto do rodiny bývá levnějším vozem, a ne naopak tím dražším, jak v případě elektromobilu bude. Dá se předpokládat, že velká města jako je Praha nebo Brno budou do svého centra pouštět pouze elektromobily. V celé České republice budou vytvořeny zóny, do kterých budou pouštěny jen elektromobily a tím budou i zvýhodňovány. Evropská unie požaduje po automobilkách technicky neřešitelné produkty, pokud automobilky nebudou respektovat nařízení Evropské Unie, budou následovat vysoké sankce Evropské Unii a peníze z těchto sankcí budou použity na vytvoření nové infrastruktury. Proto automobilové společnosti budou raději investovat sami, než aby platily vysoké sankce. V tuto chvíli dochází k začarovanému kruhu, dojde ke zdražení aut i těch s konvenčními motory, aby začal prodej elektromobilů.

Praktické informace k novým přicházejícím modelům.

Konvenční motory do roku 2030 tu stále budou, mají budoucnost. Klasická benzínka tu stále bude. Do budoucnosti stále budou modernizovány automobily s konvenčním motorem, především ale o vnitřní design než o ten vnější. Protože auto je dnes více software než auto jako auto, lidé budou stále chtít, vnitřek auta co nejmodernější. Z automobilu se stal mobilní telefon, všichni zákazníci budou chtít nové aplikace pro ovládání auta. Dále bude chtít automobilka stále nabízet spolehlivá auta, která ujedou více jak 300 000 km. Platforma aut bude poměrně stejná jako doposud.

Geografické informace o Škoda auto.

Čína je nestabilní stát, záleží na rozhodnutích vlády. Vláda v Číně má sestavený program na 5 let, v kterém je zjednodušeně napsáno, co budou a co nebudou preferovat. Za 5 let to může být zcela jinak a trh v Číně se může změnit. Čína bude vždy preferovat a prosazovat své vlastní značky, Evropané Číňany omezují. Obyvatelé Číny chtějí své vlastní produkty a chtějí, aby je svět přestal vnímat jako „skládače iPhonů“. Škoda auto nemá v Číně budoucnost, protože zde česká automobilka vozy nevyvíjí, ale pouze vyrábí. Nemáme pro sebe vzájemné pochopení, Číňané mají zcela jinou mentalitu než my Evropané, dělí nás od sebe velká vzdálenost.

Zajisté byl dobrý krok vyvinout Kamiq a Kodiaq GT pro Čínu, protože Číňané SUV vozy preferují. V Číně by měl být vlastní vývoj Škody auto, v kterém by byli zaměstnaní i Číňané, už jen proto, že jsou to ambiciózní lidé, co se techniky týče. Také svému trhu i nabídce rozumí nejvíce. Poté by Škodu Číňané brali více jako vlastní značku.

Škoda auto bude mít v Indii vlastní vývoj, což je správný krok. Vozy v Indii budou vyvíjeny i vyráběny, a tak budou co nejvíce vyhovovat indickému zákazníkovi. Škoda auto v Rusku nemá a nebude mít vlastní vývoj, protože ruský zákazník má stejné nebo podobné podmínky jako každý evropský zákazník. Škoda auto je technicky vyzrálejší než ruské automobilky. Rusové nejsou v automobilovém průmyslu technicky zdatní ani průbojní jako jsme my, Rusové mají podobnou mentalitu jako my a mají nás rádi.

Na otázku, zda Škoda auto vstoupí do Ameriky, odpovídá pan Karaffa zcela jednoznačně. V následujících 10 letech rozhodně nevstoupí. Trh Spojených Států Amerických je velmi specifický, Škoda auto bude mít jiné starosti s Ruskem a Indií. Po Dieselgate VW by nebyl vstup Škody auto na americký trh správným krokem.

8.2 Rozhovor 2. s Ing. Petrem Buttou

Specialista Produkt- KODIAQ (produktový marketing), působí ve společnosti Škoda auto od roku 2008

Jak vnímáte posun značky Škoda auto za Vaše působení ve Škoda auto?

Po dobu, co tu pan Butta působí ve Škoda auto, Škoda auto dle jeho názoru Škoda auto nepronikla na více trhů. Škoda auto působí na 100 trzích. Některé trhy Škoda auto otevírá a z jiných odchází. V Jižní Americe se Škodě auto moc nedaří. Naopak v Jižní Africe nebo Jižní Korei Škoda auto trhy otevírá. Značka Škoda auto se nestala globální a Škoda auto o to ani neusiluje, nechce být jako nadřazený VW po všech trzích světa jako je např. USA. Škoda auto ani nechce otevřít otázku vstupu do USA a Kanady. V následujících 10 letech Škoda auto nebude chtít vstoupit na trh v severní Americe. Důvody jsou jednoduché. Strategii společnosti jsou rychle rostoucí trhy s osobními automobily jako je Indie, Čína a Rusko. V tuto chvíli dostává Škoda auto na starost výrobu aut v rámci koncernu v Indii a s tím bude mít Škoda auto hodně starostí, investic a s tím spojených aktivit. Také se musí Škoda auto připravit na vstup elektromobilů na polo auto mobility. To jsou důvody, proč Škoda auto na trh Severní Ameriky nevstoupí. Dále má Škoda velký zájem o trh s automobily v Austrálii, tento trh si chce udržet a také ho chce rozvíjet. V Evropě má Škoda auto dobré postavení. Především má dobré postavení ve Střední a Východní Evropě a dále ze západních trhů si dobře stojí ve Velké Británii. Velká Británie je důležitým trhem pro Škoda auto a sbírá každým rokem velká prodejní čísla na Britských ostrovech. Důležitým krokem vedení společnosti je velké podvědomí o značce v Západní Evropě. V zemích jako je Itálie, Španělsko nebo Francie jsou země s velkým trhem s osobními automobily, ale malým tržním podílem vozů Škoda. Cílem tedy na jihu Evropy a ve Francii je tedy zvýšit prodejnost značky Škoda a zvýšit podvědomí o naší automobilce. V Severní Evropě si Škoda auto drží stabilní pozici. Rozhodně za zmínku stojí pozice Škody auto na domácím trhu, kde si Škoda auto stojí na skvělých číslech. Oproti VW v Německu, která na svém domácím trhu bere 20% prodejnosti automobilů, Škoda auto v České republice má prodejnost 32 % v tržním podílu.

Jak vnímáte posun společnosti Škoda auto do světa?

Rozhodně po revoluci nebyl pro Škodu auto takový odbytový kanál na západ. VW umožnil Škodě auto využít trhy jimi otevřené. Během pěti let Škoda auto oslavila všechny trhy a zákazníky na Západě Evropy. VW také podpořil zvětšení vývoje Škody auto a také výrobu nových produktů. V Evropě není moc velký růst počtu prodaných aut, proto Škoda auto směřuje svoje strategie na východ, i přestože Čínský trh je nestabilní, jednou jsou prodejní čísla vysoká a někdy se zase propadají. V Číně působí Škoda auto na mladé lidi, v Číně byl vytvořen i DigiLab pro čínský trh. Auta chtějí prodávat mladým lidem a chtějí mladé lidi i zaměstnávat. Chtějí, aby Škoda auto byla vnímána jako atraktivní a chtějí o značce vytvořit velké podvědomí.

Jaké názory a inovace v rámci společnosti podporujete?

Byznys svět Škodě auto velmi nahrál do karet a Škoda auto byla ve svých rozhodnutích flexibilní a velmi dobře zareagovala na poptávku po SUV modelech. V minulosti Škoda auto vyráběla model Roomster, v uvozovkách MPV vůz a chtěla se výrobě těchto 7 místných vozů věnovat. Management opustil od toho, aby rodinná značka vyráběla velké vozy MPV a společnost se zaměřila na trend SUV. V současnosti Škoda auto v současnosti nabízí 2 SUV vozy Karoq a Kodiaq a připravuje třetí vůz SUV Kamiq. Kodiaq sklízí po celém světě velký úspěch a celé společnosti zaručuje velký zisk. Kamiq má být konkurencí na trhu v této velikosti aut. Vlastně se jedná o takovou velkou moderní Fabii, o městský automobil.

Elektromobilita tu do pěti let bude a potenciál tohoto trendu je správný. Lidé si budou elektromobily kupovat a budou velmi zajímavý byznys pro všechny firmy. Firmy, které budou dále vyvíjet spalovací motory, budou pod tlakem státních regulací. Státní regulace budou chtít snížit počet emisí a firmy budou muset investovat do čistých technologií, ale auta podraží. Do konce roku 2030 se přestanou konvenční motory vyrábět a i SUV vozy budou mít elektrický pohon.

8.3 Rozhovor 3. s RNDr. Tomáš Jarolímek Ph. D

Specialista projekt managementu, Connected Car, působí ve společnosti Škoda auto od roku 2000

Jak vnímáte posun značky Škoda auto za Vaše působení ve Škoda auto?

Z pohledu Technologického vývoje se Škoda auto výrazně změnila. V roce 2000 Škoda auto vše přebíralo od VW a málo si mohla diktovat jakékoliv změny. Škoda auto si projekty dnes připravuje sama a dává si své vlastní specifické požadavky směrem k VW. S tím jde ruku v ruce i zodpovědnost jakou Škoda auto přebrala. Dříve tuto zodpovědnost měli pouze nejvyšší šéfové, dnes má i za velký projekt zodpovědnost zaměstnanec s mnohem nižší pozicí. Dnes je Infotainment Škody velmi propracovaný a specifický. Online služby, ale tak daleko nejsou v tomto odvětví, Škoda auto stále přebírá od VW a nediktuje si. Technický vývoj má na sebe mnohem větší nároky, než měl dříve. S tím přibýlo mnoho pracovních pozic a s tím mnoho nových odborných pracovníků. Docházelo k rozdělení oddělení, společnost se změnila a každé oddělení je mnohem více specializované, plné odborníků. S tím zmizela i velká zodpovědnost šéfů oddělení, kteří spíš řeší pouze finanční otázky.

Posunutí za 19-20 let je obrovské, ze Škody auto je jiný svět než dříve. Škoda auto řeší mnohem více projektů a na ně potřebuje i hodně lidí, proto se velmi rozvinula komunikace. Kolem roku 2000 se vždy vyvíjel pouze jeden vůz, dnes se vyvíjí třeba deset aut najednou (Nová Octavia, Nový Superb, Scala...), provázanost projektů je obrovská. Škoda nechce, aby každá funkce měla svou separátní jednotku, ale aby i toto bylo mnohem více propojené. Škoda auto je lidštější, svým zaměstnancům důvěřuje, v technickém vývoji zaměstnanci dříve nesměli používat vlastní telefon, foťáky byly přísně zakázány, aby neunikly žádné informace. Dnes není nic tak přísné. Škoda je atraktivním zaměstnancem v regionu. Lidem nabízí velmi pěkné finanční ohodnocení, mnoho odborných pozic, působí jako jistota.

Jak vnímáte posun společnosti Škoda auto do světa?

V roce 2000 Škoda vyvážela max. do Evropy. V roce 2000 se také vyrábělo pouze na území České republiky v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Poté se začalo vyrábět i mimo Českou republiku, mimo Evropu. Posunutí do světa v rámci projektů jako je Indie nebo Čína. Pokud se jedná o Čínu, Škoda auto funguje v Číně v rámci partnerství. Tím je myšleno to, že Škoda auto má v Číně vlastní vývoj, v kterém jsou zaměstnaní i Číňané, v Číně jsou vozy lehce odlišné než v Evropě, vývoj v Číně dělá jisté drobné úpravy v online službách a celém infotainmentu. Mezi zaměstnanci Technologického vývoje z České republiky a Číny, proto musí docházet k náročné komunikaci a je nutné vše konzultovat. Číňané berou auto jako spotřební zboží. Škodovku v Číně bude kupovat spíše střední třída, protože se jedná o velká rodinná auta. Každý trh má svá specifika a nelze prověřit například nouzové volání z Číny, Indie či Ruska od nás z České republiky. Vše se musí otestovat přímo v dané zemi a nalézt zde odborníky. Proto například v Rusku, kde není vlastní Škoda auto vývoj, existuje maličké oddělení tomuto určené, rozhodně na tomto nepracuje kolem 10 lidí. S přebráním zodpovědnosti za Indii Škoda auto v rámci strategie 2025, je v Indii nutný malý vývoj, který bude nápomocen při formování vlastního indického auta, vyrobeným Škoda auto.

Jaké názory a inovace v rámci společnosti podporujete?

Škoda auto nedělá primární vývoj pro elektromobily. Veškerá řešení jsou přebrána od VW nebo Audi? Nikdo neví, kdo v rámci koncernu vyvinul tu nejsprávnější platformu. E-Citigo je podobné elektrickému Apu od VW, stejně tak je to i se Superbem PF, ten je stejný jako Passat s hybridním pohonem. Škoda auto rozhodně v rámci koncernu VW není leader ohledně elektromobility, ale snaží se co nejrychleji přebírat koncernová řešení v tomto odvětví. Škoda auto musí respektovat tento trend, který byl nastolen a snaží se nebýt pozadu, což se Škodě auto rozhodně daří. A snaží se do nových elektrických vizí aplikovat vlastní technologie, které si Škoda auto vyvinula.

Česká republika rozhodně není připravena na elektromobilitu. Trend není v tuto chvíli zcela správný. Automobilky jsou zaměřeny pouze na elektro vozy, ale nikdo neřeší infrastrukturu, kde dané vozy budou nabíjeny. Nejsou zde místa, kde elektromobily nabíjet. V České republice je to nápad zcela mimo realitu. Bude se muset začít ve velkých městech, tam stanice budou nejdříve. Politika pouze tlačí na výrobce aut, aby elektro auta vyráběla a vyvíjela. Cílem Evropské unie je zmenšovat a zmenšovat emise, a pokud automobilka vykazuje větší hodnoty, platí vysoké sankce. Limit na nízké emise je rok od roku nižší, proto mají přijít elektromobily nebo auta, která jezdí na CNG. Škoda auto má pro elektromobily pouze jeden motor pro všechny typy vozů. Stále budou k elektromobilům nabízeny i pohony s alternativními v tomto případě spalovacími motory, protože jak zákazník v Africe bude dobíjet elektromobil? Pro Čínu se jedná o zajímavý krok, protože nejvíce emisí je ve velkých městech a v Číně je nejedno velké město, které se snaží o snížení znečištěného ovzduší. Zda projekt bude přijat.

Obrázek 5 - Kde se vyrábí jednotlivé modely Škoda Auto (zdroj: Škoda storyboard, 2019)

