



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

*Fakulta dopravní*

*Ústav logistiky a managementu dopravy*

## **Diplomová práce**

**Investiční pobídky v automobilovém průmyslu**

**Investment Incentives in the automotive Industry**

Studijní program: Logistika a řízení dopravních procesů

Vedoucí práce: doc. Ing. Zdeněk Říha Ph.D.

**Lenka Sedláčková**

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



**K617** ..... **Ústav logistiky a managementu dopravy**

**ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Lenka Sedláčková**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**N 3710 – LA – Logistika a řízení dopravních procesů**

Název tématu (česky): **Investiční pobídky v automobilovém průmyslu**

Název tématu (anglicky): Investment Incentives in the Automotive Industry

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Pojem a definice investičních pobídek, různé ekonomické pohledy na investiční pobídky
- Automobilový průmysl v České republice a střední a východní Evropě - ekonomické srovnání
- Vliv automobilového průmyslu na export a HDP v České republice
- Vývoj investičních pobídek a zahraničních investic v automobilovém průmyslu v České republice
- Efektivnost investičních pobídek na příkladu vybrané společnosti z automobilového průmyslu



Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Duchoň, B. Inženýrská ekonomika. 1. vydání Praha: C. H. Beck, 2007

Kunst, J., Eisler, J., Orava, F. Ekonomika dopravního systému. 1. vydání Praha: Nakladatelství Oeconomica, 2011

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2017**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **29. května 2018**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu logistiky a managementu dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Lenka Sedláčková  
jméno a podpis studenta

V Praze dne .....30. června 2017

## Poděkování

Děkuji všem, kteří mě provázeli, motivovali a podporovali při mém studiu a při psaní této práce. Především bych chtěla poděkovat vedoucímu diplomové práce panu doc. Ing. Zdeňkovi Říhovi Ph.D. a panu doc. Ing. Ivanovi Nagyovi, Csc. za cenné a užitečné rady, informace, připomínky a čas strávený při konzultacích.

V neposlední řadě děkuji také své rodině a přátelům za veškerou podporu projevenou během celého studia.

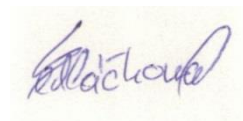
## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 28.5.2018

Podpis:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Machová', is written on a small, light-colored rectangular piece of paper.

## Abstrakt

Práce se zabývá investičními pobídkami v automobilovém průmyslu. V první části je popsán systém investičních pobídek ve střední a východní Evropě a pro každý stát je popsán jeho automobilový průmysl. Následně je uvedeno čerpání investičních pobídek vybranými společnostmi v automobilovém průmyslu ČR. V hlavní části je zkoumán vliv makroekonomických ukazatelů na růst HDP a nezaměstnanost. V poslední části je zkoumán vliv investičních pobídek poskytnutých společností HMMC na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji.

## Klíčová slova

Investiční pobídky, automobilový průmysl, HDP, export, import, vnější bilance, nezaměstnanost, Moravskoslezský kraj, střední Evropa, východní Evropa

## Abstract

This thesis deals with Investment Incentives in the automotive Industry. The first part describes the system of investment incentives in Central and Eastern Europe, and for each state is describe his automotive industry. Subsequently, drawing on investment incentives by selected companies in the automotive industry of the Czech Republic. The main part examines the impact of macroeconomic indicators on GDP growth and unemployment. The last part examines the impact of the investment incentives provided to HMMC on unemployment in the Moravian-Silesian Region.

## Keywords

Investment incentives, automotive industry, GDP, export, import, external balance, unemployment, Moravia-Silesia Region, Central Europe, Eastern Europe

## Obsah

Seznam zkratk	i
Seznam obrázků	ii
Seznam tabulek	ii
Seznam grafů	iii
1. Úvod	1
2. Problematika podpory investování	3
2.1. Pojetí a obsah	3
2.2. Význam investic	4
2.3. Podpora investování	5
2.4. Investiční pobídky	10
3. Přímé zahraniční investice	13
3.1. Definice a formy investic	13
3.2. Dopady investic	14
4. Automobilový průmysl v České republice	16
4.1. Investiční pobídky	16
4.2. AVIA Motors s.r.o.	17
4.3. Iveco Czech Republic a.s.	17
4.4. SOR Libchavy spol. s.r.o.	18
4.5. Škoda Auto	18
4.6. Tatra Trucks a.s.	18
4.7. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	19
4.8. Toyota Peugeot Citroën Automobile s.r.o.	19
5. Automobilový průmysl ve Střední Evropě	21
5.1. Maďarsko	21
5.2. Německo	23
5.3. Polsko	27
5.4. Rakousko	29
5.5. Slovenská republika	30
5.6. Slovinsko	34
5.7. Švýcarsko	35
5.8. Lichtenštejnsko	36
5.9. Shrnutí	36
6. Východní Evropa	38
6.1. Bělorusko	38
6.2. Estonsko	40
6.3. Litva	40



6.4.	Lotyšsko.....	41
6.5.	Moldavsko.....	42
6.6.	Rusko.....	43
6.7.	Ukrajina.....	45
6.8.	Shrnutí.....	46
7.	Čerpání investičních pobídek v automobilovém průmyslu v rámci České republiky.....	48
7.1.	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.....	48
7.2.	Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.....	49
7.3.	Škoda Auto.....	50
7.4.	Vyhodnocení.....	52
8.	Vliv makroekonomických ukazatelů.....	53
8.1.	Analýza vztahu makroekonomických ukazatelů.....	56
8.2.	Shrnutí.....	72
8.3.	Analýza vztahu makroekonomických ukazatelů s fázovým posunem.....	74
8.4.	Shrnutí fázového posunu.....	80
9.	Vliv investičních pobídek na přímé zahraniční investice a nezaměstnanost.....	82
9.1.	Vliv investičních pobídek.....	82
9.2.	Vliv investičních pobídek s fázovým posunem jeden rok.....	85
9.3.	Shrnutí.....	87
10.	Studie vlivu investičních pobídek společnosti HMMC na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji.....	88
11.	Závěr.....	93
	Zdroje.....	95
	Přílohy.....	103

## Seznam zkratek

AG	Aktiengesellschaft (akciová společnost)
A.S.	Akciová společnost
BAZ	Bratislavské automobilové závody, a.s.
CSG	Czechoslovak Group
ČR	Česká republika
FDI	Přímé zahraniční investice
FEZ	Svobodné ekonomické zóny
FSM	Fabryka Samochodów Malolitrazowych
FSO	Fabryka Samochodów Osobowych
GM	General Motors
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter (společnost s ručením omezeným)
HDP	Hrubý domácí produkt
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Czech
IPA	Agentury pro podporu investic
IPO	Investiční pobídky
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MSP	Malý a střední podnik
MSK	Moravskoslezský kraj
PalIZ	Polská agentura pro informace a podporu zahraničních investic
S.R.O.	Společnost s ručením omezeným
TMC	Toyota Motor Corporation
TMMR	Toyota Motor Manufacturing Russia
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech
VW	Volkswagen
WAIPA	World Association of Investment Promotion Agencies

## Seznam obrázků

Obr. 1 Systém podpory investování .....	3
Obr. 2 Rozhodovací proces investorů .....	6
Obr. 3 Loga vybraných agentur patřících k asociaci WAIPA .....	10
Obr. 4 Regionální rozdělení Maďarska .....	21
Obr. 5 Rozdělení regionů Německo .....	23
Obr. 6 Rozdělení okresů pro určení minimální výše investice .....	31
Obr. 7 Maximální intenzita uplatitelných forem investiční pomoci .....	32
Obr. 8 Rozdělení pro určení výše příspěvku na 1 nové pracovní místo .....	32
Obr. 9 Rozdělení regionů pro určení výše finančního příspěvku .....	35
Obr. 10 Svobodné hospodářské zóny FEZ .....	39
Obr. 11 Svobodné hospodářské zóny Litva .....	40
Obr. 12 Míra nezaměstnanosti .....	69
Obr. 13 Podíl nezaměstnaných osob .....	70
Obr. 14 Míra nezaměstnanosti a vliv celkových FDI a růstu HDP .....	71
Obr. 15 Podíl nezaměstnaných osob a vliv celkových FDI a růstu HDP .....	72
Obr. 16 Míra nezaměstnanosti .....	77
Obr. 17 Podíl nezaměstnaných osob s fázovým posunem .....	78
Obr. 18 Míra nezaměstnanosti a vliv celkových FDI a růstu HDP s fázovým posunem .....	79
Obr. 19 Podíl nezaměstnaných osob a vliv celkových FDI a růstu HDP .....	80

## Seznam tabulek

Tab. 1 Faktory ovlivňující rozhodování .....	7
Tab. 2 Maximální výše finanční podpory .....	16
Tab. 3 Podmínky pro udělení investičních pobídek .....	17
Tab. 4 Vývoj počtu zaměstnanců v jednotlivých provozech .....	19
Tab. 5 Maximální výše grantu na investice v Německu .....	23
Tab. 6 Podmínky pro udělení podpory pro tech. centra a centra strategických služeb .....	30
Tab. 7 Minimální výše investice dle rozdělení okresů .....	31
Tab. 8 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Průmysl .....	33
Tab. 9 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Technologické centrum .....	33
Tab. 10 Výše příspěvku na 1 pracovní místo - Centrum strategických služeb .....	33
Tab. 11 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Cestovní ruch .....	33
Tab. 12 Shrnutí investičních pobídek ve střední Evropě .....	36

Tab. 13 Výše spoluúčasti na výcviku a rekvalifikaci zaměstnanců .....	41
Tab. 14 Výše příspěvku na výzkum a vývoj .....	41
Tab. 15 Shrnutí investičních pobídek ve východní Evropě.....	47
Tab. 16 Čerpání investičních pobídek společností TPCA v tis. Kč.....	49
Tab. 17 Čerpání investičních pobídek společností HMMC v tis. Kč.....	50
Tab. 18 Čerpání investičních pobídek společností Škoda Auto.....	52
Tab. 19 Podíl skutečně vyčerpané investiční pobídky a udělené investiční pobídky v mil. Kč ...	52
Tab. 20 Import e export zboží ČR v letech 2000 – 2016 v mil. Kč .....	53
Tab. 21 Export HMMC ve vybraných letech.....	54
Tab. 22 Export Škoda Auto ve vybraných letech.....	54
Tab. 23 Export TPCA ve vybraných letech.....	54
Tab. 24 Přímé zahraniční investice směřující do ČR v tis. Kč.....	56
Tab. 25 Přímé zahraniční investice vyjádřené v procentech HDP .....	57
Tab. 26 Vývoj celkového exportu a exportu silničních vozidel .....	59
Tab. 27 Vývoj celkového importu a importu v automobilovém průmyslu .....	61
Tab. 28 Vývoj vnější bilance a bilance silničních vozidel.....	63
Tab. 29 Vývoj FDI a vnější bilance v procentech HDP .....	65
Tab. 30 Vývoj nezaměstnanosti ve zvoleném období .....	68
Tab. 31 Vývoj čerpání investičních pobídek ve vybraném období .....	82
Tab. 32 Nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji .....	88
Tab. 33 Čerpané investiční pobídky společností HMMC .....	90
Tab. 34 Míra nezaměstnanosti ČR .....	103
Tab. 35 Podíl nezaměstnaných osob ČR a vybraných krajů .....	104
Tab. 36 Podíl nezaměstnaných osob vybraných okresů .....	105

## Seznam grafů

Graf 1 Vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti Škoda Auto .....	20
Graf 2 Vývoj počtu zaměstnanců vybraných společností .....	20
Graf 3 Vývoj exportu vozidel vybraných společností.....	55
Graf 4 Vývoj přílivu FDI a FDI v automobilovém průmyslu .....	57
Graf 5 Vývoj růstu HDP ve vybraném období .....	58
Graf 6 Příliv FDI v % HDP a růst HDP .....	58
Graf 7 Příliv FDI v automobilovém průmyslu v % HDP a růst HDP .....	59
Graf 8 Celkový export a export silničních vozidel vyjádřený v % HDP .....	60

Graf 9 Export a růst HDP .....	60
Graf 10 Export silničních vozidel a růst HDP .....	61
Graf 11 Celkový import a import silničních vozidel .....	62
Graf 12 Import a růst HDP.....	62
Graf 13 Import silničních vozidel a růst HDP.....	63
Graf 14 Vnější bilance a bilance silničních vozidel .....	64
Graf 15 Vnější bilance a růst HDP .....	64
Graf 16 Bilance silničních vozidel a růst HDP .....	65
Graf 17 Přímé zahraniční investice a vnější bilance .....	66
Graf 18 Přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu a bilance silničních vozidel ....	66
Graf 19 Vnější bilance a růst HDP s fázovým posunem.....	75
Graf 20 Bilance silničních vozidel a růst HDP s fázovým posunem .....	75
Graf 21 Přímé zahraniční investice a vnější bilance s fázovým posunem .....	76
Graf 22 Přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu a bilance silničních vozidel s fázovým posunem .....	76
Graf 23 Investiční pobídky a přímé zahraniční investice.....	83
Graf 24 investiční pobídky a míra nezaměstnanosti.....	84
Graf 25 Investiční pobídky a podíl nezaměstnaných osob.....	84
Graf 26 investiční pobídky v automobilovém průmyslu a přímé zahraniční investice) .....	85
Graf 27 Investiční pobídky v automobilovém průmyslu a míra nezaměstnanosti.....	86
Graf 28 Investiční pobídky v automobilovém průmyslu a podíl nezaměstnaných osob .....	86
Graf 29 Vývoj míry nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji dle pohlaví .....	89
Graf 30 Vývoj podílu nezaměstnaných osob v Moravskoslezském kraji dle pohlaví.....	89
Graf 31 Vliv investičních pobídek na celkovou míru nezaměstnanosti.....	90
Graf 32 Vliv investičních pobídek na míru nezaměstnanosti mužů a žen) .....	91
Graf 33 Vliv investičních pobídek na celkový podíl nezaměstnaných osob .....	91
Graf 34 Vliv investičních pobídek na podíl nezaměstnaných osob mužů a žen.....	92

## 1. Úvod

Investiční pobídky jsou v současné době jedním z nejdiskutovanějších témat a na jejich udělování existuje mnoho názorů. Jedni jsou pro udělování další proti a každý má pro své tvrzení jiné odůvodnění.

Jedním z nejčastějších argumentů pro udělování investičních pobídek je snaha o zvýšení přílivu přímých zahraničních investic. Zahraniční investoři vstupující na území druhého státu s sebou takovéto investice přinášejí. Příliv FDI má vliv především na nezaměstnanost, export, vnější bilanci a růst HDP.

V předkládané diplomované práci se budu věnovat Investičním pobídkám v automobilovém průmyslu. Automobilový průmysl byl zvolen především z hlediska jeho tradice v České republice a také kvůli nedávnému příchodu automobilek TPCA a HMMC, kterým při rozhodování o umístění výrobních závodů pomohlo několik aspektů: poloha České republiky v srdci Evropy, nabídnuté investiční pobídky a relativně levná a kvalitní pracovní síla.

Pro účel práce byly stanoveny cíle, které by měly být naplněny:

1. Charakterizovat přímé zahraniční investice a problematiku podpory investování.
2. Analyzovat investiční pobídky a automobilový průmysl v České republice a ve střední a východní Evropě.
3. Zhodnotit vliv makroekonomických ukazatelů na růst HDP a nezaměstnanost.
4. Zhodnotit vliv investičních pobídek na přímé zahraniční investice a nezaměstnanost.
5. Formou studie zhodnotit vliv investičních pobídek HMMC na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji.

Ve vztahu k cílům byly stanoveny tyto hypotézy:

- a) Zvolené ukazatele (export, vnější bilance) mají na růst HDP a nezaměstnanost významný vliv.
- b) Mezi investičními pobídkami a přílivem přímých zahraničních investic a nezaměstnaností existuje závislost.

V první části práce budou specifikovány pojmy související s problematikou podpory investování, přímými zahraničními investicemi (FDI) a investičními pobídkami. Budou stanoveny pozitivní a negativní dopady FDI, investoři a agentury pro podporu investic.

V další části bude popsán systém investičních pobídek a automobilový průmysl České republiky a států střední a východní Evropy. Jednotlivé systémy investičních pobídek států budou na závěr shrnuty a porovnány.

Ve třetí části práce budou stanoveny formy a výše investičních pobídek, které byly uděleny vybraným společnostem z automobilového průmyslu ČR (Škoda Auto, HMMC a TPCA). Dále bude uvedeno skutečné čerpání těchto společností. Výsledné hodnoty budou dále využity.

V předposlední části se zaměřím na vliv makroekonomických ukazatelů (HDP, export, import, vnější bilance). Závislost mezi jednotlivými ukazateli bude určena bez fázového posunu a s fázovým posunem jeden rok, což respektuje ekonomickou zákonitost, že vliv investic se může do ekonomiky promítnout s ročním zpožděním.

V poslední části bude provedena studie vlivu investičních pobídek čerpaných společnostmi HMMC na nezaměstnanost Moravskoslezského kraje.

Na závěr práce bude provedeno shrnutí získaných poznatků a porovnání se stanovenými hypotézami.

## 2. Problematika podpory investování

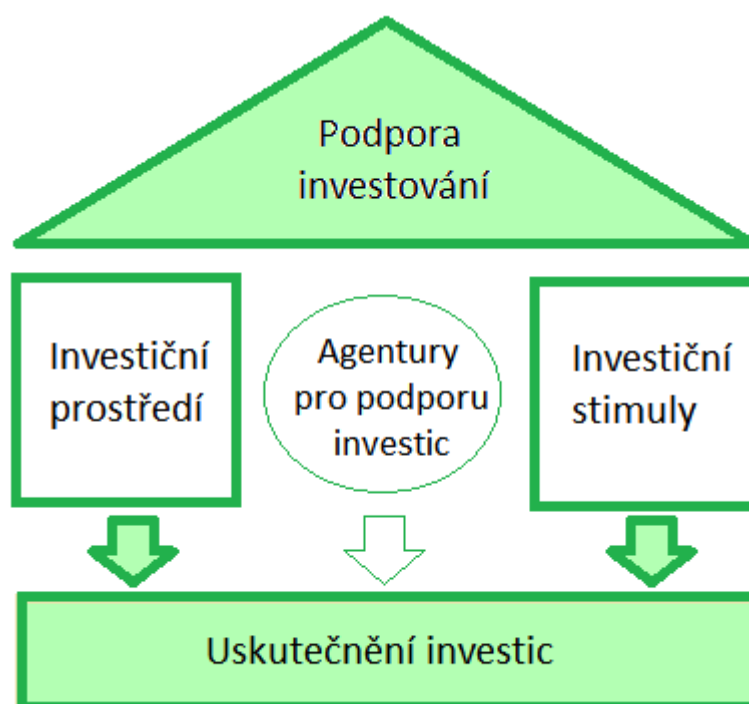
### 2.1. Pojetí a obsah

Podpora investování je součástí hospodářské politiky každého státu. Pojetí této problematiky se výrazně liší dle jednotlivých autorů. Pro účely této práce byla vybrána definice pana profesora Petříčka [1].

Podpora investování má dva pilíře:

- 1) **Obecné investiční a podnikatelské prostředí.** Do tohoto pilíře patří daně, infrastruktura, kvalita a cena pracovní síly, překážky v podnikání či administrativní náročnost.
- 2) **Investiční stimuly.** Do tohoto pilíře patří různě strukturované pobídkové systémy schopné zachytit a podpořit maximum relevantních investičních impulzů realizovatelných v dané ekonomice.

Na Obr. 1 je zobrazeno chápání systému podpory investování na základě výše uvedené definice.



Obr. 1 Systém podpory investování (zdroj: vlastní zpracování, [3])

Základním úkolem hospodářské politiky je optimálně nastavit kombinaci obou pilířů, rozvíjet a využít jejich synergický efekt, a přitom příliš nedeformovat tržní ekonomické prostředí. Celkově je nutné usilovat o konkurenceschopné investiční a podnikatelské prostředí. Základní formy moderních státních zásahů, resp. reálné formy podpory podnikání z pozice státu, lze pojmenovat následovně:



- Vytvoření takových podmínek a atmosféry ve společnosti, aby se podnikat vyplatilo a aby byrokracie a nadbytečná administrativa podnikání nebránila.
- Vytvoření programového zázemí, (spojené se zdrojově – finanční podporou) pro permanentní podnícení rozvoje konkurenceschopnosti a růstových ekonomických tendencí.

Do komplexní politiky rozvoje podnikání patří i podpora investování a také investiční pobídky, které tvoří součást celkového systému, jenž ovlivňuje podnikatelské prostředí. K získávání zahraničních investorů je třeba udržovat konkurenceschopnost země a neustále zlepšovat investiční prostředí.

Další nedílnou součástí systému podpory investování jsou agentury pro podporu investic, tzv. IPAs. Tyto agentury mají nepostradatelnou úlohu, jak při lákání zahraničních investic, tak při podpoře domácích investic. V České republice tuto úlohu plní agentura CzechInvest [1], [91].

## 2.2. Význam investic

Investicemi se rozumí rozhodnutí vzdát se spotřeby v současnosti s výhledem na vyšší produkci v budoucnosti, zahrnují nákup fyzického a lidského kapitálu.

Investice tvoří součást hrubého domácího produktu a přispívají k celkové domácí poptávce.

Hrubý domácí produkt (HDP) je měřítkem produkce statků a služeb v zemi. Jedná se o součet spotřeby (C), hrubých investic (I), vládních nákupů statků a služeb (G) a čistých vývozů (X) vyprodaných v zemi v průběhu jednoho roku. Výpočet HDP je znázorněn v rovnici (1).

$$HDP = C + I + G + X \quad (1)$$

Rozlišují se investice do fixního kapitálu a změny stavu zásob, znázorněno v rovnici (2),

$$I = IFK + \Delta Z \quad (2)$$

kde I jsou investice, IFK investice do fixního kapitálu a  $\Delta Z$  je změna stavu zásob.

Podle účelu lze investice také rozdělit na investice reprodukční a investice čisté. Reprodukční investice nahrazují opotřeбенé kapacity a čisté investice jsou investice do nových kapacit.

Investice jsou důležitou a zároveň nestabilní složkou výdajů. Jsou tudíž často hlavní příčinou změn v agregátní poptávce a také faktorem ovlivňujícím hospodářský cyklus. Dále investice vedou ke zvyšování zásoby kapitálu. Nové výrobní zařízení a budovy zvyšují potenciální výstup a přispívají tak k dlouhodobému ekonomickému růstu. Investice jsou tedy ovlivněny zejména příjmy z investic, investičními náklady a očekáváním firem ohledně budoucího vývoje [2], [3], [90].

## 2.3. Podpora investování

K hlavním partnerům při realizaci investice patří následující subjekty: zahraniční investoři, konsultační společnosti, realitní kanceláře, ministerské útvary, vládní agentury, regionální samospráva, regionální úřady, místní samospráva, místní úřady, management rozvojového území, místní podniky a správci sítí [4].

### 2.3.1. Investoři

Investory mohou být různě velké firmy, jedná-li se o zahraniční investice, bývají investory nadnárodní společnosti. Tyto společnosti jsou obecně charakterizovány jako společnosti, které mají pobočky ve dvou a více zemích, a přitom si zachovávají kontrolu nad investovaným kapitálem v zemi hostitelské.

Jednou z možností členění zahraničních investic je na základě motivace investora k uskutečnění investice na základě lokalizační výhody cílové země. Rozlišovat lze tyto formy [3]:

- Investice vyhledávající zdroje nebo aktiva: tyto zdroje a aktiva mohou nabývat podoby přírodních zdrojů, patentů, technologií, ochranných známek, obchodních značek apod.
- Investice vyhledávající nízké výrobní náklady: zde se odkrývá i prostor pro investiční pobídky jakožto motivační faktor pro přilákání zahraničního investora.
- Investice vyhledávající trhy: cílem je obsazení trhu.
- Investice vyhledávající doplnění, respektive úplnost nabídky sortimentu, a to ve formě joint venture nebo křížové majetkové účasti.
- Investice překonávající obchodněpolitické bariéry: o tento typ se jedná v případě, že je efektivnější pro daný trh vyrábět přímo na tom trhu, a nikoliv na něj výrobky dovážet (tzv. strategie tuzemského pasu).

Jak uvádí Petříček, je evidentní, že zahraniční investoři investují své prostředky pouze v těch zemích, kde nacházejí prostředí, jež je pro ně transparentní, jednoduché a pružně reaguje na jejich potřeby. Volí ty země, které jim umožní velmi rychle realizovat investiční záměry, v nichž naleznou dostatečně kvalifikovanou pracovní sílu a možnosti nákupu produktů a služeb nezbytných pro jejich činnost.

Proces výběru lokality investorem pro zahraniční investice je ovlivňován mnoha faktory. Počáteční rozhodovací fáze investorů může probíhat podle následujících kritérií: hospodářská situace, politická stabilita, daňová legislativa, velikost a růst trhu, geografická poloha, průmyslová tradice, současný stav průmyslu, kvalifikace pracovní síly, dopravní infrastruktura, přírodní bohatství, zdroje pro výzkum a vývoj, náklady na podnikání, životní standard a investiční pobídky. Následnou rozhodovací fází investorů je výběr regionu, obecně na základě těchto kritérií: dostupnost vhodných nemovitostí, technická infrastruktura, dostupnost a produktivita

pracovní síly, ceny nemovitostí a služeb, podpora místních úřadů, kvalita komunikace a rychlost reakce, dostupnost a kvalita místních subdodavatelů, podnikatelská infrastruktura a kvalita života.

Rozhodovací proces investorů znázorňuje Obr. 2.



Obr. 2 Rozhodovací proces investorů (zdroj: [3])

Ve všech výběrových fázích je klíčovou rolí kvalitní informace a komunikace, proto je nutné se soustředit na jejich základní očekávání. Patří k nim zejména podnikatelské náklady, tedy celkové investiční náklady, doba spuštění výroby nebo provozu a následné výrobní a provozní náklady, dále vládní podpora investic, dobrá kvalita života a také pocit investora, že je velmi žádaný [5]. Machková rozdělila tyto faktory do čtyř základních skupin, a to na faktory marketingové, obchodněpolitické, nákladové a faktory, které souvisí s příznivým investičním klimatem, viz Tab. 1.

<b>Marketingové faktory</b>	<b>Nákladové faktory</b>
Velikost zahraničního trhu	Snaha o přiblížení se surovinovým zdrojům
Růstový potenciál zahraničního trhu	Kvalifikovaná pracovní síla
Snaha o udržení podílu na trhu	Dostupnost kapitálu / technologií
Snaha o podporu exportu mateřské firmy	Levné suroviny
Nutnost užšího kontaktu se zákazníky	Levná pracovní síla
Nespokojenost s dosavadní strategií mezinárodního marketingu	Nízké výrobní náklady
Základna pro vývozní aktivity	Nízké přepravní náklady
	Finanční a další pobídky pro investory
	Celkové nižší náklady
<b>Investiční klima</b>	<b>Obchodně politické faktory</b>
Pozitivní vztah k zahraničním investorům	Obchodní bariéry
Politická stabilita	Preference tuzemských výrobců
Omezení výše kapitálového vkladu, nemožnost 100 % vlastnictví	
Omezení v devizové oblasti	
Stabilita zahraniční měny	
Daňový systém	
Znalost místního trhu	

Tab. 1 Faktory ovlivňující rozhodování (zdroj: [3])

### 2.3.2. Vstup na zahraniční trh

Rozhodnutí o kapitálovém vstupu na zahraniční trh vychází z dlouhodobé firemní strategie a je podloženo celou řadou analýz. Základními formami kapitálových vstupů na zahraniční trhy jsou portfolio investice a přímé zahraniční investice, jež probíhají nejčastěji formou fúzí a akvizic, investic na zelené louce, formou společného podnikání a strategických aliancí. Definice jednotlivých forem [5]:

- *Akvizice* znamená převzetí fungujícího podniku nebo jeho části. Ve firemní praxi jde buď o tzv. přátelské převzetí, jehož cílem je posílení pozice firmy a využití synergického efektu, anebo o tzv. nepřátelské převzetí, jehož cílem může být likvidace konkurence.
- *Fúze* může mít formu sloučení nebo splynutí. Sloučení znamená spojení obchodních společností, při kterém zaniká slučovaná společnost bez likvidace aktiv a pasiv. Splynutím se rozumí spojení obchodních společností, při kterém splývající společnosti zanikají, a vzniká nový právní subjekt.

- Investice na zelené louce jsou nově založené a nově postavené podniky.
- Společné podnikání je spojení prostředků dvou nebo více subjektů do společného vlastnictví. Jedná se o formu podnikání, jejímž cílem je realizace společného podnikatelského záměru, podílení se na vytvořeném zisku, podstupování podnikatelských rizik a krytí případných ztrát.

Pro české podniky není forma kapitálového vstupu na zahraniční trhy obvyklá. Odliv přímých zahraničních investic je v porovnání s jejich přílivem do České republiky stále zanedbatelný. České podniky se v převážné míře zaměřují na investice, které slouží k podpoře obchodní činnosti, přičemž bezprostřední přítomnost na trhu umožňuje jeho snazší zpracování a zvyšuje tak prodejní možnosti českých firem [5].

Jednou z možností rozhodování je rozhodování o realizaci investice na základě finančních ukazatelů. Mezi finanční ukazatele patří například čistá současná hodnota, doba návratnosti investice, vnitřní výnosové procento či ekonomická přidaná hodnota.

Účinným nástrojem pro posílení přílivu investic mohou být vládní opatření. Jedná se především o opatření týkající se posílení stability finančního systému, snížení daní, zjednodušení přístupu k úvěrům či monetární a fiskální balíčky po stimulaci ekonomiky. Pro hostitelskou zemi mají investice na zelené louce více výhod než akvizice, jelikož přinášejí více kapitálu a moderních technologií, zvyšují konkurenci na trhu a jsou větším přínosem z hlediska tvorby pracovních míst [5].

### 2.3.3. Agentury pro podporu investic

Jedním ze způsobů, jak podpořit ekonomický růst je zvýšit příliv FDI do země. Tím dochází ke zvýšení daňových příjmů, zaměstnanosti a přenosu cizích technologií a know-how do země. Účinnost propagace FDI může být značně zvýšena prostřednictvím agentur pro podporu investic. Hlavním cílem IPA je přilákat zahraniční investory prostřednictvím různých aktivit. Aktivity spojené s lákáním investic, či propagací FDI, mohou být rozděleny dle typů na aktivity [3]:

- Budující image státu.
- Vyhledávající FDI.
- Starající se o FDI.
- A aktivity spojené s tvorbou politik.

Například Skupina Světové Banky zveřejnila příručku, jež poskytuje agenturám pro podporu investic či obdobným organizacím informace a návody, jak přihlásit a udržet přímé zahraniční investice. Příručka obsahuje tyto oddíly [6]:

- Trendy v pohybu přímých zahraničních investic a motivace při výběru lokality pro novou investici.
- Kroky k založení či restrukturalizaci IPA.
- Možnost k vytvoření strategie pro podporu investic.
- Budování efektivního partnerství.
- Nejlepší možnost, jak budovat image IPA a země samotné.
- Aktivní vyhledávání investičních příležitostí.
- Starost o investory.
- Sledování a hodnocení činností IPA.
- Efektivní využívání informačních technologií.

#### **WAIPA**

Světová asociace agentur pro podporu investic (World Association of Investment Promotion Agencies). WAIPA reprezentuje své členy, agentury na podporu investic IPAs. WAIPA poskytuje jednotlivým agenturám příležitosti pro sdílení a výměnu zkušeností a osvědčených postupů v oblasti podpory investování. Asociace se dále rovněž věnuje rozvoji lidských zdrojů pro své členy a organizuje četné vzdělávací akce. Členství v asociaci je přístupné všem subjektům, jejichž primární funkcí je: podporovat jakoukoli zemi, (nebo jednotlivý správní útvar či jiné území) jako cíl pro investice nebo jako jejich zdroj.

Hlavní cíle asociace:

- Podporovat a rozvíjet spolupráci mezi IPAs.
- Posilovat sběr dat, podporovat efektivní využívání informací a usnadnit přístup ke zdrojům dat.
- Sdílet zkušenosti v podpoře investic mezi zeměmi a regiony, zvýšení odlivu přímé zahraniční investice.
- Pomáhat IPAs komunikovat s příslušnými vládami a formulovat vhodné strategie a zásady pro podporu investic.
- Podporovat vzdělávání IPAs a usnadnit přístup k technické pomoci.

Asociace WAIPA má v současnosti, v roce 2017, 170 členů ze 130 států. Součástí asociace jsou například tyto agentury [11]:

- CzechInvest (Česká republika)
- Polish Investment and Trade Agency S. A. (Polsko)
- Germany Trade & Invest (Německo)
- Department for International Trade (Velká Británie)

Loga těchto agentur jsou znázorněna na Obr. 3.



Obr. 3 Loga vybraných agentur patřících k asociaci WAIPA (zdroj: [7], [8], [9], [10])

#### 2.4. Investiční pobídky

Investiční pobídky patří mezi nejvíce využívané investiční stimuly. Investiční pobídky jsou formou veřejné podpory sloužící k motivaci zahraničních i tuzemských firem k investicím do nových závodů či do modernizace stávajících. Mohou mít mnoho podob, například: sleva na dani z příjmu, hmotná podpora při vytváření nových pracovních míst nebo při rekvalifikaci a školení zaměstnanců, nebo také převody za zvýhodněnou cenu.

Existuje velké množství definic investičních pobídek. Pro naše účely jsme vybrali tuto definici:

*„Pod pojmem investiční pobídka se rozumí dotace, jejímž cílem může být přilákání nové investice, ovlivnění umístění investice či motivace k ponechání stávající investice. Pobídky představují dotaci od státu a mají mnoho podob, kupříkladu daňová opatření, peněžní granty, úvěry s nižšími sazbami než tržní, záruky úvěrové, volný přístup na pozemky, zaručení nízkých nákladů a další způsoby [12].“*

Investiční pobídky mají tři základní kategorie. Pobídky fiskální, finanční a regulativní.

- **Fiskální investiční pobídky** – realizují se prostřednictvím daňových úlev, formou zrychlených odpisů, investičních podpor či redukcí výše příspěvku na sociálním pojištění.
- **Finanční investiční pobídky** – jsou poskytovány ve formě investičních příspěvků, státních záruk, dotovaných úvěrů či jejich deklarované garance.
- **Regulativní investiční pobídky** – mají nepeněžní formu a jde především o vytvoření specifických ekonomických a celních zón.

Výše uvedené dělení je jen jedno z mnoha možných. Pobídky je možné dělit i na základě jiných kritérií, například dle podporovaných oblastí.

V České republice je mnoho názorů na investiční pobídky. Některé názory investiční pobídky vychvalují jiné jsou naopak proti tomuto způsobu získávání přímých zahraničních investic. Ministerstvo průmyslu a obchodu provedlo v roce 2006 studii, ve které se zaměřilo na směr a vliv investičních pobídek. V této studii MPO došlo k těmto závěrům [13]:

- Téměř 35 % ze všech pobídkových projektů připadá na 2 obory – výroba dopravních prostředků a výroba elektrických optických prostředků.
- Nejčastěji systém podpory u nás využívají investoři z Německa, Nizozemí a Japonska
- Čeští investoři systém podpory využívají hojně – celkově obsadili 2. místo v počtu podpořených projektů (1. místo – investoři z Německa)
- Téměř 30 % firem bude vyvážet veškerou vyrobenou produkci, cca 60 % firem plánuje vývoz více než 90 % produkce, 84 % firem bude vyvážet více než 50 % produkce. Export těchto firem má pozitivní vliv na platební bilanci České republiky.
- Pobídky mají pozitivní vliv na trh práce – růst zaměstnanosti, růst produktivity práce, oživení a zkvalitnění práce.

Kritici investičních pobídek podávají například tyto argumenty [14]:

- Čistá tržní ekonomika předpokládá, že na trhu mají všichni stejné podmínky a investoři se rozhodují na základě kritéria zisku, který ze své investice očekávají. Toto prostředí je však investičními pobídkami narušeno. Pomocí dotací a selektivních daňových úlev investice směřují do oblastí a odvětví, jež jsou definovány státem. Investice jsou realizovány dle pobídkové politiky státu místo na základě zisku, proto jsou investice méně efektivní než investice v čisté tržní ekonomice.



- Zvýšené administrativní náklady: pobídky uděluje Ministerstvo průmyslu a obchodu, souhlas musí udělit Ministerstvo financí, Ministerstvo práce a sociálních věcí a Ministerstvo životního prostředí. Dále pobídku musí schválit Úřad na ochranu hospodářské soutěže. Prostředníkem mezi státem a investory je agentura CzechInvest.
- Pobídka pro jednoho znamená odrazení druhého – pobídky jsou hrazeny z peněz daňových poplatníků, kteří pobídky nedostávají.
- Pobídkový systém je politicky atraktivní. Koncentrovaný efekt na jednom místě je viditelný více než rozložený efekt na zbytku území.
- Nespravedlnost k subjektům, kteří se prosadili i bez investičních pobídek.
- Investiční pobídky nabízeny z obavy, že jinak by investoři do země nepřišli – podnikání je příliš tíživé, byrokratické průtahy s pořizováním investic a daňová zátěž jsou příliš vysoké.

## 3. Přímé zahraniční investice

### 3.1. Definice a formy investic

Zahraníční investice můžeme dělit na přímé zahraniční investice (dlouhodobý kapitál), portfoliové investice (krátkodobý kapitál) a ostatní investice (úvěrový či dluhový kapitál).

Jedna z možných definic přímých zahraničních investic podle České národní banky [15]:

*„Přímá zahraniční investice je taková přeshraniční investice, která odráží záměr rezidenta jedné ekonomiky (přímý investor) získat trvalou účast v subjektu (podnik přímé investice), který je rezidentem v ekonomice jiné než ekonomika přímého investora. Trvalá účast implikuje existenci dlouhodobého vztahu mezi přímým investorem a přímou investicí a má významný vliv na řízení podniku.“*

Součástí přímé zahraniční investice jsou původní transakce mezi subjekty, všechny následující kapitálové transakce mezi nimi a mezi přidruženými podniky. Dále zahrnuje přímo i nepřímo vlastněné afilace, které se dělí na dceřiné společnosti, přidružené společnosti a pobočky. Součástí přímé zahraniční investice je podíl na základním kapitálu, reinvestovaný zisk a ostatní kapitál, zahrnující úvěrové vztahy s přímým investorem.

Základní kapitál zahrnuje vklad nerezidenta do základního (vlastního) kapitálu společnosti.

Reinvestovaný zisk je podíl přímého investora na hospodářském výsledku nerozděleném formou dividend.

Ostatní kapitál zahrnuje přijaté a poskytnuté úvěry, včetně dluhových cenných papírů a dodavatelských úvěrů, mezi přímými investory a jejich afilovanými podniky a ostatními podniky ve skupině [3].

Přímé zahraniční investice lze dělit dle několika různých pohledů, pro účely naší práce jsme vybrali dělení podle pana Srholce [16]:

- Dle míry kontroly nad daným podnikem
  - Podnik s menšinovým zahraničním podílem a podnik pod zahraniční kontrolou.
- Dle motivu vstupu investora do země
  - Trhy vyhledávající - cílem je růst podílu na trhu a pokles nákladů na jeho zásobování.
  - Faktory vyhledávající – cílem je optimalizace výroby.
  - Aktiva vyhledávající – cílem je získání specifických aktiv.

- Dle metody vstupů do země
  - Investice na zelené louce (investice do nových aktiv).
  - Fúze a akvizice (ovládnutí již existujících aktiv).
  - Investice na hnědé louce (změna vlastnické struktury i investice do restrukturalizace).
  - Společný podnik (společný podnik domácího a zahraničního investora).
  - Ostatní (franchising, licence, smlouva o řízení, apod.).
- Dle specializace mateřské firmy
  - Vertikální investice (produktová specializace, nebo rozdílné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách).
  - Horizontální investice (procesní specializace, nebo podobné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách).

### 3.2. Dopady investic

Zahraniční investice mají na zemi přílivu jak pozitivní, tak negativní dopady [76].

Mezi pozitivní dopady přímých zahraničních investic patří zejména:

- Doplnění chybějícího domácího kapitálu, což je nezbytné především v rozvojových a transformujících se ekonomikách.
- Multiplikační efekty, zvýšení investiční aktivity domácích firem, například v důsledku zvýšení množství objednávek.
- Příliv moderních technologií a manažerských know – how díky zvýšení konkurenčního tlaku na firmy, aplikace zahraničních zkušeností, apod.
- Snížení nezaměstnanosti a zvýšení sociální stability ve společnosti, hlavně v případě přímých zahraničních investic.
- Kladný dopad na celkovou konkurenceschopnost ekonomiky, mj. v exportních odvětvích, v případě přímých zahraničních investic.
- Zlepšení image, růst povědomí o zemi ve světě.
- Financování případných schodků běžného účtu platební bilance.
- Celkové zlepšení podnikatelského prostředí: rozvoj infrastruktury, zlepšení institucionálního prostředí, atd.

Mezi negativní dopady přímých zahraničních investic patří zejména:

- Vytěsnění domácích úspor zahraničními.
- Vznik „duální ekonomiky“ v případě prohloubení rozdílů v produktivitě mezi podniky pod domácí a zahraniční kontrolou.

- Vytěšňování domácích firem v důsledku zostření konkurenčního boje.
- Nepříznivý vliv na monetární politiku, měnový kurz a cenovou hladinu.
- Zhoršení salda běžného účtu platební bilance prostřednictvím bilance prvotních důchodů a případná repatriace zisků.
- Nepříznivé změny obchodní bilance v důsledku vysoké importní náročnosti přímých zahraničních investic.
- Vznik „pobídkové“ konkurence mezi státy o přilákání investic.
- Nepříznivé enviromentální a sociální dopady u FDI (výstavba nových objektů, infrastruktury, zábor půdy,..).
- Růst zahraniční zadluženosti, atd.

## 4. Automobilový průmysl v České republice

### 4.1. Investiční pobídky

Česká republika podporuje tyto oblasti:

- Zpracovatelský průmysl – zavedení nebo rozšíření výroby dle Klasifikace ekonomických činností CZ NACE, sekce C
- Technologická centra – vybudování nebo rozšíření centra zaměřeného na výzkum, vývoj a inovace technicky vyspělých výrobků, technologií a výrobních procesů za účelem použití ve výrobě
- Centra strategických služeb – zahájení nebo rozšíření činnosti:
  - + Centra sdílených služeb
  - + Centra pro tvorbu software
  - + High – tech opravárenská centra
  - + Datová centra
  - + Centra zákaznické podpory (call centra)

Maximální výše finanční podpory záleží na velikosti společnosti, znázorněno v Tab. 2.

Velká společnost	Střední společnost	Malá společnost	Praha
25 % způsobilých nákladů	35 % způsobilých nákladů	45 % způsobilých nákladů	0 % způsobilých nákladů

Tab. 2 Maximální výše finanční podpory (zdroj: [7])

Způsobilými náklady se rozumí dlouhodobý majetek ve formě nových strojů, staveb, pozemků, přičemž nové stroje musí tvořit alespoň polovinu způsobilých nákladů, anebo dvouleté mzdové náklady zaměstnanců na nově vytvořených pracovních místech.

Formy nabízených investičních pobídek:

- Sleva na dani z příjmů právnických osob po dobu 10 let
- Hmotná podpora na nově vytvořené pracovní místo až do výše 300 tis. Kč
- Hmotná podpora na školení a rekvalifikaci zaměstnanců až do výše 50 % školících nákladů
- Hmotná podpora na pořízení dlouhodobého majetku až do výše 10 % způsobilých nákladů

Investiční pobídky jsou uděleny pouze v případě splnění podmínek, které zobrazuje Tab. 3.

Investiční akce		Min. počet nových pracovních míst	Min. investice do majetku (v mil. Kč)
Zpracovatelský průmysl		20	50 – 100
Technologická centra		20	10
Centra strategických služeb	Vývoj software	20	žádná
	Datová centra		
	Centra sdílených služeb	70	
	Oprávérenská centra		
Call centra	500		

Tab. 3 Podmínky pro udělení investičních pobídek (zdroj: [7])

V případě investice do majetku musí být minimálně polovina investována do nového strojního zařízení [7].

#### 4.2. AVIA Motors s.r.o.

Společnost AVIA byla založena v roce 1919, jako firma specializující se na výrobu letadel a leteckých motorů. V roce 1946, tedy v poválečném období, se společnost začíná pomalu angažovat v automobilovém průmyslu. Vyrábí především nákladní vozy a obrněné transportéry pro armádu. Největším milníkem pro společnost byl podpis smlouvy s francouzskou firmou SAVIEM o výrobě lehkých nákladních automobilů pod značkou AVIA.

Během porevolučního období došlo několikrát ke změně majitele společnosti. Od roku 2016 patří společnost AVIA k holdingu Czechoslovak Group (CSG). V roce 2017 se společnost AVIA přestěhovala do nových výrobních prostor [17].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti AVIA ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4

#### 4.3. Iveco Czech Republic a.s.

Společnost Iveco vstoupila na trh v roce 1975, kdy vznikla sloučením pěti firem Magirus – Deutz, Fiat, Lancia, Unic a OM. V současné době je Iveco Czech Republic největším výrobním závodem značky Iveco Bus, která je součástí skupiny CNH Industrial N. V.

Iveco Bus navrhuje, vyrábí a prodává široký sortiment vozidel hromadné dopravy, které splňují veškeré potřeby veřejných i soukromých provozovatelů.

Další výrobní závody společnosti Iveco nalezneme v Evropě, Číně, Austrálii, Brazílii a Africe. Obchodní zastoupení má společnost ve více jak 160 státech světa [18].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti Iveco ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4.

#### 4.4. SOR Libchavy spol. s.r.o.

Společnost SOR vznikla v roce 1991 s podnikatelským záměrem zabývat se vývojem, výrobou, prodejem a servisem malých autobusů. Do roku 1990 se firma zabývala výrobou zemědělské techniky – krmné vozy, obrabeče píce, vybírače siláže, horské malotraktory a řadou dalších strojů.

V současné době je společnost významným českým výrobcem autobusů, který nabízí moderní typy autobusů a trolejbusů pro městský, meziměstský a dálkový provoz [19].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti SOR ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4.

#### 4.5. Škoda Auto

Společnost Škoda Auto vznikla v roce 1895, kdy Václav Laurin a Václav Klement společně postavili bicykl Slavia. V následujících letech k výrobě bicyklů přibyla i výroba motocyklů a po spojení se strojírenským podnikem Škoda Plzeň v roce 1925 vzniknul první automobil model Škoda Popular.

Během 20. století společnost Škoda Auto nikdy neztratila odhodlání vyrábět vozy špičkové kvality. Přejechod do vlastnictví skupiny Volkswagen, v roce 1991, zápal pro kvalitní a špičkové vozy jen posílil [20].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti Škoda Auto ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4.

#### 4.6. Tatra Trucks a.s.

Založení společnosti je datováno v roce 1850, tehdejší název společnosti byl Ignatz Schustala & Comp., vyráběly se zde povozy a drožky. V průběhu let se název společnosti změnil na Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft. V nově přejmenované společnosti se vyráběly především železniční vagóny pro osobní i nákladní dopravu. V roce 1897 byl do Kopřivnice dodán jeden z prvních dvouválcových motorů. Ještě téhož roku byl v Kopřivnici vyroben první automobil – Präsident. V následujícím roce, tedy v roce 1898, byl ve stejné fabrice vyroben první nákladní automobil.

Sériová výroba nákladních vozidel byla rozběhnuta v polovině druhého desetiletí dvacátého století a od roku 1920 je pro tyto vozy využívána značka Tatra. V období mezi léty 1920 a 1945 se název společnosti několikrát změnil například na Ringhoffer Tatra, a. s.

V roce 1945 vznikl národní podnik Tatra. Pod tímto názvem vyrábí společnost nákladní automobily nejen pro širokou veřejnost, ale především pro armádu.

V roce 2013 dochází ke stabilizaci podniku a změně názvu na Tatra Trucks a.s. [21].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti Tatra ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4.

#### 4.7. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. byla založena 7. 7. 2006. Základní kámen byl položen o rok později, tedy v roce 2007, již v roce 2008 byla spuštěna sériová výroba automobilů.

Společnost sídlí v průmyslové zóně v Nošovicích a jedná se o první výrobní závod Hyundai v Evropě. Všechny automobily zde vyráběné, byly vyvinuty speciálně pro evropský trh v Technickém centru Hyundai v německém Rüsselsheimu.

V roce 2011 se závod HMMC dostal na svou plnou výrobní kapacitu [23].

Vývoj počtu zaměstnanců společnosti HMMC ve vybraných letech je znázorněn v Tab. 4.

#### 4.8. Toyota Peugeot Citroën Automobile s.r.o.

Automobilka TPCA je společným podnikem japonské firmy Toyota Motor Corporation (TMC) a francouzské firmy PSA Groupe. Smlouva o spolupráci byla podepsána v lednu 2002. První vozy vyjely z automobilky v roce 2005 [22].

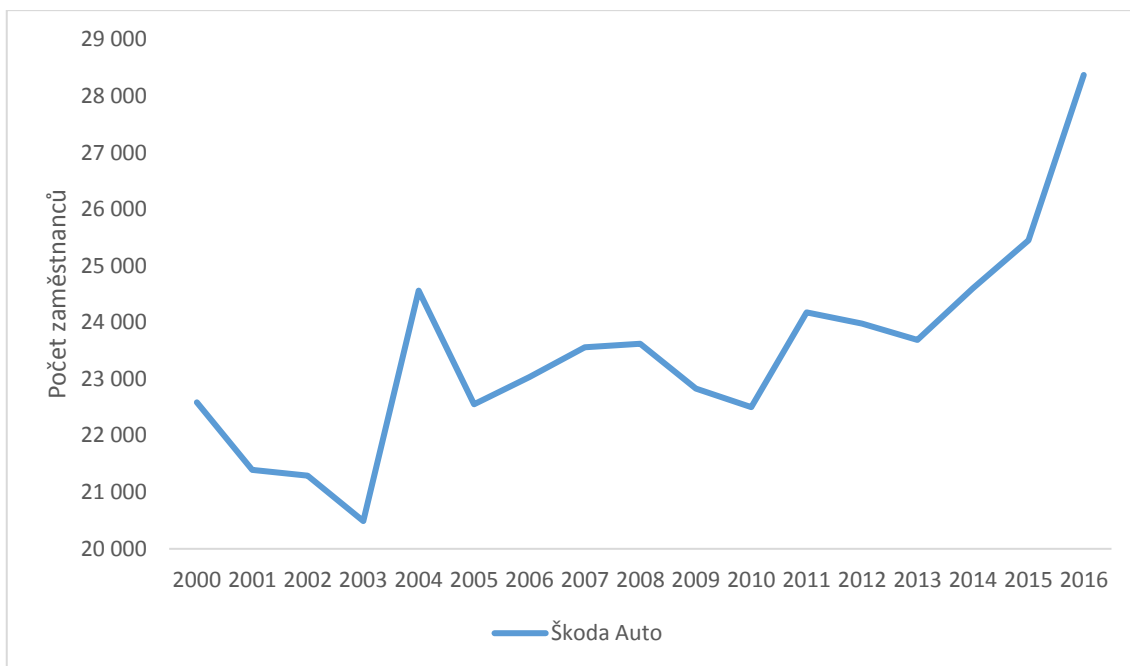
Vývoj počtu zaměstnanců vybraných společností v letech 2000 - 2016 je znázorněn v Tab. 4.

Rok:	Společnost:						
	AVIA	Iveco	SOR	Tatra	Škoda	HMMC	TPCA
2000	1 602	1 628	196	6 035	22 588	-	-
2001	1 132	1 675	225	5 950	21 394	-	-
2002	934	1 784	260	5 418	21 291	-	-
2003	833	1 715	274	4 360	20 490	-	68
2004	773	1 580	287	4 032	24 561	-	822
2005	90	1 592	294	3 475	22 554	-	2 494
2006	270	1 755	384	3 136	23 034	15	3 282
2007	297	2 129	445	3 634	23 559	426	3 293
2008	264	2 403	456	4 106	23 622	1 922	3 336
2009	206	2 226	487	3 024	22 831	2 014	3 212
2010	207	1 915	564	2 400	22 506	2 428	3 142
2011	217	1 888	635	1 071	24 177	2 604	2 846
2012	227	1 904	591	1 091	23 978	2 586	2 535
2013	59	1 961	654	952	23 689	2 569	2 188
2014	28	1 959	696	855	24 600	2 496	2 528
2015	11	2 144	838	866	25 452	2 490	2 559
2016	22	2 253	686	1 015	28 373	3 278	2 307

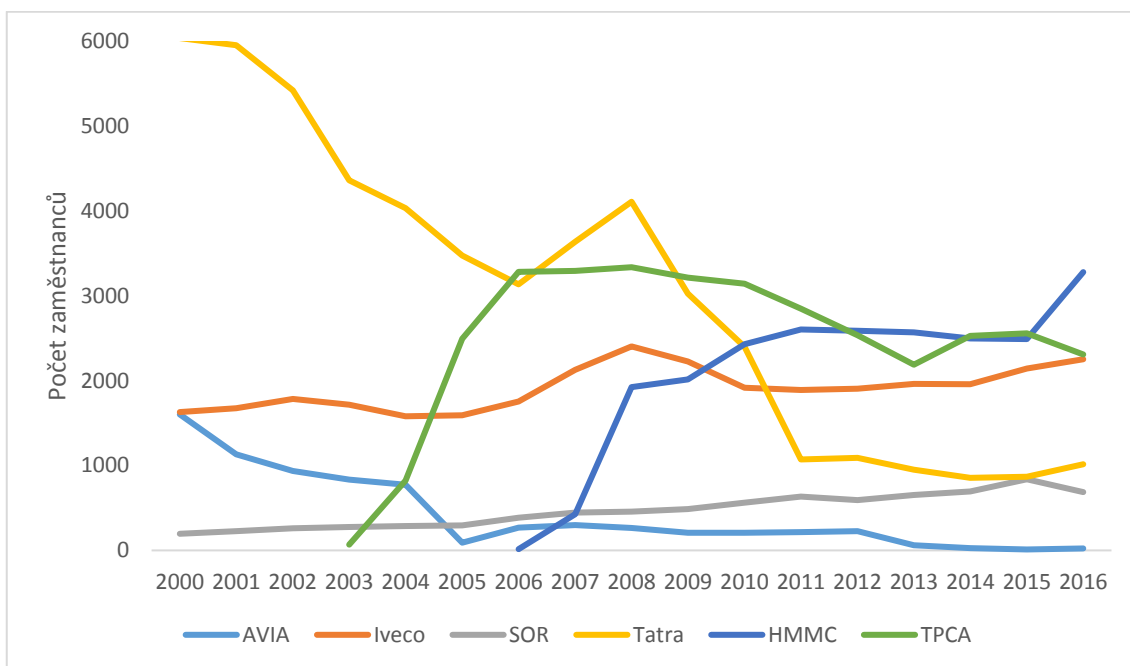
Tab. 4 Vývoj počtu zaměstnanců v jednotlivých provozech  
(zdroj: vlastní zpracování, [17], [18], [19], [20], [21], [22], [23])

Graf 1 a Graf 2 znázorňují vývoj počtu zaměstnanců v období let 2000 – 2016 ve vybraných společnostech.





Graf 1 Vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti Škoda Auto (zdroj: vlastní zpracování, [20])



Graf 2 Vývoj počtu zaměstnanců vybraných společností (zdroj: vlastní zpracování, [17], [18], [19], [21], [22], [23])

## 5. Automobilový průmysl ve Střední Evropě

Automobilový průmysl je ve Střední Evropě velmi rozvinutý. Existuje mnoho důvodů, které vedou významné automobilky k rozšiřování či přesouvání výroby do těchto států.

V první fázi, po roce 1990, docházelo k přemísťování a rozšiřování výroby zejména do postkomunistických států, ve kterých byl automobilový trh méně nasycený a byla zde potenciální možnost růstu jednotlivých trhů. Také docházelo k privatizaci do té doby státních závodů.

V další fázi se projevila snaha nalákat co nejvíce zahraničního kapitálu a oživit tak hospodářskou situaci v dílčích regionech i v celostátním měřítku. Vznikaly tak vládní programy nabízející investiční pobídky zahraničním investorům.

Střední Evropa nenabízí pouze finanční výhody, jako je sleva na dani, podpora vytváření nových pracovních míst a rekvalifikace, ale také levnou a kvalitní pracovní sílu a výhodnou polohu v rámci Evropy.

### 5.1. Maďarsko

#### 5.1.1. Investiční pobídky

Maďarsko nabízí nově přichozím nebo expandujícím společnostem různé typy investičních pobídek. Mezi hlavní pobídky patří dotace v hotovosti, daňové pobídky, půjčky s nízkým úrokem nebo pozemky k dispozici zdarma nebo za snížené ceny.

Výše pobídek závisí na regionu, ve kterém bude společnost podnikat. Rozdělení regionů je znázorněno na Obr. 4. Dále také závisí na velikosti společnosti, střední a malé společnosti mohou zvýšit intenzitu přijatých pobídek o 10 – 20 % oproti velkým společnostem.



Obr. 4 Regionální rozdělení Maďarska (zdroj: [47])

Peněžní dotace slouží hlavně k realizaci investice (nákup majetku, stavební práce), vytváření nových pracovních míst a školení zaměstnanců.

Společnosti, které mají o pobídky zájem, a zabývají se výrobou, musí vytvořit minimálně 50 – 100 nových pracovních míst v závislosti na regionu. V případě velké vstupní investice, která přesahuje 50 mil. EUR, musí společnosti vytvořit minimálně 100 – 200 nových pracovních míst.

U investic spojených s výzkumem a vývojem musí být vytvořeno alespoň 10 nových pracovních míst.

Investoři, kteří vytvoří minimálně 50 nových pracovních míst, mohou zažádat o dotaci na proškolení nových zaměstnanců. Maximální výše dotace na vytvoření nových pracovních míst (50 - 500) je 1 mil. EUR, v případě více než 500 nových pracovních míst může maximální výše dotace dosáhnout až na 2 mil. EUR. Maximální míra podpory je 60 % celkové investice v případě všeobecného vzdělávání a 25% pro cílenou odbornou přípravu. Míra podpory může být zvýšena v případě malých a středních podniků a pro vzdělávání zdravotně postižených nebo znevýhodněných pracovníků.

Dalším typem pobídek jsou daňové pobídky, ty mohou být uplatňovány po dobu 10 let, v maximální lhůtě 14 let od původní žádosti o pobídku. V každém daňovém roce je motivace k dispozici až do výše 80 % splatné daně, a maximálně do výše stropu intenzity státní podpory [47].

#### 5.1.2. Automobilový průmysl

- Magyar Suzuki Zrt.

Společnost byla založena v roce 1991 dohodou mezi japonskou Suzuki, Světovou bankou, Itochu a maďarskou vládou. Sériová výroba automobilů začala v roce 1992 a v roce 1994 byly vyrobeny první automobily určené pro export. Výrobní závod se nachází u města Esztergom.

Současná výrobní kapacita automobilky je 300 000 vozů ročně [50].

- Audi Hungaria Motor Kft.

Společnost Audi Hungaria Motor Kft. byla založena v roce 1993. Od roku 1994 se zde vyrábí motory pro automobily Audi a další značky koncernu Volkswagen, s výrobou osobních automobilů společnost začal až v roce 1998.

V roce 2013 byla dokončena výstavba druhého výrobního závodu. Oba výrobní závody se nachází u města Ráb (Győr).

Společnost Audi Hungaria zaměstnává přes 10 000 osob a patří mezi největší zahraniční investory v Maďarsku [49].

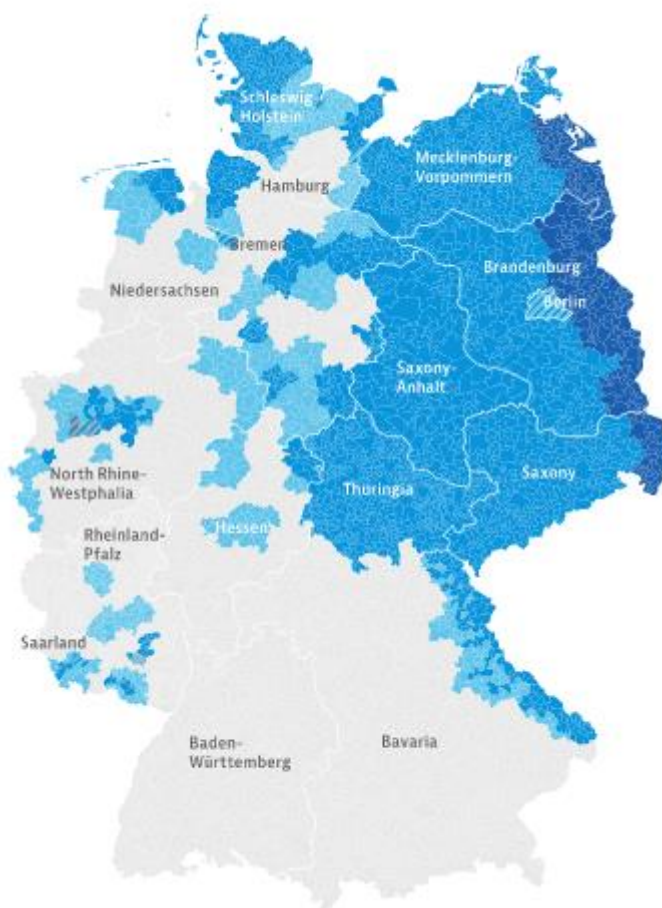
## 5.2. Německo

### 5.2.1. Investiční pobídky

Investiční pobídky v Německu jsou stejné pro domácí i zahraniční společnosti a mohou mít různé formy: granty na investice, granty na výzkum a vývoj, granty na přijímání nových zaměstnanců a veřejné půjčky a záruky.

Výše investičních pobídek závisí na velikosti společnosti a na regionu, kde se investice uskutečňuje. Rozdělení regionů je znázorněno na Obr. 5. Maximální výše podpory v závislosti na regionu a velikosti společnosti je znázorněna v Tab. 5.

K určení skutečné výše podpory, které lze získat prostřednictvím grantu na investice, slouží skutečné investiční náklady nebo předpokládané mzdové náklady na dva následující roky.



Obr. 5 Rozdělení regionů Německo (zdroj: [55])

Region	Malé podniky	Střední podniky	Velké podniky
Hraniční oblast	Max. 40 %	Max. 30 %	Max. 20 %
C region	Max. 30 %	Max. 20 %	Max. 10 %
D region	Max. 20 %	Max. 10 %	Max. 200 tis. EUR

Tab. 5 Maximální výše grantu na investice v Německu (zdroj: [55])

Granty na výzkum a vývoj jsou určeny na výdaje na pracovníky, nástroje a zařízení, které mohou být přiděleny příslušnému projektu. Tyto granty jsou financovány Evropskou unií, německou vládou a jednotlivými německými regiony.

Společnosti musí přesně definovat projekt výzkumu a vývoje s jasnými cíli a pevnou časovou linií. Výše pobídky závisí na velikosti společnosti, zda je projekt veden ve spolupráci s jinými společnostmi nebo výzkumnými ústavy a výzkumné kategorii projektu.

Existují 3 kategorie projektu:

- Základní výzkum, (experimentální nebo teoretická práce zaměřená na získávání nových poznatků).
- Průmyslový výzkum, (výzkum s konkrétním praktickým cílem zaměřeným na zlepšení stávajících produktů, procesů nebo služeb).
- Experimentální vývoj, (výzkum zaměřený na tvorbu návrhů, plánů a prototypů).

Granty na podporu práce hrají velmi významnou roli při snižování provozních nákladů nově vzniklých společností. Nabízené granty je možné rozdělit do 4 kategorií:

- Nábor: Spolková agentura pro zaměstnanost pomáhá společnostem při hledání nových zaměstnanců. Poskytovaná pomoc zahrnuje vše od reklamy na volná pracovní místa a předvolby kandidátů na volné pozice až po poskytování prostor pro pořádání pracovních pohovorů.
- Podpora školení: Organizace a spravování školení externími specializovanými institucemi, jejichž náklady mohou být až ze 100 % hrazeny řídicími orgány programů.
- Mzdové dotace: Mzdové dotace jsou určeny pro zaměstnance, kteří mají problémy se zajištěním práce (dlouhodobá nezaměstnanost). Zaměstnavatelům může být hrazeno až 50 % mzdových nákladů včetně sociálních dávek po dobu 12 měsíců. Při nábore dlouhodobě nezaměstnaných osob se zdravotním postižením nebo starších osob může být hrazeno až 70 % mzdových nákladů po dobu 96 měsíců.
- Školení na pracovišti: Vzdělávací programy pro zaměstnance na pracovišti mohou být hrazeny až z 50 % nákladů na školení.

Granty na podporu práce jsou nabízeny po celém Německu, nezávisle na velikosti společnosti, sektoru podnikání anebo umístění investičního projektu.

Veřejné půjčky jsou novým společnostem nabízeny s nižší úrokovou sazbou, než je běžné a s atraktivním obdobím odkladu, bez výjimky.

Veřejné záruky jsou nabízeny společnostem, které by mohly mít problém s financováním prostřednictvím kapitálových trhů, neboť požadované úvěry mohou být často nedostatečně zajištěny [55].

### 5.2.2. Automobilový průmysl

- Daimler AG

Daimler AG je německá nadnárodní automobilová společnost, která vznikla v roce 1924 podpisem dohody mezi společnostmi Benz & Cie a Daimler Motoren Gesellschaft. Společnosti se oficiálně sloučili v roce 1926 a staly se jedinou společností Daimler-Benz AG prodávající vozy značky Mercedes-Benz a Mercedes-AMG.

Mezi lety 1998 a 2007 byla součástí společnosti Daimler-Benz AG i společnost Chrysler. Během těchto let společnost využívala název DaimlerChrysler AG. Po prodání společnosti Chrysler v roce 2007, se společnost přejmenoval na současný název Daimler AG.

Do roku 2012 prodávala společnost i vozy značky Maybach, jejich výroba však byla ukončena.

Výrobní závody v Německu:

- Untertürkheim – výroba a vývoj motorů převodovek a náprav;
- Sindelfingen – výroba modelových řad S a E;
- Rastatt – výroba modelových řad A, B a GLA;
- Gaggenau – výroba automatických a manuálních převodovek, náprav a měničů točivého momentu;
- Düsseldorf – výroba dodávek Sprinter;
- Bremen – výroba modelové řady C;
- Kassel – výroba náprav pro dodávky a užitkové vozy;
- Hamburg – výroba hnacího ústrojí, náprav a sloupů řízení;
- Berlin – výroba technologií pro minimalizaci CO<sub>2</sub>;

Společnost dále vyrábí nákladní automobily a autobusy [56].

- BMW AG

BMW AG je německá nadnárodní automobilová společnost, založená v roce 1916. V roce 1994 BMW AG koupila společnost British Rover Group, která se sestávala ze značek Rover, Land Rover, Mini a MG. Bohužel společnost byla ztrátová a došlo k odprodávání jednotlivých značek. MG a Rover byly prodány konsorciu Phoenix a vytvořily MG Rover. Land Rover byl prodán společnosti Ford. Jediné Mini zůstalo součástí společnosti BMW. V roce 2003 převzala společnost BMW automobilku Rolls-Royce.

V současnosti BMW AG vyrábí vozy značek BMW, Mini a Rolls-Royce.

Výrobní závody v Německu:

- Leipzig – výroba modelových řad X1, 1, 2 Coupé, i3 a i8;
- Munich – výroba modelových řad 3 Touring, 3 Sedan, 4 Coupé a benzinových a dieselových motorů;
- Wackersdorf – výroba komponent;
- Dingolfing – výroba modelových řad 3 GT, 4 Gran Coupé, 5, 6, 7, M5 a M6 a také hybridních vozů Active Hybrid 5 a 7;
- Landshut – výroba lehkých konstrukcí;
- Regensburg – výroba modelových řad 1, 3 Sedan, 4 Cabrio, M3 Sedan, M4 Cabrio a X1.

Automobily BMW se vyrábí v dalších 13 státech světa a prodávají se ve více než 140 státech světa [57].

- Ford Werke GmbH

Ford Germany neboli Ford Werke GmbH je německým výrobcem automobilů Ford a dceřinou společností Ford of Europe, která je dceřinou společností Ford Motor Company.

Společnost začala s výrobou v roce 1925, kdy byl v Berlíně v pronajatém skladu vybudován první montážní závod. V roce 1929 byl otevřen druhý montážní závod v Kolíně nad Rýnem, kam byla postupně přesunuta veškerá výroba z berlínského závodu. V současnosti jsou výrobní závody umístěny v několika německých městech [58]:

- Aachen - vývojové středisko;
- Kolín nad Rýnem - model Fiesta;
- Merkenich - technické a designové středisko;
- Saarlouis - modely Focus a Mondeo.

- Opel Automobile GmbH

Opel Automobile GmbH je německá společnost, která byla založena v roce 1862. V roce 2017 se společnost Opel stala, společně s automobilkou Vauxhall, součástí francouzské Groupe PSA, která společnost převzala od General Motors.

V Německu se nachází 3 výrobní závody Opel:

- Rüsselsheim - modely Insignie a Zafira;
- Kaiserslautern - komponenty a motory;
- Eisenach - model Corsa.

Automobily Opel se vyrábí v dalších 7 evropských továrnách a prodávají se ve více než 50 státech světa [59].

- Volkswagen AG

Volkswagen je německá nadnárodní automobilová společnost, která byla založena v roce 1937. V současnosti společnost Volkswagen prodává vozidla pod značkami Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, SEAT, Škoda a Volkswagen. Dále společnost vyrábí motocykly značky Ducati a užitková vozidla MAN, Scania a Volkswagen.

Výrobní závody osobních automobilů v Německu:

- Kassel – vyrábí komponenty a motory pro elektromobily;
- Neckarsulm – výroba automobilů Audi;
- Leipzig – výroba automobilů Porsche;
- Dresden – výroba automobilu e-Golf;
- Chemnitz – výroba motorů;
- Zwickau – výroba automobilů Volkswagen;
- Ingolstadt – výroba automobilů Audi;
- Ausburg – výroba převodovek;
- Emden – výroba automobilů Volkswagen;
- Osnabrück – výroba automobilů Volkswagen a Porsche;
- Hanover – výroba automobilů Volkswagen;
- Wolfsburg – výroba automobilů Volkswagen;
- Salzgitter – výroba motorů;
- Brunswick – výroba podvozků a bateriových systémů.

Výrobní závody se nachází v dalších 26 zemích světa a automobily jsou prodávány ve více než 150 státech světa [60].

## 5.3. Polsko

### 5.3.1. Investiční pobídky

Investiční pobídky v Polsku nabízí investorům Ministerstvo hospodářství. Pobídky jsou investorům nabízeny v několika podobách: podpora vytváření nových pracovních míst a podpora pro nové investice. Pro jejich dosažení je nutné splnit několik podmínek.

#### **Podpora na vytváření nových pracovních míst**

Pro dosažení na tuto podporu je nutné vytvořit minimálně 250 nových pracovních míst a vstupní investiční náklady musí být větší než 40 mil. PLN. Při splnění těchto podmínek je podpora od 3 200 PLN do 15 600 PLN na 1 pracovní místo.



Výše podpory závisí na několika hlediscích:

- Počet nově vytvořených míst;
- Procentuální množství zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním;
- Poloha;
- Investiční výdaje;
- Sektor podnikání;
- Atraktivita produktu na mezinárodním trhu.

### **Podpora pro nové investice**

Pro dosažení na tuto podporu je nutné vytvořit minimálně 50 nových pracovních míst a vstupní investiční náklady musí být minimálně 160 mil. PLN. Při splnění těchto podmínek dosahuje podpora výše od 1,5 % do 7,5 % vstupních nákladů.

Výše podpory závisí na těchto hlediscích:

- Počet nově vytvořených pracovních míst;
- Investiční náklady na jednoho zaměstnance;
- Poloha.

Hlavní autoritou, která rozhoduje o udělení investičních pobídek je Ministerstvo hospodářství. Za přípravu a provedení poskytování finanční podpory však zodpovídá Polská agentura pro informace a podporu zahraničních investic (Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. - PAIiIZ) [77].

#### 5.3.2. Automobilový průmysl

- Fiat Auto Poland

Automobilka vznikla v 70. letech 20. století dohodou mezi FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) a Fiat Automobiles. Prvním oficiálním názvem bylo FSM (Fabryka Samochodów Malolitrażowych) až později byla společnost přejmenována na Fiat Auto Poland.

V současné době má Fiat Auto Polska dva výrobní závody, první se nachází v Tychy a druhý v Bielsko – Biala. Celkový počet zaměstnanců je přibližně 25 000 [30].

- Opel Manufacturing Poland

Automobilka Opel byla založena již v roce 1862, od roku 1929 byla součástí amerického koncernu General Motors. Pod křídly GM byla vybudována první továrna v Polsku v roce 1998 s názvem General Motors Manufacturing Poland.

V roce 2017 se po dohodě GM a Groupe PSA stala automobilka General Motors Manufacturing Poland součástí francouzské Groupe PSA, který automobilku přejmenoval na Opel Manufacturing Poland.

Groupe PSA se tímto stala největším výrobcem automobilů v Evropě.

Výrobní závod se nachází v Gliwicích a je zde zaměstnáno přibližně 3 500 zaměstnanců [31].

- Volkswagen Poznań

Volkswagen Poznań je součástí koncernu Volkswagen. Vznikla v květnu 1993 dohodou mezi koncernem Volkswagen a Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo“ v Poznani. Ještě v prosinci 1993 zde započala výroba automobilu Volkswagen T4, nejen ve verzi pro IAD (6 – 9 míst), ale i ve speciálních úpravách pro policejní a hasičské sbory a pro poštovní služby. Poté zde byly vyráběny různé modely automobilů značek Volkswagen, Škoda, Seat a Audi.

V roce 2014 bylo rozhodnuto o vybudování nové továrny v Bialezyce u Wrzesnia. V roce 2016 byla tato továrna otevřena a započala zde výroba VW Crafter.

V současnosti je v obou továrnách zaměstnáno přibližně 11 000 zaměstnanců [32].

## 5.4. Rakousko

### 5.4.1. Investiční pobídky

Rakousko nabízí nově příchozím zahraničním investorům širokou škálu obchodních příležitostí, včetně finančních a podpůrných opatření pro malé a střední podniky a výzkum a vývoj.

Mezi hlavní pobídky patří daňové úlevy. Nízká daň z příjmu právnických osob, systém zdanění skupin, nulová majetková a obchodní daň. Dalšími výhodami pro nově příchozí společnosti je vysoká míra vzdělanosti mladých lidí, kteří jsou díky dvojitému vzdělání vhodnými kandidáty pro mnohé obory. Dvojitý vzdělání kombinuje praktickou a teoretickou část vzdělávání. Samotné školy komunikují se společnostmi, aby jejich systém vzdělávání odpovídal požadavkům.

Pro získání pobídek musí být základní kapitál společnosti minimálně 35 000 EUR a minimálně polovina musí být zaplácena v hotovosti. V případě, že společnost tuto podmínku splní, získá výhody na 10 let [46].

### 5.4.2. Automobilový průmysl

- Magna Steyr Fahrzeugtechnik

Společnost Magna Steyr Fahrzeugtechnik vznikla v roce 2001 fúzí firmy Magna Europe a konglomerátu Steyr-Daimler-Puch. Společnost je dceřinou společností společnosti Magna International.

Společnost Magna se nesespecializuje na výrobu automobilů jedné značky, ale vyrábí automobily na zakázku pro jiné společnosti. Vyráběli se zde například vozy Mercedes – Benz třídy E,

Volkswagen Transporter T3 4x4 a Jeep Grand Cherokee. V současnosti zde probíhá výroba automobilů Mercedes – Benz třídy G, Mini Countryman a Paceman a Peugeot RCZ.

Společnost sídlí ve městě Graz a je zde zaměstnáno přibližně 6 500 osob. V nadcházejících letech plánuje společnost zvýšit počet pracovních míst o 3 000 [33].

## 5.5. Slovenská republika

### 5.5.1. Investiční pobídky

Investiční systém Slovenské republiky rozděluje projekty do 4 skupin:

- Průmysl;
- Cestovní ruch;
- Technologická centra;
- Centra strategických služeb.

Jednotlivé projekty jsou, podobně jako u nás, podporovány několika způsoby: finanční dotace, daňová úleva, příspěvky na nově vytvořená pracovní místa a převod státního / městského majetku na investora za zvýhodněnou cenu.

Finanční dotace je možné využít na nákup pozemků, budov, nového technologického a strojového vybavení, hmotného investičního vybavení (licence, patenty) a na mzdové náklady na nově vytvořená pracovní místa.

#### **Technologická centra a centra strategických služeb**

Podmínky pro poskytnutí pomoci technologickým centrům a centrům strategických služeb znázorňuje Tab. 6.

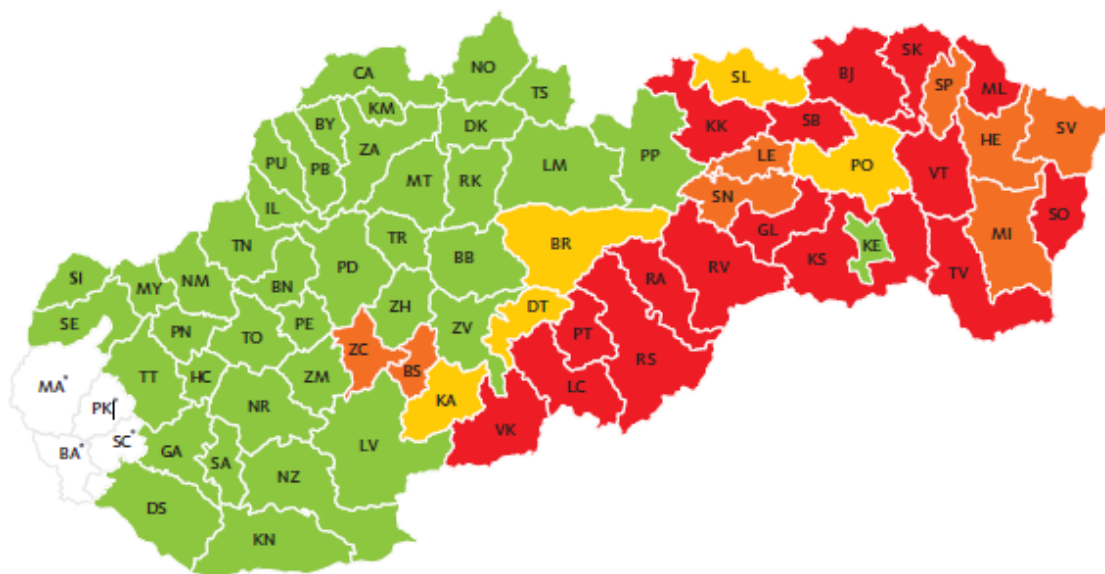
Technologická centra	Centra strategických služeb
Min. výška investice 500 tis. EUR	Min. výška investice 400 tis. EUR
Min. 250 tis. EUR musí investor pokrýt vlastním jměním	Min. 200 tis. EUR musí investor pokrýt vlastním jměním
Společnost musí zaměstnávat min. 70 % zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním	Společnost musí zaměstnávat min. 60 % zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním
Min. 30 nových pracovních míst	Min. 40 nových pracovních míst

*Tab. 6 Podmínky pro udělení podpory pro technologická centra a centra strategických služeb (zdroj:[25])*

#### **Průmysl**

Na rozdíl od technologických center a center strategických služeb závisí minimální výška investice na poloze projektu a míře nezaměstnanosti daného okresu. Další podmínkou je

vytvoření minimálně 40 nových pracovních míst (v nejméně rozvinutých okresech minimálně 10 nových pracovních míst). Rozdělení okresů je zobrazeno na Obr. 6.



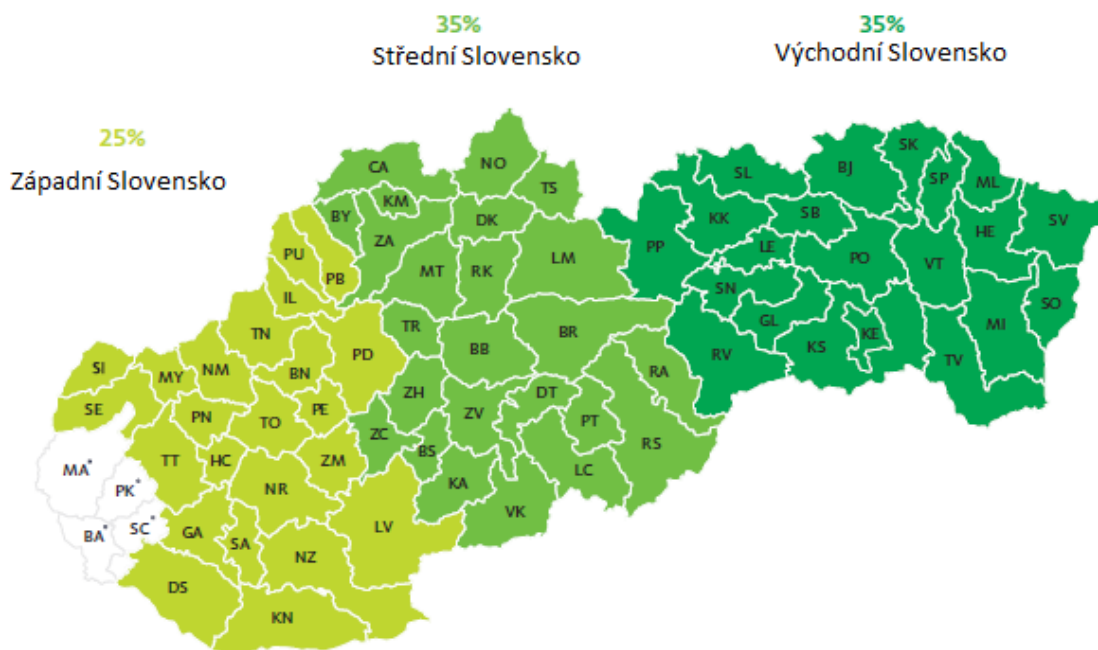
Obr. 6 Rozdělení okresů pro určení minimální výše investice (zdroj:[25])

V Bratislavském kraji není možné poskytnout investiční podporu, je zde nejnižší míra nezaměstnanosti z celé republiky. Tab. 7 znázorňuje minimální výši investice, v závislosti na okrese, aby mohla být čerpána investiční pobídka.

	Minimální výška investice		Podíl nového technologického zařízení	Krytí vlastní jměním
	Velký podnik	MSP		
Nižší než celoslovenský průměr	10 mil. EUR	5 mil. EUR	60 %	50 %
Vyšší než celoslovenský průměr	5 mil. EUR	2,5 mil. EUR	50 %	
Aspoň o 35% vyšší než celoslovenský průměr	3 mil. EUR	1,5 mil. EUR	40 %	
Vyšší než 1,6x celoslovenský průměr	0,2 mil. EUR	0,1 mil. EUR	30 %	

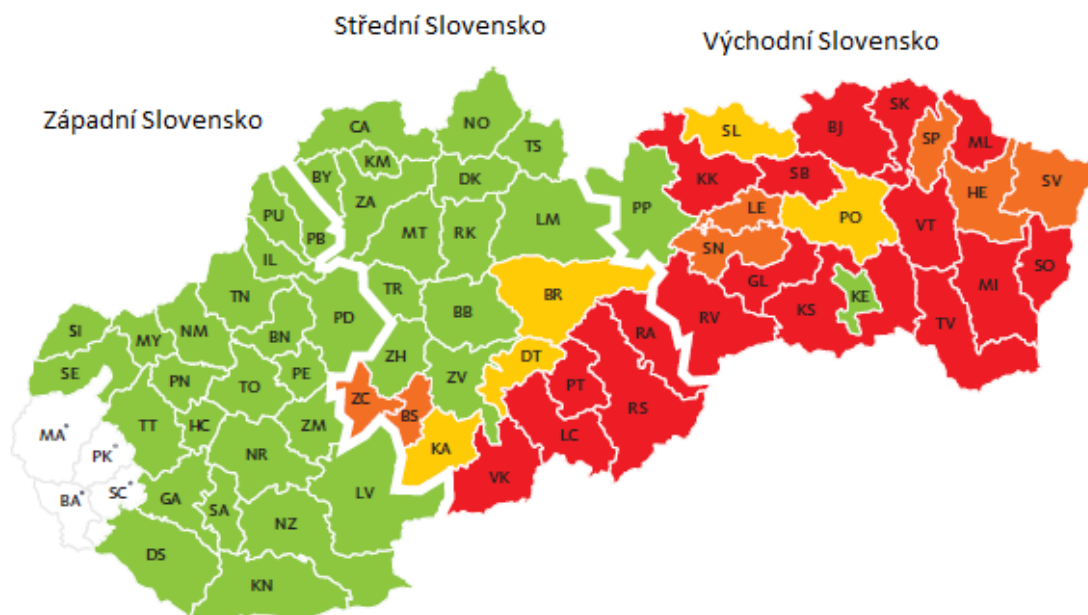
Tab. 7 Minimální výše investice dle rozdělení okresů (zdroj:[25])

Maximální výše investiční pomoci se určuje na základě výšky HDP na obyvatele v daném regionu. Pro tyto účely je republika rozdělena do 4 regionů – Západní Slovensko, Střední Slovensko, Východní Slovensko a Bratislavský kraj, kde stejně jako v předchozím případě nemůže být investiční podpora poskytnuta (Obr. 7).



Obr. 7 Maximální intenzita uplatitelných forem investiční pomoci (zdroj:[25])

Příspěvky na nově vytvořené pracovní místo, také závisí na poloze. Rozdělení okresů pro určení maximální výše podpory na 1 pracovní místo znázorňuje Obr. 8.



Obr. 8 Rozdělení pro určení výše příspěvku na 1 nové pracovní místo (zdroj:[25])

Příspěvek na 1 nové pracovní místo dále závisí na typu projektu. Tyto hodnoty znázorňují Tab. 8, Tab. 9, Tab. 10 a Tab. 11. Všechny uvedené hodnoty jsou v EUR [25].

	Západní Slovensko	Střední Slovensko	Východní Slovensko
Zóna A	15 000	30 000	30 000
Zóna B	6 000	10 000	10 000
Zóna C	5 000	9 000	9 000
Zóna D	-	-	-

Tab. 8 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Průmysl (zdroj:[25])

	Západní Slovensko	Střední Slovensko	Východní Slovensko
Zóna A	18 000	30 000	30 000
Zóna B	6 000	6 000	6 000
Zóna C	6 000	6 000	6 000
Zóna D	6 000	6 000	6 000

Tab. 10 Výše příspěvku na 1 pracovní místo - Centrum strategických služeb (zdroj:[25])

	Západní Slovensko	Střední Slovensko	Východní Slovensko
Zóna A	30 000	30 000	30 000
Zóna B	10 000	10 000	10 000
Zóna C	10 000	10 000	10 000
Zóna D	10 000	10 000	10 000

Tab. 9 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Technologické centrum (zdroj:[25])

	Západní Slovensko	Střední Slovensko	Východní Slovensko
Zóna A	30 000	30 000	30 000
Zóna B	6 000	10 000	10 000
Zóna C	5 000	9 000	9 000
Zóna D	-	-	-

Tab. 11 Výše příspěvku na 1 pracovní místo – Cestovní ruch (zdroj:[25])

### 5.5.2. Automobilový průmysl

- Volkswagen Slovakia

Společnost Volkswagen Slovakia byla založena v roce 1991 podpisem smlouvy mezi vládou Slovenské republiky a koncernem Volkswagen. Společnost vzniká na území devínsko – novoveského závodu BAZ (Bratislavské automobilové závody, a. s.).

Sériová výroba zde začíná v roce 1992 a prvním vyráběným automobilem je Volkswagen Passat. K výrobě automobilů v roce 1994 přibývá výroba a montáž převodovek, které jsou vyváženy do všech závodů koncernu Volkswagen.

Rok 2000 přináší otevření druhého výrobního závodu v Martině. S rozšířeným provozem je možné začít s výrobou dalších automobilů značek Volkswagen, Porsche, Audi a Seat.

Třetí výrobní závod byl otevřen v roce 2004 a nachází se v Košicích. Zatím poslední výrobní závod byl otevřen v roce 2014 ve Stupavě.

V současnosti je ve společnosti Volkswagen Slovakia zaměstnáno přibližně 12 300 zaměstnanců [26].

- Kia Motors Slovakia

Společnost Kia Motors Slovakia byla založena v březnu 2004 podpisem smlouvy mezi společností Kia Motors Corporation a vládou Slovenské republiky. Společnost pro výstavbu výrobního závodu vybrala území poblíž města Žilina.

Výroba automobilů byla spuštěna v roce 2006, prvními vyráběnými automobily byly Kia C'eed a Kia Sportage.

V současné době společnost Kia Motors Slovakia zaměstnává přibližně 3 800 zaměstnanců [27].

- PSA Peugeot Citroën Slovakia

Společnost PSA Slovakia byla založena v lednu 2003 podpisem smlouvy mezi PSA Peugeot Citroën a vládou Slovenské republiky. Pro výstavbu výrobního závodu bylo zvoleno území u města Trnava.

Samotná výroba byla spuštěna v roce 2006, první automobily byly vyráběny nesériově. Sériová výroba byla spuštěna o pár měsíců později.

V současnosti společnost PSA Slovakia zaměstnává přibližně 4 300 zaměstnanců [28].

- Jaguar Land Rover Slovakia

Společnost byla založena v roce 2016 podpisem smlouvy mezi Jaguar Land Rover a vládou Slovenské republiky. Pro výstavbu továrny bylo vybráno území u města Nitra.

V současné době probíhá výstavba továrny a nábor prvních zaměstnanců. Vozidla by se zde měla začít vyrábět ke konci roku 2018.

Očekávaný počet zaměstnanců je přibližně 2 800 [29].

## 5.6. Slovinsko

### 5.6.1. Investiční pobídky

Slovinsko podobně jako většina států střední Evropy nabízí nově příchozím společnostem investiční pobídky. Pobídky mohou být poskytnuty v několika formách: daňové úlevy, příspěvku na nově vytvořená pracovní místa a finančního příspěvku.

Základ daně z příjmu může být snížen až o 40 % částky investované do zařízení nebo do nehmotného majetku, nebo může být snížen až o 100 % částky investované do výzkumu a vývoje (maximálně do výše základu daně).

Výše finančního příspěvku závisí na regionu, ve kterém se společnost sídlí. Rozdělení regionů je znázorněno na Obr. 9.



Obr. 9 Rozdělení regionů pro určení výše finančního příspěvku (zdroj: [37])

A. Oblast „a“ (area „a“):

- 25 % z oprávněných nákladů u velkých společností;
- 35 % z oprávněných nákladů u středních společností;
- 45 % z oprávněných nákladů u malých společností;

B. Oblast „c“ (area „c“):

- 10 % z oprávněných nákladů u velkých společností;
- 20 % z oprávněných nákladů u středních společností;
- 30 % z oprávněných nákladů u malých společností.

Společnosti, které vytvoří nová pracovní místa, mohou zažádat o dotaci na proškolení a přeškolení nových zaměstnanců [37].

#### 5.6.2. Automobilový průmysl

- Renault – Nissan Slovenija

Společnost Renault byla založena v roce 1972, jako součást koncernu Groupe Renault, se sídlem ve městě Novo Mesto. V roce 1999 se společnost Renault spojila s japonskou automobilkou Nissan a tím dala vznik aliance Renault – Nissan. Ve stejném roce automobilka Renault koupila většinový podíl rumunské společnosti Dacia [36].

### 5.7. Švýcarsko

#### 5.7.1. Investiční pobídky

Švýcarská vláda neomezuje nově příchozí investory, kteří projeví zájem o vybudování sídla na jejich území, žádným způsobem, ale ani těmto společnostem nenabízí investiční pobídky. Všechny tyto záležitosti přenechává na samotných kantonech (oblastech). Každý kanton si tedy určuje výši a typ investičních pobídek sám.



Většina kantonů nabízí společnostem především osvobození od daní (nejčastěji na období 10 let).

O investiční pobídky mohou zažádat všechny společnosti bez ohledu na výši investice. Jedinou výjimku tvoří společnosti zabývající se telekomunikacemi, od těchto společností je požadována určitá minimální výše investice.

Společnosti, které působí v oblasti bankovníctví a pojišťovnictví, musí nejprve zažádat o povolení k investování do země [38].

#### 5.7.2. Automobilový průmysl

V současnosti na území Švýcarska nesídlí žádná společnost zaměřená na výrobu vozidel. V minulosti se zde vyráběly automobily Monteverdi jejichž výroba probíhala v letech 1952 až 1982 [39].

### 5.8. Lichtenštejsko

#### 5.8.1. Investiční pobídky

Lichtenštejsko má společný hospodářský prostor se Švýcarskem. Investiční pobídky mají proto stejná pravidla jako ve Švýcarsku.

#### 5.8.2. Automobilový průmysl

V Lichtenštejsku nesídlí žádná společnost zabývající se výrobou automobilů.

### 5.9. Shrnutí

Investiční pobídky jsou ve střední Evropě velmi rozšířené. Mezi nejčastější formy patří finanční dotace, daňové úlevy a podpora vytváření nových pracovních míst.

Nabízené investiční pobídky zobrazuje Tab. 12.

	Finanční dotace	Daňové úlevy	Výhodné půjčky a záručky	Zvýhodněný převod pozemků a majetku	Podpora vytváření nových pracovních míst	Rekvalifikace zaměstnanců	Podpora výzkumu a vývoje
Česká republika	x	x		x	x	x	x
Maďarsko	x	x	x	x	x	x	
Německo	x		x		x	x	x
Polsko	x				x		
Rakousko	x	x					x
Slovensko	x	x		x	x		
Slovinsko	x	x			x	x	
Švýcarsko, Lichtenštejsko		x					

Tab. 12 Shrnutí investičních pobídek ve střední Evropě (zdroj: vlastní zpracování)

Ze států střední Evropy se Švýcarsko s Lichtenštejnem nejvíce liší od ostatních, tyto státy nabízejí novým investorům pouze daňové úlevy, ale zároveň jako jediní neomezují vstup jakéhokoliv nového investora na jejich území. Další pobídky na jejich území mohou investorům nabídnout jednotlivé kantony.

Dalšími vyčnívajícími státy jsou Česká republika, Německo a Rakousko, které podporují investory zabývající se výzkumem a vývojem.

Z pohledu výhodných půjček a záruk vyniká Maďarsko a Německo.

Ostatní formy pobídek, (daňové úlevy, finanční dotace, podpora vytváření nových pracovních míst) jsou mezi státy střední Evropy velmi rozšířeny a jednotlivé státy se liší pouze ve výši příspěvku.

## 6. Východní Evropa

Automobilový průmysl ve východní Evropě je velmi rozvinutý. Podobně jako v případě střední Evropy existuje mnoho důvodů, které vedou automobilky k přesunu nebo rozšíření výroby do států východní Evropy.

Jedním z hlavních důvodů je nenasycenost automobilového trhu a možnost růstu jednotlivých trhů i v současné době.

Snaha států o nalákání zahraničního kapitálu, zapříčinila vznik svobodných hospodářských zón a investičních pobídek. Nejvíce rozšířenými pobídkami jsou slevy na dani v různých podobách.

Dalšími výhodami jsou levná a kvalitní pracovní síla a poloha států.

### 6.1. Bělorusko

#### 6.1.1. Investiční pobídky

Bělorusko je rozděleno na svobodné hospodářské zóny (tzv. FEZ), toto rozdělení je zobrazeno na Obr. 10, ve kterých jsou společně nabízeny investiční pobídky, v těchto formách:

- 100 % sleva na dani z veškerého zboží a služeb po dobu 5 let, v nadcházejících letech sleva 50 %;
- 50 % sleva na DPH u dovozního náhradního zboží vyrobeného v rámci FEZ;
- 100 % sleva na dani z nemovitostí vlastněných nebo pronajatých společností;
- Osvobození od plateb do Národního fondu pro podporu zemědělství;
- 100 % sleva na dani na nákup vozidel;
- 100 % sleva na celní sazbu na suroviny a zařízení dovezené mimo Bělorusko.



Obr. 10 Svobodné hospodářské zóny FEZ (zdroj: [40])

Bělorusko dále nabízí výhody pro společnosti, které investují do malých měst (méně než 50 000 obyvatel) a venkovských oblastí. Tyto společnosti jsou osvobozeny od placení daní ze svých zisků, daně z dopravy a daně z nemovitostí po dobu 5 let. Taktéž jsou osvobozeny od cla a DPH splatného z importu [40].

#### 6.1.2. Automobilový průmysl

- Ford Union

Společnost Ford Union byla založeno v roce 1997 společností Ford Motor Company ve spolupráci s běloruskou vládou a ruskou automobilkou Lada. Ford Union však neměla dlouhého trvání, výroba byla ukončena v roce 2000, kvůli nízkým prodejům [41].

- BelGee

BelGee je bělorusko-čínská společnost, která vyrábí vozidla od roku 2012. S výrobou začali v bývalých výrobních závodech OAO Borisov Avtohidroilitel. V roce 2015 zahájili výstavbu nového závodu Geely ve městě Zhodino.

Nově vystavená továrna je schopna produkovat 60 000 automobilů ročně, momentální roční produkce činí 25 000 až 35 000 automobilů, přes 90 % těchto automobilů putuje na ruský trh [42].

## 6.2. Estonsko

### 6.2.1. Investiční pobídky

V Estonsku jsou zahraniční investoři na stejné úrovni jako domácí investoři a jsou jim nabízeny stejné výhody, mezi které patří 100 % sleva na dani z příjmu právnických osob z držených a reinvestovaných zisků. 80 % sleva na dani z příjmu právnických osob platí pouze na distribuované zisky. Distribuované zisky zahrnují zisky rozdělené během zdaňovacího období, dary, dotace a reprezentační výdaje, tedy výdaje a platby nesouvisející s činností společnosti [61].

### 6.2.2. Automobilový průmysl

V současnosti v Estonsku nesídlí žádná společnost zabývající se výrobou vozidel.

## 6.3. Litva

### 6.3.1. Investiční pobídky

Litva je rozdělena na 6 svobodných hospodářských zón (tzv. FEZ), ve kterých jsou poskytovány investiční pobídky pro nově příchozí společnosti. FEZ zóny jsou znázorněny na Obr. 11.



Obr. 11 Svobodné hospodářské zóny Litva (zdroj: [34])

Společnosti, které se rozhodnou podnikat v těchto zónách, mají v průběhu prvních deseti let provozu 100 % slevu na dani z příjmu právnických osob a v následujících 6 letech je daň z příjmu

právnických osob zlevněna o 92,5 %. Mezi další výhody patří 100 % sleva na dani z dividend a z nemovitostí.

Dalšími formou pobídek je spolufinancování výcviku a rekvalifikace zaměstnanců. Velikost spolufinancování závisí na velikosti společnosti, znázorněno v Tab. 13.

Velká společnost	Střední společnost	Malá společnost	Micro společnost
Až 50 %	Až 60 %	Až 70 %	Až 70 %

Tab. 13 Výše spoluúčasti na výcviku a rekvalifikaci zaměstnanců (zdroj: [34])

Společnosti zaměřující se na výzkum a vývoj nových nebo vylepšených produktů, služeb nebo procesů mohou žádat o finanční prostředky na investice do infrastruktury výzkumu a vývoje, a na činnosti spojené s procesními a organizačními inovacemi. Výše finančních prostředků závisí na velikosti společnosti a typu vývoje a výzkumu [34], viz. Tab. 14.

	Velká společnost	Střední společnost	Malá společnost
Průmyslový výzkum	Až 50 %	Až 60 %	Až 70 %
Experimentální vývoj	Až 25 %	Až 35 %	Až 45 %

Tab. 14 Výše příspěvku na výzkum a vývoj (zdroj:[34])

### 6.3.2. Automobilový průmysl

V Litvě nesídlí žádná společnost zabývající se výrobou automobilů.

## 6.4. Lotyšsko

### 6.4.1. Investiční pobídky

Lotyšsko je rozděleno do 5 svobodných hospodářských zón, které byly zřízeny za účelem podpory podnikatelských aktivit v regionech. Všechny zóny nabízejí investiční pobídky, především slevu na dani z nemovitosti a z příjmu právnických osob, srážkovou daň z dividend, slevu na poplatcích za správu a platby za užívání duševního vlastnictví pro nerezidenty.

V Lotyšsku jsou také nabízeny pobídky pro zaměstnance. Státní agentura práce nabízí:

- Bezplatnou registraci volných pracovních míst;
- Výběr vhodných zaměstnanců;
- Proškolení nezaměstnaných osob na žádost budoucího zaměstnavatele, který se zaváže tyto osoby zaměstnávat minimálně po dobu 6 měsíců;
- Uhrazení 50 % mzdy zaměstnavatelům, kteří zaměstnají osoby z ohrožených skupin;
- Uhrazení 100 % minimální vnitrostátní mzdy a vyplacení jednorázového grantu na přizpůsobení pracovního prostředí zaměstnavatelům, kteří zaměstnají osoby se zdravotním postižením.

Společnosti zabývající se výzkumem a vývojem si mohou odečíst z daně z příjmu právnických osob 3x vyšší částku výdajů investovaných do činností v těchto oblastech [45].

#### 6.4.2. Automobilový průmysl

- Dartz

Dartz je soukromá společnost, která je dceřinou společností estonské Dartz Grupa Oü. Společnost navrhuje, vyrábí a prodává výkonná obrněná vozidla a sídlí v obnovené bývalé továrně Russo-Balt v Rize [43].

- Drive eO

Drive eO je strojírenská společnost, která se specializuje na vývoj elektrických a hybridních prototypových vozidel pro náročné projekty [44].

### 6.5. Moldavsko

#### 6.5.1. Investiční pobídky

Moldavsko je podobně jako většina států Východní Evropy rozděleno na svobodné hospodářské zóny (tzv. FEZ). V těchto zónách jsou nově přichozím společnostem poskytovány investiční pobídky v těchto formách:

- A. 50 % sleva na dani z příjmu, souvisí s příjmy získanými z vývozu zboží vyrobeného na území FEZ a jež je vyváženo mimo celní území Moldavska;
- B. 25 % sleva na dani z příjmu, souvisí s příjmy získanými z činností v rámci FEZ, které se nepovažují za aktivitu zdanitelnou ve výši 50 %;
- C. 100 % sleva na dani z příjmu, souvisí s příjmy získanými z vývozu zboží vyrobeného na území FEZ a jež je vyváženo mimo celní území Rumunska a Moldavska.

Zmíněné výhody v bodech A a B platí pro všechny rezidenty zón FEZ. Výhody v bodě C platí po dobu 3 let pro rezidenty zón FEZ, které zde investovaly minimálně 1 mil. USD, nebo po dobu 5 let pro rezidenty zón FEZ, které zde investovaly minimálně 5 mil. USD.

Moldavsko také nabízí [35]:

- Osvobození od odškodnění za škody způsobené vyloučením půdy ze zemědělského okruhu;
- Privatizaci pozemků za normativní ceny;
- Zvýhodněné pronájmy veřejného majetku až do výše 0,3 ceny ze sazebníku stanoveného zákonem o stáním rozpočtu;
- Bezúplatné převedení veřejného majetku správcovskému podniku pro vytvoření a rozvoj průmyslového odvětví;
- Přidělování veřejných prostředků na infrastrukturu;
- Příspěvky na školení nových a stávajících zaměstnanců.

### 6.5.2. Automobilový průmysl

V Moldavsku v současnosti nesídlí žádná společnost zabývající se výrobou automobilů.

## 6.6. Rusko

### 6.6.1. Investiční pobídky

Rusko nenabízí zahraničním investorům žádné speciální investiční pobídky. Zaručuje pouze jistá vlastnická práva na jejich investice a zisky.

Dle federálního zákona o zahraničních investicích nemohou být práva zahraničních investorů méně příznivá než práva domácích investorů. Omezení mohou být kladena pouze v případě, pokud jsou nezbytná k ochraně ústavních záruk, jako jsou zdraví, práva a zákonné zájmy občanů nebo státní obranné a bezpečnostní opatření. Dále ruské právní předpisy omezují činnost zahraničních společností, které operují v některých sférách, např.:

- Průzkum podloží a těžba nerostných surovin na pozemcích spolkového významu;
- Letecké a kosmické činnosti;
- Vojensko – technická činnost;
- Činnost související s používáním jaderných a radiačních materiálů.

Zahraniční investoři jsou po dobu 7 let období návratnosti investičního projektu, počínaje dnem, kdy začal projekt financovat, chráněni proti:

- Nově přijatým zákonům upravujícím výši cla, federální daňové sazby a příspěvky do státních mimorozpočtových fondů;
- Změnám stávajících zákonů, které vedou ke zvýšení daňového zatížení investora;
- Zavedení zákazů a omezení zahraničních investic v Rusku [62].

### 6.6.2. Automobilový průmysl

- Ford Sollers

Ford Sollers je společnost, která vznikla v roce 2011 dohodou mezi americkou automobilkou Ford a ruským Sollers. Ford Sollers je zodpovědný za výrobu, distribuci a import všech produktů značky Ford, včetně vozidel, dílů a příslušenství v Rusku.

Výrobní závody společnosti se nachází ve městech Saint Petersburg, Elabuga a Naberezhny Chelny [63].

- PCAM Rus

PCMA Rus je společnost, která vznikla v roce 2010 dohodou mezi PSA Peugeot Citroen a Mitsubishi Motors Corporation. Společnost sídlí v regionu Kaluga, kde výrazně ovlivnila hospodářský trh. Sériová výroba automobilů zde začala v roce 2012 [64].



- AvtoVAZ

AvtoVAZ je ruská automobilová společnost, která byla založena v roce 1966, která během následujících let několikrát zvýšila výrobní kapacitu.

V březnu 2008 koupila společnost Renault 25 % ve společnosti AvtoVAZ. Aliance Renault – Nissan projevila zájem o zvýšení podílu ve společnosti AvtoVAZ, v roce 2012, na 51,01 %. Převzetí bylo dokončeno v roce 2014, kdy aliance Renault – Nissan získala 74,5 %. Od roku 2017 je společnost AvtoVAZ součástí francouzské skupiny Renault, který odkoupil podíl vlastněný automobilkou Nissan.

Výrobní závody se nachází ve městě Togliatti a Izhevsk. V současné době se zde vyrábí automobily značek Lada, Nissan, Renault a Chevrolet [65].

- Toyota Motor Ltd.

Společnost Toyota Motor Ltd. působí v Rusku od roku 2002. Ze začátku zde společnost působila pouze jako zprostředkovatel dovozu a distribuce vozidel, náhradních dílů a příslušenství pro značky Toyota a Lexus.

V roce 2005 byl položen základní kámen výrobního závodu Toyota v Saint Petersburg, někdy také nazýván Toyota Motors Manufacturing Russia (TMMR). V prosinci 2007 se konal slavnostní zahajovací ceremoniál a byla spuštěna výroba automobilů [66].

- Avtotor

Avtotor je ruská automobilová společnost, sídlící v oblasti Kaliningrad, která byla založena v roce 1994 a nevyrábí automobily vlastní značky.

Od roku 1997 se zde vyrábí automobily Kia. V roce 1999 podepsala společnost Avtotor dohodu o spolupráci s BMW a byla zahájena výroba vozidel BMW. Jako další podepsala společnost v roce 2003 dohodu o spolupráci s General Motors. Rok 2011 přinesl jednu z posledních dohod a to se společností Hyundai Motor Company Ltd. Nejprve byla dohoda uzavřena na výrobu vysokozdvížných vozíků, později k vozíkům přibýly i automobily.

Zatím poslední uzavřená dohoda je se společností Daewoo, která byla podepsána v roce 2014, a jedná se o výrobu velkokapacitních automobilů Tata Daewoo [67].

- Volkswagen Group Rus

Společnost Volkswagen Group Rus je dceřinou společností společnosti Volkswagen AG. Společnost od roku 1993 sloužila jako hlavní importér vozidel, náhradních dílů a příslušenství značek Volkswagen, Škoda, Audi, Lamborghini, Bentley a Volkswagen užitková vozidla.

V roce 2007 bylo rozhodnuto o výstavbě výrobního závodu Volkswagen Groupe Rus v Kaluze a byl položen první základní kámen. V říjnu 2009 byl závod slavnostně otevřen a byla spuštěna výroba automobilů Volkswagen a Škoda. V roce 2011 podepsala společnost Volkswagen Groupe Rus dohodu se společností GAZ Group o využívání jejich výrobního závodu v Nizhny Novgorod, kde byla také spuštěna výroba automobilů Volkswagen a Škoda.

Rok 2015 přinesl otevření nového výrobního závodu, v Kaluze, specializovaného na výrobu motorů. A v roce 2016 byl vybudován nový sklad dílů a příslušenství v Chekhov [68].

- Hyundai Motor Manufacturing Rus

Začátkem roku 2007 byla podepsána memoranda mezi Hyundai Motor Company a ruskou vládou o výstavbě nového výrobního závodu Hyundai Motor Manufacturing Rus. Základní kámen výrobního závodu byl položen o pár měsíců později a v roce 2011 byla zahájena sériová výroba automobilů.

Ve společnosti v současnosti pracuje přibližně 2 200 zaměstnanců ve třech výrobních směnách [69].

- Derways Automobile Company

Derways Automobile Company je ruská soukromá společnost vyrábějící automobily, která byla založena v roce 2003 jako součást skupiny Mercury Group. Společnost vyrábí automobily ve spolupráci s čínskými společnostmi Lifan Group a Liaoning SG Automotive Group Co., Ltd.

Společnost sídlí v Cherkess, kde jsou momentálně v provozu dva výrobní závody s celkovou výrobní kapacitou 130 000 vozidel za rok [70].

- GM – AvtoVAZ

GM – AvtoVAZ je společný podnik společností General Motors a AvtoVAZ, který byl dohodnut v roce 2001. Ještě téhož roku byl položen první základní kámen výrobního závodu v Togliatti a v následujícím roce již z výrobní linky sjely první automobily Chevrolet Niva[71].

## 6.7. Ukrajina

### 6.7.1. Investiční pobídky

Ukrajinská vláda nijak neomezuje příliv zahraničních investic a zároveň zahraničním investorům nenabízí žádné speciální investiční pobídky.

Za investiční pobídky by se dalo považovat nulové dovozní clo na věcné příspěvky do kapitálu společnosti, pokud nejsou tyto příspěvky po dobu 3 let vyřazeny. Další výhodou je nulová daň z příjmu právnických osob pro společnosti s maximálním ročním příjmem 3 mil. UAH.

Výše zmíněné výhody platí i pro domácí firmy se zahraničními investicemi. Výhody naopak neplatí pro firmy operující v určitých oblastech, např: těžba a výroba drahých kovů a drahokamů, finanční činnosti, transakce s nemovitostmi, činnosti v oblasti práva, účetnictví a inženýrství a mnohé další [51].

#### 6.7.2. Automobilový průmysl

- Bogdan Corporation

Společnost byla založena v roce 1992 sloučením několika výrobců automobilů a autobusů. V současnosti se ve výrobních závodech v Lutsk a Cherkasy ročně vyrábí 120 – 150 tis. vozidel, 6 tis. autobusů a trolejbusů a 15 tis. nákladních a speciálních vozidel.

Společnost také spolupracuje s dalšími automobilkami jako jsou Kia a Hyundai, a s výrobcem autobusů ISUZU [52].

- Eurocar

Společnost Eurocar je oficiálním výrobcem automobilů koncernu VW Group na území Ukrajiny. Výstavba výrobního závodu u města Solomonovo započala v roce 2001. V roce 2002 sjel z výrobní linky první automobil Škoda Octavia, od té doby se zde vyrábělo 29 různých modelů značek Volkswagen, Škoda, Seat a Audi. Všechny zde vyrobené automobily jsou určeny pro ukrajinský trh [53].

- UkrAVTO

Společnost UkrAVTO neboli Ukrainian Automobile Corporation JSC byla založena v roce 1969 v Kyjevě. Společnost vyrábí automobily ZAZ a částečně také automobily pro společnosti General Motors a Dacia. Důležitou součástí této společnosti je také výroba náhradních dílů a příslušenství pro DaimlerChrysler, General Motors, Toyota, Nissan, Dacia, Dongfeng Motors a Tata Motors [54].

#### 6.8. Shrnutí

Ve východní Evropě nejsou investiční pobídky tak rozšířeny jak ve střední Evropě (Tab. 12). Státy nabízejí především daňové úlevy.

Nabízené investiční pobídky jednotlivými státy zobrazuje Tab. 15.

	Finanční dotace	Daňové úlevy	Výhodné půjčky a záručky	Zvýhodněný převod pozemků a majetku	Podpora vytváření nových pracovních míst	Rekvalifikace zaměstnanců	Podpora výzkumu a vývoje
Bělorusko		x					
Estonsko		x					
Litva		x				x	x
Lotyšsko		x			x	x	
Moldavsko		x		x		x	
Rusko							
Ukrajina		x					

Tab. 15 Shrnutí investičních pobídek ve východní Evropě (zdroj: vlastní zpracování)

Podporu výzkumu a vývoje nabízí jako jediná Litva, která také nabízí hmotnou podporu na rekvalifikaci zaměstnanců a daňové úlevy.

Dalším vymykajícím se státem je Lotyšsko, které kromě daňových úlev nabízí hmotnou podporu na vytváření nových pracovních míst a rekvalifikaci zaměstnanců.

Zvýhodněný převod pozemků a majetku nabízí pouze Moldavsko, dalšími výhodami jsou hmotná podpora na rekvalifikaci zaměstnanců a daňové úlevy.

Největší výjimku tvoří Rusko, které investorům nenabízí žádné výhody, investoři jsou pouze chráněni před změnou zákonů a úmluv týkajících se zahraničního obchodu po dobu 7 let. V některých sférách činností je příchod zahraničních investorů zakázán.

## 7. Čerpání investičních pobídek v automobilovém průmyslu v rámci České republiky

### 7.1. Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.

V souladu se zákonem č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů, byly v roce 2004 automobilce TPCA přislíbeny investiční pobídky. Jejich maximální hodnota byla stanovena takto:

- Sleva na dani z příjmů, přičemž doba, po kterou lze slevu na dani čerpat, je 10 let;
- Hmotná podpora vytváření nových pracovních míst ve výši 128 mil. Kč, a to 80 tis. Kč na osobu v územní oblasti Kolín; zaváže-li se zájemce v písemné dohodě s Ministerstvem práce a sociálních věcí České republiky k vytvoření dalších pracovních míst, lze hmotnou podporu vytváření nových pracovních míst zvýšit, a to o 80 tis. Kč na další nové pracovní místo, celkem až do výše 240 tis. Kč, a to do lhůty 5 let od vydání rozhodnutí o přislíbení investičních pobídek, zaměstná-li zájemce na nově vytvořených pracovních místech osoby se změněnou pracovní schopností nebo uchazeče o zaměstnání vedené v evidenci úřadu práce déle než 12 měsíců, zvyšuje se hmotná podpora vytváření pracovních míst o 10 % na jednoho zaměstnance;
- Hmotná podpora rekvalifikace až do výše 523 555 Kč, to je 60 % z předpokládaných nákladů na obecné školení a rekvalifikaci zaměstnanců v předpokládané orientační výši 607 mil. Kč a 35 % z předpokládaných nákladů na zvláštní školení a rekvalifikaci zaměstnanců v předpokládané orientační výši 455 300 tis. Kč;
- Převod technicky vybaveného území v katastrálním území obce Sendražice u Kolína a Ovčáry za zvýhodněnou cenu.

Celková hodnota poskytnutých investičních pobídek (slevy na dani, hmotné podpory na vytváření nových pracovních míst společně s veřejnou podporou formou prodeje pozemků za zvýhodněnou cenu) nesmí překročit 15 % celkové hodnoty skutečně vynaložených investičních nákladů vhodných na poskytnutí podpory a vztahující se k investičnímu záměru žadatele nesmí překročit částku 3 525 mil. Kč.

Hmotná podpora rekvalifikace nebo školení nových zaměstnanců není do celkové hodnoty veřejné podpory zahrnována.

Společnost TPCA v investičním záměru uvedla celkovou předpokládanou výši investice 23,5 mld. Kč, vytvoření 1 600 nových pracovních míst a zapojení 75 % domácích subdodavatelů.

Výsledné čerpání investičních pobídek společností TPCA je znázorněno v Tab. 16.

Rok:	Převod technicky vybaveného území:	Hmotná podpora rekvalifikace:	Hmotná podpora vytváření nových prac. míst:	Sleva na dani z příjmů:
2004	-	220 905	113 160	-
2005	-	79 095	62 840	-
2006	-	15 009	-	-
2007	1 056 000	173 463	53 776	-
2008	-	13 019	-	-
2009	-	-	-	-
2010	-	-	-	37 958
2011	-	-	-	151 199
2012	-	-	-	186 593
2013	-	-	-	123 075
2014	-	-	-	157 500
2015	-	-	-	102 161
2016	-	-	-	134 510
<b>Celkem:</b>	<b>1 056 000</b>	<b>501 491</b>	<b>229 776</b>	<b>892 996</b>

Tab. 16 Čerpání investičních pobídek společností TPCA v tis. Kč (zdroj: vlastní zpracování, [81])

V průběhu roku 2008 provedlo Ministerstvo práce a sociálních věcí kontrolu čerpání hmotné podpory na vytváření nových pracovních míst a rekvalifikaci zaměstnanců, na jejímž základě byly stanoveny konečné částky čerpání investičních pobídek:

- Hmotná podpora vytváření nových pracovních míst: 229 776 ti. Kč;
- Hmotná podpora rekvalifikace zaměstnanců: 501 491 tis. Kč.

V souvislosti s výstavbou automobilky a vytvoření nových pracovních míst byla poskytnuta dotace městu Kolín. Výše dotace částečně pokryla investice, které muselo město Kolín učinit, jelikož k nim bylo právně zavázáno. Největší investicí pro město Kolín byla výstavba nových bytů, které měli být původně financovány ze státního rozpočtu, nakonec byla tato výstavba hrazena ze státního rozpočtu pouze ze 30 %. Dalšími investicemi byla výstavba protihlukové stěny a čističky odpadních vod [72].

### 7.2. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

V souladu se zákonem č 72/200 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů, byly v roce 2008 společnosti přislíbeny investiční pobídky. Jejich maximální hodnota byla stanovena takto:

- Sleva na dani z příjmů, přičemž doba, po kterou lze slevu na dani čerpat, je 10 let;
- Hmotná podpora vytváření nových pracovních míst ve výši 200 tis. Kč na jedno pracovní místo a dalších 50 tis. Kč na jedno nové pracovní místo, zaměstná-li na něm po dobu

delší než 1 rok osobu se zdravotním postižením nebo uchazeče o zaměstnání, který byl veden v evidenci uchazečů o zaměstnání déle než 6 měsíců;

- Hmotná podpora rekvalifikace ve výši 35 % nákladů na rekvalifikaci zaměstnanců;
- Převod technicky vybaveného území v katastrálním území obcí Nižní Lhoty a Nošovice za zvýhodněnou cenu, přičemž veřejná podpora spočívající v rozdílu mezi cenou tržní a cenou kupní za převáděné pozemky bude činit celkem maximálně 740 mil. Kč;
- Hmotná podpora na kapitálové investice v maximální výši 2 414 917 500 Kč, bude použita na nákup pozemků a na výstavbu a vybavení zařízení daného projektu.

Celková hodnota poskytnutých investičních pobídek (slevy na dani z příjmů, hmotné podpory vytváření nových pracovních míst společně s převodem technicky vybaveného území a hmotnou podporou na kapitálové investice) nesmí překročit 15 % celkové hodnoty investičních nákladů vhodných na poskytnutí podpory a vztahujících se k investičnímu záměru žadatele (čistého grantového ekvivalentu).

Celková výše veřejné podpory formou investičních pobídek nesmí překročit 5 528 089 346 Kč v nominální výši, tj. 4 892 940 255 Kč čistého grantového ekvivalentu.

Hmotná podpora rekvalifikace nebo školení nových zaměstnanců není do celkové hodnoty veřejné podpory zahrnuta [72].

Výsledné čerpání společností HMMC je znázorněno v Tab. 17.

Rok:	Převod technicky vybaveného území:	Hmotná podpora vytváření nových prac. míst a rekvalifikace:	Hmotná podpora na kapitálové investice:	Sleva na dani z příjmů:
2007	736 427	-	157 251	-
2008	-	-	1 294 333	-
2009	-	377 884	-	-
2010	-	97 047	-	-
2011	-	61 846	-	-
2012	-	172 014	-	925 257
2013	-	-	-	1 387 855
2014	-	-	-	-
2015	-	-	-	-
2016	-	-	-	-
<b>Celkem:</b>	<b>736 427</b>	<b>708 791</b>	<b>1 451 584</b>	<b>2 313 112</b>

Tab. 17 Čerpání investičních pobídek společností HMMC v tis. Kč (zdroj: vlastní zpracování, [80])

### 7.3. Škoda Auto

Na základě rozhodnutí Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky byly společnosti Škoda Auto v souladu se zákonem č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, ve znění pozdějších předpisů přislíbeny investiční pobídky na tyto projekty:

- v roce 2005 na projekt Roomster v závodě Kvasiny ve formě slevy na dani z příjmů a převodu technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu. Celková maximální podpora ve výši 427,5 mil. Kč odpovídá 14,4 % z celkové hodnoty investičních nákladů vhodných pro poskytnutí podpory a vztahujících se k danému investičnímu záměru.
- v roce 2007 na výrobu motoru 1,2 TSI v závodě Mladá Boleslav ve formě slevy na dani z příjmů. Celková maximální podpora ve výši 548 mil. Kč odpovídá 40 % z celkové hodnoty investičních nákladů vhodných pro poskytnutí podpory a vztahujících se k danému investičnímu záměru.
- v roce 2008 na model SUV v závodě Kvasiny ve formě slevy na dani z příjmů. Celková výše veřejné podpory je limitována částkou 560,5 mil. Kč a odpovídá 40 % z celkové hodnoty investičních nákladů vhodných pro poskytnutí podpory a vztahujících se k danému investičnímu záměru.
- v roce 2011 na rozšíření výroby o výrobu dílů motoru EA211 a montáž motoru v závodě Mladá Boleslav ve formě slevy na dani z příjmů. Celková výše veřejné podpory je limitována částkou 800 mil. Kč a odpovídá 40 % z celkové hodnoty investičních nákladů vhodných pro poskytnutí podpory a vztahujících se k danému investičnímu záměru.
- v roce 2011 na rozšíření výroby převodovek MQ100 v závodě Mladá Boleslav ve formě slevy na dani z příjmů. Celková výše veřejné podpory je limitována částkou 496 mil. Kč a odpovídá 40 % z celkové hodnoty investičních nákladů vhodných pro poskytnutí podpory a vztahující se k danému investičnímu záměru.

V souladu s pravidly Rámcového programu pro podporu technologických center a center strategických služeb bylo společnosti Škoda Auto v roce 2005 přislíbeno poskytnutí veřejné podpory na projekt vývojového a technologického centra v Česaně formou dotace na podnikatelskou činnost v maximální výši 15 % hodnoty uznatelných nákladů a formou dotace na školení a rekvalifikaci zaměstnanců v maximální výši 35 % nebo 60 % (v závislosti na typu školení a rekvalifikace) celkové hodnoty uznatelných nákladů vztahujících se k projektu. Maximální výše dotace na školení a rekvalifikace je rovněž definována jako 150 tis. Kč na jedno nově vytvořené pracovní místo.

Čerpání investičních pobídek na jednotlivé projekty je znázorněno v Tab. 18.



Rok	Projekt	Forma pobídky	Výše pobídky
2005	Roomster	Sleva na dani z příjmů	60 mil. Kč
2006	Roomster	Sleva na dani z příjmů	198 mil. Kč
	Roomster	Podpora na podnikatelskou činnost	14,3 mil. Kč
2007	Roomster	Sleva na dani z příjmů	19 mil. Kč
	Roomster	Převod technicky vybaveného území	37 mil. Kč
	Česana	Podpora na podnikatelskou činnost	27 mil. Kč
2008	Česana	Podpora na podnikatelskou činnost	19,4 mil. Kč
2009	Česana	Podpora na podnikatelskou činnost	28 mil. Kč
2010	Česana	Podpora na podnikatelskou činnost	42 mil. Kč
2013	SUV	Sleva na dani z příjmů	442 mil. Kč
2015	Česana	Sleva na dani z příjmů	306 mil. Kč
	EA211	Sleva na dani z příjmů	31 mil. Kč
2016	MQ100	Sleva na dani z příjmů	420 mil. Kč
Celkem:			1 643,7 mil. Kč

Tab. 18 Čerpání investičních pobídek společností Škoda Auto (zdroj: vlastní zpracování, [84])

Investiční pobídky na projekt výroby motoru 1,2 TSI nebyly čerpány. Projekt Roomster byl ukončen v roce 2008 a projekt SUV v roce 2013. U ostatních projektů může dojít k čerpání i v následujících letech [84].

#### 7.4. Vyhodnocení

Ve většině případů nedojde k vyčerpání celé částky investiční pobídky, někdy není dokonce investiční pobídka čerpána vůbec nebo až s velkým zpožděním. Udělené investiční pobídky společností Škoda Auto, HMMC a TPCA a jejich skutečné čerpání v období let 2004 – 2016 je znázorněno v Tab. 19.

Společnost	Výše udělená investiční pobídky	Skutečně čerpaná výše investiční pobídky	Podíl čerpané částky [%]
Škoda Auto	117 600, 22	1 643, 7	1,39
HMMC	5 528, 089	5 209, 914	94,24
TPCA	3 525, 00	2 680, 263	76,04
Celkem:	126 653, 309	9 533, 877	7,53

Tab. 19 Podíl skutečně vyčerpané investiční pobídky a udělené investiční pobídky v mil. Kč (zdroj: vlastní zpracování)

V předchozí tabulce můžeme vidět, že celková výše čerpaných investičních pobídek činí přibližně 7,5 %. Společnost Škoda Auto nevyčerpala ani 1,5 % udělené částky.

## 8. Vliv makroekonomických ukazatelů

Mezi zkoumané makroekonomické ukazatele patří import, export, nezaměstnanost, přímé zahraniční investice, růst hrubého domácího produktu a vnější bilance.

Export vyjadřuje hodnotu zboží odeslaného do zahraničí, které přestoupilo státní hranici za účelem jeho trvalého nebo dočasného ponechání v zahraničí.

Import vyjadřuje hodnotu zboží přijatého ze zahraničí, které přestoupilo státní hranici za účelem trvalého nebo dočasného ponechání v tuzemsku [73].

Vývoj importu a exportu ve zvoleném období je znázorněn v Tab. 20.

Rok	Celkový export	Celkový import	Vnější bilance	Export silničních vozidel	Import silničních vozidel	Bilance silničních vozidel
2000	1 120 427	1 247 210	-126 783	175 291	92 953	82 338
2001	1 268 522	1 387 507	-118 985	202 314	111 050	91 264
2002	1 251 884	1 326 339	-74 455	199 312	115 512	83 800
2003	1 371 810	1 441 202	-69 392	209 243	125 546	83 697
2004	1 713 695	1 736 018	-22 323	255 548	155 277	100 271
2005	1 875 219	1 934 865	-59 646	304 167	157 559	146 608
2006	2 143 999	2 099 605	44 394	364 795	178 974	185 821
2007	2 472 350	2 387 397	84 953	409 239	208 371	200 868
2008	2 465 400	2 396 605	68 795	384 477	200 378	184 099
2009	2 131 339	1 979 342	151 997	367 361	160 248	207 113
2010	2 532 797	2 411 556	121 241	463 767	227 727	236 040
2011	2 878 691	2 687 563	191 128	522 425	260 482	261 943
2012	2 878 691	2 687 563	191 128	522 425	260 482	261 943
2013	3 072 598	2 766 888	305 710	560 083	273 965	286 118
2014	3 174 704	2 823 485	351 219	595 350	294 334	301 016
2015	3 628 826	3 199 630	429 196	730 704	361 439	369 265
2016	3 971 900	3 471 400	500 500	833 700	402 339	431 361

Tab. 20 Import e export zboží ČR v letech 2000 – 2016 v mil. Kč (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86])

Na exportu silničních vozidel se nejvíce podílejí automobilky Škoda Auto, HMMC a TPCA. Export vozidel těchto společností je znázorněn v následujících Tab. 21, Tab. 22, Tab. 23 a na Graf 3.

Rok	Celková výroba [ks]	ČR [ks]	Export [ks]	Podíl exportu [%]
2009	118 000	3 540	114 460	97
2010	200 135	6 004	194 131	97
2011	251 146	7 534	243 612	97
2012	303 035	12 000	291 035	96
2013	303 460	10 500	292 960	96,5
2014	307 470	13 808	293 642	95,5
2015	342 200	15 992	326 208	95,3
2016	358 400	16 200	342 200	95,5

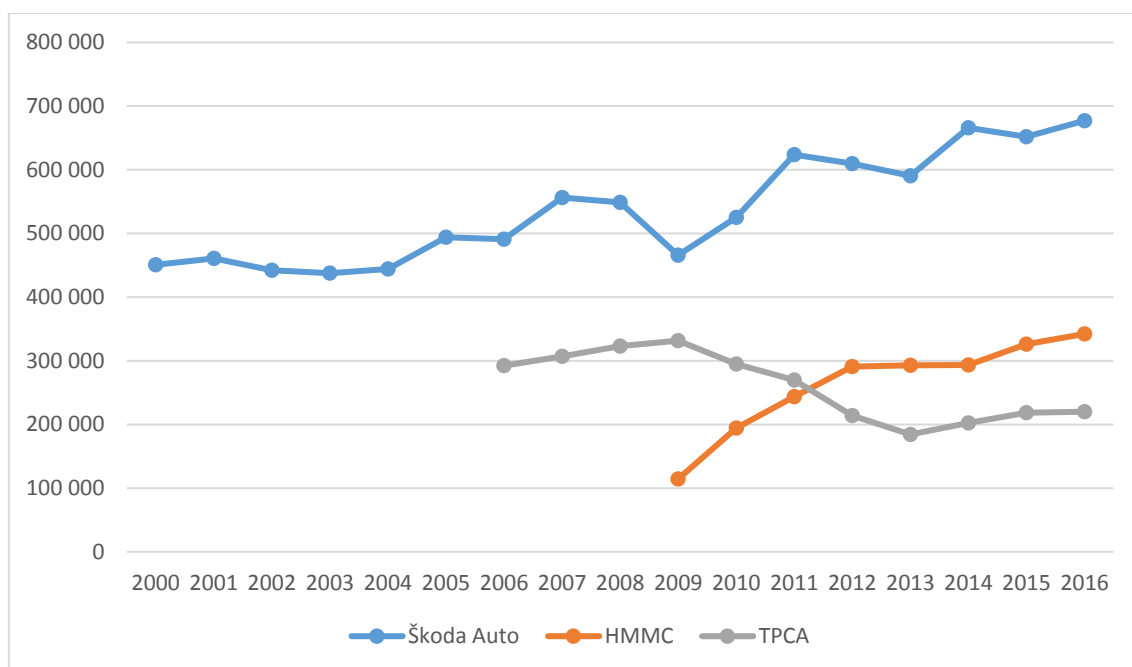
Tab. 21 Export HMMC ve vybraných letech (zdroj: vlastní zpracování, [48])

Rok	Celková výroba [ks]	ČR [ks]	Export [ks]	Podíl exportu [%]
2000	450 910	80 882	370 028	82,1
2001	460 886	82 405	378 481	82,1
2002	442 469	74 466	368 003	83,2
2003	437 554	71 522	366 032	83,7
2004	444 121	64 676	379 445	85,4
2005	494 127	65 166	428 961	86,8
2006	556 347	65 171	491 176	88,5
2007	623 291	66 806	556 485	88,5
2008	606 614	58 001	548 613	90,5
2009	522 542	56 504	466 038	90,8
2010	583 333	58 033	525 300	91
2011	681 880	58 202	623 678	91,5
2012	669 341	59 674	609 667	90
2013	650 565	60 042	590 523	89,2
2014	735 951	70 200	665 751	90,5
2015	736 977	85 005	651 972	89,3
2016	765 171	88 016	677 155	89,3

Tab. 22 Export Škoda Auto ve vybraných letech (zdroj: vlastní zpracování, [48])

Rok	Celková výroba [ks]	ČR [ks]	Export [ks]	Podíl exportu [%]
2006	293 650	1 381	292 269	99,5
2007	308 478	1 508	306 970	99,5
2008	324 289	1 284	323 005	99,6
2009	332 489	857	331 635	99,7
2010	295 712	853	294 859	99,7
2011	270 705	909	269 796	99,6
2012	214 915	1 180	213 735	99,4
2013	185 127	764	184 363	99,5
2014	203 105	518	202 587	99,7
2015	219 054	516	218 538	99,7
2016	220 606	493	220 113	99,7

Tab. 23 Export TPCA ve vybraných letech (zdroj: vlastní zpracování, [48])



Graf 3 Vývoj exportu vozidel vybraných společností (zdroj: vlastní zpracování, [48])

Z grafu je patrné, že Škoda Auto je jedním z nejdůležitějších exportérů v automobilovém průmyslu v České republice, další automobilky převyšuje počtem vyvezených automobilů téměř 3x. V roce 2016 dosahoval export této společnosti na částku 320 mld. Kč což je asi 8 % celkového exportu.

Přímé zahraniční investice jsou takové přeshraniční investice, která odráží záměr rezidenta jedné ekonomiky získat trvalou účast v subjektu, který je rezidentem v ekonomice jiné než ekonomika přímého investora. Trvalá účast implikuje existenci dlouhodobého vztahu mezi přímým investorem a přímou investicí a významný vliv na řízení podniku [15].

Přímé zahraniční investice směřující do České republiky ve zvoleném období jsou znázorněny v Tab. 24.

Rok	FDI	FDI zprac. průmysl	Podíl FDI zprac. prům. [%]	FDI automobilový průmysl	Podíl FDI autom. prům. [%]
2000	818 411 658	312 191 360	38,1	51 824 944	6,33
2001	982 334 954	369 040 066	37,6	61 828 151	6,29
2002	1 165 529 093	413 533 773	35,5	64 523 981	5,54
2003	1 161 783 672	486 710 252	41,9	101 430 773	8,73
2004	1 280 594 768	513 319 295	40,1	101 917 602	7,96
2005	1 491 563 988	568 275 324	38,1	137 486 357	9,22
2006	1 666 760 691	601 562 993	36,1	156 729 368	9,40
2007	2 032 111 185	759 786 309	37,4	192 429 036	9,46
2008	2 189 454 954	757 383 320	34,6	193 603 804	8,84
2009	2 311 197 391	739 884 891	32,0	197 362 435	8,54
2010	2 409 580 732	719 614 862	29,8	180 383 689	7,48
2011	2 404 151 420	761 036 830	31,6	202 338 160	8,41
2012	2 600 877 029	860 006 272	33,1	254 111 814	9,77
2013	2 668 741 063	860 017 682	32,2	248 967 588	9,33
2014	2 774 600 800	927 613 700	33,4	268 485 600	9,67
2015	2 895 168 900	952 056 500	32,9	236 125 100	8,15
2016	3 124 200 000	986 048 000	31,6	223 185 000	7,14

Tab. 24 Přímé zahraniční investice směřující do ČR v tis. Kč (zdroj: vlastní zpracování, [15])

### 8.1. Analýza vztahu makroekonomických ukazatelů

- **Přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu a hrubý domácí produkt**

Existuje několik způsobů, jak srovnávat výši přílivu FDI do země. Nejčastějším způsobem srovnání je vyjádření výše přílivu FDI jako procento hrubého domácího produktu vybrané země.

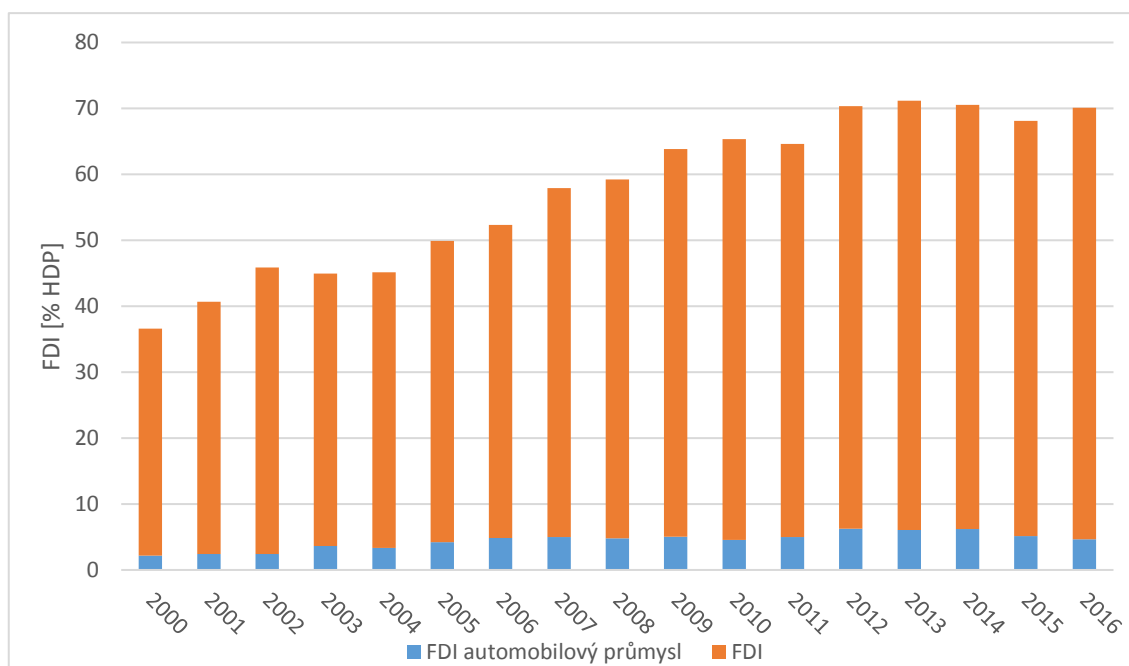
Hrubý domácí produkt je hodnota veškeré finální produkce vyrobené v dané zemi za jeden rok [2].

Tab. 25 znázorňuje hodnotu HDP, růst HDP a FDI v procentech HDP ve zvoleném období.

Rok	HDP	Růst HDP	FDI [% HDP]	FDI automobilový průmysl [% HDP]
2000	2 379 393 000	3,6	34,40	2,18
2001	2 568 309 000	2,5	38,25	2,41
2002	2 681 382 000	1,9	43,47	2,41
2003	2 810 382 000	3,6	41,34	3,61
2004	3 062 444 000	4,5	41,82	3,33
2005	3 264 931 000	6,3	45,68	4,21
2006	3 512 798 000	6,8	47,45	4,87
2007	3 840 117 000	6,1	52,92	5,01
2008	4 024 117 000	2,5	54,41	4,81
2009	3 930 409 000	-4,1	58,80	5,02
2010	3 962 464 000	2,2	60,81	4,55
2011	4 033 755 000	1,7	59,60	5,01
2012	4 059 912 000	-1,0	64,06	6,26
2013	4 098 128 000	-0,9	65,12	6,07
2014	4 313 789 000	2,0	64,32	6,22
2015	4 595 783 000	4,3	63,00	5,13
2016	4 773 240 000	2,3	65,45	4,67

Tab. 25 Přímé zahraniční investice vyjádřené v procentech HDP (zdroj: vlastní zpracování, [88], [87])

Výši přílivu FDI také znázorňuje Graf 4.

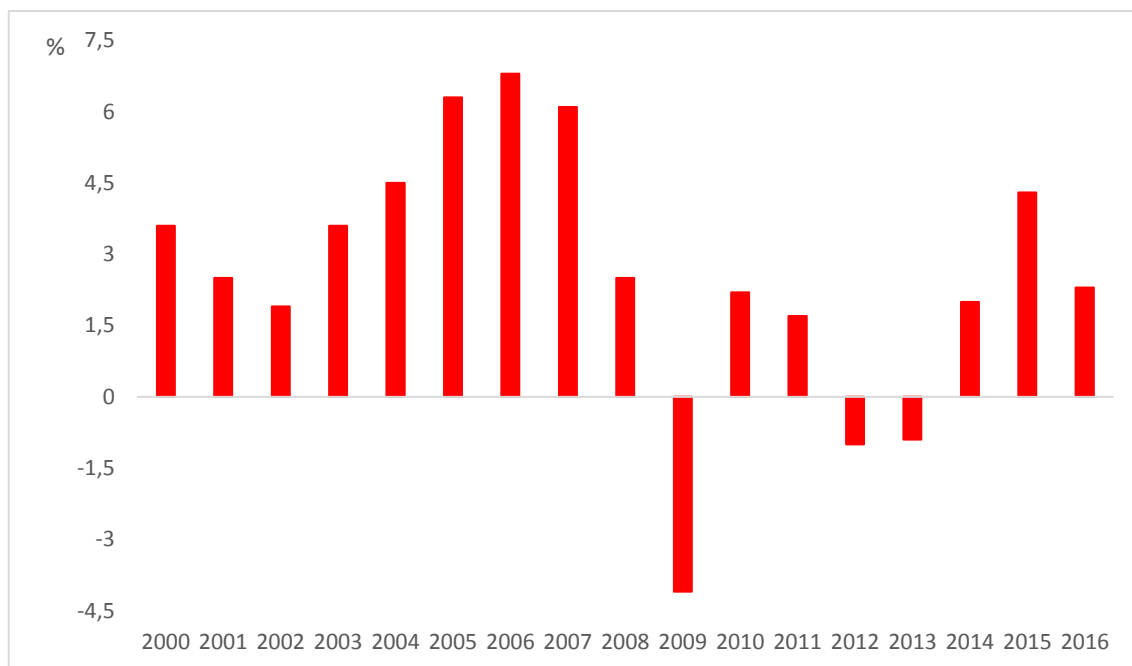


Graf 4 Vývoj přílivu FDI a FDI v automobilovém průmyslu (zdroj: vlastní zpracování)

Graf napovídá, že příliv FDI se každým rokem zvyšuje nejen v automobilovém průmyslu, ale celkově. Nejvyšší hodnoty přílivu FDI v automobilovém průmyslu bylo dosaženo v roce 2012, v celkových FDI bylo nejvyšší hodnoty dosaženo v roce 2016.

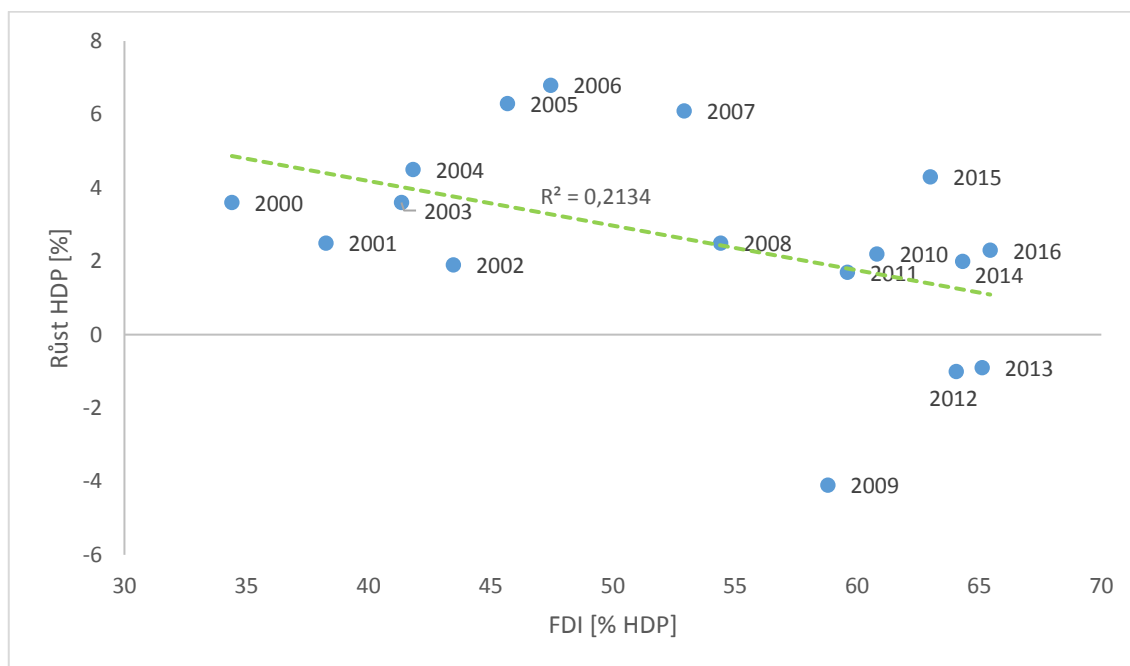
- **Růst hrubého domácího produktu a příliv přímých zahraničních investic**

Dalším zkoumaným vztahem je růst hrubého domácího produktu a příliv přímých zahraničních investic. Vývoj růstu HDP znázorňuje Graf 5. Na grafu je patrná záporná hodnota růstu HDP (-4,1) v roce 2009, která byla způsobena globální hospodářskou a finanční krizí. Nejvyšší hodnotu (6,8) je naopak možné vidět v roce 2006.

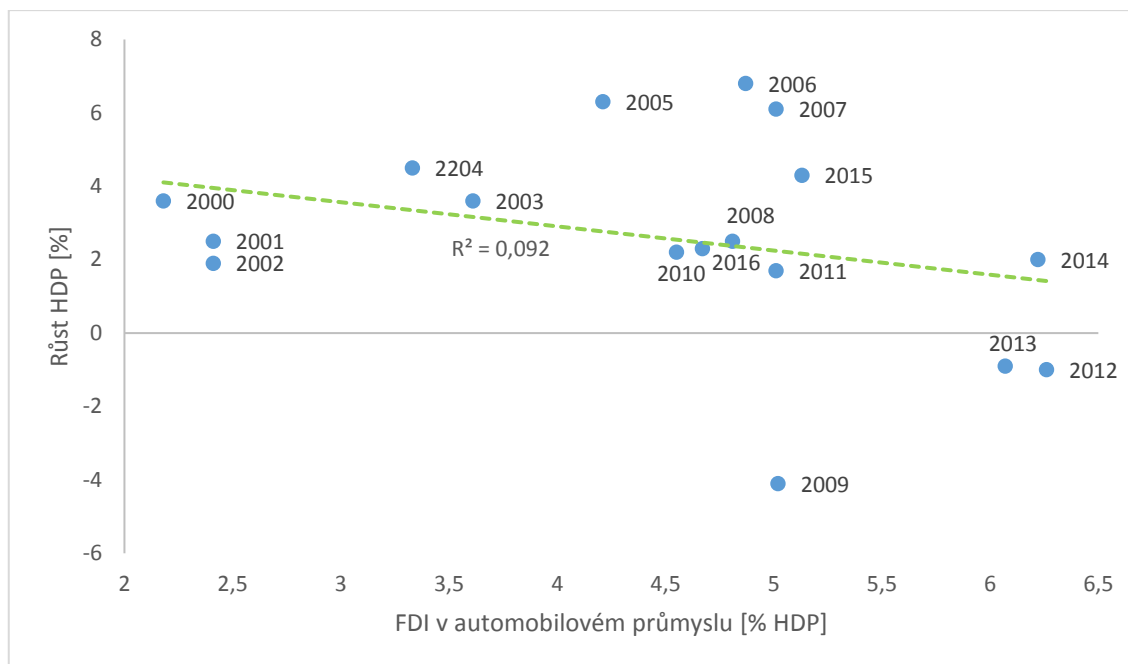


Graf 5 Vývoj růstu HDP ve vybraném období (zdroj: vlastní zpracování, [88])

Graf 6 a Graf 7 ilustrují vztah mezi FDI a růstem HDP.



Graf 6 Příliv FDI v % HDP a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [15], [88])



Graf 7 Příliv FDI v automobilovém průmyslu v % HDP a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [15], [88])

Při pohledu na Graf 6 a Graf 7 je patrné, že závislost těchto dvou ukazatelů se pro jednotlivá období značně rozchází, což potvrzují i hodnoty korelačních koeficientů. Podrobné hodnoty růstu HDP a FDI v % HDP jsou znázorněny v Tab. 25.

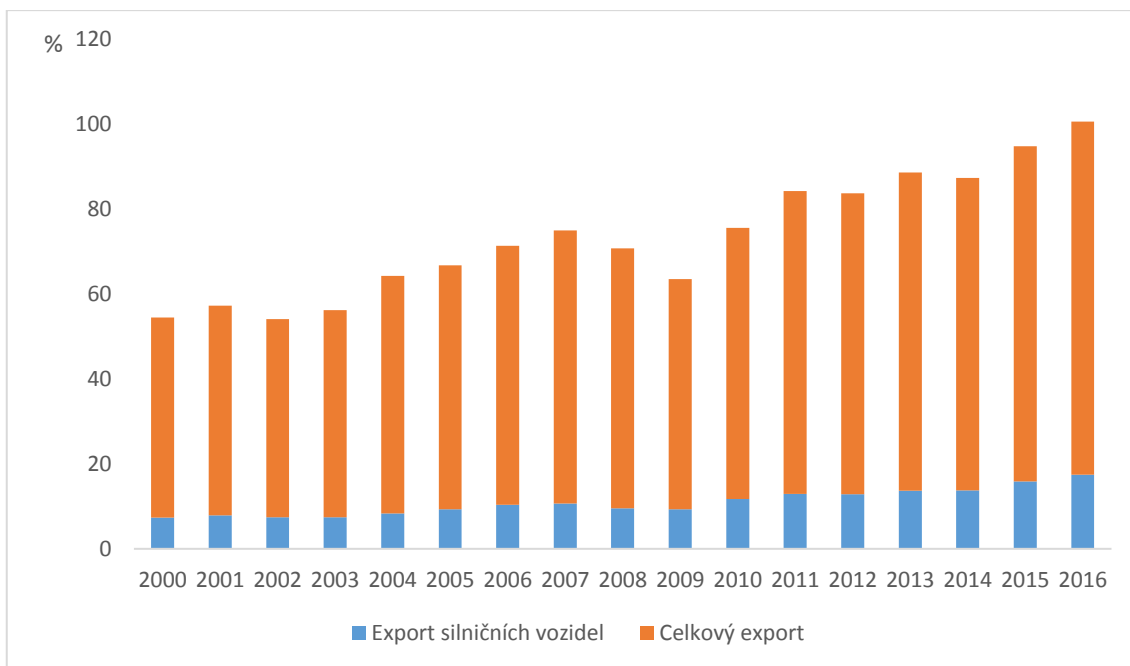
- **Export a růst hrubého domácího produktu**

Export zboží a služeb je velmi významným ukazatelem, jehož existence je velmi důležitá pro každou zemi. Graf 8 a Tab. 26 uvádí vývoj exportu v procentech HDP ve zvoleném období.

Rok	Růst HDP [%]	Export [% HDP]	Export silničních vozidel [% HDP]
2000	3,6	47,09	7,37
2001	2,5	49,39	7,88
2002	1,9	46,69	7,43
2003	3,6	48,81	7,45
2004	4,5	55,96	8,34
2005	6,3	57,44	9,32
2006	6,8	61,03	10,38
2007	6,1	64,38	10,66
2008	2,5	61,27	9,55
2009	-4,1	54,23	9,35
2010	2,2	63,92	11,70
2011	1,7	71,37	12,95
2012	-1,0	70,91	12,87
2013	-0,9	74,98	13,67
2014	2,0	73,59	13,80
2015	4,3	78,96	15,90
2016	2,3	83,21	17,47

Tab. 26 Vývoj celkového exportu a exportu silničních vozidel (zdroj: vlastní zpracování, [88])

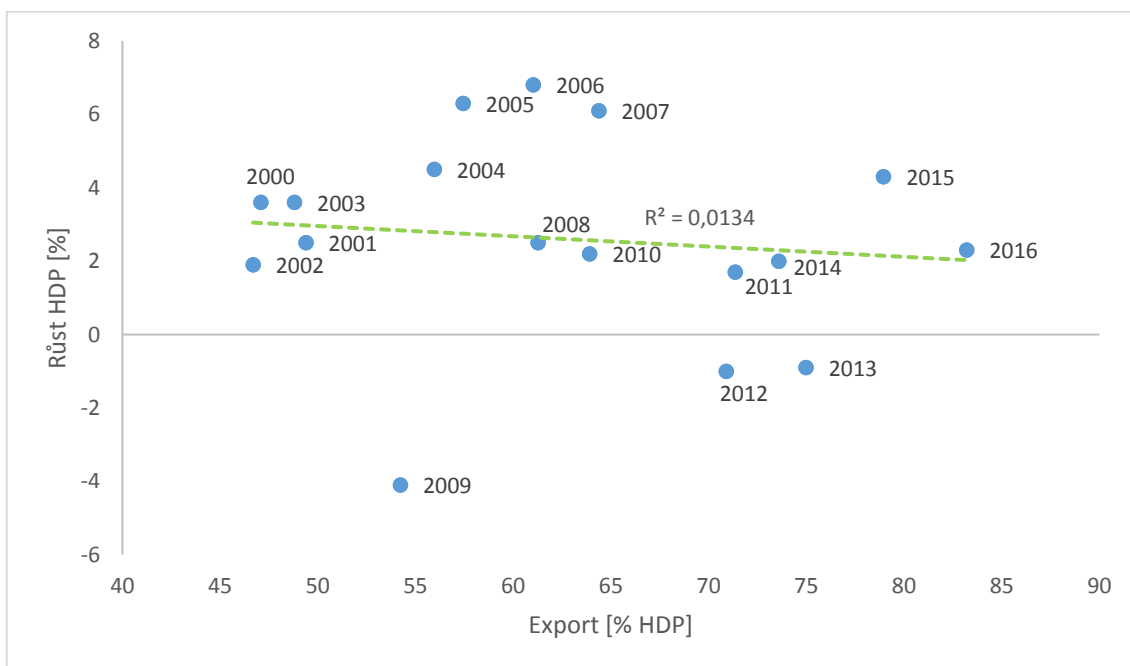




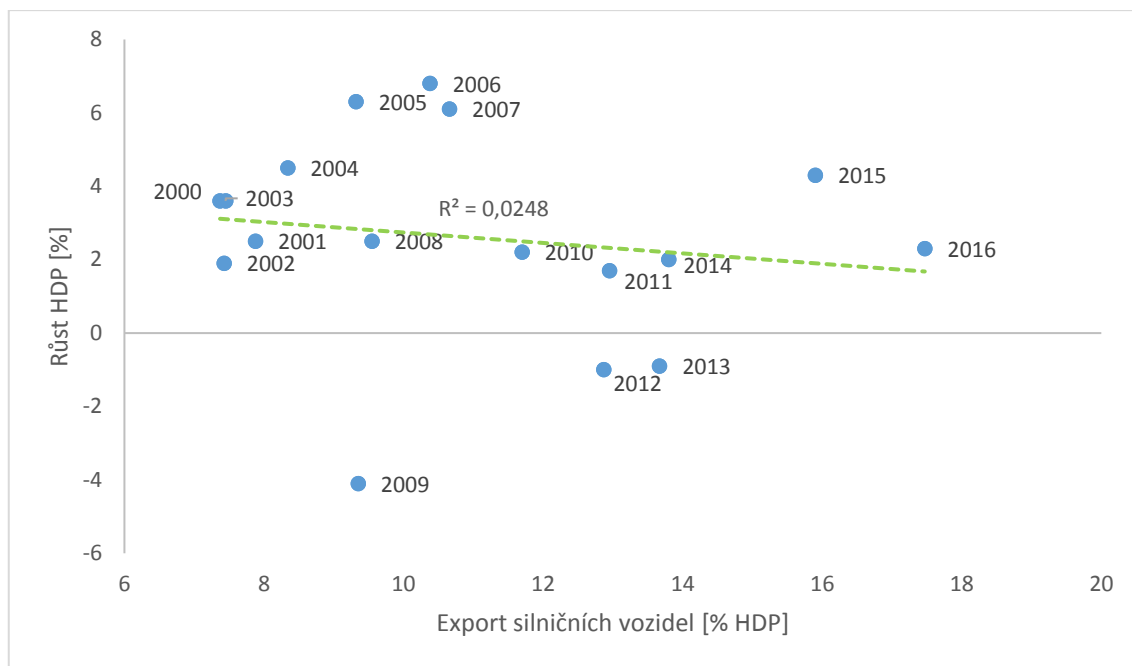
Graf 8 Celkový export a export silničních vozidel vyjádřený v % HDP (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86])

Na obrázku vidíme, že export se s každým rokem zvyšuje, k jedinému výraznému poklesu došlo v roce 2009, který byl způsoben globální hospodářskou a finanční krizí.

Graf 9 a Graf 10 ilustrují vztah mezi exportem a růstem HDP.



Graf 9 Export a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86], [88])



Graf 10 Export silničních vozidel a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86], [88])

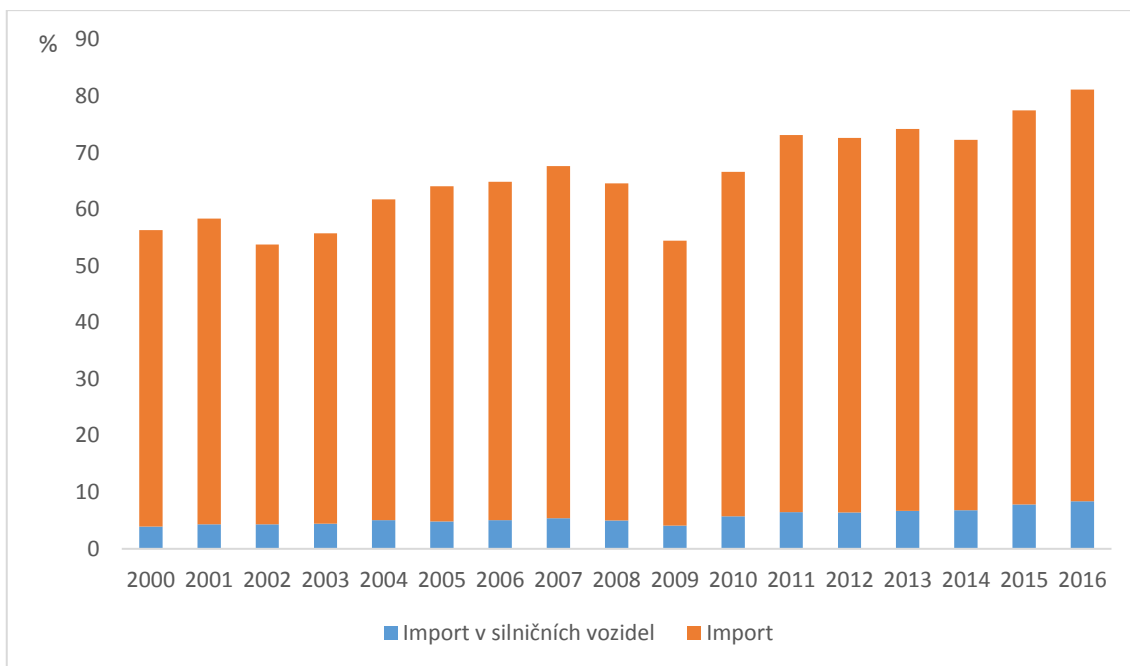
Z grafů je patrné, že závislost mezi exportem a růstem HDP není významná.

- **Import a růst hrubého domácího produktu**

Podobně jako export je i import důležitým ukazatelem. Jeho vývoj v procentech HDP je znázorněn v Tab. 27 a na Graf 11.

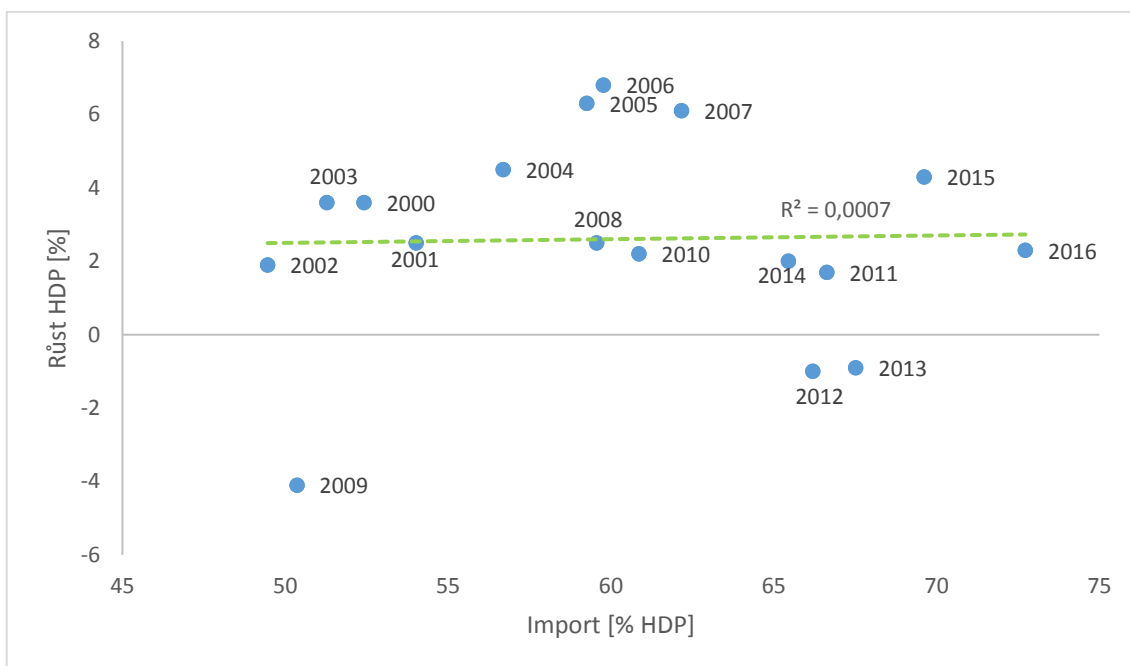
Rok	Růst HDP [%]	Import [% HDP]	Import silničních vozidel [% HDP]
2000	3,6	52,42	3,91
2001	2,5	54,02	4,32
2002	1,9	49,46	4,31
2003	3,6	51,28	4,47
2004	4,5	56,69	5,07
2005	6,3	59,26	4,83
2006	6,8	59,77	5,09
2007	6,1	62,17	5,43
2008	2,5	59,56	5,00
2009	-4,1	50,36	4,08
2010	2,2	60,86	5,75
2011	1,7	66,63	6,46
2012	-1,0	66,20	6,42
2013	-0,9	67,52	6,69
2014	2,0	65,45	6,82
2015	4,3	69,62	7,86
2016	2,3	72,73	8,43

Tab. 27 Vývoj celkového importu a importu v automobilovém průmyslu (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86], [88])

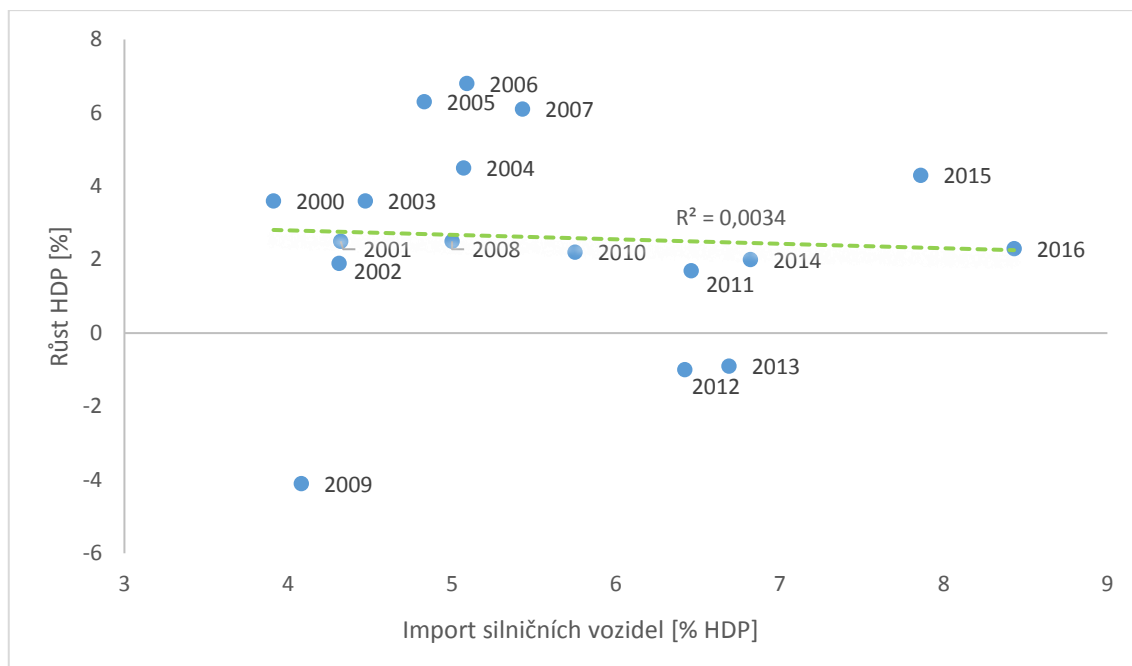


Graf 11 Celkový import a import silničních vozidel (zdroj: vlastní zpracování)

Graf 12 a Graf 13 znázorňují vztah mezi importem a růstem HDP.



Graf 12 Import a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86], [88])



Graf 13 Import silničních vozidel a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [85], [86], [88])

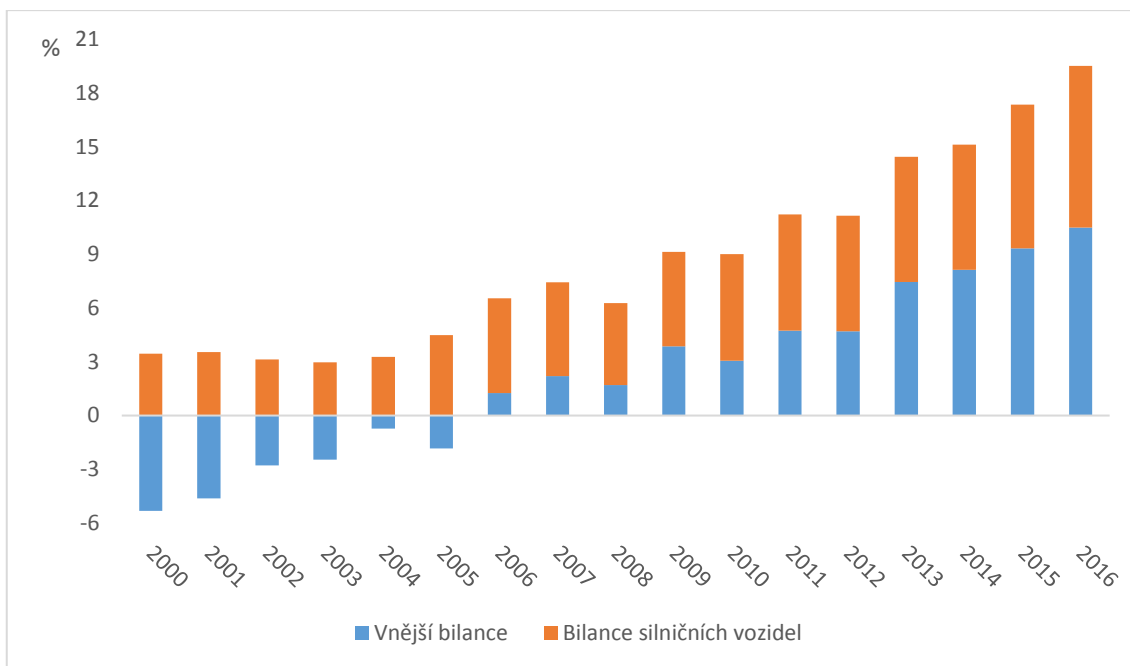
Podobně jako u exportu, můžeme vidět, že závislost mezi importem a růstem HDP je velmi slabá.

- **Vnější bilance a růst hrubého domácího produktu**

Vnější bilance udává rozdíl mezi exportem a importem zboží a služeb. Vývoj bilance vnější a silničních vozidel ve vybraných letech jako procento HDP znázorňuje Tab. 28 a také Graf 14.

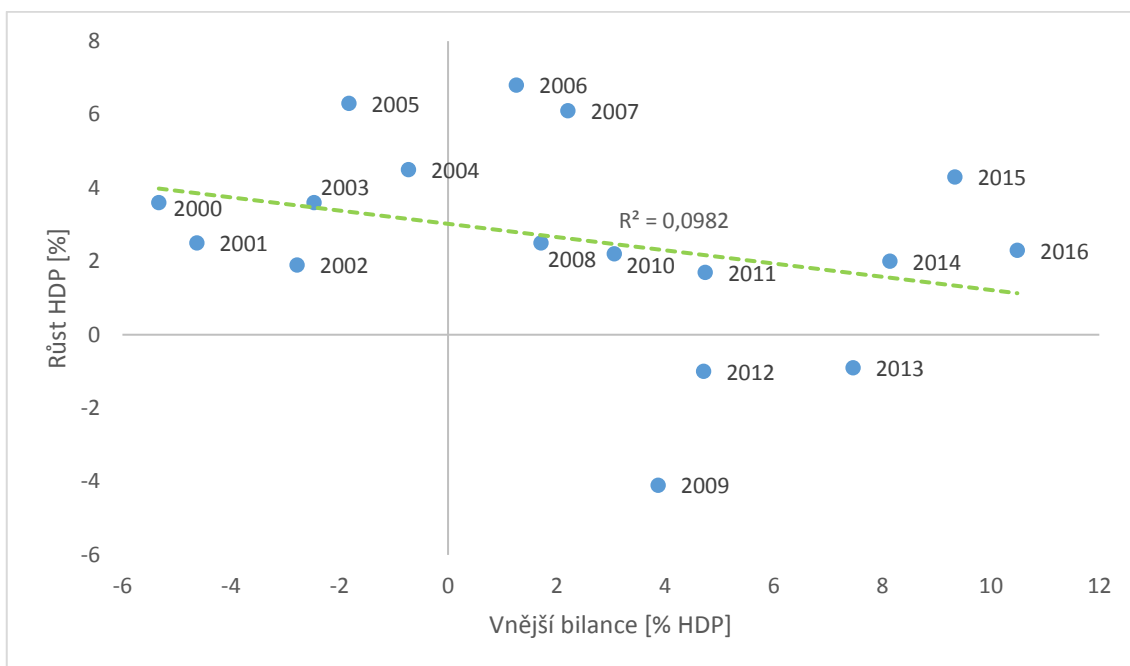
Rok	Růst HDP [%]	Vnější Bilance [% HDP]	Bilance silničních vozidel [% HDP]
2000	3,6	-5,33	3,46
2001	2,5	-4,63	3,55
2002	1,9	-2,78	3,13
2003	3,6	-2,47	2,98
2004	4,5	-0,73	3,27
2005	6,3	-1,83	4,49
2006	6,8	1,26	5,29
2007	6,1	2,21	5,23
2008	2,5	1,71	4,57
2009	-4,1	3,87	5,27
2010	2,2	3,06	5,96
2011	1,7	4,74	6,49
2012	-1,0	4,71	6,45
2013	-0,9	7,46	6,98
2014	2,0	8,14	6,98
2015	4,3	9,34	8,03
2016	2,3	10,49	9,04

Tab. 28 Vývoj vnější bilance a bilance silničních vozidel (zdroj: vlastní zpracování, [88])

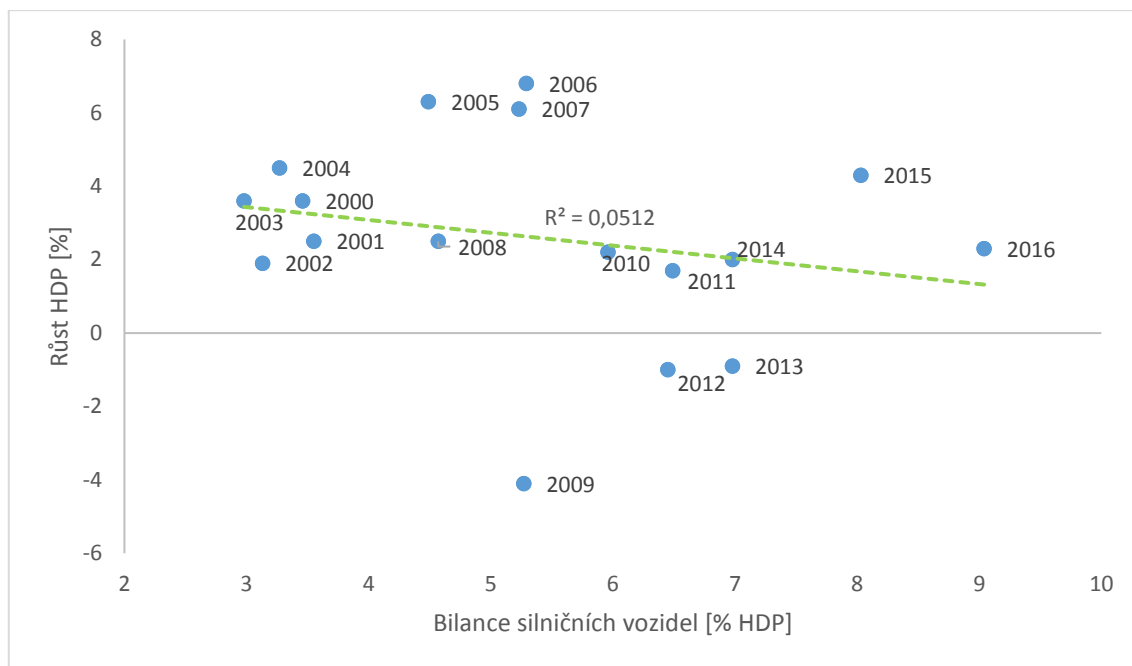


Graf 14 Vnější bilance a bilance silničních vozidel (zdroj: vlastní zpracování)

Graf 15 a Graf 16 ilustrují vztah mezi bilancí a růstem HDP.



Graf 15 Vnější bilance a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [88])



Graf 16 Bilance silničních vozidel a růst HDP (zdroj: vlastní zpracování, [88])

Na grafech můžeme vidět, že mezi těmito ukazateli existuje pouze slabá závislost.

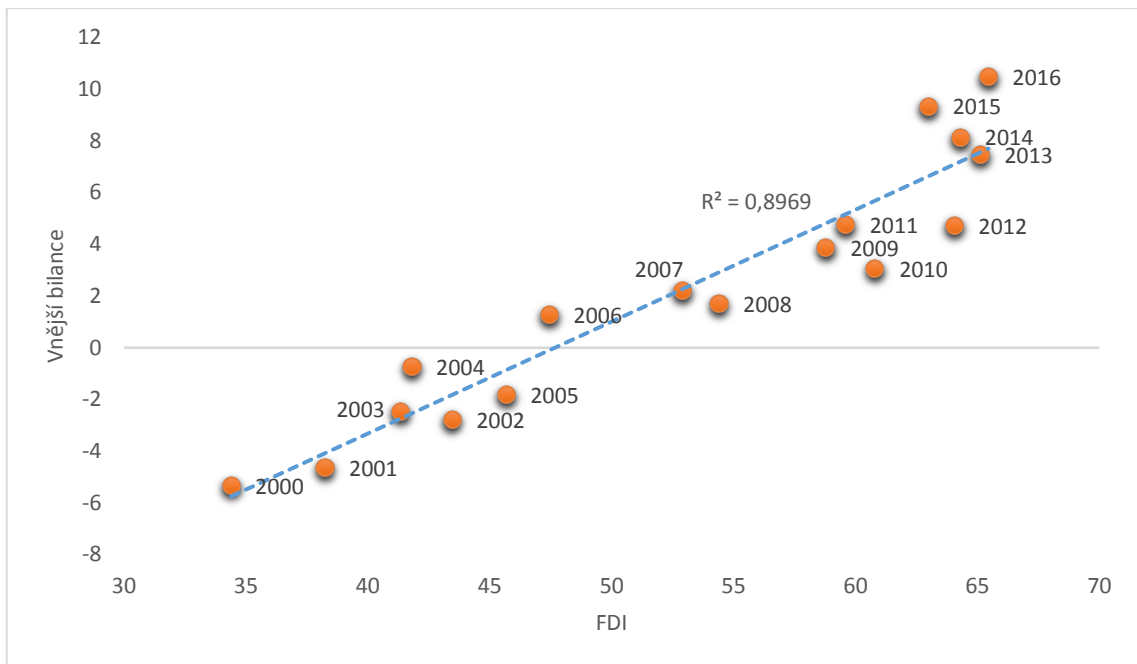
- **Vnější bilance a přímé zahraniční investice**

Jak už bylo zmíněno, vnější bilance je velmi důležitým ukazatelem, který udává rozdíl mezi exportem a importem zboží a služeb dané země. Významný vliv na tento ukazatel mají i FDI. Vývoj těchto ukazatelů znázorňuje Tab. 29.

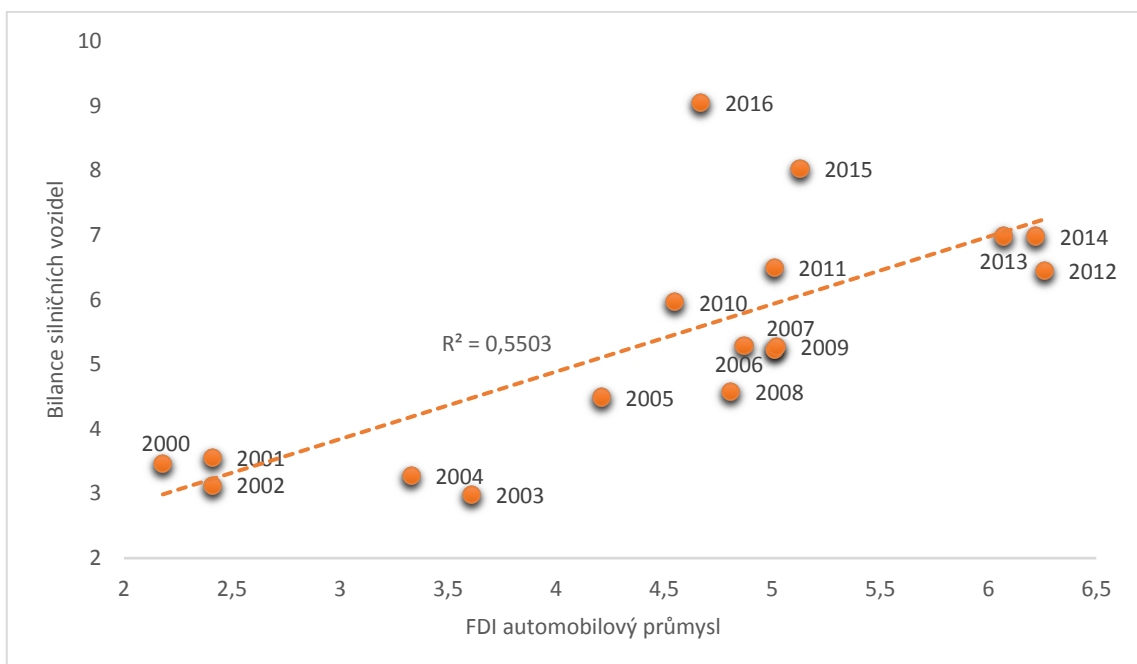
Rok	FDI [% HDP]	FDI automobilový průmysl [% HDP]	Vnější Bilance [% HDP]	Bilance silničních vozidel [% HDP]
2000	34,40	2,18	-5,33	3,46
2001	38,25	2,41	-4,63	3,55
2002	43,47	2,41	-2,78	3,13
2003	41,34	3,61	-2,47	2,98
2004	41,82	3,33	-0,73	3,27
2005	45,68	4,21	-1,83	4,49
2006	47,45	4,87	1,26	5,29
2007	52,92	5,01	2,21	5,23
2008	54,41	4,81	1,71	4,57
2009	58,80	5,02	3,87	5,27
2010	60,81	4,55	3,06	5,96
2011	59,60	5,01	4,74	6,49
2012	64,06	6,26	4,71	6,45
2013	65,12	6,07	7,46	6,98
2014	64,32	6,22	8,14	6,98
2015	63,00	5,13	9,34	8,03
2016	65,45	4,67	10,49	9,04

Tab. 29 Vývoj FDI a vnější bilance v procentech HDP (zdroj: vlastní zpracování, [15])

Graf 17 a Graf 18 znázorňují vztah mezi FDI a bilancí.



Graf 17 Přímé zahraniční investice a vnější bilance (zdroj: vlastní zpracování, [15])



Graf 18 Přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu a bilance silničních vozidel (zdroj: vlastní zpracování, [15])

Jak můžeme vidět na grafech, vliv FDI na bilanci je velmi významný.

- **Nezaměstnanost, růst hrubého domácího produktu a přímé zahraniční investice**

Dalším významným ukazatelem je nezaměstnanost. Během našeho zvoleného období došlo ke změně metodiky počítání nezaměstnanosti. Dříve používaná metodika byla obecná míra nezaměstnanosti, dnes se používá podíl nezaměstnaných osob.

*Obecná míra nezaměstnanosti* vyjadřuje podíl počtu nezaměstnaných na celkové pracovní síle (v procentech), kde číselník i jmenovatel jsou ukazatele konstruované podle mezinárodních definic a doporučení aplikovaných ve VŠPS [75].

*Podíl nezaměstnaných osob* vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. V čitateli je uveden pouze počet tzv. dosažitelných neumístěných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let. Jsou to všichni uchazeči o zaměstnání podle zákona o zaměstnanosti č. 435/2004 §24, kteří mohou ihned nastoupit do zaměstnání. Ve jmenovateli je celkový počet všech obyvatel ve věku 15 – 64 let [75].

K určení závislosti mezi ukazateli nezaměstnanost, růst HDP a FDI jsme v této práci využili regresní analýzy.

- **Regresní analýza**

Regresní analýza poskytuje nástroj k hledání závislosti mezi veličinami  $x$  – nezávislá proměnná a  $y$  – závislá proměnná.

Regrese má obecně tvar (3):

$$y = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n + e \quad (3)$$

kde  $b$  jsou parametry,  $x$  a  $y$  hodnoty z množiny dat,  $e$  je chyba v rovnici.

*Predikce*  $\hat{y}$  je odhad výstupu  $y$  pro dané  $x$ . K určení predikce použijeme rovnici (4):

$$\hat{y} = \hat{b}x \quad (4)$$

*Chyba predikce*  $\hat{e}_i$  je důležitým ukazatelem kvality provedené regrese (5):

$$\hat{e}_i = y_i - \hat{y}_i, \quad i = 1 \dots n \quad (5)$$

*Korelační koeficient*  $r$  nese informaci o tom, jak silná je vazba mezi daty  $x$  a  $y$ . Jeho rozsah je  $r \in (-1, 1)$  a je-li nulový, veličiny  $x$  a  $y$  spolu nesouvisí - regrese nemá význam. Nabývá-li koeficient kladných hodnot, přímka roste, nabývá-li záporných hodnot, klesá. Čím více se blíží  $\pm 1$  tím je vazba silnější. Pro  $r = \pm 1$  leží datové body na regresní přímce.

Vazbu mezi veličinami lze testovat pomocí t-tesu korelačního koeficientu.

*Nulová hypotéza*  $H_0$  říká, že jsou hodnoty nezávislé či závislé. Výstupem testu je tzv. p-hodnota. Velká p-hodnota podporuje  $H_0$ , malá vede na zamítnutí  $H_0$ . Hranicí může být hladina významnosti  $\alpha$ . Nejčastěji hladinu významnosti volíme  $\alpha=0,01$  a  $\alpha=0,05$ . Pro p-hodnotu menší než alfa  $H_0$  zamítáme.

Pro úspěšnou regresi potřebujeme nezávislost zamítnout, tedy požadujeme co nejmenší p-hodnotu.



Pro naše účely jsme vybrali hladinu významnosti  $\alpha=0,05$ . Pokud hodnota  $p$  nabývá hodnot  $(0; 0,05)$  můžeme říci, že vstupní hodnoty nejsou nezávislé, v případě, že hodnota  $p$  nabývá hodnot vyšších než  $0,05$  jsou vstupní hodnoty pravděpodobně nezávislé, a tudíž nejsou vhodné pro regresi [89].

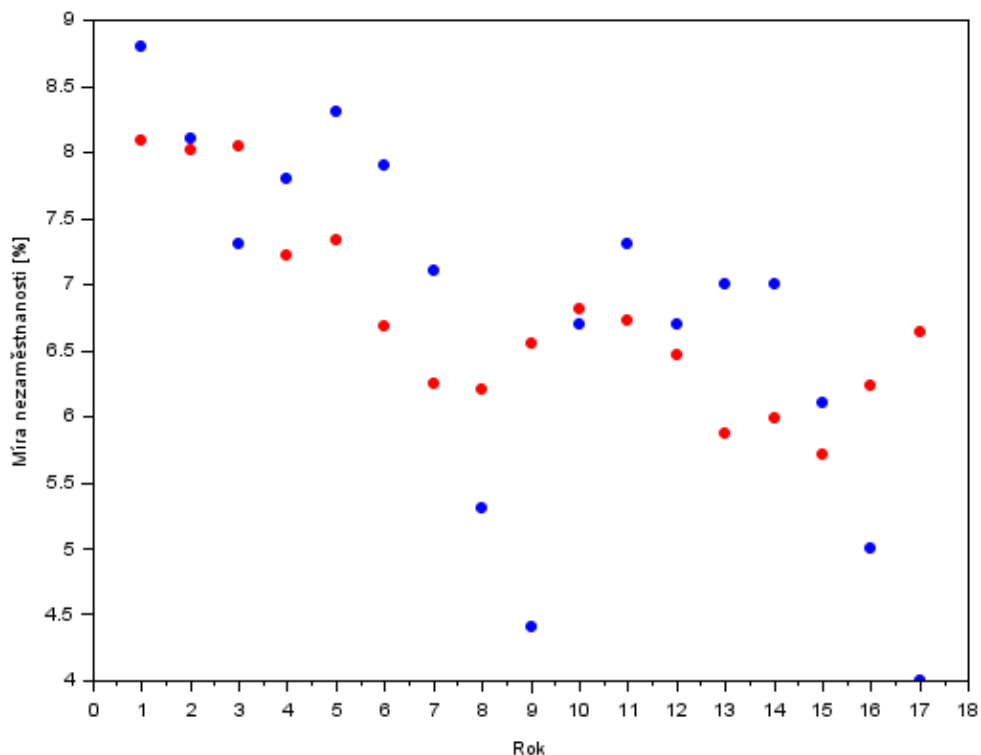
Rok	Míra nezaměstnanosti	Podíl nezaměstnaných osob	Růst HDP [%]	FDI automobilový průmysl [% HDP]
2000	8,8	-	3,6	2,18
2001	8,1	-	2,5	2,41
2002	7,3	-	1,9	2,41
2003	7,8	-	3,6	3,61
2004	8,3	-	4,5	3,33
2005	7,9	6,6	6,3	4,21
2006	7,1	5,7	6,8	4,87
2007	5,3	4,5	6,1	5,01
2008	4,4	4,5	2,5	4,81
2009	6,7	7,1	-4,1	5,02
2010	7,3	7,4	2,2	4,55
2011	6,7	6,7	1,7	5,01
2012	7,0	7,4	-1,0	6,26
2013	7,0	8,1	-0,9	6,07
2014	6,1	7,5	2,0	6,22
2015	5,0	6,2	4,3	5,13
2016	4,0	5,2	2,3	4,67

Tab. 30 Vývoj nezaměstnanosti ve zvoleném období (zdroj: vlastní zpracování, [74], [88])

V prvním případě jsme studovali vliv FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Pomocí regresní analýzy a programu Scilab jsme určili hodnotu  $p = 0,086$ . Můžeme tedy říci, že mezi těmito ukazateli je slabá závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,53$  a  $r_{HDP} = 0,05$ . Z korelačních koeficientů vyplývá, že regresní přímka pro FDI má klesající tendenci a pro HDP naopak rostoucí tendenci. Větší vliv na míru nezaměstnanosti mají v tomto případě FDI v automobilovém průmyslu.

Obr. 12 znázorňuje polohu predikovaných hodnot (červené body) a skutečných hodnot (modré body) míry nezaměstnanosti.



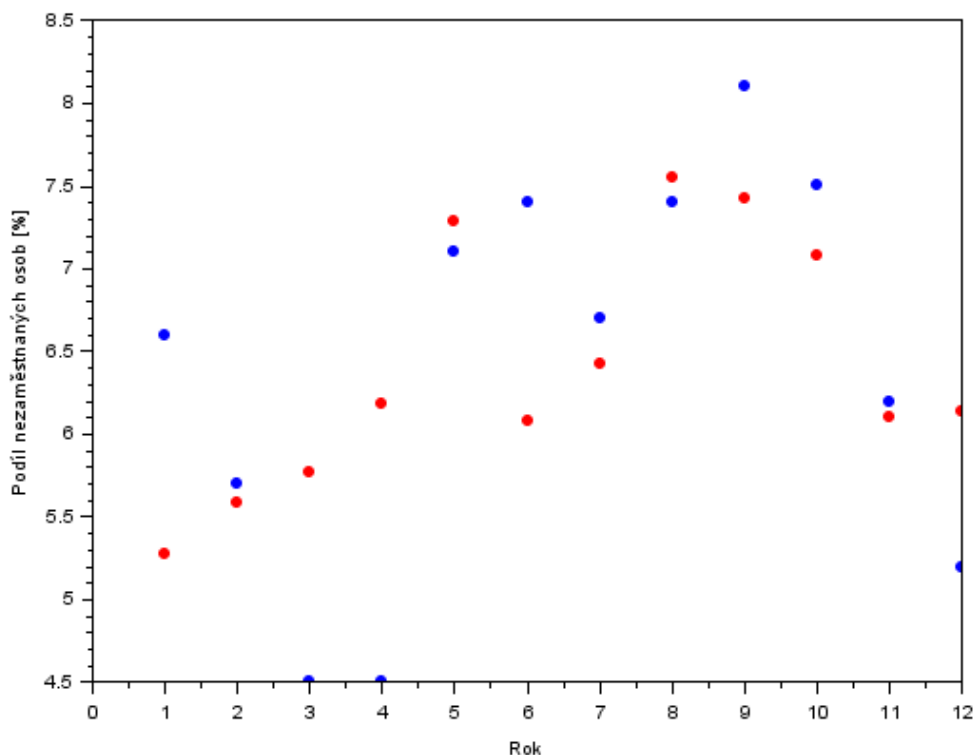
Obr. 12 Míra nezaměstnanosti (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

V druhém případě jsme studovali vliv FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Pomocí regresní analýzy a programu Scilab jsme určili hodnotu  $p = 0,10$ . Mezi těmito ukazateli je menší závislost než v prvním případě.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,52$  a  $r_{HDP} = -0,56$ . Na podíl nezaměstnaných osob má větší vliv růst HDP, FDI v automobilovém průmyslu mají vliv nepatrně menší. Regresní přímka FDI má rostoucí tendenci, naopak regresní přímka pro růst HDP má tendenci klesající.

Obr. 13 znázorňuje polohu predikovaných hodnot (červené body) a skutečných hodnot (modré body) podílu nezaměstnaných osob.



Obr. 13 Podíl nezaměstnaných osob (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

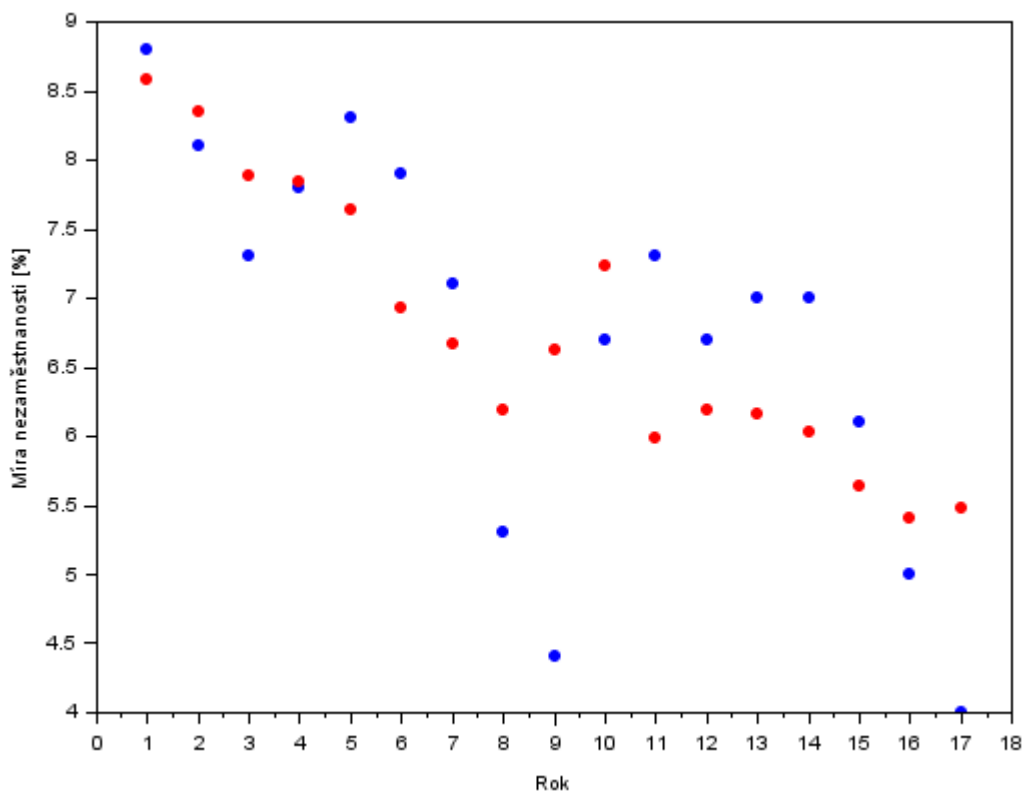
Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou, jako v předchozím případě, dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

Výše jsme se věnovali vlivu růstu HDP a FDI v automobilovém průmyslu na nezaměstnanost. Pro lepší představu se ještě podíváme na vliv celkových přímých zahraničních investic na nezaměstnanost.

V prvním případě se podíváme na vliv celkových FDI a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Pomocí regresní analýzy a programu Scilab jsme stanovili hodnotu  $p = 0,005$ . Můžeme tedy říct, že mezi těmito ukazateli existuje závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,67$  a  $r_{HDP} = 0,05$ . Z korelačních koeficientů vyplývá silná závislost celkových FDI na míru nezaměstnanosti, naopak růst HDP má slabý vliv. Regresní přímka pro celkové FDI má tendenci klesající naopak růst HDP rostoucí.

Obr. 14 znázorňuje polohu predikovaných (červené body) a skutečných (modré body) hodnot míry nezaměstnanosti.



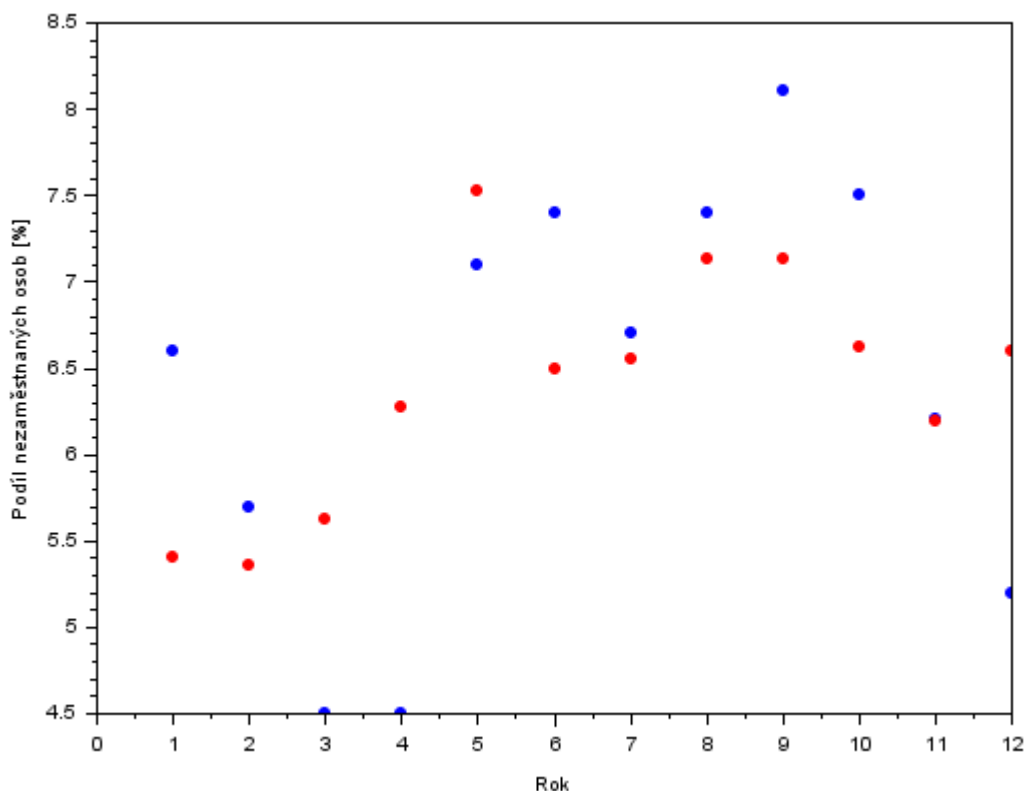
Obr. 14 Míra nezaměstnanosti a vliv celkových FDI a růstu HDP (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

Na obrázku můžeme vidět, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými).

V druhém případě se podíváme na vliv celkových FDI a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Stanovili jsme hodnotu  $p = 0,17$ . Z této hodnoty vyplývá slabá závislost mezi těmito ukazateli.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,44$  a  $r_{HDP} = -0,56$ . Z těchto hodnot vyplývá, že větší vliv na podíl nezaměstnaných osob má růst HDP, jehož regresní přímka má tendenci klesající. Naopak regresní přímka pro celkové FDI má tendenci rostoucí a jejich vliv není tak významný.

Obr. 15 znázorňuje polohu predikovaných hodnot (červené body) a skutečných hodnot (modré body) podílu nezaměstnaných osob.



Obr. 15 Podíl nezaměstnaných osob a vliv celkových FDI a růstu HDP (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

Na obrázku můžeme vidět, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

## 8.2. Shrnutí

Cílem této části kapitoly bylo zejména analyzovat vztah mezi růstem HDP a vybranými makroekonomickými ukazateli. Dále byl zobrazen vývoj těchto veličin a stanovení, která z veličin růst HDP a FDI v automobilovém průmyslu má větší vliv na nezaměstnanost.

Pro každý ukazatel byl uveden graf jeho vztahu s růstem HDP v procentech HDP. V každém grafu je zobrazena hodnota spolehlivosti, která udává míru závislosti vybraného ukazatele na růstu HDP.

Závěry analýzy jsou následující:

- **Přímé zahraniční investice a růst hrubého domácího produktu**

Mezi FDI a růstem HDP dosahuje hodnota spolehlivosti  $R^2$  hodnoty 0,2134. Závislost mezi těmito ukazateli není nijak výrazná.

Hodnota spolehlivosti  $R^2$  mezi FDI v automobilovém průmyslu a růstem HDP dosahuje hodnoty pouze 0,092. můžeme tedy říci, že mezi těmito ukazateli existuje jen velmi slabá závislost.

- **Export a růst hrubého domácího produktu**

Celkový export a růst hrubého domácího produktu mají hodnotu spolehlivosti  $R^2$  0,0134, mezi ukazateli existuje pouze velmi malá závislost.

U exportu silničních vozidel je hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,0248, závislost je tedy nepatrně větší oproti celkovému exportu, ale stále nijak významný.

- **Import a růst hrubého domácího produktu**

Hodnota spolehlivosti  $R^2$  mezi celkovým importem a růstem HDP nabývá hodnoty 0,0007. Hodnota spolehlivosti je prakticky nulová, závislost je zanedbatelná.

Podobné hodnoty dosahuje hodnota spolehlivosti  $R^2$  i u importu silničních vozidel, jehož hodnota činí 0,0034.

- **Bilance a růst hrubého domácího produktu**

Hodnota spolehlivosti  $R^2$  mezi vnější bilancí a růstem HDP nabývá hodnoty 0,0982. Závislost těchto ukazatelů je velmi slabá.

Závislost mezi bilancí silničních vozidel a růstem HDP je ještě menší než u vnější bilance. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  nabývá hodnoty 0,0512.

- **Bilance a přímé zahraniční investice**

Hodnota spolehlivosti  $R^2$  mezi vnější bilancí a FDI nabývá velmi významné hodnoty 0,8969, můžeme tedy říci, že mezi těmito ukazateli existuje silná závislost.

Mezi ukazateli bilance silničních vozidel a FDI v automobilovém průmyslu je závislost slabší, ale stále velmi výrazná. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  nabývá hodnoty 0,5503.

- **Nezaměstnanost, růst hrubého domácího produktu a přímé zahraniční investice**

Ve sledovaném období se změnila metodika počítání nezaměstnanosti, dříve používanou metodiku míra nezaměstnanosti nahradila metodika podílu nezaměstnaných osob, proto jsme určili závislost mezi těmito ukazateli dvakrát.

V prvním případě jsme určili závislost mezi mírou nezaměstnanosti, růstem HDP a FDI v automobilovém průmyslu. Hodnota  $p$ , která nabývá hodnoty 0,086, potvrdila nulovou hypotézu ( $0,086 > 0,05$ ), že mezi těmito ukazateli existuje slabá závislost. Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,53$  a  $r_{HDP} = 0,05$ . Z těchto hodnot vyplývá, že na míru nezaměstnanosti mají větší vliv FDI v automobilovém průmyslu. Regresní přímka pro FDI v automobilovém průmyslu má tendenci klesající, pro růst HDP má přímka tendenci rostoucí.

V druhém případě jsme určili závislost mezi podílem nezaměstnaných osob, růstem HDP a FDI v automobilovém průmyslu. Hodnota  $p$  pro tento případ nabývá hodnoty 0,10. Tato hodnota také potvrdila nulovou hypotézu ( $0,10 > 0,05$ ), že mezi těmito ukazateli neexistuje významná závislost. Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,52$  a  $r_{HDP} = -0,56$ , ze kterých vyplývá, že větší vliv na podíl nezaměstnaných osob má růst HDP. Vliv FDI v automobilovém průmyslu je nepatrně menší. Regresní přímka pro FDI má rostoucí tendenci naopak přímka pro růst HDP má tendenci klesající.

Přímé zahraniční investice neproudí do České republiky pouze v automobilovém průmyslu, ale ve všech odvětvích průmyslu. Z tohoto důvodu jsme se zaměřili také na vliv celkových FDI na nezaměstnanost, kterou jsme porovnávali s vlivem růstu HDP. Změna metodiky výpočtu nezaměstnanosti v průběhu sledovaného období zapříčinila dvojí zkoumání vlivu.

V prvním případě jsme určili závislost celkových FDI a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Hodnota  $p$ , která nabývá hodnoty 0,005, zamítla nulovou hypotézu ( $0,05 > 0,005$ ). Zamítnutí nulové hypotézy znamená, že mezi těmito ukazateli existuje závislost a regresní analýza má smysl. Z korelačních koeficientů, které nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,67$  a  $r_{HDP} = 0,05$ , vyplývá významný vliv celkových FDI, jejichž regresní přímka má klesající tendenci. Naopak růst HDP má vliv velmi slabý a regresní přímka tendenci rostoucí.

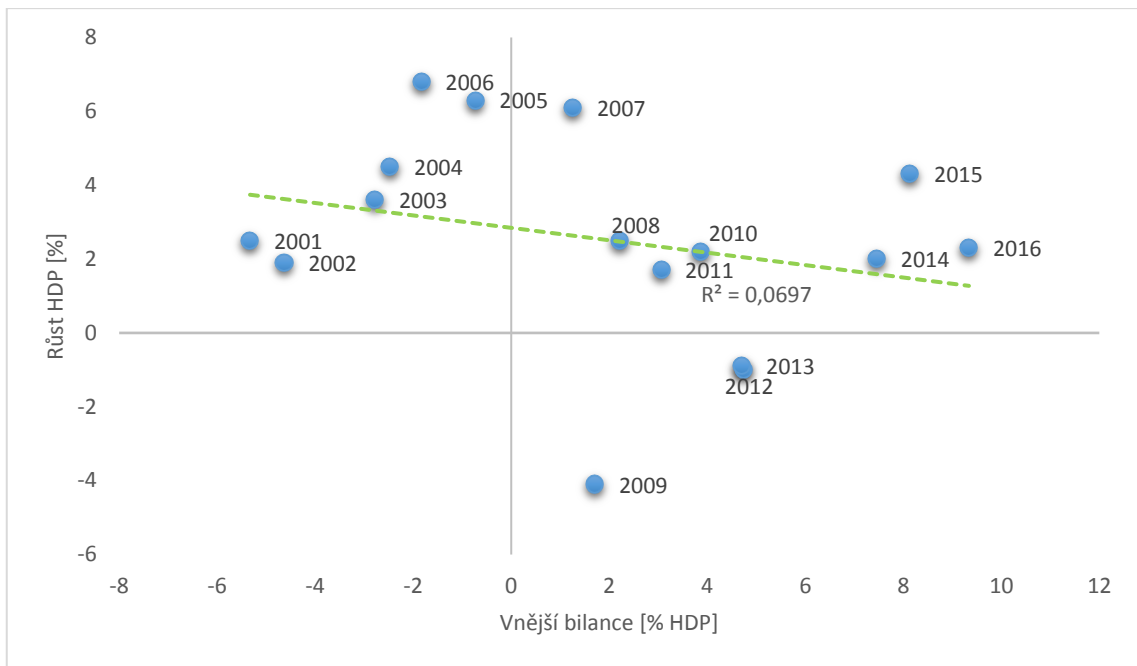
V druhém případě jsme určili závislost celkových FDI a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Hodnota  $p$ , která nabývá hodnoty 0,17, potvrdila nulovou hypotézu ( $0,17 > 0,05$ ), že mezi těmito ukazateli existuje slabá závislost. Z korelačních koeficientů, které nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,44$  a  $r_{HDP} = -0,56$ , vyplývá, že větší vliv na podíl nezaměstnaných osob má růst HDP, jehož regresní přímka má tendenci klesající. Naopak regresní přímka celkových FDI má tendenci rostoucí.

### 8.3. Analýza vztahu makroekonomických ukazatelů s fázovým posunem

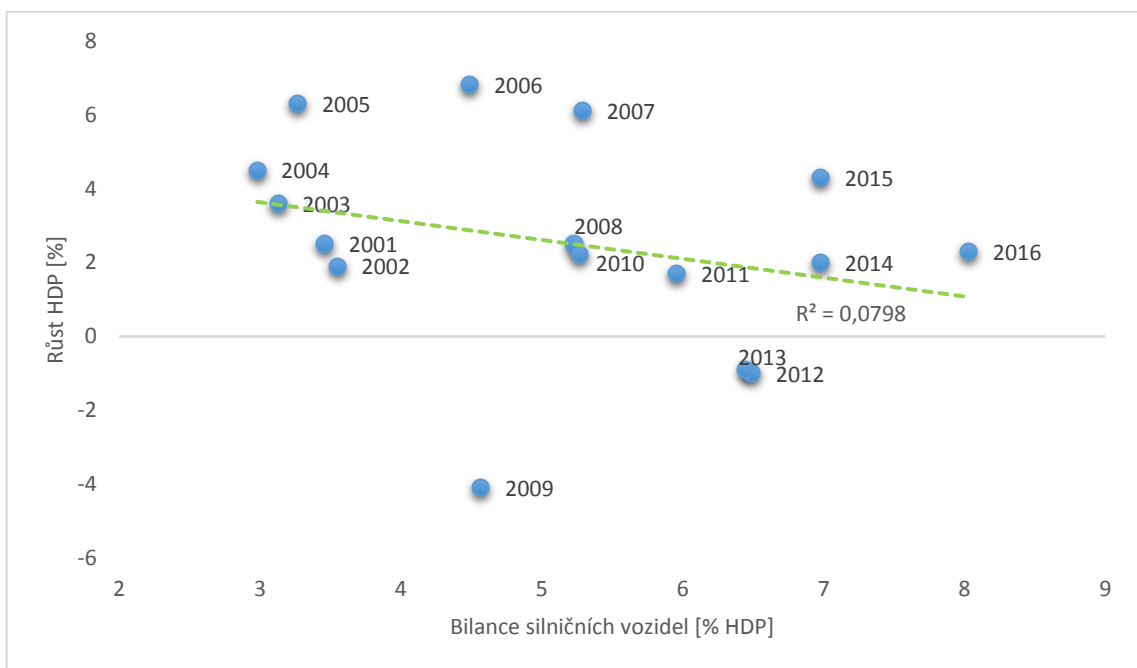
Vliv makroekonomických ukazatelů může být v některých případech znatelný až s časovým odstupem. V této části se tedy zaměříme na vliv bilance na růst HDP, FDI na bilanci a růst HDP a FDI na nezaměstnanost s fázovým posunem jeden rok.

- **Bilance a růst hrubého domácího produktu**

Vliv bilance na růst HDP s fázovým posunem jeden rok znázorňuje Graf 19 a Graf 20.



Graf 19 Vnější bilance a růst HDP s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování, [88])



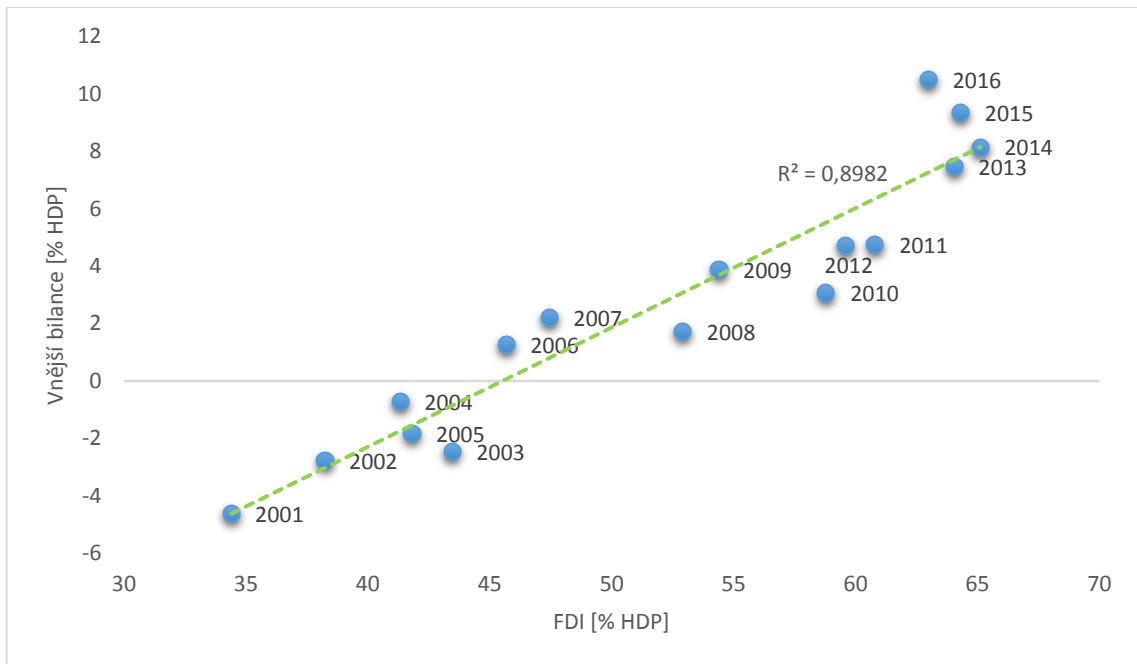
Graf 20 Bilance silničních vozidel a růst HDP s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování, [88])

Můžeme si všimnout, že závislost mezi bilancí a růstem HDP je i s fázovým posunem jeden rok velmi slabá. Podobně tomu bylo i v případě bez posunu (Graf 15, Graf 16).

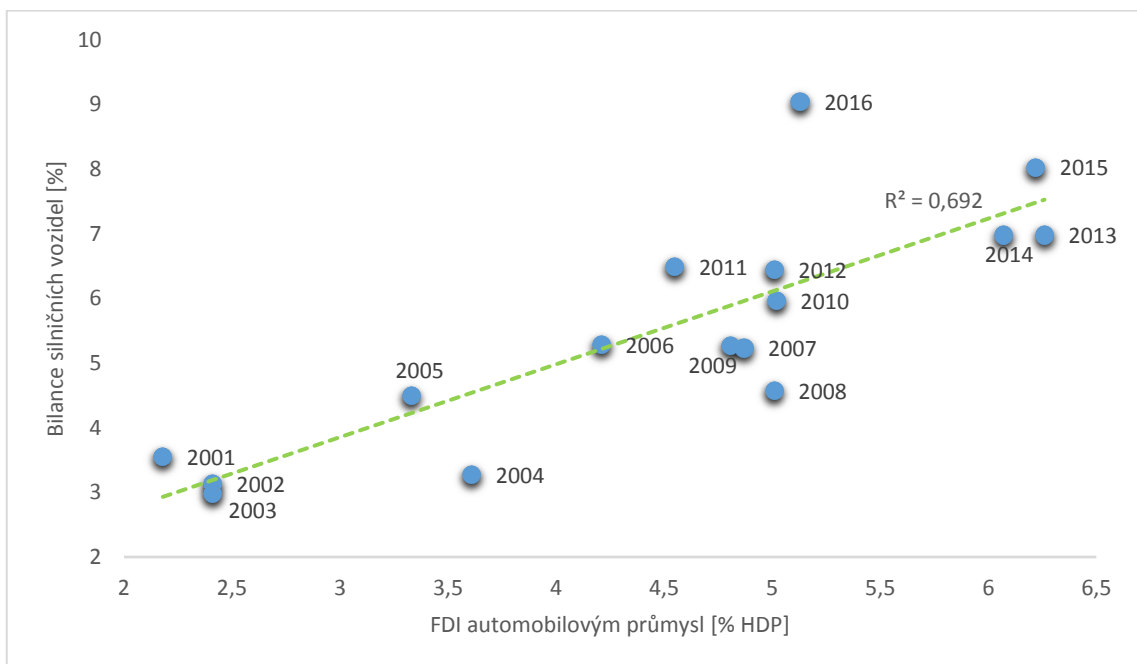


- **Bilance a přímé zahraniční investice**

Graf 21 a Graf 22 znázorňují vliv FDI na bilanci.



Graf 21 Přímé zahraniční investice a vnější bilance s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování)



Graf 22 Přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu a bilance silničních vozidel s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování)

Z grafů vyplývá silná závislost mezi FDI a bilancí, podobně tomu bylo i v případě bez fázového posunu (Graf 17, Graf 18).

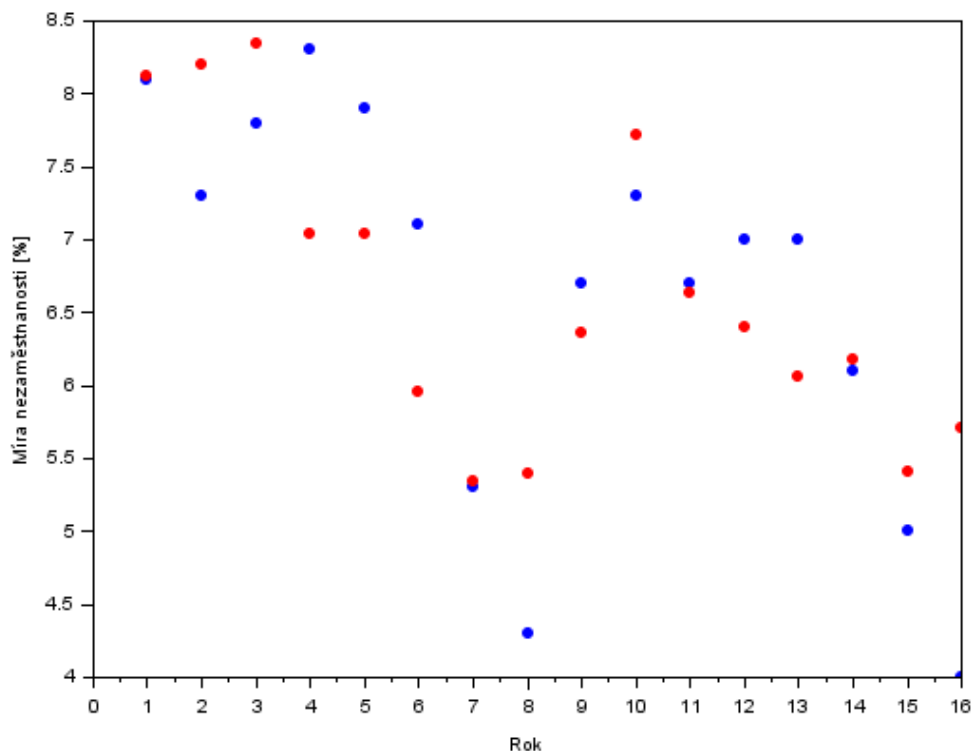
- **Nezaměstnanost, růst hrubého domácího produktu a přímé zahraniční investice**

V případě vlivu FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na nezaměstnanost musíme stejně jako v případě bez fázového posunu rozdělit zkoumané období na dvě části. Na období míry nezaměstnanosti a období podílu nezaměstnaných osob.

V prvním případě jsme studovali vliv FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Vypočítali jsme p hodnotu, jež nabývá hodnoty 0,003. P hodnota v tomto případě zamítá nulovou hypotézu ( $0,003 < 0,05$ ), tedy mezi ukazateli FDI v automobilovém průmyslu, růstem HDP a mírou nezaměstnanosti existuje závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,61$  a  $r_{HDP} = -0,26$ . Z těchto hodnot vyplývá, že FDI v automobilovém průmyslu mají na míru nezaměstnanosti významný vliv. Jejich regresní přímka má tendenci klesající, stejně jako přímka růstu HDP.

Obr. 16 znázorňuje polohu predikovaných hodnot (červené body) a skutečných hodnot (modré body) míry nezaměstnanosti s fázovým posunem jeden rok.



Obr. 16 Míra nezaměstnanosti (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

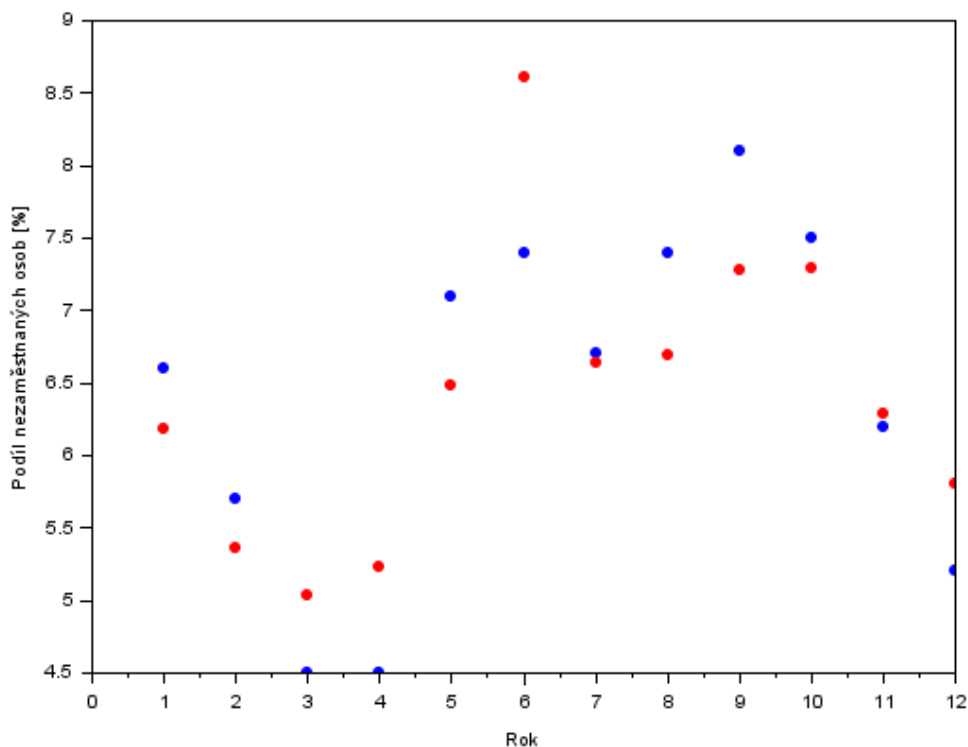
Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

V druhém případě jsme studovali vliv FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Určili jsme hodnotu p, která nabývá hodnoty 0,004. P hodnota stejně

jako v předchozím případě zamítá nulovou hypotézu ( $0,004 < 0,05$ ), tedy mezi ukazateli FDI v automobilovém průmyslu, růstem HDP a podílem nezaměstnaných osob existuje závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,28$  a  $r_{HDP} = -0,83$ . Můžeme tedy říci, že růst HDP má velmi výrazný vliv na podíl nezaměstnaných osob, kdežto u FDI je vliv slabší. Regresní přímka růstu HDP má klesající tendenci, naopak přímka FDI má tendenci rostoucí.

Obr. 17 znázorňuje predikované hodnoty (červené body) a skutečné hodnoty (modré body) podílu nezaměstnaných osob s fázovým posunem jeden rok.



Obr. 17 Podíl nezaměstnaných osob s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

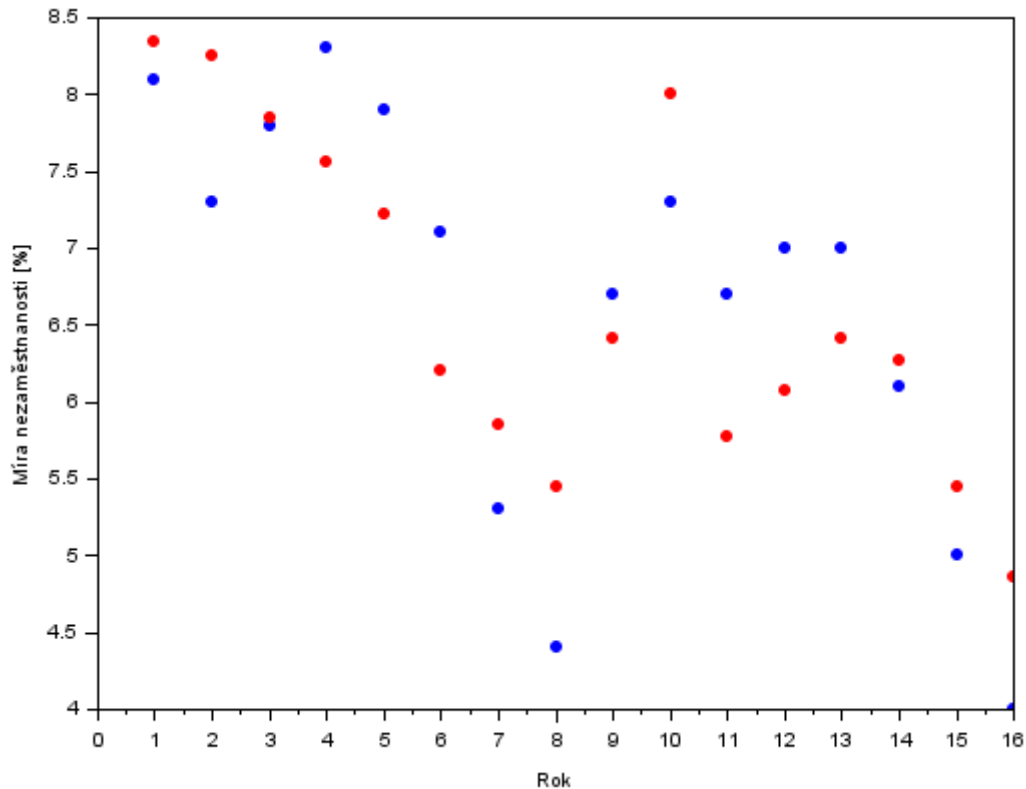
Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

Podobně jako v případě bez fázového posunu se i v této části zaměříme také na vliv celkových FDI na nezaměstnanost.

Nejprve jsme sledovali vliv celkových FDI a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Stanovili jsme hodnotu  $p = 0,0004$ . P hodnota zamítá nulovou hypotézu, tedy mezi ukazateli existuje závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,57$  a  $r_{HDP} = -0,26$ . Z korelačních koeficientů vyplývá, že významný vliv na míru nezaměstnanosti mají celkové FDI. Regresní přímky obou ukazatelů mají tendenci klesající.

Obr. 18 znázorňuje predikované hodnoty (červené body) a skutečné hodnoty (modré body) míry nezaměstnanosti.



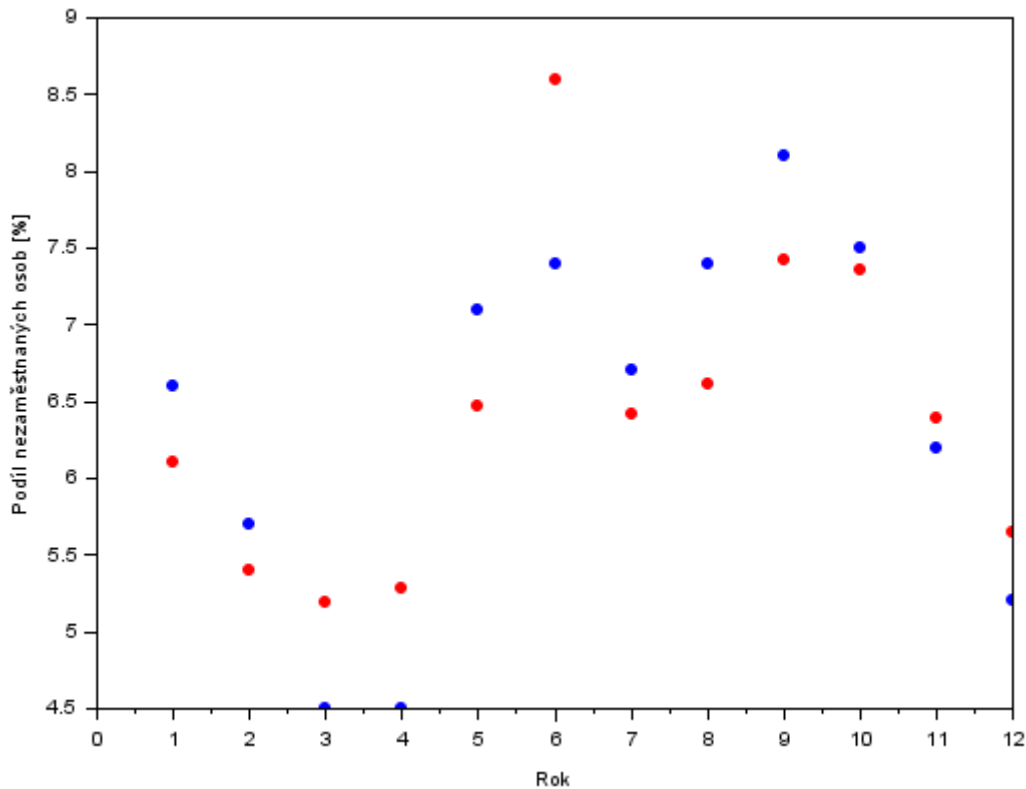
Obr. 18 Míra nezaměstnanosti a vliv celkových FDI a růstu HDP s fázovým posunem (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

Dále jsme sledovali vliv celkových FDI a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Stanovili jsme hodnotu  $p = 0,004$ . P hodnota také zamítá nulovou hypotézu, tedy mezi ukazateli existuje závislost.

Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,44$  a  $r_{HDP} = -0,83$ . Z těchto hodnot vyplývá, že významný vliv na míru nezaměstnanosti má růst HDP, jehož regresní přímka má tendenci klesající. Regresní přímka celkových FDI má naopak tendenci rostoucí.

Obr. 19 znázorňuje predikované hodnoty (červené body) a skutečné hodnoty (modré body) míry nezaměstnanosti.



Obr. 19 Podíl nezaměstnaných osob a vliv celkových FDI a růstu HDP (zdroj: vlastní zpracování, Scilab)

Z obrázku je patrné, že výsledky predikce jsou dosti nepřesné, (červené body se neshodují s modrými body).

#### 8.4. Shrnutí fázového posunu

Cílem této části kapitoly zabývající se fázovým posunem bylo analyzovat, zda se vliv vybraných makroekonomických ukazatelů na jiné s časem mění. Zkoumali jsme vliv FDI na bilanci, bilance na růst HDP a FDI v automobilovém průmyslu a růstu HDP na nezaměstnanost.

- **Bilance a růst hrubého domácího produktu**

Fázový posun jeden rok v případě vnější bilance a růstu HDP není skoro znatelný. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  činí 0,0697, v případě bez fázového posunu je hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,0982. V obou případech je závislost růstu HDP na vnější bilanci velmi slabá.

U závislosti bilance silničních vozidel a růstu HDP jde o podobný případ. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  s fázovým posunem je 0,0798, bez fázového posunu 0,0512. Závislost je tedy také velmi slabá.

- **Přímé zahraniční investice a bilance**

Fázový posun jeden rok v případě závislosti vnější bilance a FDI nepřinesl u hodnoty spolehlivosti  $R^2$  změnu. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  s fázovým posunem je 0,8982, bez fázového posunu 0,8969. V obou případech jde o velmi silnou závislost.

U závislosti bilance silničních vozidel na FDI v automobilovém průmyslu je rozdíl mezi hodnotami spolehlivosti  $R^2$  větší. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  s fázovým posunem je 0,6920, bez posunu 0,5503, tedy v případě posunu o jeden rok mají FDI větší vliv.

- **Nezaměstnanost, růst hrubého domácího produktu a přímé zahraniční investice**

Z důvodu různých metodik na určení nezaměstnanosti ve sledovaném období jsme vliv růstu HDP a FDI v automobilovém průmyslu na nezaměstnanost určili dvakrát.

Nejprve jsme sledovali vliv růstu HDP a FDI v automobilovém průmyslu na míru nezaměstnanosti s fázovým posunem jeden rok. P hodnota, která nabývá hodnoty 0,04, zamítla nulovou hypotézu, to znamená, že mezi ukazateli existuje závislost a regresní analýza má v tomto případě smysl. Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,57$  a  $r_{HDP} = -0,47$ . Můžeme tedy říci, že větší vliv na míru nezaměstnanosti mají FDI v automobilovém průmyslu, vliv růstu HDP je o trochu slabší. Regresní přímky obou ukazatelů mají klesající tendenci.

V druhém případě jsme sledovali vliv růstu HDP a FDI v automobilovém průmyslu na podíl nezaměstnaných osob s fázovým posunem jeden rok. P hodnota, která nabývá hodnoty 0,014, zamítla nulovou hypotézu, stejně jako v prvním případě mezi ukazateli existuje závislost a regresní analýza má smysl. Korelační koeficienty nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,328$  a  $r_{HDP} = -0,78$ . Z těchto hodnot vyplývá, růst HDP má na podíl nezaměstnaných osob výrazný vliv, vliv FDI v automobilovém průmyslu je zhruba poloviční, ale přesto není zanedbatelný. Regresní přímka FDI má tendenci rostoucí, naopak růst HDP klesající.

Také jsme se zabývali vlivem celkových zahraničních investic na nezaměstnanost. Závislost jsme určovali pro obě metodiky výpočtu nezaměstnanosti: míra nezaměstnanosti, podíl nezaměstnaných osob.

V prvním případě jsme určili závislost celkových FDI a růstu HDP na míru nezaměstnanosti. Hodnota p, která nabývá hodnoty 0,0004, zamítla nulovou hypotézu, mezi těmito ukazateli existuje závislost a regresní analýza má smysl. Z korelačních koeficientů, které nabývají hodnot  $r_{FDI} = -0,57$  a  $r_{HDP} = -0,26$  vyplývá, že významný vliv na podíl nezaměstnaných osob mají celkové FDI, jejichž regresní přímka má tendenci klesající, stejně jako regresní přímka růstu HDP.

V druhém případě jsme určili závislost celkových FDI a růstu HDP na podíl nezaměstnaných osob. Hodnota p, která nabývá hodnoty 0,004, potvrdila nulovou hypotézu, mezi těmito ukazateli existuje závislost. Z korelačních koeficientů, které nabývají hodnot  $r_{FDI} = 0,44$  a  $r_{HDP} = -0,83$ , můžeme říci, že větší vliv na podíl nezaměstnaných osob má růst HDP, jehož regresní přímka má tendenci klesající. Naopak regresní přímka celkových FDI má tendenci rostoucí.

## 9. Vliv investičních pobídek na přímé zahraniční investice a nezaměstnanost

V této kapitole se zaměříme na vliv investičních pobídek na přímé zahraniční investice a nezaměstnanost.

Investiční pobídky, jsou přiděleny především zahraničním společnostem, které u nás působí, by měli přivést s sebou i nové FDI. V našem případě se jedná o společnosti HMMC a TPCA.

Na vliv investičních pobídek se zaměříme bez fázového posunu i s fázovým posunem jeden rok.

### 9.1. Vliv investičních pobídek

V období let 2000 – 2003 nebyly čerpány v automobilovém průmyslu žádné investiční pobídky.

V období let 2004 – 2016 celkově společnosti Škoda Auto, HMMC a TPCA vyčerpaly investiční pobídky v hodnotě 9 533, 877 mil. Kč. Čerpání během vybraného období znázorňuje Tab. 31.

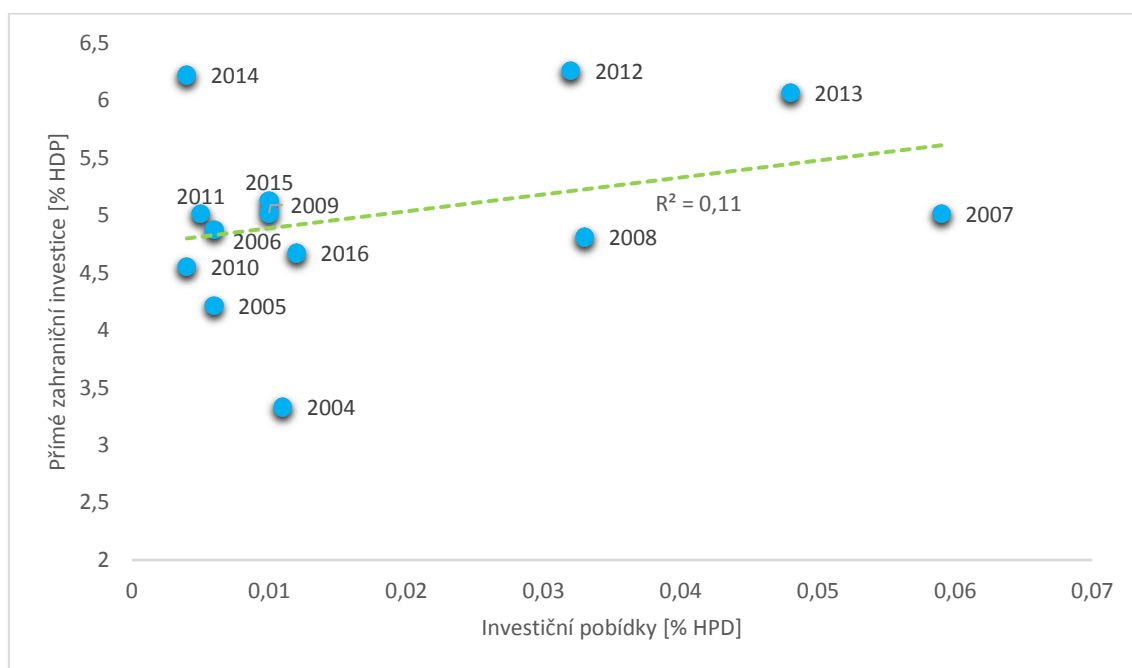
Rok	Míra nezaměstnanosti	Podíl nezaměstnaných osob	IPO	IPO [% HDP]	FDI automobilový průmysl [% HDP]
2000	8,8	-	0	0,000	2,18
2001	8,1	-	0	0,000	2,41
2002	7,3	-	0	0,000	2,41
2003	7,8	-	0	0,000	3,61
2004	8,3	-	334 065	0,011	3,33
2005	7,9	6,6	201 935	0,006	4,21
2006	7,1	5,7	227 309	0,006	4,87
2007	5,3	4,5	2 259 917	0,059	5,01
2008	4,4	4,5	1 326 752	0,033	4,81
2009	6,7	7,1	405 884	0,010	5,02
2010	7,3	7,4	177 005	0,004	4,55
2011	6,7	6,7	213 045	0,005	5,01
2012	7,0	7,4	1 283 864	0,032	6,26
2013	7,0	8,1	1 952 930	0,048	6,07
2014	6,1	7,5	157 500	0,004	6,22
2015	5,0	6,2	439 161	0,010	5,13
2016	4,0	5,2	554 510	0,012	4,67

Tab. 31 Vývoj čerpání investičních pobídek ve vybraném období (zdroj: vlastní zpracování, [74], [7])

Celková míra nezaměstnanosti a podíl nezaměstnaných osob ve vybraných krajích a okresech je znázorněna v Tab. 34, Tab. 35 a Tab. 36. Tabulky taktéž zobrazují nezaměstnanost dle pohlaví.

- **Investiční pobídky a přímé zahraniční investice**

Graf 23 ilustruje vliv investičních pobídek, které jsou vyjádřeny v procentech HDP na přímé zahraniční investice, které jsou také vyjádřeny v procentech HDP.



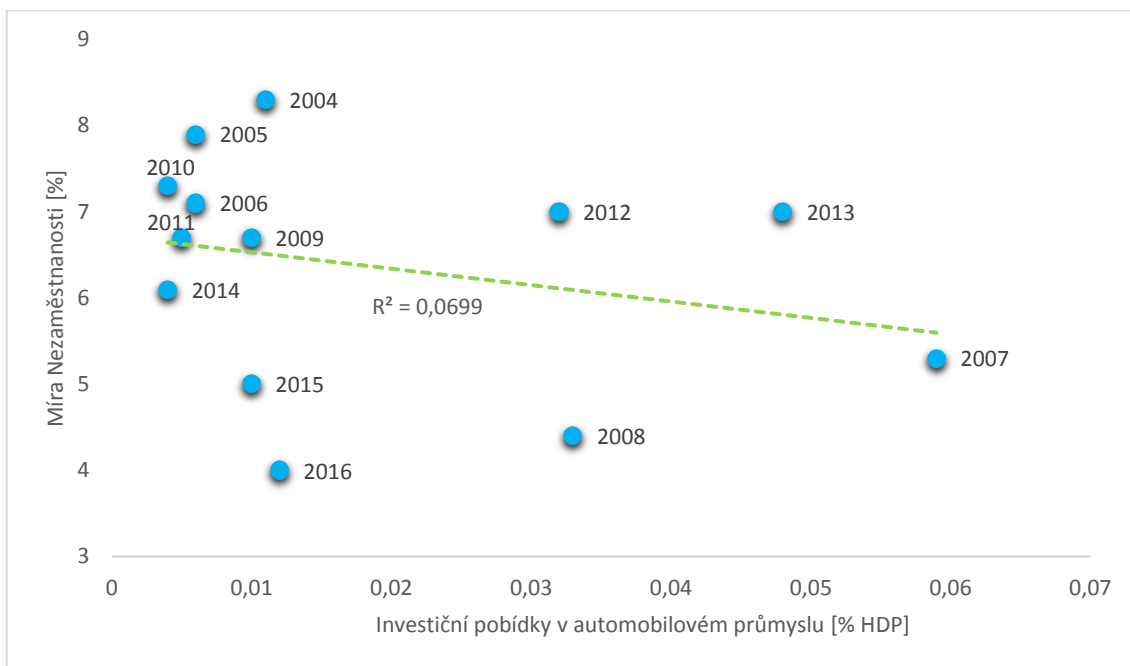
Graf 23 Investiční pobídky a přímé zahraniční investice (zdroj: vlastní zpracování)

- **Investiční pobídky a nezaměstnanost**

Z důvodu změny metodiky výpočtu nezaměstnanosti v průběhu sledovaného období, jsme vliv investičních pobídek zkoumali dvakrát.

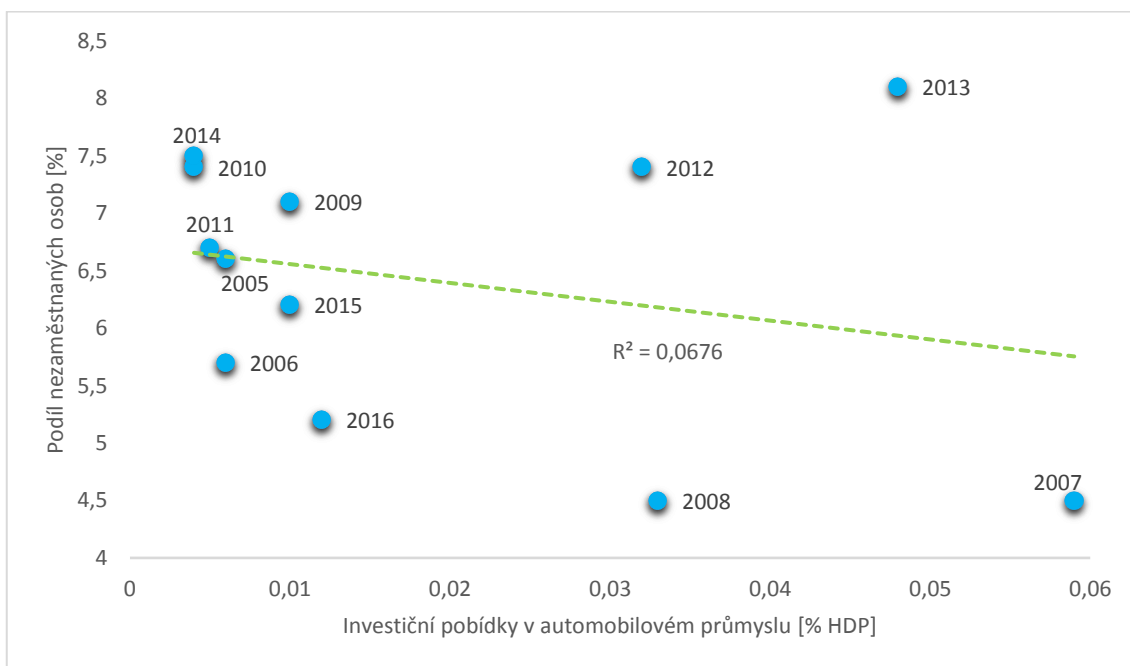
V prvním případě jsme zkoumali vliv investičních pobídek na míru nezaměstnanosti, tento vliv znázorňuje Graf 24.





Graf 24 investiční pobídky a míra nezaměstnanosti (zdroj: vlastní zpracování, [74])

V druhém případě jsme zkoumali vliv investičních pobídek na podíl nezaměstnaných osob, tento vliv je znázorněn na Graf 25.



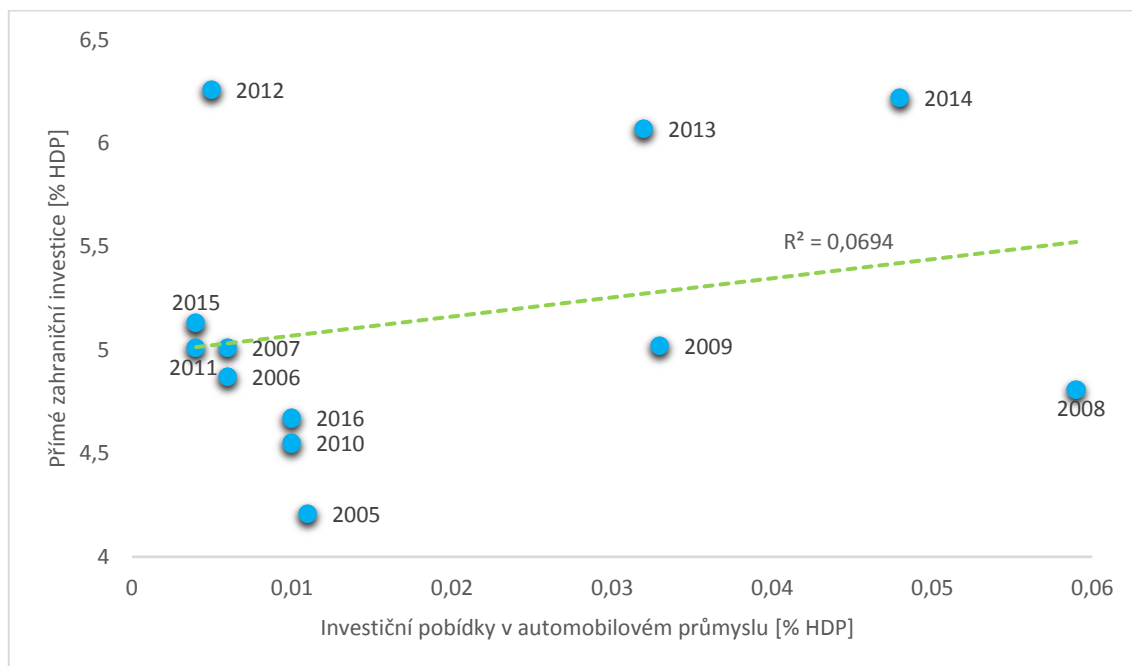
Graf 25 Investiční pobídky a podíl nezaměstnaných osob (zdroj: vlastní zpracování, [74])

## 9.2. Vliv investičních pobídek s fázovým posunem jeden rok

Vliv některých makroekonomických ukazatelů může být lépe vidět až s odstupem času. Proto jsme zkusili aplikovat fázový posun jeden rok i na vliv investičních pobídek v automobilovém průmyslu na přímé zahraniční investice a nezaměstnanost.

- **Investiční pobídky a přímé zahraniční investice**

Graf 26 znázorňuje vliv investičních pobídek v automobilovém průmyslu na přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu.

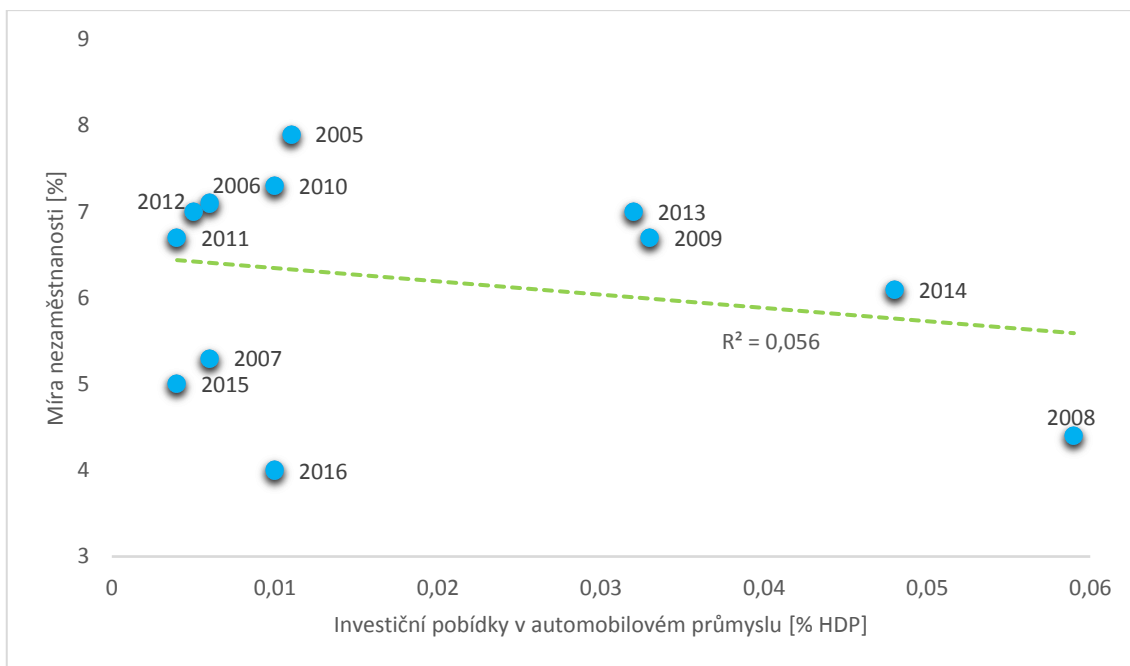


Graf 26 investiční pobídky v automobilovém průmyslu a přímé zahraniční investice (zdroj: vlastní zpracování)

- **Investiční pobídky a nezaměstnanost**

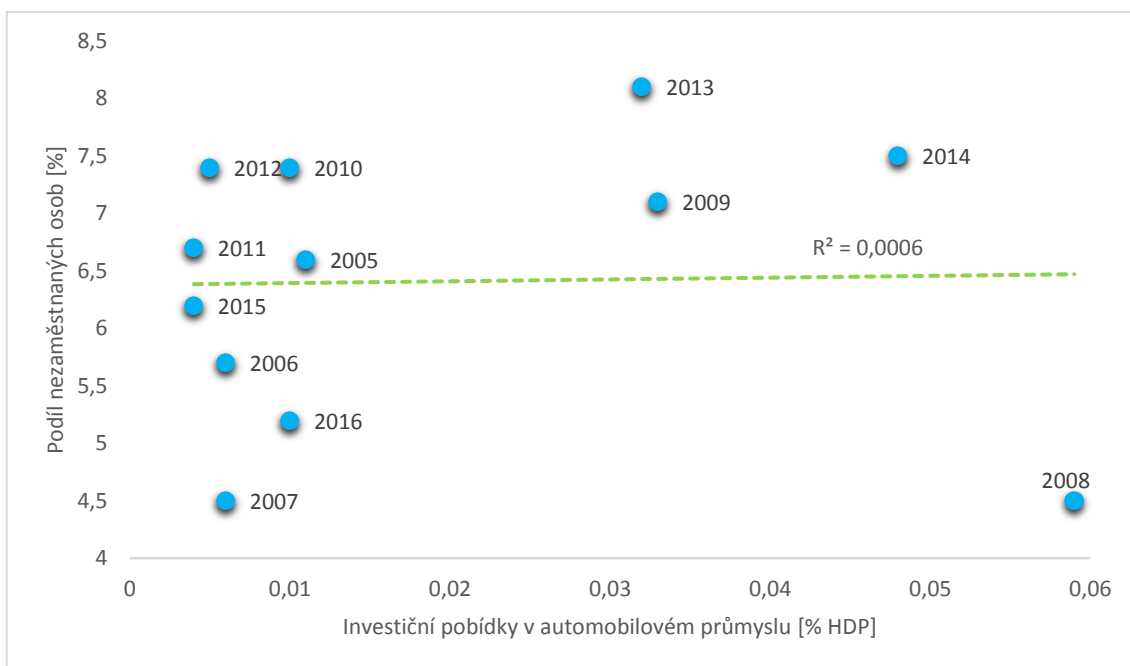
Podobně jako v případě bez fázového posunu, jsme sledovali vliv investičních pobídek v automobilovém průmyslu na nezaměstnanost dvakrát.

V prvním případě jsme se zaměřili na vliv investičních pobídek na míru nezaměstnanosti, tento případ znázorňuje Graf 27.



Graf 27 Investiční pobídky v automobilovém průmyslu a míra nezaměstnanosti (zdroj: vlastní zpracování, [74])

Graf 28 naopak znázorňuje vliv investičních pobídek na podíl nezaměstnaných osob.



Graf 28 Investiční pobídky v automobilovém průmyslu a podíl nezaměstnaných osob (zdroj: vlastní zpracování, [74])

### 9.3. Shrnutí

V této kapitole jsme se věnovali vlivu investičních pobídek v automobilovém průmyslu na nezaměstnanost a přímé zahraniční investice v automobilovém průmyslu. Vliv jsme sledovali s i bez fázového posunu.

- **Investiční pobídky a přímé zahraniční investice**

Vliv investičních pobídek na FDI je velmi slabý. Hodnota spolehlivosti  $R^2$ , 0,11, nám říká, že mezi těmito ukazateli závislost existuje, ale jen velmi malá.

V případě vlivu investičních pobídek na FDI s fázovým posunem, je závislost ještě menší. Hodnota spolehlivosti  $R^2$  dosahuje pouze hodnoty 0,0694.

- **Investiční pobídky a nezaměstnanost**

Vliv investičních pobídek na nezaměstnanost, jsme stanovili dvakrát, pro míru nezaměstnanosti a pro podíl nezaměstnaných osob.

Pro obecnou míru nezaměstnanosti, dosahuje hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,0699, fázovým posunem jeden rok činí hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,056. Obě hodnoty jsou si velmi podobné a vyplývá z nich, že závislost mezi ukazateli je velmi slabá.

Pro podíl nezaměstnaných osob činí hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,0676, s fázovým posunem nabývá hodnoty 0,0006. také v tomto případě můžeme říci, že závislost mezi ukazateli je velmi slabá, ne-li zanedbatelná.

## 10. Studie vlivu investičních pobídek společnosti HMMC na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji

Pro lepší představu o vlivu investičních pobídek na nezaměstnanost se v této části se zaměříme na vliv investičních pobídek vyčerpaných společností Hyundai Motor Manufacturing Czech na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji.

Míra nezaměstnanosti a podíl nezaměstnaných osob v Moravskoslezském kraji ve zvoleném období je znázorněno v Tab. 32.

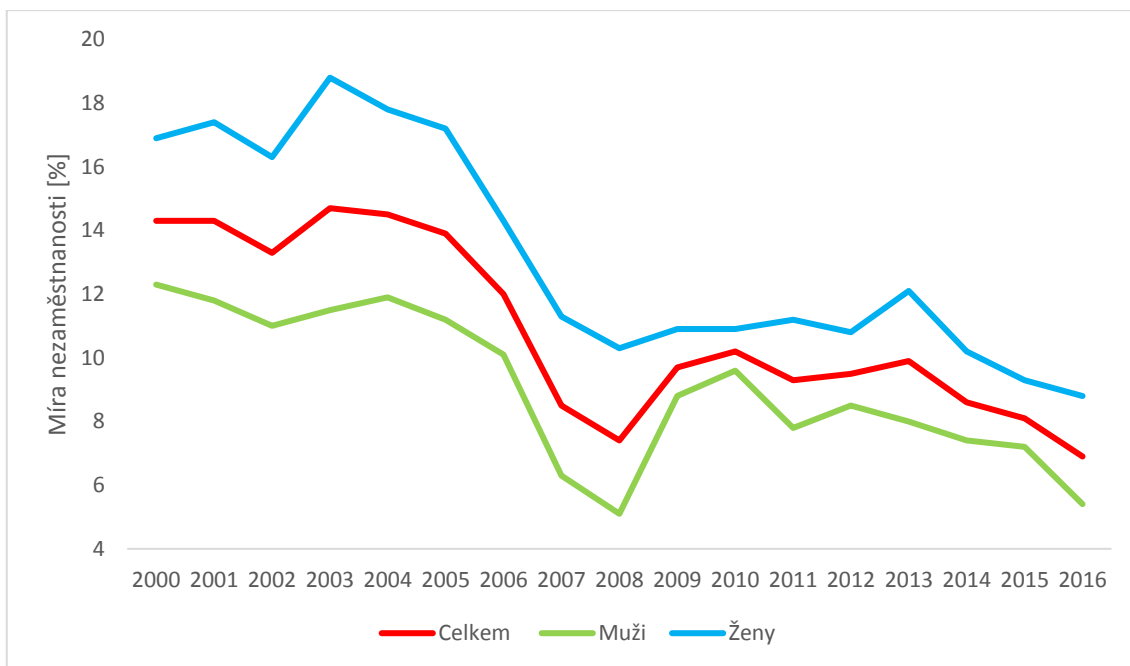
Rok	Míra nezaměstnanosti			Podíl nezaměstnaných osob		
	Celkem	Muži	Ženy	Celkem	Muži	Ženy
2000	14,3	12,3	16,9	-	-	-
2001	14,3	11,8	17,4	-	-	-
2002	13,3	11,0	16,3	-	-	-
2003	14,7	11,5	18,8	-	-	-
2004	14,5	11,9	17,8	-	-	-
2005	13,9	11,2	17,2	10,2	10,0	10,4
2006	12,0	10,1	14,3	9,0	8,7	9,3
2007	8,5	6,3	11,3	6,9	6,5	7,2
2008	7,4	5,1	10,3	6,1	5,9	6,3
2009	9,7	8,8	10,9	8,9	9,4	8,4
2010	10,2	9,6	10,9	9,0	9,5	8,6
2011	9,3	7,8	11,2	8,3	8,5	8,1
2012	9,5	8,5	10,8	9,2	9,6	8,8
2013	9,9	8,0	12,1	10,5	11,0	10,0
2014	8,6	7,4	10,2	9,8	10,1	9,5
2015	8,1	7,2	9,3	8,6	8,7	8,4
2016	6,9	5,4	8,8	7,5	7,7	7,2

Tab. 32 Nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji (zdroj: vlastní zpracování, [74])

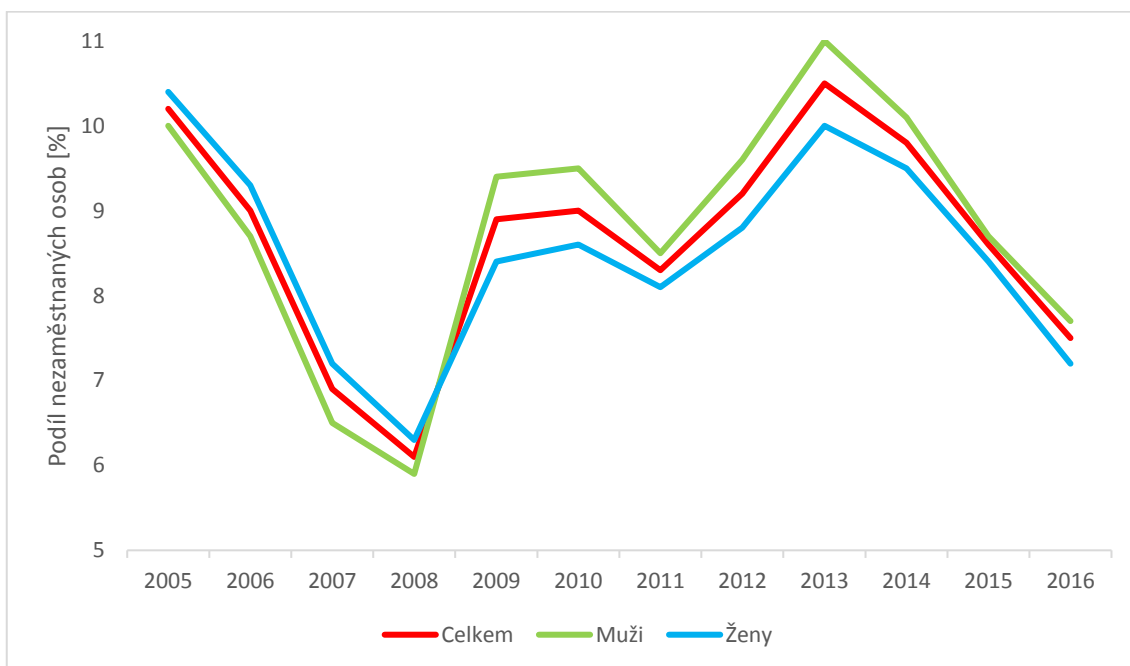
V tabulce si můžeme povšimnou rozdílné míry nezaměstnanosti mezi muži a ženami. Nezaměstnanost mužů v roce 2006 a 2007 výrazně poklesla, je to období výstavby a náboru zaměstnanců do společnosti HMMC. V této společnosti pracují především muži, ženy jsou zastoupeny zhruba 18 %. Asi 3 % zaměstnanců jsou cizí národnosti.

Nezaměstnanost se v roce 2009 a 2010 zvýšila, můžeme předpokládat, že tento nárůst byl způsoben celosvětovou hospodářskou a finanční krizí, která uzavřela v této oblasti mnoho společností.

Vývoj míry nezaměstnanosti v MSK dle pohlaví znázorňuje Graf 29, Graf 30 znázorňuje vývoj podílu nezaměstnaných osob.



Graf 29 Vývoj míry nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji dle pohlaví (zdroj: vlastní zpracování, [74])



Graf 30 Vývoj podílu nezaměstnaných osob v Moravskoslezském kraji dle pohlaví (zdroj: vlastní zpracování, [74])

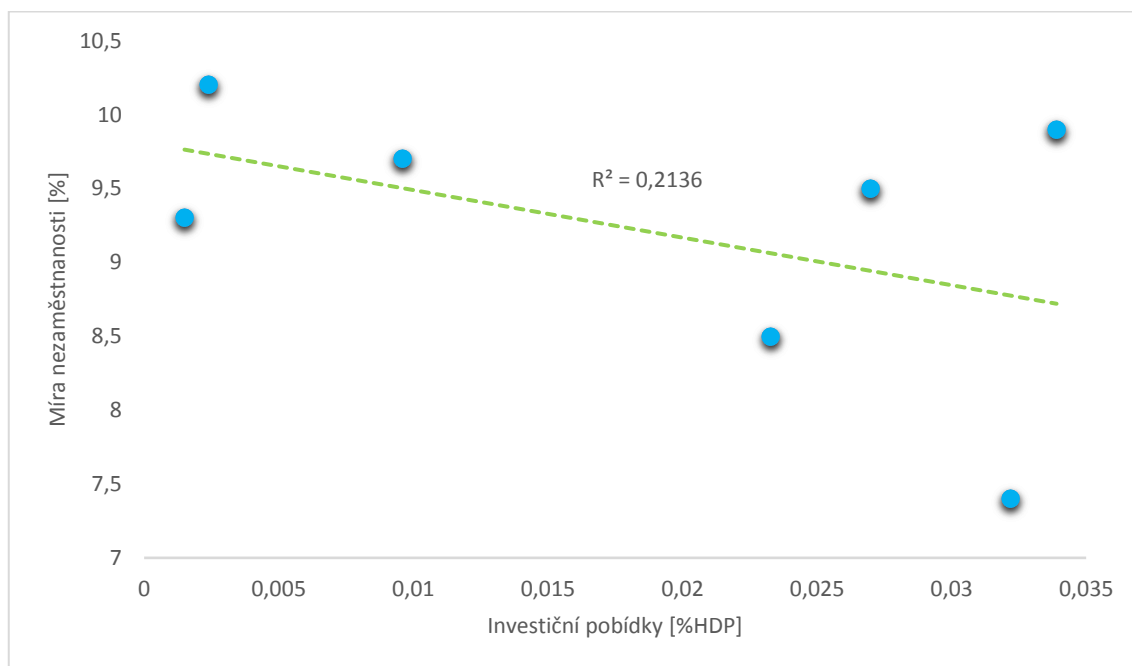
Na grafech vidíme, že změna metodiky výpočtu nezaměstnanosti, změnila pořadí mezi pohlavími. Podle míry nezaměstnanosti jsou více nezaměstnané ženy, naopak u podílu nezaměstnaných osob se v roce 2008 pořadí změnilo.

Společnost HMMC čerpala investiční pobídky v letech 2007 – 2013, celková částka za toto období dosáhla hodnoty 5 209, 914 mil. Kč. Čerpání během jednotlivých let znázorňuje Tab. 33.

Rok	IPO	IPO [%HDP]
2007	893678	0,0233
2008	1294333	0,0322
2009	377884	0,0096
2010	97047	0,0024
2011	61846	0,0015
2012	1097271	0,0270
2013	1387855	0,0339

Tab. 33 Čerpané investiční pobídky společností HMMC (zdroj: vlastní zpracování, [7])

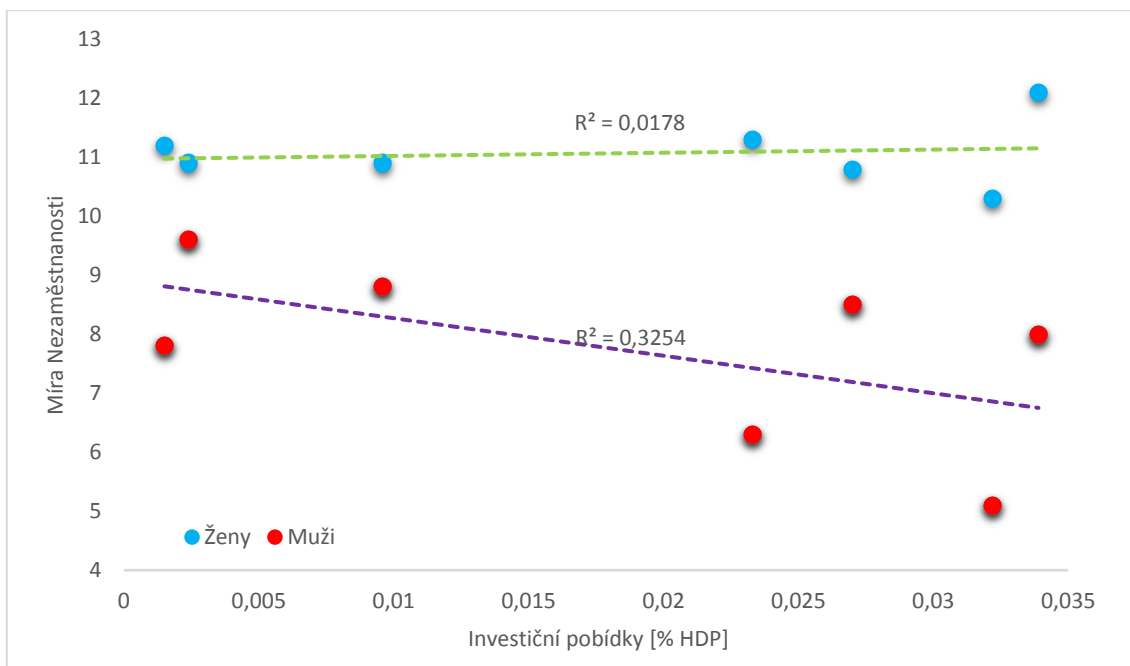
Vliv investičních pobídek na nezaměstnanost znázorňují Graf 31 a Graf 32.



Graf 31 Vliv investičních pobídek na celkovou míru nezaměstnanosti (zdroj: vlastní zpracování, [74])

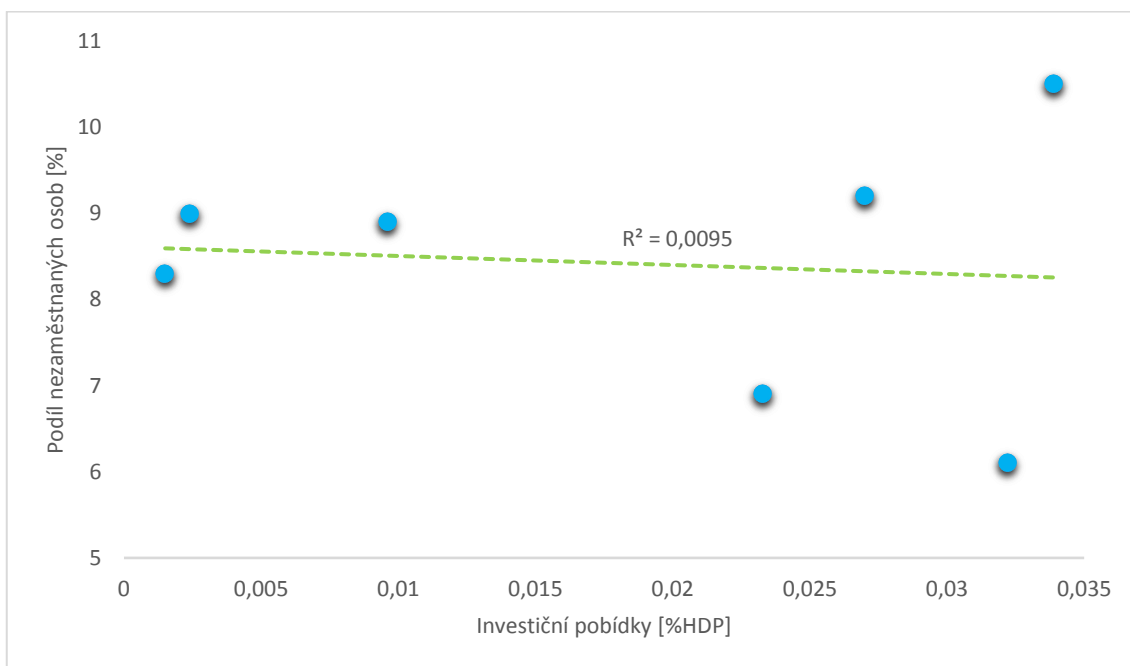
Hodnota spolehlivosti  $R^2$ , 0,2136 nám říká, že mezi ukazateli existuje závislost, která však není výrazná.

Zaměříme-li se na míru nezaměstnanosti dle pohlaví zjistíme, že investiční pobídky, které byly uděleny společnosti HMMC mají vliv především na míru nezaměstnanosti mužů, hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,3254, u žen je závislost mezi ukazateli slabá, hodnota spolehlivosti  $R^2$  0,0178.



Graf 32 Vliv investičních pobídek na míru nezaměstnanosti mužů a žen (zdroj: vlastní zpracování, [74])

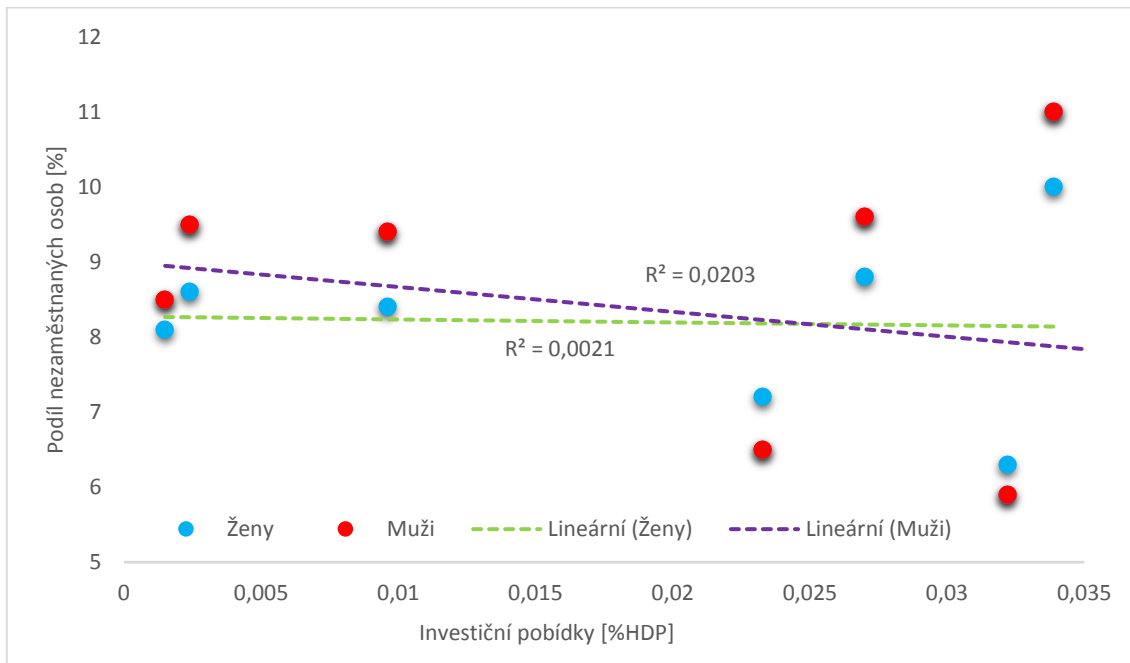
Vliv investičních pobídek na nezaměstnanost jsme zkoumali i pro metodiku podíl nezaměstnaných osob, Graf 33 a Graf 34.



Graf 33 Vliv investičních pobídek na celkový podíl nezaměstnaných osob (zdroj: vlastní zpracování, [74])

Z obrázku vyplývá, že vliv investičních pobídek na podíl nezaměstnaných osob je velmi slabý, hodnota spolehlivosti  $R^2$  dosahuje pouze 0,0095.





Graf 34 Vliv investičních pobídek na podíl nezaměstnaných osob mužů a žen (zdroj: vlastní zpracování, [74])

V případě rozdělení podílu nezaměstnanosti osob dle pohlaví zjistíme, že hodnota spolehlivosti  $R^2$  pro muže dosahuje 0,0203 a pro ženy 0,0021. Vidíme, že větší závislost je i v tomto případě u mužů. Obě hodnoty jsou ale velmi malé a závislost je velmi slabá.

## 11. Závěr

Investiční pobídky jsou v současné době velmi diskutovaným tématem a na jejich udělování existuje mnoho názorů. Jedním z nejčastějších argumentů pro udělování investičních pobídek je snaha o zvýšení přílivu přímých zahraničních investic, které s sebou nově příchozí investor přináší. Kromě přílivu FDI má nově příchozí investor vliv na nezaměstnanost, růst HDP výši exportu a na vnější bilanci státu.

V úvodu práce bylo stanoveno několik cílů, k jejichž naplnění mělo dojít, a jím odpovídala i struktura celé práce. V první části byly obecně představeny přímé zahraniční investice a problematika podpory investování. Také byly představeny pozitivní a negativní dopady investičních pobídek.

Dále byl popsán systém investičních pobídek ve střední a východní Evropě. Byly vysvětleny jednotlivé formy nabízených investičních pobídek, (daňové výhody, převod pozemků a majetku za zvýhodněné ceny, hmotná podpora vytváření nových pracovních míst a rekvalifikace, finanční dotace a podpora výzkumu a vývoje) a stanoveny jejich maximální výše. Poté byly formy pro oblasti střední a východní Evropy shrnuty a porovnány. Nejvíce investičních pobídek nabízí Česká republika a Maďarsko, naopak nejméně výhod poskytuje Rusko. V této části byl také proveden průzkum automobilového průmyslu v jednotlivých státech, který je v této oblasti velmi rozšířen.

Ve třetí části byly stanoveny formy a výše investičních pobídek, které byly přislíbeny vybraným společnostem působícím v automobilovém průmyslu České republiky (Škoda Auto, HMMC a TPCA) v období let 2000 - 2016. Podíl skutečně vyčerpaných a přislíbených investičních pobídek je 7,53 %.

Dále jsem se zaměřila na vliv makroekonomických ukazatelů. Závislost mezi jednotlivými ukazateli jsem určila bez fázového posunu i s fázovým posunem jeden rok, což respektuje ekonomickou zákonitost, že vliv investic se může do ekonomiky promítnout s ročním zpožděním. Výsledky zkoumaných závislostí jsou takovéto:

- Mezi investičními pobídkami a přímými zahraničními investicemi neexistuje jednoznačná závislost.
- Mezi přímými zahraničními investicemi a vnější bilancí potažmo bilancí silničních vozidel existuje jednoznačná závislost.
- Mezi přímými zahraničními investicemi a nezaměstnaností neexistuje jednoznačná závislost.

Nejednoznačnost závislosti mezi FDI a nezaměstnaností může mít několik důvodů. Prvním důvodem je zaměstnávání cizinců, tato možnost je však nepravděpodobná, jelikož ve společnosti

TPCA je zaměstnáno 8 % [22] cizinců a v HMMC pouze 3 % [23]. Další možností je zájem společností především o mužské zaměstnance, ve společnosti TPCA pracuje pouze 17 % [22] žen a v HMMC 18 % [23]. Z důvodu zájmu o dané pohlaví může docházet k přetahování zaměstnanců mezi společnostmi.

V poslední části jsem provedla studii vlivu investičních pobídek udělených společnosti HMMC na nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji. Zjistila jsem, že mezi těmito ukazateli neexistuje jednoznačná závislost. Poté jsem provedla studii vlivu na jednotlivá pohlaví. Tato studie potvrdila teorii o větší závislosti mezi investičními pobídkami a nezaměstnaností mužů.

Na závěr a v návaznosti na strukturu práce je možné podívat se na potvrzení či vyvrácení stanovených hypotéz, u nichž bude zopakováno zkrácené znění. První hypotéza se týkala vlivu vybraných ukazatelů na růst HDP a nezaměstnanost. Tato hypotéza byla vyvrácena, jelikož mezi vybranými ukazateli a růstem HDP a nezaměstnaností neexistuje jednoznačná závislost. Jednoznačnou závislost můžeme potvrdit pouze mezi přílivem FDI a vnější bilancí, potažmo bilancí silničních vozidel.

Druhá hypotéza pojednávala o závislosti mezi investičními pobídkami a FDI a nezaměstnaností. Tato hypotéza byla také vyvrácena, jelikož mezi zmíněnými ukazateli nebyla potvrzena jednoznačná závislost.

## Zdroje

- [1] Petříček V. *Česká podpora podnikání v evropském kontextu* 1. vydání Praha: Corona Communications 2007 ISBN: 978-80-903954-2-8
- [2] Samuelson P. A. a Nordhaus W. D. *Ekonomie* 18. vydání Praha: NS Svoboda ISBN: 978-80-205-0590-3
- [3] Disertační práce Ing. Jeanny Paren, MBA.: Podpora investování v České republice
- [4] Regionální rozvojová agentura jižní Moravy, RRAJM *Přímé zahraniční investice: Příručka pro místní samosprávu* 2005  
Dostupné na: [www.rrajm.cz](http://www.rrajm.cz)
- [5] Machková H. *Mezinárodní marketing* 1. vydání Praha: Nakladatelství Oeconomica ISBN: 80-245-0496-0
- [6] Skupina světové banky *Investment Climate*  
Dostupné na: [www.wbginvestmentclimate.org](http://www.wbginvestmentclimate.org)
- [7] Czechinvest: *Agentura pro podporu podnikání a investic*  
Dostupné na: [www.czechinvest.org](http://www.czechinvest.org)
- [8] German Trade & Invest: *Invest in Germany*  
Dostupné na: [www.gtai.de](http://www.gtai.de)
- [9] UK Trade & Investment: *GOV.UK*  
Dostupné na: [www.uktradeinvest.gov.uk](http://www.uktradeinvest.gov.uk)
- [10] Polish Investment & Trade Agency: *Polish Investment & Trade Agency*  
Dostupné na: [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl)
- [11] World Association of Investment Promotion Agencies: *The Global References Point for FDI*  
Dostupné na: [www.waipa.org](http://www.waipa.org)
- [12] Thomas K.P. *Investment Incentives: Growing use, uncertain benefits, uneven controls – An exploration of government measures to attract investment* (2007)  
Dostupné na:  
[https://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/GSI\\_Investment\\_Incentives.pdf](https://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/GSI_Investment_Incentives.pdf)

- [13] Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky: *Vyhodnocení investičních pobídek ve zpracovatelském průmyslu* (2006)  
Dostupné na: <http://www.mpo.cz>
- [14] Mach P. *Proč zrušit investiční pobídky* (2004)  
Dostupné na: <http://www.petrmach.cz/proc-zrusit-investicni-pobidky/>
- [15] Česká národní banka: *Přímé zahraniční investice*  
Dostupné na:  
[https://www.cnb.cz/cs/statistika/platebni\\_bilance\\_stat/publikace\\_pb/pzi/](https://www.cnb.cz/cs/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/)
- [16] Srholec M. *Přímé zahraniční investice v České republice: Teorie a praxe v mezinárodním srovnání* 1. vydání 2004 Praha: Linde ISBN:80-86131-52-1
- [17] AVIA: *Oficiální stránky AVIA*  
Dostupné na: <http://avia.cz/>
- [18] Iveco: *Oficiální stránky Iveco*  
Dostupné na: <http://www.iveco.com/czech/pages/homepage.aspx>
- [19] SOR: *Oficiální stránky SOR*  
Dostupné na: <https://www.sor.cz/spolecnost/o-nas/>
- [20] Škoda Auto: *Oficiální stránky Škoda Auto*  
Dostupné na: <http://www.skoda-auto.cz/o-spolecnosti/120-let-skoda>
- [21] Tatra: *Oficiální stránky Tatra*  
Dostupné na: <http://www.tatra.cz/>
- [22] TPCA: *Oficiální stránky Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.*  
Dostupné na: <http://www.tpca.cz/>
- [23] HMMC: *Oficiální stránky Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.*  
Dostupné na: <http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info>
- [24] Ikarus: *Oficiální stránky Ikarus* Dostupné na: <http://www.ikarus.hu/>
- [25] SARIO: *Slovenská Agentúra pre Rozvoj Investícií a Obchodu*  
Dostupné na: <http://www.sario.sk/sk>

- [26] Volkswagen: *Oficiální stránky Volkswagen Slovakia*  
Dostupné na: <http://sk.volkswagen.sk/sk.html>
- [27] Kia: *Oficiální stránky Kia Motors Slovakia*  
Dostupné na: <https://www.kia.sk/sk/vyrobnny-zavod>
- [28] PSA: *Oficiální stránky PSA Peugeot Citroën*  
Dostupné na: <http://www.psa-slovakia.sk/>
- [29] Jaguar Land-Rover: *Oficiální stránky Jaguar Land-Rover*  
Dostupné na: <http://media.jaguarlandrover.com/en-us/news/2016/09/jaguar-land-rover-begins-construction-slovakian-plant>
- [30] Fiat: *Oficiální stránky Fiat*  
Dostupné na: <https://www.fiat.pl/>
- [31] Opel: *Oficiální stránky Opel*  
Dostupné na: <http://www.opel.pl/microapps/przyszosc-nalezy-do-wszystkich/>
- [32] Volkswagen: *Oficiální stránky Volkswagen Poznań*  
Dostupné na: <http://volkswagen-poznan.pl/en>
- [33] Magna: *Oficiální stránky Magna Steyr*  
Dostupné na: <https://www.magna.com/about-magna/facts-history/our-history>
- [34] Invest Lithuania: *Invest in Lithuania*  
Dostupné na: <https://investlithuania.com/>
- [35] MIEPO: *Moldova Investment and Export Promotion Organization*  
Dostupné na: <http://www.miepo.md/>
- [36] Renault: *Oficiální stránky Renault Slovenija*  
Dostupné na: <https://www.renault.si/>
- [37] Invest Slovenia: *Invest in Slovenia*  
Dostupné na: <https://www.investslovenia.org/business-environment/incentives/>
- [38] Santander: *Switzerland: Foreign Investment*  
Dostupné na: <https://en.portal.santandertrade.com/establish-overseas/switzerland/foreign-investment>

- [39] Auto.cz: *Monteverdi – Švýcarský automobilový klenot*  
Dostupné na: <http://www.auto.cz/monteverdi-svycarsky-automobilovy-klenot-1628>
- [40] Belarus: *Investment incentives in Belarus*  
Dostupné na: <http://www.belarus.by/en/invest/investment-climate/investment-incentives>
- [41] Ford: *Union Auto Ford*  
Dostupné na: <https://www.unionfordtrucks.com/default.aspx>
- [42] Belgee: *Oficiální stránky Belgee Geely*  
Dostupné na: <http://belgee.by/>
- [43] Dartz: *Oficiální stránky Darts Motorz*  
Dostupné na: <http://dartz.us/en/>
- [44] DriveeO: *Oficiální stránky DriveeO*  
Dostupné na: <https://driveeo.com/>
- [45] Liaa: *Investment and Development Agency of Latvia*  
Dostupné na: <http://www.liaa.gov.lv/en>
- [46] ABA: *Invest in Austria*  
Dostupné na: <https://investinaustria.at/en/>
- [47] Eugo: *Hungary Point of Single Contact: Investment incentives*  
Dostupné na: <http://eugo.gov.hu/doing-business-hungary/investment-incentives>
- [48] Auto SAP: *Sdružení automobilového průmyslu*  
Dostupné na: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/vyroba-a-odbyt-tuzemskych-vyrobce-vozidel/>
- [49] Audi: *Oficiální stránky Audi Hungaria*  
Dostupné na: <https://audi.hu/en/>
- [50] Suzuki: *Oficiální stránky Magyar Suzuki Zrt.*  
Dostupné na: <https://www.suzuki.hu/>
- [51] MFA: *Ministry of Foreign Affairs of Ukraine*  
Dostupné na: <http://mfa.gov.ua/ua/page/open/id/5156>

- [52] Bogdan: *Bogdan Corporation*  
Dostupné na: <http://bogdan.ua/en>
- [53] Škoda: *Oficiální stránky Škoda Auto Ukraine*  
Dostupné na: <http://ru.skoda-auto.ua/>
- [54] UkrAVTO: *Oficiální stránky UkrAVTO Ukraine*  
Dostupné na: <http://www.ukravto.ua/en/>
- [55] GTAI: *Germany Trade&Invest: Incentives at a Glance*  
Dostupné na: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/EN/Invest/Investment-guide/Incentive-programs/incentives-at-a-glance.html>
- [56] Daimler: *Oficiální stránky Daimler*  
Dostupné na: <https://www.daimler.com/en/>
- [57] BMW: *Oficiální stránky BMW Group*  
Dostupné na: <https://www.bmwgroup.com/en.html>
- [58] Ford: *Oficiální stránky Ford Germany*  
Dostupné na: <https://www.ford.de/>
- [59] Opel: *Oficiální stránky Opel*  
Dostupné na: <http://www.opel.com/company/locations.html>
- [60] Volkswagen: *Oficiální stránky Volkswagen Aktiengesellschaft*  
Dostupné na: <https://www.volkswagenag.com/>
- [61] Invest in Estonia: *Doing business in Estonia*  
Dostupné na: <https://investinestonia.com/business-in-estonia/>
- [62] Invest in Russia: *Invest in Russia: Legislation*  
Dostupné na: <http://invest-rf.com/why-russia/legislation/>
- [63] Ford Sollers: *Oficiální stránky Ford Sollers*  
Dostupné na: <http://www.fordsollers.com/en/>
- [64] Mitsubishi: *Oficiální stránky Mitsubishi Motors Corporation*  
Dostupné na: [https://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease\\_en/corporate/2012/news/detail0845.html](https://www.mitsubishi-motors.com/publish/pressrelease_en/corporate/2012/news/detail0845.html)



- [65] Lada: *Oficiální stránky Lada*  
Dostupné na: <http://www.lada.ru/en/>
- [66] Toyota: *Oficiální stránky Toyota*  
Dostupné na: <https://www.toyota.ru/world-of-toyota/about-company/info>
- [67] Avtotor: *Oficiální stránky Avtotor*  
Dostupné na: <http://www.avtotor.ru/kompaniya/predstavlenie-kompan>
- [68] Volkswagen: *Oficiální stránky Volkswagen Group Rus*  
Dostupné na: <https://vwgroup.ru/en/company/>
- [69] Hyundai: *Oficiální stránky Hyundai Motor Manufacturing Rus*  
Dostupné na: <http://www.hyundai.ru/XMMP>
- [70] Derways: *Oficiální stránky Derways Automobile Company*  
Dostupné na: <http://derways.ru/?id=3>
- [71] Chevrolet: *oficiální stránky Chevrolet Niva*  
Dostupné na: <https://chevrolet-niva.ru/about#history>
- [72] Ministerstvo průmyslu a obchodu: *Investiční pobídky v automobilovém průmyslu*  
Dostupné na: <https://www.mpo.cz/dokument90950.html>
- [73] Český statistický úřad: *Zahraniční obchod – Metodika*  
Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/zo>
- [74] Český statistický úřad: *Veřejná databáze – Zaměstnanost, Nezaměstnanost*  
Dostupné na:  
[https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=30852&filtr=G~F\\_M~F\\_Z~F\\_R~T\\_P~S~\\_null\\_null#katalog=30853](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=30852&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~T_P~S~_null_null#katalog=30853)
- [75] Český statistický úřad: *Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – Metodika*  
Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/zam\\_vsps](https://www.czso.cz/csu/czso/zam_vsps)
- [76] Štěrbová L. a kolektiv *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století 1.* vydání Praha: Grada ISBN: 978-80-247-4694-4
- [77] Polish Investmenr & Trade Agency: *Polish Investmenr & Trade Agency PRF Group*  
Dostupné na: <https://www.paih.gov.pl/en>

- [78] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin Tatra, a.s.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=16384000&subjektId=707016&spis=816506>
- [79] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin SOR Libchavy spol. s.r.o.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=683213>
- [80] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=245382>
- [81] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=238739>
- [82] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin Iveco Czech Republic a.s.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=126335>
- [83] Veřejný rejstřík a Sbírka listin: *Sbírka listin AVIA Motors s.r.o.*  
Dostupné na: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=683071>
- [84] Škoda Storyboard: *Výroční zprávy společnosti Škoda Auto*  
Dostupné na: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/vyrocní-zpravy/>
- [85] Czechtrade.cz: *Archiv ročních analýz ZO ČR 2000 – 2009*  
Dostupné na: <https://www.czechtrade.cz/nastaveni/archiv/archiv-rocnich-analyz-zo-cr>
- [86] Český statistický úřad: *Zahraníční obchod České republiky 2010 – 2016*  
Dostupné na: <https://www.czso.cz/csu/czso/zahranicni-obchod-ceske-republiky-2010-iipg52yvxl>
- [87] Český statistický úřad: *Databáze národních účtů – HDP Výdajová metoda*  
Dostupné na: <http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocenka.presmsocas>
- [88] Kurzy.cz: *Růst HDP 2000 – 2016*  
Dostupné na: <https://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/>
- [89] doc. Ing. Ivan Nagy, Csc., ústní sdělení, 11.5.2018, Starochodovská 950/31, Praha
- [90] Duchoň B. *Inženýrská ekonomika* 1.vydání Praha: C.H. Beck 2007  
ISBN: 978-80-7179-763-0

- [91] Kunst. J., Eisler J., Orava F. *Ekonomika dopravního systému* 1. vydání Praha: Oeconomica  
2011 ISBN: 978-80-245-1759-9

Přílohy

Rok	Praha			Středočeský kraj			Pardubický kraj			Moravsko-slezský kraj			Česká republika		
	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem
2000	5,0	3,5	4,2	10,0	5,6	7,5	11,0	6,1	8,3	16,9	12,3	14,3	10,6	7,3	8,8
2001	4,2	3,5	3,9	9,4	4,7	6,7	8,2	5,0	6,4	17,4	11,8	14,3	9,9	6,7	8,1
2002	4,6	2,8	3,6	7,5	3,0	4,9	9,4	5,4	7,2	16,3	11,0	13,3	9,0	5,9	7,3
2003	5,3	3,2	4,2	7,4	3,5	5,2	9,6	6,1	7,6	18,8	11,5	14,7	9,9	6,1	7,8
2004	4,4	3,4	3,9	7,4	3,9	5,4	8,6	5,7	7,0	17,8	11,9	14,5	9,9	7,0	8,3
2005	4,0	3,1	3,5	6,9	3,9	5,2	7,5	4,2	5,6	17,2	11,2	13,9	9,8	6,5	7,9
2006	2,7	2,9	2,8	6,0	3,4	4,5	7,1	4,2	5,5	14,3	10,1	12,0	8,8	5,8	7,1
2007	2,8	2,1	2,4	4,0	2,9	3,4	5,8	3,4	4,4	11,3	6,3	8,5	6,7	4,2	5,3
2008	2,3	1,6	1,9	3,0	2,3	2,6	5,4	2,3	3,6	10,3	5,1	7,4	5,6	3,5	4,4
2009	3,2	3,0	3,1	5,2	3,9	4,4	7,9	5,3	6,4	10,9	8,8	9,7	7,7	5,8	6,7
2010	4,1	3,5	3,8	6,3	4,4	5,2	9,0	6,0	7,2	10,9	9,6	10,2	8,5	6,4	7,3
2011	3,8	3,5	3,6	6,0	4,4	5,1	7,0	4,4	5,6	11,2	7,8	9,3	7,9	5,8	6,7
2012	3,4	2,9	3,1	5,7	3,8	4,6	9,7	6,2	7,7	10,8	8,5	9,5	8,2	6,0	7,0
2013	3,1	3,2	3,1	6,0	4,6	5,2	10,7	6,6	8,4	12,1	8,0	9,9	8,3	5,9	7,0
2014	2,7	2,3	2,5	6,1	4,4	5,1	8,2	4,9	6,4	10,2	7,4	8,6	7,4	5,1	6,1
2015	3,3	2,4	2,8	4,2	2,9	3,5	5,4	3,9	4,6	9,3	7,2	8,1	6,1	4,2	5,0
2016	2,1	2,4	2,2	4,0	2,4	3,1	3,7	3,7	3,7	8,8	5,4	6,9	4,7	3,4	4,0

Tab. 34 Míra nezaměstnanosti ČR (zdroj: vlastní zpracování, [74])

Rok	Praha			Středočeský kraj			Pardubický kraj			Moravsko-slezský kraj			Česká republika		
	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem
2005	2,7	2,6	2,6	5,1	4,3	4,7	6,3	5,9	6,1	10,4	10,0	10,2	6,8	6,3	6,6
2006	2,4	2,2	2,3	4,4	3,6	4,0	5,5	4,8	5,2	9,3	8,7	9,0	6,1	5,4	5,7
2007	1,9	1,7	1,8	3,6	2,9	3,2	4,3	3,7	4,0	7,2	6,5	6,9	4,8	4,1	4,5
2008	1,9	1,8	1,8	3,7	3,2	3,4	4,6	4,3	4,5	6,3	5,9	6,1	4,7	4,3	4,5
2009	3,1	3,3	3,2	5,5	5,6	5,5	6,9	7,8	7,3	8,4	9,4	8,9	6,7	7,4	7,1
2010	3,6	3,6	3,6	6,1	6,1	6,1	6,7	8,2	4,5	8,6	9,5	9,0	7,1	7,7	7,4
2011	3,6	3,6	3,6	5,8	5,5	5,6	6,3	6,7	6,5	8,1	8,5	8,3	6,7	6,8	6,7
2012	4,1	4,2	4,2	6,2	6,0	6,1	6,9	7,2	7,0	8,8	9,6	9,2	7,3	7,4	7,4
2013	5,1	5,2	5,1	7,0	6,9	6,9	7,3	7,6	4,5	10,0	11,0	10,5	8,0	8,3	8,1
2014	5,1	5,0	5,0	6,6	6,1	6,4	6,2	6,2	6,2	9,5	10,1	9,8	7,5	7,4	7,5
2015	4,4	4,0	4,2	5,8	5,1	5,4	5,1	5,1	5,1	8,4	8,7	8,6	6,3	6,1	6,2
2016	3,5	3,2	3,4	4,6	4,0	4,3	4,0	4,0	4,0	7,2	7,7	7,5	5,3	5,1	5,2

Tab. 35 Podíl nezaměstnaných osob ČR a vybraných krajů (zdroj: vlastní zpracování, [74])

Rok	Mladá Boleslav			Kolín			Ústí nad Orlicí			Nový Jičín			Frýdek Místek		
	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem	Ženy	Muži	Celkem
2005	3,7	2,5	3,1	6,5	5,2	5,8	6,0	5,6	5,8	8,2	7,8	8,0	8,8	8,4	8,6
2006	3,2	2,1	2,6	6,0	4,5	5,2	5,2	4,4	4,8	6,8	6,6	6,7	8,4	7,7	8,0
2007	2,3	1,5	1,9	4,8	3,8	4,3	4,0	3,3	3,7	4,5	4,3	4,4	6,0	5,4	5,7
2008	2,7	2,2	2,4	5,2	4,3	4,7	4,7	4,3	4,5	4,6	4,9	4,8	4,3	4,2	4,2
2009	4,4	4,2	4,3	7,3	6,8	7,1	7,4	8,1	7,8	8,2	10,4	9,3	6,6	7,4	7,0
2010	5,2	4,1	4,6	8,1	8,5	8,3	6,9	8,1	7,5	7,5	9,1	8,3	6,5	7,1	6,8
2011	4,6	3,5	4,0	7,8	7,6	7,7	6,4	6,6	6,5	6,4	7,1	6,8	5,7	6,0	5,9
2012	4,9	3,9	4,4	8,4	8,2	8,3	6,9	7,1	7,0	6,9	7,9	7,4	6,5	7,1	6,8
2013	5,3	4,1	4,7	9,6	9,2	9,4	6,8	7,1	7,0	7,6	8,5	8,1	7,3	7,8	7,6
2014	5,0	3,9	4,4	9,0	7,6	8,3	5,8	5,8	5,8	6,6	7,2	7,0	6,7	7,2	7,0
2015	4,1	3,0	3,5	7,9	6,8	7,3	4,6	4,6	4,6	5,1	5,4	5,3	5,6	5,6	5,6
2016	3,2	2,3	2,7	6,5	5,3	5,9	3,6	3,5	3,6	4,3	4,5	4,4	4,4	4,8	4,6

Tab. 36 Podíl nezaměstnaných osob vybraných okresů (zdroj: vlastní zpracování, [74])