

**ZHODNOCENÍ PODNIKATELSKÝCH AKTIVIT PODNIKU V  
KONTEXTU SOCIOEKONOMICKÉHO ROZVOJ STÁTU A REGIONU  
– PŘÍPADOVÁ STUDIE ŠKODA AUTO, A.S.**

**EVALUATION OF THE ENTERPRISE ACTIVITIES OF THE  
COMPANY IN THE CONTEXT OF THE SOCIO-ECONOMIC  
DEVELOPMENT OF THE STATE AND REGION - CASE STUDY  
ŠKODA AUTO, JSC**

Ing. Milan Damborský, Ph.D.

Mendelova univerzita v Brně  
Zemědělská 1665/1, 613 00 Brno  
milan.damborsky@mendelu.cz

Klíčová slova:

Podnik, region, investice

Keywords:

Company, region, investment

Abstrakt:

Článek se zaměřuje na zhodnocení ekonomického významu firmy ŠKODA AUTO, a.s., jejího působení na trhu práce, zhodnocení společnosti jako zaměstnavatele, zhodnocení vlivu na příjmy municipalit, krajů a státu, přínos z hlediska vědy a výzkumu, zhodnocení společnosti v roli donátora. ŠKODA AUTO, a.s. je klíčovým subjektem automobilového klastru nacházející se na ose Mladá Boleslav – Liberec. Ze socioekonomické analýzy vyplynuly tyto klíčové charakteristiky (a) vysoká senzitivita na ekonomický vývoj, (b) vysoký význam na trhu práce a vysoce nadprůměrné mzdové ohodnocení, (c) silné poptávkové stimuly pro ekonomiku, (d) vysoké investice v oblasti výzkumu a vývoje jako projev vysoké autonomie, (e) akcent na donátorské aktivity a ochranu životního prostředí, (f) fiskální efekty hospodářské Škoda Auto, a.s. jsou významné. Z regionálního pohledu zaměřeného na Mladobolavsko lze jako klíčové charakteristiky uvést tyto (a) rozvoj je omezen lidskými zdroji, (b) význam nekoresponduje s administrativním vymezením území, (c) integrace v silném klastru posiluje ekonomiku.

Abstract:

The paper is focused on the evaluation of the economic importance of SKODA AUTO, JSC, its influence on the labour market, the evaluation of the company in the role employer, the evaluation of the influence on municipality finance, regional and state revenues, the contribution for research and development, the evaluation of the company in the role of donor. SKODA AUTO, JSC is a key subject of the automotive cluster located on the axis of Mlada Boleslav - Liberec. The socio-economic analysis has revealed the following key characteristics: (a) high sensitivity to economic development, (b) key player of labour market and highly above-average wage level, (c) strong demand incentives for the economies, (d) high investment in R & D as the expression of high autonomy, (e) emphasis on donor activities and environmental protection, (f) fiscal effects of economic Skoda Auto as are significant. The following key features from the regional perspective of Mladobolavsko can be mentioned: (a) development is limited by human resources; (b) importance does not

correspond to the administrative delimitation of the territory; (c) integration in a strong cluster strengthens the economy.

## Úvod

Článek se zaměřuje na zhodnocení ekonomického významu firmy ŠKODA AUTO, a.s., jejího působení na trhu práce, zhodnocení společnosti jako zaměstnavatele, zhodnocení vlivu na příjmy municipalit, krajů a státu, přínos z hlediska vědy a výzkumu, zhodnocení společnosti v roli donátora.

Společnost ŠKODA AUTO, a.s. se sídlem v Mladé Boleslavi patří mezi nejvýznamnější průmyslové podniky České republiky. V roce 2016 ŠKODA AUTO, a.s. zaměstnávala více než 28 300 osob. Značka ŠKODA je více než 25 let součástí koncernu VOLKSWAGEN. ŠKODA AUTO, a.s. má lokalizovány své výrobní závody ve třech lokalitách Mladá Boleslav (Středočeský kraj), Solnice-Kvasiny (Královéhradecký kraj, okres Rychnov nad Kněžnou) a Vrchlabí (Královéhradecký kraj, okres Trutnov).

Teoretická část, založená na desk-research aktivitách, stručně seznamuje s rešerší zaměřenou na základní ekonomické efekty, které sebou činnost velkých podniků přináší. Na základě teoretických východisek byly identifikovány oblasti pro analýzu působení společnosti:

- Zhodnocení ekonomického významu firmy,
- Působení na trhu práce – zhodnocení společnosti jako zaměstnavatele,
- Pozice odběratele,
- Přínos z hlediska vědy a výzkumu,
- Zhodnocení společnosti v roli donátora,
- Fiskální efekty.

Článek se ve své analytické části zaměřuje na případovou studii konkrétního podniku, kterým je ŠKODA AUTO, a.s. a důrazem na její hlavní závod v Mladé Boleslavi. Tato analýza byla zpracována jako jeden z podkladových dokumentů pro potřeby přípravy dohody společnosti ŠKODA AUTO, a.s. a České republiky (resp. Vlády ČR) s cílem koordinace aktivit obou subjektů.

Při zpracování analýzy byla využita primární data zahrnující zejména statistická data o hospodaření společnosti a jejich sociálních aktivitách (v detailu řešena v jednotlivých výročních zprávách společnosti), statistická data vztahující se k regionům, kde tato společnost působí a také data celostátní, která slouží zejména ke komparaci. Základní informační zdroje tvořily výroční zprávy ŠKODA AUTO, a.s. z období 2006 až 2016 (ŠKODA AUTO 2006, ŠKODA AUTO 2007, ŠKODA AUTO 2008, ŠKODA AUTO 2009, ŠKODA AUTO 2010, ŠKODA AUTO 2011, ŠKODA AUTO 2012, ŠKODA AUTO 2013, ŠKODA AUTO 2014, ŠKODA AUTO 2015, ŠKODA AUTO 2016). V době přípravy článku nebyla výroční zpráva za rok 2017 zveřejněna.

Cílem článku je zhodnocení ekonomického významu firmy ŠKODA AUTO, a.s., jejího působení na trhu práce, zhodnocení společnosti jako zaměstnavatele, zhodnocení vlivu na příjmy municipalit, krajů a státu, přínos z hlediska vědy a výzkumu, zhodnocení společnosti v roli donátora. Vedlejším cílem článku je poskytnout čtenáři ucelený pohled na problematiku vývoje společnosti v kontextu vývoje regionální a národní ekonomiky s přihlédnutím k prostorové dimenzi.

## 1. Teoretická východiska

Role velkých podniků v národních či regionálních ekonomikách je hodnocena z různých hledisek. Významným tématem je jejich vliv na trh práce. V této souvislosti lze identifikovat pozitivní přímé efekty ve formě vytvořených pracovních míst a s tím související snížené nezaměstnanosti. Zásadní efekt pro trh práce mají nepřímo vytvořená pracovní místa v dodavatelských podnicích. Zamrazilová, v kontextu přímých zahraničních investic, (2007) v této souvislosti uvádí, že velká firma může buď posilovat vazby s domácími dodavateli, nebo naopak přerušit původní kooperační vazby a upřednostňovat komponenty z dovozu. V případě spolupráce s domácími dodavateli může jít o pozitivní efekty na zaměstnanost, v opačném případě může docházet k poklesu pracovních míst. V obecné rovině také platí, že velké (mezinárodní) podniky poskytují nadprůměrné mzdy. To lze pozitivně hodnotit za předpokladu, že nadprůměrné mzdy jsou podloženy odpovídající produktivitou práce. Nadprůměrné mzdy následně vyvolávají růst mezd v malých a středních podnicích.

Obecně v odborné literatuře převládá názor, že velké (zahraniční) investice přispívají k vyšší konkurenceschopnosti národních ekonomik díky schopnosti využít progresivní technologii a s tím související vyšší produktivitě práce (např. Srholec, 2004, Görg, Strobl, 2005 nebo Javorcik, 2004). Velké podniky lze označit za instrumenty pro šíření technologií. Zásadní roli hrají pracovníci měnící zaměstnavatele a podporující tak difuzi inovace (např. Jayaraman, Singh, 2007). Dle Dunninga (2002) je intenzita transferu ovlivněna charakterem postavení podniku v produkčním řetězci. Například, zda se jedná pouze o montážní závod či autonomnější výrobu. Blomström, Sjöholm, (1998) uvádějí, že technologický transfer je závislý na charakteru národní ekonomiky. Výhodu mají státy a regiony investující do znalostní ekonomiky.

Velké (nadmárodní) podniky mají zásadní vliv na platební bilanci. Velmi pozitivní vliv na platební bilanci mají zejména „cost-seeking“ investice, které jsou obvykle velmi proexportně orientované. Velké podniky integrované ve velké korporaci jsou schopny penetrovat na zahraniční trhy a generují exportní potenciál regionu či státu (Blomström, Kokko, 1996).

Velké podniky často přispívají k posílení ochrany a vynutitelnosti vlastnických práv, k zefektivnění veřejné administrativy, k zavádění vyšší úrovně podnikatelské kultury a k otevřenosti ekonomiky (Dvořáček, 2005). Tyto podniky přenáší manažerské přístupy do veřejného sektoru.

Mariotti, Piscitello, Elia (2010) zdůrazňují význam aglomeračních výhod pro efektivnost společností. Tyto aglomerační efekty jsou intenzivnější při participaci velkých podniků.

V rámci analýzy „spill-over“ efektů je často řešena problematika vazby velkých firem malých a středních podniků. Wokoun a kol. (2013) v rámci zhodnocení působení nadnárodních společností ve zpracovatelském průmyslu v ČR uvádí, že velké investice ovlivňují malé a střední podnikání kladným způsobem. Malé a střední podniky jsou velkými podniky poptávkově stimulovány, což je má větší vliv než vzájemná konkurence na trhu práce. Nadnárodní podniky také zlepšují podnikatelský a investiční obraz regionu.

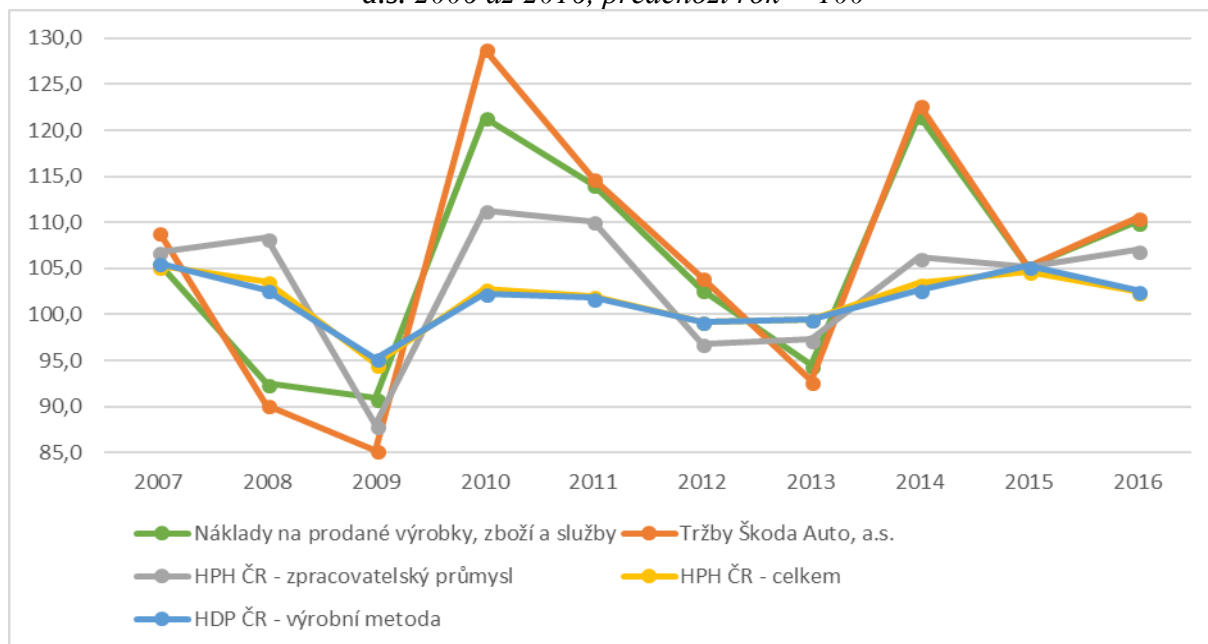
Vedle těchto pozitiv jsou také zmíněna negativa velkých (dominantních) podniků v regionálních a národních ekonomikách. Zmiňována je zejména hrozba jednostranného zaměření regionálních a národních ekonomik, které sebou růst velkých podniků přináší. Problém nastává v případě tendencí k delokalizaci (Rugraff, 2010).

## 1. Zhodnocení ekonomického významu firmy

Společnost ŠKODA AUTO, a.s. je součástí zpracovatelského průmyslu, který vykazuje vyšší sensitivitu na národohospodářský vývoj. Samotná společnost vykazuje ještě vyšší sensitivitu, a to zejména s ohledem, že je na konci dodavatelsko-odběratelského řetězce, tj. nejbližší spotřebiteli.

Senzitivitu lze doložit porovnáním vývoje tržeb a nákladů společnosti ŠKODA AUTO, a.s. a makroekonomických ukazatelů (viz Graf 1). V případě, že makroekonomické ukazatele rostou, rostou také tržby (a náklady) společnosti ŠKODA AUTO, a.s., avšak rostou vyšší mírou. Toto také platí zrcadlově při poklesu. Výjimkou je rok 2008, kdy makroekonomické ukazatele zaznamenaly růst, ale tržby a náklady Škoda Auto, a.s. meziročně klesly. Druhou výjimkou je rok 2012, kdy tržby a náklady vzrostly i přes negativní výsledky makroekonomických agregátů. To lze také interpretovat tak, že firmy předznamenávají vývoj hospodářského cyklu, který se na makroúrovni projevuje se zpožděním.

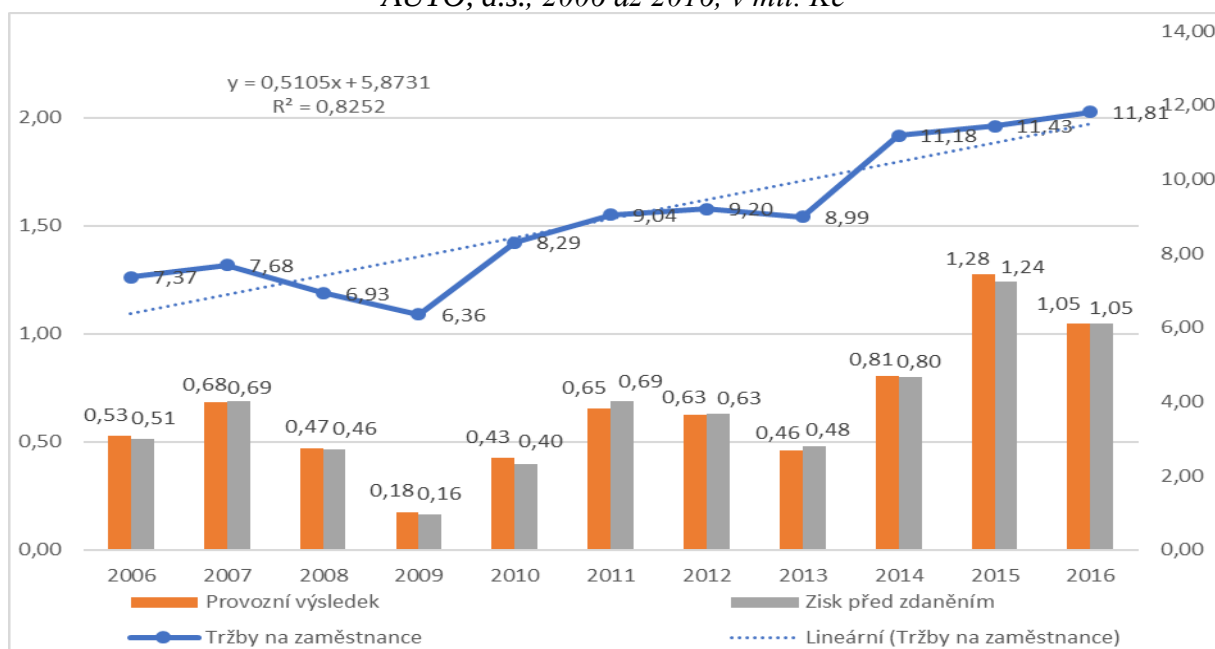
**Graf 1:** Vývoj tržeb, nákladů na prodané výrobky, zboží a služby, hrubý zisk ŠKODA AUTO, a.s. 2006 až 2016, předchozí rok = 100



*Zdroj: autor dle výročních zpráv ŠKODA AUTO, a.s. a dat ČSÚ*

ŠKODA AUTO, a.s. patří mezi společnosti s vysokou produktivitou práce. To je dáno technologickou úrovní společnosti, silným kapitálem a v neposlední řadě manažerským řízením společnosti. ŠKODA AUTO, a.s. má možnost realizovat úspory z rozsahu, které jsou dány jak vysokou produkcí společnosti, tak zapojením v rámci koncernu Volkswagen. Produktivita práce ve ŠKODA AUTO, a.s. kontinuálně roste. Nejnižší hodnoty tržeb na zaměstnance byla dosažena v roce 2009, tj. 6,36 mil. Kč. V roce 2016 připadalo na jednoho zaměstnance 11,81 mil. Kč tržeb, což je historicky nejvyšší objem. V roce 2016 společnost zaznamenala historicky nejvyšší zisk na zaměstnance 1,05 mil. Kč, což je druhý nejvyšší objem. Nejvyšší hodnotu dosáhla společnost v roce 2015 1,24 mil. Kč (viz Graf 2).

**Graf 2: Vývoj tržeb, provozního výsledku, zisk před zdaněním na zaměstnance, ŠKODA AUTO, a.s., 2006 až 2016, v mil. Kč**

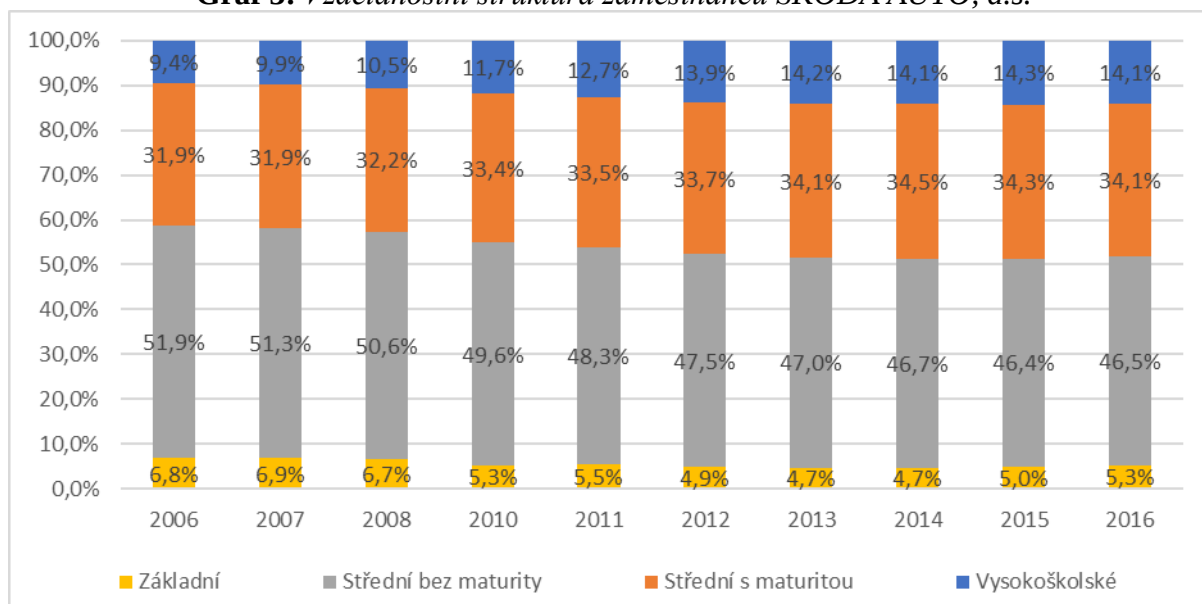


Zdroj: autor dle výročních zpráv ŠKODA AUTO, a.s.

## 2. Působení na trhu práce - zhodnocení společnosti jako zaměstnavatele

Vzdělanostní struktura zaměstnanců je poměrně stabilní. Nejvyšší podíl mají zaměstnanci se středním vzděláním bez maturity. Následují s maturitou. Dlouhodobě se zvyšuje podíl zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním. Více viz Graf 3.

**Graf 3: Vzělanostní struktura zaměstnanců ŠKODA AUTO, a.s.**

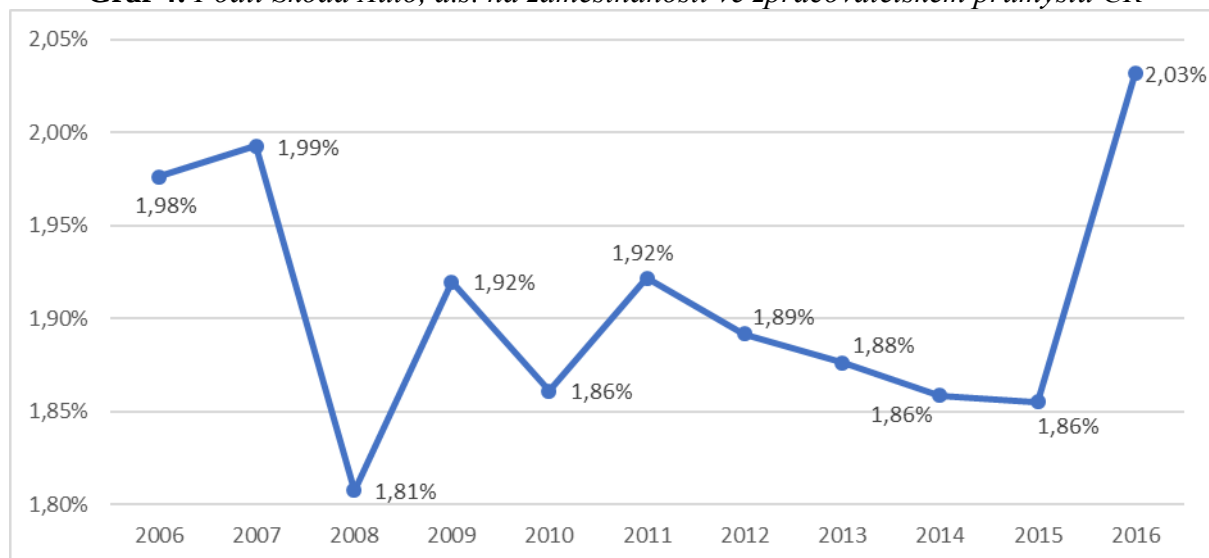


Zdroj: vlastní zpracování dle dat ve výročních zprávách ŠKODA AUTO, a.s.

Společnost ŠKODA AUTO, a.s. se podílí na celkové zaměstnanosti v České republice cca 0,5 procenty. Podíl osob zaměstnaných ve ŠKODA AUTO, a.s. na celkovém počtu zaměstnaných

osob ve zpracovatelském průmyslu ČR se v období 2006 až 2016 se pohyboval mezi 1,81 % až 2,03 % (2016). Viz Graf 4.

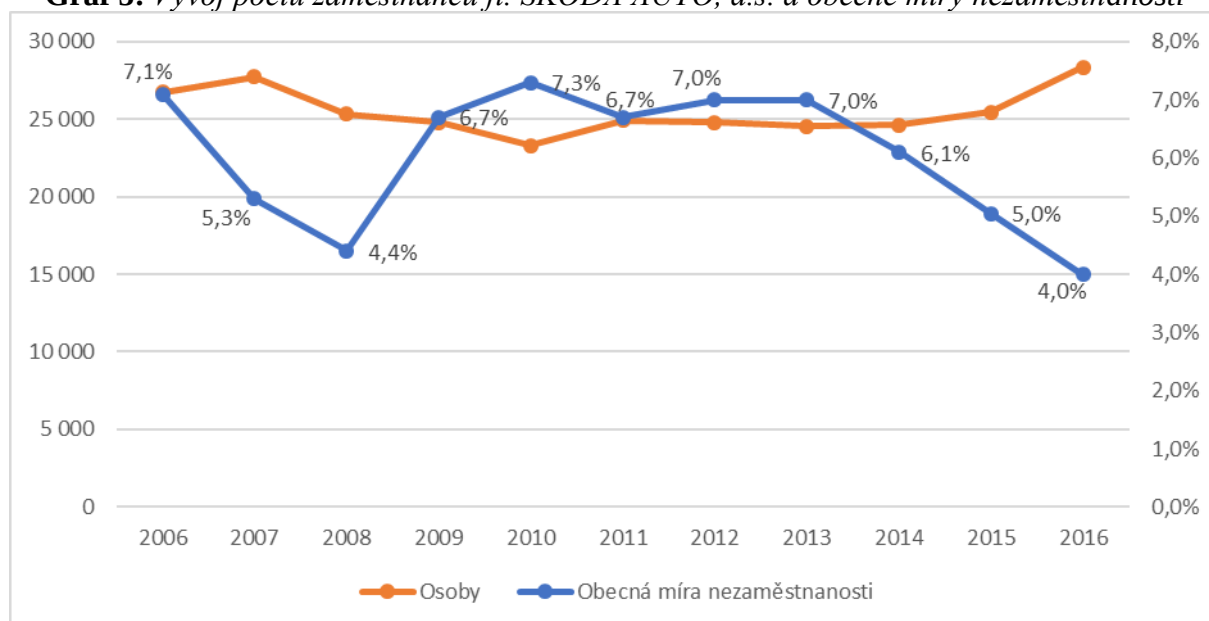
**Graf 4:** Podíl Škoda Auto, a.s. na zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu ČR



Zdroj: vlastní zpracování dle dat ve výročních zprávách ŠKODA AUTO, a.s. a dat ČSÚ

Z porovnání vývoje počtu zaměstnaných osob ve ŠKODA AUTO, a.s. a vývoje míry nezaměstnanosti vyplývá, že společnost představuje stabilizační prvek ve vývoji ekonomiky. Vývoj počtu zaměstnanců v porovnání s vývojem míry nezaměstnanosti toto dokládá. Viz Graf 5.

**Graf 5:** Vývoj počtu zaměstnanců fi. ŠKODA AUTO, a.s. a obecné míry nezaměstnanosti



Zdroj: vlastní zpracování dle dat ve výročních zprávách ŠKODA AUTO, a.s. a dat ČSÚ

ŠKODA AUTO, a.s. patří mezi zaměstnavatele poskytující nadprůměrné mzdové ohodnocení. V roce 2016 dosahovala průměrná mzda ve ŠKODA AUTO, a.s. 45 500 Kč. V nemanážerských pozicích to bylo 42 000 Kč. Průměrná mzda manuálně pracujících 37 000 Kč.

**Tabulka 1: ŠKODA ATUO, a.s. – kmenový personál dle místa zaměstnání, bez učni (k 31.12.)**

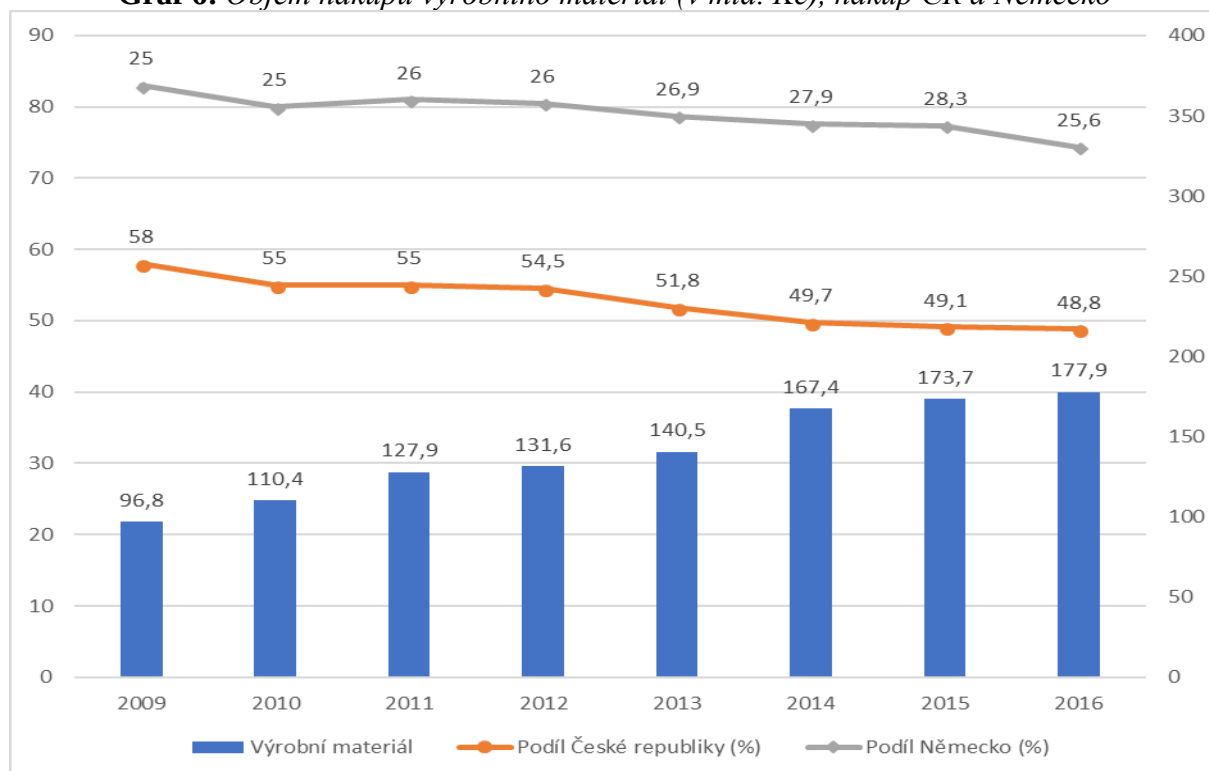
|                                                                       | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Podíl ŠA včetně učňů na zaměstnanosti v ČR (%)                        | 0,46 | 0,46 | 0,45 | 0,45 | 0,45 | 0,48 | 0,47 | 0,47 | 0,46 | 0,47 | 0,52 |
| Podíl ŠA vč. učňů na zaměstnanosti v průmyslu ČR (%)                  | 1,70 | 1,69 | 1,69 | 1,77 | 1,80 | 1,86 | 1,83 | 1,81 | 1,79 | 1,79 | 1,97 |
| Podíl závodu M.Boleslav (bez učňů) na zaměstnanosti v ČR (%)          | 0,39 | 0,38 | 0,38 | 0,37 | 0,36 | 0,39 | 0,39 | 0,38 | 0,39 | 0,39 | 0,40 |
| Podíl závodu M.Boleslav (bez učňů) na zaměstnanosti v průmyslu ČR (%) | 1,43 | 1,40 | 1,41 | 1,46 | 1,47 | 1,52 | 1,49 | 1,49 | 1,49 | 1,49 | 1,52 |

*Zdroj: autor dle výročních zpráv ŠKODA ATUO, a.s. a ČSÚ*

### **3. Škoda Auto jako odběratel (multiplikační efekty)**

V roce 2016 vynaložila společnost ŠKODA AUTO, a.s. na nákup výrobního materiálu celkem 177,9 mld. Kč. Objem nakoupeného výrobního materiálu kontinuálně od rok 2009 do roku 2016 narůstá. Za uvedené období vzrostl z 96,8 mld. Kč na 177,9 mld. Kč. Podíl firem z České republiky ve stejném období klesl ze 58 na 48,8 %. Klesající podíl České republiky je dán globalizací trhu. Globalizace a s tím související snižování významu geografické vzdálenosti v dodavatelsko-odběratelských vztazích oslabuje postavení společností lokalizovaných v ČR v dodavatelské roli pro ŠKODA AUTO, a.s.. Snižuje se tak poptávkový multiplikátor v první úrovni (poptávkové stimuly v ČR jsou cca stejné jako vytěšňovací efekty do zahraničí).

**Graf 6:** Objem nákupu výrobního materiálu (v mld. Kč), nákup ČR a Německo



Zdroj: autor dle dat ŠKODA AUTO, a.s.

#### 4. Přínos z hlediska vědy a výzkumu

Zahraniční akvizice ve vztahu k technologickému rozvoji (výzkumu a vývoji) lze kategorizovat následujícím způsobem. První kategorii představují akvizice, které jsou dceřiné společnosti a fungují jako montážní závody. Druhou kategorii představují firmy s významným vlastním výzkumem. Při růstu těchto firem vzniká prostor pro export produktů znalostní ekonomiky. Jako třetí typ lze vymezit firmy pohybující se mezi první a druhou kategorií. Často se jedná o dceřiné společnosti s významnou autonomií. ŠKODA AUTO, a.s. patří do druhé kategorie, která nejen realizuje vlastní výzkum, ale dokonce realizuje výzkum pro celý koncern.

ŠKODA AUTO, a.s. v roce 2016 vynaložila na technický vývoj celkem 10,0 mld. Kč. V roce 2016 činil objem tržeb z externích zakázek 1,3 mld. Kč. Na vývoji nových modelů se podílí 1 648 zaměstnanců v Mladé Boleslavi a 38 pracovníků v zahraničí.<sup>1</sup>

#### 5. Zhodnocení společnosti v roli donátora

Škoda Auto aktivně přispívá ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Je generálním partnerem dopravní soutěže „Cesty městy“, kterou organizuje Nadace Partnerství. Společnost dále podporuje financování dětských dopravních hřišť v regionech, kde se nacházejí její výrobní závody, a rozvoj unikátní internetové aplikace „ŠKODA hrou“. V oblasti kultury ŠKODA AUTO, a.s. podporuje Českou filharmonii, Národní divadlo, Národní muzeum a Národní technické muzeum. Společnost také podporovala vybrané mezinárodní události, které se konaly mimo Prahu, např. hudební festival Smetanova Litomyšl a Mezinárodní filmový

<sup>1</sup> Výroční zpráva 2016

festival pro děti a mládež ve Zlíně. ŠKODA AUTO, a.s. je také partnerem Pražského divadelního festivalu německého jazyka v Praze a Městského divadla v Mladé Boleslavi.

ŠKODA AUTO, a.s. dlouhodobě pomáhá Centru Paraple formou poskytnutí vozů s ručním řízením. Společnost podporuje projekt „Zdravotní klaun“, která uskutečňuje pod heslem „Smích – nejlepší lékař“ návštěvy klaunů u těžce nemocných dětí po celé České republice. ŠKODA AUTO, a.s. se zapojuje do sponzorství na místní i regionální úrovni, tedy tam, kde se nacházejí její závody, ale i v celostátním a mezinárodním měřítku.

## 6. Fiskální efekty

ŠKODA AUTO, a.s. v letech 2006 až 2016 odvedla celkem 31,6 mld. Kč daně z příjmu právnických osob. Z této hodnoty byl příjem státního rozpočtu 21,4 mld. Kč, rozpočty obcí 7,5 mld. Kč a krajské rozpočty 2,8 mld. Kč (více viz Tabulka 2).

**Tabulka 2:** *Daň z příjmu právnických osob Škoda Auto, a.s. a její rozdělení*

|               | 2006  | 2007  | 2008  | 2009 | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | Celkem |
|---------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| <b>Kraje</b>  | 280   | 346   | 228   | 84   | 156   | 285   | 230   | 140   | 261   | 305   | 507   | 2 822  |
| <b>Obce</b>   | 739   | 914   | 603   | 222  | 412   | 755   | 608   | 369   | 690   | 807   | 1 341 | 7 461  |
| <b>Stát</b>   | 2 117 | 2 618 | 1 727 | 636  | 1 179 | 2 160 | 1 742 | 1 056 | 1 976 | 2 310 | 3 838 | 21 358 |
| <b>Celkem</b> | 3 136 | 3 878 | 2 558 | 942  | 1 747 | 3 200 | 2 580 | 1 564 | 2 928 | 3 422 | 5 686 | 31 641 |

*Zdroj: vlastní dopočet dle výročních zpráv Škoda Auto, a.s.*

V roce 2016 se ŠKODA AUTO, a.s. podílela na celkovém výnosu daně z právnických osob 3,45 procenta. Tato hodnota je výrazně nadproporcionální s ohledem na skutečnost, že společnost se podílela na celkové zaměstnanosti pouze 0,52 %. Odvod daně z příjmu právnických osob je tak 6,6-krát vyšší než by odpovídalo proporcionalitě dle počtu zaměstnanců. Při odečtení zaměstnanců veřejného sektoru (20 % - bez cíle vytvářet zisk) dosahuje hodnota 5,3-násobek. V roce 2016 tak ŠKODA AUTO, a.s. odvedla nadproporcionálně 4,6 mld. Kč, z toho 3,1 mld. Kč do státního rozpočtu, 1,1 mld. Kč do rozpočtu obcí a 0,4 mld. Kč do rozpočtu krajů.

Vedle toho, že ŠKODA AUTO, a.s. generuje příjmy veřejných rozpočtů, společnost také získává prostředky z veřejných zdrojů. V roce 2016 Společnost vykázala výnosy z dotací na podnikatelskou činnost, na investice do úspory energií ve výrobě, do vybudování školících kapacit pro zaměstnance Společnosti, ze spolupráce na výzkumných a vývojových projektech a na podporu soukromých škol a zahraniční mobility žáků (ŠKODA AUTO a.s., Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod) ve výši 62 mil. Kč (v roce 2015 65 mil. Kč). V roce 2016 ŠKODA AUTO, a.s. čerpala investiční pobídky ve formě slevy na daně 420 mil. Kč.

## 7. Zisk po zdanění, reinvestice a dividendy

Ve sledovaném období 2006 až 2016 ŠKODA AUTO, a.s. vygenerovala celkem 164,217 mld. Kč zisku po zdanění. Na dividendách bylo odvedeno 75,824 mld. Kč. To činí méně než polovinu celkového zisku po zdanění (46,17 %). Z Tabulky 3 vyplývá, že výše odvedených dividend není odrazem dosaženého zisku. Odvody dividend jsou spíše výsledkem

strategického rozhodování o realizaci investic. Podíl ŠKODY AUTO, a.s. na celkových odvedených dividendách z ČR, resp. ukazateli „prvotní důchody – nerezidentům“ dosahuje ve sledovaném období hodnot mezi 0 a 3,08 %, agregovaně podíl ve sledovaném období dosahuje 1,61 %. Ve sledovaném období 2006 až 2016 dosáhl rozsah reinvestic ŠKODA AUTO, a.s. 88,393 mld. Kč, což činí 7,06 % reinvestovaného zisku z přímých zahraničních investic v ČR.

**Tabulka 3:** Zisk po zdanění, dividendy, (v mil. Kč), podíl, prvotní důchody – nerezidentům (ČR), Podíl ŠKODA AUTO, a.s., reinvestované zisky z přímých zahraničních investic v ČR, reinvestice ŠKODA AUTO, a.s.

|                                                          | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2015       | 2016       |
|----------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| A. Zisk po zdanění (mil. Kč)                             | 10 882     | 15 892     | 11 267     | 3 439      | 9 404      | 14 288     | 13 259     | 11 386     | 18 421     | 30 816     | 25 163     |
| B. Dividendy                                             | 0          | 8 430      | 7 117      | 5 352      | 1 634      | 4 702      | 7 114      | 6 629      | 5 693      | 13 753     | 15 400     |
| Podíl B/A                                                | 0,0%       | 53,0%      | 63,2%      | 155,6%     | 17,4%      | 32,9%      | 53,7%      | 58,2%      | 30,9%      | 44,6%      | 61,2%      |
| Prvotní důchody – nerezidentům (ČR)                      | 355<br>024 | 414<br>871 | 447<br>442 | 394<br>307 | 410<br>716 | 434<br>161 | 407<br>330 | 386<br>611 | 454<br>448 | 494<br>790 | 500<br>660 |
| Podíl ŠKODY AUTO, a.s. na repatriaci zisků               | 0,00%      | 2,03%      | 1,59%      | 1,36%      | 0,40%      | 1,08%      | 1,75%      | 1,71%      | 1,25%      | 2,78%      | 3,08%      |
| Reinvestované zisky z přímých zahraničních investic v ČR | 126<br>708 | 124<br>502 | 120<br>079 | 904 42     | 91 230     | 99 130     | 96 811     | 78 172     | 146<br>777 | 143<br>020 | 135<br>944 |
| Reinvestice ŠKODA AUTO, a.s.                             | 10 882     | 7 462      | 4 150      | -1 913     | 7 770      | 9 586      | 6 145      | 4 757      | 12 728     | 17 063     | 9 763      |

*Zdroj: vlastní dopočet dle výročních zpráv Škoda Auto, a.s. a dat ČSÚ*

## 8. Role Škoda Auto, a.s. v socioekonomickém vývoji Mladoboleslavska

Mezi závody společnosti ŠKODA AUTO, a.s. v ČR dle zaměstnanosti dominuje závod Mladá Boleslav. Podíl tohoto závodu na celkovém počtu zaměstnanců je 77 % všech zaměstnanců (rok 2016). Podíl závodu Mladá Boleslav se mezi lety 2006 až 2015 držel v rozmezí mezi 81,4 a 84,2 %. Pokles podílu v roce 2016 je dán rozvojem aktivit v závodě Kvasiny. Více viz Tabulka 4.

**Tabulka 4:** *Společnost ŠKODA AUTO – kmenový personál dle místa zaměstnání (k 31.12.)*

|                 | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>M.</b>       | 19        | 19        | 19        | 18        | 18        | 19        | 19        | 19        | 19        | 20        | 21        |
| <b>Boleslav</b> | 401       | 548       | 790       | 886       | 355       | 691       | 559       | 560       | 754       | 414       | 240       |
| <b>Vrchlabí</b> | 1 127     | 1 205     | 1 133     | 1 050     | 1 004     | 860       | 938       | 755       | 754       | 779       | 831       |
| <b>Kvasiny</b>  | 2 506     | 2 806     | 2 699     | 2 895     | 3 147     | 3 626     | 3 481     | 3 374     | 3 240     | 3 374     | 5 391     |
| <b>Učni</b>     | nd        | nd        | nd        | 824       | 802       | 759       | 810       | 859       | 883       | 885       | 911       |
| <b>Celkem</b>   | 23<br>034 | 23<br>559 | 23<br>622 | 22<br>831 | 22<br>506 | 24<br>177 | 23<br>978 | 23<br>689 | 23<br>748 | 24<br>567 | 27<br>462 |

*Zdroj: autor dle výročních zpráv Škoda Auto*

ŠKODA AUTO, a.s. je klíčovým subjektem trhu práce v okrese Mladá Boleslav. Její význam zasahuje významně za hranice tohoto okresu. Jaké je dotčené území? Vzhledem k tomu, že hranice administrativních regionů respektují spádové poměry omezeně, je možné spádové území vymezeno na základě dostupnosti veřejnou a individuální dopravou.

Dostupnost obcí s rozšířenou působností veřejnou dopravou charakterizuje Tabulka 5. S ohledem na zvyklosti v České republice je stanovena maximální akceptovatelná doba dojížděky na 45 min. individuální dopravou. Dle tohoto časového limitu lze do spádového území zahrnout obce s rozšířenou působností Mnichovo Hradiště, Nymburk, Lysá nad Labem – Stará Boleslav (Středočeský kraj), Tutnov (Liberecký kraj), Jičín (Královéhradecký kraj).

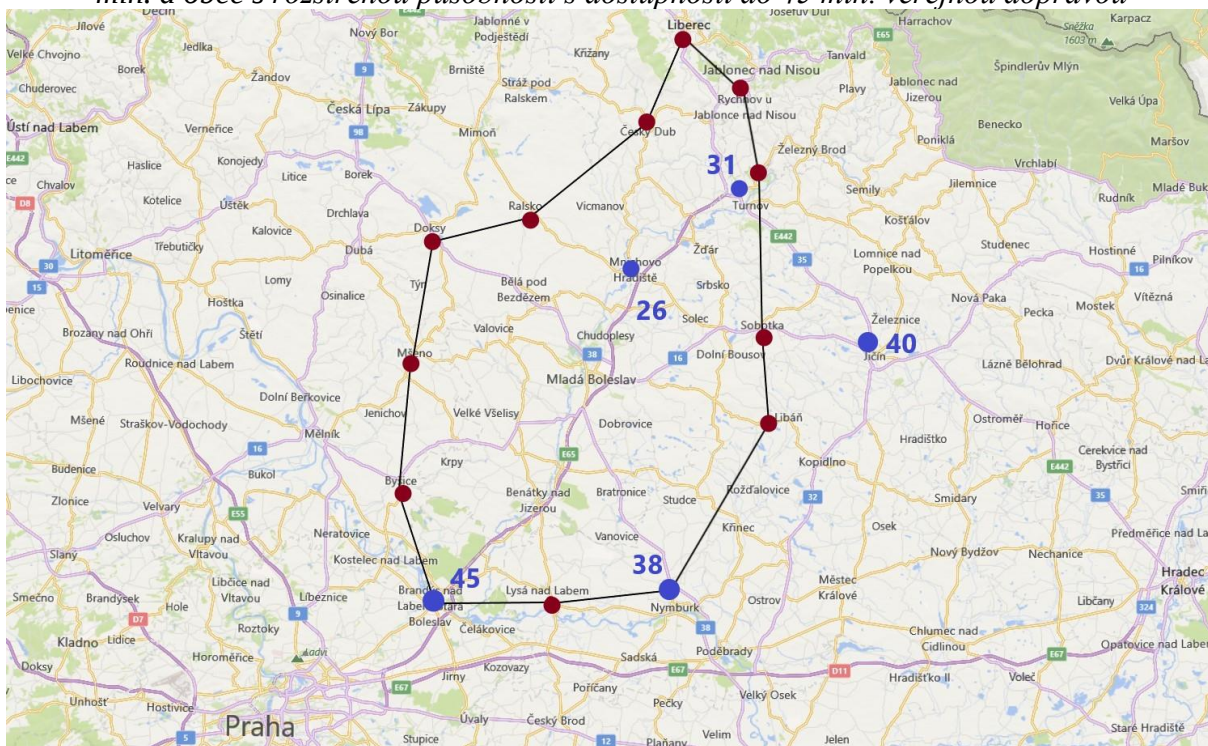
**Tabulka 5:** *Dostupnost veřejnou dopravou z nejbližších měst (nejrychlejší spoj v minutách, příjezd 7.00 až 7.45)*

|           |                                              |           |
|-----------|----------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Mnichovo Hradiště (STČ)</b>               | <b>26</b> |
| <b>2</b>  | <b>Turnov (LBK)</b>                          | <b>31</b> |
| <b>3</b>  | <b>Nymburk (STČ)</b>                         | <b>38</b> |
| <b>4</b>  | <b>Jičín (KHK)</b>                           | <b>40</b> |
| <b>5</b>  | <b>Lysá nad Labem - Stará Boleslav (STČ)</b> | <b>45</b> |
| <b>6</b>  | Poděbrady (STČ)                              | 50        |
| <b>7</b>  | Mělník (STČ)                                 | 53        |
| <b>8</b>  | Brandýs nad Labem - Stará Boleslav (STČ)     | 54        |
| <b>9</b>  | Česká Lípa (LBK)                             | 57        |
| <b>10</b> | Železný Brod (STČ)                           | 59        |
| <b>11</b> | Neratovice (STČ)                             | 60        |
| <b>12</b> | Liberec (LBK)                                | 60        |
| <b>13</b> | Semily (LIB)                                 | 66        |
| <b>14</b> | Jablonec nad Nisou (LIB)                     | 75        |
| <b>15</b> | Hořice (KHK)                                 | 76        |

*Zdroj: autor dle dat Idos.cz*

Z hlediska individuální dopravy je obvyklé akceptovatelnost dojezdu do 30 min. Dostupnost území do 30 min. individuální dopravou dokresluje Obrázek 1. Uvnitř tohoto území jsou všechny obce s rozšířenou působností s dostupností veřejnou dopravou do 45 min. s výjimkou města Jičín.

**Obrázek 1:** Spádovostní území vymezené na základě dojížděky individuální dopravou do 30 min. a obce s rozšířenou působností s dostupností do 45 min. veřejnou dopravou



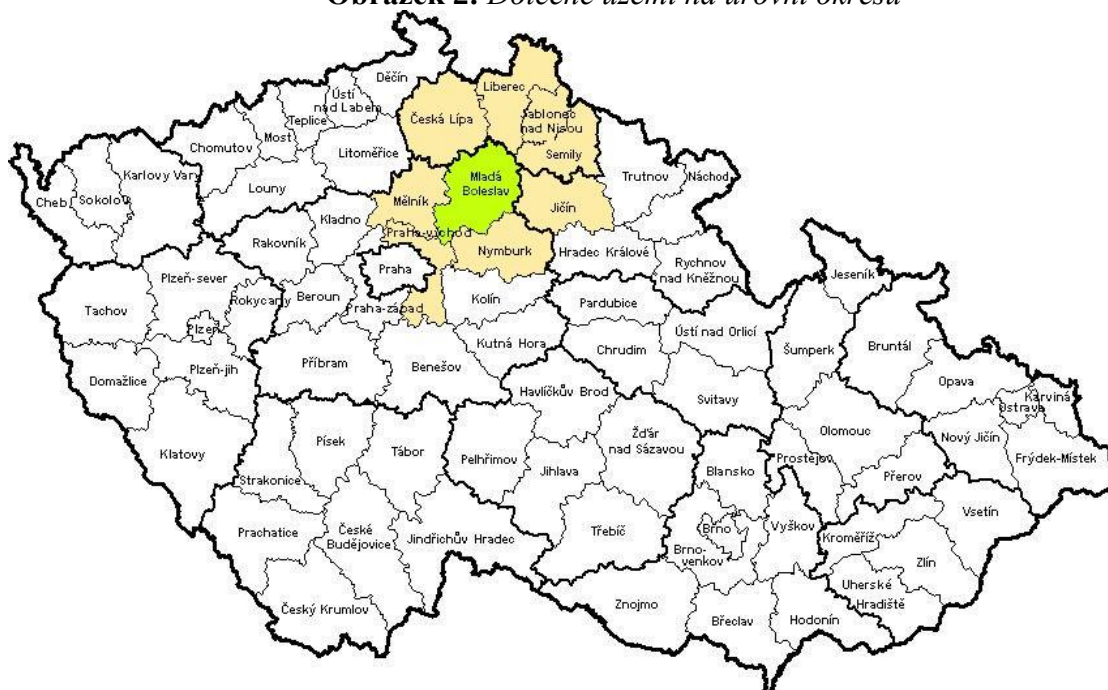
Zdroj: autor dle dat Mapy.cz a Idos.cz

Spádovostní území závodu ŠKODA AUTOMladá Boleslav lze vymezit jako:

- bezprostřední – zahrnující okres Mladá Boleslav, resp. správní obvody obcí s rozšířenou působností Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště,
- navazující oblast – zahrnující správní obvody obcí s rozšířenou působností Liberec, Jablonec nad Nisou, Turnov, Jičín, Nymburk, Lysá nad Labem, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Neratovice, Mělník, Česká Lípa.

Navazující oblast lze vymezit také na úrovni okresů Liberec, Jablonec nad Nisou, Semily, Jičín, Semily, Nymburk, Praha-východ, Mělník a Česká Lípa.

**Obrázek 2: Dotčené území na úrovni okresů**



*Zdroj: vlastní zpracování*

**Obrázek 3: Dotčené území na úrovni správní obvodů obcí s rozšířenou působností**



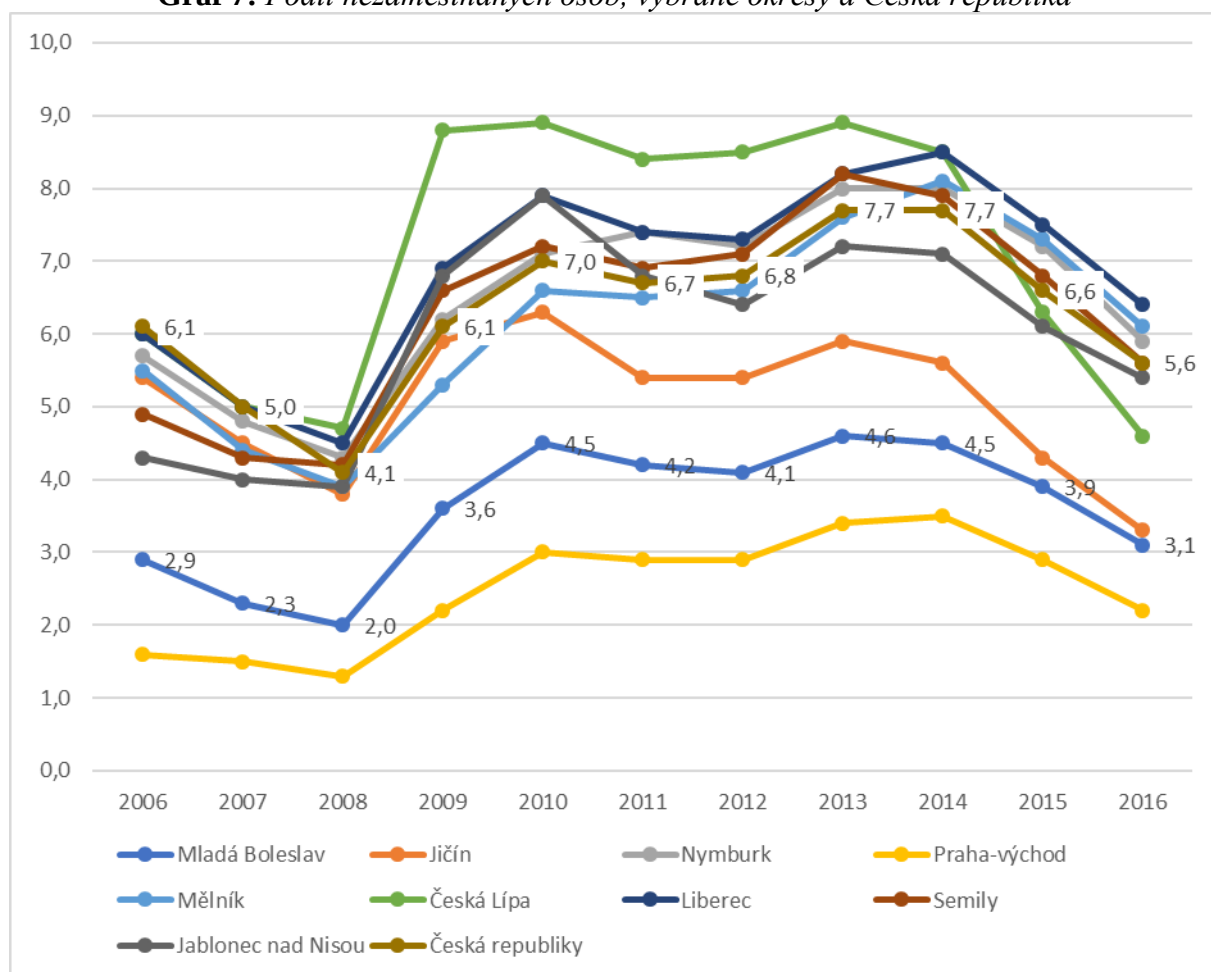
*Zdroj: vlastní zpracování*

## 9. Regionální trh práce

Okres Mladá Boleslav patří mezi regiony se nejnižší nezaměstnaností v ČR. Průměrný podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav se dlouhodobě pohybuje pod průměrem České republiky. Velmi blízko průměru ČR se také pohybují hodnoty okolních okresů a okresu

Jablonec nad Nisou. Pozitivní vývoj lze identifikovat od roku 2013 do současnosti. Vývoj dokládá Graf 7.

**Graf 7:** Podíl nezaměstnaných osob, vybrané okresy a Česká republika



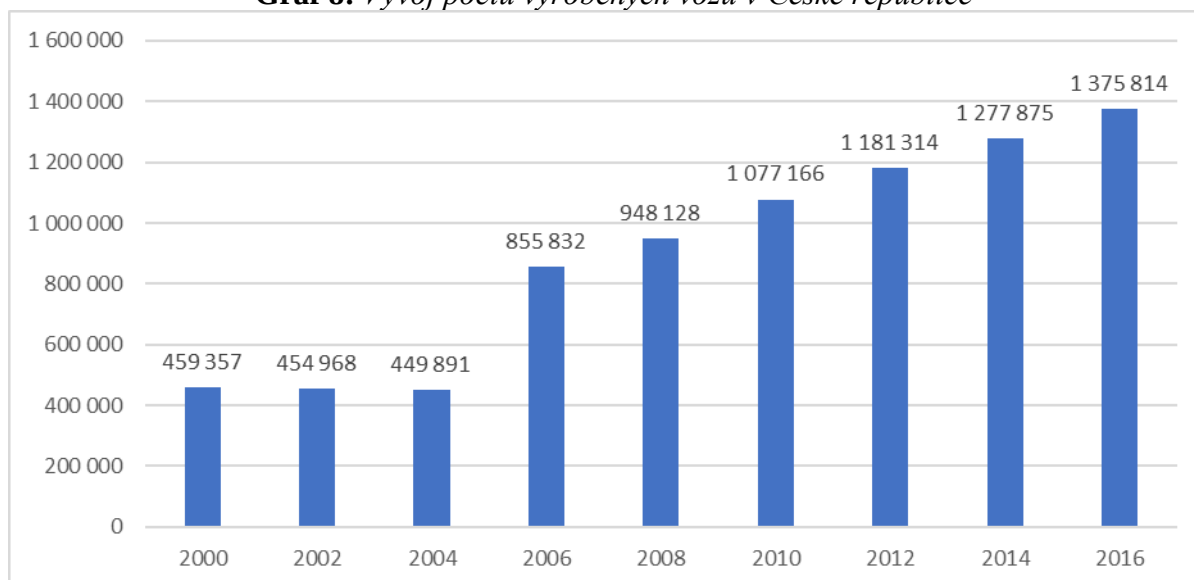
*Zdroj: Autor dle dat MPSV*

## 10. Automobilový klastr Mladá Boleslav - Liberec

Automobilový průmysl patří mezi klíčové obory ekonomiky ČR. Je nejvýznamnější složkou zpracovatelského průmyslu. Jeho význam v ekonomice ČR je stabilní, vyznačující se mírným růstem.

Česká republika patří země s nejvyšší počtem vyrobených automobilů na 1 tis. obyvatel. V roce 2016 dosahoval tento ukazatel v České republice hodnoty 127 automobilů, což je po Slovensku druhá nejvyšší hodnota. Celkový počet vyrobených vozů v České republice dosáhl hodnoty 1 375 814 vozů.

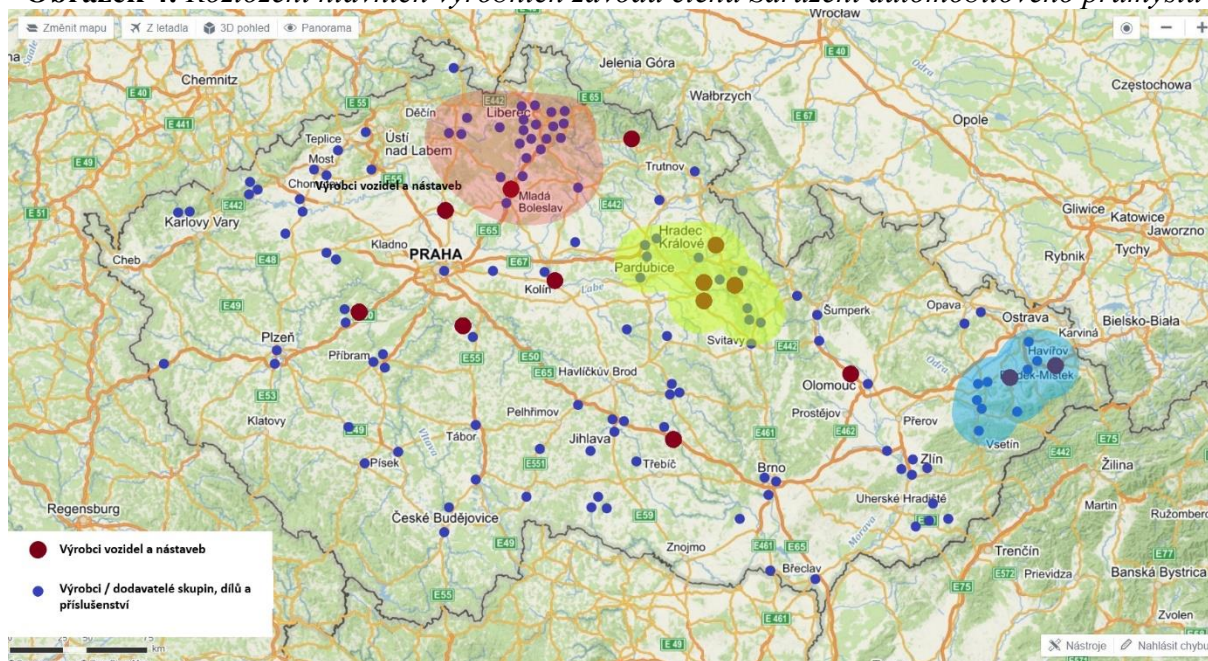
**Graf 8: Vývoj počtu vyrobených vozů v České republice**



*Zdroj: vlastní zpracování dle dat agentury CzechInvest*

Vedle tří hlavních automobilek (ŠKODA AUTO, Hyundai Motor Manufacturing Czech, Toyota Peugeot Citroën Automobile) toto odvětví vytváří zejména dodavatelé, kteří zásobují automobilky v České republice i zahraničí. Výroba automobilů je zásadní pro českou ekonomiku. Automobilový sektor se na průmyslové produkci i na exportu podílí téměř 25 %, na HDP pak zhruba 7,4 %.<sup>2</sup>

**Obrázek 4: Rozložení hlavních výrobních závodů členů Sdružení automobilového průmyslu**



*Zdroj: autor*

ŠKODA AUTO, a.s. (s těžištěm v Mladé Boleslavi) je klíčovou společností stimulující celý automobilový průmysl v České republice. Jeho rozložení v území lze doložit lokalizací členů Sdružení automobilového průmyslu (jejich hlavních výrobních závodů).

<sup>2</sup>[https://www.csas.cz/static\\_internet/cs/Evropska\\_unie/Mesicnik\\_EU\\_aktualit/Mesicnik\\_EU\\_aktualit/Prilohy/mesicnik\\_2015\\_09.pdf](https://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Mesicnik_EU_aktualit/Mesicnik_EU_aktualit/Prilohy/mesicnik_2015_09.pdf)

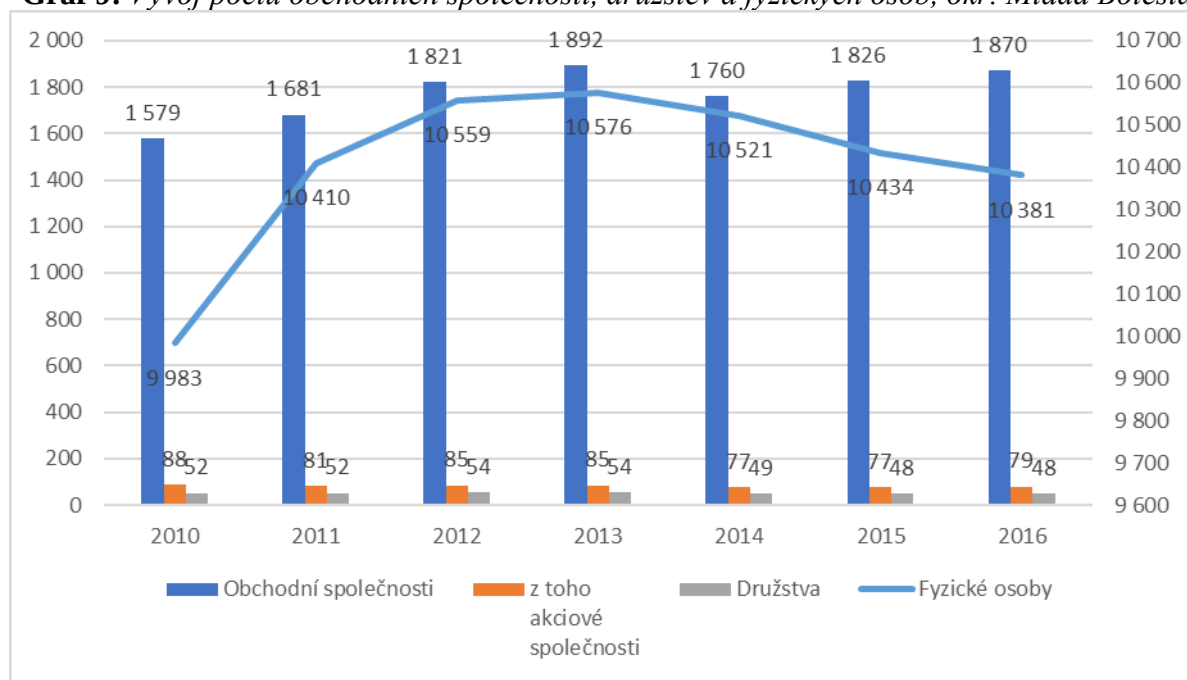
Závod Mladá Boleslav je klíčovou složkou přirozeného automobilového klastru, který vznikl na pomezí Středočeského, Libereckého a Královéhradeckého kraje. Z lokalizace firem lze identifikovat tři hlavní klustry (a) moravskoslezský, (b) východočeský, (c) Mladá Boleslav – Liberec (viz Obrázek 4). Právě klastr lokalizovaný v oblasti Mladá Boleslav – Liberec je zde nejvýznamnější.

V této oblasti dále působí 25 společností, kteří jsou členy Sdružení automobilového průmyslu ČR (SAP ČR). Tyto společnosti tvoří základ klastru dle významu. K těmto společnostem lze přiřadit další společnosti mimo SAP ČR.

## 11. Organizační struktura regionální ekonomiky

Automobilový průmysl od roku 2009 do současnosti zaznamenává kontinuální nárůst. Regiony s významným automobilovým průmyslem tak zaznamenávají spíše růst už existující společností než vznik nových firem. Nové firmy nevznikají a to zejména s ohledem na maximální využití potenciálu trhu práce, resp. volí jiný region. To lze doložit na příkladu okresu Mladá Boleslav. Klesající počet podnikajících fyzických osob lze přičíst možnosti získat dobře placené pracovní místo v dané regionu (viz Graf 9). Z hlediska vývoje ekonomických subjektů absentují ve statistikách data o velikostní struktuře firem (většina firem tento údaj neuvádí). Známa je struktura vývoje firem dle právní formy.

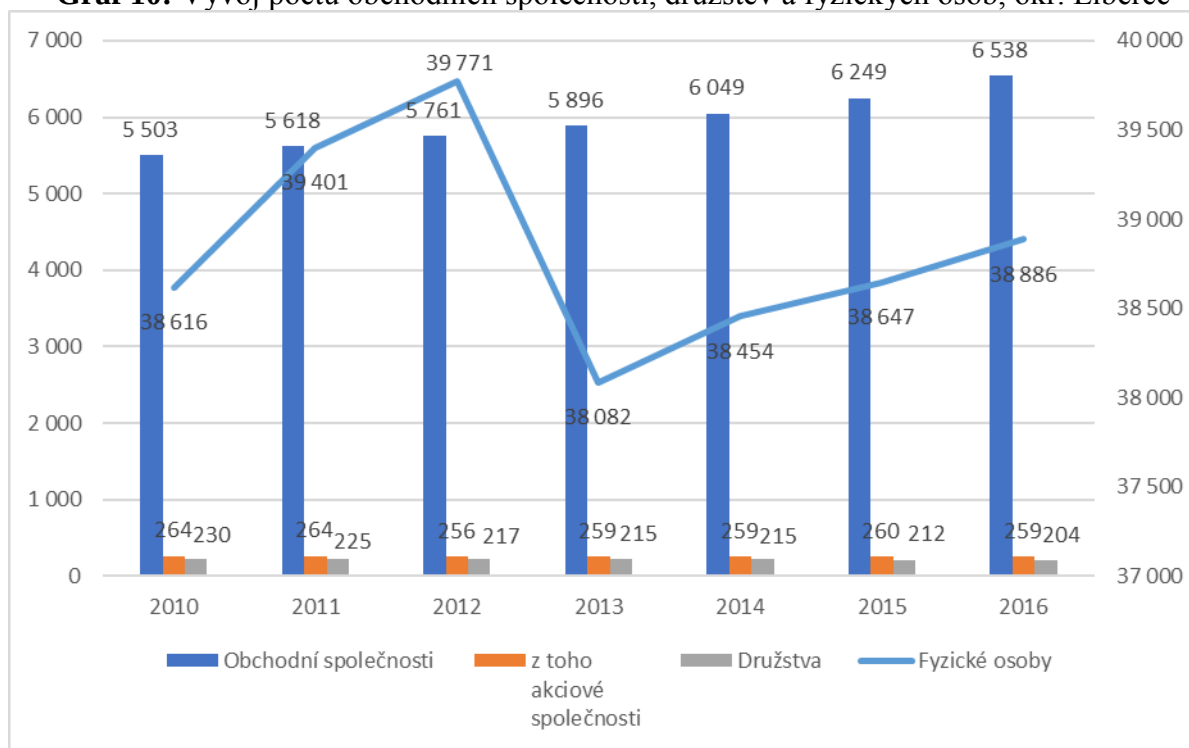
**Graf 9:** Vývoj počtu obchodních společností, družstev a fyzických osob, okr. Mladá Boleslav



*Zdroj: Autor dle dat ČSÚ*

Obdobná situace je také v okrese Liberec, který vykazuje vysoký podíl automobilového průmyslu v regionální ekonomice. Počet akciových společností stagnuje. V ostatní kategoriích zaznamenává pouze mírný nárůst.

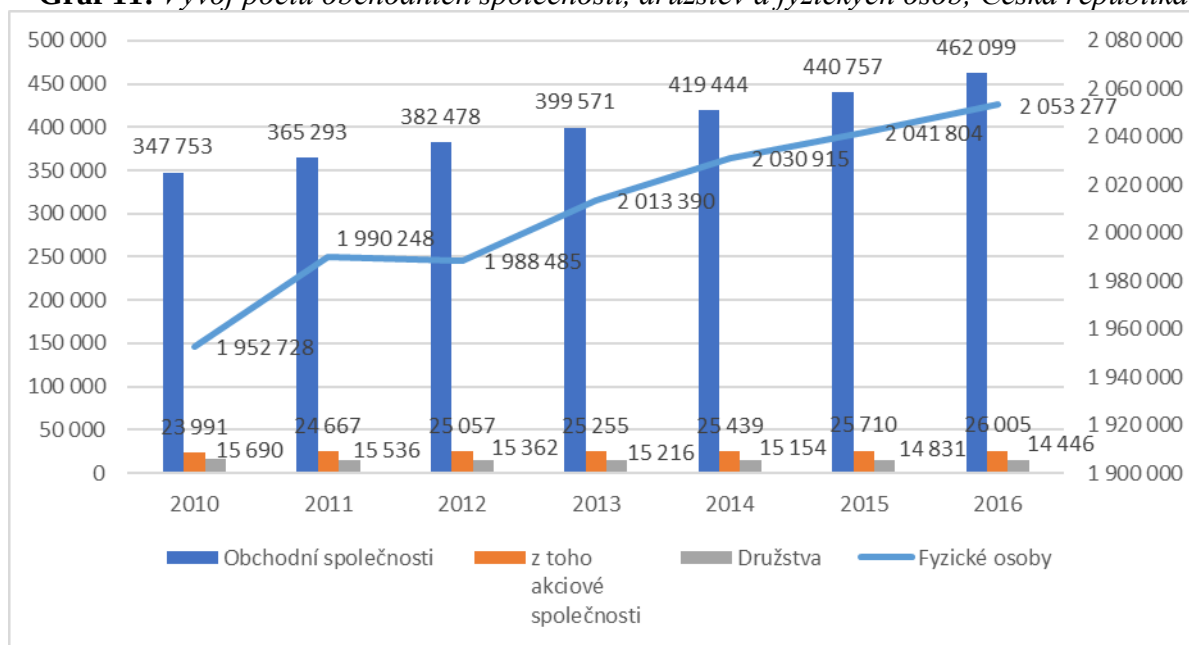
**Graf 10:** Vývoj počtu obchodních společností, družstev a fyzických osob, okr. Liberec



*Zdroj: autor dle dat ČSÚ*

Z komparace vývoje organizační struktury ekonomiky České republiky a okresu Mladá Boleslav je zřejmé, že okres Mladá Boleslav nekopíruje celorepublikový vývoj. Rozdíl je zřejmý zejména ve vývoji počtu podnikajících fyzických osob i vývoji akciových společností.

**Graf 11:** Vývoj počtu obchodních společností, družstev a fyzických osob, Česká republika



*Zdroj: autor dle dat ČSÚ*

## **Závěr**

ŠKODA AUTO, a.s. je klíčovou firmou národního hospodářství významem přesahující hranice ČR. Je lídrem automobilového průmyslu v České republice a klíčovým subjektem automobilového klastru nacházející se na ose Mladá Boleslav – Liberec a okolí. Ze socioekonomické analýzy vyplynuly tyto klíčové charakteristiky:

- **Vysoká senzitivita na ekonomický vývoj**

Společnost ŠKODA AUTO, a.s. je součástí zpracovatelského průmyslu, který vykazuje vyšší senzitivitu na národohospodářský vývoj. Samotná společnost vykazuje ještě vyšší senzitivitu, a to zejména s ohledem, že je na konci dodavatelsko-odběratelského řetězce, tj. nejbližší spotřebiteli. Přesto produktivita práce ve ŠKODA AUTO, a.s. kontinuálně roste. V roce 2016 připadalo na jednoho zaměstnance 11,81 mil. Kč tržeb, což je historicky nejvyšší objem.

- **Vysoký význam na trhu práce a vysoce nadprůměrné mzdové ohodnocení**

ŠKODA AUTO, a.s. jako zaměstnavatel patří mezi klíčové a stabilní subjekty trhu práce. Společnost se v roce 2016 podílela dvěma procenty na zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu. ŠKODA AUTO, a.s. zaznamenává pozitivní vývoj ve vzdělanostní struktuře zaměstnanců. V roce 2016 tvořili zaměstnanci s vysokoškolským vzděláním 14,1 procenta. Společnost poskytuje výrazně nadprůměrné mzdové vč. dělnických profesí.

- **Silné poptávkové stimuly pro ekonomiky**

Ačkoliv podíl dodatelů z České republiky na celkovém objemu nákupu výrobního materiálu společnosti relativně klesá, absolutně roste. Jedna mld. Kč tržeb ŠKODA AUTO, a.s. generuje nákup výrobního materiálu od dodavatelů z ČR ve výši 249 mil. Kč a 85 pracovních míst (z toho 11 míst obsazených vysokoškoly) a daň z příjmu ve výši 16 mil. Kč.

- **Vysoké investice v oblasti výzkumu a vývoje jako projev vysoké autonomie**

ŠKODA AUTO, a.s. v roce 2016 vynaložila na technický vývoj celkem 10,0 mld. Kč. V roce 2016 činil objem tržeb z externích zakázek 1,3 mld. Kč. Na vývoji nových modelů se podílí 1 648 zaměstnanců v Mladé Boleslavi a 38 pracovníků v zahraničí.

- **Akcent na donátorské aktivity a ochranu životního prostředí**

ŠKODA AUTO, a.s. má ve svých aktivitách plně integrovanou roli donátora (donátorství je plně integrovanou součástí hodnot společnosti). Na environmentální priority se orientují nejen aktuální činnosti, ale je součástí strategických cílů společnosti.

- **Fiskální efekty hospodářské Škoda Auto, a.s. jsou významné**

ŠKODA AUTO, a.s. v letech 2006 až 2016 odvedla celkem 31,6 mld. Kč daně z příjmu právnických osob. Z této hodnoty byl příjem státního rozpočtu 21,4 mld. Kč, rozpočty obcí 7,5 mld. Kč a krajské rozpočty 2,8 mld. Kč.

Z regionálního pohledu zaměřeného na Mladobolaslavsko lze jako klíčové charakteristiky uvést tyto:

- **Rozvoj je omezen lidskými zdroji**

Mladoboleslavsko jako hostitelský region ŠKODA AUTO, a.s. vykazuje charakteristiky rychle rostoucího regionu. Charakteristickým znakem je nízká míra nezaměstnanosti. Zdrojem ekonomického růstu je rozvoj a růst stávajících firem. Nové firmy nevznikají s ohledem omezené zdroje na trhu práce.

- **Význam nekoresponduje s administrativním vymezením území**

Spádovostní území závodu ŠKODA AUTO Mladá Boleslav nekopíruje území jednotky. Ekonomické aktivity bezprostředně zasahují do několika krajů, jsou to zejména Středočeský kraj a dále Liberecký a Královéhradecký kraj. Spádovost území je ovlivněna rozdílným postavením Mladé Boleslavi jako průmyslového pólu a relativně slabým postavením v sídelní a veřejnosprávní struktuře ČR.

- **Integrace v silném klastru posiluje ekonomiku**

Mladá Boleslav ve Středočeském kraji doplňuje rozvojovou osu Praha – Liberec. Tato rozvojová osa (společně s osou Praha – Plzeň) patří mezi nejvýznamnější v České republice. Její význam determinuje vývoj celé ekonomiky ČR. Koncentrace aktivit v území vytváří konkurenční výhody.

## **Použité zdroje**

BLOMSTRÖM, Magnus a KOKKO, Ari. Multinational Corporations and Spillovers. *Economics and Finance*, 99(12), 1996. s. 247 – 277

BLOMSTRÖM, Magnus. a SJÖHOLM, Fredrik. Technology Transfer and Spillovers: Does Local Participation with Multinationals Matters? *Working Papers Series in Economics and Finance*, 268(43), 1998. s. 915 - 923.

DAMBORSKÝ, Milan, WOKOUN, René a KREJČOVÁ, Nikola. The effectiveness of industrial zones support in the Czech Republic. *Ekonomie a Management* 16(4). 2013. s. 104-117

DUNNING, J. Harry. *Global Capitalism, FDI and Competitiveness*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited. 2002. s. 480. ISBN 9781840647426

DVOŘÁČEK, J. a kol. *Společné a nadnárodní podniky*. Praha: Oeconomica. 2006. 199 s. ISBN 80-245-1029-4

GÖRG, Holger a GREENAWAY, David. Much Ado about Nothing? Do Domestic Firms Really Benefit from Foreign Direct Investment? *The World Bank Research Observer*, 19(2), 2004. s. 171 - 197.

JAVORCIK SMARZYNSKA Beata. Does foreign direct investment increase the productivity of domestic firms? In search of spillovers through backward linkages. *The American Economic Review*, 94(3), 2004. s. 605-627.

JAYARAMAN K. Tiru a SINGH Baljeet. Foreign Direct Investment and Employment Creation in Pacific Island Countries: An Empirical Study of Fiji. *Asia-Pacific Research and Training Network on Trade Working Paper Series*, No. 35. 2007. s. 1 - 16

MARIOTTI, Ilaria, PISCITELLO, Lucia a ELIA, Stefano. Spatial agglomeration of multinational enterprises: the role of information externalities and knowledge spillovers, *Journal of Economic Geography*, 10 (4), 2010. s. 519-538

RUGRAFF, Eric. Foreign Direct Investment (FDI) and Supplier-Oriented Upgrading in the Czech Motor Vehicle Industry, *Regional Studies*, 44 (5), 2010. pp. 627-638

SRHOLEC, Martin. *Přímé zahraniční investice v České republice*. Praha: Linde, 2004. 171 s. ISBN 80-86131-52-1.

ZAMRAZILOVÁ, Eva, 2007. Přímé zahraniční investice v české ekonomice: rizika duality a role trhu práce. *Politická ekonomie*, Issue 5, pp. 579 - 602.

### **Poděkování**

Článek vznikl v rámci projektu č. TB040MPO010 Limity pro investice v ČR, program Beta Technologická agentura České republiky.