

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE FAKULTA
PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

**NAJVÝZNAMNEJŠIE ZAHRANIČNÉ INVESTÍCIE
V AUTOMOBILOVOM PRIEMYSLE NA SLOVENSKU A
ICH VPLYV NA SLOVENSKÚ EKONOMIKU**

Bakalárska práca

2020

Samuel Tokoš

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE FAKULTA
PODNIKOVÉHO MANAŽMENTU**

**NAJVÝZNAMNEJŠIE ZAHRANIČNÉ INVESTÍCIE
V AUTOMOBILOVOM PRIEMYSLE NA SLOVENSKU A
ICH VPLYV NA SLOVENSKÚ EKONOMIKU**

Bakalárska práca

Študijný program: Ekonomika a manažment podniku

Študijný odbor: Ekonomika a manažment podniku

Pracovisko: Katedra podnikovohospodárska

Vedúci bakalárskej práce: Ing. Milan Kubica PhD.

2020

Samuel Tokoš

Pod'akovanie

Rád by som poďakoval svojmu školiteľovi Ing. Milanovi Kubicovi PhD. za cenné rady,
odbornú pomoc a usmernenie pri písaní bakalárskej práce

ABSTRAKT

TOKOŠ, Samuel: *Najvýznamnejšie zahraničné investície na Slovensku a ich vplyv na slovenskú ekonomiku.* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Fakulta podnikového manažmentu. Katedra podnikovohospodárska. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Milan Kubica, PhD. – Bratislava: FPM , 2020, 60 s

Cieľom záverečnej práce je analyzovať vplyv najvýznamnejších zahraničných investícií v automobilovom priemysle na Slovensku, a ich vplyv následne vysvetliť pomocou ekonomických ukazovateľov. Práca je rozdelená do štyroch kapitol, obsahuje 30 grafov a jeden obrázok. Prvá kapitola je venovaná investíciám, priamym zahraničným investíciám a makroekonomickým ukazovateľom. Druhá kapitola je zameraná na definovanie cieľa práce. Tretia kapitola nám popisuje metódy skúmania, postupy pri práci a získavanie údajov. Posledná štvrtá kapitola je venovaná výsledku práce, to znamená definovanie najvýznamnejších zahraničných investícií v automobilovom priemysle na Slovensku a ich vplyv na slovenskú ekonomiku prostredníctvom makroekonomických ukazovateľov HDP a nezamestnanosti.

Kľúčové slová:

Investície, Priame zahraničné investície, Automobilový priemysel, Hrubý domáci produkt, Nezamestnanosť, Vplyv na slovenskú ekonomiku

ABSTRACT

TOKOŠ, Samuel: *The most important foreign investments in the automotive industry in Slovakia and their impact on the Slovak economy*. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Business management. Department of . – Thesis Supervisor: Ing. Milan Kubica PhD. – Bratislava: FPM, 2020, 60 p

The aim of the final thesis is to analyze the impact of the most important foreign investments in the automotive industry in Slovakia, and then to explain their impact by using economic indicators. The work is divided into four chapters, it contains 30 graphs and one picture. The first chapter is devoted to investment, foreign direct investment and macroeconomic indicators. The second chapter is focused on defining the aim of the work. The third chapter describes the methods of investigation, procedures and data acquisition. The last fourth chapter is devoted to the outcome of the work, that is to define the most important foreign investments in the automotive industry in Slovakia and their impact on the Slovak economy through macroeconomic indicators GDP and unemployment.

Key words:

Investment, Foreign direct investment, Automotive, Gross domestic product, Unemployment, Impact on the Slovak economy

OBSAH

Úvod	9
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	10
1.1 Čo sú to investície	10
1.1.1 Delenie investície z hľadiska mikro a makroekonómie	10
1.1.2 Efekty investícií	11
1.1.3 Členenie investícií	12
1.2 Zahraničné investície	13
1.2.1 Základné formy PZI:	17
1.3 Makroekonomické ukazovatele	18
1.3.1 Nezamestnanosť	18
1.3.2 Hrubý domáci produkt	20
2 Cieľ práce	24
3 Metodika práce a metódy skúmania	25
4 Výsledky práce	26
4.1 História	26
4.2 História automobilového priemyslu v Československu	28
4.3 Najväčšie zahraničné automobilové spoločnosti pôsobiace na Slovensku	29
4.3.1 Volkswagen Slovakia a.s.	29
4.3.2 PCA Slovakia s.r.o	34
4.3.3 Kia Motors Slovakia s.r.o.	39
4.3.4 Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.	44
4.4 Porovnanie spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.	45
4.4.1 Subdodávateľská sieť	49
4.5 Vplyv na ekonomiku	51
4.5.1 Vplyv na HDP	52
4.5.2 Vplyv na trh práce	55
Záver	57

ZOZNAM GRAFOV A ILUSTRÁCIÍ

Graf 1 Tržby spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.	31
Graf 2 Zisk spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.	32
Graf 3 Dane spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.	32
Graf 4 Počet vyrobených automobilov spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.....	33
Graf 5 Počet zamestnancov spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.	33
Graf 6 Výška investícií spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.	34
Graf 7 Tržby spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.	36
Graf 8 Zisk spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.	36
Graf 9 Dane spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.	37
Graf 10 Počet vyrobených automobilov PCA Slovakia s.r.o.	37
Graf 11 Počet zamestnancov spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.....	38
Graf 12 Výška investícií spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.	39
Graf 13 Tržby spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.	41
Graf 14 Zisk spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.....	41
Graf 15 Dane spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.	42
Graf 16 Počet vyrobených automobilov spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.....	42
Graf 17 Počet zamestnancov spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.	43
Graf 18 Výška investícií spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.....	43
Graf 19 Tržby spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o., Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.	45
Graf 20 Zisk spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.....	46
Graf 21 Počet vyrobených automobilov spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.	47
Graf 22 Počet zamestnancov spoločností Volkswagen a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o., Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.	48
Graf 23 Výška investícií spoločností Volkswagen a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.....	49
Graf 24 Hodnota HDP Slovenska	52
Graf 25 Podiel priemyselnej produkcie na HDP Slovenska	52
Graf 26 Podiel automobilového priemyslu na priemyselnej produkcii	53
Graf 27 Podiel výroby automobilov a subdodávateľov v automobilovom priemysle.....	53
Graf 28 Počet vyrobených automobilov na Slovensku.....	54
Graf 29 Miera nezamestnanosti na Slovensku.....	55
Graf 30 Počet zamestnancov v automobilovom priemysle	56
 Obrázok 1 Dodávatelia triedy Tier-1, Tier-2, Tier-3 na Slovensku.....	51

ZOZNAM SKRATIEK A ZNAČIEK

PZI – priame zahraničné investície

PI – portfóliové investície

OECD – Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj

MMF – Medzinárodný menový fond

UNCTAD – Konferencia Spojených národov pre obchod a rozvoj

HDP – hrubý domáci produkt

Úvod

Slovensko, ako malá krajina je vysoko závislá na zahraničnom obchode a investíciách, ktoré sa v posledných rokoch prejavili najmä v rozvoji automobilového priemyslu. Tento priemysel má však na našom území bohatú históriu, ktorá siaha až do obdobia Československa. Vďaka skúsenostiam a infraštruktúre v podobe automobilových podnikov počas predchádzajúceho obdobia, členstvu v Európskej únii a eurozóne, dobre vyvinutej sieti dodávateľov Tier-1, Tier-2, Tier-3, kvalifikovanej pracovnej sile, politickej stabilite, a výhodnej geografickej polohe je Slovensko ideálnym kandidátom pre prílev zahraničných investícií.

Tieto investície mali v posledných rokoch bohatý rozvoj najmä v podobe zahraničných gigantov, Volkswagen a.s., PCA Group s.r.o, Kia Motors s.r.o. a najnovšia britská automobilka Jaguar Land Rover, ktorá ešte stále rozbieha naplno svoju produkciu. Investície sa prejavili vo vybudovaní výrobných závodov a rozšírení subdodávateľskej siete po celom Slovensku, zamestnaní státisícov ľudí a podstatného vplyvu na ekonomiku čo si detailnejšie rozoberieme v nasledujúcej práci.

Dnes je Slovensko vďaka týmto automobilkám taktiež automobilovou veľmocou s najvyšším počtom vyrobených automobilov na tisíc obyvateľov ale stáva sa aj viac závislejšie na tomto odvetví čo v budúcnosti môže predstavovať značné riziká, najmä pri vyskytnutí hospodárskej krízy ako sa ukázalo v roku 2009.

Cieľom tejto práce je detailne sa pozrieť na spomínané štyri najväčšie automobilky operujúce na území Slovenska, taktiež si rozobrať ich dodávateľskú sieť a v neposlednom rade, zhodnotiť vplyv automobilového priemyslu na Slovenskú ekonomiku v podobe makroekonomických ukazovateľov HDP a miery nezamestnanosti. Pozrieme sa však okrajovo aj na históriu tohoto priemyslu všeobecne a konkrétne na Slovensku.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Čo sú to investície

Na začiatok toho, aby sme pochopili nasledujúcej práci by sme si mali vymedziť určité pojmy, ktoré tvoria jej podstatu. V prvom rade by som začal definíciou investícií. Investície tvoria jeden z hlavných a nevyhnutných faktorov rozvoja ekonomiky. Taktiež tvoria podstatnú súčasť Hrubého domáceho produktu, sú úzko prepojené s úsporami a spolu s nimi sú základným determinantom ekonomického rastu. Slovo „investícia“ by mohlo byť definované rôznymi spôsobmi, podľa určitých teórií avšak vo všeobecnosti úlohou investícií z makroekonomického hľadiska je tvorba hrubého fixného kapitálu. V laickej reči by sme mohli povedať že úlohou investícií je nákup statkov s cieľom zabezpečenia budúceho zisku. Vo vzťahu k HDP sú investície tou časťou, ktorá sa nespotrebuje, ale ušetrí s cieľom ďalšieho investovania.

1.1.1 Delenie investície z hľadiska mikro a makroekonómie

Existuje veľa názorov na charakteristiku investícií z hľadiska mikroekonómie:

James Chen definuje: „Investícia je majetok alebo položka nadobudnutá s cieľom dosiahnuť zisk alebo zhodnotenie. Z ekonomického hľadiska je investícia nákup tovaru, ktorý sa dnes nespotrebuje, ale v budúcnosti sa používa na vytváranie bohatstva. Vo financiách je investícia peňažným aktívom kúpeným s myšlienkou, že toto aktívum poskytne príjem v budúcnosti alebo sa neskôr predá za vyššiu cenu za účelom zisku.“¹

Portál wisdomjobs.com tvrdí: „Investícia je vo všeobecnosti aplikácia peňazí na získanie väčšieho množstva peňazí. Investícia tiež znamená úspory alebo úspory dosiahnuté oneskorenou spotrebou. Podľa ekonómie je investovanie využitie zdrojov s cieľom zvýšiť v budúcnosti príjem alebo produkciu.“²

Časopis The Economist hovorí: „Vloženie peňazí do práce v nádeji, že zarobia ešte viac peňazí. Investície majú dve hlavné formy: priame výdavky na budovy, stroje atď. A nepriame výdavky na finančné cenné papiere.“³

¹ CHEN, James. Investopedia. 2020. Investing Essentials [Online]. [cit. 19.3.2020]. Dostupné na internete: <https://www.investopedia.com/terms/i/investment.asp>

² WISDOMJOBS. Investments. [Online]. 2019. [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.wisdomjobs.com/e-university/security-analysis-and-investment-management-tutorial-356/investments-meaning-types-and-characteristics-11344.html>

³ ECONOMIST. Economics a to z. [Online]. 2019 [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.economist.com/economics-a-to-z/i#top>

Z hľadiska makroekonómie sa definície trochu líšia:

Kevin Hasset: „Investovaním, ekonómovia myslia výrobu tovaru, ktorý sa použije na výrobu iného tovaru. Táto definícia sa avšak líši od populárneho použitia, pri ktorom sa rozhodnutia o kúpe akcií alebo dlhopisov považujú za investície.“⁴

Jarmila Vidová: „Na makroekonomickej úrovni sú investície definované ako súhrn platieb vynaložených na získanie investičných statkov. Pod týmito statkami sa rozumejú výrobky, ktoré slúžia na ďalšiu výrobu ako dlhodobé výrobné zariadenia.“⁵

Ako som už spomínal vyššie, investície a úspory sú veľmi úzko prepojené a spolu súvisia. Vo všeobecnosti platí že úspory sú rastúcou funkciou dôchodku, to znamená, že čím viac sa zvyšuje dôchodok, tým viac sa zvyšujú aj úspory, ktoré je následne možné investovať, tvoriť kapitál a zvyšovať výkonnosť ekonomiky. Výška investícií a ekonomický rast teda závisí od výšky úspor.

1.1.2 Efekty investícií

- Dôchodkový efekt: z makroekonomického pohľadu rast investícií spôsobuje rast AD a tým rast HDP zamestnanosti a dôchodkov. Z mikropohľadu vystupujú dôchodky vo forme mzdy pre zamestnancov, renty za pôdu, dividend pre majiteľov akcií apod. Pre zamestnávateľov, je tento efekt hlavne zisk z ich vynaložených investícií.
- Kapacitotvorný efekt: rast investícií vytvára novú výrobnú kapacitu, ktorá zvyšuje akumuláciu kapitálu, úroveň Y_p a ekonomický rast. Z tohoto hľadiska rozdeľujeme investičné výdavky na:
 - Investície do fixného kapitálu – tvoria ich výdavky na nákup strojov, technologických zariadení, výrobných budov ktoré sa postupne opotrebovávajú

⁴ HASSET, Kevin. The library of economics and liberty. Investment. [Online]. 2019. [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.econlib.org/library/Enc/Investment.html>

⁵ VIDOVÁ, Jarmila. *Investície a inovácie v ekonomike: vybrané problémy*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2015, 275 s. [16,26 AH]. ISBN 978-80-225-4091-9.

- Investície do bytovej výstavby – byty, obytné domy, infraštruktúrne zariadenia
- Investície do prírastku zásob – predstavujú zvýšenie množstva tovarov na sklade, surovín, polotovarov
- Efekt zvýšenia efektívnosti ekonomiky – vychádza z predchádzajúcich efektov. Zvyšovanie efektívnosti sa prejavuje hlavne v úsporách spoločenskej práce na jednotku výkonov.
- Substitučný efekt investícií – základné výrobné faktory v ekonomike poznáme ako práca, pôda a kapitál. Substitučný efekt vysvetľuje že je medzi nimi možná určitá substitúcia čo znamená, že je možné zamieňať pracovné predmety, prostriedky a pracovnú silu. Substitúcia výrobných zariadení sa uskutočňuje zámenou pôvodných zariadení, zariadeniami na vyššej technickej úrovni, substitúcia práce sa môže nahrádzať dokonalejším výrobným zariadením tak isto materiály ktoré sa používajú pri výrobe, môžu byť nahradené novými, modernejšími.

1.1.3 Členenie investícií

- a) Podľa účelu - Súčet týchto dvoch typov investícií charakterizujeme ako hrubé investície
 - Čisté investície – slúžia na rozširovanie hospodárskej aktivity a nákup dodatočných kapitálových statkov. Môžeme sem zaradiť investície vynaložené na výstavbu, modernizáciu, investície do ľudských zdrojov, technického vybavenia apod.
 - Obnovovacie – slúžia na obnovenie opotrebených kapitálových statkov, ich úlohou je nahradiť výrobný potenciál, aby sa dostal na pôvodnú úroveň
- b) Podľa procesov rastu a rozširovania investičných statkov
 - Autonómne investície – sú vyvolané exogénnymi faktormi ako rast počtu obyvateľstva, vedecko – technickým pokrokom, rastom vzdelanosti, potrebou zavádzať technicky a spotrebiteľsky dokonalejšie výrobky
 - Indukované investície – závisia od veľkosti dôchodku a vedú k extenzívnemu rozšíreniu existujúceho výrobného potenciálu

Firmy, podnikatelia ale aj domácnosti sa snažia investovať za účelom najvyššieho zisku a čo najmenšieho rizika. V makroekonomickej teórii poznáme štyri hlavné faktory ktoré ovplyvňujú výšku samotných investícií.

- **Príjmy** – Výška investícií závisí od hospodárskeho vývoja. Ak sa výrobné zdroje dostatočne nevyužívajú, podnikatelia nie sú ochotní investovať, avšak pri plnom využití výrobných zdrojov záujem podnikateľov na investovaní vzrastá, ale len vtedy ak investície prinášajú investorom dostatočne veľké zisky.
- **Náklady investovania a úroková miera** – Výšku investícií ovplyvňuje taktiež je úroková miera. Veľa investičných statkov je náročných na investovanie a musia byť financované z úverov. Z tohto dôvodu podnikatelia investujú vtedy ak je úroková miera čo najnižšia.
- **Očakávania** – Tvoria ďalší dôležitý faktor pri výške investícií. Ak podnikatelia a firmy očakávajú priaznivý ekonomický vývoj a zvyšovanie ziskov v budúcnosti taktiež ich záujem na investovaní vzrastá. Medzi faktory očakávaní môžeme zaradiť najmä hospodársky, politický a sociálny vývoj.
- **Dane a daňový systém** – Tvorí posledný a rozhodujúci faktor pri výške investícií, ktorý ovplyvňuje štát. Vysoké daňové zaťaženie znižuje záujem podnikateľov podieľať sa na investovaní avšak musíme brať do úvahy aj to že na druhej strane nízke zaťaženie môže spôsobiť problémy pre hospodársku politiku štátu. Je teda na úlohe štátu aby zaviedla optimálnu daňovú sadzbu.

1.2 Zahraničné investície

V posledných rokoch dosahuje globalizácia obrovské rozmery a s ňou aj možnosti medzinárodného investovania a prenosu kapitálu. Konkurencia je čoraz väčšia a firmy sú nútené z tohto dôvodu hľadať riešenia na znižovanie nákladov čo sa môže prejavíť napríklad presunom výroby do krajiny s nižšími výrobnými nákladmi, diverzifikovaním rizík, a v neposlednom rade samozrejme snaha o zvyšovanie ziskov v rámci medzinárodného trhu. Toto sú základné podmienky pre medzinárodný pohyb kapitálu a zahraničné investície. Pre štát majú tieto investície pozitívne účinky z hľadiska ekonomického rastu, vyššej zamestnanosti, zvyšovanie HDP a príjmu daní do štátneho rozpočtu. Z tohto dôvodu sa štáty zase snažia prilákať zahraničných investorov

prostredníctvom rôznych stimulov a poskytovaním výhod. Vo všeobecnosti môžeme zahraničné investície deliť na:

Portfóliové investície: už samotný názov nám naznačuje že sú to investície ktoré tvoria vloženie peňazí do tzv. portfólia, medzi čo spadajú hlavne cenné papiere, akcie spoločností, dlhopisy, komodity. Na rozdiel od PZI má investor záujem iba na kapitálovom výnose z investície (úroky, dividendy a pod.) nie na získaní majoritného podielu v spoločnosti a na jej riadení, preto by sme ich mohli charakterizovať ako pasívne investície. V porovnaní s PZI sú tieto investície oveľa menej rizikovejšie. Do kategórie takýchto investorov spadajú poväčšine finančné inštitúcie ale na rozdiel od PZI to môžu byť aj jednotlivci.⁶

Priame investície: existuje mnoho definícií PZI

Národná banka Slovenska definuje PZI ako: „Priama zahraničná investícia predstavuje kategóriu medzinárodných investícií, ktorá vyjadruje zámer subjektu, ktorý je rezidentom jednej ekonomiky (priamy investor), získať trvalý podiel v podniku so sídlom v inej ekonomike.“⁷

Organizácia OECD tvrdí: Priame zahraničné investície (PZI) sú kategóriou cezhraničných investícií, v ktorých investor so sídlom v jednom hospodárstve vytvára trvalý záujem a významný stupeň vplyvu na podnik so sídlom v inom hospodárstve. Dôkazom takéhoto vzťahu je vlastníctvo 10% alebo viac hlasovacích práv v podniku v jednom hospodárstve investorom v inom hospodárstve.⁸

Podľa MMF sú PZI: Priame investície sú kategória medzinárodných investícií, ktorá odráža cieľ rezidentského subjektu v jednej ekonomike získať trvalý podiel v podniku rezidentovi v inej krajine.⁹

⁶ CAPITAL. Portfolio investment. [Online]. 2019 [cit. 15.11.2019]. Dostupné na internete: <https://capital.com/portfolio-investment-definition>

⁷ Národná banka Slovenska. Priame zahraničné investície. [Online]. 2018 [cit. 15.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.nbs.sk/sk/statisticke-udaje/statistika-platobnej-bilancie/priame-zahranicne-investicie>

⁸ OECD-LIBRARY. Foreign direct investment. [Online]. 2019 [cit. 15.11.2019] Dostupné na internete: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/foreign-direct-investment-fdi/indicator-group/english_9a523b18-en

⁹ International Monetary Fund. Direct Investment Methodology. [Online]. 2008 [cit. 15.11.2019] Dostupné na internete: <https://www.imf.org/external/np/sta/di/index.htm>

UNCTAD: Priame zahraničné investície (PZI) sú definované ako investíciu zahŕňajúcu dlhodobý vzťah a odrážajúc trvalý záujem a kontrolu zo strany rezidenta subjekt v jednej ekonomike (priamy zahraničný investor alebo materský podnik) v podniku, ktorý je rezidentom v ekonomike inej ako ekonomika priameho zahraničného investora (Podnik PZI alebo pridružený podnik alebo zahraničný podnik pobočka)¹⁰

Priame zahraničné investície sú základom pre prúdenie kapitálu do hostiteľskej krajiny a jej ekonomický rast. Z predchádzajúcich definícií vyplýva, že na rozdiel od PI sa tento investor sa snaží získať kontrolu nad samotným podnikom. Jeho záujem nie je teda iba finančný zisk, ale taktiež sa snaží získať práva nad riadením a kontrolou spoločnosti. Za PZI môžeme považovať takú investíciu ktorej subjekt v jednej krajine získa minimálne 10% hlasovacích práv, 10% na základom imaní alebo 10% na čistom obchodnom imaní subjektu druhej krajiny. Za PZI môžeme považovať aj pôžičku zahraničnému subjektu, ktorý je vo väčšinovom vlastníctve subjektov krajiny z ktorej sa investuje. Avšak cieľom PZI nie je len pohyb kapitálu ale aj získanie manažmentu, obchodného tajomstva, know – how, práv, marketingových stratégií a pod.

Porovnanie priamych zahraničných investícií a portfóliových investícií:

PZI

- investor má záujem o podieľaní sa na vlastníctve a riadení podniku
- investor vlastní buď viac ako 10% hlasovacích práv, 10% na základom imaní alebo 10% na čistom obchodnom imaní
- majú dlhodobý charakter
- investori sú poväčšine TNK

PI

- investor nemá záujem o podieľaní sa na vlastníctve a riadení podniku
- investora zaujíma len zisk z vloženého kapitálu
- krátkodobý charakter
- investori sú finančné skupiny ale môžu byť aj jednotlivci
- nízka transparentnosť transakcií
- ľahký presun kapitálu
- menej rizikové

¹⁰ UNCTAD. Definitions and sources. str. 1. [Online]. 2007 [cit. 15.11.2019] Dostupné na internete: https://unctad.org/en/Docs/wir2007p4_en.pdf

Z hľadiska podielu zahraničného investora na majetku spoločnosti rozlišujeme spoločnosti s takmer 100% - ným podielom (tvoria ich tzv. transnacionálne korporácie) a joint ventures. TNK sú charakteristické tým, že ich podiely v zahraničných spoločnostiach dosahujú vo väčšine prípadov takmer 100% a pôsobia minimálne v dvoch alebo viac iných krajinách ako v ktorej bola korporácia založená.

Naviac zamestnávajú státisíce zamestnancov a ich ročný obrat dokonca prekoná HDP niektorých svetových krajín. Pre ich obrovskú silu sa ich hostiteľské krajiny však môžu obávať z narušenia suverenity, autonómie, vzniku monopolu a pod., z dôvodu čoho môžu byť často vystavené diskriminácií, či v niektorých extrémnych prípadoch aj vyvlastnenia. Medzi najväčšie TNK môžeme v súčasnosti zaradiť (Walmart, Sinopec Group, Royal Dutch Shell, avšak do prvej desiatky patrí aj Volkswagen ktorý dnes pôsobí aj na Slovensku). Joint ventures na rozdiel od TNK so 100% - ným podielom na vlastníctve predstavujú takú formu podnikania na ktorej sa zúčastňujú domáci aj zahraniční partneri v pomere, aký si stanovia, alebo ako stanoví vláda v krajine sídla podniku. Existujú tri typy joint ventures:

- a) firmy z dvoch krajín vytvoria JV v tretej krajine
- b) firmy z dvoch krajín vytvoria JV v jednej z nich, aby uspokojili vlastné firemné záujmy
- c) firmy z dvoch krajín vytvoria JV i s účasťou miestnej vlády, čiže sledujú vlastné záujmy i záujmy hostiteľskej krajiny

Členenie PZI z funkčného hľadiska:

Vertikálne – môžeme ich rozdeliť na tzv. investície dozadu „backward“ čo sú investície pri ktorých materské spoločnosti vlastnia zdroje nerastných surovín (napr. ropa, železná ruda atď.) ktoré následne spracúvajú, vyrábajú produkty a prostredníctvom dcérskych spoločností predávajú po celom svete. Investície dopredu tzv. „forward“ sa líšia tým že materská spoločnosť si postupne zakladá pobočky v iných krajinách na tovar, ktorý vyrába ako napríklad automobilový priemysel.

Horizontálne – za horizontálnu investíciu považujeme takú, ak materská spoločnosť pôsobí v tom istom odvetví, čiže vyrába tie isté produkty a následne investuje do dcérskej spoločnosti v snahe hlavne využívať komparatívne výhody hostiteľskej krajiny. Najlepším príkladom môžu byť výrobcovia nealkoholických nápojov Coca – Cola a Pepsi – Cola.

Konglomerátne – firma pri týchto investíciách vkladá peniaze do odvetví, ktoré nesúvisia s jej hlavným predmetom podnikania. Ciele týchto investícií môžu byť rôzne ako napríklad diverzifikácia rizika, dočasné uloženie voľných peňažných prostriedkov a pod.¹¹

1.2.1 Základné formy PZI:

Cezhraničné fúzie (cross – border merger) – môžeme sem zaradiť také investície pri ktorých dochádza k spojeniu majetku a operácií dvoch spoločností, z rôznych krajín a vzniká nový právny subjekt. Zo slova fúzia nám vyplýva že ide teda o zahrnutie jednej firmy do inej, alebo vzniku nového právneho subjektu, pričom sa skombinujú majetky a operácie domáceho a zahraničného subjektu.¹²

Cezhraničné akvizície (cross – border acquisition) – pri týchto investíciách vnika presun kontroly majetku a operácií z miestnej do zahraničnej firmy, pri čom miestna firma sa stáva afiliáciou zahraničnej firmy čo znamená, že sa stáva v istom zmysle „podriadenou“ firmou zahraničnej spoločnosti. O akvizícií môžeme hovoriť ak zahraničná firma získa viac ako 10% podielu nadobúdanej firmy. Druhy medzinárodných akvizícií :

- Úplná alebo priama
- Majoritná: kupovaný podiel je v rozmedzí 50 – 99%
- Minoritná: kupovaný podiel je v rozmedzí 10 – 49%

Greenfield investment alebo investovanie na zelenej lúke – Pojem „zelené pole“ označuje budovy postavené na poliach, ktoré boli doslova zelené. Slovo „zelené“ je tiež synonymom slova „nové“, ktoré môže odkazovať na nové stavebné projekty spoločností. Tieto spoločnosti sú vo všeobecnosti nadnárodné korporácie, ktoré začínajú od základov nový podnik, najmä v oblastiach, kde už neexistujú zariadenia. Pri tejto forme môže firma nadobudnúť 100%-né vlastníctvo dcérskej spoločnosti a to tak že ju vybuduje doslova „od základov“.

¹¹ DUDÁŠ, Tomáš. Priame zahraničné investície v slovenskej ekonomike. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2010. ISBN 9788022530842

¹² OECD-LIBRARY. Cross border mergers and acquisitions. [Online]. 2019. Dostupné na internete: https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/cross-border-mergers-and-acquisitions_137157251088

Brownfield investment – Vďaka investovaniu na brownfields, spoločnosti vyhľadávajú dostupné budovy v hostiteľskej krajine, ktoré sú kompatibilné s ich obchodnými modelmi alebo výrobnými procesmi. Firma tieto budovy odkúpi, vybaví novými technológiami a začína výrobu. V prípadoch, keď zariadenie pred tým podporovalo podobný výrobný proces, môžu byť investície do brownfieldov skutočným prevratom pre správnu spoločnosť.¹³

1.3 Makroekonomické ukazovatele

V tejto kapitole si zadefinujeme určité makroekonomické ukazovatele pomocou ktorých budeme merať vplyv investícií v automobilovom priemysle na slovenskú ekonomiku. Ako ukazovatele som sa rozhodol vybrať nezamestnanosť a HDP keďže toto odvetvie má na tieto ukazovatele najpodstatnejší vplyv.

1.3.1 Nezamestnanosť

Ako prvý ukazovateľ si vymedzíme pojem nezamestnanosť. V klasickej makroekonomickej teórii pri existencii nedokonalkej konkurencie predstavuje nezamestnanosť vážny makroekonomický problém, ktorý sa často spája najmä s oblasťami recesie. Vysoká miera nezamestnanosti môže mať pre ekonomiku fatálne dôsledky, preto sa štáty snažia robiť všetko preto aby udržali mieru nezamestnanosti na čo najnižšej úrovni. Vo všeobecnosti by sme si mohli zadefinovať nezamestnanosť ako stav v ekonomike, kedy určitá skupina obyvateľstva má záujem pracovať, ale nie je schopná si nájsť prácu. Je to stav nerovnováhy medzi dopytom a ponukou práce. Nezamestnanosť v ekonomike sa zaoberá práceschopným obyvateľstvom za ktoré sa považujú podľa zákona muži a ženy vo veku od 15 do 62 rokov a meriame ju pomocou ukazovateľa miera nezamestnanosti. Všetko práceschopné obyvateľstvo delíme na tri skupiny.

- a) Zamestnaní – zaradujeme sem ľudí ktorí majú prácu, ale aj takých ktorí momentálne nepracujú z dôvodu práceneschopnosti, štrajku alebo čerpania dovolenky

¹³ INVESTOPEDIA. Greenfield vs Brownfield What's the difference?. [Online]. 2019. Dostupné na internete: <https://www.investopedia.com/ask/answers/043015/what-difference-between-green-field-and-brown-field-investment.asp>

- b) Nezamestnaní – do tejto skupiny zaraďujeme obyvateľov ktorí nemajú prácu, ale majú vôľu pracovať, to znamená aktívne hľadajú prácu.
- c) Mimopracovná sila – obyvateľov tejto skupiny nezaraďujeme do pracovnej sily pretože aktívne nehľadajú prácu. Dôvody môžu byť rôzne, napríklad návšteva školy, neschopnosť práce kvôli chorobe alebo úplný nezáujem o nájdenie práce.

Pracovná sila ktorú berieme do úvahy pri ukazovateli miery nezamestnanosti teda pozostáva zo zamestnaných a nezamestnaných, teda neberieme do úvahy obyvateľov z mimopracovnej sily ktorí nemajú záujem nájsť si prácu. Z hľadiska foriem nezamestnanosti v makroekonomickej teórii rozlišujeme.

- a) Frikčná nezamestnanosť – je poväčšine krátkodobá, táto nezamestnanosť vzniká vo veľkej miere z dôvodu migrácie pracovných síl. Môžeme sem zaradiť napríklad mladých ľudí ktorí si hľadajú prácu po ukončení štúdia alebo ľudí ktorí menia bydlisko.
- b) Štruktúrna nezamestnanosť – je charakteristická nesúlalom medzi ponukou a dopytom pracovníkov. Na rozdiel od frikčnej má dlhodobý charakter. Hlavným dôvodom je že dopyt po určitých pracovných miestach rastie zatiaľ čo po druhých klesá najmä v určitých segmentoch a ponuka práce sa nestíha na tento stav dostatočne rýchlo prispôbiť.
- c) Cyklická nezamestnanosť – o tejto nezamestnanosti hovoríme vtedy ak je celkový dopyt po pracovných miestach nízky. Vzniká najmä v období recesie a je dôsledkom nerovnováhy medzi ponukou a dopytom tovarov a služieb.¹⁴

Dobrovoľná nezamestnanosť vyskytuje sa v dokonalo konkurenčnej ekonomike pri pružných mzdách, keď sa pracovné sily rozhodnú nepracovať z dôvodu nízkej mzdy. Majú možnosť nájsť si prácu ale z dôvodu nízkych úrovní miezd uprednostňujú voľný čas, vzdelávanie alebo iné aktivity. Túto skupinu nazývame dobrovoľne nezamestnanými.

Nedobrovoľná nezamestnanosť vzniká z dôvodu nedokonalkej konkurencie a nepružnosti miezd smerom nadol a ich neprispôsobovaniu sa podmienkam na trhu práce. O tejto nezamestnanosti hovoríme vtedy, keď je počet voľných pracovných síl absolútne väčší než počet voľných pracovných miest.

¹⁴ Hanzelová, Eneke. Ekonomické a sociálne aspekty nezamestnanosti. [Online]. 2019. Dostupné na internete: http://web.saaic.sk/nrcg_new/doc/Zbornik/03_Kap-2.1.pdf

Prirodzená miera nezamestnanosti je stav v ekonomike kedy je dopyt a ponuka práce v rovnováhe. Pri tomto stave nie sú všetci ľudia v krajine zamestnaní avšak počet nezamestnaných je nižší alebo sa rovná počtu voľných pracovných miest v ekonomike. Štáty sa snažia preto vykonávať určité opatrenia aby dosiahli politiku plnej zamestnanosti, pod čím sa rozumie nezamestnanosť na úrovni prirodzenej miery nezamestnanosti.

Príčiny nezamestnanosti

Ján Lisý uvádza ako faktory pôsobiace na vznik dlhodobej nezamestnanosti nasledujúce príčiny:

- nízka kvalifikácia a chýbajúce praktické skúsenosti,
- nízke finančné ohodnotenie ponúkanej práce a nezáujem nezamestnaných o tieto pracovné miesta,
- nezáujem o prácu v dôsledku závislosti na podpore vyplácanej štátom,
- nedostatočná sebadôvera uchádzačov o prácu,
- nezáujem a diskriminácia určitých skupín nezamestnaných zo strany zamestnávateľov,
- objektívne okolnosti, ako je napr. situácia v ekonomike, na trhu práce v regióne, bydlisko, náklady na dochádzanie za prácou a pod.¹⁵

Ako riešenie nezamestnanosti Lisý uvádza štátom generované aktívne a pasívne opatrenia ktoré majú pomôcť k zníženiu miery nezamestnanosti v krajine. Za aktívne opatrenia považujeme také ktorých cieľom je pomôcť ľuďom zostať na trhu práce. Medzi pasívne opatrenia môžeme zaradiť napríklad príspevky v nezamestnanosti ako sociálnu pomoc na udržanie určitej životnej úrovne, alebo skorší odchod do dôchodku.

1.3.2 Hrubý domáci produkt

HDP je hlavný ukazovateľ merania výkonnosti ekonomiky hospodárstva, na ktorý má automobilový priemysel na Slovensku podstatný vplyv, z tohto dôvodu si ho rozoberieme viac do hĺbky. HDP rozlišujeme z dvoch hľadísk. Z vecného hľadiska ho charakterizujeme ako množstvo všetkých finálnych tovarov a služieb vyrobených

¹⁵ LISÝ, Ján, Anetta ČAPLÁNOVÁ, Valéria DZIUROVÁ, et al. *Ekonomia*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 621 s. [38 AH]. ISBN 978-80-7552-275-7.

a poskytnutých za určité časové obdobie rezidentskými jednotkami danej krajiny. Z hodnotového hľadiska predstavuje HDP trhovú hodnotu všetkých finálnych tovarov a služieb vyrobených a poskytnutých na území danej krajiny za určité obdobie. HDP zohľadňuje územný princíp, čo znamená že berieme do úvahy iba tie tovary a služby ktoré boli vyrobené a poskytnuté na území danej krajiny. Za finálny statok považujeme taký produkt, ktorý spotrebiteľia, podnikatelia, štát a cudzinci vyrábajú a predávajú a je určený na konečnú spotrebu alebo investovanie. Do HDP spravidla nezarátavame medziprodukty, čo sú produkty určené na ďalšie spracovanie alebo výrobu tovarov. Aby sme zabránili viacnásobnému započítaniu medziproduktov do HDP používame pri výpočtoch tzv. pridanú hodnotu. Pridanú hodnotu môžeme vypočítať ako rozdiel medzi hrubou produkciou a nákladmi firmy na nákup medziproduktov od iných firiem. Výkonnosť ekonomiky a porovnanie vykonávame pomocou miery rastu. Miera rastu HDP predstavuje percentuálny nárast HDP zo štvrť na štvrťrok a mení sa v závislosti od fázy hospodárskeho cyklu. Ak je tempo rastu záporné, hospodárstvo sa zníži a signalizuje recesiú. Ak sa znižuje po sebe nasledujúce roky, hovoríme o depresii. Ak je miera rastu príliš vysoká, vytvára to infláciu. HDP môžeme vypočítať tromi rôznymi spôsobmi:

Produkčná (tovarová) metóda – pri výpočte postupujeme tak, že všetky finálne tovary a služby, ktoré sa vyrobili za určité časové obdobie v danej krajine vynásobia ich cenou.

Dôchodková metóda – pri tejto metóde meriame výkonnosť ekonomiky na základe súčtu dôchodkov vlastníkov výrobných faktorov. Zarád'ujeme sem napríklad hrubé mzdy, hrubé zisky, úroky, renty, amortizáciu, nepriame dane a pod.

Výdavková (spotrebná) metóda - vychádza z predpokladu že každý výdavok v danej ekonomike tvorí príjem niekoho iného a zároveň teda, že výdavky na nákup týchto tovarov a služieb sa rovnajú ich hodnote. Súčet všetkých peňažných výdavkov v danej ekonomike za rok teda predstavujú celkové agregátne výdavky. Môžeme ich vyjadriť všeobecnou rovnicou:

$$HDP = C + I + G + NX$$

Kde:

C = výdavky domácností na konečnú spotrebu

I = súkromné hrubé domáce investície

G = výdavky štátu na nákup tovarov a služieb

NX = čistý export

Výdavky domácností na konečnú spotrebu (C): do tejto kategórie môžeme zaradiť najmä tri skupiny výdavkov

- a) výdavky domácností na nákup predmetov krátkodobej spotreby – nákup potravín, odevov
- b) výdavky domácností na nákup predmetov dlhodobej spotreby – nábytok, automobily, chladničky
- c) výdavky domácností na služby, ktoré tvoria nemateriálne zložky spotreby domácností – nájomné, poplatky za plyn, vodu, elektrinu, platby právnikom, daňovým poradcom, lekárom a pod.¹⁶

Súkromné hrubé domáce investície (I): sem zaraďujeme investície na tvorbu hrubého fixného kapitálu to znamená, nákup investičných statkov, obnovenie opotrebovaných výrobných strojov a výstavba budov. Ďalej sem môžeme zaradiť nákup podnikových zásob a výdavky na stavbu obytných domov.

Výdavky štátu na nákup tovarov a služieb (G): Rozdeľujeme na dve skupiny. Prvou je vládna spotreba, ktorú tvoria výdavky na štátnych zamestnancov (polícia, hasiči, sudcovia, úradníci a pod.). Druhú skupinu tvoria verejné investície (výstavba diaľnic, ciest, železníc, infraštruktúry a pod.). Do týchto výdavkov avšak nesmieme zaradiť transferové platby, ktoré predstavujú širokú škálu výdavkov najmä sociálne dávky, podpora v nezamestnanosti, invalidné dôchodky a pod.

Čistý export (NX) – je rozdiel medzi exportovaným a importovaným tovarom do krajiny.

Nominálny a reálny produkt

HDP je potrebné rozlišovať aj podľa toho, v akých cenách je vyjadrená jeho hodnota. Nominálny hrubý domáci produkt vyjadrujeme v ekonomike súčtom hodnôt tovarov a služieb v bežných cenách daného obdobia. Naopak Reálny HDP meria a vyjadruje zmeny vo fyzickom výstupe ekonomiky medzi rôznymi časovými obdobiami

¹⁶ LISÝ, Ján, Anetta ČAPLÁNOVÁ, Valéria DZIUROVÁ, et al. *Ekonomia*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 621 s. [38 AH]. ISBN 978-80-7552-275-7. Str. 359

tak, že ocení všetky statky a služby vyrobené v rôznych sledovaných časových obdobiach rovnakými, t.j. stálymi cenami základného obdobia.¹⁷ Rozdelenie týchto dvoch produktov používame predovšetkým preto aby sme dostali hodnoty očistené od inflácie.

¹⁷ LISÝ, Ján, Anetta ČAPLÁNOVÁ, Valéria DZIUROVÁ, et al. *Ekonomía*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 621 s. [38 AH]. ISBN 978-80-7552-275-7. Str. 362

2 Cieľ práce

Primárnym cieľom tejto bakalárskej práce, je analyzovať najvýznamnejšie zahraničné investície na Slovensku, porovnať ich a zistiť ich prínos pre slovenskú ekonomiku. Aby sme túto analýzu a vplyv týchto investícií na ekonomiku mohli úspešne vykonať sme si určili dodatočné čiastkové ciele.

Prvým čiastkovým cieľom je analýza a oboznámenie sa so základnými pojmami investícií v makroekonomickej teórii. V tejto časti si podrobne vysvetlíme čo vlastne investície znamenajú, taktiež si vysvetlíme priame zahraničné investície, ktoré sú pre našu prácu kľúčové a portfóliové investície. Ďalej sa oboznámime s ich efektmi a podrobnejším členením.

Ako druhý cieľ sme si zvolili definovanie makroekonomických ukazovateľov, hrubého domáceho produktu a nezamestnanosti, vzhľadom na skúmanie vplyvu investícií na tieto ukazovatele v slovenskej ekonomike.

Tretí cieľ je všeobecné charakterizovanie a oboznámenie sa so samotnými automobilmi od vzniku automobilu, cez prvé automobilové spoločnosti, históriou a rozvojom automobilového priemyslu vo svete a zhodnotenie súčasnej situácie v tomto odvetví. Následne si prejdeme aj historickú situáciu v Československu, čo sa tohto odvetvia týka od prvých značiek, cez najväčšie, ktoré pretrvali dodnes a ich rozvoj v Slovenskej republike.

Medzi štvrtý čiastkový cieľ zaradíme podrobný opis najväčších zahraničných automobilových investícií, ich históriu pôsobnosti na Slovensku, analýzu produkcií automobilov, vývoj tržieb, odvod daní a rôzne iné faktory, ktoré spracovávame do grafov a následne ich vzájomne porovnávame.

Ako piaty cieľ zisťujeme vplyv týchto investícií na slovenskú ekonomiku v podobe makroekonomických ukazovateľov HDP a nezamestnanosti, ktoré sme spracovali do grafov, taktiež vplyv na priemyselnú produkciu a celkovú produkciu automobilov prostredníctvom týchto investícií na Slovensku.

3 Metodika práce a metody skúmania

Prostredníctvom tejto práce sme sa snažili ako hlavný cieľ, analyzovať najvýznamnejšie zahraničné investície v automobilovom priemysle na Slovensku a skúmať ich vplyv na slovenskú ekonomiku. Pre dosiahnutie tohto cieľa sme si zvolili nasledujúce metódy postupov analýzy a skúmania.

Ako prvú, sme zvolili metódu dedukcie a porovnania všeobecných definícií hlavných a základných ekonomických pojmov s konkrétnou investičnou praxou. Čo znamená definovanie hlavne PZI a makroekonomických ukazovateľov HDP a nezamestnanosti.

Ako druhú, sme zvolili historickú metódu, ktorú sme aplikovali najmä na priblíženie pohľadu na počiatok vzniku samotného automobilu, rozvoj automobilového priemyslu vo svete, v Československu a následne si definovali históriu a súčasný stav najväčších zahraničných automobilových spoločností na území Slovenska.

Ďalšou v poradí je metóda analýzy, ktorou sme spracovali do grafov kvantitatívne ukazovatele spomínaných automobilových spoločností, ako sú napríklad tržby, zisk, počet vyrobených automobilov a pod.

Štvrtou metódou je metóda vzájomného porovnania analyzovaných kvantitatívnych ukazovateľov týchto najvýznamnejších investícií.

Ako poslednú sme zvolili metódu štatistických a grafických údajov aby sme zistili konkrétny vplyv skúmaných automobilových investícií na Slovenskú ekonomiku tzn. vplyv na HDP a nezamestnanosť.

4 Výsledky práce

4.1 História

Písal sa rok 1885 keď nemecký konštruktér Carl Benz spôsobil inováciu vo svete dopravy a zhotovil prvý spaľovací benzínový motor ktorý následne pripevnil na trojkolesový koč, čo spôsobilo, že sa mohol sám pohybovať len na základe pridaného paliva. Prvé štvorkolesové auto, ako ho vo väčšine prípadov poznáme dnes skonštruoval až o štyri roky neskôr roku 1889 taktiež nemecký technik Gottlieb Daimler, ktorý sa neskôr spojil s Benzom a vytvorili spoločnú firmu ktorá dodnes vyrába luxusné automobily po celom svete. Pokusy o vytvorenie prvého automobilu tu už boli pred tým ale len na základe parného pohonu ktorý bol nákladným a nie veľmi efektívnym spôsobom. Tento prvý automobil ktorého maximálna rýchlosť bola 15 km/h a výkon 0,8 konskej sily, má s automobilmi dnešnej generácie spoločné asi len toľko, že mal kolesá (dokonca aj v ich počte sa líšil lebo boli iba tri) a motor. Avšak aj napriek tomu to bol zásadný mílnik v dejinách ľudstva.

O automobilovom priemysle ako takom môžeme hovoriť až o pár desaťročí neskôr po vynájdení auta, pretože dovtedy bol automobil veľmi luxusným tovarom z dôvodu náročnosti na výrobu a mohli si ho dovoliť výlučne bohatí ľudia. Asi najväčší podiel na rozvoji automobilového priemyslu má americký mechanik Henry Ford, ktorý v roku 1902 zaviedol prelomový spôsob v oblasti výroby, ktorý sa následne aplikoval aj do mnohých iných odvetví výroby.

Podstata Fordovho manažmentu bola v tom, že zaviedol tzv. pásovú výrobnú linku čo zabezpečilo, že autá sa premiestňovali prostredníctvom pásu na rôzne pracoviská kde ich mechanici opracovávali a inštalovali potrebné súčiastky. Vďaka takémuto spôsobu výroby sa podarilo Henrymu Fordovi naplniť svoju filozofiu „auto do každej rodiny“. Ford následne v roku 1903 založil spoločnosť, ktorej sa do roku 1927 podarilo vyrobiť a predáť viac ako 15 miliónov kusov auta Ford Model T ktorý sa stal jedným z najúspešnejších v histórii. Táto spoločnosť pretrváva dodnes a patrí stále k jednej z najúspešnejších na trhu. Po zavedení Fordovej výroby a rozšírenia dostupnosti automobilov širokej verejnosti si automobilový priemysel prešiel širokou škálou modernizácie. Do áut sa začali montovať základné modernejšie prvky, ktoré taktiež pretrvávajú dodnes ako napríklad autorádio, svetelné reflektory, stierače a pod. Začala sa tiež hromadná výstavba a modernizácia ciest najmä s betónovým povrchom. Pred druhou svetovou vojnou vznikla prvá verejná doprava

zložená z autobusov ktoré mali kapacitu približne 30 až 40 osôb. Taktiež vzhľad vozidiel a zloženie materiálov si prešli radou premien.

Do veľkej hospodárskej krízy v roku 1929 bola dokonca väčšina automobilov vyrábaná bez strechy. Do popredia sa postupom času dostali plastové a ľahké materiály ktoré nahradili dovtedy používané drevo a oceľ. Vzhľad dostával taktiež určité prvky aerodynamiky a koncom 40. rokov ho tvorili moderné siluety veľmi podobné tým aké poznáme dnes. Ako sa zvyšoval výkon a množstvo áut na cestách, dostávali sa do popredia aj bezpečnostné prvky, ktoré sa snažia ľudia neustále zdokonaľovať, či už sa jedná o bezpečnostný pás trojbodového systému, spätné zrkadlá, brzdomýk alebo parkovacie senzory. Modernizácia sa nepremietala iba v konštrukciách, ale aj v samotnej výrobe. Výrobcovia sa snažili znižovať náklady, chybovosť a urýchľovať výrobu inštaláciou robotov, ktoré sa prvý krát použili roku 1961 spoločnosťou General Motors a mali byť určené na striekanie karosérií vozidiel. Bol to taktiež prelomový bod vo výrobe áut, čo si rýchlo obľúbili aj ostatní výrobcovia a rozšíril sa po celom svete. V súčasnosti poznáme viacero typov pohonov automobilov či už je to benzínový, naftový, plynový alebo hybridný, avšak trendom posledných rokov z dôvodu neustále vzrastajúceho počtu automobilov na cestách a znižovaniu množstva emisií v ovzduší je vyrábanie a prechod na tzv. elektromobily resp. vytváranie a sprísňovanie kritérií na zníženie spotreby paliva a vylučovania odpadových látok do ovzdušia.

Dokonca vznikajú už spoločnosti ktoré sa zameriavajú konkrétne iba na výrobu automobilov s elektropohonom, ako je napríklad spoločnosť Tesla. Auto je dnes bežnou súčasťou nášho života, ktorým disponuje vo väčšine prípadov každá rodina a používame ho na dennej báze. Automobilové spoločnosti nám ponúkajú širokú škálu výberu mestských, rodinných, športových alebo SUV modelov s najnovšími typmi moderných funkcií. Avšak automobilový priemysel je najcitlivejšie odvetvie na zmeny v ekonomike z dôvodu veľkého počtu subdodávateľov, silné prepojenie so strojárskym, chemickým, elektrotechnickým priemyslom a v neposlednom rade je aj napriek neustálemu zvyšovaniu počtu produkcie elektromobilov stále úzko spätý a naviazaný na ceny ropy. Ako sa ukázalo počas hospodárskej krízy v roku 2009 zaznamenala výroba áut jeden z najväčších poklesov v histórii. V súčasnosti je v prevádzke vyše 600 miliónov automobilov, podiel na svetovom HDP je enormný, automobilky zamestnávajú státisíce ľudí a výroba neustále rastie.

4.2 História automobilového priemyslu v Československu

Rozvoj automobilového priemyslu na našom území siaha až do obdobia Rakúskouhorska. Datuje sa do roku 1897 a môžeme o nej hovoriť ako o jednej z najstarších na svete. Do prvej svetovej vojny sa na území Československa vyrobilo vyše 7000 automobilov, čo bolo na vtedajšie časy ohromujúci počet. Prvý automobil značky President sa vyrobil v roku 1898 v Koprivnici čo je dnešná Tatra. Táto spoločnosť zohrala v histórii výroby automobilov v našej krajine ešte veľkú úlohu. Vo fabrike sa vyrábali ako osobné, tak aj veľké nákladné autá, ktoré sa postupom času začali exportovať aj do ostatných krajín Európy.

Sedem rokov po vyrobení prvého Presidentu vznikla na zelenej lúke v Mladej Boleslavi, jedna z najznámejších československých automobiliek, ktorej výroba trvá dodnes, Škoda, vtedajšia Laurin and Klement. Výroba v tejto továrni začala v roku 1907, ktorá sa pôvodne venovala výrobe bicyklov značky Slávia a neskôr začala vyrábať motorové dvojkolky. Do začiatku prvej svetovej vojny vznikli u nás ďalšie značky ako Praga a Walter.

Prvá svetová vojna výrobu v krajine podstatne obmedzila, avšak medzivojnové obdobie zaznamenalo v príchodoch nových značiek na trh opäť rozvoj. V roku 1923 sme zaznamenali príchod nových automobilov značky Z v českej zbrojovke, ku ktorým pribudli v rokoch 1929 spoločnosť Aero a v 1934 Jawa. Aj napriek tomu že tesne pred druhou svetovou vojnou sa v Československu vyrábalo približne 15 000 automobilov, automobilový priemysel nemal ešte samostatné odvetvie, pretože väčšina súčiastok potrebných na výrobu, sa dovážala prevažne z Nemecka a Talianska. Počas druhej svetovej vojny produkcia automobilov opäť klesla z dôvodu prechodu výroby hlavne na vojenské účely.

Po vojne sa automobilová výroba musela spamätávať z poškodenia tovární bojom, z ktorých najviac utrpela naša hlavná automobilka Škoda v Mladej Boleslavi, ktorej továreň bola kompletne zničená bombardovaním. Veľký úspech tu zaznamenal automobil Aero – Minor, ktorý sa vyrábala medzi rokmi 1946 – 1950 v Prahe. V roku 1949 bolo zamestnaných v automobilovom priemysle viac ako 36 000 ľudí, postupne sa zvyšovali aj kvalitatívne nároky, ale hlavne neustále narastala výroba, čo malo pozitívny vplyv na vtedajšiu ekonomiku Československa. Trendom tohto obdobia sa stalo hlavne zníženie počtu typov automobilov pri raste výroby. Čo sa týka nákladných automobilov tak centrom výroby po vojne bola stále najmä Tatra ale aj Praga a Škoda. V povojnovom období

zaznamenalo veľký rozvoj aj budovanie zásobovacích centier na autosúčiastky, ktorých centrom boli hlavne bývalé prerobené textilné továrne. Hlavnými výrobcami autosúčiastok boli v tom čase firmy Bosch a Solex. Avšak stále sa väčšina automobilov vyrábala na území Česka. Prelomový bol práve rok 1967, keď sa na Slovensku vybudovali Trnavské automobilové závody, do ktorých preniesli produkciu podniky Praga a Tatra. O štyri roky neskôr roku 1971 sa presunula výroba vtedy najproduktívnejšej automobilky škoda na Slovensko vznikli Bratislavské automobilové závody.

V týchto závodoch produkcia zo začiatku najprv tiež stagnovala a až v 80. rokoch prišlo k jej značnému rozkvetu. So zmenou režimu v roku 1989 naopak prišlo opäť k výraznému zníženiu odbytu automobilov, ktorý trval až do roku 1996. Zahraniční investori neprejavovali veľký záujem o vybudovanie nových fabrík na území Slovenska, ale naopak, v Česku v Mladej Boleslavi, kvôli vysoko nožnej kapacite výroby. Nakoniec z dôvodu dobrej geografickej polohy, kvalifikácie pracovníkov a najmä zabráneniu vstupu konkurencie do tohto územia, v Bratislave otvoril svoju fabriku nemecký gigant Volkswagen. Po úspechu Volkswagenu sa v roku 2003 rozhodla vstúpiť na Slovenský trh francúzska spoločnosť PSA Peugeot Citroen, ktorá postavila fabriky v Trnave. O rok nato urobila rovnako aj kórejská spoločnosť, ktorá otvorila továreň pri Žiline, pričom išlo o prvú továreň tejto spoločnosti v Európe čo bolo pre Slovensko značný úspech. Najčerstvejšia obrovská investícia prišla v roku 2015 v podobe Britskej spoločnosti Jaguar Land Rover. Všetky tieto spoločnosti si dopodrobna rozoberieme a budeme sa im venovať v nasledujúcich kapitolách.

4.3 Najväčšie zahraničné automobilové spoločnosti pôsobiace na Slovensku

4.3.1 Volkswagen Slovakia a.s.

Ako prvej, sa budeme venovať najväčšej a najstaršej automobilovej spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s. Koncern tohto nemeckého giganta pôsobí na území Slovenska už viac ako 28 rokov, počas ktorých vyrobil viac ako 5 miliónov automobilov.¹⁸ Príchod spoločnosti na Slovensko sa datuje do roku 1991 ako brownfieldová investícia, keď

¹⁸ VOLKSWAGEN. History. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history.html>

Volkswagen vytvoril spoločnú továreň s vtedy Bratislavskými automobilovými závodmi. Továreň vznikla v Devínskej novej vsi so 112 –timi zamestnancami. Avšak podiel spoločnosti Volkswagen vtedy tvoril 80% zvyšných 20% stále patrilo BAZ. Prvá produkcia začala v roku 1992 modelom tretej generácie Volkswagenu Passat.

Výroba bola schopná vyprodukovať vtedy neuveriteľných pätnásť áut za deň. V roku 1994 sa začal vyrábať v továrni model Volkswagen Golf, ktorý sa neskôr stal aj najviac vyrábaným autom v Bratislave. V ten istý rok sa zavádza už aj montáž prevodovky hlavne do modelov Golf a Passat.¹⁹ Dôležitým míľnikom pre spoločnosť bol rok 1998 kedy počet vyrobených kusov modelu Golf dosiahol hranicu sto tisíc kusov a milión prevodoviek ktoré boli montované v rámci celého koncernu Volkswagen. Rok nato získava Volkswagen 100% podiel v spoločnosti. Vďaka veľkému úspechu otvára spoločnosť novú montážnu halu na výrobu komponentov v Martine, kde sa postupne zamestnáva viac ako 300 pracovníkov.²⁰ V roku 2002 prichádza Volkswagen s ďalšou veľkou investíciou na vybudovanie haly, ktorá má slúžiť na výrobu SUV modelu Touareg a montovanie karosérií pre exkluzívne modely Porsche Cayennes. O rok nato spoločnosť rozširuje svoje portfólio výroby o nový model SEAT Ibiza a dosahuje ďalší veľký úspech v podobe výroby miliónteho kusu auta. Spoločnosti sa darí závratným tempom a opäť rozširuje portfólio o vysokú triedu SUV modelu Audi Q7, ktorá sa vyváža do celého sveta.²¹ Iba štyri roky po dosiahnutí výroby milión kusov, sa produkcia zvýšila natoľko že je schopná túto hranicu opäť prekonať.

V roku 2008 už zamestnáva spoločnosť viac ako 9200 pracovníkov na rôznych úrovniach výroby a riadenia, a rozširuje svoje portfólio o ďalší model českej automobilky Škoda, konkrétne Škoda Octavia. Hala v Martine rovnako dosahuje úspech v podobe výroby viac ako 200 miliónov komponentov ktoré tvoria hlavne diferenciály, brzdové bubny, brzdové kotúče, náboje kolies, prírubové hriadele a synchronne krúžky.²² Továreň v Bratislave sa stáva unikátnou vďaka počtu značiek vyrábaných „pod jednou strechou“. V roku 2013 dosiahla výroba prevodoviek už viac ako 6 miliónov kusov a Volkswagen inovuje ako automobily tak aj technológie vo výrobe v podobe inštalovania nových montážnych robotov a takzvanej „chairless chair“, ktorá zvyšuje efektivitu a pohodlnosť

¹⁹ VOLKSWAGEN. History 1991-1995. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/1991-1995.html>

²⁰ VOLKSWAGEN. History 1996-2000. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/1996-2000.html>

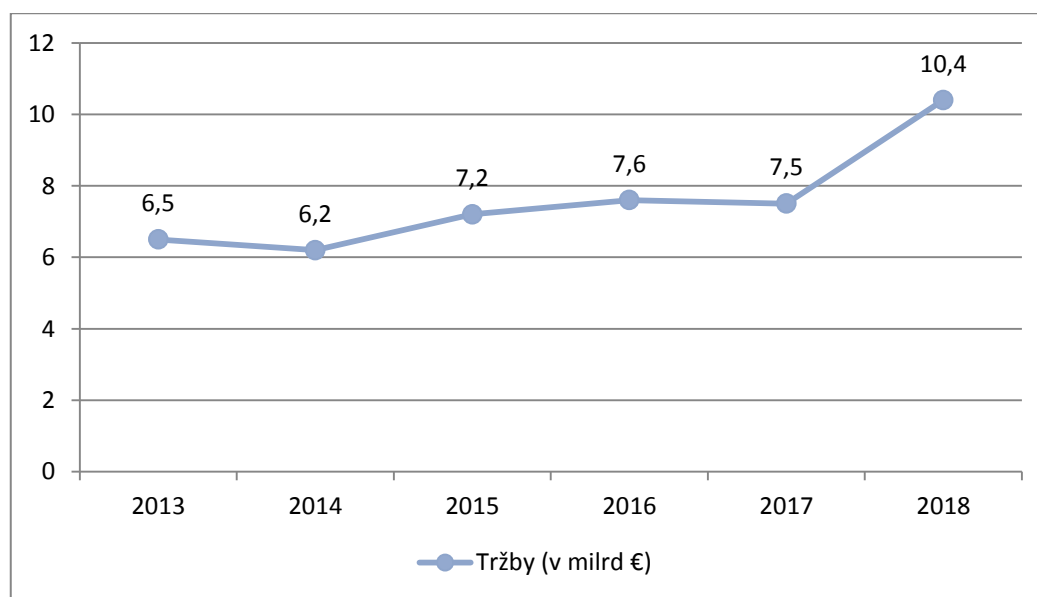
²¹ VOLKSWAGEN. History. 2001-2005. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2001-2005.html>

²² VOLKSWAGEN. History 2006-2010. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2006-2010.html>

zamestnancov na pracovisku. Táto stolička je v Bratislave prvá svojho druhu.²³ V roku 2017 dosiahla produkcia koncernu závratných sedem miliónov kusov a stala sa tak najúspešnejšou automobilovou firmou na Slovensku.²⁴

V súčasnosti má Volkswagen štyri závody v Bratislave, Stupave, Martine a v Košiciach kde vyrába nielen automobily ale aj komponenty potrebné pre ich výrobu. Ročná kapacita výroby je viac ako 400 tisíc áut ročne medzi ktoré patria modely Porsche Cayenne, Volkswagen Touareg, Audi Q7, Audi Q8, Volkswagen UP, ŠKODA Citigo a SEAT Mii. Väčšina vyrobených automobilov približne 99% smeruje na export do 158 krajín po celom svete. Medzi najväčších odberateľov patrí hlavne Čína, Nemecko a USA. So 14 800 zamestnancami patrí súčasne medzi jeden z najväčších zamestnávateľov na Slovensku.

Graf 1 Tržby spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



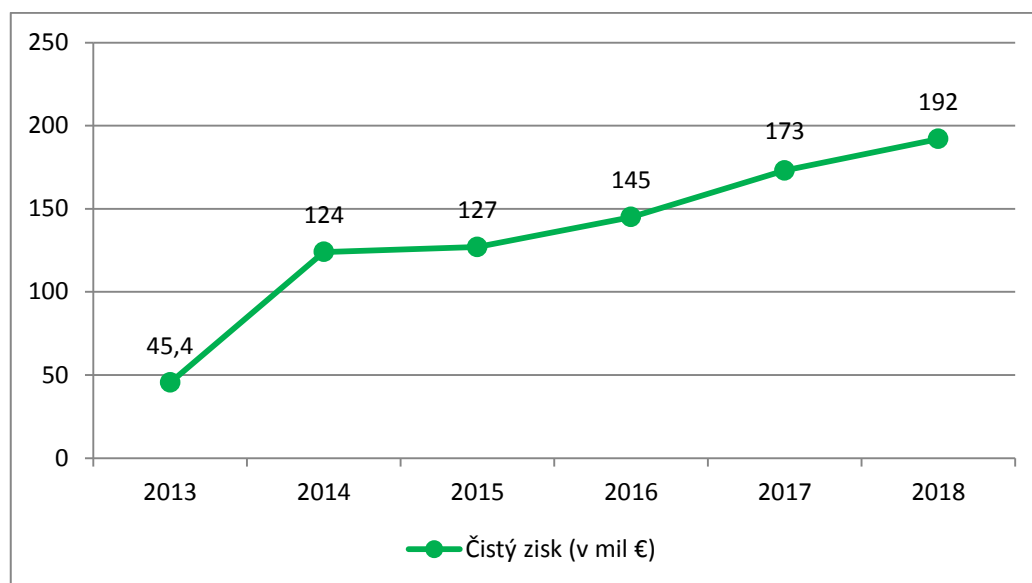
Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Na hore uvedenom grafe, môžeme vidieť hodnotu tržieb spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s. medzi rokmi 2013 až 2018. Tržby tejto spoločnosti medzi rokmi 2013 až 2017 predstavovali konštantný priebeh s priemernými tržbami 7 miliárd eur s výnimkou posledného roku 2018, keď tržby vzrástli oproti predchádzajúcemu roku s tržbami 7,5 miliárd eur o takmer 2,9 miliardy eur, čo je nárast približne o 38% oproti roku 2017.

²³ VOLKSWAGEN. History 2011-2015. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2011-2015.html>

²⁴ VOLKSWAGEN. History 2016-2017. [Online]. 2020 Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2016-2017.html>

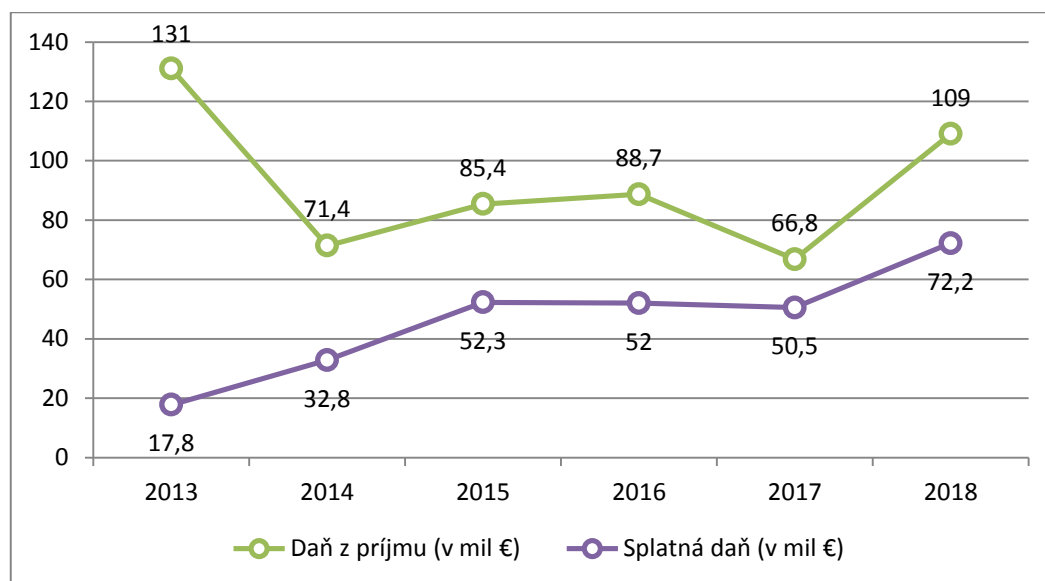
Graf 2 Zisk spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

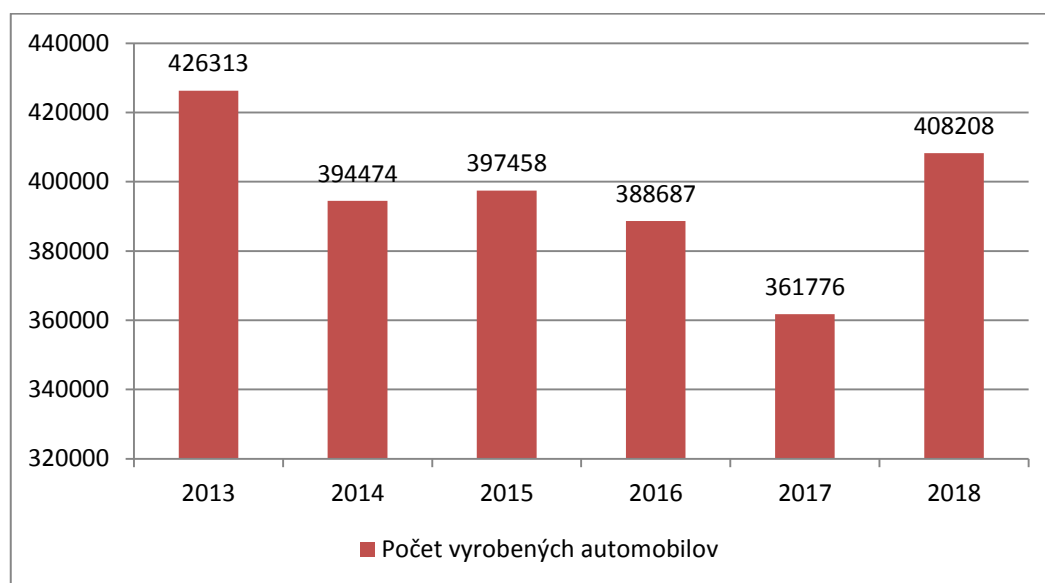
Pri zisku spoločnosti sú odchýlky o niečo vyššie, najmä v roku 2013 keď dosiahla spoločnosť zisk iba 45,4 milióna čo je o viac ako 60% menej oproti nasledujúcemu roku 2014. V ďalších rokoch sa vyvíjal zisk rastúcim tempom a v roku 2018 bola zaznamenaná najvyššia hodnota zisku vo výške 192 miliónov eur.

Graf 3 Dane spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

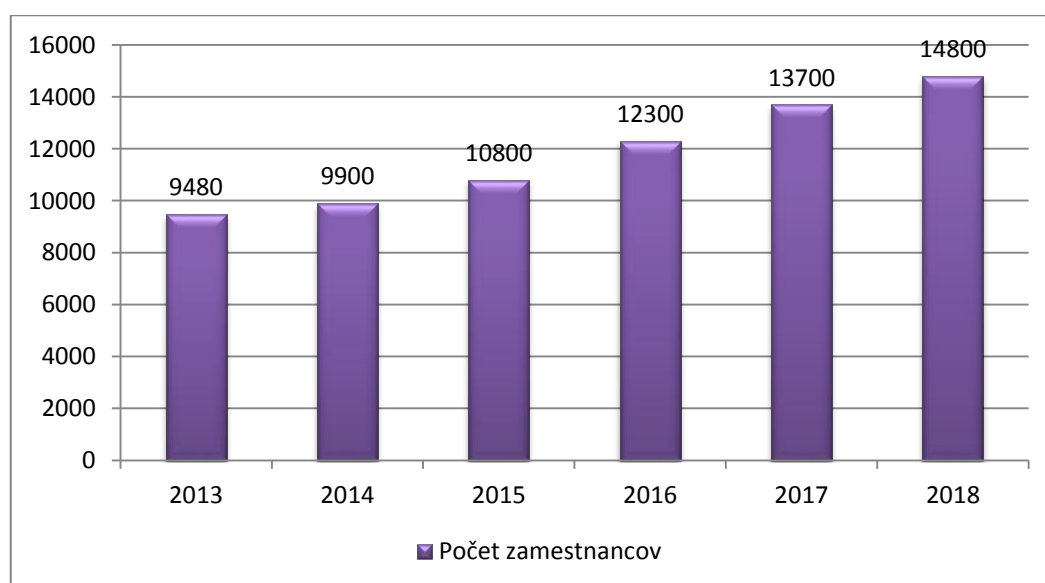
Graf 4 Počet vyrobených automobilov spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Výroba automobilov tejto spoločnosti činí najväčšiu produkciu spomedzi všetkých automobilových spoločností pôsobiacich na Slovensku. Za posledných 6 rokov automobilka vyprodukovala neuveriteľných 2 376 916 vozidiel rôzneho druhu. Z toho najviac automobilov sa vyrobilo v roku 2013 a predstavovalo 426 313 kusov, avšak významný prepád v produkcii sme zaznamenali v roku 2017 kedy sa vyrobilo iba 361 776 automobilov.

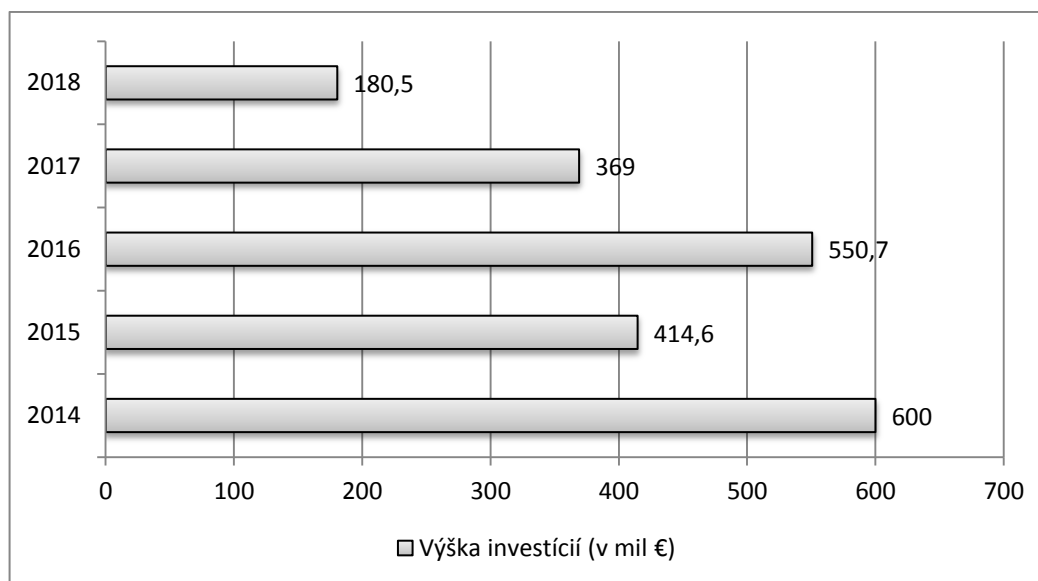
Graf 5 Počet zamestnancov spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Počet zamestnancov tejto spoločnosti od roku 2013 kedy tvoril počet zamestnancov 9480, každým rokom vzrastal a do dnešného roka sa zvýšil o viac ako 50% oproti roku 2013 čo znamená, že spoločnosť zamestnáva v roku 2018 presne 14 800 zamestnancov, čo je významný podiel taktiež na zamestnanosti Slovenska.

Graf 6 Výška investícií spoločnosti Volkswagen Slovakia a.s.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Za posledných 5 rokov preinvestoval Volkswagen na Slovensku viac ako 2 miliardy eur čo tvorí približne 47% preinvestovaných eur od roku 1991 kedy sa datuje príchod spoločnosti na Slovensko. Medzi rokmi 2014 až 2018 činila najvyššia investícia výšku 600 miliónov eur hlavne na výstavbu novej karosárne.

Od začiatku svojej pôsobnosti na Slovensku spoločnosť preinvestovala viac ako 4,1 miliardy eur podľa čoho môžeme očakávať že Volkswagen bude rozširovať svoju pôsobnosť vo forme investícií na Slovensku aj v najbližších rokoch.

4.3.2 PCA Slovakia s.r.o

V roku 2003 sa rozhodla rozšíriť svoje pole pôsobnosti vstupom na Slovenský trh, Francúzska automobilová spoločnosť PCA Slovakia s.r.o. V tomto roku začala s výstavbou výrobnéj haly vo výhodnej polohe z hľadiska možnosti dopravy, pri meste Trnava. Hala bola dokončená v roku 2005 a o rok nato začala aj prvá produkcia automobilov modelu

Peugeot 207 ktorého sa do roku 2012 vyrobilo viac ako 790 tisíc kusov. Investícia do výroby tohto modelu činila závažných 700 miliónov eur.

Fabrika sa rozprestiera na 183 hektároch ktorú tvoria štyri výrobné prevádzky lisovňa, zvarovňa, lakovňa a montážna prevádzka s aktuálnou kapacitou 1395 vozidiel za deň. V roku 2008 oznámila automobilka novú investíciu vo výške 100 miliónov eur, v podobe výroby nového modelu Citroën C3 Picasso, ktorý sa nevyrábala nikde inde na svete. Tento model bol vyrábaný až do roku 2017 s počtom kusov viac ako 500 tisíc. V roku 2011 prekonal výroba tejto automobilky už jeden milión kusov. Rok 2012 bol mimoriadne významným, pretože spoločnosť spustila výrobu modelu Peugeot 208, ktorého bolo vyrobených viac ako 1,1 milióna kusov, čím sa stáva najúspešnejším modelom z hľadiska výroby a jeho produkcia pretrváva dodnes.²⁵ Investícia do zavedenia výroby tohto modelu činila 120 miliónov eur.

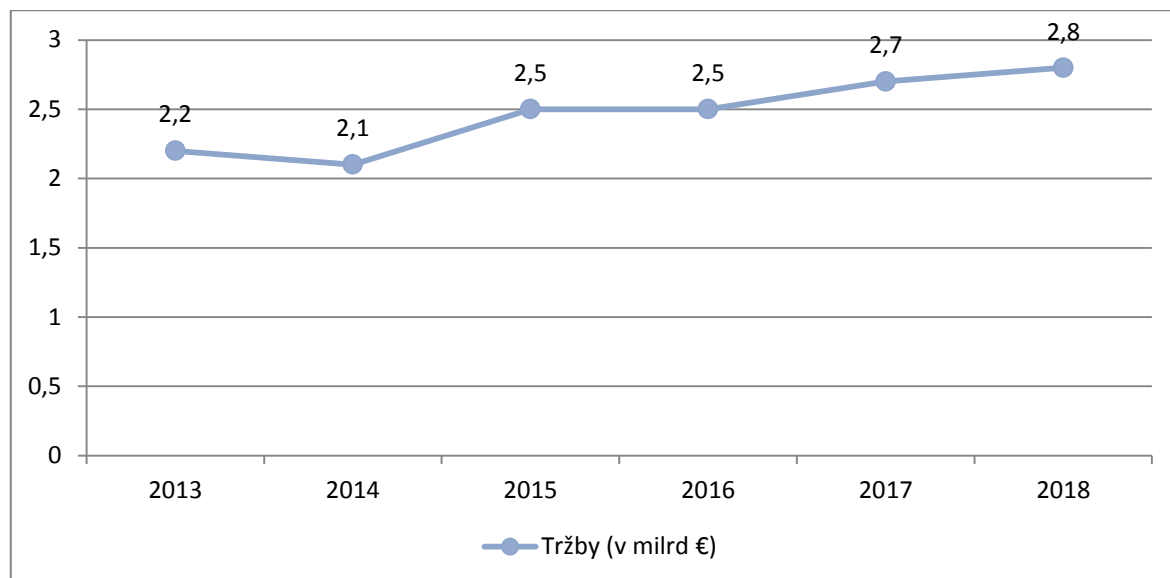
Zaujímavosťou tejto automobilky je že v roku 2016 prišla s koncepciou štvrtej takzvanej „víkendovej“ pracovnej zmeny, ktorú následne zaviedla do výroby. V tom istom období zaviedla spoločnosť výrobu svojho najmladšieho automobilu Citroën C3 do ktorého vložila investíciu na úrovni 80 miliónov eur. Výroba do roku 2018 dosiahla niečo málo vyše 340 tisíc kusov a neustále pokračuje. Spoločnosť kladie veľký dôraz aj na ochranu životného prostredia v podobe znižovania emisií, za čo získala nemalo ocenení. Do budúcnosti plánuje ako väčšina automobiliek v súčasnosti zaviesť výrobu elektromobilov, ktorá by sa ma uskutočniť najneskôr do roku 2020. S množstvom viac ako 3 milióny vyrobených automobilov, ktorých vyše 90% smeruje na export hlavne do štátov EU ale aj do Japonska, Turecka, Nového Zélandu a Latinskej Ameriky, sa stáva spoločnosť jednou z najväčších podnikov na Slovensku.

Vo fabrike sa pracuje na štyri zmeny a s počtom 4500 zamestnancov a 20 tisíc pracovníkov v podobe subdodávateľov, činí spoločnosť taktiež ako jedného z najväčších zamestnávateľov na území Slovenska. Medzi najväčších dodávateľov s výrobou na Slovensku patria spoločnosti: Lear Corporation Seating Slovakia, Faurecia, Plastic Omnium, Eurostyle Systems, Slovakian Door Company a Benteler Automotive. Investície na výrobu už prekonal hranicu jednej miliardy eur, ktoré plánuje spoločnosť do budúcich rokov neustále zvyšovať. Spoločnosť pôsobí na Slovensku už viac ako dvanásť rokov, od začiatku pôsobnosti sa venuje výrobe tzv. malým vozidlám a jej portfólio modelov značky momentálne tvorí Peugeot 208 a mimoriadne obľúbený a súčasná „vlajková loď“

²⁵ PSA Slovakia. O nás. [Online] 2020. Dostupné na internete: http://www.psa-slovakia.sk/o-nas.html?page_id=172

automobilky Citroën C3, ktorého podiel na výrobe je takmer 70 a vyrobených v roku 2018, bolo viac ako 240 tisíc kusov.

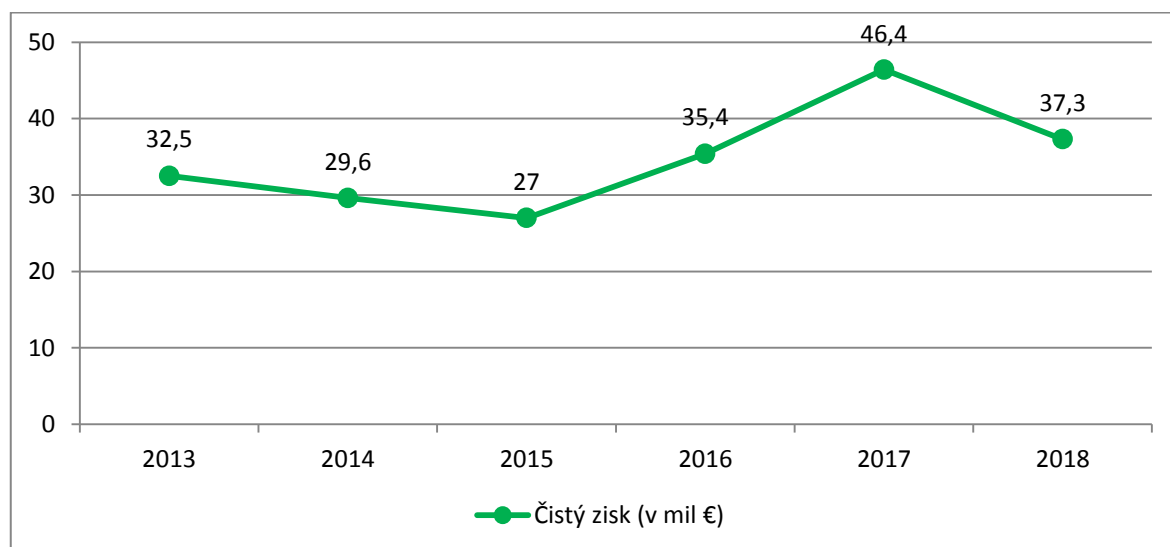
Graf 7 Tržby spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Ako môžeme vidieť tržby spoločnosti PCA Slovakia s.r.o. sú oveľa nižšie, než spoločnosti Volkswagen. Medzi rokmi 2013 až 2018 sa pohybujú miernym rastom s priemernými tržbami na úrovni 2,47 miliardy, pričom najvyššia hodnota tržieb bola v roku 2018 v sume 2,8 miliardy eur.

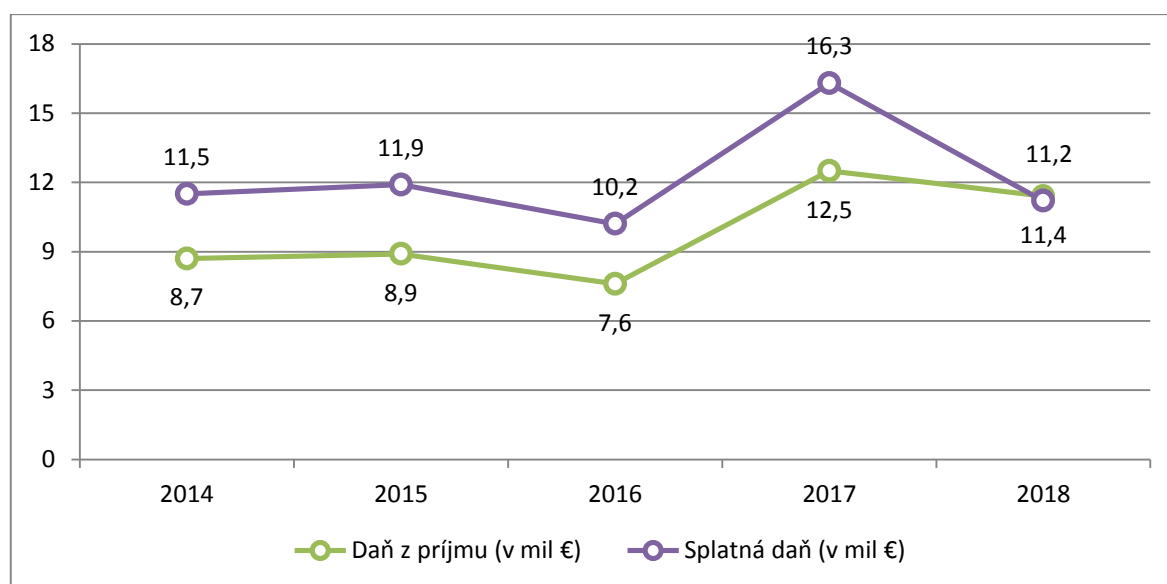
Graf 8 Zisk spoločnosti PCA Slovakia s.r.o



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

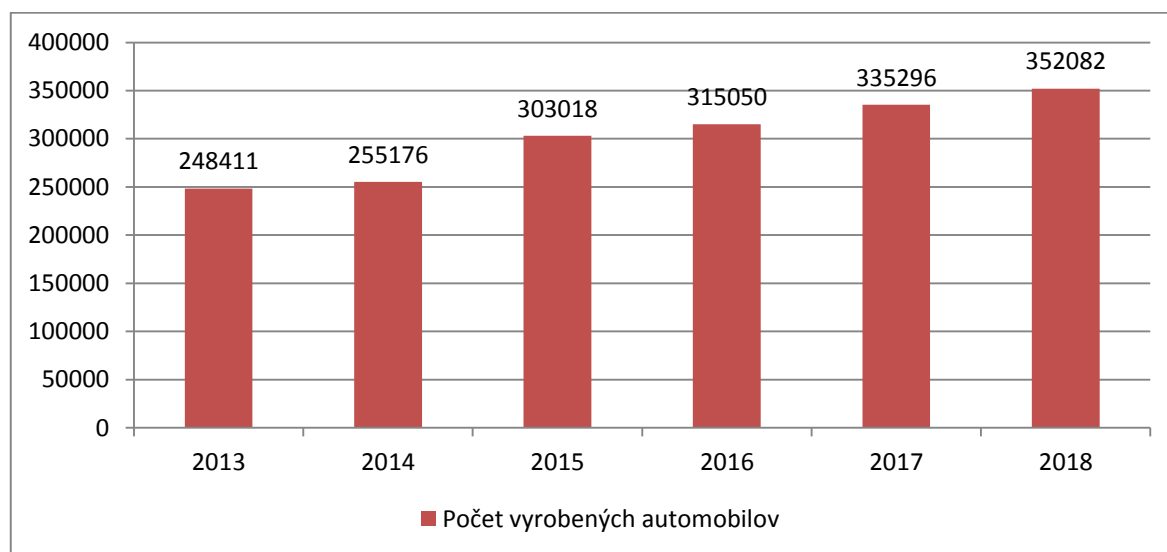
Priemerný zisk PCA Slovakia s.r.o. v sledovanom období dosahoval sumu 34,7 milióna eur, avšak najvyššia hodnota zisku neodpovedala v tomto prípade najvyšším tržbám ale bola nameraná v roku 2017 so sumou zisku 46,4 milióna eur a naopak najnižšia v roku 2015 kedy zisk dosiahol iba hodnotu 27 miliónov eur pričom oba extrémny sa líšia o niečo málo vyše 21% od priemeru.

Graf 9 Dane spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

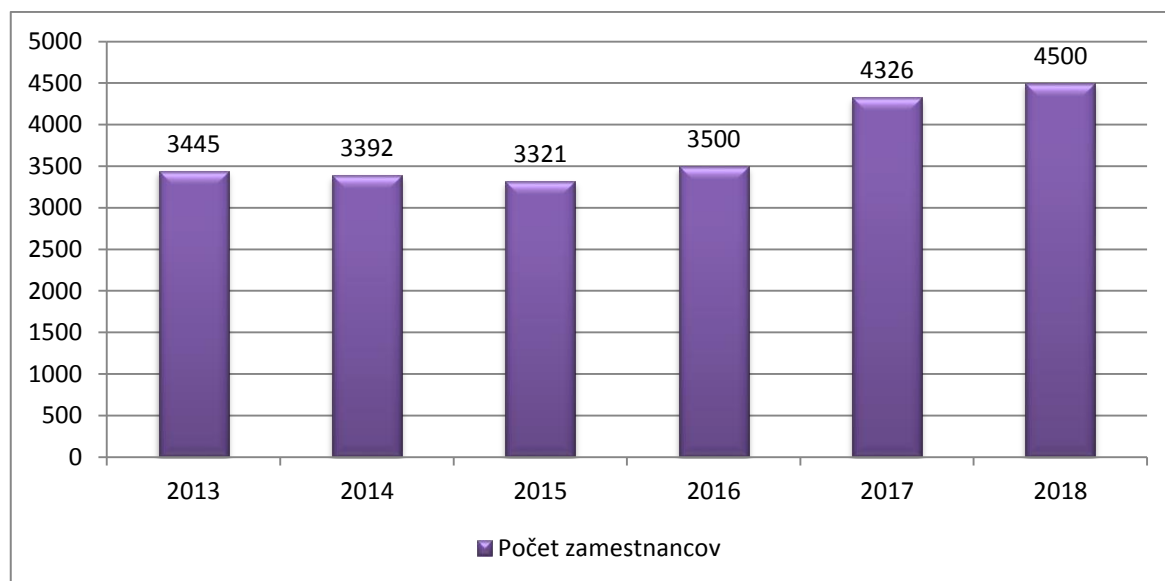
Graf 10 Počet vyrobených automobilov PCA Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Počet vozidiel, ktoré sa za posledných 6 rokov vyrobili v závode PCA Slovakia dosahuje presný počet 1 809 033 kusov. Produkcia fabriky každým rokom rastie a v roku 2018 dosiahla počet 352 082 vyrobených vozidiel čo je o 41% viac ako na začiatku sledovaného obdobia keď výroba činila 248 411 kusov.

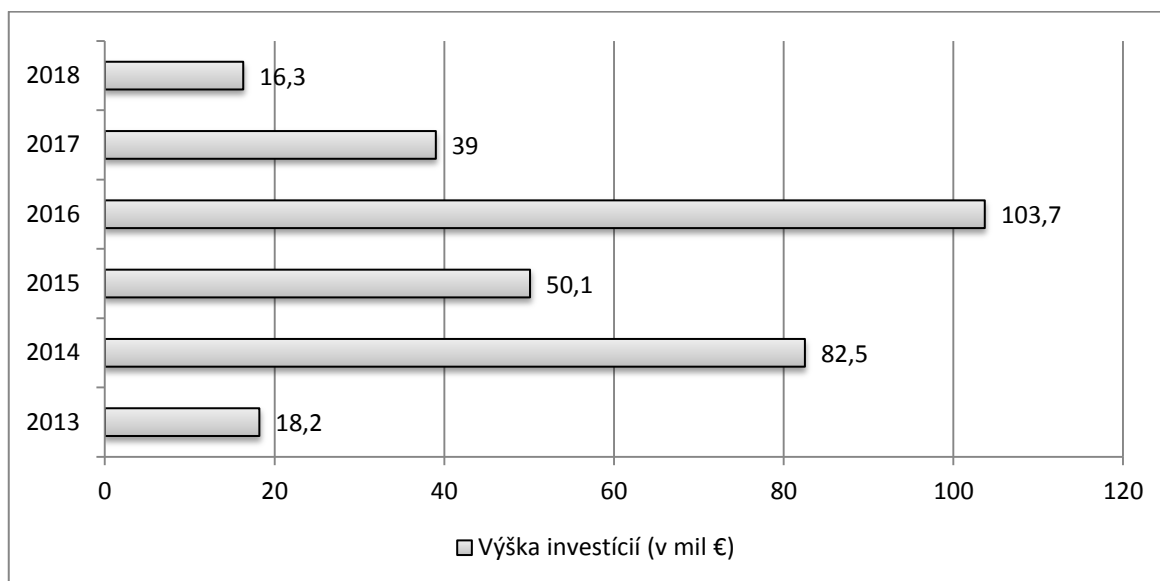
Graf 11 Počet zamestnancov spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Počet zamestnancov je taktiež oveľa nižší ako pri spoločnosti Volkswagen s.r.o. avšak rovnako významný pre Slovensko. Od roku 2013 kedy spoločnosť zamestnávala 3445 zamestnancov sme zaznamenali mierny pokles, keď spoločnosť znížila počet zamestnancov v priebehu dvoch rokov o 124 pracovníkov. Naopak od roku 2015 spoločnosť vytvárala nové pracovné miesta a v roku 2018 bol počet zamestnancov oproti roku 2013 vyšší už o 1179 pracovníkov, hlavne kvôli zavedeniu štvrtej tzv. víkendovej zmeny. V súčasnosti zamestnáva spoločnosť 4500 ľudí.

Graf 12 Výška investícií spoločnosti PCA Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Medzi sledovanými rokmi 2013 až 2018 spoločnosť preinvestovala približne 310 miliónov eur čo tvorí asi tretinu zo sumy, ktorú spoločnosť preinvestovala za dobu svojej pôsobnosti na území Slovenska. Najvyššia suma, ktorú spoločnosť investovala za sledované obdobie, bola v roku 2016 vo výške 103,7 miliónov eur. Táto investícia bola predovšetkým určená na zavedenie výroby nového modelu Citroën C3.

4.3.3 Kia Motors Slovakia s.r.o.

Ako tretí veľký investor v automobilovom priemysle na Slovensku prišla Japonská spoločnosť Kia Motors, keď v roku 2004 oznámila výstavbu automobilového závodu v obci Teplička nad Váhom pri Žiline. Výstavba závodu bola významná udalosť ako pre Slovensko tak aj pre spoločnosť Kia Motors, pretože išlo o vybudovanie jej prvého závodu v Európe. Kompletné dokončenie fabriky sa datuje do roku 2005 načo hneď o rok neskôr začala prvá produkcia automobilov malého mestského modelu Kia cee'd. Závod sa rozprestiera na 166 hektároch a pozostáva z päť výrobných prevádzok lisovňa, karosáreň, lakovňa, motoráreň a montáž, pričom výroba je charakteristická vysokou automatizáciou v podobe robotov.

Poloha je taktiež veľmi výhodná hlavne kvôli rýchlym dodávkam modulov a systémov od dodávateľa Mobis Slovakia ktorý sa nachádza v blízkosti závodu. Následne v roku 2007 zaviedla spoločnosť výrobu úspešného SUV modelu Kia Sportage, ktorá sa

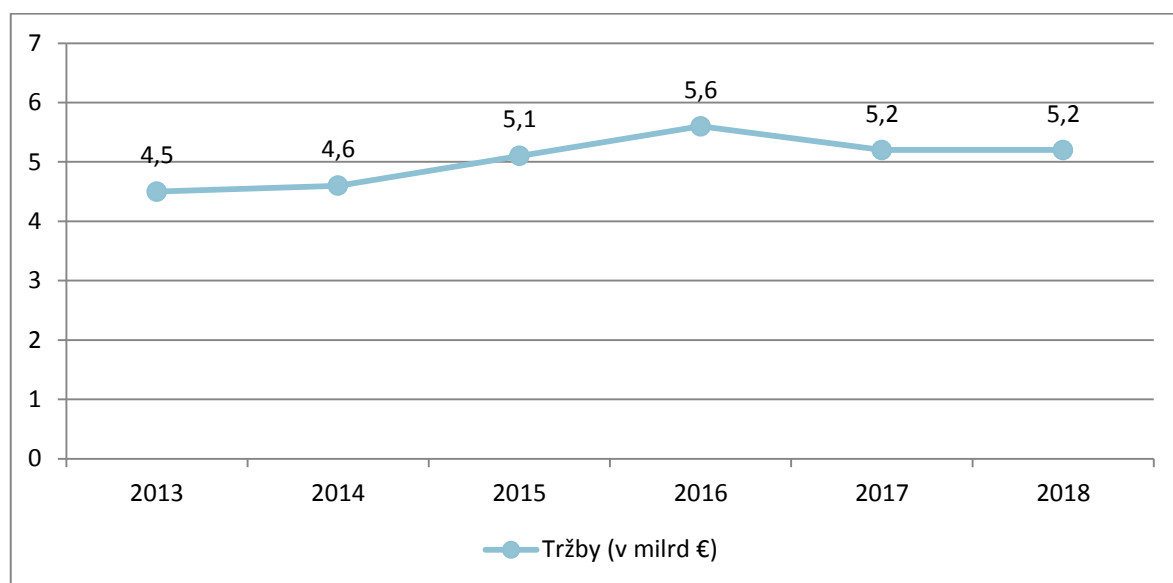
vyrába dodnes a tvorí najväčší podiel na výrobe vo výške 67%. Závod sa špecializuje na výrobu najmä benzínových motorov, ktoré sú určené vo väčšine prípadov na vývoz. Najväčší úspech zaznamenala v roku 2016 kedy ich firma vyrobila viac ako 600 tisíc. V roku 2011 firma spustila výrobu v druhej motorárni a začala vyrábať model Kia Venga, ktorého výroba taktiež pretrváva dodnes avšak iba v podielom 5% na celkovej produkcii závodu.

Počas celého obdobia, Kia preinvestovala na Slovensku viac ako 1,8 miliardy eur čo ju zaraďuje medzi jedného z najväčších zahraničných investorov, ktorí pôsobia v našej krajine.²⁶ Do roku 2018 produkcia prekročila hranicu viac ako 3,2 milióna vozidiel a 4,9 milióna motorov, z ktorých väčšina smerovala na vývoz najmä do krajín EU ako Anglicko, Nemecko, Španielsko, Taliansko ale výrazný podiel mal aj vývoz do Ruskej federácie. V súčasnosti tvorí kapacita výroby tejto automobilky 350 tisíc automobilov ročne, ktoré tvoria Kia Sportage, Kia Ceed, Kia Ceed Sportswagon, Kia Proceed, Kia Venga a vyváža ich do 89 krajín sveta.

Počet zamestnancov v závode je na úrovni takmer 3800 pracovníkov, čo je spôsobené predovšetkým kladením dôrazu spoločnosti na vysokú automatizáciu výroby. Táto automatizácia pozostáva prevažne z montážnych robotov, ktorých je v závode nainštalovaných viac ako 450. Avšak aj napriek vysokej automatizácii, počet 3800 pracovníkov, tvorí významný podiel na zamestnanosti v automobilovom priemysle na Slovensku.

²⁶ KIA. O nás. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.kia.sk/sk/o-nas/profil-spolocnosti>

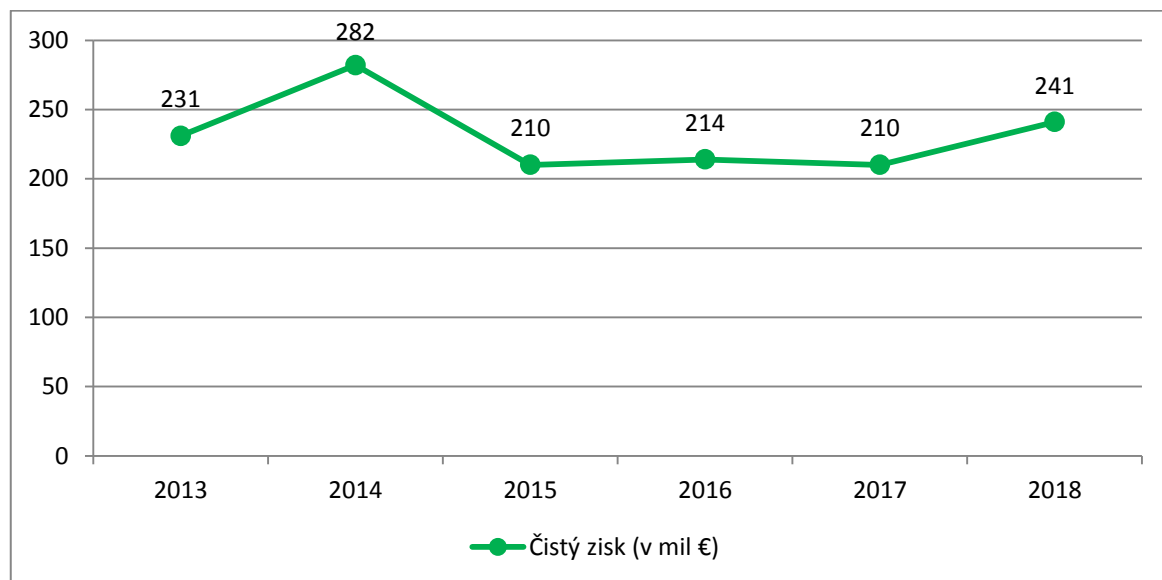
Graf 13 Tržby spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Tržby Kórejského giganta pôsobiaceho na Slovensku v porovnaní s PCA Slovakia boli vo väčšine prípadov dvojnásobne vyššie. Priemerná hodnota tržieb činila 5,03 miliardy eur s malými odchýlkami medzi obdobiami.

Graf 14 Zisk spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.

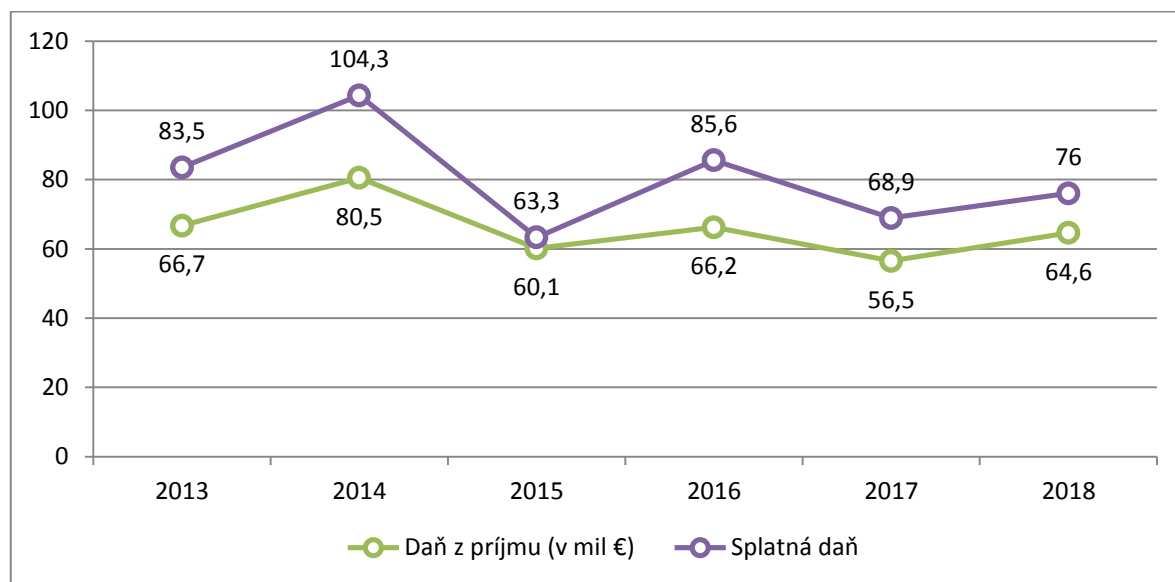


Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Zisk tejto spoločnosti činil najvyššiu hodnotu v roku 2014 a predstavoval sumu 282 miliónov eur, čo môžeme pripísať najmä zavedeniu sériovej výroby vylepšeného modelu

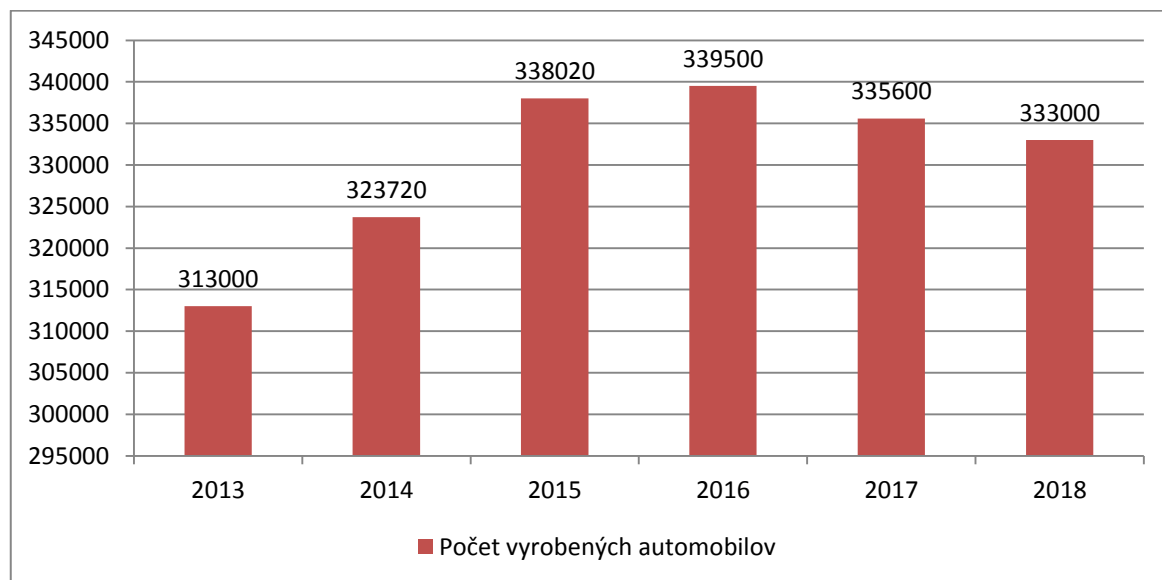
Kia Sportage. V nasledujúcich rokoch zisk klesol a vyvíjal sa konštantne približne na úrovni 210 miliónov eur až do roku 2018 kedy Kia opäť zaznamenala rast na hodnotu 241 miliónov eur.

Graf 15 Dane spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Graf 16 Počet vyrobených automobilov spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.

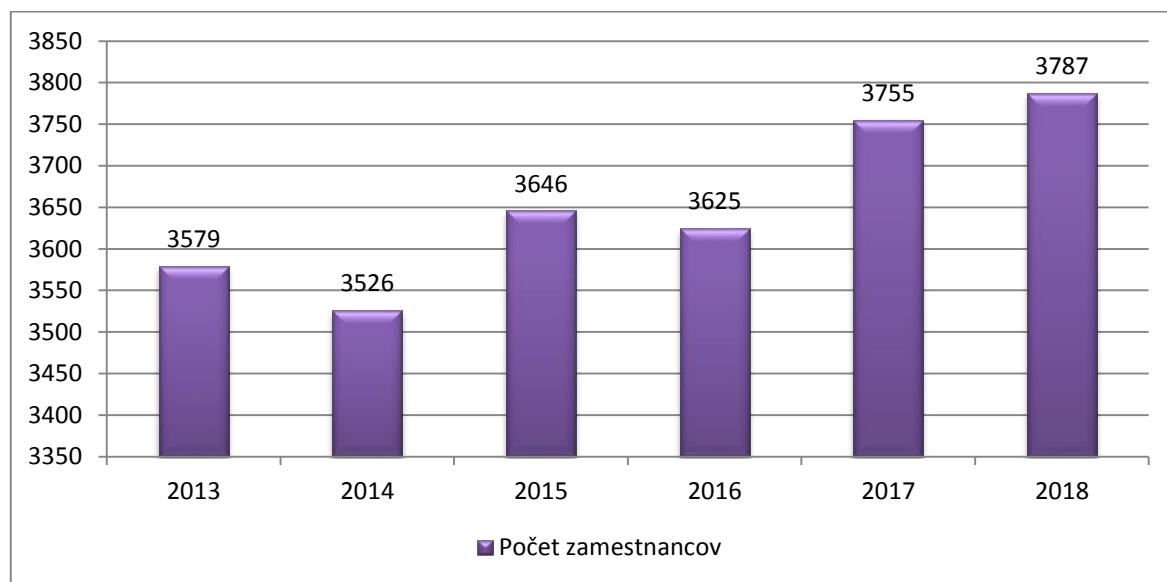


Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Výrobná produkcia závodu sa od roku 2013 kedy spoločnosť vyprodukovala 313 000 kusov automobilov, vyvíjala pomerne vysokým rastom až do roku 2016 kedy vzrástla

produkcia o 8% oproti roku 2013 na úroveň 339 500 kusov vozidiel. Nasledujúce roky sa opäť výroba o trochu spomalila a v roku 2018 dosiahla úroveň presne 333 000 vozidiel rôznych druhov.

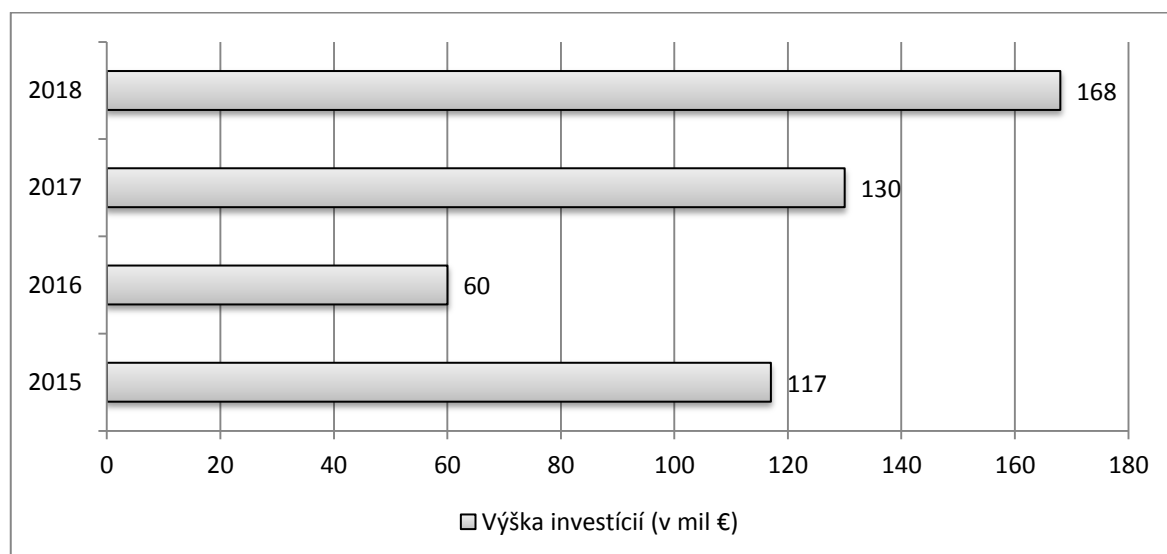
Graf 17 Počet zamestnancov spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Ako vidíme na nasledujúcom grafe, počet zamestnancov spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o. malo mierne kolísavý avšak rastúci priebeh. Od roku 2013 spoločnosť vytvorila 208 nových pracovných miest a v súčasnosti spoločnosť zamestnáva 3787 pracovníkov.

Graf 18 Výška investícií spoločnosti Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Spoločnosť taktiež zaznamenala veľké sumy v investíciách do výroby na Slovensku, ktoré za sledované obdobie dosiahli hodnotu 475 miliónov eur. Táto suma hlboko prevyšuje predchádzajúcu automobilku PCA Slovakia s.r.o. a spoločnosť má taktiež v pláne do budúcnosti ďalšie veľké investície približne v sume 160 miliónov eur.

4.3.4 Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.

Najmladšiu investíciu v automobilovom priemysle na Slovensku tvorí Britský koncern Jaguar Land Rover. Spoločnosť je dcérskou firmou indickej automobilovej spoločnosti Tata Motors, a sídli v Coventry vo Veľkej Británii. Obe značky sú charakteristické bohatou históriou, ktorá siaha až do obdobia pred druhou svetovou vojnou.

Začiatok spoločnosti Jaguar sa datuje do roku 1922 kedy sa zaoberala výrobou motocyklových sajdkár. Postupne sa od motocyklov a príslušenstva pre ne, prepracovala cez výrobu karosérií až po tvorbu automobilov. V súčasnosti sa značka zaoberá výrobou luxusných automobilov každého typu. Počiatky značky Land Rover sa ťahajú do roku 1884 keď sa spoločnosť pod menom Starley & Sutton špecializovala na výrobu bicyklov.²⁷

V roku 1905 vznikla značka pod menom Rover a vyrobila svoj prvý automobil. Súčasný názov Land Rover stanovila automobilka až po druhej svetovej vojne v roku 1948, kedy sa začala zameriavať iba na výrobu terénnych automobilov. Obe spoločnosti počas svojej pôsobnosti vystriedali viacero majiteľov až do roku 2002, keď sa zlúčili pod firmou Ford Motor Company. Následne ju v roku 2008 odkúpila indická spoločnosť Tata Motors, pod ktorou firma pôsobí dodnes. Jaguar Land Rover ako koncern, pôsobil už na viacerých trhoch a jeho vstup a vybudovanie prvého závodu na Slovensku sa datuje do roku 2015.

Táto greenfieldová investícia pri meste Nitra bola dokončená v roku 2018 kedy sa súčasne začalo s produkciou prvých automobilov. Dnes je závod stále ešte v začiatkoch s počtom približne 1500 zamestnancov, ktorý by mal v najbližších rokoch vystúpiť až na 2800 pracovníkov.²⁸ Spoločnosť sa zaoberá výrobou luxusných najmä terénnych vozidiel, z ktorých sa v novej fabrike pri Nitre vyrába Land Rover Discovery a Land Rover Defender. Produkcia tohto koncernu by sa mala vyšplhať až na 300 tisíc kusov

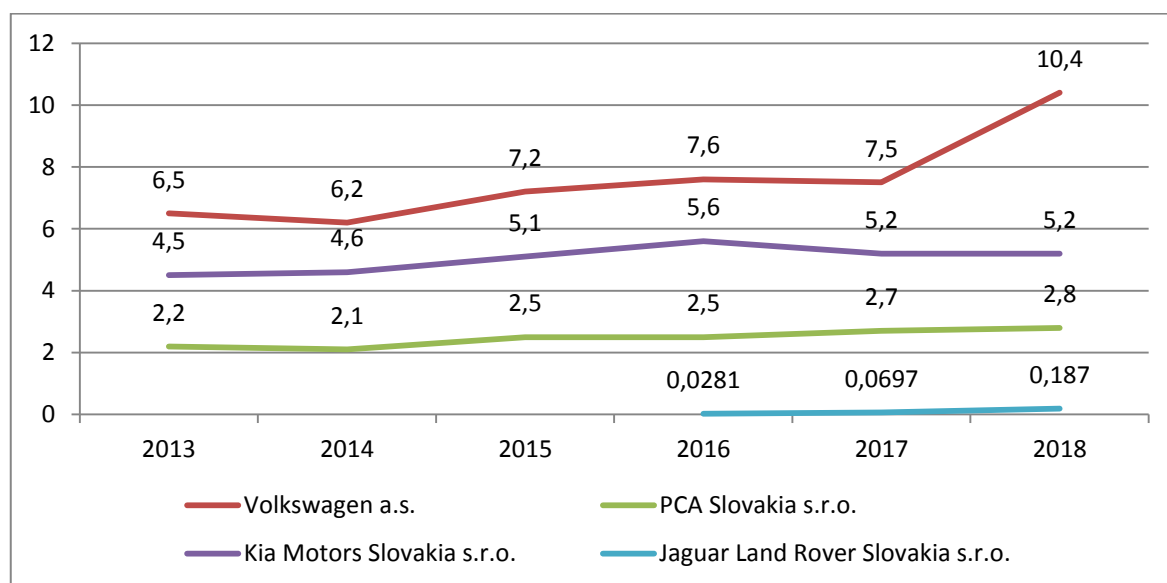
²⁷ VASIL, Martin. AUTOZURNAL. Historia značky Land Rover. [Online] 2014. Dostupné na internete: <https://autozurnal.ta3.com/historia-znacky-land-rover-terenna-legenda-z-leteckeho-plechu>

²⁸ SARIO. Automotive sector in Slovakia. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-automotive-sector-in-slovakia-2018-09-20.pdf>

automobilov ročne. Celková investícia do závodu by mala byť vo výške 1,4 miliardy eur, čo je jedna z najväčších investícií v Európe vôbec.

4.4 Porovnanie spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.

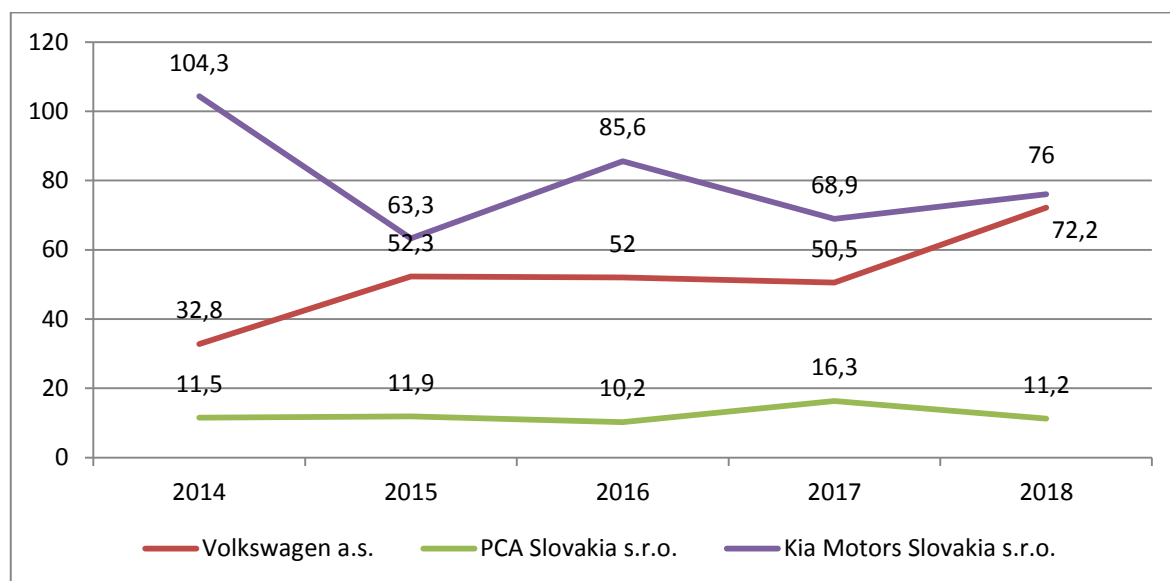
Graf 19 Tržby spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o., Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Z automobiliek pôsobiacich na Slovensku sa z hľadiska dosiahnutých tržieb za sledované roky, sa umiestnil na prvom mieste Volkswagen Slovakia a.s. ktorý dominoval a prekonal konkurujúce automobilky v každom roku. Ako druhá sa umiestnila spoločnosť Kia Motors Slovakia s.r.o. za ktorou nasledovala PCA Slovakia. Spoločnosť Jaguar Land Rover vzhľadom na ešte veľmi krátke pôsobenie na území Slovenskej republiky dosiahol oproti ostatným automobilkám zanedbateľné tržby.

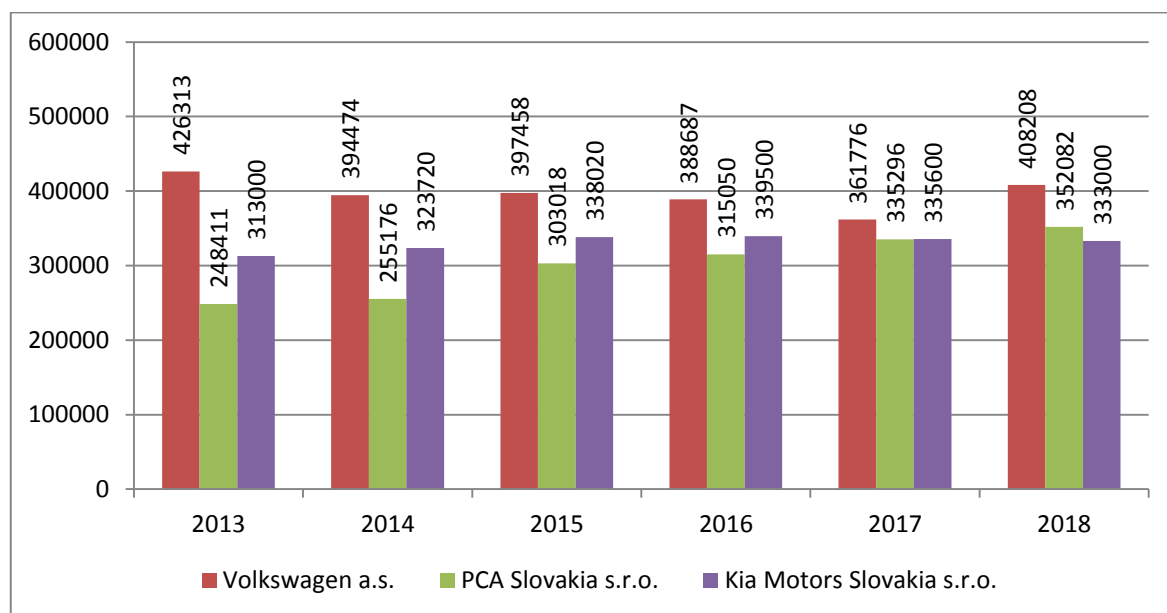
Graf 20 Zisk spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.finstat.sk

Na daniach prekvapivo najviac odvidla spoločnosť Kia Motors v celkovej sume 398,1 milióna eur za sledované obdobie. Za ňou nasledovala najväčšia pôsobiaca automobilka na Slovensku Volkswagen a.s. s celkovou sumou 259,8 eur odvedených na daniach. PCA Slovakia s.r.o. sa umiestnila na treťom mieste ktorej hodnota ovedených daní dosiahla úroveň 61,1 milióna, čo je podstatne menej ako pri predošlých spoločnostiach. Spolu celkovo tieto spoločnosti odviedli do štátneho rozpočtu sumu 719 miliónov eur za sledované roky.

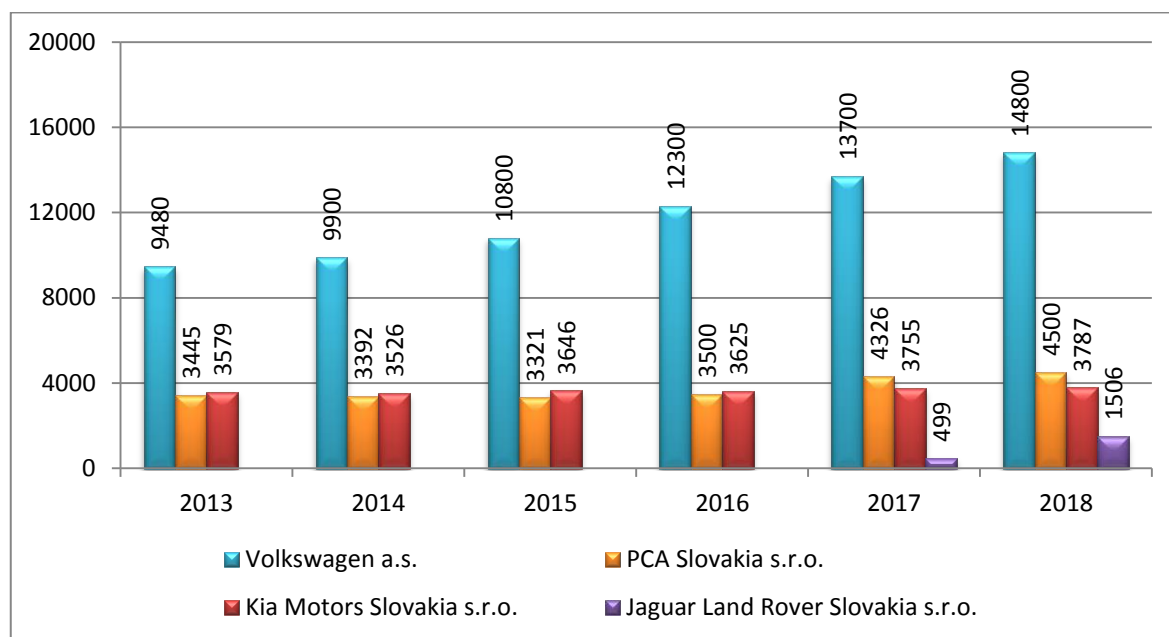
Graf 21 Počet vyrobených automobilov spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Pri výrobe automobilov taktiež dominoval Volkswagen vo všetkých obdobiach sledovania s celkovým počtom 2 376 916 kusov vyrobených automobilov. Za Volkswagenom nasleduje automobilka Kia Motors s.r.o. s počtom 1 982 840 kusov, ktorá medzi rokmi 2013 až 2017 prevyšovala vo výrobe PCA Slovakia až do roku 2018. Vtedy ju táto spoločnosť prekonalá o 19 082 kusov a celkovo vyrobila 1 809 033 vozidiel. Dokopy všetky automobilky spolu vyprodukovali za sledovaných šesť rokov 6 168 789 kusov automobilov.

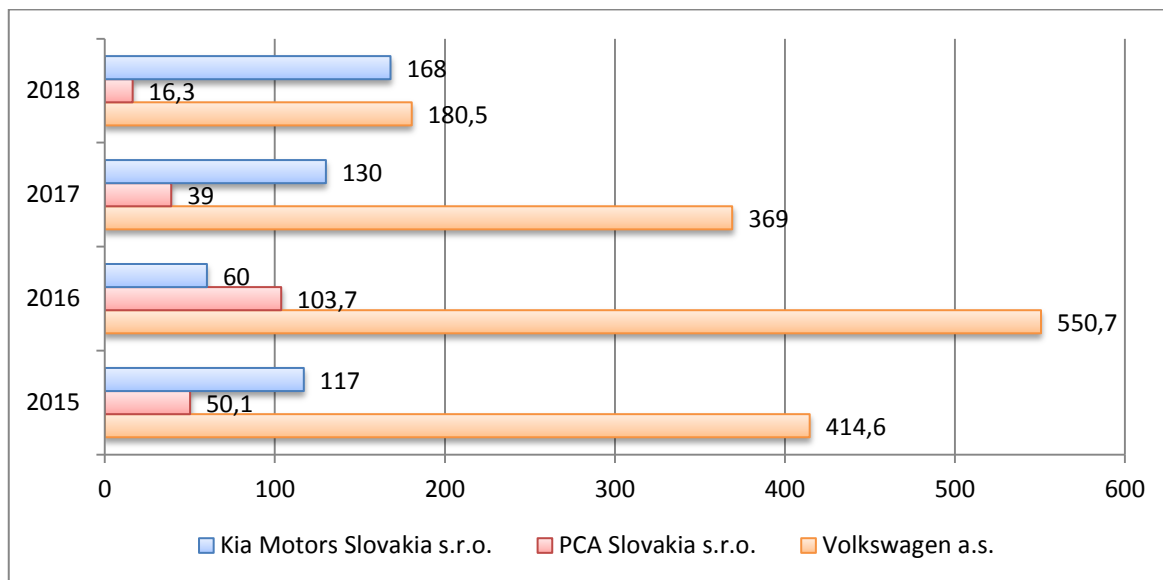
Graf 22 Počet zamestnancov spoločností Volkswagen a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o., Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

Spomedzi zamestnávateľov najviac pracovných miest vytvoril Volkswagen, ktorého počet zamestnancov bol približne trojnásobne vyšší v každom roku, ako konkurujúcich automobiliek na Slovensku. Medzi rokmi 2013 až 2016 zamestnávali spoločnosti Kia a PCA Slovakia takmer rovnaký počet pracovníkov až do roku 2017 kedy PCA Slovakia prekonalala Kia o niečo viac ako 500 zamestnancov. Spolu však všetky tieto spoločnosti vrátane Jaguar Land Rover, ktorý je stále ešte v začiatkoch zamestnávajú 24 593 ľudí.

Graf 23 Výška investícií spoločností Volkswagen a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors Slovakia s.r.o.



Zdroj: vlastné spracovanie podľa výročných správ

V počte preinvestovaných eur na Slovensku za posledné štyri roky hlboko prekonal Volkswagen konkurujúce spoločnosti so sumou 1 514,8 miliónov eur. Za ním nasledovala spoločnosť Kia Motors so sumou 475 miliónov. Posledná spomínaná automobilka PCA Slovakia v investíciách podstatne zaostáva za prechádzajúcimi, keď jej hodnota investícií v Slovenskej republike dosiahla iba sumu 209,1 miliónov eur. Podstatné však je že dokopy preinvestovali tieto spoločnosti na území našej krajiny 2 198,9 milióna eur, čo má výrazný dôsledok na ich budúce podnikanie na Slovensku.

4.4.1 Subdodávateľská sieť

S automobilovým priemyslom, príchodom a pôsobnosťou týchto zahraničných spoločností na Slovensku, súvisí a je úzko prepojený aj rozvoj dodávateľskej siete. Na Slovensku sa postupom času vytvorila silná a veľmi dobre organizovaná skupina dodávateľských firiem, ktoré sú rozdelené do jednotlivých druhov Tier–1, Tier–2, Tier–3 a nepriami dodávateľia. Spadá pod nich celkovo 380 firiem, ktoré rozvážajú svoje komponenty nielen v rámci Slovenskej republiky, ale taktiež do zahraničia.

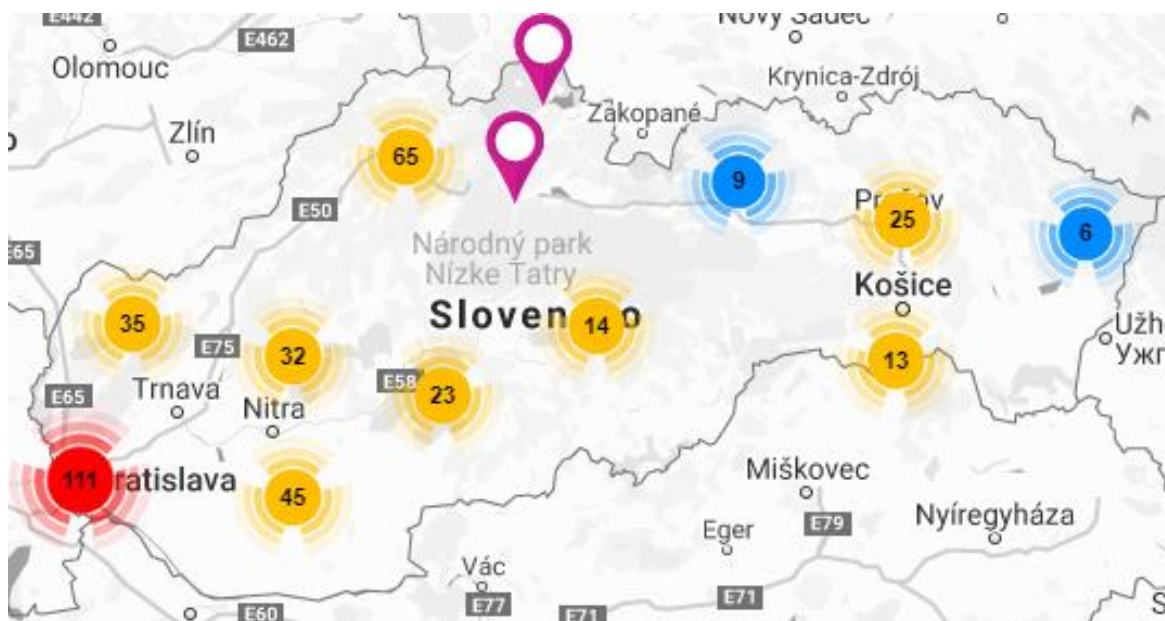
Jednotlivé skupiny dodávateľov sa vyznačujú taktiež vysokými tržbami a množstvom zamestnancov v jednotlivých sektoroch. Trieda Tier–1, alebo dodávateľia prvej úrovne, je charakteristická tým, že firmy, ktoré ju tvoria poskytujú automobilkám už

kompletné moduly na montovanie do vozidla ako napríklad sedadlá, interiérové systémy, pohony a pod. Kľúčový faktor pre takéto firmy je hlavne sídlo v blízkosti automobilového závodu z dôvodu poskytovania dodávok systémom Just-in-time. Práve preto sa najviac dodávateľov tohto druhu nachádza v Bratislavskom kraji, kde sídli naša najväčšia automobilka Volkswagen.

V súčasnosti evidujeme na Slovensku 71 takýchto firiem a medzi najväčšie zaradujeme Adient Slovakia, Faurecia Slovakia, Mobis Slovakia, U.S. Steel Košice a Schaeffler Slovensko. Medzi firmy radu Tier-2 zaradujeme také spoločnosti, ktoré vyrábajú hlavne súčiastky a rôzne komponenty pre produkciu modulov dodávateľov Tier-1. Úzko komunikujú s touto skupinou a vyrábajú súčiastky podľa ich pokynov. Taktiež je pre nich dôležitá lokalita v blízkosti dodávateľov prvej úrovne a medzi najväčšie firmy pôsobiace na Slovensku, ktorých je v súčasnosti 106 tohto druhu, patrí Continental Matador Rubber, KROMBERG & Schubert, U-Shin Slovakia a YURA ELTEC Corporation Slovakia. Najviac firiem tejto skupiny sídli v Nitrianskom kraji. Do poslednej tretej kategórie Tier-3 môžeme zaradiť predovšetkým firmy, ktorých hlavnou úlohou je poskytovať materiály, polovýrobky, suroviny, jednoduché súčiastky a základné komponenty na tvorbu komplikovanejších modelov a súčiastok dodávateľskou sieťou Tier-3.

Čím viac firiem tejto triedy pôsobí v odvetví, tým viac sa zvyšujú nároky druhostupňových dodávateľov na kvalitu a štandardy, čo je konečnom dôsledku výhodné pre zákazníka. Na Slovensku pôsobí 95 firiem radu Tier-3, pričom najviac sa nachádza opäť v Bratislavskom kraji. Celkový počet dodávateľských spoločností v našej krajine tvorí 380 firiem, vrátane 108 nepriamych dodávateľov, ktorí nie sú zaevidovaní v jednotlivých kategóriách. Spolu zamestnávajú v súčasnosti viac ako 111 000 ľudí a ich ročné tržby presahujú hodnotu 44 300 miliónov eur.

Obrázok 1 Dodávateľia triedy Tier-1, Tier-2, Tier-3 na Slovensku



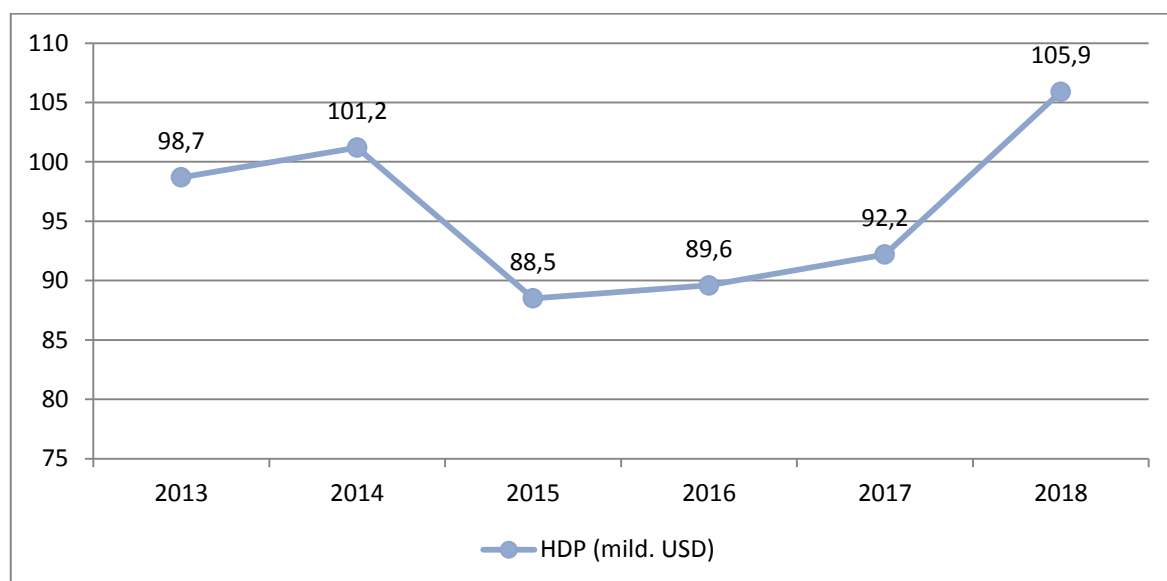
Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.okba.sk

4.5 Vplyv na ekonomiku

Automobilový priemysel pôsobí výrazným spôsobom na Slovenskú ekonomiku, čo sa mu darí dokazovať každým rokom viac a viac. V súčasnosti, Slovensko patrí medzi elitu vo výrobe automobilov, či už v Európe, ale aj na svetovom trhu. Každoročne toto odvetvie vyprodukuje miliardové tržby, stá tisíce áut, a zamestnáva výrazný počet pracovníkov v Slovenskej republike. V nasledujúcej kapitole si detailnejšie rozoberieme, ako tento priemysel vplýva hlavne na ukazovatele HDP a nezamestnanosti na Slovensku.

4.5.1 Vplyv na HDP

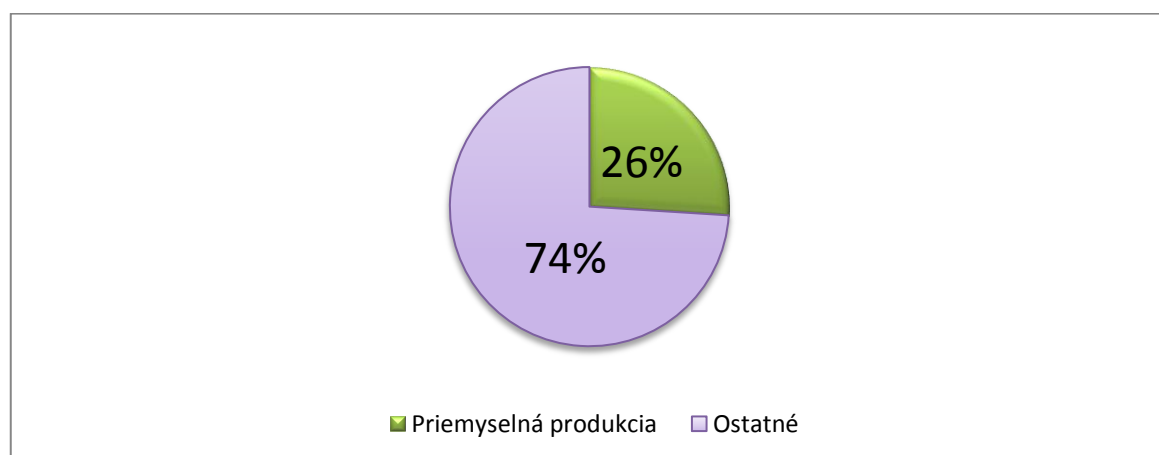
Graf 24 Hodnota HDP Slovenska



Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.data.worldbank.org

Automobilový priemysel sa v súčasnosti podieľa na vysokej miere účasti príspevku na HDP Slovenska v pomere 13%, pričom na celkovej priemyselnej produkcii, ktorá tvorí 26% HDP zaznamenáva celkový podiel až 46,8%. z ktorých 18% tvorí výroba automobilov a 28,8% tvoria dodávateľia.²⁹

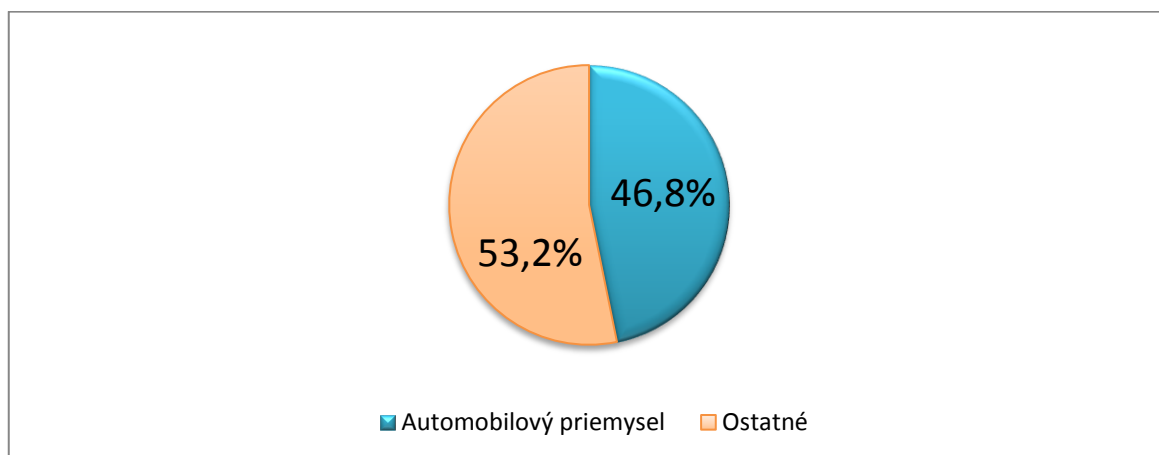
Graf 25 Podiel priemyselnej produkcie na HDP Slovenska



Zdroj: vlastné spracovanie

²⁹ Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. [Online] 2018. Dostupné na internete: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/cista_mobilita_seminar/\\$FILE/OPZPUR-Prepiak-201812112.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/cista_mobilita_seminar/$FILE/OPZPUR-Prepiak-201812112.pdf)

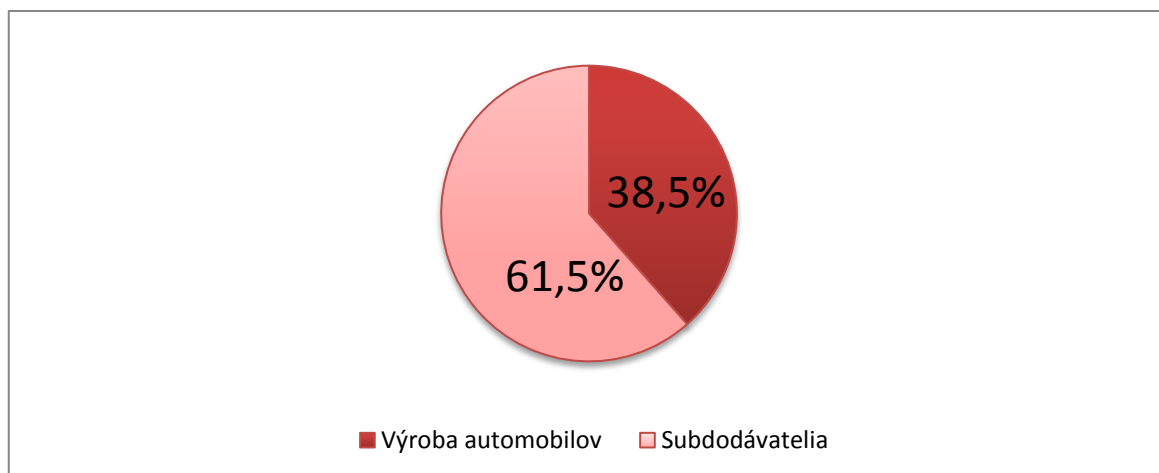
Graf 26 Podiel automobilového priemyslu na priemyselnej produkcii



Zdroj: vlastné spracovanie

Toto úctyhodné percento dosahuje hlavne vďaka už spomínaným zahraničným investorom, ktorých tržby dosiahli v roku 2018 spolu výšku 18,6 miliardy eur a ktorých produkcia sa každým rokom zvyšuje. Avšak výrazným podielom k tejto miere prispievajú hlavne dodávatelia úrovni Tier-1, Tier-2, Tier-3 a taktiež všetci nepriami dodávatelia, ktorých na Slovensku operuje 380 spoločností.

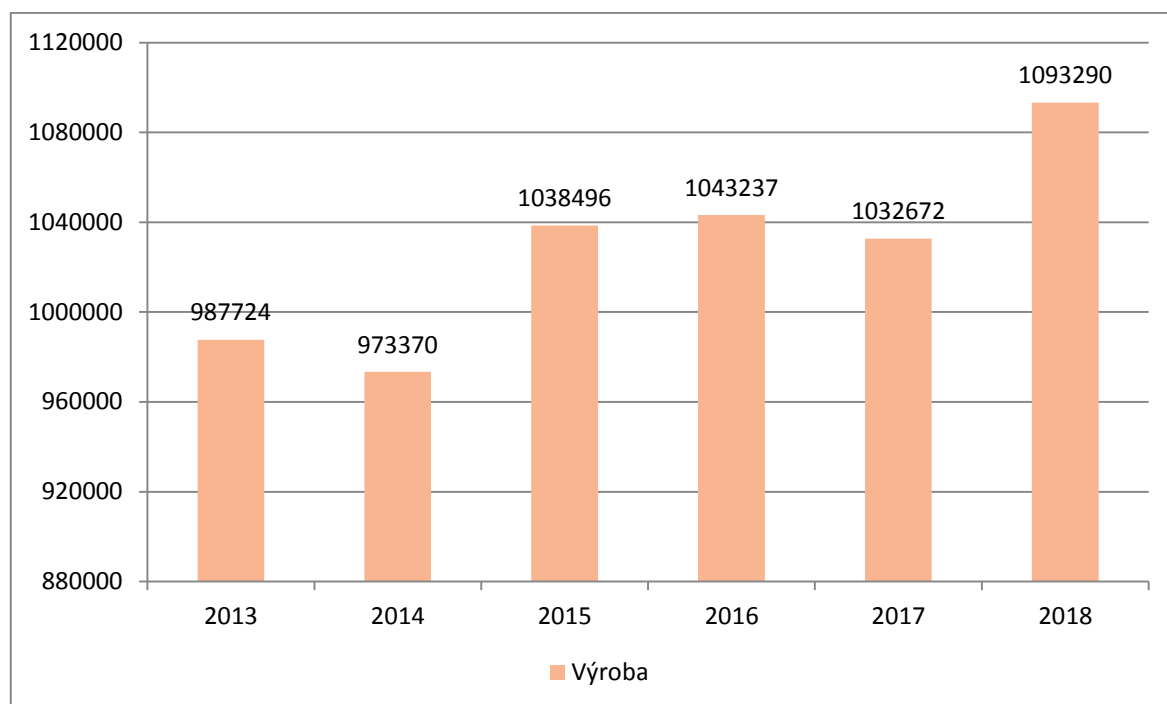
Graf 27 Podiel výroby automobilov a subdodávateľov v automobilovom priemysle



Zdroj: vlastné spracovanie

Oproti predchádzajúcim rokom sa výsledky značne zlepšili, ako výrobcov tak aj samotných dodávateľov, hlavne v podobe tržieb, ale aj v raste počtu zamestnancov a zvyšovania miezd v tomto sektore. Keďže väčšina vyrobených automobilov smeruje na export odpovedá tomu aj vysoká hodnota automobilového priemyslu na celkovom priemyselnom exporte, ktorá činí 35%.

Graf 28 Počet vyrobených automobilov na Slovensku



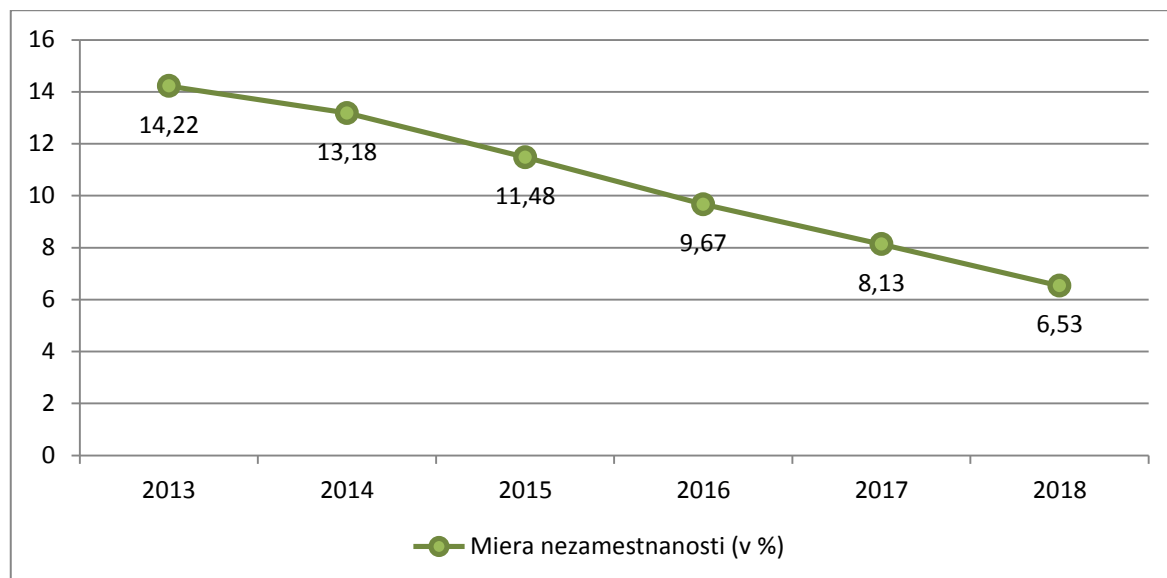
Zdroj: vlastné spracovanie

Slovensko patrí medzi krajiny s najväčším počtom výroby automobilov, pričom za posledných 6 rokov, automobilky na Slovensku vyprodukovali 6 168 789 kusov vozidiel. Produkcia sa kolísavo zvyšovala a v poslednom roku dosiahla úroveň 1 093 290 kusov automobilov. Táto produkcia sa má v budúcnosti ďalej zvyšovať kvôli stále budujúcej sa automobilke Jaguar Land Rover, ktorých ročná produkcia by mala dosiahnuť úroveň až 300 tisíc vozidiel za rok. Veľký vplyv na produkciu má hlavne členstvo Slovenska v EU a eurozóne, do ktorej smeruje väčšina produkcie. Vďaka členstvu v EU, kvalifikovanej pracovnej sile, možnosti duálneho vzdelávania, ktoré je v súčasnosti čoraz väčším trendom a dobre vyvinutej dodávateľskej sieti je Slovensko veľkým lákadlom pre zahraničných automobilových investorov. Slovensko sa môže pýšiť najmä prvenstvom vo výrobe automobilov na tisíc obyvateľov, ktoré v súčasnosti činí neuveriteľných 198 vozidiel.³⁰

³⁰ Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. Automobilový priemysel čakajú v blízkej budúcnosti významné zmeny. [Online] 2019. Dostupné na internete: <https://www.mhsr.sk/top/automobilovy-priemysel-cakaju-v-blizkej-buducnosti-vyznamne-zmeny-ovplyvnia-aj-sr>

4.5.2 Vplyv na trh práce

Graf 29 Miera nezamestnanosti na Slovensku

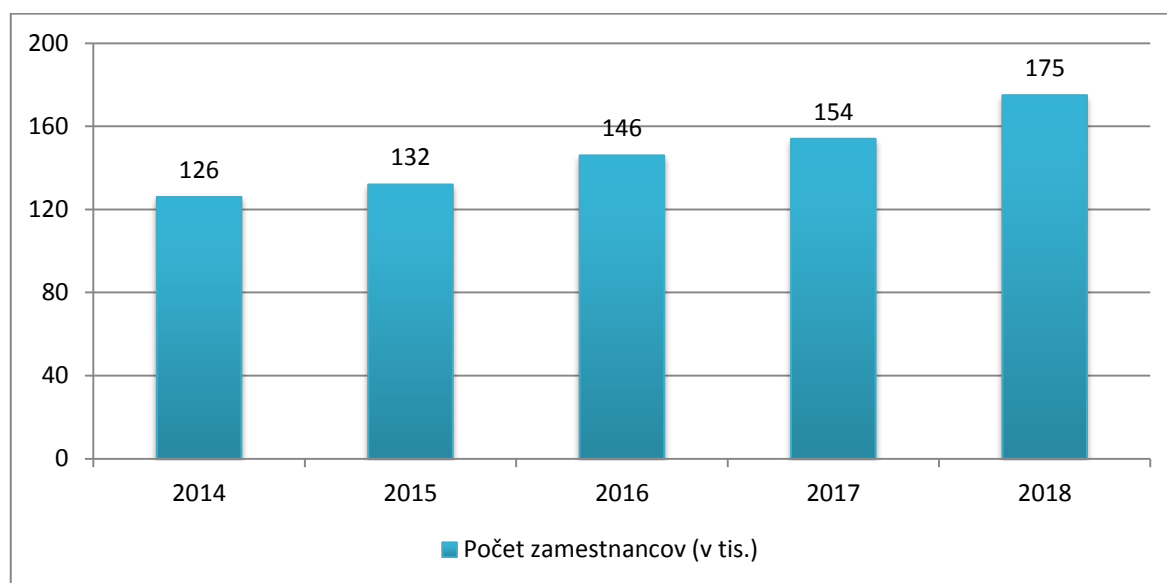


Zdroj: vlastné spracovanie podľa www.data.worldbank.org

Slovensko sa v posledných rokoch môže pochváliť neustále klesajúcou a v súčasnosti pomerne nízkou mierou nezamestnanosti v pomere 6,53%. Veľký vplyv na tento pomer má hlavne automobilový priemysel ktorý v sledovanom období generoval každoročne nové pracovné miesta. Z údajov z roku 2019 v tomto odvetví pracovalo priamo a nepriamo asi 275 tisíc ľudí, čo tvorí približne 15% na celkovej zamestnanosti.³¹ Na počet pracovníkov v tomto odvetví majú stále najväčší podiel subdodávateľa, avšak každé miesto v subdodávateľskej sieti je zapríčinené rozvojom zahraničných automobiliek na Slovensku. Počet pracovníkov v tomto odvetví sa neustále zvyšuje, kvôli rozvoju týchto automobiliek. V nasledujúcich rokoch sa očakáva ešte prudšie zvýšenie pracovníkov v tomto odvetví, najmä kvôli stále budujúcemu sa závodu Jaguar Land Rover, ktorý by mal dosiahnuť kapacitu až 3500 pracovníkov. Zvýšenie počtu pracovníkov v tejto automobilke by malo viesť v nasledujúcich rokoch aj k nárastu zamestnancov v subdodávateľskej sieti.

³¹ SARIO. Automotive sector in Slovakia. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.sario.sk/sites/default/files/data/sario-automotive-sector-in-slovakia-2020-02-07.pdf>

Graf 30 Počet zamestnancov v automobilovom priemysle



Zdroj: vlastné spracovanie

Na grafe môžeme vidieť počet pracovníkov zamestnaných priamo v automobilovom priemysle, ktorý každoročne vzrastá. V roku 2018 je v automobilovom priemysle zamestnaných už viac ako 175 tisíc pracovníkov čo je nárast skoro o 39% oproti roku 2014. Vzrastajúci počet zamestnancov zvyšovanie nárokov na pracovníkov a neustále vyššia produkcia automobilov zapríčiňuje taktiež zvyšovanie mzdy v tomto odvetví, pričom v roku 2017 predstavovala priemerná mzda v automobilovom priemysle 1218 eur.³²

³² PLATY. Priemerné platy v automobilovom priemysle. [Online] 2017. Dostupné na internete: <https://www.platy.sk/index.php/analyzy/priemerne-platy-v-automobilovom-priemysle-narastli-na-slovensku-od-zaciatku-roka-o-5-percent/50284>

Záver

Ako sme si ukázali v tejto práci, zahraničné investície majú podstatný vplyv na rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku, ktorý si za uplynulé roky vybudoval na území našej krajiny povesť jedného z najproduktívnejších odvetví. Za viac ako 25 rokov existencie Slovenska ako samostatnej republiky, sme zaznamenali príchod a rozvoj štyroch obrovských zahraničných automobilových spoločností Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o., Kia Motors s.r.o. a Jaguar Land Rover. Samotné automobilky majú vysoký vplyv na zamestnanosť keď v súčasnosti zamestnávajú viac ako 24 000 ľudí. Toto číslo je však obohatené ešte o zamestnancov v subdodávateľskej sieti Tier-1, Tier-2, Tier-3 a nepriamych dodávateľov, ktorú sa podarilo vďaka príchodu zahraničných gigantov rozšíriť do úctyhodných rozmerov.

Analýza v predchádzajúcej práci nám ukázala, že tento priemysel má taktiež vysoký vplyv na HDP Slovenska v pomere takmer 13%. Slovensko sa môže v súčasnosti pýšiť ďalším prvenstvom, v podobe produkcie najviac automobilov na tisíc obyvateľov, ktorých iba za rok 2018 vyprodukovali spomínané automobilky dokopy viac ako 1,09 milióna kusov. Tieto spoločnosti dosahujú miliardové tržby, odvádzajú milióny eur na daniach, investujú obrovské sumy do výroby, čo sa môže v budúcnosti taktiež prejaviť na zvýšení zamestnanosti a podielu tohto priemyslu na HDP. V najbližších rokoch sa očakáva opäť zvýšenie vplyvov automobilového priemyslu na ekonomiku, najmä pre rozvoj a kompletne dokončenie automobilky Jaguar Land Rover, ktorá v súčasnosti stále naplno nevyužíva svoje kapacity.

Vďaka rozvoju tohto priemyslu Slovensko predstavuje aj do budúcnosti veľmi atraktívneho kandidáta pre príchod ďalších zahraničných automobilových spoločností. Naša krajina je dnes na tomto priemysle vysoko závislá, čo sa však môže hlboko prejaviť pri výskyte najmä hospodárskej krízy, vzhľadom na to že automobily sú predmetom dlhodobej spotreby a toto odvetvie je jedno z najcitlivejších na zmeny v ekonomike.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

Knihy / Monografie

1. MORVAY, Karol, Daniel DUJAVA, Karol FRANK, Tomáš JECK, Martin LÁBAJ, Ivan OKÁLI a Ivana ŠIKULOVÁ. *Pohľady na štruktúrne problémy slovenskej ekonomiky III*. Bratislava: VEDA, vydavateľstvo SAV, 2015, 199 s. ISBN 978-80-7144-253-0.
2. MORVAY, Karol. Pohľad na štruktúrny problém príjmov: prečo zostáva podiel miezd nízky? *Pohľady na štruktúrne problémy slovenskej ekonomiky II*. Bratislava: VEDA, vydavateľstvo SAV, 2014, , 168-190. ISBN 978-80-7144-236-3.
3. MORVAY, Karol, Daniel DUJAVA, Karol FRANK, Herta GABRIELOVÁ, Tomáš JECK, Martin LÁBAJ, Ivan OKÁLI a Ivana ŠIKULOVÁ. *Pohľady na štruktúrne problémy slovenskej ekonomiky: zborník výskumných prác*. Bratislava: VEDA, vydavateľstvo SAV, 2013, 209 s. ISBN 978-80-7144-216-5.
4. DARMO, Ľubomír. Prílev priamych zahraničných investícií do krajín V4: Inflow of Foreign Direct Investment to V4 Countries. *Vybrané aspekty makroekonomického prostredia v Slovenskej republike a v Európskej únii: zborník vedeckých statí*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2019, , 36-44. ISBN 978-80-225-4619-5.
5. DUDÁŠ, Tomáš, Martin GREŠŠ, Jana KRÁTKA, Ľubica HARAKALOVÁ, Eva JANČÍKOVÁ, Leonid RANETA a Mykhaylo KUNYCHKA. *Svetová ekonomika*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2017, 267 s. [18,61 AH]. ISBN 978-80-225-4352-1.
6. DUDÁŠ, Tomáš. Priame zahraničné investície v slovenskej ekonomike. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2010. ISBN 9788022530842
7. LISÝ, Ján, Anetta ČAPLÁNOVÁ, Valéria DZIUROVÁ, et al. *Ekonomia*. Praha: Wolters Kluwer, 2016, 621 s. [38 AH]. ISBN 978-80-7552-275-7.
8. VIDOVÁ, Jarmila. *Investície a inovácie v ekonomike: vybrané problémy*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2015, 275 s. [16,26 AH]. ISBN 978-80-225-4091-9.
9. DROBNÝ, Eduard a Stanislav MINARIK. *C'eskoslovenske Automobily 1945-1985: ...-Stanislav Minarik*. Bratislava: Alfa, 1986.
10. ZAREMBA, Boris. *Dvadsaťpäť rokov československej automobilovej štátnej dopravy, n. p. Košice*. Košice: Východosl. vyd, 1974.

11. JANÍK, Martin. *Tatra*. Brno: Computer Press, 2005. Autosalon. ISBN 8072265733.
12. PAVLŮSEK, Alois a Ondřej PAVLŮSEK. *Škoda: Laurin & Klement*. Vyd. 2. Brno: Computer Press, 2007. Autosalon. ISBN 9788025115527.

ELEKTRONICKÉ ZDROJE

1. CHEN, James. Investopedia. 2020. Investing Essentials [Online]. [cit. 19.3.2020]. Dostupné na internete: <https://www.investopedia.com/terms/i/investment.asp>
2. WISDOMJOBS. Investments. [Online]. 2019. [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.wisdomjobs.com/e-university/security-analysis-and-investment-management-tutorial-356/investments-meaning-types-and-characteristics-11344.html>
3. ECONOMIST. Economics a to z. [Online]. 2019 [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.economist.com/economics-a-to-z/i#top>
4. HASSET, Kevin. The library of economics and liberty. Investment. [Online]. 2019. [cit. 10.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.econlib.org/library/Enc/Investment.html>
5. Finančne v praxi. Makroekonomie spotreba a investice. [Online]. 2017 Dostupné na internete: <http://www.financevpraxi.cz/makroekonomie-spotreba-a-investice>
6. ECONOMICS ONLINE. Investment. [Online]. 2020. Dostupné na internete: https://www.economicsonline.co.uk/Managing_the_economy/Investment.html
7. CAPITAL. Portfolio investment. [Online]. 2019 [cit. 15.11.2019]. Dostupné na internete: <https://capital.com/portfolio-investment-definition>
8. Národná banka Slovenska. Priame zahraničné investície. [Online]. 2018 [cit. 15.11.2019]. Dostupné na internete: <https://www.nbs.sk/sk/statisticke-udaje/statistika-platobnej-bilancie/priame-zahranicne-investicie>
9. Investopedia. Portfolio investment. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://www.investopedia.com/terms/f/foreign-portfolio-investment-fpi.asp>
10. OECD-LIBRARY. Foreign direct investment. [Online]. 2019 [cit. 15.11.2019] Dostupné na internete: https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/foreign-direct-investment-fdi/indicator-group/english_9a523b18-en
11. International Monetary Fund. Direct Investment Methodology. [Online]. 2008 [cit. 15.11.2019] Dostupné na internete: <https://www.imf.org/external/np/sta/di/index.htm>

12. UNCTAD. Definitions and sources. str. 1. [Online]. 2007 [cit. 15.11.2019]
Dostupné na internete: https://unctad.org/en/Docs/wir2007p4_en.pdf
13. AMADEO, Kimberly. The Balance. Foreign direct investment. [Online]. 2020
Dostupné na internete: <https://www.thebalance.com/foreign-direct-investment-fdi-pros-cons-and-importance-3306283#pros-and-cons-of-fdi>
14. Corporate finance institute. Foreign direct investment. [Online]. 2020. Dostupné na internete:
<https://corporatefinanceinstitute.com/resources/knowledge/economics/foreign-direct-investment-fdi/>
15. OECD-LIBRARY. Cross border mergers and acquisitions. [Online]. 2019.
Dostupné na internete: https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/cross-border-mergers-and-acquisitions_137157251088
16. INVESTOPEDIA. Greenfield vs Brownfield What's the difference?. [Online]. 2019.
Dostupné na internete: <https://www.investopedia.com/ask/answers/043015/what-difference-between-green-field-and-brown-field-investment.asp>
17. Hanzelová, Eneke. Ekonomické a sociálne aspekty nezamestnanosti. [Online]. 2019. Dostupné na internete: http://web.saaic.sk/nrcg_new/doc/Zbornik/03_Kap-2.1.pdf
18. AMADEO, Kimberly. The Balance. What is the GDP growth rate?. [Online]. 2020
Dostupné na internete: <https://www.thebalance.com/what-is-the-gdp-growth-rate-3306016>
19. JANČURA. Mikuláš. Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918-1938. [Online]. 2017. Dostupné na internete:
https://www.academia.edu/36169753/Osobny_automobilizmus_na_Slovensku_v_rokoch_1918_-_1938.pdf
20. STRÍŽ, Erik. Webmagazín. Prvé auto na svete má 130 rokov. [Online]. 2015.
Dostupné na internete: <https://webmagazin.teraz.sk/auta/prve-auto-na-svete-ma-130-rokov/3550-clanok.html>
21. VITKOVSKÝ, Richard. Startitup. Vôbec prvý automobil so spaľovacím motorom na svete je na predaj. [Online]. 2018. Dostupné na internete:
<https://www.startitup.sk/vobec-prvy-automobil-so-spalovacim-motorom-na-svete-je-na-predaj/>

22. Encyklopediapožnanie. História automobilového priemyslu v rokoch. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://encyklopediapožnanie.sk/clanok/6583/historia-automobiloveho-priemyslu-v-rokoch>
23. Engineering. První kilometry v republice. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://www.engineering.sk/clanky2/automobilovy-priemysel/3954-historia-prvni-kilometry-v-prvni-republice>
24. VOLKSWAGEN. History. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history.html>
25. VOLKSWAGEN. History 1991-1995. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/1991-1995.html>
26. VOLKSWAGEN. History 1996-2000. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/1996-2000.html>
27. VOLKSWAGEN. History. 2001-2005. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2001-2005.html>
28. VOLKSWAGEN. History 2006-2010. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2006-2010.html>
29. VOLKSWAGEN. History 2011-2015. [Online]. 2020. Dostupné na internete: <https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2011-2015.html>
30. VOLKSWAGEN. History 2016-2017. [Online]. Dostupné na internete: 2020.<https://sk.volkswagen.sk/en/company/history/2016-2017.html>
31. Finstat. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.finstat.sk/35757442>
32. Finstat. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.finstat.sk/35876832>
33. Finstat. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.finstat.sk/36256013>
34. Finstat. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.finstat.sk/48302392>
35. IPDA, Group. Zhodnotenie vývoja automobilového priemyslu za rok 2016/2017. [Online] 2017. Dostupné na internete: https://ipdapgroup.com/wp-content/uploads/2017/11/automobilov%C3%BD-priemysel-anal%C3%BDza-2017_final.pdf
36. OKBA. Finance. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://okba.sk/finance/>
37. PSA Slovakia. O nás. [Online] 2020. Dostupné na internete: http://www.psa-slovakia.sk/o-nas.html?page_id=172
38. PSA Slovakia. História. [Online] 2020. Dostupné na internete: http://www.psa-slovakia.sk/historia-1.html?page_id=160

39. KIA. O nás. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.kia.sk/sk/o-nas/profil-spolocnosti>
40. VASIL', Martin. AUTOZURNAL. Historia znacky Land Rover. [Online] 2014. Dostupné na internete: <https://autozurnal.ta3.com/historia-znacky-land-rover-terenna-legenda-z-leteckeho-plechu>
41. SARIO. Automotive sector in Slovakia. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-automotive-sector-in-slovakia-2018-09-20.pdf>
42. TATA. Business Jaguar Land Rover. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://www.tata.com/business/jlr>
43. Jaguar Land Rover. Media. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://media.jaguarlandrover.com/news/2018/10/jaguar-land-rover-opens-manufacturing-plant-slovakia>
44. OKBA. Automotive. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://okba.sk/automotive/>
45. SLUŠNÁ, Ľubica. BALOG, Miroslav. SIEA. Automobilový priemysel na Slovensku a globálne hodnotové reťazce. [Online] 2015. Dostupné na internete: https://www.siea.sk/wp-content/uploads/files/inovacie/publikacie/studia_Automobilovy_priemysel_na_Slovensku_a_globalne_hodnotove_retazce_SIEA_web.pdf
46. MATIJEK, Peter. Forbes. Najviac áut na hlavu, minimum elektromobilov, veľa starín, kam sa vezie slovenský automotive?. [Online] 2019. Dostupné na internete: <https://www.forbes.sk/najviac-aut-na-hlavu-minimum-elektromobilov-vela-starin-kam-smeruje-slovensky-automotive/>
47. WORLDBANK. Data. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.NE.ZS?end=2018&locations=SK&start=2010>
48. WORLDBANK. Data. [Online] 2020. Dostupné na internete: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=SK>
49. PLATY. Priemerne platy v automobilovom priemysle. [Online] 2017. Dostupné na internete: <https://www.platy.sk/index.php/analyzy/priemerne-platy-v-automobilovom-priemysle-narastli-na-slovensku-od-zaciatku-roka-o-5-percent/50284>