

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO SPRÁVNÍ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2025

Omar Bissengali

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní

Dopady inflace na konkrétní podnik

Bakalářská práce

2025

Omar Bissengali

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Omar Bissengali**
Osobní číslo: **E21290**
Studijní program: **B0413A050008 Ekonomika a management**
Specializace: **Ekonomika a provoz podniku**
Téma práce: **Dopady inflace na konkrétní podnik**
Zadávající katedra: **Ústav matematiky a kvantitativních metod**

Zásady pro vypracování

Cílem práce je zaměřit se na popis dopadů inflace na hospodaření konkrétního podniku. Dále pomocí vhodných statistických metod budou tyto dopady analyzovány.

Osnova:

- Vývoj a charakteristika inflace.
- Vliv inflace na hospodaření podniku.
- Charakteristika vybraného podniku.
- Vyhodnocení dopadů inflace na hospodaření vybraného podniku.

Rozsah pracovní zprávy: **cca 35 stran**
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

FRISCH, Helmut. Theories of Inflation. Cambridge University Press, 1983, s. 262. ISBN 978-0521295123.
GALI, Jordi. Monetary Policy, Inflation, and the Business Cycle: An Introduction to the New Keynesian Framework and Its Applications – Second Edition, 2015. s. 296. ISBN 978-0691164786.
KUBANOVÁ, Jana. Statistické metody pro ekonomickou a technickou praxi. Vyd. 2. Bratislava: Statis, 2004, s. 249. ISBN 80-85659-37-9.
MANKIW, Gregory. Principles of microeconomics, 2017. s. 528. ISBN 978-1305971493.
MANKIW, Gregory. Macroeconomics, 2018. s. 656. ISBN 978-1319105990.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Lucie Zapletalová, Ph.D.**
Ústav matematiky a kvantitativních metod

Datum zadání bakalářské práce: **1. září 2024**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2025**

prof. Ing. Jan Stejskal, Ph.D. v.r.
děkan

L.S.

doc. Ing. Michaela Kotková Strítěská, Ph.D. v.r.
garant studijního programu

V Pardubicích dne 1. září 2024

PROHLÁŠENÍ AUTORA

Prohlašuji:

Práci s názvem Dopady inflace na konkrétní podnik jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše. Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnici Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 30. 4. 2025

Omar
Bissengali v.r.

PODĚKOVÁNÍ

Zde bych rád poděkoval Ing. Lucii Zapletalové, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a ochotu, kterou mi věnovala při vypracování této práce. Její trpělivost, vstřícnost a podpora byly pro mě velkou pomocí během celého procesu zpracování tématu. V neposlední řadě děkuji své rodině za neustálou podporu a motivaci během celého studia.

ANOTACE

Tato bakalářská práce zkoumá vliv inflace na finanční výkonnost a hospodaření společnosti Škoda Auto, významného hráče střeoevropského automobilového průmyslu. Práce kombinuje teoretickou analýzu inflace - jejích příčin, měření a ekonomických dopadů s případovou studií společnosti Škoda Auto v letech 2007 až 2023. S využitím kvantitativních metod včetně popisné statistiky, korelační a regresní analýzy je hodnocen vztah mezi inflací a klíčovými ukazateli, jako jsou tržby, zisk a objem výroby. Práce rovněž zohledňuje dopady velkých globálních krizí, včetně finanční krize z roku 2008, pandemie COVID-19 a rusko-ukrajinské války. Výsledky ukazují, že navzdory ekonomickým problémům prokázala Škoda Auto odolnost díky optimalizaci nákladů, strategickým investicím a diverzifikaci trhu, čímž posílila svou pozici v automobilovém sektoru i v české ekonomice.

KLÍČOVÁ SLOVA

Škoda Auto, inflace, finanční výkonnost, automobilový průmysl, kvantitativní metody, česká ekonomika, světová hospodářská krize.

TITLE

Effects of inflation on a specific company

ANNOTATION

This bachelor thesis examines the impact of inflation on the financial performance and operations of Škoda Auto, a major player in the Central European automotive industry. The study combines theoretical analysis of inflation—its causes, measurement, and economic effects—with a case study of Škoda Auto from 2007 to 2023. Using quantitative methods including descriptive statistics, correlation, and regression analysis, it evaluates the relationship between inflation and key indicators such as revenue, profit, and production volume. The thesis also considers the effects of major global crises, including the 2008 financial crisis, the COVID-19 pandemic, and the Russo-Ukrainian war. The results show that despite economic challenges, Škoda Auto demonstrated resilience through cost optimization, strategic investments, and market diversification, reinforcing its position in both the automotive sector and the Czech economy.

KEYWORDS

Škoda Auto, inflation, financial performance, automotive industry, quantitative methods, Czech economy, global economic crisis

Obsah

Úvod.....	13
1 Vývoj a charakteristika inflace	14
1.1 Příčiny inflace	14
1.2 Způsob měření inflace	15
1.3 Vliv inflace na ceny	16
1.4 Výhody a nevýhody inflace	17
1.4.1 Výhody inflace.....	17
1.4.2 Nevýhody inflace	17
2 Vliv inflace na hospodaření podniku	19
2.1 Dopad inflace na podniky	19
2.2 Negativní vliv inflace na podniky.....	20
2.3 Pozitivní vliv inflace na podniky	22
3 Charakteristika SPOLEČNOSTI Škoda Auto	24
3.1 Historie společnosti Škoda Auto.....	24
3.2 Vlastnická struktura a příslušnost.....	26
3.3 Finanční trajektorie a strategické transformace	27
3.4 Komplexní investiční program a rozvoj společnosti	28
3.5 Společnost Škoda Auto v České republice a ve světě	29
3.6 Hospodaření Škoda Auto a dopady na národní hospodářství	30
4 Použitá METODIKA	32
4.1 Sběr dat	32
4.2 Klíčové proměnné.....	32
4.3 Zpracování a organizace dat	33
4.4 Metody analýzy dat.....	33
4.4.1 Deskriptivní statistika	33
4.4.2 Korelační analýza	33

4.4.3	Regresní analýza	33
5	Vyhodnocení dopadů inflace na hospodaření Škoda Auto	34
5.1	Dopady ekonomických krizí na Škoda Auto	34
5.2	Hospodářská selhání a inflace.....	35
5.3	Dopad COVID-19 na společnost Škoda Auto (2019-2020).....	37
5.4	Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2020.....	39
5.5	Reakce společnosti Škoda Auto na COVID-19 a dodavatelského řetězce v roce 2021	41
5.6	Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2021.....	42
5.7	Vliv geopolitických konfliktů a globálních krizí roce 2022	45
5.8	Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2022.....	47
5.9	Přesun na evropské a světové trhy s vyšší poptávkou v roce 2023	49
5.10	Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2023.....	50
5.11	Dopad inflace na finanční výkonnost společnosti Škoda Auto	52
5.11.1	Inflace a celkové příjmy	52
5.11.2	Inflace a hrubý zisk.....	52
5.11.3	Inflace a celková aktiva a závazky	53
5.11.4	Inflace a provozní zisk	53
5.11.5	Inflace a objem výroby	53
5.11.6	Inflace a ziskovost (zisk před zdaněním a čistý zisk).....	54
5.12	Opožděné účinky inflace na výkonnost Škoda Auto	54
5.12.1	Zpožděná inflace a celkové příjmy	54
5.12.2	Zpožděná inflace a hrubý zisk	55
5.12.3	Zpožděná inflace a celková aktiva a závazky	55
5.12.4	Zpožděná inflace a provozní zisk	55
5.12.5	Zpožděná inflace a objem výroby.....	56
5.12.6	Zpožděná inflace a ziskovost (zisk před zdaněním a čistý zisk)	56

5.13	Regresní analýza: Kvantifikace dopadu inflace.....	56
5.13.1	Dopad inflace na celkové příjmy	56
5.13.2	Dopad inflace na celková aktiva a závazky	57
5.13.3	Dopad zpožděné inflace na objem výroby.....	57
5.14	Shrnutí výsledků	57
ZÁVĚR	59
Použitá literatura	60
SEZNAM PŘÍLOH	65

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Míra inflace v České republice (2007–2023).....	14
Obrázek 2 Cenový vývoj akcií Volkswagen.....	27
Obrázek 3 Tržby celkem společnosti Škoda Auto (2007-2023).....	30
Obrázek 4 Obrat společnosti Škoda Auto (2013-2023).....	31
Obrázek 5 Dodávky vozů Škoda Auto do Ruska 2013-2023	47
Obrázek 6 Dodávky vozů Škoda Auto do Číny 2013-2023	50
Tabulka 1 Dodávky zákazníkům největší trhy 2019/2018	65
Tabulka 2 Dodávky zákazníkům největší trhy 2021/2020	66
Tabulka 3 Dodávky zákazníkům největší trhy 2022/2021	67
Tabulka 4 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2020.....	68
Tabulka 5 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2021	69
Tabulka 6 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2021.....	70
Tabulka 7 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2021	71
Tabulka 8 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2022.....	72
Tabulka 9 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2022	73
Tabulka 10 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2023.....	74
Tabulka 11 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2023	75
Tabulka 12 Inflace a finanční ukazatele v průběhu let	76
Tabulka 13 Finanční ukazatele v průběhu let	77

ÚVOD

Inflace představuje zásadní ekonomický jev, který ovlivňuje nejen kupní sílu obyvatelstva, ale rovněž podnikatelské prostředí a finanční stabilitu firem. V posledních letech se inflace stala výrazným tématem v důsledku řady globálních událostí, jako byla pandemie COVID-19, narušení dodavatelských řetězců a ozbrojený konflikt na Ukrajině. Tyto faktory vedly k výraznému nárůstu cen surovin, energií a dalších klíčových vstupů, což mělo přímý dopad na ekonomiku České republiky i na výkonnost jednotlivých podniků.

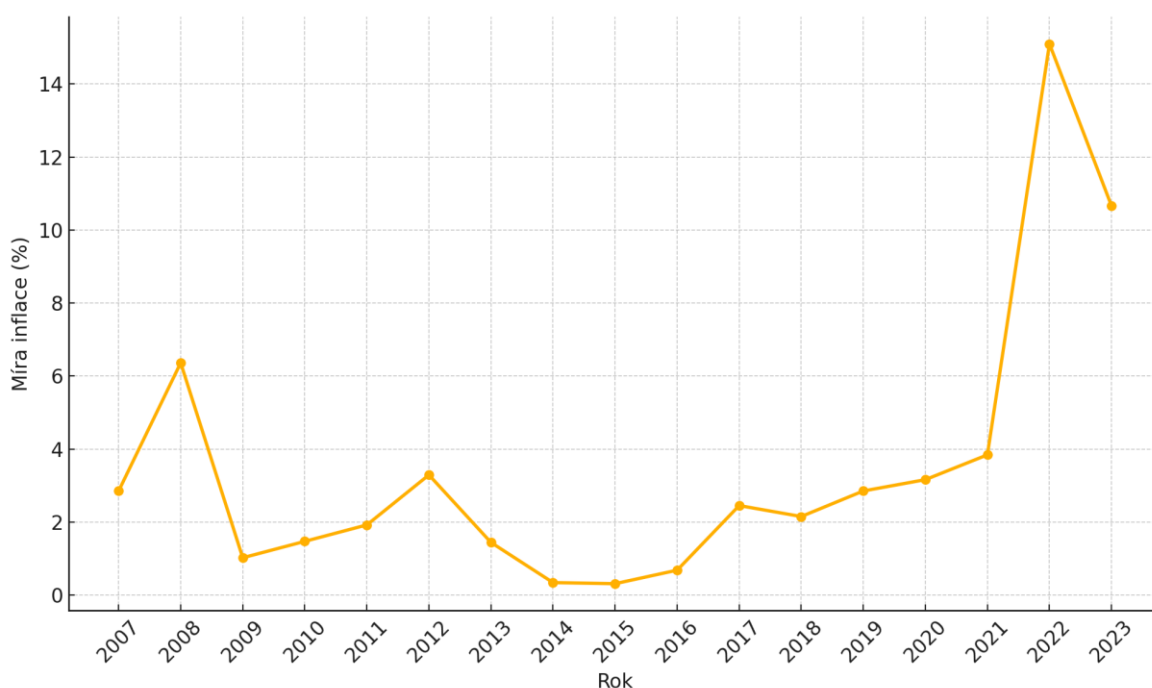
Jedním z podniků, který v tomto kontextu zasluhuje zvláštní pozornost, je Škoda Auto – dlouhodobě jeden z nejvýznamnějších aktérů českého automobilového průmyslu a současně významný zaměstnavatel a exportér. Vzhledem ke své velikosti, mezinárodnímu působení a propojení s globálním trhem je Škoda Auto vystavena celé řadě makroekonomických vlivů, včetně výkyvů inflace.

Cílem práce je zaměřit se na popis dopadu inflace na hospodaření konkrétního podniku. Dále pomocí vhodných statistických metod budou tyto dopady analyzovány. Pozornost bude věnována nejen samotnému vývoji inflace, ale i klíčovému ekonomickému událostem, které tento vývoj ovlivnily. Práce se zaměří na vybrané finanční ukazatele, jako jsou tržby, provozní zisk nebo objem výroby, a prostřednictvím kvantitativních metod – zejména korelační a regresní analýzy – bude posouzen vztah mezi inflací a hospodářskými výsledky společnosti. Výsledky práce by měly přispět k lepšímu pochopení dopadů inflačního prostředí na podniky působící v České republice.

1 VÝVOJ A CHARAKTERISTIKA INFLACE

V roce 1997 byla cena chleba 15 korun, cena průměrného rodinného domu 750 000 Kč a průměrná mzda 11 693 Kč. V roce 2021 činila cena chleba 45 Kč, cena průměrného rodinného domu zhruba 3 miliony Kč a průměrná mzda 42 658 Kč. Tento celkový nárůst cen se nazývá inflace, která je předmětem této kapitoly. Míra inflace neboli procentní změna celkové cenové hladiny, se v čase i mezi jednotlivými zeměmi výrazně liší. Před začátkem pandemie Covid-19 v České republice podle indexu spotřebitelských cen vzrostly ceny od roku 2010 v průměru o 2,5 procenta. Jak je vidět z obrázku 1, v roce 2022, po covidu, ceny vzrostly o 11 %, což bylo historické maximum za posledních deset let. Nebylo to však nic ve srovnání s případy extrémně vysoké inflace, známé jako hyperinflace, která občas postihuje jiné země. Typickým příkladem je Německo v roce 1923, kdy ceny prudce vzrostly v průměru o 500 % měsíčně. Srovnatelnou hyperinflaci zažilo Zimbabwe v roce 2008. (Mankiw, 2018) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Obrázek 1 Míra inflace v České republice (2007–2023)



Zdroj: (Macrotrends, 2024)

1.1 Příčiny inflace

Měnová politika je dlouhodobě rozhodujícím faktorem ovlivňujícím inflaci. Současná vysoká míra inflace je důsledkem zvýšené nabídky peněz, vysokých nákladů na suroviny,

nesouladu mezi nabídkou a poptávkou a narušení dodávek, které ještě zhoršuje geopolitický konflikt. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Obecně existují dva základní typy krátkodobé inflace:

- **Poptávková inflace** nastává, když poptávka po zboží a službách v ekonomice převyšuje schopnost ekonomiky je vyrábět. Například když se poptávka po nových automobilech po svém prudkém propadu na počátku pandemie COVID-19 zotavila rychleji, než se předpokládalo, intervenující nedostatek v nabídce polovodičů znemožnil automobilovému průmyslu udržet krok s touto obnovenou poptávkou. Následný nedostatek nových vozidel vedl k prudkému nárůstu cen nových i ojetých automobilů. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)
- **Nákladová inflace** nastává, když rostoucí cena vstupních statků a služeb zvyšuje cenu konečných statků a služeb. Například ceny komodit během pandemie prudce vzrostly v důsledku radikálních změn v poptávce, nákupních vzorcích, nákladech na obsluhu a vnímané hodnotě v jednotlivých odvětvích a hodnotových řetězcích. Aby vyrovnaly inflaci a minimalizovaly dopad na finanční výkonnost, byly průmyslové podniky nuceny zvýšit ceny pro konečné spotřebitele. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

1.2 Způsob měření inflace

Inflace se měří stanovením aktuální hodnoty „spotřebního koše“ různého zboží a služeb, které domácnosti obvykle spotřebovávají, tzv. cenového indexu. Pro výpočet míry inflace statistici porovnávají hodnotu indexu v čase - každý měsíc v případě měsíční inflace nebo každý rok v případě roční inflace. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Základním měřítkem inflace v České republice je index spotřebitelských cen, který zveřejňuje Český statistický úřad. Index spotřebitelských cen odráží výdaje českých domácností z kapesného na položky, jako jsou potraviny, bydlení, doprava a rekreace. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Kromě toho Česká národní banka sleduje a analyzuje inflaci jak na základě údajů indexu spotřebitelských cen, tak na základě vlastních měr, jako jsou ukazatele jádrové inflace. Ty nezahrnují volatilní položky, jako jsou potraviny a energie, aby se zaměřily na základní cenové trendy, které jsou pro měnověpolitická rozhodnutí klíčové. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Index spotřebitelských cen se vypočítává na základě pevného koše zboží a služeb s váhami přiřazenými podle průzkumů výdajů domácností. Tyto váhy jsou pravidelně aktualizovány, aby odrážely změny spotřebitelských zvyklostí a podmínek na trhu. (Company, 2023) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

1.3 Vliv inflace na ceny

I když je snadné měřit změny cen jednotlivých výrobků v čase, lidské potřeby přesahují rámec jednoho či dvou výrobků. Jednotlivci potřebují k pohodlnému životu velký a různorodý soubor výrobků a také řadu služeb. Patří mezi ně komodity, jako jsou potravinářské obiloviny, kovy, pohonné hmoty, veřejné služby, jako je elektřina a doprava, a služby, jako je zdravotní péče, zábava a práce. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Cílem inflace je měřit celkový dopad cenových změn u diverzifikovaného souboru výrobků a služeb. Umožňuje v jedné hodnotě vyjádřit růst cenové hladiny zboží a služeb v ekonomice za určité období. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Ceny rostou, což znamená, že za jednu peněžní jednotku lze koupit méně zboží a služeb. Tato ztráta kupní síly má dopad na životní náklady široké veřejnosti, což v konečném důsledku vede ke zpomalení hospodářského růstu. Mezi ekonomy panuje shoda v tom, že k trvalé inflaci dochází tehdy, když růst peněžní zásoby v zemi předbíhá hospodářský růst. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

V boji proti tomu přijímá měnová autorita (ve většině případů centrální banka) nezbytná opatření k řízení nabídky peněz a úvěrů, aby udržela inflaci v přípustných mezích a zachovala plynulý chod ekonomiky. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Teoreticky je monetarismus oblíbenou teorií, která vysvětluje vztah mezi inflací a peněžní zásobou v ekonomice. Například po dobytí aztécké a incké říše Španěly proudilo do španělské a dalších evropských ekonomik obrovské množství zlata a stříbra. Protože peněžní zásoba rychle rostla, hodnota peněz klesala, což přispívalo k rychlému růstu cen. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Inflace se měří různými způsoby v závislosti na druhu zboží a služeb. Je opakem deflace, která označuje všeobecný pokles cen, když míra inflace klesne pod 0 %. Deflace by neměla být zaměňována s dezinflací, což je příbuzný termín označující zpomalení (kladné) míry inflace. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

1.4 Výhody a nevýhody inflace

Inflaci lze chápat jak dobrou, tak špatnou věc, záleží na tom, na čí stranu se postavíme a jak rychle ke změně dojde.

1.4.1 Výhody inflace

Jednotlivci, kteří mají hmotný majetek (např. nemovitosti nebo zásoby zboží) oceněný v domácí měně, mohou mít z určité míry inflace radost, protože to zvyšuje cenu jejich majetku, který mohou prodat za vyšší cenu. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Inflace často vede ke spekulacím podniků s rizikovými projekty a jednotlivců, kteří investují do akcií firem, protože očekávají lepší výnosy než inflace. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Optimální úroveň inflace se často prosazuje proto, aby se do určité míry podpořilo utrácení namísto spoření. Pokud kupní síla peněz v průběhu času klesá, může být větší motivace utrácet nyní namísto spoření a utrácení později. To může zvýšit výdaje, což může podpořit ekonomické aktivity v dané zemi. Předpokládá se, že vyvážený přístup udržuje hodnotu inflace v optimálním a žádoucím rozmezí. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

1.4.2 Nevýhody inflace

Kupující těchto aktiv nemusí být s inflací spokojeni, protože budou muset vynaložit více peněz. Lidem, kteří drží aktiva oceněná v domácí měně, jako jsou hotovost nebo dluhopisy, se inflace nemusí líbit, protože snižuje reálnou hodnotu jejich majetku. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Investoři, kteří chtějí svá portfolia před inflací ochránit, by proto měli zvážit třídy aktiv chráněné proti inflaci, jako jsou zlato, komodity a nemovitostní investiční fondy (REIT). Další oblíbenou možností, jak mohou investoři profitovat z inflace, jsou inflačně indexované dluhopisy. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Vysoká a proměnlivá míra inflace může pro ekonomiku znamenat velké náklady. Podniky, zaměstnanci i spotřebitelé musí při svých nákupních, prodejních a plánovacích rozhodnutích počítat s dopady obecně rostoucích cen. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

To vnáší do ekonomiky další zdroj nejistoty, protože mohou špatně odhadnout míru budoucí inflace. Očekává se, že čas a zdroje vynaložené na zkoumání, odhadování a přizpůsobování ekonomického chování se budou zvyšovat s ohledem na obecnou úroveň cen. To je v rozporu

se skutečnými ekonomickými základy, které nevyhnutelně představují náklady pro ekonomiku jako celek. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Dokonce i nízká, stabilní a snadno předvídatelná míra inflace, kterou někteří jinak považují za optimální, může vést k vážným problémům v ekonomice. Je to dáno tím, jak, kde a kdy se nové peníze dostanou do ekonomiky. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Kdykoli se nové peníze a úvěry dostanou do ekonomiky, jsou vždy v rukou konkrétních jednotlivců nebo obchodních firem. Proces přizpůsobování cenové hladiny nové nabídky peněz probíhá tak, že tyto osoby pak nové peníze utrácejí a ty obíhají ekonomikou z ruky do ruky a z účtu na účet. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

Inflace skutečně nejprve zvyšuje některé ceny a později zvyšuje jiné ceny. Tato postupná změna kupní síly a cen (známá jako Cantillonův efekt) znamená, že proces inflace v průběhu času nejen zvyšuje celkovou cenovou hladinu, ale také deformuje relativní ceny, mzdy a míry výnosů. (Jurek, 2024) (Frisch, 1983) (Mankiw, 2017)

2 VLIV INFLACE NA HOSPODAŘENÍ PODNIKU

Inflace ovlivňuje podniky na straně nabídky: zvyšuje náklady na materiál a výrobky a může ovlivnit náklady spojené s obchodem. Ovlivňuje i stranu poptávky: zaměstnanci mohou požadovat vyšší mzdy a tyto vyšší náklady se prostřednictvím vyšších cen přenášejí na spotřebitele. (The Beautiful Truth, 2023) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Velmi vysoká inflace ztěžuje podnikům investování a plánování; vymýšlení cenových strategií, řízení fixních nákladů a rozhodování o tom, zda si půjčit, to vše je zatíženo nejistotou, protože předpovědi a očekávání se stávají arbitrárními. (The Beautiful Truth, 2023) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Jednotlivci, podniky, prognostici a investoři vždy předpovídají míru inflace, ať už proto, aby si koupili svůj první dům, investovali do podniků, nebo aby si prostě vybrali méně prémiovou variantu obilovin. Možná jde stejně tak o předvídaní toho, co přijde, jako o sledování toho, co se děje právě teď. (The Beautiful Truth, 2023) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

2.1 Dopad inflace na podniky

Ne všechny podniky jsou inflací postiženy stejně. Pokud se zákazníci na podnik spoléhají a jsou z vlastní volby nebo z okolností méně ochotni se poohlížet po jiném podniku, zvýšení cen nezmění poptávku tolik, jako by tomu bylo u zbytného zboží. Proto je mnoho podniků, jako jsou obchody s potravinami, poskytovatelé zdravotní péče, péče o děti a daňoví specialisté, považováni za odolné vůči recesi. U zbytného zboží však nákup, který lze odložit na příští měsíc - nebo i déle - pravděpodobně odložen bude. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Obecně má inflace menší dopad v následujících případech.

- **Základní zboží a služby jsou ovlivněny méně.** Obecně platí, že u základního zboží nedochází při růstu cen k velkým změnám v poptávce. Například mnoho zaměstnanců potřebuje benzín k cestě do práce a spíše odloží jiné nákupy, než aby nechali své nádrže vyčerpat. Při růstu cen je u nepotřebného zboží vyšší elasticita poptávky, protože zákazníci dávají přednost svým základním potřebám před utrácením své znehodnocené kupní síly za zbytné věci, jako je zábava nebo dovolená. Podniky, které poskytují základní zboží a služby, bývají inflací méně zasaženy. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

- **Trhy s malým počtem prodejců jsou méně ovlivněny.** Pokud mají zákazníci málo alternativ, nemusí je růst cen přimět k tomu, aby se poohlédli po jiném místě, kde by mohli utratit své peníze. Představte si malé město s jediným obchodem s potravinami. Pokud se v důsledku inflace zvýší cena ovoce, obyvatelé města nemusí mít mnoho jiných možností, jak si obstarat potraviny. Je pravděpodobnější, že raději zaplatí vyšší ceny, než aby jeli do jiného města a podívali se ke konkurenci, zvláště pokud ceny benzínu rostou společně s cenami jablek a pomerančů. Na straně nabídky mohou mít podobnou zkušenost podniky, které jsou závislé pouze na jednom dodavateli a jsou nuceny platit vyšší ceny za své zboží, pokud se jim nepodaří diverzifikovat dodávky a najít konkurenční dodavatele, kteří mohou překonat rostoucí ceny. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)
- **Známa značka posiluje pozici podniku.** Podniky s loajální zákaznickou základnou bývají také méně postiženy inflací, při zachování všech ostatních podmínek. Zákazníci věrní určité značce pravděpodobně nezmění své preference, zejména pokud jsou ceny v konkurenčním prostředí ovlivněny inflací úměrným způsobem. Obecně platí, že čím větší loajalitu zákazník ke značce nebo produktu podniku má, tím spolehlivěji může podnik počítat s tím, že u něj zůstane i přes stres z rostoucích cen. Ale pozor! Každý zákazník má svůj bod zlomu, kdy se alternativa stává životaschopnou. A když dojde k narušení dodavatelských řetězců do té míry, že některé výrobky prostě nelze sehnat, jako tomu bylo v posledních dvou letech, dojde k většímu střídání značek. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

2.2 Negativní vliv inflace na podniky

Inflace může mít na podnikání skutečně negativní dopady, a ne všechny jsou tak zřejmé jako „*všechno stojí víc*“. Mnohé účinky inflace jsou výsledkem emocionálních reakcí kupujících na rostoucí inflaci, a ne vždy jsou předvídatelné. Zde jsou některé ze způsobů, jak může inflace poškodit podniky, z nichž některé jsou zřejmé a jiné méně. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Zvýšené náklady na suroviny. Cokoli podnik potřebuje k výrobě produktů nebo doplnění zásob, pravděpodobně během pokračující inflace zdraží. Když rostou ceny surovin, mnoho podniků zvyšuje své ceny, aby pokryly tyto rostoucí náklady. Pokud k tomu dochází v celé ekonomice země, výsledkem může být spirálová inflace, kterou ekonomové nazývají „*nákladově tlačaná inflace*“ (cost-push inflation). Tento zjevný vliv inflace však není univerzální – ceny vstupů jednotlivých podniků závisí na podmínkách nabídky a poptávky

na konkrétním trhu. Například pokud podnikové vstupy pocházejí ze země s vyšší inflací, mohou se reálné náklady díky pohybu směnných kurzů snížit. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Narušení dodavatelských řetězců. Inflace sama o sobě dodavatelské řetězce nenarušuje, ale narušení dodavatelských řetězců může vést k inflaci. Tyto dva jevy však často probíhají současně, a proto by firmy měly mít plán, jak se s nimi vypořádat. Když dojde k narušení dodavatelského řetězce, podniky nemohou včas získat potřebné vstupy, což způsobí růst cen. Podniky jsou poté ochotné platit více za klíčové suroviny. Je dobrou praxí mít více dodavatelů a testovat odolnost dodavatelských řetězců, což může firmám v období vysoké inflace výrazně pomoci. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Zvýšení režijních nákladů a nákladů na zásoby. Při vysoké inflaci rostou náklady na všechno. Rostoucí nájemné, energie a mzdy zvyšují režijní náklady organizace. Když rostou ceny paliva, stoupají náklady na dopravu. Všechny tyto faktory mohou zatížit podnik, zvláště při nízkých maržích. Zásoby mohou být ovlivněny různě: Negativně se zvyšují náklady na držení a nákup nových zásob (náklady prodaného zboží - COGS). Pozitivním efektem může být růst hodnoty existujících zásob ve srovnání s původními náklady zaplacenými dříve. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Pokles spotřebitelské poptávky. S rostoucími cenami klesá ochota spotřebitelů nakupovat, což tlumí poptávku v celé ekonomice. Tento efekt však není rovnoměrný. Některé produkty, zejména nezbytné, nezaznamenají pokles poptávky, jiné mohou zaznamenat její nárůst. U většiny však poptávka klesne, jak spotřebitelé mění priority. Podniky nabízející zbytné zboží a služby mohou zaznamenat pokles poptávky během delších období inflace, zejména pokud vysoké ceny odradí zákazníky. Je tedy nutné sledovat svůj trh a udržovat konkurenceschopné ceny pro zachování zákazníků. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Vyšší úrokové sazby. S inflací rostou úrokové sazby, protože centrální banky, jako například Česká národní banka, využívají zvyšování úrokových sazeb k boji s inflací. Vyšší sazby zvyšují náklady na půjčky a tím tlumí poptávku. Pro podniky to znamená vyšší náklady na úvěry pro provozní kapitál a investice. Při vysoké inflaci jsou fixní úrokové sazby bezpečnější než variabilní. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Omezené investice. Kvůli dražším úvěrům může být pro podnik obtížnější investovat do budoucnosti, zejména pokud vysoká inflace vede k recesi. Zkušení investoři však vědí, že inflace zvyšuje i budoucí výnosy, což může vyvážit zvýšené náklady. Investoři očekávají

vyšší nominální výnos, aby jejich reálný výnos odpovídal investičním cílům. Emoční reakce však často vedou k preferenci méně rizikových investic v obdobích inflace. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Dopady směnných kurzů. Nejjasněji se nerovnoměrnost inflace projevuje v měnových kurzech. Země s vyšší inflací zažijí oslabení vlastní měny vůči měnám zemí s nižší inflací. Podniky ve vysoko-inflačních zemích tak mohou čelit dvojitému problému, pokud jejich dodavatelé sídlí v zemích s nižší inflací. Importéři vstupů z nízko-inflačních zemí čelí vyšším nákladům, zatímco exportéři mohou zažívat růst poptávky, protože jejich zboží je v zahraničí levnější. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Snížení zaměstnanosti. Vztah mezi inflací a zaměstnaností je komplikovaný a vyjadřuje jej Phillipsova křivka, která naznačuje inverzní vztah mezi inflací a nezaměstnaností. Vyšší inflace obvykle znamená nižší nezaměstnanost a růst zaměstnanosti. Inflace je spojena s poptávkou, kterou ekonomika nezvládá pokrýt, což vede podniky k vyššímu zaměstnávání. Později, když centrální banka zvýší úrokové sazby, ekonomický růst zpomalí a nezaměstnanost může vzrůst, obvykle během recese. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Zvyšování cen. Mnoho podniků musí zvýšit ceny, aby pokryly zvýšené náklady. Pokud však ceny rostou příliš rychle, poptávka klesá, jak spotřebitelé mění priority. Boj proti inflaci často cíleně snižuje poptávku. Podniky by měly sledovat konkurenci a strategicky nastavovat ceny, aby si udržely zákazníky, zároveň ale nesmí ceny příliš zaostávat za konkurencí, aby udržely marže a mohly investovat do budoucnosti. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

2.3 Pozitivní vliv inflace na podniky

Navzdory všem hrozivým varováním může inflace přinést podnikům i potenciálně dobré věci. Znalost toho, jak varovné signály nadcházejícího inflačního období proměnit v přínosy, může ušetřit čas, peníze a zabránit narušení pracovních sil, které často provází nestabilní ekonomická období. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Zvýšení cen zvyšuje tržby. Když podnik získá více dolarů za stejný objem výrobků nebo služeb, tržby rostou - a meziroční srovnání tržeb a zisků vypadá lépe, než by jinak vypadalo. Ano, každý ví, že kvůli inflaci si za tyto dolary může koupit méně než loni. Ale nicméně trhy to obvykle nedělají. Jen hrdě vystavují grafy růstu. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Snížení nezaměstnanosti (v některých případech). Na počátku inflačního cyklu by měla být nezaměstnanost nízká, což firmám ztěžuje najímání dobrých lidí na takto napjatém trhu práce. Chytré podniky mohou chtít s najímáním počkat, aby se připravily na obvyklý přechod od nízké k vysoké nezaměstnanosti, který přichází později v inflačních cyklech (kdy se stává možnou recese). To může být skvělá doba pro nábor tolik potřebných pracovníků, protože práci začne hledat více lidí. Navíc rozmanitější nabídka zaměstnanců může přinést širší škálu talentů a dovedností. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Zvyšují se marže na stávajících zásobách. Vysoké zásoby směřující do inflačního období dávají podniku příležitost těžit z prodeje těchto zásob za vyšší cenu, než původně plánoval. To zvyšuje ziskové rozpětí podniku, protože zásoby již byly utopenými náklady. Pokud inflace nezvýší náklady společnosti na udržování zásob o příliš mnoho, může se taková vyšší marže stát užitečnou konkurenční zbraní, která poskytne dodatečné peněžní prostředky na kompenzaci vyšších nákladů jinde nebo posílí strategii růstu tržního podílu podbízením se cenám konkurence. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

Může zlevnit starý dluh. Stávající dluh se stává levnějším v současných „reálných“ peněžních prostředcích, protože inflace snižuje hodnotu peněz. Nový dluh může být dražší, protože úrokové sazby rostou v boji proti inflaci, takže se vyplatí držet si starý dluh. U společností, které nemají velký dluh, je zřejmé, že nový dluh se poměrně rychle stává starým dluhem, pokud je inflace po delší dobu velmi vysoká. Pokud je očekáván takový dlouhodobý inflační trend, může být moudré přidat dluh na začátku cyklu, aby mohl být využit ve prospěch podniku později v cyklu, kdy se výpůjční náklady stanou příliš vysokými, než aby je konkurence zvládla. (Nelson, 2022) (Gali, 2015) (Mankiw, 2017)

3 CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI ŠKODA AUTO

Jen málokterá společnost se může pochlubit tak bohatou a dynamickou historií jako Škoda Auto. To, co začalo jako malá opravna jízdních kol na konci 19. století, se stalo světovou jedničkou v automobilovém průmyslu. V průběhu desetiletí prošla Škoda Auto válkami, ekonomickými změnami a politickými přechody - každá z těchto výzev ji formovala do dnešní podoby.

V této kapitole se zabýváme proměnou společnosti Škoda z lokálního inovátora v mezinárodní velmoc. Budou prozkoumány její rané průlomové úspěchy, její odolnost během válečných a politických převratů a nakonec její začlenění do koncernu Volkswagen, což byl zlomový bod, který nově určil její dráhu. Podíváme se také na to, jak se Škoda přizpůsobila moderním výzvám, od změn na globálních trzích až po nástup elektromobilů a iniciativy v oblasti udržitelnosti.

V jádru se jedná o příběh vize, odolnosti a vynalézavosti - o společnost, která díky přijímání změn nejen přežila, ale i vzkvétala. Prostřednictvím této kapitoly odhalíme, díky čemu se Škoda Auto stala trvalou silou v automobilovém světě a jak se nadále vyvíjí v éře rychlých technologických a ekologických proměn.

3.1 Historie společnosti Škoda Auto

V roce 1894 sháněl 26letý mladík, který v té době pracoval jako knihkupec, náhradní díly na opravu svého německého jízdního kola. Rozhodl se proto napsat dopis výrobcům v Německu a zeptal se na tyto díly v češtině. Ale ke svému zděšení dostal odpověď v němčině. Nespokojen s odpovědí a vědom si potenciálu podnikatelského záměru se rozhodl otevřít si se svým společníkem Václavem Laurinem malou opravnu jízdních kol. A tím začala pozoruhodná cesta do historie automobilismu, v jejímž čele stáli dva vizionářští cyklističtí nadšenci, kteří se rozhodli přetavit svůj zápal v životní dílo. V roce 1895 začali společníci vyrábět jízdní kola pod názvem "Slavia". Tento podnik znamenal začátek neobyčejné cesty; jejich jízdní kola si získala nejen okamžitou popularitu, ale také stanovila nová měřítko kvality a inovací. Díky tomu se společnost Laurin & Klement brzy stala druhým největším výrobcem jízdních kol v Čechách a položila pevný základ pro to, co se nakonec vyvinulo v legendární značku v automobilovém průmyslu. (CompaniesHistory.com, 2024)

V roce 1898 se rozhodli koupit motocykl, což byla v té době novinka. Při jeho testování si uvědomili jeho vysokou nespolehlivost. Ve snaze rozšířit spektrum výrobků a nabídnout

spolehlivější a bezpečnější variantu proto společnost začala vyrábět vlastní motocykly, jízdní kola s pomocným motorem. (Kapoor, 2021)

Po úspěchu prvního motocyklu začali inženýři společnosti Laurin & Klement okamžitě pracovat na novém projektu. V prosinci 1905 společnost stylově oslavila své desáté výročí uvedením svého vůbec prvního automobilu. Byl pojmenován "Voiture A", což v češtině znamená Cesta. Automobil měl na tehdejší dobu dobrý poměr ceny a kvality. Základní verze stála 3 600 korun, přičemž dělník v automobilovém průmyslu v té době vydělával v průměru dvě koruny denně. Benzín, který se tehdy prodával na kilogramy, stál v Čechách 66 haléřů za kilo, takže byl jen o něco málo dražší než litr piva. (Annis, 2021)

Aby mohla firma Laurin & Klement vytvořit svůj první automobil, musela zvětšit výrobní plochu a přestat vyrábět jízdní kola. V té době měla firma již 355 zaměstnanců, kteří pracovali na ploše 9500 metrů čtverečních a používali 206 obráběcích strojů. Všechny důležité součásti vozu byly navrženy a vyrobeny ve vlastní režii. Vůz Laurin & Klement „Voiturette A“ byl postaven na žebřinovém rámu a dvou tuhých nápravách s listovými pery. (Annis, 2021)

Zákazníci si mohli zvolit drátěná kola namísto konvenčních dřevěných ráfků a paprsků a uspořádání sedadel mohlo být dvě jednoduchá sedadla nebo dvojitá lavice se zavazadlovým prostorem za ní. Mezi dostupnou výbavu patřilo také osvětlení vozidla a střecha. Kromě tradiční červené, zelené a modré barvy mohly být Voiturette ve francouzsky mluvících zemích lakovány šedě. Za příplatek 50 korun byla nabízena také bílá barva. V letech 1905 až 1907 vyrobila firma Laurin & Klement nejméně 44 exemplářů Voiturette A. (Annis, 2021)

Společnost Laurin & Klement přežila problémy první světové války a rozšířila výrobu o motocykly, luxusní automobily a vojenská vozidla. Roku 1924 však polovinu továrny zničil požár, což vedlo ke spojení s významným průmyslovým podnikem Škodovy závody v roce 1925. Výroba chvíli pokračovala pod značkou Laurin & Klement, brzy však byla nahrazena značkou Škoda. (CompaniesHistory.com, 2024)

V roce 1939 s druhou světovou válkou přešly Škodovy závody pod nacistickou kontrolu a sloužily k výrobě vojenské techniky. Válečné bombardování poškodilo továrny a způsobilo ztráty na životech zaměstnanců. Po válce společnost obnovila výrobu. (CompaniesHistory.com, 2024)

Během komunistického režimu Škoda vyvážela do USA vůz Škoda Felicia, který ale nemohl konkurovat místním levnějším a kvalitnějším značkám, proto ho z trhu stáhla. Omezení režimu a nedostatek investic vedly k poklesu technologické úrovně a zaměření na cenově dostupnější vozy. Po pádu komunismu v roce 1989 hledala Škoda strategického partnera. O společnost měly zájem BMW, General Motors, Ford a Renault, ale nakonec v roce 1991 Volkswagen odkoupil 30 % podílu, zavázal se zachovat značku a investovat do vývoje. Postupně zvýšil svůj podíl na 60,3 % v roce 1994 a 70 % v roce 1995. (CompaniesHistory.com, 2024)

3.2 Vlastnická struktura a příslušnost

Skupina Volkswagen se sídlem v Německu patří k těm stálícím, které vládou automobilovému průmyslu. V současné době je jedním z největších výrobců automobilů na světě. Společnost vznikla již v roce 1937. V roce 1938 byl představen ikonický vůz "*Brouk*". Tento model byl předzvěstí velkého úspěchu značky Volkswagen, a to především po druhé světové válce, kdy se Brouk začal vyvážet do Spojených států, kde si našel velkou oblibu.

Mezitím se v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století portfolio vozů Volkswagen neustále diverzifikovalo a zároveň přinášelo na trh tolik oceňované modely, jako byl Passat nebo Golf. Nabídka koncernu sahá od luxusních vozů vyšší třídy, mezi něž patří Bugatti, Bentley, Lamborghini a Porsche, až po vozy pro každého, mezi něž patří Audi, Škoda a SEAT. (Britannica, 2024)

Nově vznikající trhy se rozšiřovaly s rostoucím potenciálem, který Volkswagen viděl do roku 2000. A z tohoto pohledu, z hlediska globální strategie, se expanze ukázala jako zcela správná. Volkswagen navíc vytvořil výrobní síť na 118 místech po celém světě; 70 závodů vyrábí kolem 40 000 kusů vozů denně. V rámci tohoto celkového globálního propojení má značka Volkswagen základny ve 49 výrobních závodech na výrobu vozidel a jejich komponentů. Jedním z největších a nejikoničtějších je závod v německém Wolfsburgu, který je jedním z největších svého druhu na světě. Koncernu se podařilo dále zvýšit svůj mezinárodní přínos díky zámořským podnikům, jako jsou Mexiko, Brazílie a Rusko, a zároveň tak poskytnout určitou protiváhu nejistotám na více zavedených trzích. (newsroom, 2024)

Většina závodů, kromě výroby automobilů, vyrábí položky, jako jsou motory, převodovky, baterie a systémy řízení. Tyto výrobní závody jsou součástí společnosti Volkswagen Group

Technology, která byla založena na začátku roku 2019 jako samostatný podnikatelský subjekt v rámci koncernu Volkswagen AG. (newsroom, 2024)

3.3 Finanční trajektorie a strategické transformace

Finanční situace Volkswagenu se v průběhu let měnila a na jeho finanční výsledky měly vliv různé faktory. Jak je patrné z obrázku 2, hodnota společnosti klesla během finanční krize v roce 2008, ale poté měla společnost pozitivní trend a ceny akcií dosáhly svého vrcholu v roce 2015, kdy se pohybovaly kolem 250 USD za akcii. Poté je zřejmý velký pokles, a to kvůli skandálu „Dieselgate“ společností v roce 2015.

Obrázek 2 Cenový vývoj akcií Volkswagen



Zdroj: (Yahoo Finance, 2024)

V září 2015 obvinila americká Agentura pro ochranu životního prostředí společnost Volkswagen z podvodu při testech emisí dieselových motorů. Software instalovaný ve vozech umožňoval až 40krát vyšší reálné emise NO_x, než povolují směrnice USA. Výsledný skandál, známý jako „Dieselgate“, stál Volkswagen téměř 30 miliard dolarů a stal se nejdražším v historii automobilového průmyslu. Poškozená reputace, vysoké pokuty a rezignace generálního ředitele Martina Winterkorna uvrhly firmu do vážné krize. (Kell, 2024) (Drăgan, 2021)

V reakci na skandál společnost opustila strategii dieselových motorů a zaměřila se na vozidla s nulovými emisemi. Volkswagen přijal dekarbonizaci jako základ nové podnikové strategie, aby obnovil důvěru a splnil globální emisní normy. Incident byl důsledkem firemní kultury, která nepřipouštěla selhání. Volkswagen proto musel změnit svou firemní kulturu k transparentnější, etičtější a odpovědnější. (Kell, 2024) (Drăgan, 2021)

Přestože se akcie Volkswagen postupně zotavovaly, pandemie COVID-19 způsobila v roce 2020 pokles tržeb na 222,9 miliard eur a snížení čistého zisku na 4,4 miliardy eur. Společnost však negativní dopady pandemie zmírnila iniciativami na snížení nákladů a poptávkou po elektromobilech. Od roku 2021 však cena akcií znovu klesá kvůli problémům v dodavatelských řetězcích a rostoucí inflaci. (Kell, 2024) (Drágan, 2021)

Škoda Auto, součást Volkswagen od smluvní fúze 28. března 1991, se díky spojení s německým koncernem proměnila z regionální automobilky na globální značku s prodejem přes milion vozů ročně ve více než 100 zemích. Spolupráce obou firem započala neformálně v 70. letech a zintenzivnila se s modelem Favorit, který byl klíčovým faktorem při navázání strategického partnerství. Volkswagen nejprve získal v roce 1991 podíl 31 %, který postupně navyšoval až do úplného vlastnictví Škody Auto v roce 2000. (Kell, 2024) (Drágan, 2021)

3.4 Komplexní investiční program a rozvoj společnosti

Komplexní investiční program podpořil rychlý růst Škoda Auto v následujících 30 letech. Společnost Škoda investovala stovky miliard korun do výzkumu a vývoje, růstu výrobních kapacit a rozvoje prodeje a služeb zákazníkům v České republice. Počet zaměstnanců ve vývojovém oddělení se zvýšil ze zhruba 600 v roce 1991 na více než 2 000 vysoce kvalifikovaných odborníků v roce 2024. Škoda má vlastní odborné učiliště a paralelně pracuje na ŠAVŠ (Škoda Auto Vysoká škola) pro zajištění špičkového vzdělávání zaměstnanců a juniorského personálu. (storyboard, 2021)

Společnost Škoda Auto rozšířila modelovou řadu FAVORIT/FORMAN v rámci koncernu Volkswagen včetně lehkého užitkového vozu PICK-UP. Tato modelová řada byla velmi žádaná pro svůj výjimečný poměr ceny a výkonu, vyspělou technologii a špičkovou kvalitu. V roce 1994 společnost představila Škodu Felicii, náhradou za FAVORIT. Tento model zavedl do modelové řady Škoda nové technologie včetně ABS, airbagů, klimatizace, posilovače řízení a koncernových motorů 1.6 MPI a 1.9 D. (storyboard, 2021)

První model, který Škoda Auto vyvinula výhradně pod záštitou koncernu Volkswagen, debutoval v září 1996 první generací moderní OCTAVIA na platformě A4: kompaktní model znamenal pro značku Škoda začátek nové kapitoly: byla vyrobena OCTAVIA v jednom z nejvyspělejších automobilových závodů v Evropě a rychle se stala bestsellerem značky. Na podzim 1999 nahradil modelovou řadu FELICIA nový malý vůz ŠKODA FABIA. Od té doby se OCTAVIA i FABIA staly nejžádanějšími modelovými řadami značky

ŠKODA: OCTAVIA si ve své čtvrté generaci získává zákazníky po celém světě a čtvrtá generace FABIA je již ve startovacích blocích. (storyboard, 2021)

V roce 2001 společnost Škoda znovu představila SUPERB jako svůj vlajkový model a oživila tak jedno z nejznámějších a ikonických jmen společnosti. Aktuální třetí verze je také známá jako SUPERB iV, která se vyznačuje plug-in hybridním pohonem. V září 2016 zahájila společnost Škoda svou SUV kampaň premiérou svého obrovského SUV modelu ŠKODA KODIAQ. České automobilce se tak otevřel nový a rychle rostoucí automobilový trh. Dnes, kromě modelu KODIAQ, řada SUV zahrnuje modelové řady KAROQ a KAMIQ a také plně elektrický ENYAQ iV. ŠKODA KUSHAQ, vytvořená speciálně pro indický trh, má za sebou mezinárodní premiéru (storyboard, 2021)

3.5 Společnost Škoda Auto v České republice a ve světě

Škoda Auto se od roku 1991 rozrostla z 17 000 na současných přibližně 42 000 zaměstnanců a vyrábí deset modelových řad, které prodává ve více než 100 regionech. Její celosvětové dodávky za tu dobu vzrostly šestinásobně, přičemž od roku 2013 každoročně přesahují jeden milion vozů. Kromě tří českých závodů vyrábí také v Číně, na Slovensku, v Indii, na Ukrajině (s místním partnerem) a do února 2022 vyráběla také v Rusku. (storyboard, 2021)

Firma dále vyrábí komponenty včetně motorů, převodovek a bateriových systémů, které využívají i další značky koncernu Volkswagen. V roce 2022 vyrobila Škoda Auto celkem asi 780 000 automobilů, z toho 415 000 v Mladé Boleslavi (Fabia, Scala, Octavia, Kamiq, Enyaq iV), 221 000 v Kvasinách (Superb, Kodiaq, Karoq) a 16 000 vozů Karoq v Bratislavě. (storyboard, 2021)

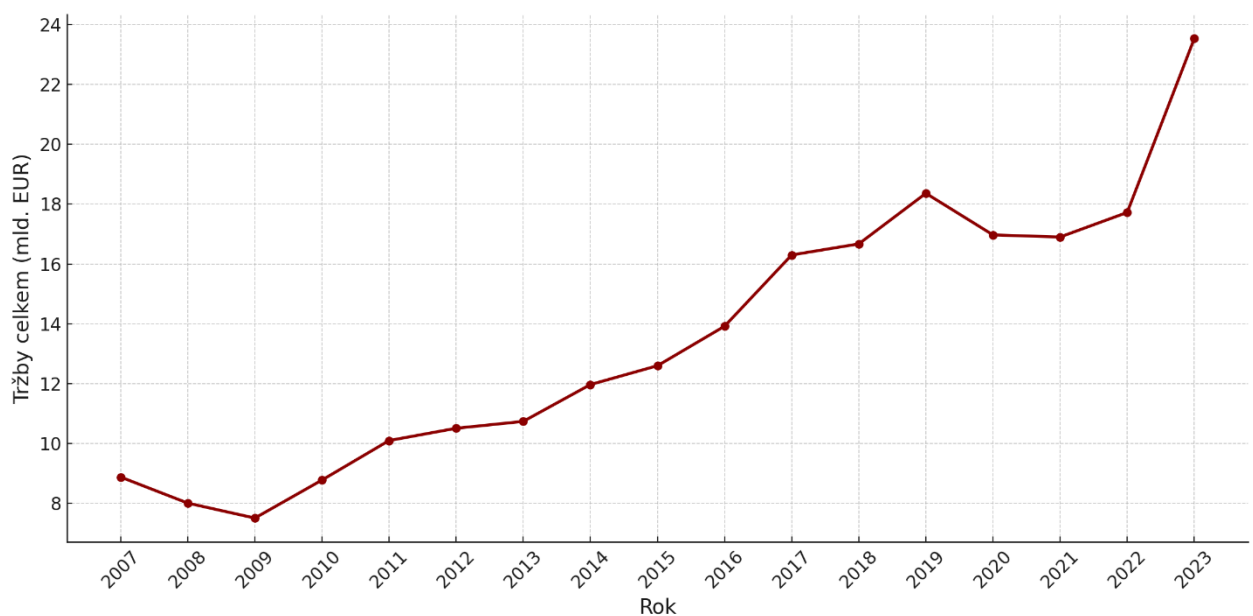
V komponentovém závodě ve Vrchlabí firma vyrobila 538 000 převodovek DQ200 a od roku 2020 zde provozuje první CO₂ neutrální továrnu. V Číně dosáhla produkce 42 000 vozů (Kodiaq, Kamiq, Octavia, Superb a Rapid). V Indii Škoda vyrobila přes 56 000 vozů (Kushaq, Slavia, Octavia, Kodiaq, Superb). Závod v Aurangabadu využívá 100 % zelené energie s cílem dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2025. Modely Kushaq a Slavia jsou postaveny na platformě MQB-A0-IN pro indický trh a od roku 2024 se budou montovat i ve Vietnamu. (storyboard, 2021)

V únoru 2022 Škoda Auto zastavila výrobu a dodávky do Ruska v reakci na ruskou invazi na Ukrajinu, což ovlivnilo její závody v Nižním Novgorodu a Kaluze. (storyboard, 2021)

3.6 Hospodaření Škoda Auto a dopady na národní hospodářství

Tak velcí zaměstnavatelé a exportéři, jako je Škodou Auto, jsou symboly největšího českého výrobce exportního zboží. Pokud jde o společnost, má v oblasti zaměstnanosti obrovské postavení: od svého sloučení do koncernu Volkswagen zaměstnává po celém světě více než 42 000 lidí, přičemž největší část je zaměstnána v její základně v České republice. Růst v oblasti zaměstnanosti je nejen ve prospěch rodin a komunity, ale v konečném důsledku i ve prospěch národního hospodářství, a to prostřednictvím daní a příspěvků na sociální zabezpečení. (storyboard, 2021)

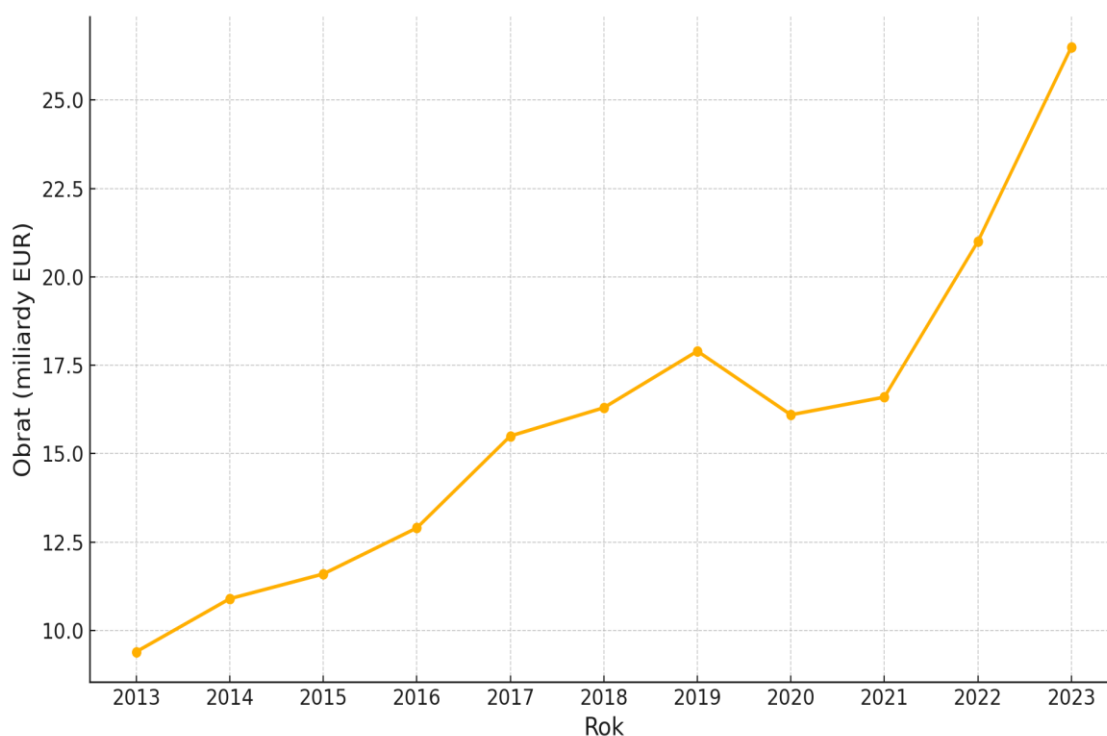
Obrázek 3 Tržby celkem společnosti Škoda Auto (2007-2023)



Zdroj: vlastní zpracování

Tento růst je ovlivněn nejen přímými investicemi a vytvořenými pracovními místy, ale také podporou vzniku širokého a různorodého dodavatelského řetězce, reprezentovaného společnostmi Škoda, předním hráčem českého automobilového sektoru, pokrývajícího 25 % průmyslové produkce země. Nicméně v globální krizi nedostatku polovodičů pokles výroby Škoda Auto měl přímo dopad na odhad růstu HDP v ČR. To podtrhuje význam automobilového průmyslu pro českou ekonomiku. Takže, jak můžeme vidět na obrázku 3, navzdory pandemii a energetické krizi dosáhla společnost Škoda Auto v roce 2023 rekordních tržeb (World, 2024)

Obrázek 4 Obrat společnosti Škoda Auto (2013-2023)



Zdroj: vlastní zpracování

Silné finanční výsledky Škody Auto v roce 2023 podtrhují její význam pro českou ekonomiku. Jak je patrné z obrázku 4, v roce 2023 Škoda Auto dosáhla nejvyšší obrat v historii společnosti a to 26,5 miliard eur, což představuje nárůst o 26,2 % ve srovnání s výsledkem předchozího roku. Provozní zisk se také zvýšil; dosáhl nejvyšší úrovně v historii společnosti, a to 1,8 miliardy eur – nárůst o 182,3 % oproti roku 2022. To svědčí nejen o prosperujícím podnikání, ale také o velkém přínosu pro ekonomiku České republiky. (World, 2024)

4 POUŽITÁ METODIKA

V této kapitole je využit kvantitativní výzkumný přístup k analýze dopadu inflace na finanční výkonnost společnosti Škoda Auto. Cílem práce je zaměřit se na popis dopadů inflace na hospodaření konkrétního podniku. Dále pomocí vhodných statistických metod jsou tyto dopady analyzovány.

Metodologie zahrnuje tři hlavní kroky:

- **Sběr dat** – Získání relevantních finančních a makroekonomických údajů.
- **Zpracování a organizace dat** – Strukturování dat pro analýzu.
- **Analýza dat** – Provádění statistických a finančních analýz ke zjištění vztahů mezi inflací a finančními výsledky společnosti Škoda Auto.

4.1 Sběr dat

Použitá data byla získána z následujících zdrojů:

- Výroční finanční zprávy společnosti Škoda Auto (2007–2023) – čerpáno z podnikových zpráv a finančních databází.
- Míra inflace v České republice – získaná z údajů Českého statistického úřadu (ČSÚ).
- Makroekonomické ukazatele – informace o dodavatelských řetězcích, geopolitických událostech a ekonomických krizích z odborných studií, vládních dokumentů a zpráv z automobilového průmyslu.

4.2 Klíčové proměnné

V práci jsou analyzovány následující proměnné:

- Míra inflace – roční inflace v České republice (v procentech).
- Tržby celkem (mil. Kč) – celkové roční tržby společnosti Škoda Auto.
- Celková aktiva a pasiva (mil. Kč) – struktura finančních prostředků společnosti.
- Hrubý zisk (mil. Kč) – tržby snížené o náklady na prodané zboží.
- Provozní výsledek (mil. Kč) – ziskovost před zdaněním a úrokovými náklady.
- Zisk před zdaněním (mil. Kč) – hospodářský výsledek před zdaněním.
- Zisk po zdanění (mil. Kč) – čistý zisk společnosti po odečtení daní.
- Výroba vozů – počet vyrobených automobilů za rok.

Všechna finanční data jsou vyjádřena v milionech Kč.

4.3 Zpracování a organizace dat

Shromážděná data byla strukturována do tabulek, kde jsou zaznamenány údaje o inflaci a finanční výkonnosti společnosti v letech 2007 až 2023. To umožňuje přímé porovnání mezi jednotlivými roky a poskytuje základ pro následné statistické analýzy.

Aby byla zachována přehlednost hlavního textu, podrobné tabulky týkající se aktiv a pasiv byly přesunuty do příloh (viz Příloha 1, Tabulka 1-12).

4.4 Metody analýzy dat

Pro splnění cíle práce byly použity následující metody a statistiky: deskriptivní statistika, korelační analýza a regresní analýza. Vizualizace dat byla provedena pomocí grafů, které znázorňují vztahy mezi inflací a finančními výsledky.

4.4.1 Deskriptivní statistika

Pro identifikaci hlavních trendů inflace a finančních ukazatelů Škoda Auto byly vypočítány průměrné hodnoty, směrodatné odchylky a dlouhodobé trendy.

4.4.2 Korelační analýza

K určení síly a směru vztahu mezi inflací a finančními výsledky společnosti Škoda Auto byly vypočítány Pearsonovy korelační koeficienty. Pozitivní korelace znamená, že se s rostoucí inflací daný finanční ukazatel zvyšuje. Negativní korelace naznačuje, že růst inflace je spojen s poklesem daného ukazatele. (Hebák, 2011) (Kubanová, 2004)

4.4.3 Regresní analýza

Byl sestaven lineární regresní model, který kvantifikuje vliv inflace na finanční ukazatele.

Použitá rovnice je následující:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \varepsilon,$$

kde

Y představuje analyzovaný finanční ukazatel (např. tržby, zisk, objem výroby).

- X odpovídá roční míře inflace.
- β_0 je absolutní člen, β_1 je regresní koeficient vyjadřující dopad inflace.
- ε je chybový člen.

Hodnota R^2 (koeficient determinace) udává, jak velkou část variability finanční výkonnosti lze vysvětlit inflací. Čím vyšší R^2 , tím silnější je vztah. (Hebák, 2011) (Kubanová, 2004)

5 VYHODNOCENÍ DOPADŮ INFLACE NA HOSPODAŘENÍ ŠKODA AUTO

Inflace je již dlouho rozhodující makroekonomickou silou, která ovlivňuje globální ekonomiku a má zásadní dopad na průmyslová odvětví. V automobilovém průmyslu přímo ovlivňuje výrobní náklady, narušuje dodavatelské řetězce a ovlivňuje kupní sílu spotřebitelů. Škoda Auto, jeden z nejvýznamnějších českých výrobců, se v průběhu let musela vyrovnávat s problémy, které inflační tlaky přinášejí. Od finanční krize v roce 2008 přes pandemii COVID-19 až po cenové šoky energií vyvolané rusko-ukrajinským konfliktem společnost neustále přizpůsobovala své strategie, aby zmírnila ekonomickou volatilitu.

V této kapitole se budeme zabývat tím, jak inflace ovlivnila činnost společnosti Škoda Auto, a analyzovat klíčové ekonomické události, které ovlivnily výkonnost společnosti v letech 2008 až 2023. Budeme zkoumat dopady rostoucích výrobních nákladů, výkyvy cen surovin a energií a posuny ve spotřebitelské poptávce. V návaznosti na tuto diskusi provedeme statistickou analýzu, abychom zjistili, do jaké míry inflace ovlivňovala výrobu společnosti Škoda Auto v průběhu času, a poskytneme tak daty podložený pohled na to, jak společnost reagovala na ekonomické tlaky.

5.1 Dopady ekonomických krizí na Škoda Auto

Finanční krize v roce 2008 představovala jednu z největších ekonomických výzev pro globální i český automobilový průmysl. Pád banky Lehman Brothers vedl k dramatickému poklesu důvěry na finančních trzích, zpřísnění úvěrových podmínek a celkovému hospodářskému poklesu, který zasáhl i společnost Škoda Auto. (Bru, 2019) (team, 2009)

Česká ekonomika, úzce propojená s evropským trhem, zaznamenala prudký pokles vývozu a omezený přístup podniků k financování. V roce 2008 dosáhla inflace v ČR 6,7 %, což vedlo k růstu výrobních nákladů a oslabení domácí poptávky. Automobilový průmysl, který je vysoce závislý na důvěře spotřebitelů a stabilitě trhů, čelil výraznému poklesu zakázek. (Bru, 2019) (team, 2009)

Škoda Auto v roce 2007 vyrobila rekordních 623 529 vozů, ale v roce 2008 došlo k poklesu na 606 614 vozů. Tržby klesly z 222 miliard Kč na 203,7 miliardy Kč a provozní zisk se snížil z 15,98 miliardy Kč na 10,8 miliardy Kč. Na tento vývoj reagovala společnost opatřeními zaměřenými na optimalizaci nákladů, zvýšení efektivity výroby a přizpůsobení se změněné poptávce. (Auto, 2009) (Auto, 2010)

Mezi klíčové strategie patřilo snižování nákladů v dodavatelském řetězci, efektivnější řízení výroby a cílené marketingové kampaně na podporu poptávky. Společnost se soustředila na cenově dostupnější modely, jako jsou Škoda Fabia a Octavia, a zároveň posílila svou přítomnost na rozvíjejících se trzích, zejména v Číně a Indii. (Auto, 2009) (Auto, 2010)

V roce 2009 se globální ekonomika nadále potýkala s důsledky finanční krize, což vedlo k dalšímu poklesu výroby Škoda Auto na 522 542 vozů. Tržby společnosti poklesly na 187,4 miliardy Kč a provozní zisk zaznamenal další pokles. Společnost reagovala přijetím dalších úsporných opatření, včetně optimalizace výrobních procesů a snížení výrobních nákladů. (Auto, 2009) (Auto, 2010)

Ekonomické oživení v roce 2010 přineslo mírné zlepšení, kdy výroba vzrostla na 583 333 vozů a tržby dosáhly 187,9 miliardy Kč. Společnost pokračovala ve strategické expanzi na nové trhy a posílila svou nabídku modelů, čímž si udržela konkurenceschopnost.

Od roku 2011 se Škoda Auto dostala na cestu růstu, rozšiřovala svou globální přítomnost a investovala do inovací, digitalizace a udržitelnosti. Do roku 2018 se výroba zvýšila na 1,25 milionu vozů ročně, přičemž růst tržeb dosáhl 377 miliard Kč. Strategická diverzifikace, efektivní řízení nákladů a technologické inovace umožnily společnosti nejen překonat krizi, ale i upevnit její postavení jako předního hráče na automobilovém trhu. (Auto, 2012) (Auto, 2019)

Díky těmto opatřením si Škoda Auto dokázala udržet konkurenceschopnost a připravit se na postupné ekonomické oživení. I přes krátkodobé ztráty si společnost zachovala kvalifikovanou pracovní sílu a posílila svou strategickou orientaci na nové trhy, což jí umožnilo v následujících letech pokračovat v růstu a expanzi. (Auto, 2012) (Auto, 2019)

5.2 Hospodářská selhání a inflace

Pandemie COVID-19 způsobila významné narušení globálních dodavatelských sítí a výrobních operací. Společnosti po celém světě utrpěly vážné ekonomické a provozní problémy, od snížené dostupnosti dodavatelů až po rozsáhlá přerušení dopravy. Epidemie poukázala na nedostatky v globálních dodavatelských sítích, které významně závisely na levné výrobě a dodavateli ze zemí, jako je Čína a jihovýchodní Asie. Časté výluky a mimořádná opatření způsobily uzavření závodů, zpoždění dodávek a zvýšení výrobních nákladů v důsledku nedostatku surovin a komponentů. (Hedwall, 2022) (Management, 2021)

Pandemie měla dalekosáhlé důsledky pro automobilový průmysl. Výrobci automobilů, zejména Škoda, se museli neustále potýkat s problémy v dodavatelském řetězci, včetně nedostatku polovodičů a dalších důležitých komponentů. Pandemie urychlila potřebu podniků přehodnotit a reorganizovat své dodavatelské sítě s cílem zvýšit odolnost a přizpůsobivost. To zahrnovalo diverzifikaci dodavatelů, zvýšení úrovně zásob a investice do digitálních technologií s cílem zlepšit viditelnost dodavatelského řetězce a schopnost reagovat. (Hedwall, 2022) (Knut Alicke, 2021)

Společnost Škoda, stejně jako mnoho dalších výrobců automobilů, čelila během pandemie mnoha výzvám. Nedostatek polovodičů vážně ovlivnil výrobní harmonogramy, což vedlo ke zpoždění a zvýšení nákladů. Navíc kolísavá poptávka spotřebitelů v důsledku ekonomické nejistoty a výlukových opatření ovlivnila prodeje a tržby. Aby se Škoda Auto s těmito problémy účinně vyrovnala, musela zavést strategické úpravy, včetně dočasného zastavení výroby, opatření ke snížení nákladů a upřednostnění modelů s vysokou poptávkou. (Hedwall, 2022)

V době, kdy se svět začal přizpůsobovat nové situaci způsobené pandemií COVID-19, a kdy se firmy jako Škoda Auto potýkaly s přetrvávajícími problémy v dodavatelském řetězci a měnícími se potřebami zákazníků, se objevilo další velké selhání: rusko-ukrajinská krize. Zatímco se automobilový sektor stále ještě potýkal s dlouhodobými dopady pandemie, jako je nedostatek základních součástek a vyšší výrobní náklady, geopolitické napětí, a nakonec i konflikt představovaly nový soubor ekonomických problémů. Krize napjala globální dodavatelské sítě, zvýšila náklady na energie a komodity a vytvořila atmosféru zvýšené ekonomické nejistoty, což zhoršilo již tak náročnou situaci výrobců. (Hedwall, 2022) (Jenkins, 2023) (Jarod Coulter, 2022)

Rusko-ukrajinská válka má dalekosáhlé ekonomické důsledky a ovlivňuje globální obchod a zásobování. Válka ovlivnila dodávky základních komodit, jako je ropa, kovy a zemědělské produkty, které jsou klíčové pro řadu odvětví, včetně automobilového průmyslu. Sankce a geopolitické napětí dále zatížily globální ekonomické klima a způsobily větší nepředvídatelnost a volatilitu. (Hedwall, 2022) (Jarod Coulter, 2022)

Jedním z bezprostředních ekonomických důsledků konfliktu je dramatický nárůst celosvětových nákladů na energii. Evropa, která byla z velké části závislá na vývozu energie z Ruska, zaznamenala nárůst cen ropy a zemního plynu. To vyvolalo vlnový efekt, který zvýšil výrobní náklady firem. Narušení dodávek kovů a zemědělských produktů navíc vedlo

ke zvýšení cen těchto komodit, což umocnilo globální inflační tlaky. (Jarod Coulter, 2022; Jenkins, 2023)

5.3 Dopad COVID-19 na společnost Škoda Auto (2019-2020)

Škoda Auto zažila v roce 2019 pozoruhodný rok. Společnost poprvé ve své historii dosáhla výrobního rekordu v závodě v Mladé Boleslavi, kde vyrobila více než 900 000 vozů, což představuje nárůst o 2,25 % oproti loňskému roku. Závod společnosti v Kvasinách prošel ve stejném roce rozsáhlou modernizací a rozšířením. Závod Kvasiny vyrábí modely jako KAROQ, KADIAQ a vlajkový model SUPERB. Automobilka vynaložila na nezbytné úpravy výrobních procesů v závodě celkem přibližně 12 milionů eur. Třetí závod společnosti ve Vrchlabí v tomto roce oslavil 155. výročí svého založení. V provozu je od roku 1946. V roce 2012 prošel závod ve Vrchlabí významnou proměnou z automobilky na moderní závod na výrobu komponentů. V roce 2019 zde přibližně 1 000 zaměstnanců vyrobilo 200 automatizovaných přímo řazených převodovek pro značku Škoda a další značky koncernu Volkswagen. Kromě toho česká automobilka vyrobila v Mladé Boleslavi 570 000 motorů, 4 000 baterií a přibližně 2 312 000 náprav. Nová lakovna, která měla premiéru v srpnu 2019, může ročně nalakovat až 168 000 karoserií, čímž se celková kapacita lakování v sídle značky zvýší na 812 000 kusů ročně. Škoda Auto do nového závodu investovala 219,6 milionu eur a vytvořila více než 650 nových pracovních míst. (Škoda Storyboard, 2020)

Jak je patrné z tabulky 1, příloha 1, Škoda Auto dodala v roce 2019 na své největší trhy méně vozů než v předchozím roce, dodávky klesly o 1,7 %, přičemž největší pokles zaznamenal čínský trh, kam bylo dodáno o 17 % méně vozů než v roce 2018, a největší nárůst zaznamenal trh švýcarský, kam bylo dodáno o 27 % více vozů. Rok 2019 byl pro značku Škoda přesto dobrý, společnost zaznamenala výrobní rekordy a také dodala v tomto roce více než milion vozů.

Na začátku roku 2020 zasáhla svět pandemie Covid-19, mnoho firem zavřelo továrny a muselo se přizpůsobit hygienickým omezením na pracovištích. Přesto se Škodě podařilo v prvním čtvrtletí roku 2020 dosáhnout tržeb ve výši 4,85 miliardy eur, což je jen o 1,4 % méně než v předchozím roce. (Storyboard, 2020)

Od ledna do března 2020, Škoda dodala spotřebitelům po celém světě 232 900 vozů, což je výrazný pokles oproti předchozímu roku (první čtvrtletí 2019: 307 600 vozů; -24,3 %). Největší pokles byl opět zaznamenán na čínském trhu, kde Škoda dodala v prvním čtvrtletí

roku o 29 000 vozů méně než v prvním čtvrtletí předchozích let, a to o 54,9 %. (Storyboard, 2020)

Ve druhém čtvrtletí roku 2020 pandemie narůstala a mnoho zemí zavádělo přísné výluky, aby kontrolovaly šíření COVID-2019. Tyto výluky měly velký negativní dopad na prodej, výrobu a logistiku mnoha společností včetně společnosti Škoda Auto. V důsledku ekonomické nejistoty, propouštění a omezení pohybu došlo k výraznému poklesu poptávky po automobilech. I když poptávka přetrvávala, logistické problémy včetně zpoždění přepravy a odstávek závodů situaci ještě zhoršily, což ztížilo dodávky automobilů. (ŠKODA AUTO, 2021)

Na začátku března 2020 došlo k zastavení výroby v reakci na COVID-19, odstávka trvala 39 dní. Mladoboleslavský závod, klíčový závod, který je zodpovědný za výrobu modelů jako Fabia, Octavia a plně elektrický Enyaq iV, byl odstaven na 26 pracovních dní. Závod v Kvasinách, který vyrábí modely jako Superb, Karoq a Kodiaq, zažil delší odstávku, která trvala 30 pracovních dní. (ŠKODA AUTO, 2021)

Pandemie Covid-19 ztížila získání dostatečného množství dílů pro sériovou výrobu v roce 2020. To mělo za následek krátkodobé uzavření provozů a dodavatelských linek společnosti Škoda. Mezi priority patřily tendry na nakupované díly pro čerstvě vytvořené modely a zvýšení nákupu digitálních služeb. (pandemic., 2021)

V roce 2020 vynaložila Škoda Auto na výrobní materiál 203,5 miliardy korun, což je o 14 miliard korun méně než v předchozím roce v důsledku odstávek výroby na začátku roku. Největší část výdajů na výrobní materiál připadala na Českou republiku (39,2 %) a Německo (25,8 %). Celý objem všeobecných nákupů činil 24,7 miliardy Kč, což je o 36,8 % méně než v roce 2019. V roce 2020 bylo v databázi výrobních zakázek evidováno 2 044 globálních dodavatelů. General Procurement měl přibližně 5 721 partnerských dodavatelů po celém světě. (Škoda Auto, 2021)

V roce 2020 se Škoda Auto a koncern Volkswagen přizpůsobily materiálovým výkyvům cen na trhu. Spolupráce s koncernovou divizí nákup výrazně minimalizovala rizika spojená se změnami na trhu s materiálem. Ceny rhodia, palladia a niklu oproti předchozímu roku výrazně vzrostly. Navzdory náročným podmínkám společnost úspěšně optimalizovala náklady a přispěla k celkovému úspěchu značky. (Škoda Auto, 2021)

Škoda nakoupila bezpečnostní vybavení pro své zaměstnance, včetně více než 500 000 respirátorů, 16,5 milionu obličejových masek a 120 000 litrů dezinfekce. (Škoda Auto, 2021)

Navzdory všem problémům, které se objevily v souvislosti s COVID-19, dodala Škoda Auto zákazníkům 1 004 800 automobilů, čímž již osmým rokem po sobě překonala milionový rekord v dodávkách. Ve střední a západní Evropě bylo dodáno celkem 616 398 vozů, což je o 16,3 % méně než v předchozím roce. Od ledna do prosince 2020 se dodávky zákazníkům na českém trhu, který je čtvrtým největším trhem společnosti na světě, snížily o 11,6 % na 83 249 automobilů (oproti 94 152 v roce 2019). (Škoda Auto, 2021)

V Rusku společnost dodala 94 632 automobilů, což je o 6,8 % více než v roce 2019, kdy dodala 88 609 automobilů. Ruský trh byl na třetím místě z hlediska celosvětových dodávek a předstihl Českou republiku. Prodeje ve východní Evropě (bez Ruska) však poklesly o 20,8 %. (Škoda Storyboard, 2021)

5.4 Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2020

Účetní závěrky Škoda Auto za rok 2020 a 2019 (Příloha 1, Tabulka 4) vykazují značné rozdíly v důsledku obtížné ekonomické situace v roce 2020, způsobené především celosvětovou pandemií COVID-19. Nejprve je zaměřená pozornost na nehmotný majetek. Zde došlo k nárůstu z 39 422 milionů Kč (2019) na 44 600 milionů Kč (2020). Tento nárůst nehmotných aktiv znamená, že se bude i nadále investovat do výzkumu a vývoje, patentů a hodnoty značky. To je obvykle dobré a odráží to zaměření na budoucí růst a inovace navzdory náročnému roku. (Škoda Auto, 2021)

Dlouhodobý hmotný majetek se snížil z 87 316 milionů Kč (2019) na 85 632 milionů Kč (2020). Tento mírný pokles lze přičíst odpisům nebo nižším kapitálovým výdajům, pravděpodobně v důsledku opatrných investic během pandemie. Není sice znepokojivý, ale znamená drobný pokles hmotného majetku společnosti, což může svědčit o konzervativním hospodaření v těžkých časech. (Škoda Auto, 2021)

Peněžní prostředky a peněžní ekvivalenty se snížily z 45 753 milionů Kč (2019) na 18 669 milionů Kč (2020). Pozoruhodný je pokles peněžních rezerv. Může to znamenat, že společnost použila své hotovostní rezervy k překonání hospodářského poklesu, možná k pokrytí provozních výdajů, udržení likvidity nebo k zamezení dalšího zadlužování. I když tento způsob může být v krizi nutný, výrazný pokles hotovosti by mohl omezit flexibilitu budoucích investic nebo operací, pokud by se s ním nepracovalo opatrně. (Škoda Auto, 2021)

Celková aktiva se snížila z 241 635 milionů Kč (2019) na 227 983 milionů Kč (2020). Celkový pokles celkových aktiv odráží překážky, které se vyskytly v průběhu roku. Pokles sice není dramatický, ale ukazuje na zatížení zdrojů společnosti v době nízké ekonomické aktivity. (Škoda Auto, 2021)

Pokles celkových aktiv může také odrážet strategické rozhodnutí vedení upřednostnit krátkodobé přežití před dlouhodobou expanzí. Škoda Auto využila hotovostní rezervy a snížila kapitálové výdaje, aby mohla pokračovat v činnosti a zároveň se vyhnula nadměrnému zadlužení. Tento konzervativní přístup může být v nejistých dobách obezřetný, ale může odložit růstové ambice nebo technické průlomů. (Škoda Auto, 2021)

Dlouhodobé závazky zaznamenaly nárůst z 24 870 milionů Kč (2019) na 26 429 milionů Kč (2020) (Příloha 1, Tabulka 5), (Škoda Auto, 2021)

Nárůst dlouhodobých závazků naznačuje, že společnost mohla přijmout další dlouhodobé dluhy nebo jiné závazky. Může se jednat o reakci na poptávku po likviditě nebo financování v době pandemie. Ačkoli je to zvládnutelné, rostoucí závazky mohou mít dopad na budoucí ziskovost, pokud nebudou doprovázeny růstem výnosů. (Škoda Auto, 2021)

Krátkodobé závazky zaznamenaly mírný pokles ze 107 139 milionů Kč (2019) na 106 634 milionů Kč (2020) Mírný pokles krátkodobých závazků může odrážet dobré řízení krátkodobých dluhů a závazků, což je povzbudivé. Vysoká hodnota krátkodobých závazků však nadále představuje přetrvávající finanční problémy. (Škoda Auto, 2021)

Nerozdělený zisk se snížil z 87,877 milionu Kč (2019) na 71,372 milionu Kč (2020). Pokles nerozděleného zisku naznačuje slabší ziskovost v roce 2020, pravděpodobně v důsledku snížení prodeje a přerušování výroby vyvolaného pandemií. Tento pokles nerozděleného zisku ovlivňuje schopnost společnosti reinvestovat do růstu. (Škoda Auto, 2021)

Celkový vlastní kapitál klesl ze 109 626 milionů Kč (2019) na 94 920 milionů Kč (2020). Pokles vlastního kapitálu je obecně negativní, protože odráží nižší čistou hodnotu. Důvodem může být nižší zisk, vyplacené dividendy nebo kombinace několika faktorů. Snížení vlastního kapitálu může omezit budoucí úvěrovou kapacitu nebo signalizovat investorům zhoršení finančního zdraví společnosti. (Škoda Auto, 2021)

Pro celkové posouzení je možné poukázat na pozitivní a negativní ukazatele analyzující všechny výše uvedené metriky. Z negativních ukazatelů je možné zmínit výrazné snížení peněžních rezerv a vlastního kapitálu, které jsou znepokojivé, neboť naznačují, že společnost

musela čerpat své rezervy, aby se vyrovnala s náročným prostředím. To by mohlo omezit budoucí flexibilitu při provádění strategických investic nebo krytí neočekávaných nákladů. Pokud jde o pozitivní ukazatele, společnost si udržela solidní úroveň nehmotných aktiv a podařilo se jí udržet relativně stabilní výši závazků. To naznačuje, že Škoda Auto dokázala krizi zvládnout, aniž by se nadměrně zadlužila, což je pozitivní signál pro její finanční zdraví. (Škoda Auto, 2021)

5.5 Reakce společnosti Škoda Auto na COVID-19 a dodavatelského řetězce v roce 2021

V roce 2021 se situace v oblasti pandemie Covid-19 ve srovnání s vrcholem v roce 2020 zlepšila. Byly zavedeny očkovací kampaně a mnoho zemí začalo zmírňovat restriktce a znovu otevírat své ekonomiky. Automobilové společnosti se však potýkaly s nedostatkem polovodičů. V roce 2020 poptávka po automobilech prudce poklesla, v některých regionech až o 80 %, a většina společností očekávala, že se poptávka v krátkém období neobnoví na předchozí úroveň, a proto snížily své objednávky polovodičů. Později téhož roku se však poptávka zvýšila, což společnosti vyrábějící polovodiče zaskočilo, a většina z nich přesunula svou pozornost do jiných odvětví, jako je spotřební zboží, kde poptávka rychle rostla díky práci na dálku. (Burkacky, 2022)

Tato situace se dotkla i Škody Auto. Dopad Covid-2019 začal ovlivňovat lodní a železniční dodávky. Nákupní tým společností zavedl krizové řízení, které umožnilo společnosti Škoda Auto plně využít spolupráce v rámci nákupu skupiny a minimalizovat tak negativní dopady na nejnižší možnou míru. Oddělení nákupu se prioritně zaměřilo na dlouhodobou stabilitu dodávek, identifikaci problematických dodavatelů a zavedení procesních a finančních podpůrných opatření. Pozoruhodným milníkem byla pětiletá smlouva pro 3 000 agenturních zaměstnanců, která se tak stala jednou z největších v České republice. V roce 2021 spolupracovalo oddělení General Procurement se společností Volkswagen Group Rus na zajištění investic ve výši 4,7 miliardy Kč na rozšíření kapacity ruského závodu v Kaluze, včetně motorárny, svařovny, lakovny a montáže. V roce 2021 vynaložila Škoda Auto na výrobní materiál 202,8 miliardy Kč, což je o 700 milionů Kč méně než v předchozím roce v důsledku přetrvávajících problémů s dodávkami čipů. Nejvíce zaplatila Česká republika (37,1 %), následovaná Německem, kde nákupy výrobního materiálu tvořily přibližně 25 % (26,1 %). Celý objem všeobecného nákupu činil 33,6 miliardy Kč, což je o 35,8 % více než v roce 2020. V roce 2021 bylo v databázi výrobního nákupu 2 019 globálních dodavatelů.

General Procurement spravoval přibližně 6 051 dodavatelů z celého světa. (Škoda Auto, 2022)

V roce 2021 vyrobila Škoda Auto celosvětově 802 266 vozů, což je o 15 % méně než v předchozím roce, protože kvůli všem výše uvedeným problémům byla společnost nucena snížit objem výroby vozů. Společnost upřednostňovala zdraví svých zaměstnanců a zaváděla hygienická a bezpečnostní opatření na pracovištích. V důsledku toho šla v boji proti Covid-19 od samého počátku pandemie nad rámec vládních nařízení, když krátce po vypuknutí pandemie zavedla ve všech prostorách společnosti více než 80 opatření, která měla pomoci zabránit šíření pandemie. (Škoda Auto, 2022)

V roce 2021 bylo v indickém závodě Aurangabad vyrobeno 3 513 automobilů Škoda a v závodě Pune 22 746 automobilů, což představuje 221,5% nárůst oproti předchozímu roku. V roce 2021 bylo v partnerském závodě společnosti v Nižním Novgorodu vyrobeno 47 140 automobilů, což vykazuje 18,9% pokles oproti roku 2020. (Škoda Auto, 2022)

V závodě Kaluga v Rusku bylo vyrobeno 40 046 automobilů Škoda, což představuje nárůst o 22,2 %. V roce 2021 vyrobily partnerské závody v Číně 54 427 automobilů. V dubnu oslavila ŠKODA AUTO v Rusku výrobu 750 000. automobilu, což představuje historický milník. Partnerský výrobní závod společnosti v Nižním Novgorodu vyrobil jubilejní model, Škodu KODIAQ. (Škoda Auto, 2022)

Jak je patrné z tabulky 2, příloha 1, dodávky na největší trhy v porovnání s předchozím rokem výrazně poklesly, přičemž největší pokles byl zaznamenán v Číně, a to o 59 %, Škoda Auto dodávala na čínský trh stále méně vozů již 3 roky po sobě. Největší nárůst byl zaznamenán na indickém trhu, a to o 109 %, což dokazuje, že strategie Škoda Indie 2.0 funguje dobře. Klíčovou roli při zvýšení prodejů sehrálo uvedení modelu Škoda Kushaq, SUV na míru indickým zákazníkům. Také Škoda rozšířila svou dealerskou síť po celé Indii, čímž zlepšila svůj dosah a dostupnost pro širší zákaznickou základnu, což rovněž přispělo k nárůstu prodejů. (Škoda Auto, 2022)

5.6 Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2021

Rok 2021 znamenal pro Škodu Auto mnoho výzev, nyní si rozebereme, jak se tyto výzvy projeví na financích společnosti.

Jak je vidět z tabulky 6, příloha 1, devítiprocentní nárůst nehmotných aktiv naznačuje významné investice, které pravděpodobně souvisejí s výzkumem a vývojem pro

elektromobily a digitalizačními iniciativami v souladu se strategií Škoda NEXT LEVEL 2030. Tyto investice podporují strategii budování hodnoty prostřednictvím nehmotných aktiv, která zvyšují konkurenční výhodu a jsou v souladu s budoucími změnami v odvětví. (Škoda Auto, 2022)

Pozemky, budovy a zařízení zaznamenaly pokles o cca 4,4 % (3 765 mil. Kč), pravděpodobně v důsledku odpisů, potenciálního prodeje majetku, případně konzervativních kapitálových výdajů. Vzhledem k tomu, že výroba byla omezena narušením dodavatelského řetězce, se Škoda možná zaměřila spíše na optimalizaci stávajících aktiv než na rozšiřování kapacit. Přetrvávající vysoká úroveň dlouhodobých aktiv však naznačuje, že společnost stále významně investuje do výrobních kapacit. (Škoda Auto, 2022)

Investice společnosti Škoda v dceřiných společnostech se snížily o 372 milionů Kč, pravděpodobně v důsledku odprodejí, znehodnocení nebo restrukturalizace portfolia. Škoda možná rozšiřovala svou celosvětovou působnost prostřednictvím nových partnerství nebo společných podniků, jak je patrné z 24,5% nárůstu investic do přidružených společností. (Škoda Auto, 2022)

Pokles odložených daňových pohledávek odráží snížení očekávaných budoucích daňových úlev, pravděpodobně v důsledku lepší ziskovosti společnosti, která snižuje potřebu kompenzovat zdanitelný zisk odloženými daňovými pohledávkami. (Škoda Auto, 2022)

Výrazný nárůst zásob o 30,2 % (7 385 mil. Kč) odpovídá problémům v dodavatelském řetězci v celém odvětví, zejména celosvětovému nedostatku polovodičů. Vzhledem k tomu, že poptávka potenciálně převyšuje nabídku, mohla Škoda vytvářet zásoby, aby se zajistila proti výpadkům, nebo se připravila na nárůst poptávky, jakmile se dodavatelské řetězce stabilizují. (Škoda Auto, 2022)

Pohledávky z obchodního styku poklesly o 8 881 milionů Kč, tj. o 28 %, což může naznačovat zlepšení inkasa, zpřísnění úvěrové politiky nebo dokonce pokles prodeje. Efektivní řízení pohledávek posílilo likviditu, což pomohlo společnosti Škoda fungovat s menším počtem pohledávek a zároveň generovat solidní cash flow. (Škoda Auto, 2022)

Hotovostní rezervy vzrostly o 20 %, což ukazuje, že si Škoda udržela silnou hotovostní rezervu v podmínkách nejistoty. Tento nárůst hotovosti navzdory vyšším zásobám naznačuje silné provozní peněžní toky a mohl by společnosti umožnit pružně reagovat na investiční potřeby nebo neočekávané výdaje. (Škoda Auto, 2022)

Nepatrný nárůst celkových aktiv z 227 983 milionů Kč na 231 463 milionů Kč ilustruje vyvážený přístup společnosti Škoda k řízení aktiv, který zahrnuje udržování výrobní kapacity a investice do inovací při současném zvyšování likvidity. Škoda se připravila na budoucí potíže zvyšováním nehmotného majetku a finančních rezerv na podporu inovací a růstu. Tato strategie představuje důsledné upřednostňování dlouhodobé hodnoty při současném shromažďování dostatečného množství krátkodobých aktiv, která umožňují stabilitu a flexibilitu v měnícím se tržním prostředí. (Škoda Auto, 2022)

Z tabulky 7 (Příloha 1) je patrné, že celkový vlastní kapitál vzrostl o 6 608 milionů Kč, což je pozitivní trend svědčící o zlepšení finanční síly. Klíčovým faktorem je zde nerozdělený zisk (nárůst o 7 240 mil. Kč), který odráží vysoký zisk za celý rok. Ostatní rezervy zaznamenaly pokles o 632 milionů Kč, což může být způsobeno úpravami při přepočtu cizích měn nebo tržním oceněním některých aktiv. Poměr vlastního kapitálu k aktivům ve výši přibližně 44 % (101 528 mil. Kč / 231 463 mil. Kč) naznačuje, že Škoda je konzervativně zadlužená a vyvažuje dluh a vlastní kapitál, aby si zachovala flexibilitu a stabilitu. (Škoda Auto, 2022)

Závazky z obchodního styku se snížily o 7 923 milionů Kč, což může být způsobeno dřívějšími platbami dodavatelům nebo sníženým objemem nákupu v důsledku omezení výroby. Efektivní řízení obchodních závazků pomohlo společnosti Škoda snižovat krátkodobé závazky při zachování vztahů s dodavateli. (Škoda Auto, 2022)

Nárůst krátkodobých rezerv o 2 809 milionů Kč může odrážet vyšší krátkodobé závazky, které mohou souviset se záručními nároky, očekávanými provozními riziky nebo právními rezervami. Toto zvýšení zajišťuje, že společnost je připravena pokrýt krátkodobé závazky. (Škoda Auto, 2022)

Likvidita: Krátkodobá aktiva ve výši 86,6 miliardy Kč oproti krátkodobým závazkům ve výši 103,8 miliardy Kč představují ukazatel běžné likvidity na úrovni přibližně 0,83, což je mírně pod ideální hodnotou 1. Ačkoli to z krátkodobého hlediska nemusí být alarmující, naznačuje to závislost na krátkodobých závazcích z hlediska likvidity. (Škoda Auto, 2022)

Finanční páka: S poměrem vlastního kapitálu k aktivům ve výši přibližně 44 % odráží rozvaha vyváženou kapitálovou strukturu s mírnou závislostí na zadlužení, která společnosti Škoda Auto nabízí jak finanční flexibilitu, tak stabilitu. (Škoda Auto, 2022)

V roce 2021 prokázala Škoda Auto vytrvalost a strategickou adaptaci v náročném prostředí typickém narušením globálního dodavatelského řetězce, zejména v důsledku nedostatku polovodičů a přetrvávajících následků pandemie COVID-19. Navzdory překážkám si Škoda Auto udržela konzistentní tržby, dosáhla ziskovosti a posílila svou finanční základnu prostřednictvím kontroly nákladů, provozních úspor a strategických investic. (Škoda Auto, 2022)

5.7 Vliv geopolitických konfliktů a globálních krizí roce 2022

V roce 2022 po dopadech onemocnění COVID a nedostatku polovodičů stále přetrvávaly problémy, kdy automobilový průmysl se zotavoval z těchto krizí. Dne 24. února 2022 Rusko oznámilo speciální vojenskou operaci proti Ukrajině, po níž následovalo uvalení hospodářských sankcí proti Rusku ze strany řady západních zemí. Tento spor se stále nepodařilo vyřešit. V souvislosti s ekonomickou globalizací a silným propojením růstu jednotlivých států se dopady vojenských válek již neomezují pouze na dvě válčící země; významné rány utrpěla globální ekonomika, potravinová bezpečnost i přírodní prostředí. Mezi ně patří i celosvětový nárůst cen ropy a zemního plynu způsobený rusko-ukrajinským konfliktem, který vyvolal inflaci a energetickou krizi v evropských zemích. (Vittoria Ferraris, 2022) (Silberg, 2022)

Konflikt zhoršil narušení dodavatelského řetězce a nedostatek čipů, který již omezil dodávky. Společnost LMC Automotive předpověděla snížení celosvětové výroby automobilů o 400 000 kusů, což v roce 2022 mělo vést k 85,8 milionu prodaných vozů. To je mnohem méně než 93 milionů, které by se mohly prodat, kdyby výrobci automobilů dokázali uspokojit poptávku. (Vittoria Ferraris, 2022) (Silberg, 2022)

Deficit bude i nadále zvyšovat ceny nových i ojetých automobilů. Současně zvýšené náklady na benzín a rostoucí úrokové sazby zvyšují náklady na vlastnictví automobilu, což může vést k výraznému poklesu poptávky po automobilech. (Vittoria Ferraris, 2022) (Silberg, 2022)

V Rusku se nachází 34 závodů na výrobu osobních a nákladních automobilů, dodávek, autobusů a motorů, včetně výrobních závodů Škoda Auto v Kaluze a Nižním Novgorodu. (Silberg, 2022)

Většina ruských automobilových závodů zastavila provoz kvůli vážnému nedostatku součástek, sankcím a zpoždění dodávek na ruských hranicích. V důsledku toho firmy jako Volkswagen (včetně Audi a Porsche), Mercedes-Benz, BMW (včetně Mini), Honda, Toyota, Volvo, Nissan, Land Rover a Ford přestaly vyvážet do Ruska. Toto přerušení mělo za

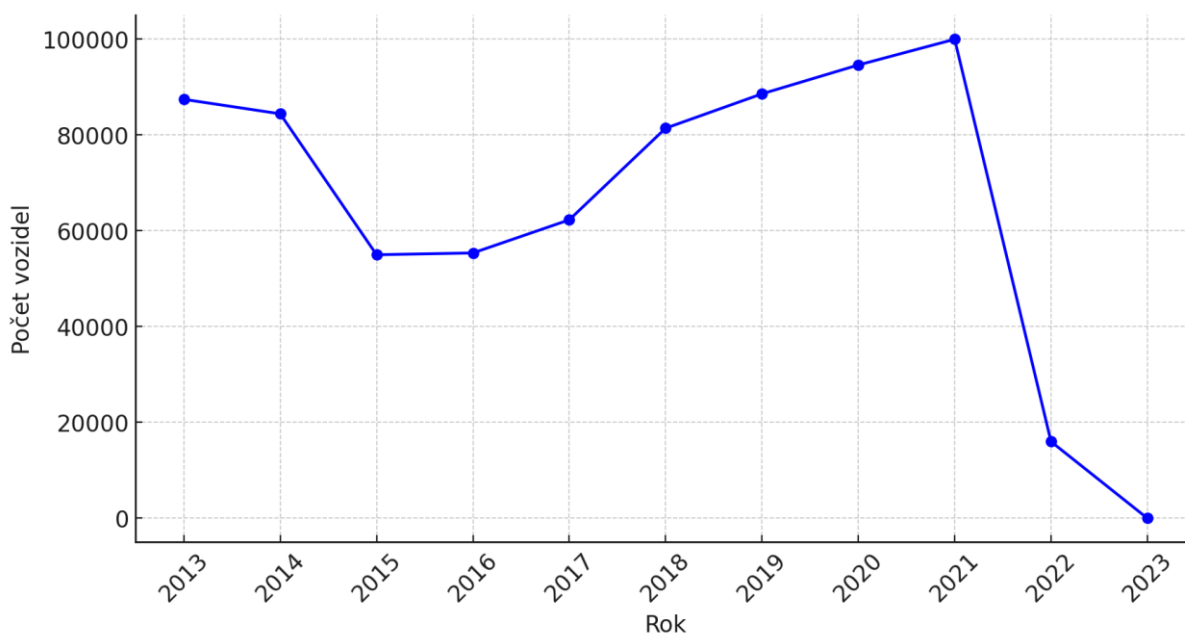
následek 8-10% pokles hrubých marží za posledních šest čtvrtletí, což ještě zhoršily klesající ceny akcií automobilových výrobců, kteří se v této oblasti velmi angažují. Tyto důvody dohromady zvýšily finanční tlak na výrobce automobilů s významnými ruskými aktivitami. (Vittoria Ferraris, 2022) (Silberg, 2022)

Zatímco jen málo dodavatelů dílů pracuje přímo ve válečných zónách, subdodavatelé na Ukrajině vyrábějí důležité součásti vozidel, jako jsou kabelové svazky. Například společnost Leoni AG, která dodává drátové systémy evropským výrobcům automobilů, musela v březnu tohoto roku zlikvidovat dva ukrajinské provozy a propustit téměř 7 000 pracovníků. Společnost Magna International Inc. mezitím oznámila pozastavení svých ruských provozů, které zahrnují šest závodů a přibližně 2 500 zaměstnanců. V reakci na tato přerušení výroby vytvořily automobilky, které byly závislé na dílech z Číny a východní Evropy, pracovní skupiny, které měly prozkoumat alternativní dodavatelské linky a zachovat kontinuitu výroby. (Vittoria Ferraris, 2022) (Silberg, 2022)

Automobilový a elektronický průmysl byly na Rusku velmi závislé, pokud jde o základní nerostné suroviny, jako je palladium a neon. Cena palladia, které je nezbytné pro katalyzátory, vzrostla od počátku roku 2022 o více než 26 % v důsledku omezení nabídky a rostoucí poptávky. Rusko se podílí přibližně jednou třetinou na světových zásobách palladia a je třetím největším producentem niklu, přičemž obě tyto suroviny jsou klíčové pro výrobu automobilů a baterií. Dalším důležitým ruským vývozním artiklem je neongas, který je nezbytný pro výrobu polovodičů. Ceny drahých kovů celkově vzrostly o 10-30 %, zatímco rostoucí ceny ropy zvýšily náklady na pneumatiky, plasty a barvy. (Murison, 2022)

Z tabulky 3, příloha 1 je patrné, že v roce 2022 poklesly celkové dodávky vozů Škoda Auto oproti roku 2021 o 16,73 %, a to zejména v důsledku globálních ekonomických problémů, narušení dodavatelského řetězce a geopolitického napětí. Největší pokles byl zaznamenán v Rusku (-82,33 %), kde se prodeje propadly z 90 443 na pouhých 15 979 kusů poté, co Škoda pozastavila provoz kvůli rusko-ukrajinské válce. Výrazný propad zaznamenala také Čína (-41,1 %), pravděpodobně v důsledku výluky kvůli COVID-19 a zvýšené konkurence domácích automobilek. Naopak největší nárůst zaznamenala Indie (+144,74 %), kde se dodávky více než zdvojnásobily díky úspěšnému uvedení nových modelů na trh a rozšiřující se přítomnosti na trhu. Tento posun podtrhuje rostoucí zaměření značky Škoda na rozvíjející se trhy, jako je Indie, zatímco v tradičně silných regionech, jako je Čína a Rusko, čelí neúspěchům. (Škoda Auto, 2024) (Škoda Auto, 2022)

Obrázek 5 Dodávky vozů Škoda Auto do Ruska 2013-2023



Zdroj: (Statista, 2024)

Na základě obrázku 5, dodávky automobilů v Rusku se v roce 2022 propadly o 82 % oproti předchozímu roku. Celkem se jich v Rusku v tomto roce vyrobilo 15 979. V roce 2023 bylo dodáno 0 vozidel. (Škoda Auto, 2023)

Kvůli probíhajícímu rusko-ukrajinskému konfliktu v kombinaci s onemocněním COVID a nedostatkem polovodičů vyrobila Škoda v roce 2022 o 4 % méně vozů (764 994) než v roce předchozím (802 266). Společnost byla nucena snížit objem výroby automobilů a komponentů. Dále byla z výše uvedených důvodů zastavena výroba v závodě v Mladé Boleslavi na 51 dní a v Kvasinách na 28 pracovních dní. (Škoda Auto, 2023)

5.8 Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2022

Podle tabulky 8 (Příloha 1), celková aktiva společnosti Škoda Auto vzrostla z 231 463 milionů Kč v roce 2021 na 236 275 milionů Kč v roce 2022, což svědčí o strategickém zaměření na expanzi a investice navzdory finančním omezením. Tento nárůst aktiv naznačuje, že organizace alokovala zdroje na zlepšení svých provozních schopností a postavení na trhu. Bližší pohled na některé složky aktiv však vrhá světlo na povahu těchto investic a problémy, kterým čelí. (Škoda Auto, 2023)

Nárůst nehmotného majetku ze 48 697 milionů Kč na 59 920 milionů Kč naznačuje významné investice do duševního vlastnictví, hodnoty značky a možného digitálního nebo

technického pokroku. Stabilní pozice v dlouhodobém hmotném majetku (DHM) ukazuje na udržování fyzické infrastruktury bez jejího výrazného rozšiřování, což naznačuje konzervativní přístup ke kapitálovým investicím do hmotného majetku tváří v tvář nejistotě na trhu. (Škoda Auto, 2023)

Pozoruhodným posunem byl výrazný nárůst investic do dceřiných společností, které se zvýšily z 228 milionů Kč na 4 006 milionů Kč, zatímco investice do přidružených společností prudce poklesly. Tento trend naznačuje, že Škoda dala přednost konsolidaci a přímému sledování před nepřímými vztahy, aby získala větší kontrolu a hodnotu. (Škoda Auto, 2023)

Oběžná aktiva vykazují výrazné snížení peněz a peněžních ekvivalentů z 22 422 mil. Toto snížení může naznačovat významné odtoky v důsledku investic, provozních požadavků nebo dluhových závazků. Vyvolává však obavy ohledně likvidity, neboť zůstatky peněžních prostředků jsou výrazně nižší než v předchozím roce. Kromě toho může nárůst zásob na 40 487 milionů Kč znamenat vyšší tempo výroby nebo pomalejší než očekávaný prodej, což může být důsledkem nestability dodavatelského řetězce nebo úprav řízení zásob v očekávání kolísavé poptávky. (Škoda Auto, 2023)

Stabilita základního kapitálu a emisního ážia, které zůstaly na úrovni 16 709 milionů Kč, resp. 1 578 milionů Kč, naznačuje, že Škoda neusilovala o nové kapitálové financování a zachovala si vlastnickou strukturu bez emise nových akcií nebo snížení podílů stávajících akcionářů. Ostatní rezervy mírně vzrostly z 4 629 milionů Kč na 5 218 milionů Kč, přestože se nerozdělený zisk snížil. Tento mírný nárůst může svědčit o přecenění aktiv nebo o úpravě měnových kurzů. (Škoda Auto, 2023)

Podle tabulky 9 (Příloha 1), celkový vlastní kapitál společnosti Škoda Auto se snížil ze 101 528 milionů Kč v roce 2021 na 92 475 milionů Kč v roce 2022, a to zejména v důsledku nižšího nerozděleného zisku (78 612 milionů Kč na 68 970 milionů Kč). Pokles nerozděleného zisku naznačuje, že společnost Škoda mohla vydat velké dividendy nebo zažít finanční problémy, které poškodily ziskovost. Nižší vlastní kapitál může někdy znamenat nedostatečnou finanční stabilitu, ale může také znamenat záměrné rozhodnutí vrátit finanční prostředky akcionářům namísto reinvestování veškerého zisku do organizace. (Škoda Auto, 2023)

Krátkodobé závazky, které zahrnují závazky z obchodního styku a krátkodobé finanční závazky, se na straně pasiv zřetelně zvýšily. V kombinaci se snížením vlastního kapitálu

naznačuje tento nárůst krátkodobých závazků vyšší závislost na cizích zdrojích financování provozních potřeb. Mohlo by to znamenat, že společnost Škoda využila dluh ke zvýšení likvidity namísto využití vlastních zdrojů, možná v důsledku tržních nebo strategických omezení. Tím, že tato strategie zabraňuje rozmělnění akcionářů, může maximalizovat náklady, ale také přidává krátkodobé závazky, které, pokud nejsou vhodně řešeny, mohou dále zatížit finance. (Škoda Auto, 2023)

Závěrem lze říci, že snížení celkového vlastního kapitálu naznačuje přesun zisků buď do provozních investic, nebo do výplat akcionářům. Úbytek nerozděleného zisku je do jisté míry kompenzován mírným nárůstem ostatních rezerv a stabilní základní kapitál naznačuje stabilitu vlastnictví. Potřeba lepšího řízení peněžních toků nebo změny taktiky, která by zajistila rovnováhu mezi krátkodobým financováním a dlouhodobou finanční stabilitou, však může naznačovat rostoucí závislost na financování krátkodobých závazků. (Škoda Auto, 2023)

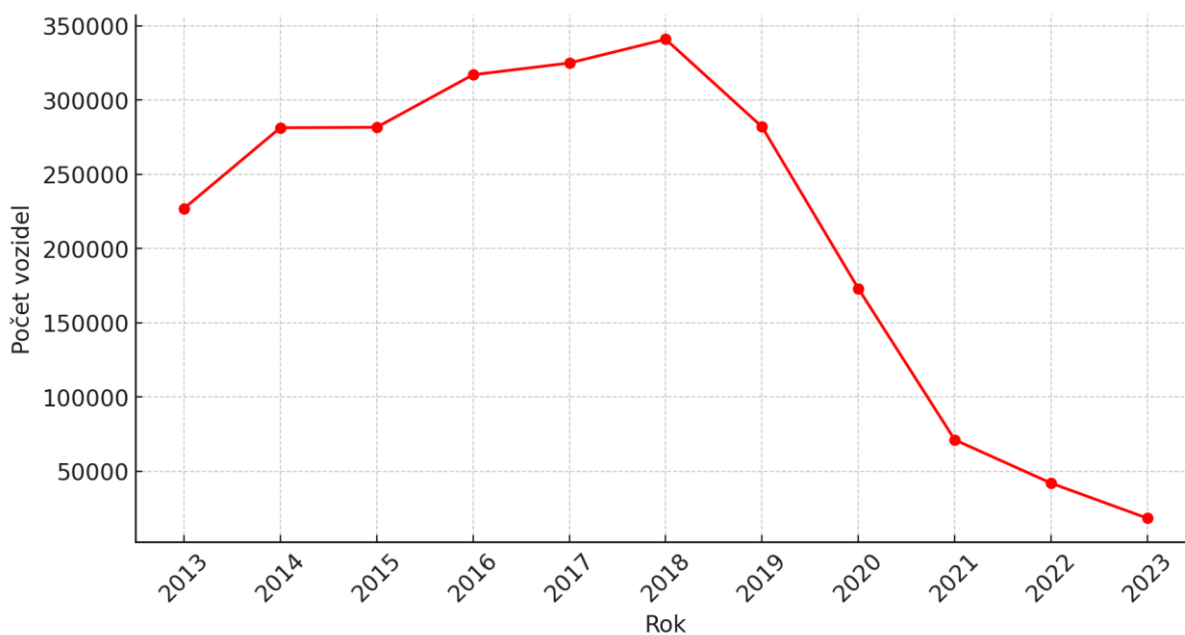
5.9 Přesun na evropské a světové trhy s vyšší poptávkou v roce 2023

V roce 2023 vyrobila Škoda Auto celosvětově 888 418 automobilů Škoda. Ještě na začátku roku měla na společnost významný vliv krize v oblasti polovodičů, ale díky úspěšným krokům a lepší dostupnosti dílů se v druhé polovině roku její dopady zmírnily. V důsledku přírodních katastrof ve Slovinsku nebyly po celé třetí čtvrtletí roku k dispozici převodové komponenty. V důsledku toho byla společnost nucena snížit množství vyráběných vozů a komponentů. (Škoda Auto, 2024)

V indických závodech Aurangabad a Pune bylo vyrobeno 52 121 vozů Škoda, což je o 6,5 % méně než v roce 2022 (2022: 55 750 vozů). V roce 2023 sjelo z výrobní linky v bratislavském závodě na Slovensku celkem 36 757 vozů Škoda, což představovalo meziroční nárůst o 128 % (2022: 16 116 vozů). V partnerských závodech v Číně bylo v roce 2023 vyrobeno celkem 18 365 vozů (2022: 41 936). (Škoda Auto, 2024)

V posledních letech Škoda kvůli problémům na trhu a strategickým krokům snížila dodávky automobilů do Číny. Jak je vidět z obrázku 6, Škoda Auto v průběhu let výrazně snížila své dodávky do Číny. Jednou z hlavních příčin je tvrdá konkurence v čínském automobilovém sektoru, kde získávají podíl na trhu místní značky a stále více výrobců elektromobilů (EV). Závislost značky Škoda na vozech se spalovacím motorem (ICE) snížila její atraktivitu v Číně, protože kupující si vybírají elektromobily. (Škoda Auto, 2024)

Obrázek 6 Dodávky vozů Škoda Auto do Číny 2013-2023



Zdroj: (Statista, 2024)

Škoda změnila strategii a upřednostnila evropské a světové trhy s vyšší poptávkou a ziskovostí. Tento posun je částečně způsoben přetrvávajícími problémy v Číně a silnějším postavením na zahraničních trzích. (Škoda Auto, 2024)

5.10 Rozvaha společnosti Škoda Auto v roce 2023

Dle tabulky 10, (Příloha 1) majetková pozice společnosti Škoda Auto vykazovala v období od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2023 stabilní růst, což odráží cílenou strategii na rozšiřování a udržení činnosti. Celková aktiva dosáhla do konce roku 2023 výše 10 250 milionů EUR, oproti 9 311 milionům EUR na začátku roku 2022, což signalizuje závazek k dlouhodobému růstu. K tomuto nárůstu přispěla především dlouhodobá aktiva, která vzrostla z 5 829 milionů eur na začátku roku 2022 na 6 999 milionů eur v prosinci 2023. Klíčovým faktorem byl vyšší objem nehmotného majetku, který se vyšplhal na 2 899 milionů eur, a konzistentní investice do dlouhodobého hmotného majetku (3 491 milionů eur do roku 2023), což podtrhuje důraz společnosti Škoda na posilování technologií a infrastruktury. (Škoda Auto, 2024)

Zatímco dlouhodobý majetek expandoval, oběžná aktiva zaznamenala mírný pokles z 3 482 milionů eur na začátku roku 2022 na 3 251 milionů eur do konce roku 2023. Pozoruhodné je, že peněžní rezervy byly v roce 2023 poměrně nízké (73 mil. EUR), což naznačuje buď výrazný odliv hotovosti, nebo reinvestiční strategii na podporu probíhajících projektů.

Kromě toho klesla úroveň zásob na 1 434 milionů EUR, což může ukazovat na lepší řízení zásob nebo úpravy ve výrobě. Celkově lze říci, že růst aktiv společnosti Škoda Auto, zejména v oblasti dlouhodobých investic, poukazuje na strategické reinvestice do klíčových aktiv a technologického pokroku, které jsou vyváženy úspornějším přístupem k řízení běžných aktiv. (Škoda Auto, 2024)

Jak je vidět z tabulky 11 (Příloha 1), vlastní kapitál a závazky společnosti Škoda Auto odrážejí stabilní, avšak vyvíjející se finanční strukturu k 31. prosinci 2023. Celkový vlastní kapitál vzrostl z 3 830 milionů EUR v roce 2022 na 4 333 milionů EUR v roce 2023, a to díky nárůstu nerozděleného zisku, který dosáhl 3 658 milionů EUR. Došlo však k poklesu ostatních rezerv, které se posunuly z 216 milionů EUR na záporné saldo (82 milionů EUR), což může naznačovat přecenění nebo měnové úpravy. Základní kapitál a emisní ážio zůstaly konstantní, což odráží stabilitu vlastnické struktury. (Škoda Auto, 2024)

Pokud jde o závazky, dlouhodobé závazky se zvýšily z 1 086 milionů EUR v roce 2022 na 1 256 milionů EUR v roce 2023, přičemž mírně vzrostly jak dlouhodobé finanční, tak nefinanční závazky. Rovněž rezervy vzrostly, což naznačuje přípravu společnosti Škoda na budoucí závazky. Krátkodobé závazky zaznamenaly mírný pokles, a to z 4 870 mil. eur na 4 661 mil. eur, a to především díky snížení rezerv z 1 155 mil. eur v roce 2022 na 770 mil. eur v roce 2023. Závazky z obchodních vztahů však vzrostly na 2 924 milionů EUR, což svědčí o vyšších závazcích nebo větší provozní aktivitě. (Škoda Auto, 2024)

V roce 2023 Škoda Auto prokázala odolnost a růst navzdory přetrvávajícím problémům, které představoval nedostatek polovodičů a zbytkové dopady rusko-ukrajinského konfliktu. Strategické zaměření společnosti na zvyšování dlouhodobého majetku, zejména nehmotného majetku a dlouhodobého hmotného majetku, podtrhuje závazek k technologickému pokroku a rozvoji infrastruktury. Oběžná aktiva sice zaznamenala mírný pokles, zejména v oblasti peněžních rezerv, ale Škoda tato omezení zvládla díky aktivním reinvesticím a upravené strategii zásob. Na straně vlastního kapitálu posílil finanční základnu společnosti nárůst nerozděleného zisku, i když ostatní rezervy zaznamenaly určité výkyvy. (Škoda Auto, 2024)

Celkově lze říci, že výsledky společnosti Škoda Auto v roce 2023 ukazují na solidní rovnováhu mezi dlouhodobými investicemi a krátkodobým finančním řízením. Stabilní nárůst vlastního kapitálu ve spojení s pečlivým řízením závazků naznačuje, že společnost nejen zvládá vnější tlaky, ale také se připravuje na udržitelný růst v budoucnosti. Je možné

konstatovat, že vyvážený přístup a přizpůsobivost společnosti Škoda ukazují chvályhodnou schopnost reagovat na narušení odvětví a ekonomické výzvy a zároveň pokračovat v investicích do svých klíčových silných stránek a cest k inovacím. (Škoda Auto, 2024)

5.11 Dopad inflace na finanční výkonnost společnosti Škoda Auto

Inflace je základní makroekonomická proměnná, která ovlivňuje podnikové operace, finanční výsledky a chování spotřebitelů. Pro společnost Škoda Auto, jednoho z předních výrobců automobilů ve střední Evropě, měly inflační trendy měřitelné dopady na klíčové finanční ukazatele, včetně tvorby příjmů, ziskovosti a objemu výroby.

Tato podkapitola se zaměřuje na korelační analýzu mezi inflací a těmito finančními proměnnými s cílem určit rozsah jejího dopadu na výkonnost společnosti. Zatímco korelační analýza poskytuje počáteční přehled o těchto vztazích, regresní analýza umožňuje kvantifikovat vliv inflace na specifické finanční metriky. Následující části práce představují výsledky těchto analýz, aby bylo možné posoudit jak přímé, tak opožděné účinky inflace na finanční výkonnost společnosti Škoda Auto. (Viz. tabulky (12, 13) příloha 1.)

5.11.1 Inflace a celkové příjmy

Korelační analýza odhaluje **silný pozitivní vztah (0,52)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)) mezi inflací a celkovými příjmy, což naznačuje, že s růstem inflace se nominální příjmy společnosti Škoda Auto také zvyšují. Tento trend lze přičíst inflačně řízeným úpravám cen, nikoli skutečnému rozšíření objemu prodeje.

Se zvyšujícími se náklady na výrobu a suroviny může Škoda Auto upravit ceny vozidel tak, aby si udržela marže, což vede k vyšším celkovým příjmům v nominálním vyjádření. Tento nárůst však nemusí nutně znamenat skutečný růst podniku, pokud se příjmy upraví o inflační efekty.

5.11.2 Inflace a hrubý zisk

Vztah mezi inflací a hrubým ziskem je **výrazně slabší (0,15)**, (podle Cohena (Rosnow, 2008)) což naznačuje, že růst příjmů se neprojevuje úměrně ve vyšší ziskovosti. To naznačuje, že rostoucí provozní náklady – včetně nákladů na materiál, pracovní sílu a energie – **kompensují jakýkoli nominální růst příjmů.**

Slabá korelace ukazuje, že inflace vytváří **nákladové tlaky, které snižují marže**, i když příjmy zůstávají stabilní nebo rostou. V důsledku toho hrubý zisk neroste výrazně navzdory inflačně řízeným úpravám cen.

5.11.3 Inflace a celková aktiva a závazky

Středně silná korelace (0,34) (podle Cohena (Rosnow, 2008)) mezi inflací a celkovými aktivy a závazky naznačuje, že inflace má vliv na rozvahu společnosti, pravděpodobně prostřednictvím **přeceňování aktiv spíše než reálného rozšíření výrobní kapacity**.

Inflace často vede ke zvýšení cen aktiv, což může **uměle nafouknout hodnotu majetku společnosti**, aniž by to nutně odráželo skutečné kapitálové investice nebo rozšiřování podniku. Tento rozdíl je zásadní pro pochopení toho, jak inflace ovlivňuje finanční výkazy v nominálním versus reálném vyjádření.

5.11.4 Inflace a provozní zisk

Korelace mezi inflací a provozním ziskem je **extrémně slabá (0,07)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)), což naznačuje minimální přímý dopad. To ukazuje, že Škoda Auto úspěšně udržela provozní efektivitu, pravděpodobně díky:

- Optimalizaci dodavatelského řetězce.
- Přehodnocení smluv s dodavateli.
- Snižování nákladů.

Navzdory výkyvům inflace se tyto provozní strategie zdají být účinné při zmírnění jejich negativních účinků na ziskovost.

5.11.5 Inflace a objem výroby

Významným zjištěním je **slabý negativní vztah (-0,26)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)) mezi inflací a objemem výroby, což naznačuje, že **vyšší inflace je spojena s nižší produkcí vozidel**.

Tento vztah je pravděpodobně způsoben:

- Rostoucími náklady na suroviny a pracovní sílu, což činí výrobu dražší.
- Narušeními dodavatelského řetězce, která se často během inflačních období zhoršují.
- Poklesem spotřebitelské poptávky, protože inflace snižuje kupní sílu domácností.

Škoda Auto může na tyto podmínky reagovat úpravou výrobních objemů, přičemž v obdobích vysoké inflace snižuje produkci, aby se přizpůsobila měnícím se tržním podmínkám.

5.11.6 Inlace a ziskovost (zisk před zdaněním a čistý zisk)

Zisk před zdaněním (**0,03**) a čistý zisk (**-0,01**) vykazují **nevýznamný vztah** s inflací (podle Cohena (Rosnow, 2008)). To naznačuje, že inflace nemá přímý vliv na konečnou ziskovost po zdanění.

Možná vysvětlení zahrnují:

- Finanční zajišťovací strategie k minimalizaci rizik spojených s inflací.
- Vládní politiky a daňové předpisy, které stabilizují zisky.
- Iniciativy ke snižování nákladů, které udržují ziskovost navzdory inflačním tlakům.

Zatímco inflace ovlivňuje příjmy a výrobní náklady, její dopad na konečný zisk se zdá být omezený díky strategickému finančnímu řízení společnosti.

5.12 Opožděné účinky inflace na výkonnost Škoda Auto

Dopad inflace na podnikání není vždy okamžitý. V odvětvích, jako je automobilový průmysl, dochází k finančním úpravám, změnám cenových strategií a investičním rozhodnutím postupně. Analýza zpožděné inflace pomáhá určit, zda inflace z předchozího roku ovlivňuje finanční a provozní výkonnost společnosti Škoda Auto v následujícím roce.

Tento opožděný vliv je obzvláště důležitý, protože dlouhé výrobní cykly, investiční rozhodnutí a změny v kupní síle spotřebitelů nenastávají okamžitě. Zkoumáním vztahů mezi zpožděnou inflací a klíčovými finančními ukazateli získáváme hlubší porozumění tomu, jak inflace nepřímo ovlivňuje dlouhodobou výkonnost společnosti Škoda Auto.

5.12.1 Zpožděná inflace a celkové příjmy

Korelace mezi zpožděnou inflací a celkovými příjmy je **středně pozitivní (0,48)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)), což naznačuje, že vyšší inflace v jednom roce je spojena s růstem příjmů v následujícím roce. To podporuje myšlenku, že Škoda Auto postupně přizpůsobuje svou cenovou strategii, aby kompenzovala inflací vyvolané náklady. Místo náhlého zvýšení cen může společnost rozdělit cenové úpravy v čase, což vede ke zpožděnému růstu příjmů.

Chování spotřebitelů také hraje roli. Během inflačních období mohou zákazníci urychlit nákupy před očekávaným růstem cen, což dočasně zvyšuje příjmy. Avšak, jakmile se inflace stabilizuje a mzdy se přizpůsobí, může dojít k obnově poptávky, což vede k vyšším prodejm v následujících letech. Nicméně stejně jako v předchozí analýze, tento růst příjmů nemusí nutně znamenat zvýšení objemu prodeje, ale spíše inflační úpravy cen.

5.12.2 Zpožděná inflace a hrubý zisk

Slabá pozitivní korelace (0,27) (podle Cohena (Rosnow, 2008)) naznačuje, že inflace z předchozího roku může mírně ovlivnit ziskovost. Tento vztah naznačuje, že Škoda Auto sice dokáže přenést část inflačních nákladů na spotřebitele, avšak rostoucí náklady na výrobu nadále omezují růst hrubého zisku.

Vyšší inflace zvyšuje náklady na materiál a pracovní sílu, což vede ke zvýšení nákladů na prodané zboží. Pokud společnost nedokáže plně přenést tyto náklady na zákazníky, marže se snižují. Relativně slabá korelace naznačuje, že zatímco inflace hraje určitou roli, klíčovými faktory hrubého zisku jsou efektivita dodavatelského řetězce, optimalizace výroby a opatření na snižování nákladů.

5.12.3 Zpožděná inflace a celková aktiva a závazky

Mírně pozitivní korelace (0,17) (podle Cohena (Rosnow, 2008)) naznačuje, že inflace z předchozího roku má nepatrný vliv na růst aktiv. Jedním z možných vysvětlení je, že inflace vede ke zvýšení nominální hodnoty aktiv, zejména zásob, nemovitostí a výrobního zařízení. Vyšší náklady na suroviny a výrobní vstupy mohou vést k růstu účetní hodnoty aktiv, ale to nemusí nutně znamenat reálnou expanzi podnikání.

Dalším faktorem mohou být investiční rozhodnutí. Společnosti často reagují na inflační trendy investicemi do efektivity výroby, například do automatizace nebo reorganizace dodavatelského řetězce, aby zmírnily rostoucí náklady. Na straně závazků může inflace vést ke zvýšení zadlužení, protože podniky se snaží zajistit financování ještě před tím, než vzrostou úrokové sazby. Přesto slabá korelace naznačuje, že akumulace aktiv ve společnosti Škoda Auto je primárně řízena strategickým finančním plánováním, nikoli inflací samotnou.

5.12.4 Zpožděná inflace a provozní zisk

Slabá pozitivní korelace (0,16) (podle Cohena (Rosnow, 2008)) naznačuje, že inflace z předchozího roku má minimální vliv na provozní zisk. To naznačuje, že schopnost společnosti řídit provozní náklady a optimalizovat efektivitu výroby má mnohem větší vliv na provozní ziskovost než inflační výkyvy.

I přes růst nákladů způsobený inflací může společnost využívat strategie, jako je přehodnocení dodavatelských smluv, diverzifikace zdrojů nebo zlepšení výrobních procesů, aby si zachovala stabilní ziskové marže. Tato adaptabilita vysvětluje, proč samotná inflace není klíčovým faktorem ovlivňujícím provozní zisk.

5.12.5 Zpožděná inflace a objem výroby

Analýza odhaluje **slabou negativní korelaci (-0,28)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)) mezi zpožděnou inflací a objemem výroby. To naznačuje, že pokud inflace v jednom roce vzroste, v následujícím roce produkce mírně klesá. Tento trend je logický – vyšší inflace zvyšuje náklady na suroviny, mzdy i provoz dodavatelského řetězce, což vytváří tlak na výrobní náklady.

Zpočátku může Škoda Auto reagovat na inflaci úpravou cen vozidel nebo absorpcí části vyšších nákladů. Pokud však inflační tlaky přetrvávají, společnost může snížit výrobu v reakci na rostoucí náklady a oslabenou spotřebitelskou poptávku. Inflace snižuje kupní sílu zákazníků, což může vést k odkladu nákupu nových vozidel, což se následně promítne do objemu výroby.

Ačkoliv je korelace slabá, naznačuje, že dopad inflace na výrobu není okamžitý, ale projevuje se postupně s tím, jak se společnost přizpůsobuje novým tržním podmínkám.

5.12.6 Zpožděná inflace a ziskovost (zisk před zdaněním a čistý zisk)

Korelace mezi zpožděnou inflací a **ziskem před zdaněním (0,12) a čistým ziskem (0,08)** (podle Cohena (Rosnow, 2008)) je slabá až zanedbatelná, což znamená, že inflace z předchozího roku má jen minimální vliv na konečnou ziskovost.

Tento výsledek potvrzuje, že čistý zisk společnosti Škoda Auto je formován mnohem širší škálou faktorů než pouze inflací, včetně daňové politiky, úrokových sazeb, finančního zajištění a celkových ekonomických podmínek.

5.13 Regresní analýza: Kvantifikace dopadu inflace

V této podkapitole bude věnována pozornost kvantifikaci dopadu inflace a zpožděné inflace na celkové příjmy, celková aktiva a závazky a objem výroby společnosti Škoda Auto prostřednictvím regresní analýzy. Mezi inflací a finančními ukazateli společnosti byly zjištěny alespoň slabé pozitivní nebo negativní korelační vztahy v předchozích podkapitolách.

5.13.1 Dopad inflace na celkové příjmy

Regresní model analyzující dopad inflace na celkové příjmy (mil. Kč) přinesl následující výsledky:

- **Efekt:** Každé 1% zvýšení inflace vede k nárůstu příjmů o 6,3 miliardy Kč ($\beta_1=6,3$).

- **Hodnota R^2 :** 0,25 (25%), což znamená, že inflace vysvětluje pouze čtvrtinu výkyvů příjmů.
- **Statistická významnost:** $p = 0,041$, což znamená, že nulovou hypotézu o nevýznamnosti parametru β_1 zamítáme na hladině významnosti 0,05 ve prospěch hypotézy alternativní, tzn., že parametr je významný). Avšak na hladině významnosti např. 0,01 tuto hypotézu zamítnout ve prospěch hypotézy alternativní není možné.

I když inflace měřitelně ovlivňuje příjmy, tento růst pravděpodobně odráží spíše inflačně řízené úpravy cen než skutečné zvýšení objemu prodeje. Další faktory, jako je poptávka, výrobní kapacita a tržní podmínky, mají větší vliv.

5.13.2 Dopad inflace na celková aktiva a závazky

- **Efekt:** Každé 1% zvýšení inflace vede k nárůstu celkových aktiv o 4,16 miliardy Kč.
- **Hodnota R^2 :** 0,108 (10,8%), což naznačuje slabý vztah.
- **Statistická významnost:** $p = 0,198$, což znamená, že parametr β_1 není statisticky významný.

Tyto výsledky naznačují, že růst aktiv společnosti Škoda Auto je primárně řízen investičními strategiemi spíše než inflací.

5.13.3 Dopad zpožděné inflace na objem výroby

- **Efekt:** Každé 1% zvýšení inflace snižuje produkci přibližně o 15 530 vozů.
- **Hodnota R^2 :** 0,065 (6,5%), což ukazuje, že inflace vysvětluje pouze malou část změn ve výrobě.
- **Statistická významnost:** $p = 0,323$, což znamená, že jako předchozí není statisticky významný.

Tyto výsledky naznačují, že Škoda Auto výrazně neupravuje svou výrobu v reakci na inflaci, přičemž rozhodujícím faktorem zůstává tržní poptávka a provozní kapacita.

5.14 Shrnutí výsledků

Výsledky naznačují, že dopad inflace na Škoda Auto přesahuje okamžité účinky a postupně ovlivňuje klíčové finanční ukazatele. Příjmy se obvykle zvyšují se zpožděním, protože společnost postupně upravuje ceny, zatímco objem výroby vykazuje opožděný pokles v důsledku rostoucích nákladů a proměnlivé poptávky.

Nicméně vliv inflace na ziskovost je méně výrazný, což naznačuje, že Škoda Auto účinně řídí nákladové tlaky prostřednictvím finančního plánování a provozní efektivity

ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zaměřit se na popis dopadu inflace na hospodaření konkrétního podniku a pomocí vhodných statistických metod tyto dopady analyzovat. V teoretické části byla objasněna podstata inflace, její příčiny, způsoby měření a dopady na ekonomiku. Praktická část se pak věnovala kvantitativní analýze vztahu mezi mírou inflace a klíčovými ekonomickými ukazateli podniku Škoda Auto, konkrétně tržbami, ziskem, objemem výroby a celkovými aktivy.

Výsledky korelační a regresní analýzy ukázaly, že inflace má proměnlivý, avšak pozorovatelný vliv na hospodaření podniku. Zvláště zřejmé byly opožděné efekty inflace, které se projeví s ročním zpožděním, zejména u tržeb a objemu výroby. Tato zjištění mají praktický význam pro strategické plánování, neboť upozorňují na to, že vliv makroekonomických faktorů se nemusí projevit okamžitě, ale může ovlivnit rozhodování i v následujících obdobích.

Navzdory globálním krizím, jako byla finanční krize v roce 2008, pandemie COVID-19 nebo rusko-ukrajinský konflikt, prokázala společnost Škoda Auto vysokou míru odolnosti. Díky flexibilnímu přístupu v řízení nákladů, diverzifikaci trhů a důrazu na inovace dokázala nejen udržet stabilitu, ale v roce 2023 dosáhnout rekordních finančních výsledků.

V současnosti však čelí podnik nové výzvě, kterou představuje možnost zvýšení amerických cel na dovoz automobilů. Tento krok by mohl mít negativní dopad na exportní výkonnost a tržní podíl společnosti ve Spojených státech, které představují jeden z významných zahraničních trhů. Potenciální zavedení vyšších cel by tak mohlo ovlivnit budoucí strategická rozhodnutí, investice a směřování produkce. Společnost bude muset pružně reagovat na vývoj mezinárodní obchodní politiky a v případě potřeby přehodnotit strukturu vývozu a cenové strategie.

Závěrem lze tedy konstatovat, že inflace představuje významný faktor ovlivňující výkonnost podniků. Podniky, které dokáží včas identifikovat její přímé i nepřímé dopady a aktivně reagovat na měnící se ekonomické prostředí, mají vyšší šanci na dlouhodobý růst, udržitelnost a adaptaci i v době globálních nejistot a nových obchodních hrozeb.

POUŽITÁ LITERATURA

Annis, C. 2021. Skoda celebrates 105 years. *Sports Car Digest*. [Online] 8. Únor 2021. <https://sportscardigest.com/skoda-celebrates-105-years/>.

Auto, Škoda. 2009. Škoda Auto Annual Report 2008. [Online] 1. January 2009. [Citace: 24. February 2025.] <https://www.skoda-auto.com>.

—, **2010.** Škoda Auto Annual Report 2009. [Online] 2010. [Citace: 26. February 2025.] <https://www.skoda-auto.com>.

—, **2012.** Škoda Auto annual report 2011. [Online] 2012. [Citace: 26. February 2025.] <https://www.skoda-auto.com>.

—, **2019.** Škoda Auto Annual Report 2018. [Online] 2019. [Citace: 26. February 2025.] <https://www.skoda-auto.com>.

Britannica., The Editors of Encyclopaedia. 2024. Volkswagen Group | Overview, history, & Facts. *Encyclopedia Britannica*. [Online] 23. Březen 2024. <https://www.britannica.com/topic/Volkswagen-Group>.

Bru. 2019. “Krise 2008: poučili jsme se?,”. [Online] e15.cz, 27. April 2019. [Citace: 24. February 2025.] <https://www.e15.cz/krize-2008>.

Burkacky, O., Deichmann, J., Pfungstag, P., & Werra, J. 2022. Semiconductor shortage: How the automotive industry can succeed. [Online] McKinsey & Company, 10. June 2022. <https://www.mckinsey.com/industries/semiconductors/our-insights/semiconductor-shortage-how-the-automotive-industry-can-succeed>.

Businesses?, How Does Inflation Impact. 2023. The Beautiful Truth. [Online] The Beautiful Truth, 16. August 2023. [Citace: 28. March 2025.] <https://thebeautifultruth.org/the-basics/how-does-inflation-impact-businesses/>.

Company, McKinsey &. 2023. "What is inflation?". [Online] McKinsey & Company, 27. January 2023. [Citace: 27. March 2025.] <https://www.mckinsey.com/featured-insights/mckinsey-explainers/what-is-inflation>.

Drăgan, O. 2021. This is the first Skoda motorcycle to enter an international race, 120 years ago. *Autoevolution*. [Online] 30. Červen 2021. <https://www.autoevolution.com/news/this-is-the-first-skoda-motorcycle-to-enter-an-international-race-120-years-ago-164298.html>.

Finance, Yahoo. 2024. Volkswagen AG (VOW3.DE) Stock Price, News, Quote & History. [Online] Yahoo Finance, 2024. [Citace: 24. February 2025.] <https://finance.yahoo.com/quote/VOW3.DE/>.

Frisch, H. 1983. *Theories of Inflation*. Cambridge : Cambridge University Press, 1983.

Gali, J. 2015. *Monetary Policy, Inflation, and the Business Cycle: An Introduction to the New Keynesian Framework and Its Applications*. Princeton and Oxford : Princeton University Press, 2015.

Hedwall, Mattias. 2022. The ongoing impact of COVID-19 on global supply chains. *World Economic Forum*. [Online] 22. 06 2022. [Citace: 21. 06 2024.] <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/ongoing-impact-covid-19-global-supply-chains/>.

History, C. 2024. SKODA. *CompaniesHistory.com - the Largest Companies and Brands in the World*. [Online] 12. Březen 2024. <https://www.companieshistory.com/skoda/>.

Jarod Coulter, Enrique Martínez-García. 2022. Federal Reserve Bank Of Dallas. *Russia's war on Ukraine will leave scars on U.S., world economies*. [Online] 17. 05 2022. <https://www.dallasfed.org/research/economics/2022/0517>.

Jenkins, B. 2023. RAND. *Consequences of the war in Ukraine: the economic fallout*. [Online] 7. 03 2023. <https://www.rand.org/pubs/commentary/2023/03/consequences-of-the-war-in-ukraine-the-economic-fallout.html>.

Jurek, A. 2024. Inflation: What it is, how it can be controlled, and extreme examples. [Online] Investopedia, 19. January 2024. [Citace: 27. March 2025.] <https://www.investopedia.com/terms/i/inflation.asp>.

Kapoor, R. 2021. World's first motorcycle is now a car as the Skoda Slavia. *HotCars*. [Online] 13. Listopad 2021. <https://www.hotcars.com/worlds-first-motorcycle-is-now-a-car-as-the-skoda-slavia/>.

Kell, G. 2024 . From emissions cheater to climate leader. VW's journey from Dieselgate to embracing E-Mobility. *Forbes*. [Online] 20. Únor 2024 . <https://www.forbes.com/sites/georgkell/2022/12/05/from-emissions-cheater-to-climate-leader-vws-journey-from-dieselgate-to-embracing-e-mobility/?sh=59057b6e68a5>.

Knut Aliche, Ed Barriball, and Vera Trautwein. 2021. *How COVID-19 is reshaping supply chains*. místo neznámé : McKinsey & Company, 2021.

- Kubanová, J. 2004.** *Statistické metody pro ekonomickou a technickou praxi 2nd ed.* Bratislava : Statis, 2004.
- Macrotrends. 2024.** Czech Republic Inflation Rate 1960-2024. [Online] Macrotrends, 1. January 2024. [Citace: 24. February 2025.] <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/CZE/czech-republic/inflation-rate-cpi>.
- Management, Institute for Supply. 2021 .** *COVID-19'S GLOBAL IMPACT ON SUPPLY CHAINS.* místo neznámé : Institute for Supply Management, 2021 .
- Mankiw, G. 2017.** *Principles of Microeconomics.* místo neznámé : Cengage Learning, 2017.
- Mankiw, N. G. 2018.** *Macroeconomics.* New York : Worth Publishers, 2018.
- Murison, S. 2022.** The Russia-Ukraine crisis and other Key factors affecting the palladium price outlook. [Online] IG, 1. March 2022. <https://www.ig.com/en-ch/news-and-trade-ideas/the-russia-ukraine-crisis-and-other-key-factors-affecting-the-pa-220301>.
- Nelson, F. 2022.** Effects of Inflation on Business: The Good and The Bad,. [Online] NetSuite, 2022. April 2022. [Citace: 28. March 2025.] <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/business-strategy/inflation-effect-on-business.shtml> .
- newsroom, Editors of Volkswagen. 2024.** Production and locations. *Volkswagen Newsroom.* [Online] 24. Březen 2024. <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/production-and-locations-3695>.
- pandemic., ŠKODA AUTO Group achieves a clearly positive operating profit in 2020 despite COVID-19. 2021.** Automotive World. [Online] Automotive World, 24. March 2021. <https://www.automotiveworld.com/news-releases/skoda-auto-group-achieves-a-clearly-positive-operating-profit-in-2020-despite-covid-19-pandemic/>.
- Rees, S. 2023.** A brief history of Škoda. *The Car Expert. The Car Expert.* [Online] 11. Květen 2023. <https://www.thecarexpert.co.uk/brief-history-of-skoda/>.
- Silberg, Gary. 2022.** *The impact of the Russia-Ukraine war on the auto industry.* místo neznámé : KPMG , 2022.
- Škoda Auto, Škoda. 2020.** Annual report 2019. [Online] 2020. [Cited: March 23, 2025.] <https://www.skoda-storyboard.com/en/annual-reports/>.

—. **2021.** Skoda Annual report 2020. *Skoda Storyboard*. [Online] 2021. [Citace: 23. March 2025.] <https://www.skoda-storyboard.com/en/annual-reports/>.

ŠKODA AUTO, ŠKODA. 2022. *Skoda Annual report 2021*. Prague : ŠKODA AUTO, 2022.

—. **2023.** Skoda Annual report 2022. [Online] 2023. [Citace: 23. March 2025.] <https://www.skoda-storyboard.com/en/annual-reports/>.

—. **2024.** Škoda annual report 2023. *ŠKODA AUTO*. [Online] 2024. [Citace: 23. March 2025.] <https://www.skoda-storyboard.com/en/annual-reports/>.

Škoda Auto, Škoda. 2018. Škoda Auto annual report 2017. [Online] 2018. [Citace: 26. February 2025.] <https://www.skoda-auto.com..>

ŠKODA AUTO, ŠKODA. 2021. Škoda Storyboard. *ŠKODA AUTO produced more than 750, 000 vehicles at its Czech plants in 2020 despite COVID-19 pandemic - Škoda Storyboard*. [Online] Škoda Storyboard, January 22, 2021. <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/skoda-auto-produced-more-than-750000-vehicles-at-its-czech-plants-in-2020-despite-covid-19-pandemic/>.

Statista. 2024. Number of Škoda cars manufactured in China 2010-2023. [Online] 10. June 2024. <https://www.statista.com/statistics/1421491/%25C5%25A1koda-china-number-of-cars-manufactured/>.

—. **2024.** Number of Škoda cars manufactured in Russia 2013-2023. [Online] 10. June 2024. <https://www.statista.com/statistics/1421449/%25C5%25A1koda-russia-number-of-cars-manufactured/>.

—. **2024.** Statista. [Online] Statista, 28. Feb 2024. [Citace: 21. Jan 2025.] <https://www.statista.com/statistics/200002/international-car-sales-since-1990/>.

Storyboard, 2019 sees production record for ŠKODA AUTO at its Czech plants - Škoda. 2020. Škoda Storyboard. *Škoda Storyboard*. [Online] 24. January 2020. <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/2019-sees-production-record-for-skoda-auto-at-its-czech-plants/>.

storyboard, Editors of Škoda. 2021. 30 years of ŠKODA AUTO in the Volkswagen Group: A European economic success story - Škoda Storyboard. *Škoda Storyboard*. [Online] 23. Březen 2021. <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/30-years-of-skoda-auto-in-the-volkswagen-group-a-european-economic-success-story/>.

Storyboard, ŠKODA AUTO's first-quarter results impacted by Covid-19 pandemic - Škoda. 2020. Škoda Storyboard. *Škoda Storyboard*. [Online] 4. May 2020. <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/skoda-autos-first-quarter-results-impacted-by-covid-19-pandemic/>.

Storyboard., ŠKODA AUTO delivers over one million vehicles worldwide in 2020 despite COVID-19 pandemic - Škoda. 2021. Škoda Storyboard. [Online] Škoda Storyboard, 19. August 2021. <https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/skoda-auto-delivers-over-one-million-vehicles-worldwide-in-2020-despite-covid-19-pandemic/>.

team, International Monetary Fund publishing. 2009. imf. [Online] 9. January 2009. [Citace: 31. March 2025.] <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2016/12/31/Czech-Republic-2008-Article-IV-Consultation-Staff-Report-Staff-Statement-Public-Information-22878>.

Vittoria Ferraris, Nishit K Madlani. 2022. Global auto sales forecasts: Russia-Ukraine conflict imperils recovery. [Online] S&P Global Ratings, 22. March 2022. <https://www.spglobal.com/ratings/en/research/articles/220322-global-auto-sales-forecasts-russia-ukraine-conflict-imperils-recovery-12317750>.

World, Automotive. 2024. Škoda Auto: Strong earnings in 2023 demonstrate robust business model within ongoing transformation. *Automotive World*. [Online] 15. Březen 2024. <https://www.automotiveworld.com/news-releases/skoda-auto-strong-earnings-in-2023-demonstrate-robust-business-model-within-ongoing-transformation/>.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1

Tabulka 1 Dodávky zákazníkům největší trhy 2019/2018

Klíčové trhy	Vozy	Vozy	Změna v
	2019	2018	(%) 2019/2018
Čína	282 038	341 000	-17,29%
Německo	191 213	176 638	8,25%
Česká Republika	94 152	93 586	0,60%
Rusko	88 609	81 459	8,78%
Velka Británie	75 159	74 512	0,87%
Polsko	70 748	71 057	-0,43%
Francie	37 239	32 035	16,24%
Španělsko	27 830	27 017	3,01%
Rakousko	27 355	24 939	9,69%
Itálie	26 928	26 401	2,00%
Slovensko	22 632	21 894	3,37%
Švýcarsko	22 605	17 724	27,54%
Belgie	22 934	20 032	14,49%
Izrael	19 526	20 949	-6,79%
Nizozomsko	19 156	16 985	12,78%
Celkem značka Škoda Auto	1028124	1046228	-1,73%

Zdroj: (Škoda Auto, 2020)

Tabulka 2 Dodávky zákazníkům největší trhy 2021/2020

Klíčové trhy	Vozy 2021	Vozy 2020	Změna (%) 2021/2020
Německo	136 781	161 775	-15,45%
Rusko	90 443	94 632	-4,43%
Česká republika	79 928	83 249	-3,99%
Čína	71 200	173 000	-58,84%
Velká Británie	55 839	58 431	-4,44%
Polsko	47 069	56 152	-16,18%
Francie	31 057	30 587	1,54%
Itálie	25 242	25 085	0,63%
Turecko	25 228	24 175	4,36%
Španělsko	24 642	21 058	17,02%
Indie	22 779	10 902	108,94%
Rakousko	21 786	23 708	-8,11%
Izrael	19 423	18 758	3,55%
Nizozemsko	19 336	16 242	19,05%
Švýcarsko	17 392	17 560	-0,96%
Celkem značka Škoda	878 202	1 004 816	-12,60%

Zdroj: (Škoda Auto, 2022)

Tabulka 3 Dodávky zákazníkům největší trhy 2022/2021

Klíčové trhy	Vozy 2022	Vozy 2021	Změna (%) 2022/2021
Německo	136 081	136 781	-0,51%
Česká republika	71 152	79 928	-10,98%
Indie	55 750	22 779	144,74%
Spojené království	50 093	55 839	-10,29%
Polsko	45 990	47 069	-2,29%
Čína	41 936	71 200	-41,10%
Francie	24 355	31 057	-21,58%
Španělsko	23 792	24 642	-3,45%
Itálie	23 681	25 242	-6,18%
Slovensko	15 102	16 344	-7,60%
Rakousko	15 976	21 786	-26,67%
Rusko	15 979	90 443	-82,33%
Celkem značka Škoda	731 262	878 202	-16,73%

Zdroj: (Škoda Auto, 2022) (Škoda Auto, 2023)

Tabulka 4 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2020

Aktiva (v mil. Kč)	31.12.2020	31.12.2019	Změna v %
Nehmotný majetek	44 600	39 422	+13.13%
Pozemky, budovy a zařízení	85 632	87 316	-1.93%
Podíly v dceřiných společnostech	600	594	+1.01%
Podíly v přidružených společnostech	2 356	2 356	0.00%
Ostatní dlouhodobé pohledávky a finanční aktiva	10 196	9 473	+7.63%
Odložená daňová pohledávka	1 267	2 363	-46.39%
Dlouhodobá aktiva	144 651	141 524	+2.21%
Zásoby	24 516	24 863	-1.40%
Pohledávky z obchodních vztahů	31 665	21 686	+46.03%
Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva	2 500	831	+200.84%
Krátkodobá nefinanční aktiv	5 982	6 978	-14.24%
Peníze a peněžní ekvivalenty	18 669	45 753	-59.19%
Krátkodobá aktiva	83 332	100 111	-16.78%
Aktiva celkem	227 983	241 635	-5.64%

Zdroj: (Škoda Auto, 2021)

Tabulka 5 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2021

Pasiva (v mil. Kč)	31. 12. 2020	31. 12. 2019	Změna v %
Základní kapitál	16 709	16 709	0.00%
Emisní ážio	1 578	1 578	0.00%
Nerozdělený zisk	71 372	87 877	-18.80%
Ostatní fondy	5 261	3 462	+51.96%
Vlastní kapitál	94 920	109 626	-13.39%
Dlouhodobé finanční závazky	2 404	2 864	-16.03%
Dlouhodobé nefinanční závazky	6 783	6 837	-0.79%
Dlouhodobé rezervy	17 242	15 169	+13.66%
Dlouhodobé závazky	26 429	24 870	+6.27%
Závazky z obchodních vztahů	66 153	70 267	-5.85%
Závazky z krátkodobých úvěrů	1 376	1 752	-21.47%
Ostatní krátkodobé finanční závazky	12 576	15 212	-17.33%
Krátkodobé nefinanční závazky	260	691	-62.38%
Krátkodobé rezervy	26 269	19 217	+36.73%
Krátkodobé závazky	106 634	107 139	-0.47%
Pasiva celkem	227 983	241 635	-5.64%

Zdroj: (Škoda Auto, 2021)

Tabulka 6 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2021

Aktiva (miliony CZK)	31.12.2021	31.12.2020	Změna v %
Nehmotná aktiva	48 697	44 600	+9.18%
Pozemky, budovy a zařízení	81 867	85 632	-4.39%
Investice do dceřiných společností	228	600	-62.00%
Investice do přidružených společností	2 934	2 356	+24.50%
Ostatní dlouhodobé pohledávky a finanční aktiva	10 291	10 196	+0.93%
Odložená daňová pohledávka	885	1 267	-30.12%
Dlouhodobá aktiva	144 902	144 651	+0.17%
Zásoby	31 901	24 516	+30.14%
Pohledávky z obchodního styku	22 784	31 665	-28.04%
Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva	3 885	2 500	+55.40%
Krátkodobá nefinanční aktiva	5 333	5 982	-10.85%
Předplacená daň z příjmu	236	-	
Peněžní prostředky a ekvivalenty	22 422	18 669	+20.09%
Krátkodobá aktiva	86 561	83 332	+3.88%
Celková aktiva	231 463	227 983	+1.53%

Zdroj: (Škoda Auto, 2022)

Tabulka 7 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2021

Vlastní kapitál a závazky	31.12.2021	31.12.2020	Změna v %
Základní kapitál	16 709	16 709	0.00%
Emisní ážio	1 578	1 578	0.00%
Nerozdělený zisk	78 612	71 372	+10.15%
Ostatní rezervy	4 629	5 261	-12.00%
Vlastní kapitál	101 528	94 920	+6.97%
Dlouhodobé finanční závazky	2 322	2 404	-3.41%
Dlouhodobé nefinanční závazky	7 017	6 783	+3.45%
Dlouhodobé rezervy	16 757	17 242	-2.81%
Dlouhodobé závazky	26 096	26 429	-1.26%
Závazky z obchodního styku	58 230	66 153	-11.99%
Ostatní krátkodobé finanční závazky	1 720	1 376	+25.07%
Krátkodobé nefinanční závazky	14 811	12 576	+17.75%
Krátkodobé závazky z daně z příjmu	0	260	
Krátkodobé rezervy	29 078	26 269	+10.71%
Krátkodobé závazky	103 839	106 634	2.62%
Celkový vlastní kapitál a závazky	231 463	227 983	+1.53%

Zdroj: (Škoda Auto, 2022)

Tabulka 8 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2022

Aktiva (miliony CZK)	31.12.2022	31.12.2021	Změna v %
Nehmotná aktiva	59 920	48 697	+23.07%
Pozemky, budovy a zařízení	81 476	81 867	-0.48%
Investice do dceřiných společností	4 006	228	+1,656.14%
Investice do přidružených společností	35	2 934	-98.81%
Ostatní dlouhodobé pohledávky a finanční aktiva	12 000	10 291	+16.61%
Odložená daňová pohledávka	1 557	885	+75.82%
Dlouhodobá aktiva	158 994	144 902	+9.73%
Zásoby	40 487	31 901	+26.91%
Pohledávky z obchodního styku	25 675	22 784	+12.70%
Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva	2 881	3 885	-25.81%
Krátkodobá nefinanční aktiva	6 573	5 333	+23.24%
Předplacená daň z příjmu	-	236	
Peněžní prostředky a ekvivalenty	1 665	22 422	-92.57%
Krátkodobá aktiva	77 281	86 561	-10.71%
Celková aktiva	236 275	231 463	+2.08%

Zdroj: (Škoda Auto, 2023)

Tabulka 9 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2022

Vlastní kapitál a závazky (miliony CZK)	31.12.2022	31.12.2021	Změna v %
Základní kapitál	16 709	16 709	0.00%
Emisní ážio	1 578	1 578	0.00%
Nerozdělený zisk	68 970	78 612	-12.27%
Ostatní rezervy	5 218	4 629	+12.72%
Vlastní kapitál	92 475	101 528	-8.93%
Dlouhodobé finanční závazky	3 568	2 322	+53.66%
Dlouhodobé nefinanční závazky	6 990	7 017	-0.38%
Dlouhodobé rezervy	15 648	16 757	-6.62%
Dlouhodobé závazky	26 206	26 096	+0.42%
Závazky z obchodního styku	65 296	58 230	+12.14%
Ostatní krátkodobé finanční závazky	3 377	–	
Krátkodobé nefinanční závazky	1 759	1 720	+2.27%
Krátkodobé závazky z daně z příjmu	17 331	14 811	+17.04%
Krátkodobé rezervy	1 933	–	
Krátkodobé závazky	27 898	29 078	-4.06%
Celkový vlastní kapitál a závazky	117 594	103 839	+13.25%
Vlastní kapitál a závazky	236 275	231 463	+2.08%

Zdroj: (Škoda Auto, 2023)

Tabulka 10 Aktiva společnosti Škoda Auto v roce 2023

Aktiva (miliony CZK)	31.12.2023	31.12.2022	Změna v %
Nehmotná aktiva	2 899	2 482	+16.82%
Pozemky, budovy a zařízení	3 491	3 374	+3.47%
Investice do dceřiných společností	153	166	-7.83%
Investice do přidružených společností	0	1	-100.00%
Ostatní dlouhodobé pohledávky a finanční aktiva	83	–	
Odložená daňová pohledávka	345	497	-30.58%
Dlouhodobá aktiva	28	64	-56.25%
Zásoby	6 999	6 585	+6.29%
Pohledávky z obchodního styku	1 434	1 677	-14.50%
Ostatní krátkodobé pohledávky a finanční aktiva	1 385	1 063	+30.27%
Krátkodobá nefinanční aktiva	115	119	-3.36%
Předplacená daň z příjmu	244	272	-10.29%
Peněžní prostředky a ekvivalenty	–	–	
Krátkodobá aktiva	73	69	+5.80%
Celková aktiva	3 251	3 201	+1.56%
Aktiva (miliony CZK)	10 250	9 786	+4.75%

Zdroj: (Škoda Auto, 2024)

Tabulka 11 Pasiva společnosti Škoda Auto v roce 2023

Vlastní kapitál a závazky	31.12.2023	31.12.2022	Změna v %
Základní kapitál	692	692	0.00%
Emisní ážio	65	65	0.00%
Nerozdělený zisk	3658	2856	+28.09%
Ostatní rezervy	-82	216	-137.96%
Vlastní kapitál	4333	3830	+13.12%
Dlouhodobé finanční závazky	255	148	+72.30%
Dlouhodobé nefinanční závazky	314	290	+8.28%
Dlouhodobé rezervy	687	648	+6.02%
Dlouhodobé závazky	1256	1086	+15.69%
Závazky z obchodního styku	2924	2704	+8.13%
Ostatní krátkodobé finanční závazky	–	140	-100.00%
Krátkodobé nefinanční závazky	153	73	+109.59%
Krátkodobé závazky z daně z příjmu	706	718	-1.67%
Krátkodobé rezervy	109	80	+36.25%
Krátkodobé závazky	770	1155	-33.33%
Celkový vlastní kapitál a závazky	4661	4870	-4.29%
Vlastní kapitál a závazky	10250	9786	+4.74%

Zdroj: (Škoda Auto, 2024)

Tabulka 12 Inflace a finanční ukazatele v průběhu let

Rok	Míra inflace v České republice	Výroba vozů	Celková aktiva a pasiva (mil. Kč)	Tržby celkem (mil. Kč)
2007	2,85%	623 529	115 781	221 967
2008	6,36%	606 614	122 456	200 182
2009	1,02%	522 542	118 376	187 858
2010	1,47%	583 333	135 736	219 454
2011	1,92%	762 600	153 557	252 562
2012	3,29%	939 202	159 986	262 649
2013	1,44%	931 969	173 584	268 500
2014	0,34%	1 037 200	176 869	299 318
2015	0,31%	1 055 501	202 615	314 897
2016	0,68%	1 126 477	228 180	347 987
2017	2,45%	1 200 500	250 859	407 400
2018	2,15%	1 250 000	219 318	416 695
2019	2,85%	1 253 741	241 635	459 122
2020	3,16%	1 004 816	227 983	424 292
2021	3,84%	878 202	231 463	422 607
2022	15,10%	731 262	239 757	443 107
2023	10,66%	864 889	251 125	588 294

Zdroj: (Macrotrends, 2024) (Škoda Auto, 2018) (Statista, 2024)

Tabulka 13 Finanční ukazatele v průběhu let

Rok	Hrubý zisk (mil. Kč)	Provozní výsledek (mil. Kč)	Zisk před zdaněním (mil. Kč)	Zisk po zdanění (mil. Kč)
2007	36 493	19 784	19 860	15 982
2008	28 659	13 620	13 376	10 818
2009	21 562	5 924	4 702	3 462
2010	29 220	11 316	10 586	8 839
2011	36 606	18 257	19 275	16 075
2012	40 898	17 917	17 934	15 354
2013	40 041	13 539	13 940	11 832
2014	44 374	21 598	21 349	18 421
2015	46 713	35 154	34 238	30 816
2016	52 755	30 892	30 849	25 163
2017	59 881	40 531	39 125	31 841
2018	57 274	33 840	35 131	28 892
2019	62 036	37 220	38 498	31 689
2020	43 071	17 316	17 863	15 175
2021	41 918	26 216	27 320	22 410
2022	39 592	17 591	15 999	12 740
2023	69 727	42 434	40 646	32 389

Zdroj: (Škoda Auto, 2024) (Škoda Auto, 2022) (Škoda Auto, 2023)