



STEM  MARK  
MARKETINGOVÝ VÝZKUM JE DIALOG

**Studie sektoru  
automobilového průmyslu  
z hlediska zaměstnanosti  
a vzdělání**

Přílohová část

Květen 2004

OBSAH:

**Příloha 1:** Tabulky a grafy z části Desk Research

**Příloha 2:** Shrnutí základních poznatků z hloubkových rozhovorů

**Příloha 3:** Dílčí zpráva z výzkumu zájmu o odborné vzdělávání

**Příloha 4:** Dílčí zpráva z analýzy médií

# Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska zaměstnanosti a vzdělání

Příloha 1

Tabulky a grafy z části  
Desk Research

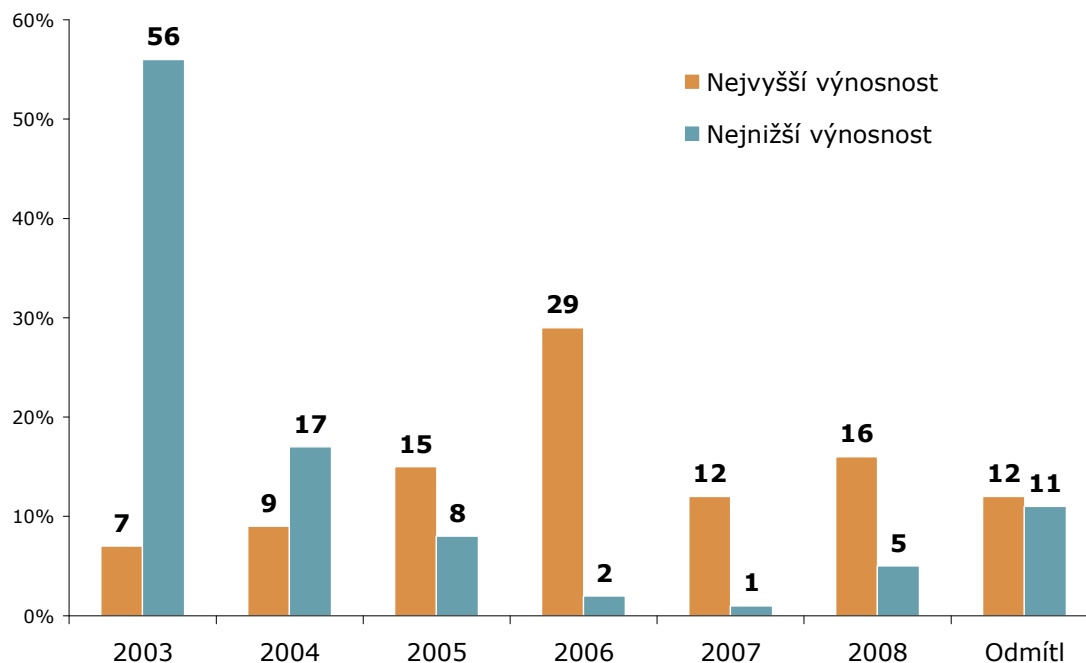
# Seznam zdrojů

1	KPMG'S AUTO EXECUTIVE SURVEY 2004, KPMG, 2003 .....	3
2	DATA OICA, 2003.....	8
3	DATA ACEA, 2003.....	11
4	EUROPEAN MOTOR VEHICLE PARC 2002, ANFAC, NOVEMBER 2003 .....	12
5	PANORAMA ČESKÉHO PRŮMYSLU 2002, MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU .....	15
6	DATA ČSÚ .....	40
7	DATA SDRUŽENÍ SAP .....	48
8	VÝROČNÍ ZPRÁVA, ŠKODA AUTO, 2003 .....	49
9	ROČENKA DOPRAVY, MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2002, EUROSTAT .....	50
10	QUARTERLY PANORAMA OF EUROPEAN BUSINESS STATISTICS, EUROSTAT, 2003.....	56
11	DATA EUROSTAT .....	57
12	THE SECOND AUTOMOTIVE CENTURY, PRICEWATERHOUSECOOPERS, 2003.....	59
13	REGIONÁLNÍ STATISTIKY .....	61

# 1 KPMG'S AUTO EXECUTIVE SURVEY 2004, KPMG, 2003

## Ve kterém z následujících let očekáváte nejvyšší a nejnižší výnosnost automobilového průmyslu?

ZÁKLAD: n=110 executives

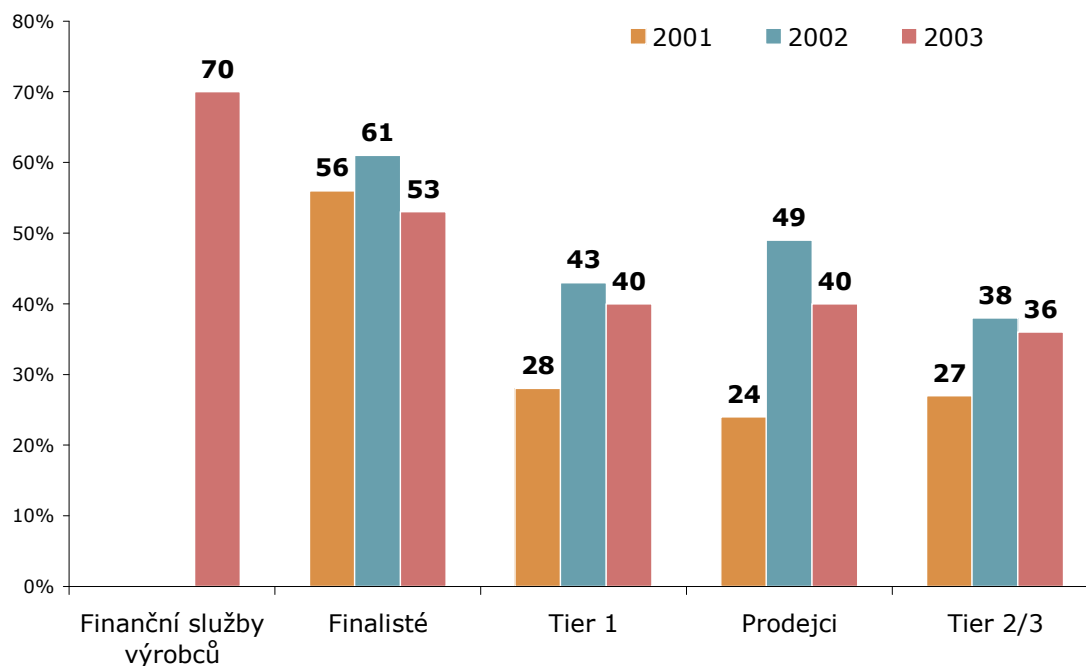


ZDROJ: KPMG LLP

## Který typ společnosti očekáváte, že bude nejméně výnosná v nejbližších pěti letech?

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: možnost více odpovědí

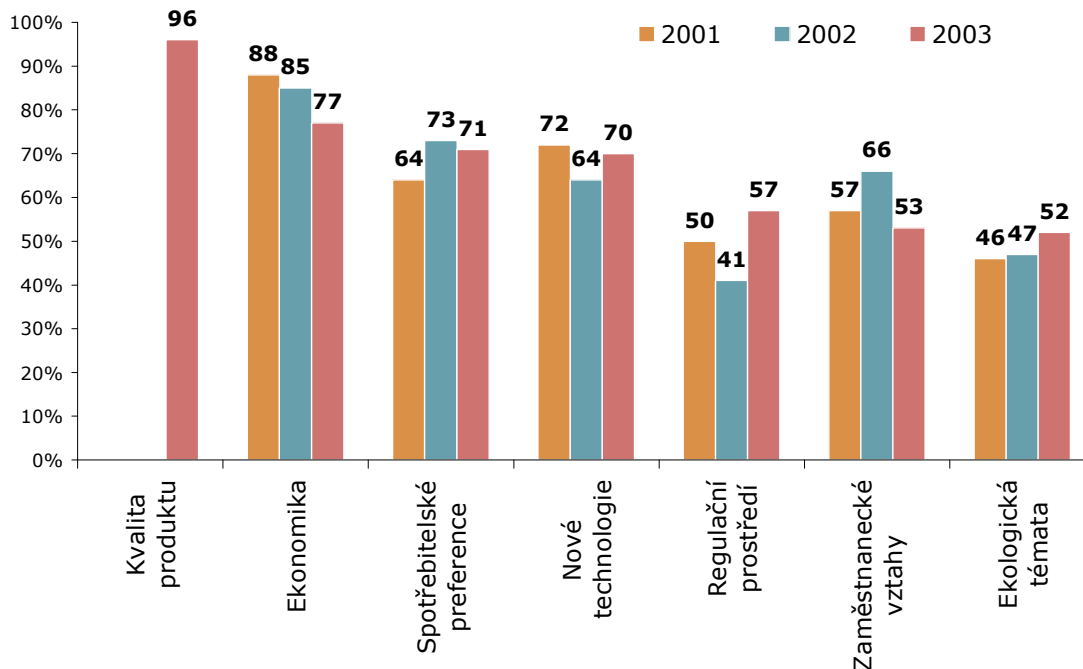


ZDROJ: KPMG LLP

## Důležitost některých aspektů automobilového průmyslu - nyní

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: Důležitost (4 - 5 na 5-bodové škále)

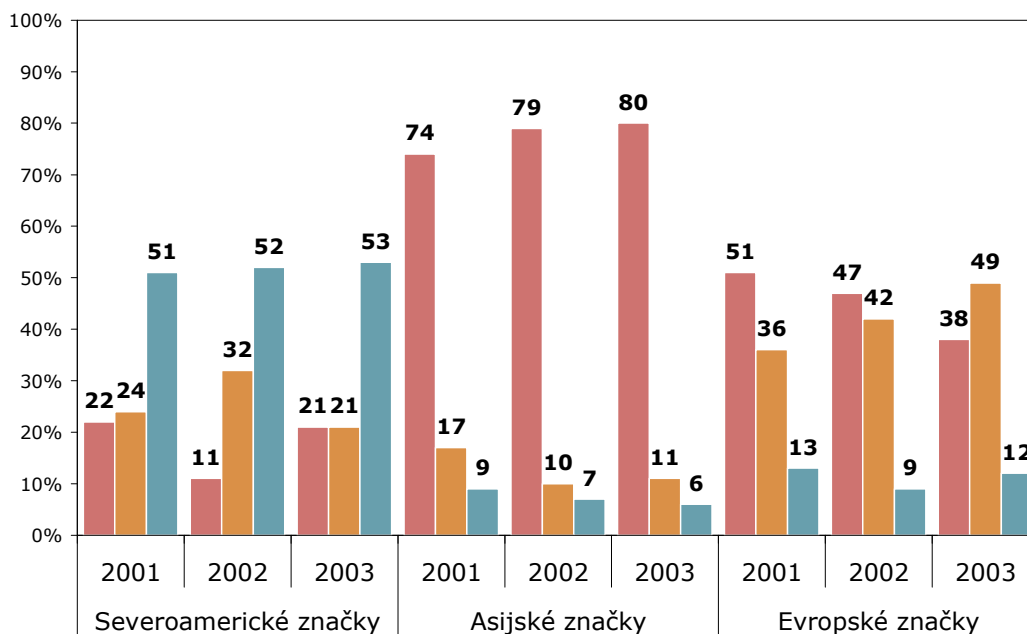


ZDROJ: KPMG LLP

## Očekáváte, že tržní podíl firem z dané oblasti na globálním trhu poroste, zůstane stabilní nebo poklesne?

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: Odpovědi nemusí dohromady sečíst 100 %, protože nejsou zahrnuty odpovědi "Neví"

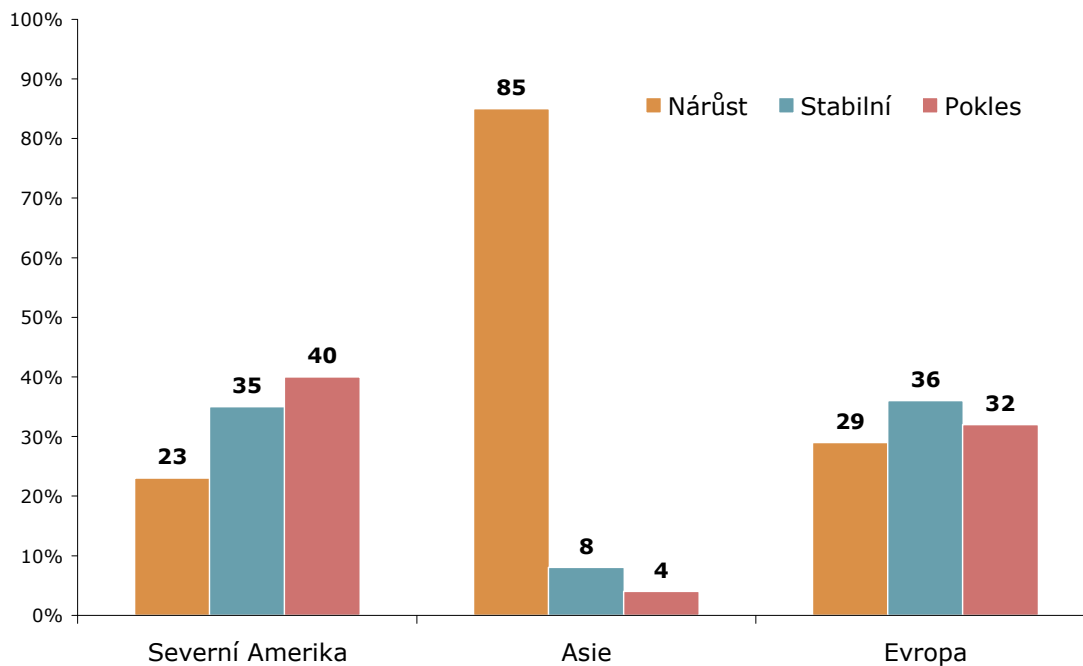


ZDROJ: KPMG LLP

## Očekáváte, že výstavba nových továren v dané oblasti poroste, zůstane stabilní nebo poklesne?

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: Odpovědi nemusí dohromady sečíst 100 %, protože nejsou zahrnuty odpovědi "Neví"

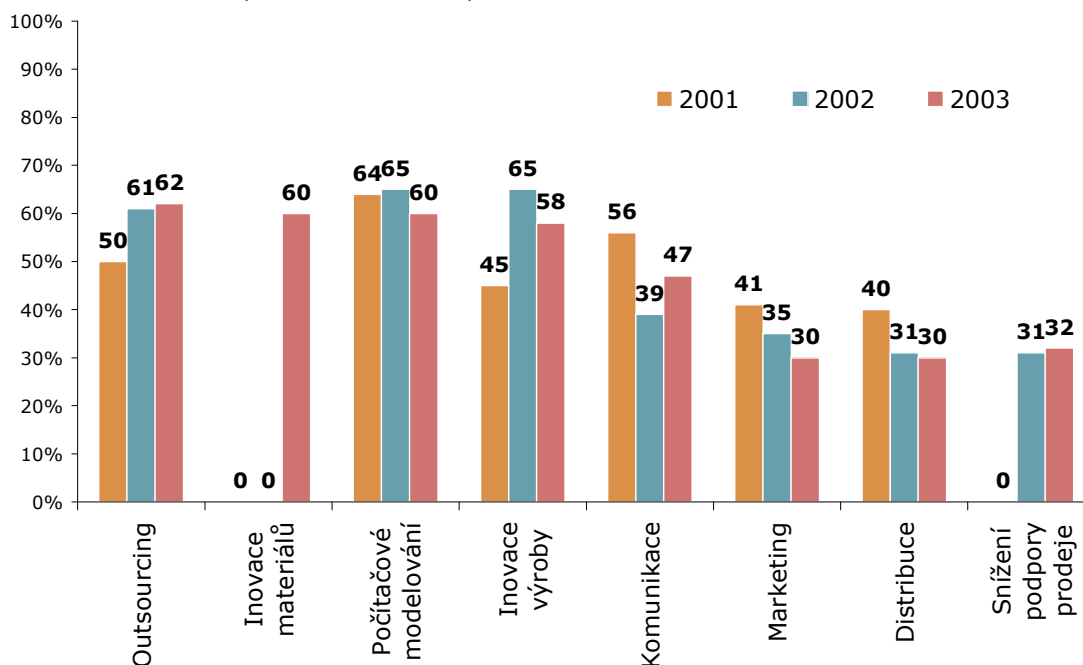


ZDROJ: KPMG LLP

## Jak velkou příležitost k úspoře nákladů mohou nalézt výrobci automobilů v následujících oblastech?

ZÁKLAD: n=110 executives

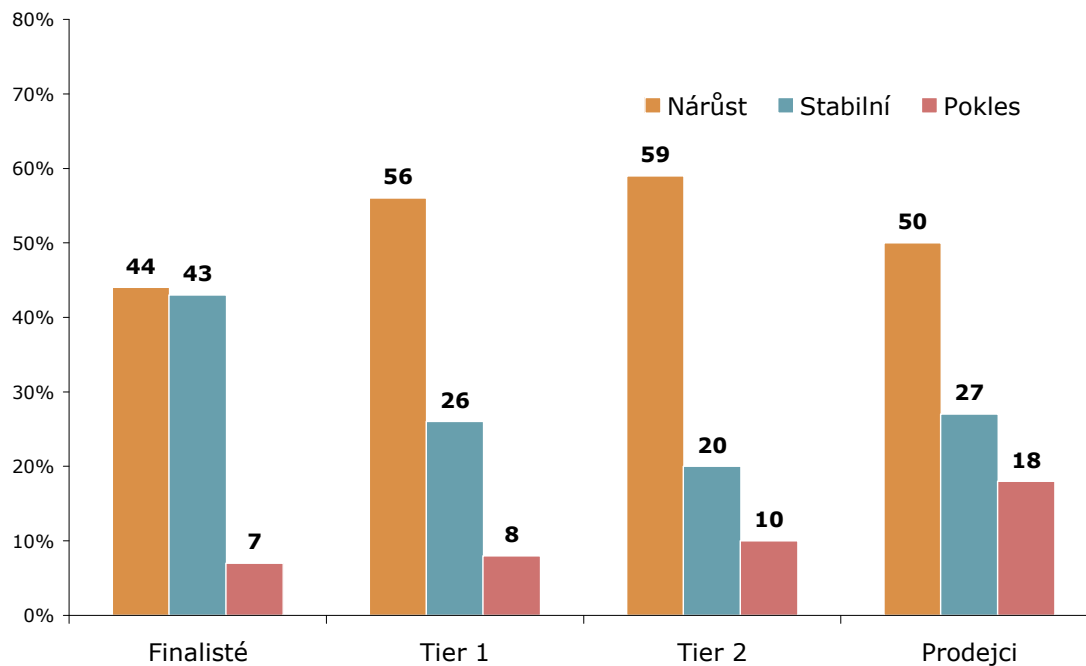
POZNÁMKA: Příležitost (4 - 5 na 5-bodové škále)



ZDROJ: KPMG LLP

## Očekáváte, že fúzování následujících typů společností na globálním trhu poroste, zůstane stejné nebo poklesne?

ZÁKLAD: n=110 executives

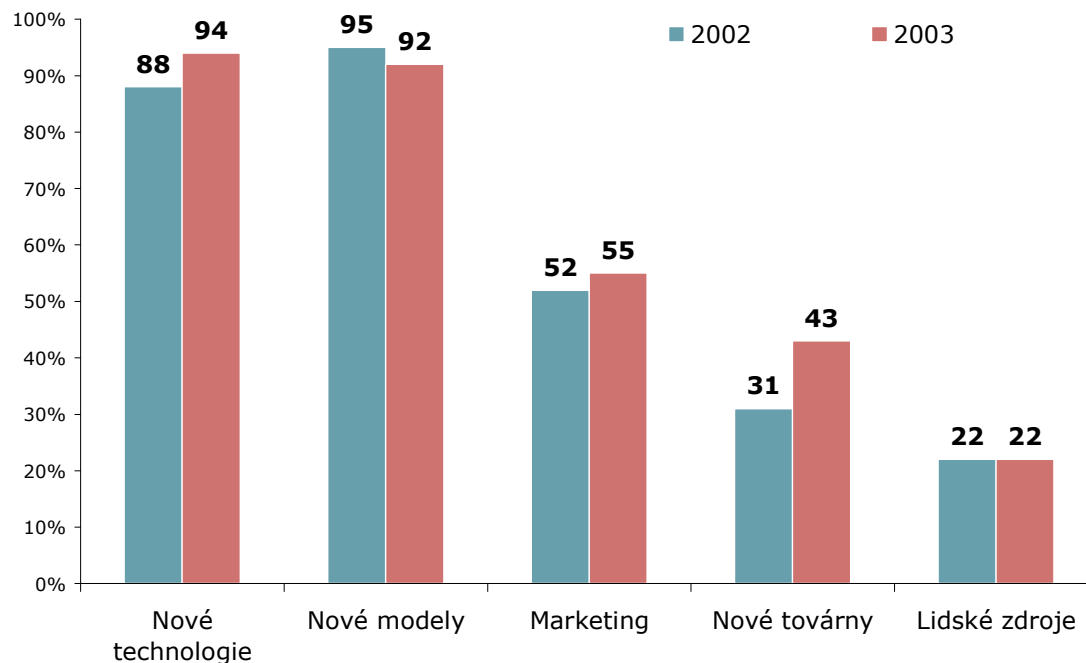


ZDROJ: KPMG LLP

## Kam budou výrobci investovat během nejbližších pěti let?

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: možnost více odpovědí



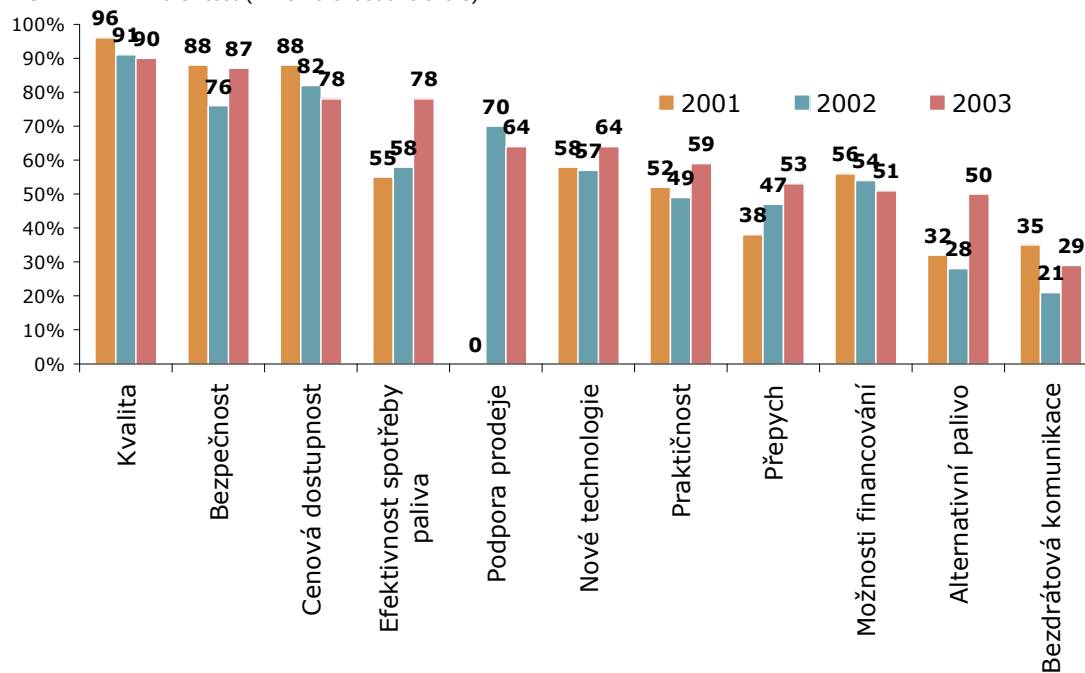
ZDROJ: KPMG LLP



## Jak důležité jsou podle Vás každý z následujících aspektů při spotřebitelském nákupním rozhodování?

ZÁKLAD: n=110 executives

POZNÁMKA: Důležitost (4 - 5 na 5-bodové škále)



ZDROJ: KPMG LLP

## 2 DATA OICA, 2003

### Produkce motorových vozidel v Evropě podle států

2000 - 2002 (v kusech)

Motorová vozidla	1990	2000	2001	2002	% změna 02/01
<b>Evropa*</b>		<b>20 168 805</b>	<b>20 043 564</b>	<b>19 898 642</b>	<b>-0,7%</b>
<b>- Evropská Unie</b>	<b>15 437 000</b>	<b>17 083 822</b>	<b>17 218 932</b>	<b>16 948 078</b>	<b>-1,6%</b>
Rakousko	16 000	141 026	155 403	151 262	-2,7%
Belgie	386 000	1 033 294	1 187 257	1 056 317	-11,0%
Dánsko		18			
Finsko		38 926	42 320	41 461	-2,0%
Francie (1)	3 769 000	3 348 351	3 628 418	3 692 738	1,8%
Německo (2)	4 977 000	5 526 615	5 691 677	5 469 309	-3,9%
Itálie	2 121 000	1 738 315	1 579 696	1 426 947	-9,7%
Nizozemí (1)	139 000	245 619	238 943	231 291	-3,2%
Portugalsko		246 724	239 719	250 832	4,6%
Španělsko	2 053 000	3 032 874	2 849 888	2 855 239	0,2%
Švédsko (3)	410 000	301 343	289 147	276 193	-4,5%
Velká Británie (1)	1 566 000	1 813 894	1 685 238	1 821 084	8,1%
Švýcarsko		141			
<b>- Východní a Střední Evropa</b>		<b>2 653 895</b>	<b>2 553 947</b>	<b>2 603 999</b>	<b>2,0%</b>
Česká Republika			465 268	447 077	-3,9%
Maďarsko			144 313	141 513	-1,9%
Polsko			347 875	309 733	-11,0%
Rumunsko			68 761	79 451	15,5%
Srbsko			8 979	11 972	33,3%
Slovenská Republika			182 003	225 680	24,0%
Slovinsko			116 082	126 661	9,1%
<i>Celkem</i>			<i>1 333 281</i>	<i>1 284 388</i>	<i>-3,7%</i>
<b>SNS</b>			<b>1 323 530</b>	<b>1 284 388</b>	<b>-3,0%</b>
<b>- Turecko</b>			<b>270 685</b>	<b>346 565</b>	<b>28,0%</b>

Zdroj: OICA

## Produkce osobních vozidel v Evropě podle států

2000 - 2002 (v kusech)

Motorová vozidla	2000	2001	2002	% změna 02/01
<b>Evropa*</b>	<b>17 407 047</b>	<b>17 373 368</b>	<b>17 312 114</b>	<b>-0,4%</b>
<b>- Evropská Unie</b>	<b>14 778 879</b>	<b>14 938 604</b>	<b>14 815 406</b>	<b>-0,8%</b>
Rakousko	115 979	131 098	131 411	0,2%
Belgie	912 233	1 058 656	936 903	-11,5%
Dánsko				
Finsko	38 468	41 916	41 068	-2,0%
Francie (1)	2 879 810	3 181 549	3 283 775	3,2%
Německo (2)	5 131 918	5 301 189	5 123 238	-3,4%
Itálie	1 422 284	1 271 780	1 125 768	-11,5%
Nizozemí (1)	215 085	189 261	182 368	-3,6%
Portugalsko	178 509	177 357	182 573	2,9%
Španělsko	2 366 359	2 211 172	2 266 902	2,5%
Švédsko (3)	259 959	251 035	237 975	-5,2%
Velká Británie (1)	1 641 452	1 492 365	1 628 020	9,1%
Švýcarsko				
<b>- Východní a Střední Evropa</b>	<b>2 330 692</b>	<b>2 259 421</b>	<b>2 292 510</b>	<b>1,5%</b>
Česká Republika		456 927	441 312	-3,4%
Maďarsko		140 401	138 239	-1,5%
Polsko		335 996	286 656	-14,7%
Rumunsko		56 774	65 266	15,0%
Srbsko		7 489	10 271	37,1%
Slovenská Republika		181 644	225 476	24,1%
Slovinsko		116 082	126 661	9,1%
<i>Celkem</i>		<i>1 295 313</i>	<i>1 293 881</i>	<i>-0,1%</i>
<b>SNS</b>		<b>1 066 807</b>	<b>1 021 105</b>	<b>-4,3%</b>
<b>- Turecko</b>		<b>175 343</b>	<b>204 198</b>	<b>16,5%</b>

Zdroj: OICA

## Produkce lehkých užitkových vozidel v Evropě podle států

2000 - 2002 (v kusech)

Motorová vozidla	2000	2001	2002	% změna 02/01
<b>Evropa*</b>	<b>2 194 797</b>	<b>2 055 080</b>	<b>1 999 518</b>	<b>-3%</b>
<b>- Evropská Unie</b>	<b>1 869 194</b>	<b>1 765 922</b>	<b>1 646 219</b>	<b>-7%</b>
Rakousko	28			
Belgie	89 063	98 591	88 828	-10%
Dánsko				
Finsko				
Francie (1)	409 966	395 342	358 986	-9%
Německo (2)	238 593	207 299	178 100	-14%
Itálie	270 250	265 085	259 532	-2%
Nizozemí (1)				
Portugalsko	63 690	59 466	65 095	9%
Španělsko	642 422	564 115	520 252	-8%
Švédsko				
Velká Británie (1)	155 182	176 024	175 426	0%
Švýcarsko				
<b>- Východní a Střední Evropa</b>	<b>236 199</b>	<b>206 000</b>	<b>230 288</b>	<b>12%</b>
Česká Republika		4 070	1 195	-71%
Maďarsko				
Polsko		8 275	20 124	143%
Rumunsko		11 614	13 721	18%
Srbsko		706	868	23%
Slovenská Republika				
Slovinsko				
<i>Celkem</i>		<i>24 665</i>	<i>35 908</i>	<i>46%</i>
<b>SNS</b>		<b>181 335</b>	<b>194 380</b>	<b>7%</b>
<b>- Turecko</b>		<b>83 158</b>	<b>123 011</b>	<b>48%</b>

Zdroj: OICA

## Produkce nákladních automobilů v Evropě podle států

2000 - 2002 (v kusech)

Motorová vozidla	2000	2001	2002	% změna 02/01
<b>Evropa*</b>	<b>507 252</b>	<b>555 498</b>	<b>529 766</b>	<b>-4,6%</b>
<b>- Evropská Unie</b>	<b>400 373</b>	<b>480 085</b>	<b>453 657</b>	<b>-5,5%</b>
Rakousko	24 988	24 257	19 836	-18,2%
Belgie	30 499	26 243	26 228	-0,1%
Dánsko				
Finsko	458	404	393	-2,7%
Francie (1)	55 102	47 955	47 451	-1,1%
Německo	142 586	171 249	158 226	-7,6%
Itálie	42 618	40 619	38 871	-4,3%
Nizozemí (1)	28 902	48 428	47 500	-1,9%
Portugalsko	4 347	2 669	2 995	12,2%
Španělsko	22 586	73 193	66 657	-8,9%
Švédsko	33 605	30 170	29 931	-0,8%
Velká Británie (1)	14 682	14 898	15 569	4,5%
Švýcarsko				
<b>- Východní a Střední Evropa</b>	<b>67 025</b>	<b>65 730</b>	<b>59 437</b>	<b>-9,6%</b>
Česká Republika		2 719	2 759	1,5%
Maďarsko		2 108	2 157	2,3%
Polsko		2 232	1 578	-29,3%
Rumunsko		333	451	35,4%
Srbsko		560	600	7,1%
Slovenská Republika		323	189	-41,5%
Slovinsko				
<i>Celkem</i>		8 275	7 734	-6,5%
<b>SNS</b>		<b>57 620</b>	<b>51 703</b>	<b>-10,3%</b>
<b>- Turecko</b>		<b>9 683</b>	<b>16 672</b>	<b>72,2%</b>

Zdroj: OICA

## Produkce autobusů a autokarů v Evropě podle států

2000 - 2002 (v kusech)

Motorová vozidla	2000	2001	2002	% změna 02/01
<b>Evropa*</b>	<b>59 709</b>	<b>59 618</b>	<b>57 244</b>	<b>-4,0%</b>
<b>- Evropská Unie</b>	<b>35 376</b>	<b>34 321</b>	<b>32 796</b>	<b>-4,4%</b>
Rakousko	31	48	15	-68,8%
Belgie	1 499	3 767	4 358	15,7%
Dánsko	18			
Finsko				
Francie (1)	3 473	3 572	2 526	-29,3%
Německo	13 518	11 940	9 745	-18,4%
Itálie	3 163	2 212	2 776	25,5%
Nizozemí (1)	1 632	1 254	1 423	13,5%
Portugalsko	178	227	169	-25,6%
Španělsko	1 507	1 408	1 428	1,4%
Švédsko	7 779	7 942	8 287	4,3%
Velká Británie (1)	2 578	1 951	2 069	6,0%
Švýcarsko	141	0	0	
<b>- Východní a Střední Evropa</b>	<b>19 979</b>	<b>22 796</b>	<b>21 764</b>	<b>-4,5%</b>
Česká Republika		1 552	1 811	16,7%
Maďarsko		1 804	1 117	-38,1%
Polsko		1 372	1 375	0,2%
Rumunsko		40	13	-67,5%
Srbsko		224	233	4,0%
Slovenská Republika		36	15	-58,3%
Slovinsko				
<i>Celkem</i>		5 028	4 564	-9,2%
<b>SNS</b>		<b>17 768</b>	<b>17 200</b>	<b>-3,2%</b>
<b>- Turecko</b>		<b>2 501</b>	<b>2 684</b>	<b>7,3%</b>

Zdroj: OICA

### 3 DATA ACEA, 2003

#### Členové ACEA - základní údaje

Motorová vozidla	Jednotka	Počet
Produkce motorových vozidel v Západní Evropě	miliony kusů	16 943
- z toho osobních automobilů	miliony kusů	14 810
Nově registrovaná motorová vozidla v Západní Evropě	miliony kusů	16 526
- z toho osobní automobily	miliony kusů	14 390
Zaměstnanost	miliony obyvatel	1,9
Obrat ve světě	biliony EUR	452
Obrat v Evropě	biliony EUR	271
Přidaná hodnota	biliony EUR	103
Investice	biliony EUR	33
R & D	biliony EUR	19
Vývoz	biliony EUR	59,8
Dovoz	biliony EUR	28,9
Obchodní bilance	biliony EUR	30,9
Užívaná motorová vozidla	miliony kusů	210 649
Užívaná osobní vozidla	miliony kusů	184 425
Specifikace osobních vozidel		
- Průměrný objem (cm krychlových)		1 736
- Průměrný výkon (kW)		77
- 4x4	% nových registrací	5,2
- Diesel	% nových registrací	40,9
Příjmy rozpočtu	biliony EUR	334
CO2 emise: 2008 v porovnání s 1995		25% redukce
Bezpečnost: 2000 v porovnání s rokem 1970		4krát bezpečnější
Osobní automobily na 1000 obyvatel		469

Zdroj: ACEA, data k roku 2000

## 4 EUROPEAN MOTOR VEHICLE PARC 2002, ANFAC, NOVEMBER 2003

### Vozový park, základní poměry

	Relativní index motorizace	Vozový park % 2002/2001	GDP % 2002/2001	Kumulativní míra vozového parku 1991-2002	Kumulativní míra vozového parku 1991-1995	Kumulativní míra vozového parku 1996-2002	Kumulativní míra GDP 1991-2002
Rakousko	100	-4,7	1,0	2,3	3,8	1,3	1,8
Belgie	92	0,9	0,7	1,7	1,9	1,6	1,9
Dánsko	71	0,8	1,5	1,6	1,4	1,3	2,3
Finsko	85	1,6	1,2	1,1	-0,5	2,1	2,6
Francie	99	1,6	1,2	1,9	1,3	2,3	1,9
Německo	109	0,6	0,2	3,3	6,6	1,4	1,4
Velká Británie	97	2,5	1,8	2,1	1,7	2,3	2,5
Řecko	67	7,1	4,0	6,9	6,4	8,5	2,5
Irsko	74	4,6	6,0	5,1	4,3	5,4	7,4
Itálie	119	1,4	0,4	1,6	1,6	2,0	1,5
Nizozemí	86	2,2	0,2	2,5	1,9	3,0	2,5
Portugalsko	75	3,7	0,5	7,2	9,2	5,9	2,4
Španělsko	93	3,2	2,0	3,7	3,2	4,1	2,6
Švédsko	91	0,6	1,9	1,0	0,1	1,7	2,1
<b>Evropská Unie</b>	<b>100,0</b>	<b>1,6</b>	<b>1,0</b>	<b>2,5</b>	<b>3,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

### Vozový park starší 10 let, základní poměry

	Relativní index motorizace	Vozový park % 2002/2001	GDP % 2002/2001	Kumulativní míra vozového parku 1996-2002	Kumulativní míra GDP 1996-2002
Rakousko	98	-11,0	1,0	5,5	2,1
Belgie	78	4,0	0,7	9,4	2,4
Dánsko	78	0,0	1,5	-2,0	2,4
Finsko	134	-1,6	1,2	7,5	3,6
Francie	97	2,7	1,2	13,0	2,6
Německo	99	7,4	0,2	11,7	1,5
Velká Británie	80	-4,3	1,8	3,3	2,6
Řecko	92	11,2	4,0	9,4	3,7
Irsko	30	-3,5	6,0	3,1	8,7
Itálie	141	3,1	0,4	3,2	1,8
Nizozemí	81	5,3	0,2	7,8	2,8
Portugalsko	73	19,5	0,5	24,3	2,8
Španělsko	100	3,4	2,0	8,9	3,5
Švédsko	124	-1,6	1,9	4,0	2,9
<b>Evropská Unie</b>	<b>100,0</b>	<b>4,5</b>	<b>1,0</b>	<b>7,7</b>	<b>2,7</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

### Užívaná osobní vozidla

	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	% růst 02/01
Rakousko	3 782 544	3 887 174	4 009 604	4 097 145	4 182 027	3 987 093	-4,7
Belgie	4 373 123	4 458 010	4 547 236	4 628 949	4 684 504	4 724 850	0,9
Dánsko	1 787 639	1 821 731	1 846 943	1 842 943	1 875 252	1 889 979	0,8
Finsko	1 935 319	2 007 927	2 069 055	2 120 749	2 146 243	2 180 025	1,6
Francie	26 090 000	26 810 000	27 480 000	28 060 000	28 700 000	29 160 000	1,6
Německo	41 371 992	41 673 787	42 323 672	43 772 260	44 383 323	44 657 303	0,6
Velká Británie	25 593 922	26 268 802	26 775 406	27 184 607	27 790 025	28 483 961	2,5
Řecko	2 401 414	2 568 093	2 811 273	3 156 030	3 415 196	3 656 458	7,1
Irsko	1 134 429	1 196 901	1 269 245	1 319 250	1 384 704	1 447 908	4,6
Itálie	30 154 914	31 056 004	32 038 291	32 583 815	33 239 029	33 706 153	1,4
Nizozemí	5 931 000	6 120 000	6 343 000	6 539 212	6 710 000	6 855 000	2,2
Portugalsko	2 950 000	3 150 000	3 469 000	3 593 000	3 746 000	3 885 000	3,7
Španělsko	15 297 366	16 050 057	16 847 397	17 449 235	18 150 880	18 732 632	3,2
Švédsko	3 701 170	3 790 695	3 890 159	3 998 614	4 018 533	4 042 792	0,6
<b>Evropská Unie</b>	<b>166 504 832</b>	<b>170 859 181</b>	<b>175 720 281</b>	<b>180 345 809</b>	<b>184 425 716</b>	<b>187 409 154</b>	<b>1,6</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

### Užívaná lehká užitková vozidla <3,5 tun

	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	% růst 02/01
Rakousko	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Belgie	327 524	350 922	378 366	399 562	421 755	436 624	3,5
Dánsko	298 113	308 789	323 695	335 320	343 466	353 296	2,9
Finsko	212 727	223 149	232 680	236 290	241 125	244 299	1,3
Francie	4 750 000	4 867 000	4 974 000	5 110 000	5 248 000	5 338 000	1,7
Německo	1 919 298	1 985 549	2 087 529	2 240 811	2 305 799	2 323 854	0,8
Velká Británie	2 594 302	2 661 886	2 665 710	2 723 092	2 774 469	2 842 537	2,5
Řecko	710 928	741 949	772 648	801 041	802 299	823 260	2,6
Irsko	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Itálie	2 175 836	2 293 469	2 416 974	2 555 346	2 797 486	n.a	n.a
Nizozemí	567 000	628 000	696 000	755 977	797 000	836 000	4,9
Portugalsko	855 000	945 000	920 000	1 008 000	1 057 000	1 097 000	3,8
Španělsko	2 998 512	3 180 614	3 384 398	3 553 421	3 714 870	3 851 192	3,7
Švédsko	249 047	263 740	278 383	297 207	318 586	332 777	4,5
<b>Evropská Unie</b>	<b>17 658 287</b>	<b>18 450 067</b>	<b>19 130 383</b>	<b>20 016 067</b>	<b>20 821 855</b>	<b>18 478 839</b>	<b>-11,3</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

### Užívaná nákladní vozidla

	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	% růst 02/01
Rakousko	n.a	n.a	n.a	n.a	349 670	338 794	-3,1
Belgie	149 231	151 045	152 728	154 172	154 196	153 695	-0,3
Dánsko	48 892	49 767	50 521	50 245	49 917	49 021	-1,8
Finsko	54 217	57 461	61 027	64 820	68 145	72 019	5,7
Francie	548 000	551 000	555 000	563 000	568 000	565 000	-0,5
Německo	1 161 561	1 155 913	1 173 301	1 206 429	1 199 794	1 157 796	-3,5
Velká Británie	548 456	549 363	533 847	542 462	542 532	547 833	1,0
Řecko	216 425	223 451	231 397	240 148	244 640	254 899	4,2
Irsko	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Itálie	783 548	796 230	816 380	843 810	868 208	n.a	n.a
Nizozemí	161 000	168 000	176 000	182 883	188 000	192 000	2,1
Portugalsko	126 000	127 000	133 000	135 000	139 000	143 000	2,9
Španělsko	311 583	329 137	350 790	369 755	390 088	407 697	4,5
Švédsko	72 263	74 233	75 910	77 015	77 107	76 163	-1,2
<b>Evropská Unie</b>	<b>4 181 176</b>	<b>4 232 600</b>	<b>4 309 901</b>	<b>4 429 739</b>	<b>4 839 297</b>	<b>3 957 917</b>	<b>-18,2</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

## Užívané autobusy

	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	% růst 02/01
Rakousko	9 718	9 675	9 834	9 918	9 902	9 179	-7,3
Belgie	14 457	14 557	14 640	14 555	14 699	14 931	1,6
Dánsko	7 895	8 021	8 039	8 106	8 094	8 863	9,5
Finsko	8 450	9 040	9 487	9 811	9 730	9 966	2,4
Francie	82 000	82 000	80 000	80 000	81 000	81 000	0,0
Německo	84 019	83 285	84 687	86 656	86 461	85 880	-0,7
Velká Británie	79 251	86 711	93 066	95 455	95 085	96 591	1,6
Řecko	24 758	25 456	26 769	28 026	29 915	30 708	2,7
Irsko	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Itálie	81 478	83 521	85 762	87 956	89 858	91 716	2,1
Nizozemí	11 000	11 000	11 000	11 374	11 000	11 000	0,0
Portugalsko	13 300	13 200	13 800	14 000	14 800	15 000	1,4
Španělsko	50 035	51 805	53 540	54 732	56 146	56 953	1,4
Švédsko	14 838	14 924	14 869	14 417	14 246	14 013	-1,6
<b>Evropská Unie</b>	<b>481 199</b>	<b>493 195</b>	<b>505 493</b>	<b>515 006</b>	<b>520 936</b>	<b>525 800</b>	<b>0,9</b>

Zdroj: anfac, data k roku 2002

## Celkový počet užívaných vozidel

	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	% růst 02/01
Rakousko	4 107 320	4 222 184	4 355 212	4 451 529	4 541 599	4 335 066	-4,5
Belgie	4 864 335	4 974 534	5 092 970	5 197 238	5 275 154	5 330 100	1,0
Dánsko	2 142 539	2 188 308	2 229 198	2 236 614	2 276 729	2 301 159	1,1
Finsko	2 210 713	2 297 577	2 372 249	2 431 670	2 465 243	2 506 309	1,7
Francie	31 470 000	32 310 000	33 089 000	33 813 000	34 597 000	35 144 000	1,6
Německo	44 536 870	44 898 534	45 669 189	47 306 156	47 975 377	48 224 833	0,5
Velká Británie	28 815 931	29 566 762	30 068 029	30 545 616	31 202 111	31 970 922	2,5
Řecko	3 353 525	3 558 949	3 842 087	4 225 245	4 492 050	4 765 325	6,1
Irsko	1 292 587	1 367 767	1 461 332	1 524 825	1 604 214	1 680 977	4,8
Itálie	33 297 403	34 327 429	35 452 114	36 165 302	36 994 581	37 682 190	1,9
Nizozemí	6 670 000	6 927 000	7 226 000	7 489 446	7 706 000	7 894 000	2,4
Portugalsko	3 944 300	4 235 200	4 535 800	4 750 000	4 956 800	5 140 000	3,7
Španělsko	18 657 496	19 611 613	20 636 125	21 427 143	22 311 984	23 048 474	3,3
Švédsko	4 037 318	4 143 592	4 259 321	4 387 253	4 428 472	4 465 745	0,8
<b>Evropská Unie</b>	<b>189 400 337</b>	<b>194 629 449</b>	<b>200 288 626</b>	<b>205 951 037</b>	<b>210 827 314</b>	<b>214 489 100</b>	<b>1,7</b>

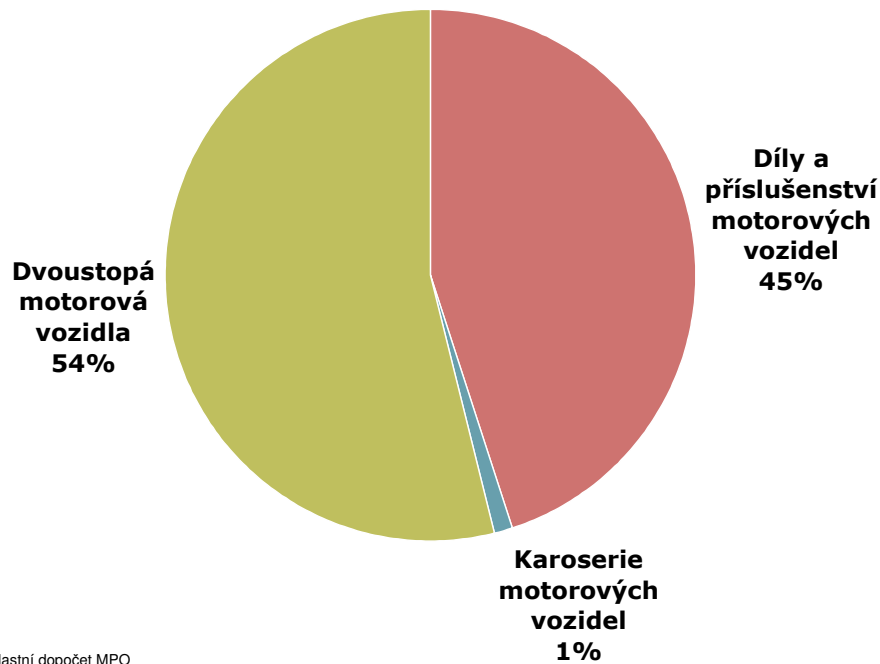
Zdroj: anfac, data k roku 2002



## 5 PANORAMA ČESKÉHO PRŮMYSLU 2002, MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU

### Podíly odborů na tržbách za prodej vlastních výrobků a služeb v roce 2002

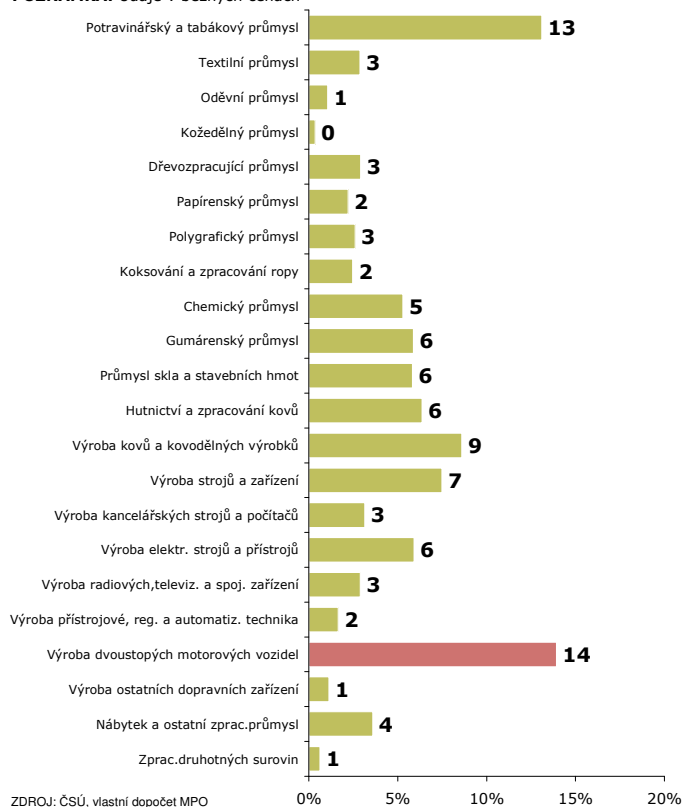
POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

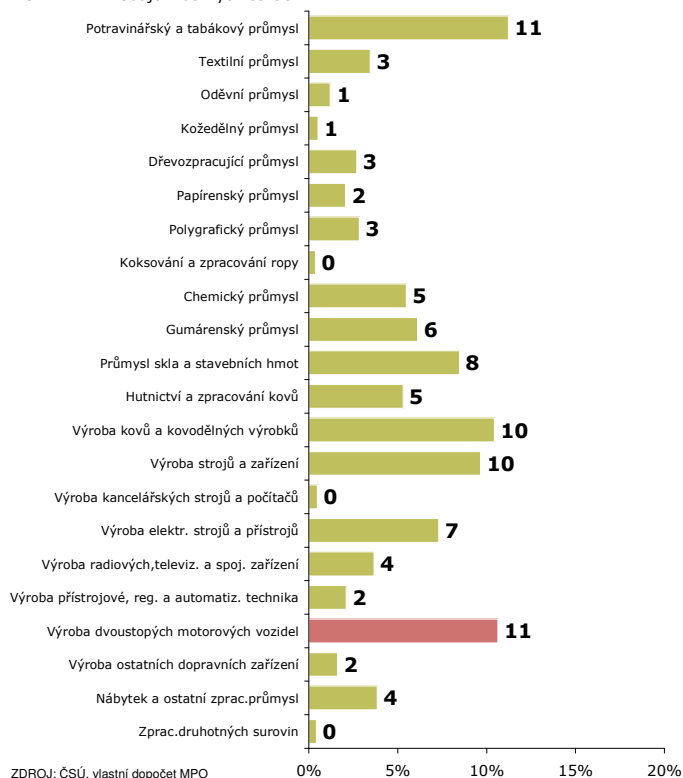
## Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu v roce 2002 - tržby za prodej V a S

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



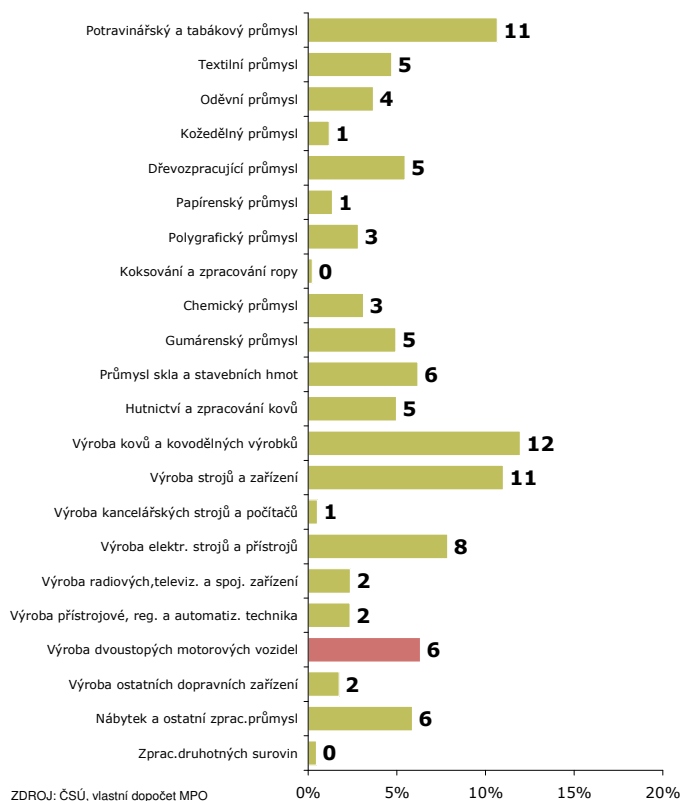
## Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu v roce 2002 - přidaná hodnota z výrobku

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



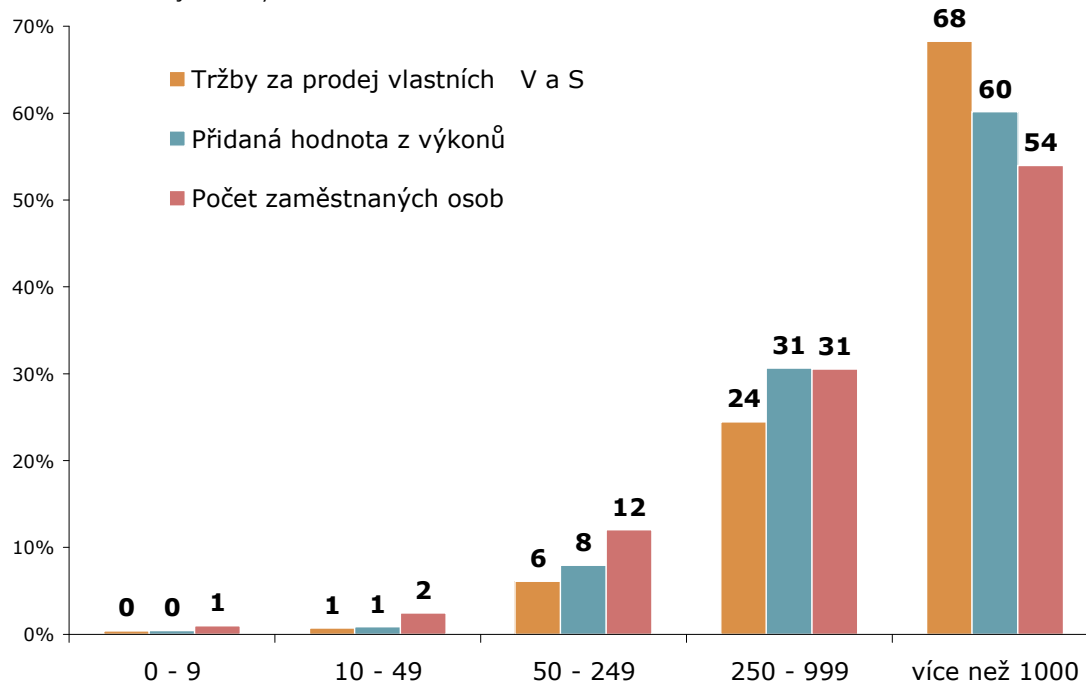
## Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu v roce 2002 - zaměstnanci

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



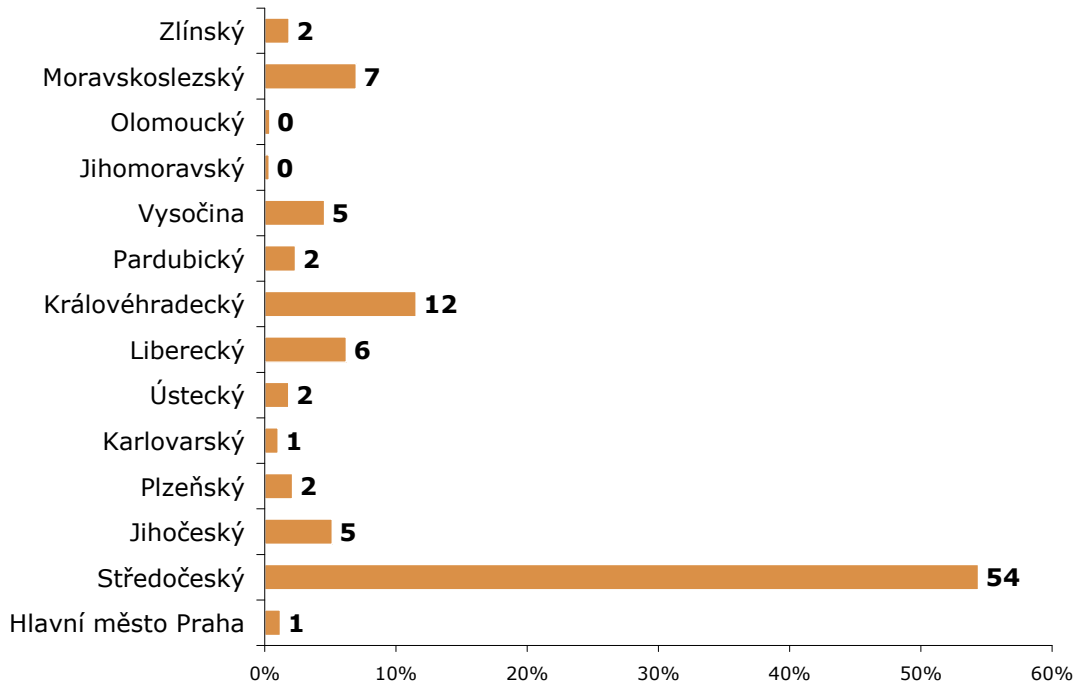
## Podíly velikostních skupin organizací na produkčních charakteristikách v roce 2001

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



## Podíly krajů na produkčních charakteristikách v roce 2001 Tržby za V a S

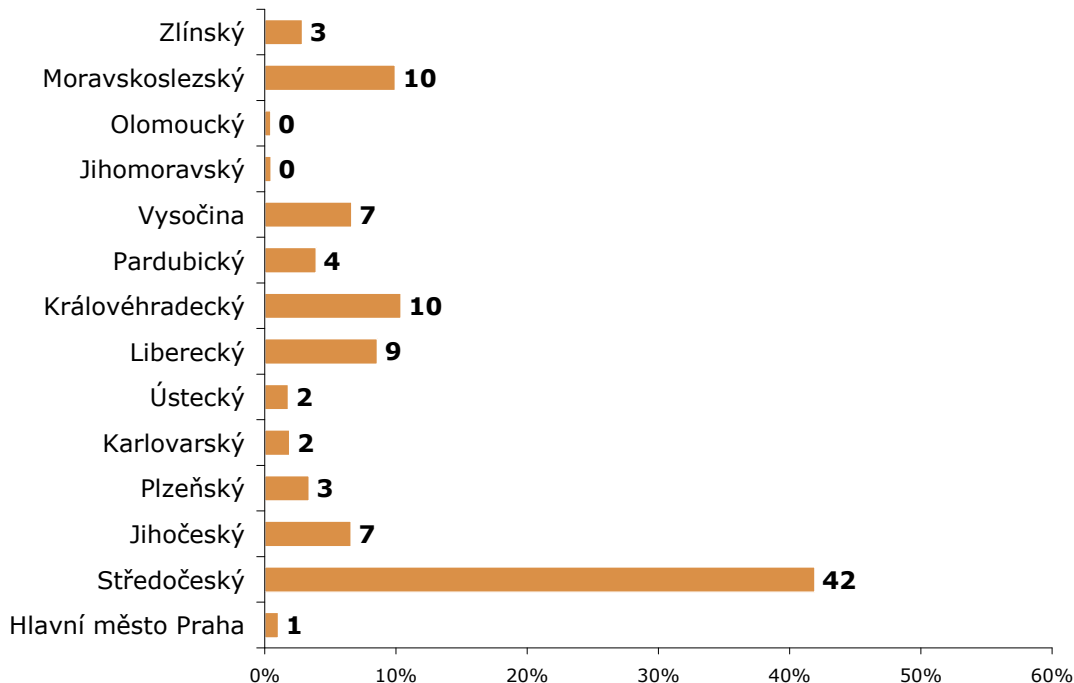
POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Podíly krajů na produkčních charakteristikách v roce 2001 Přidaná hodnota z výrobků

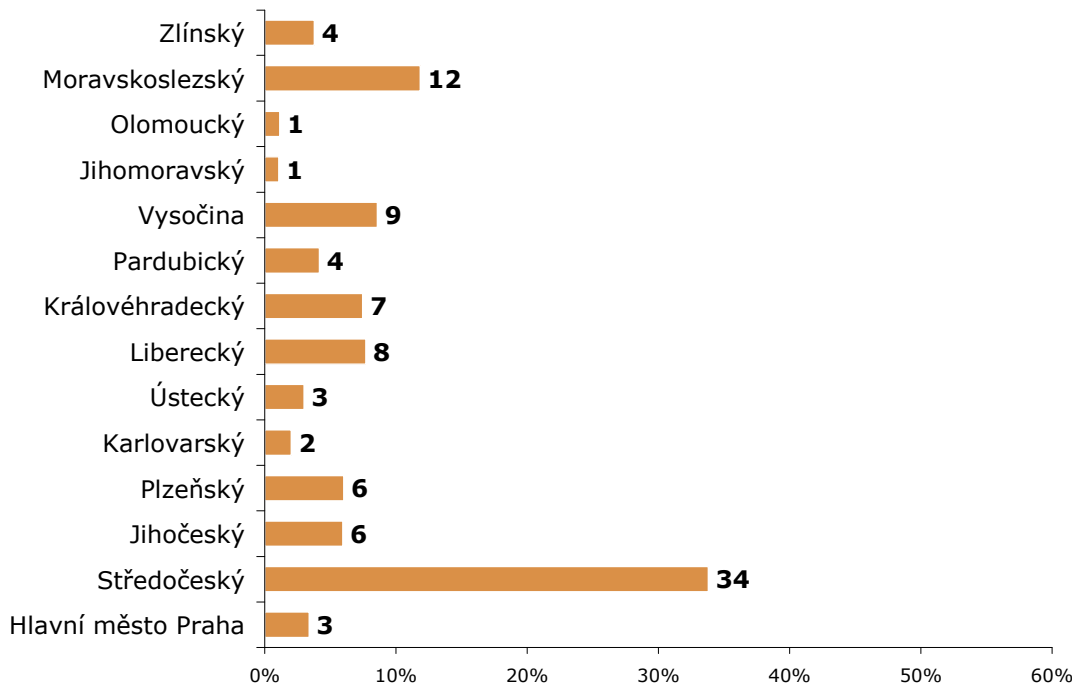
POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Podíly krajů na produkčních charakteristikách v roce 2001 Zaměstnanci

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj cenových indexů výrobků v letech 1997 - 2002

%	mezinárodní index				
	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
SKP 34.1	102,4	99,8	100,7	105,3	100,1
SKP 34.2	103,5	101,5	100,8	99,2	95,4
SKP 34.3	103	100,4	101,1	104,8	99,2
<b>SPK 34</b>	<b>102,6</b>	<b>100</b>	<b>101,4</b>	<b>104,5</b>	<b>99,2</b>

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb v b.c. v letech 1997 - 2002

(mil. Kč)	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	98 262,3	113 964,0	115 186,4	144 304,0	160 375,4	150 496,3
OKEČ 34.2	3 882,1	5 683,5	3 823,5	3 719,7	4 307,7	4 052,7
OKEČ 34.3	34 115,8	42 871,3	65 095,3	94 290,1	119 899,7	125 642,9
<b>OKEČ 34</b>	<b>136 260,2</b>	<b>162 518,8</b>	<b>184 105,2</b>	<b>242 313,8</b>	<b>284 582,8</b>	<b>280 191,9</b>
meziroční index (b.c.)	X	119,3	113,3	131,6	117,4	98,5
kumulovaný index (b.c.)	100,0	119,3	135,1	177,8	208,9	205,6
meziroční index (s.c.)	X	113,5	111,0	132,1	116,2	101,3
kumulovaný index (s.c.)	100,0	113,5	126,0	166,5	193,4	195,9

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

### Přidaná hodnota z výkonů v b.c. v letech 1997 - 2002

(mil. Kč)	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	16 954,8	18 029,0	17 793,2	19 391,3	22 892,5	20 154,3
OKEČ 34.2	810,9	1 048,8	821,4	836,9	1 035,3	1 182,5
OKEČ 34.3	9 947,4	12 247,7	16 820,3	22 291,1	27 646,1	30 242,3
<b>OKEČ 34</b>	<b>27 713,1</b>	<b>31 325,5</b>	<b>35 434,9</b>	<b>42 519,4</b>	<b>51 573,9</b>	<b>51 579,1</b>
meziroční index (b.c.)	X	113,0	113,1	120,0	121,3	100,0
kumulovaný index (b.c.)	100,0	113,0	127,9	153,4	186,1	186,1
meziroční index (s.c.)	X	101,0	104,4	143,5	122,6	105,6
kumulovaný index (s.c.)	100,0	101,0	105,5	151,4	185,5	195,8

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

### Počet zaměstnaných osob v letech 1997 - 2002

(osoby)	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	31 545	31 684	30 004	31 493	31 086	30 203
OKEČ 34.2	3 151	4 312	3 102	2 538	3 194	4 370
OKEČ 34.3	27 588	31 905	36 025	44 507	50 267	52 388
<b>OKEČ 34</b>	<b>62 284</b>	<b>67 901</b>	<b>69 131</b>	<b>78 538</b>	<b>84 547</b>	<b>86 961</b>
meziroční index	X	109,0	101,8	113,6	107,7	102,9
kumulovaný index	100,0	109,0	111,0	126,1	135,7	139,6

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

### Náklady celkem v b.c v letech 1997 - 2002

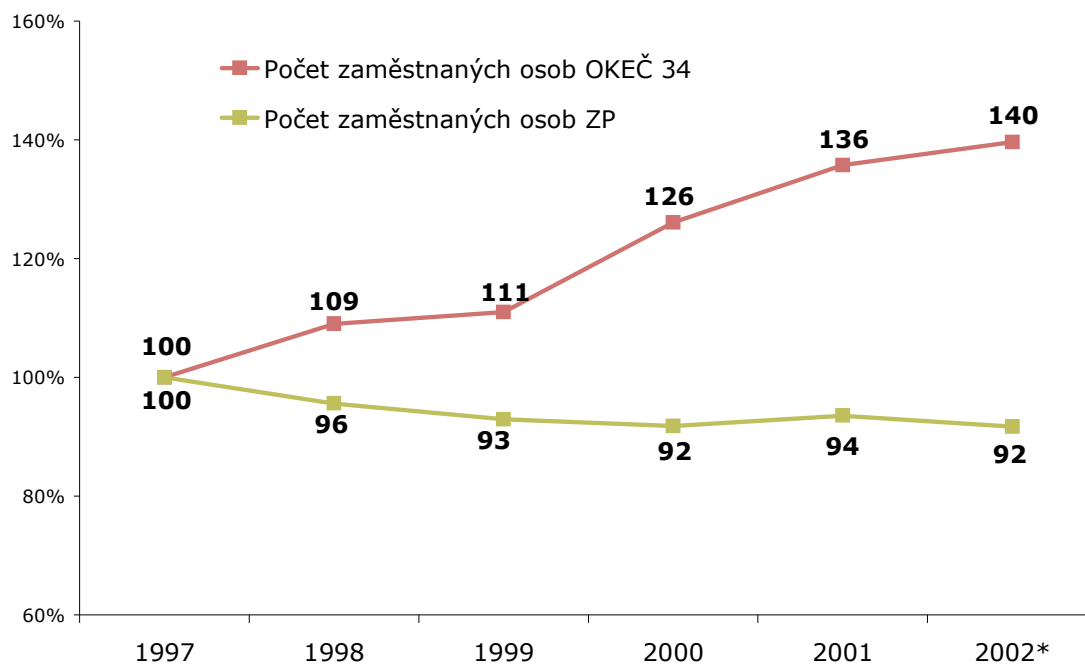
(osoby)	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	121 644,6	134 135,6	135 221,1	164 180,1	180 833,8	172 913,3
OKEČ 34.2	4 792,5	7 286,7	4 853,2	4 750,3	5 348,6	5 326,2
OKEČ 34.3	38 863,7	49 392,3	73 791,4	103 540,3	132 444,4	139 636,0
<b>OKEČ 34</b>	<b>165 300,8</b>	<b>190 814,6</b>	<b>213 865,7</b>	<b>272 470,7</b>	<b>318 626,8</b>	<b>317 875,5</b>
meziroční index	X	115,4	112,1	127,4	116,9	99,8
kumulovaný index	100,0	115,4	129,4	164,8	192,8	192,3

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj základních produkčních charakteristik v letech 1997 - 2002 (počet zaměstnaných osob)

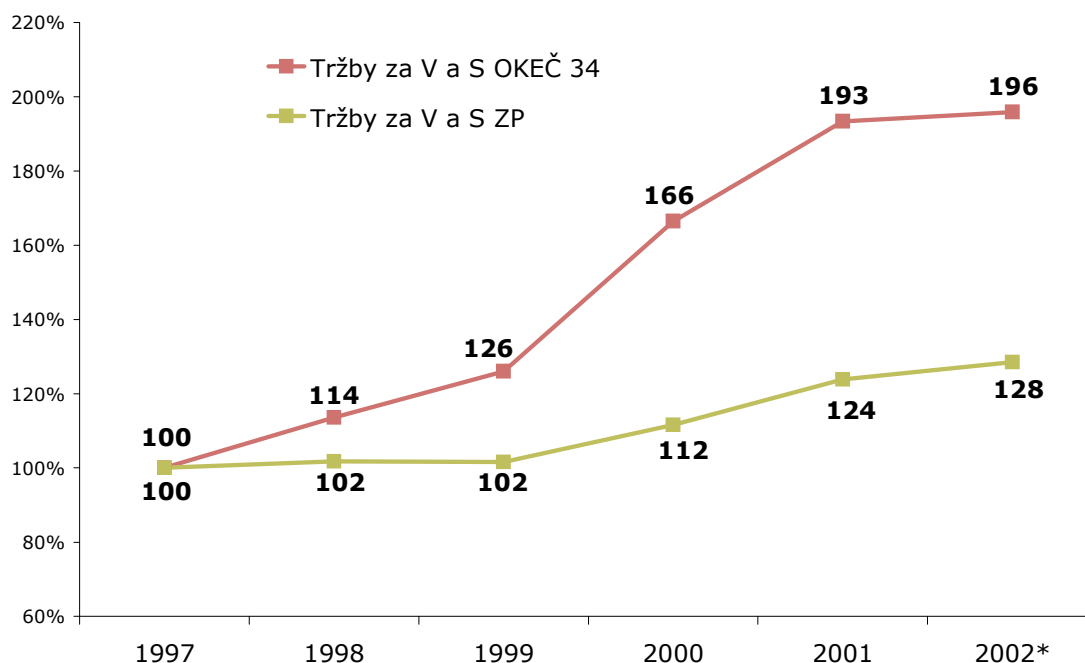
**POZNÁMKA:** Údaje ve s.c. roku 2000, \*Předběžná hodnota



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj základních produkčních charakteristik v letech 1997 - 2002 (Tržby za V a S)

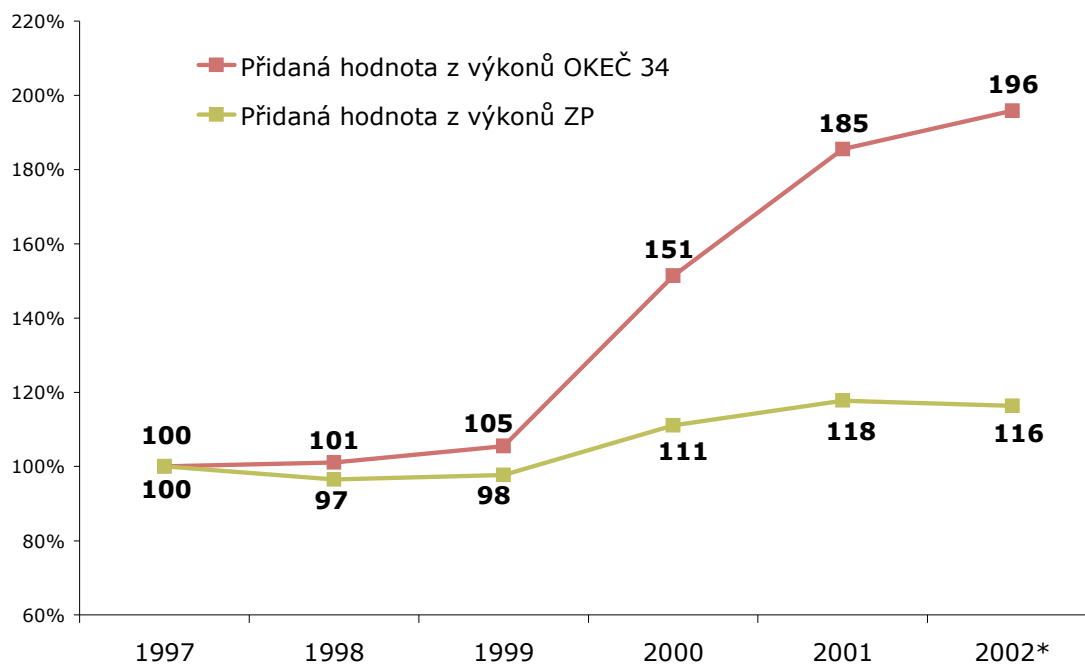
**POZNÁMKA:** Údaje ve s.c. roku 2000, \*Předběžná hodnota



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj základních produkčních charakteristik v letech 1997 - 2002 (Přidaná hodnota z výkonů)

**POZNÁMKA:** Údaje ve s.c. roku 2000, \*Předběžná hodnota



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

### Produktivita práce z přidané hodnoty z výkonů v b.c. v letech 1997 - 2002

(tis. Kč/zaměst.)	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	537,5	569,0	593,0	615,7	736,4	667,3
OKEČ 34.2	257,3	243,2	264,8	329,7	324,1	270,6
OKEČ 34.3	360,6	383,9	466,9	500,8	550,0	577,3
<b>OKEČ 34</b>	<b>444,9</b>	<b>461,3</b>	<b>512,6</b>	<b>541,4</b>	<b>610,0</b>	<b>593,1</b>
meziroční index (b.c.)	X	103,7	111,1	105,6	112,7	97,2
kumulovaný index (b.c.)	100,0	103,7	115,2	121,7	137,1	133,3
meziroční index (s.c.)	X	92,7	102,5	126,3	113,8	102,6
kumulovaný index (s.c.)	100,0	92,7	95,0	120,0	136,6	140,2

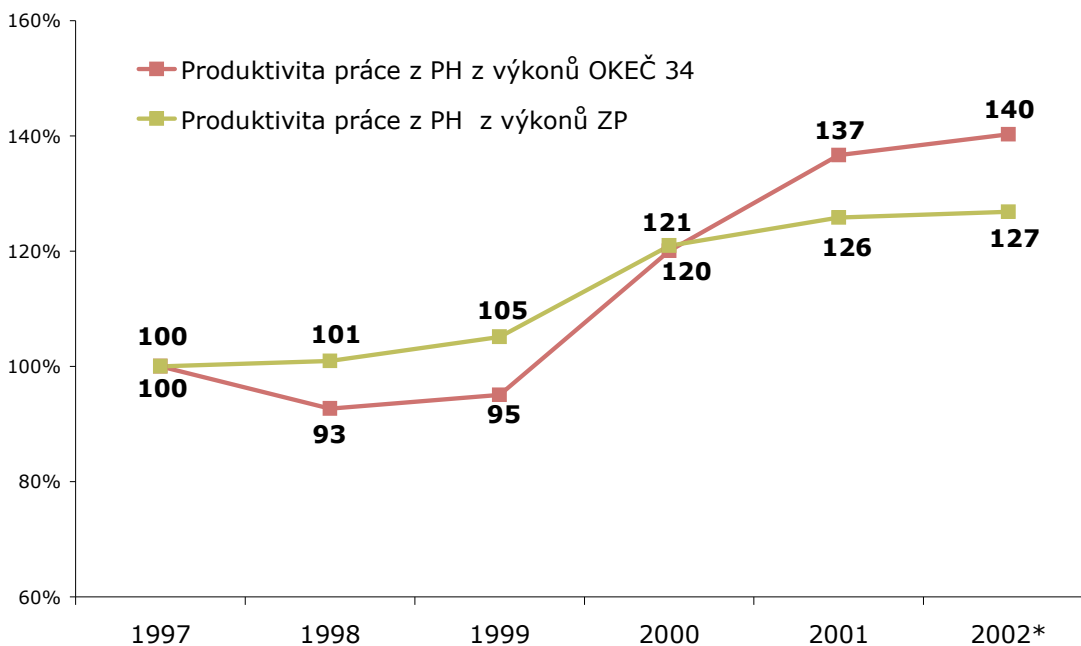
\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO



## Vývoj podílových a poměrových ukazatelů v letech 1997 - 2002 (Produktivita práce z PH z výkonů)

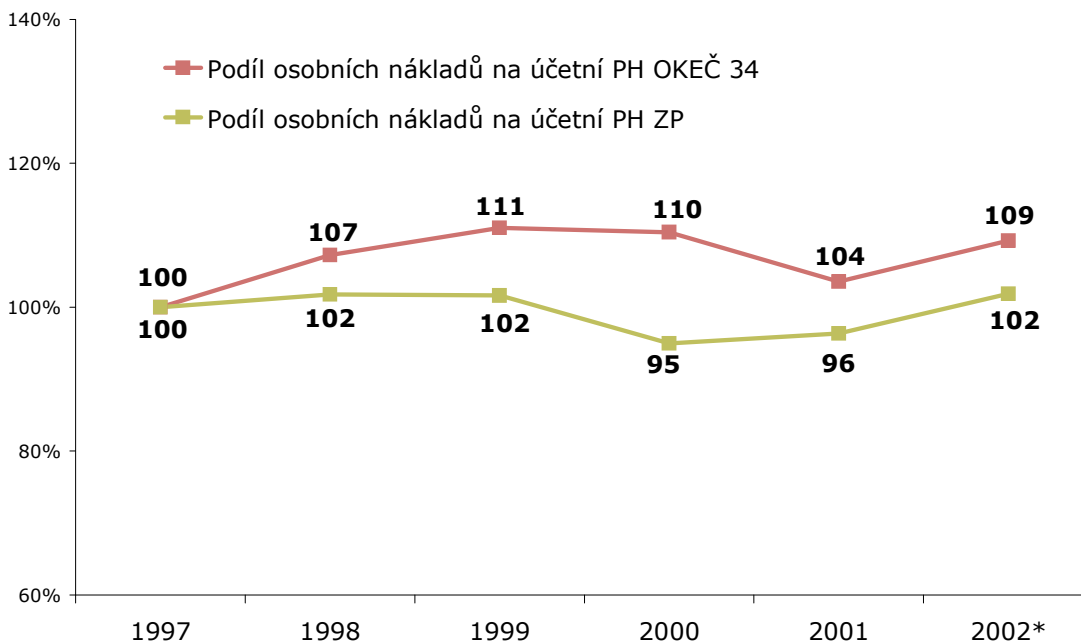
**POZNÁMKA:** Produktivita práce z PH z výkonů ve s.c. roku 2000, podíl osobních nákladů na účetní PH v b.c.,  
\*Předběžná hodnota



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj podílových a poměrových ukazatelů v letech 1997 - 2002 (Podíl osobních nákladů na účetní PH)

**POZNÁMKA:** Produktivita práce z PH z výkonů ve s.c. roku 2000, podíl osobních nákladů na účetní PH v b.c.,  
\*Předběžná hodnota



ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Tuzemská spotřeba výrobků v b.c. v letech 1999 - 2002

(mil. Kč)	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	73 809,5	85 248,1	90 084,7	93 347,2
OKEČ 34.2	X	X	X	X
OKEČ 34.3	40 232,4	59 364,3	73 560,4	67 605,8
<b>OKEČ 34</b>	<b>113 299,4</b>	<b>144 011,1</b>	<b>163 152,9</b>	<b>160 887,8</b>
meziroční index (b.c)	X	127,1	113,3	98,6
kumulovaný index (b.c.)	100,0	127,1	144,0	142,0

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Tuzemská spotřeba organizací odvětví v b.c. v letech 1999 - 2002

(mil. Kč)	1999	2000	2001	2002*
OKEČ 34.1	71 337,0	82 965,4	101 071,1	91 647,0
OKEČ 34.2	3 819,6	3 904,1	4 479,8	4 303,9
OKEČ 34.3	57 871,2	85 156,2	107 771,3	102 918,7
<b>OKEČ 34</b>	<b>133 027,8</b>	<b>172 025,7</b>	<b>213 322,2</b>	<b>198 869,6</b>
meziroční index (b.c)	X	129,3	124,0	93,2
kumulovaný index (b.c.)	100,0	129,3	160,4	149,5

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj zahraničního obchodu s výrobky v b.c. v letech 1997 - 2002

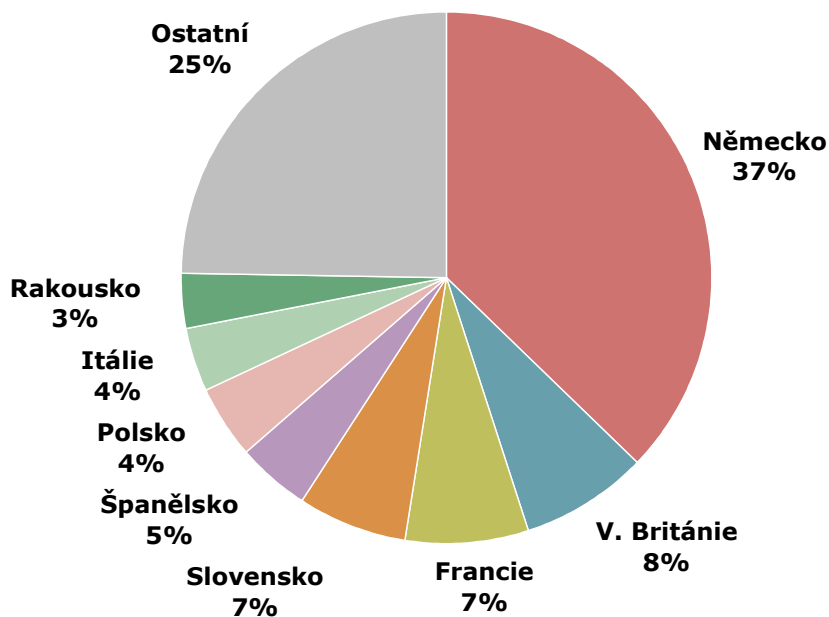
Vývoz celkem (mil. Kč)						
SKP	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
SKP 34.1	58 275,2	79 939,9	85 358,6	108 005,4	120 184,0	111 715,1
SPK 34.2	5 907,1	6 696,7	7 165,5	8 034,1	7 363,0	6 023,5
SPK 34.3	26 138,5	37 501,7	51 257,4	64 716,1	81 163,4	90 551,8
<b>SPK 34</b>	<b>90 320,8</b>	<b>124 138,3</b>	<b>143 781,5</b>	<b>180 755,6</b>	<b>208 710,4</b>	<b>208 551,8</b>
meziroční index	X	137,4	115,8	125,7	115,5	99,9
z toho EU	51 655,0	85 533,2	108 175,0	134 320,7	154 817,1	154 372,9
kumulovaný index	X	165,6	126,5	124,2	115,3	99,7
Dovoz celkem (mil. Kč)						
SKP	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
SKP 34.1	42 937,2	39 366,7	43 816,7	52 341,6	59 704,8	64 169,8
SPK 34.2	3 124,4	3 512,3	3 349,0	3 970,7	4 224,4	4 997,9
SPK 34.3	25 474,4	31 328,0	37 348,6	46 887,4	59 785,0	58 932,6
<b>SPK 34</b>	<b>71 536,0</b>	<b>74 207,0</b>	<b>84 514,3</b>	<b>103 199,7</b>	<b>123 714,2</b>	<b>128 100,3</b>
meziroční index	X	103,7	113,9	122,1	119,9	103,5
z toho EU	55 208,7	61 362,4	68 785,5	85 368,7	102 516,9	105 852,6
kumulovaný index	X	111,1	112,1	124,1	120,1	103,3
Saldo (mil. Kč)						
SKP	1997	1998	1999	2000	2001	2002*
SKP 34.1	15 338,0	40 573,2	41 541,9	55 663,8	60 479,2	47 545,3
SPK 34.2	2 782,7	3 184,4	3 816,5	4 063,4	3 138,6	1 025,6
SPK 34.3	664,1	6 173,7	13 908,8	17 828,7	21 378,4	31 880,6
<b>SPK 34</b>	<b>18 784,8</b>	<b>49 931,3</b>	<b>59 267,2</b>	<b>77 555,9</b>	<b>84 996,2</b>	<b>80 451,5</b>
z toho EU	-3 553,7	24 170,8	39 389,5	48 952,0	52 300,2	48 520,3

\* Předběžná hodnota

ZDROJ: Statistika GRČ, vlastní dopočet MPO

## Teritoriální rozdělení zahraničního obchodu v roce 2002 - SKP 34 Vývozní teritoria v roce 2002

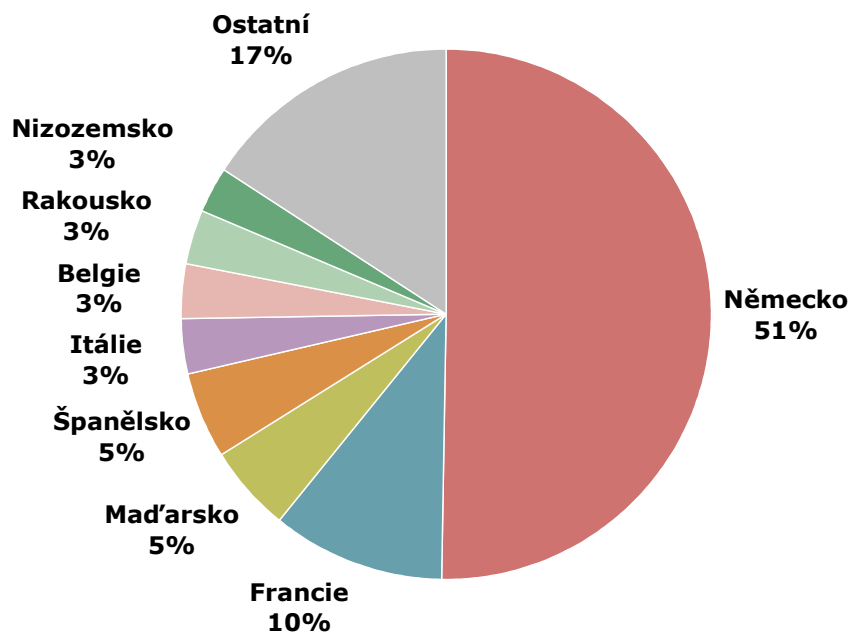
POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: Statistika GŘC, vlastní dopočet MPO

## Teritoriální rozdělení zahraničního obchodu v roce 2002 - SKP 34 Dovozní teritoria v roce 2002

POZNÁMKA: Údaje v běžných cenách



ZDROJ: Statistika GŘC, vlastní dopočet MPO

### Vývoj hmotných a nehmotných investic v letech 1997 - 2002

(mil. Kč, %)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Investice celkem v b.c.	13 570	14 477	19 010	27 660	31 902	24 327	106,7	131,3	145,5	115,3	76,3
Z toho dovoz	5 608	5 593	8 837	14 472	13 755	15 174	99,7	158	163,8	95	110,3
Investice do strojního zařízení v b.c.	10 811	10 945	15 064	23 511	26 344	20 083	101,2	137,6	156,1	112	76,2
Investice celkem v s.c.	11 905	12 286	16 062	23 679	27 035	21 189	103,2	130,7	147,4	114,2	78,4
Investice do strojního zařízení v s.c.	9 820	9 869	13 511	21 069	23 691	18 628	100,5	136,9	155,9	112,4	78,6

c.s.průměr r. 1994 = 100

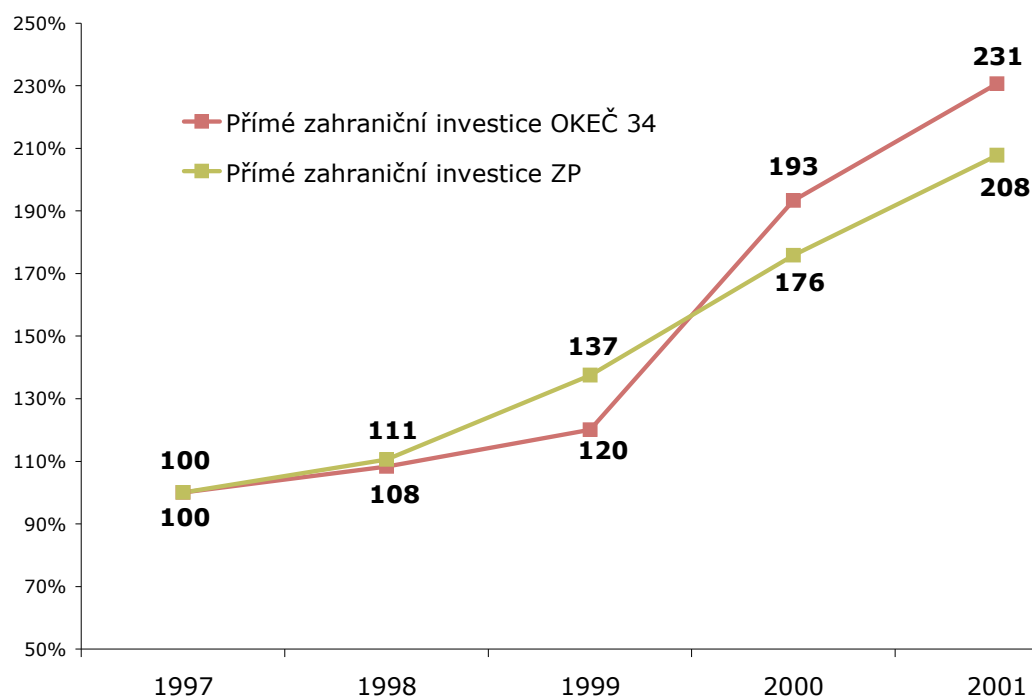
ZDROJ: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

### Přímé zahraniční investice

(mil. Kč, %)	k 31.12. 1997	k 31.12. 1998	k 31.12. 1999	k 31.12. 2000	k 31.12. 2001
Stav zahraničních investic ČR	26 809,8	29 027,2	32 184,2	51 824,9	61 828,2
Stav tuzemských investic v zahraničí	461,6	-220,9	-278,9	-395,6	-388,1

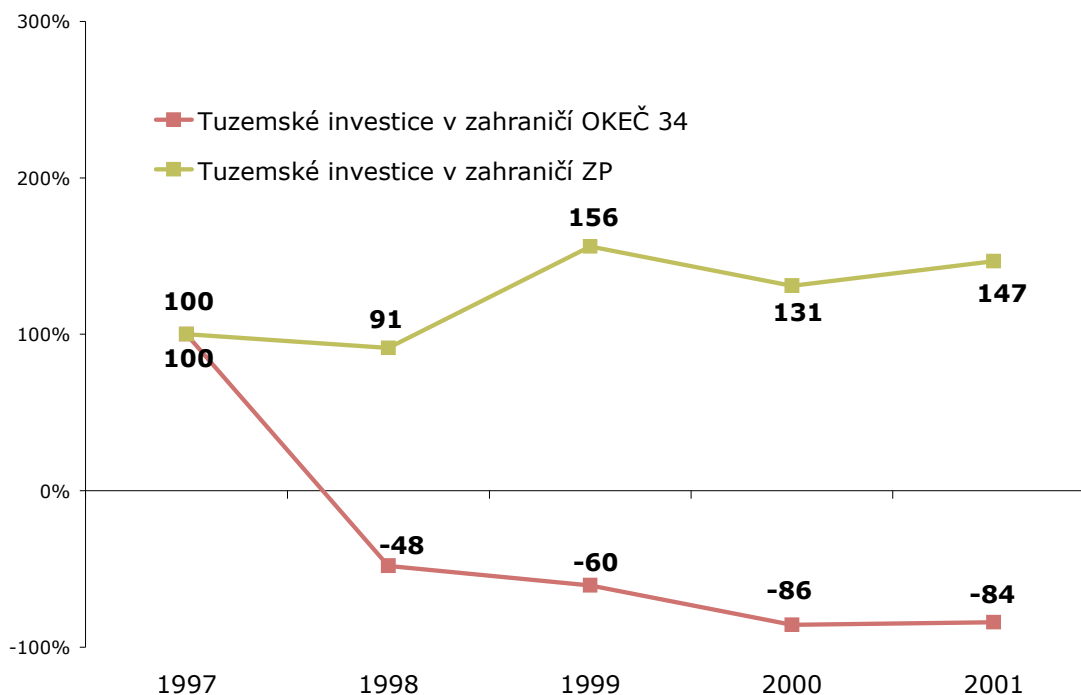
ZDROJ: ČNB, vlastní dopočet MPO

### Tuzemské a zahraniční investice (Přímé zahraniční investice)



ZDROJ: ČNB

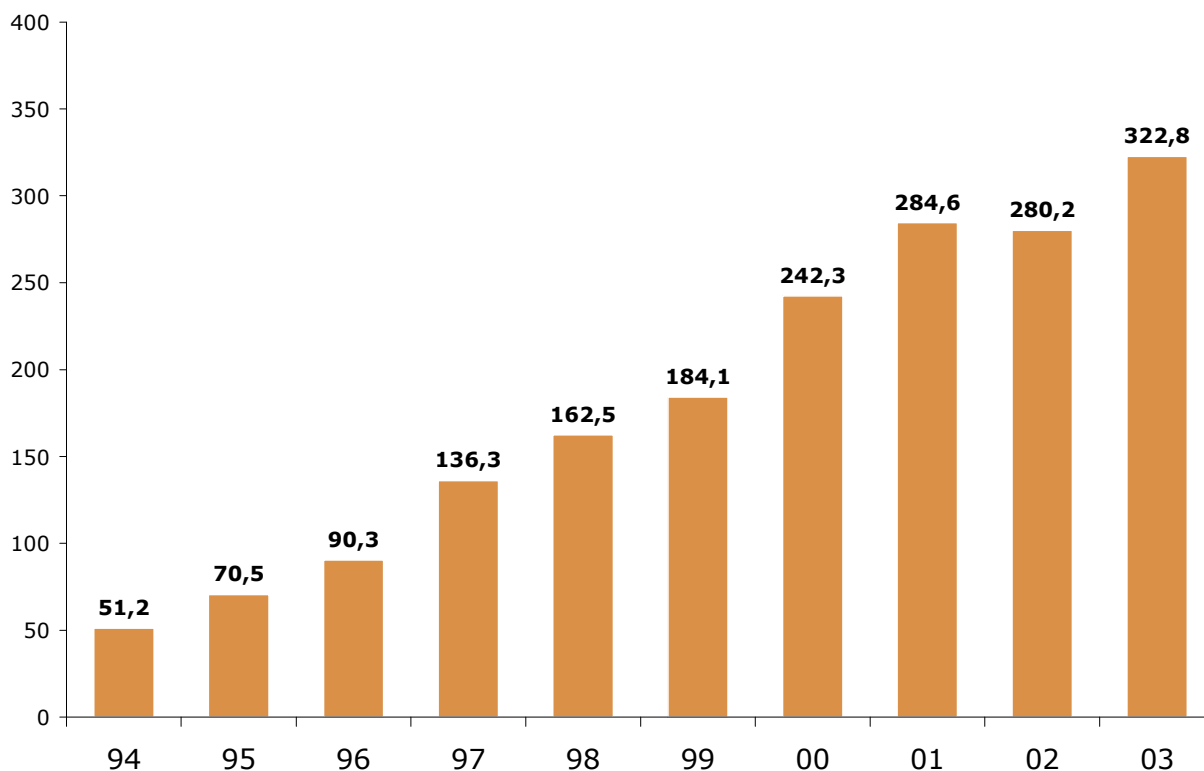
## Tuzemské a zahraniční investice (Tuzemské investice v zahraničí)



ZDROJ: ČNB

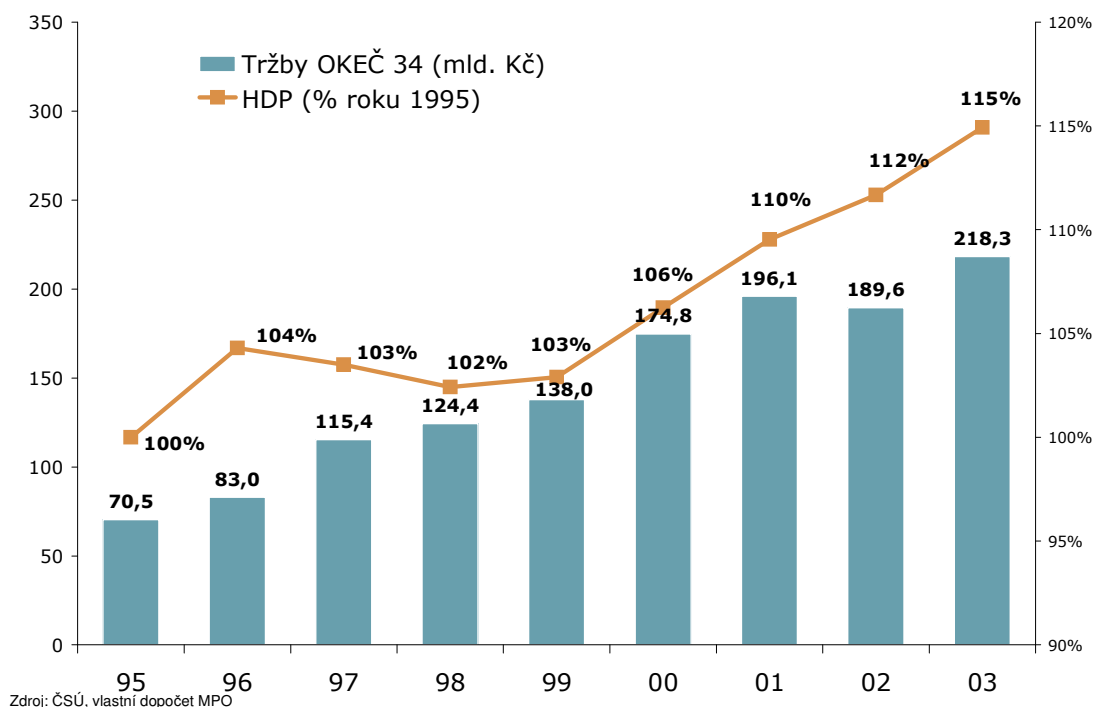
## Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb v b.c. (OKEČ 34)

**ZÁKLAD:** Tržby v b.c. v miliardách korun



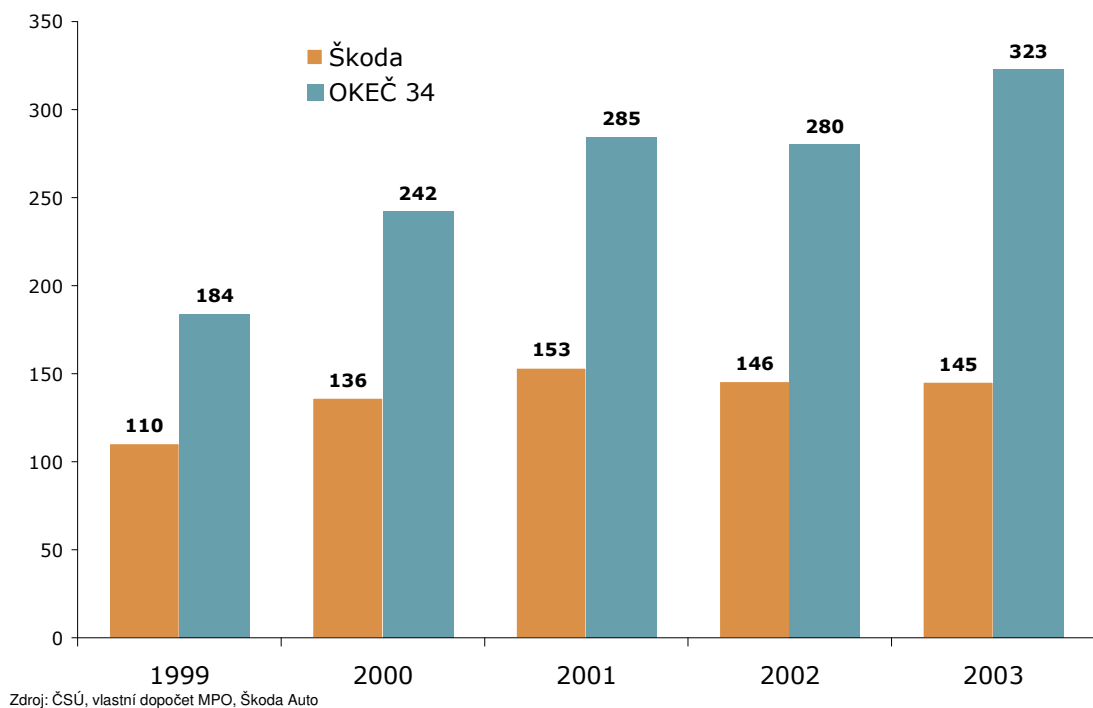
Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb za OKEČ 34 (ve stálých cenách r. 1995) a HDP



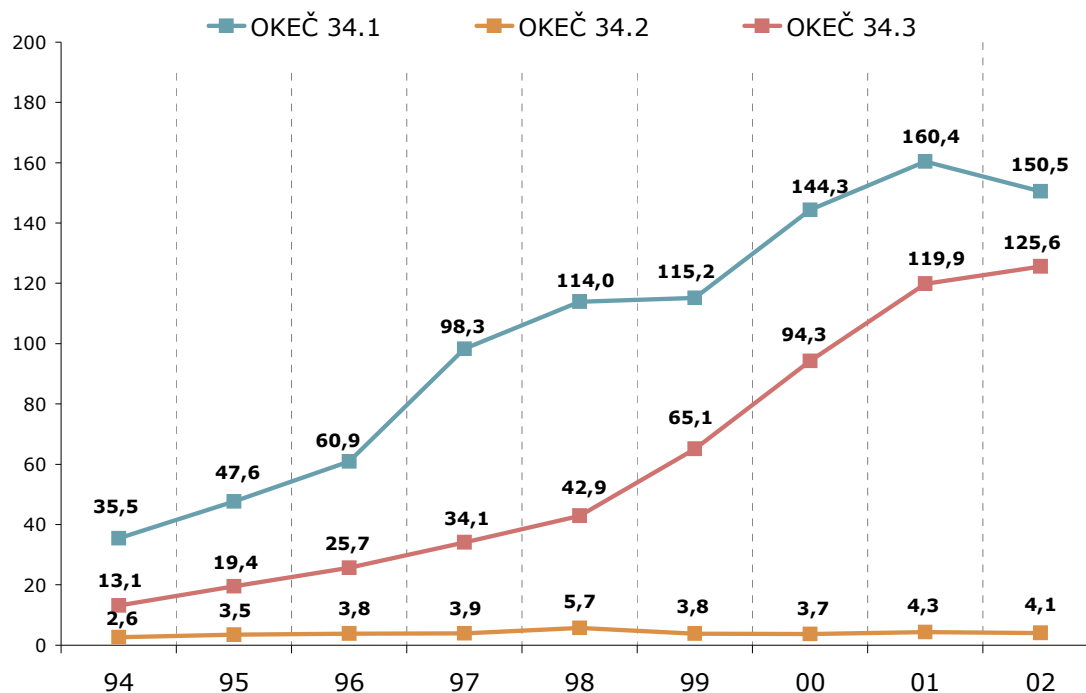
## Tržby za OKEČ 34 a tržby Škoda Auto

ZÁKLAD: Tržby v b.c. v miliardách korun



## Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb v b.c. (OKEČ 34)

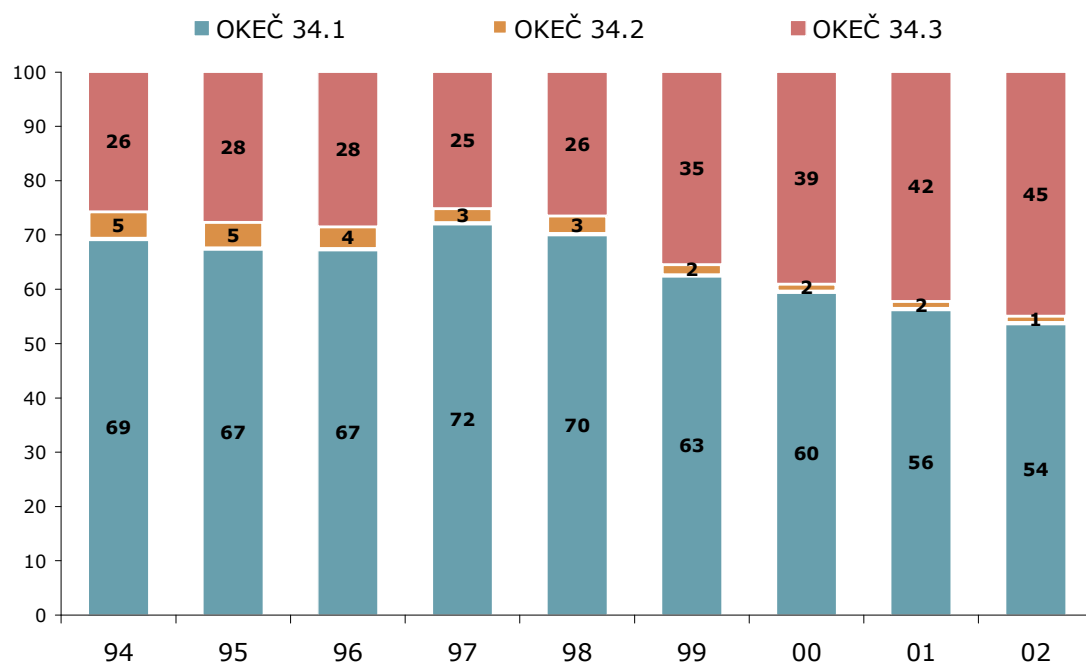
ZÁKLAD: Tržby v b.c. v miliardách korun



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Podíl jednotlivých oborů z hlediska tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb

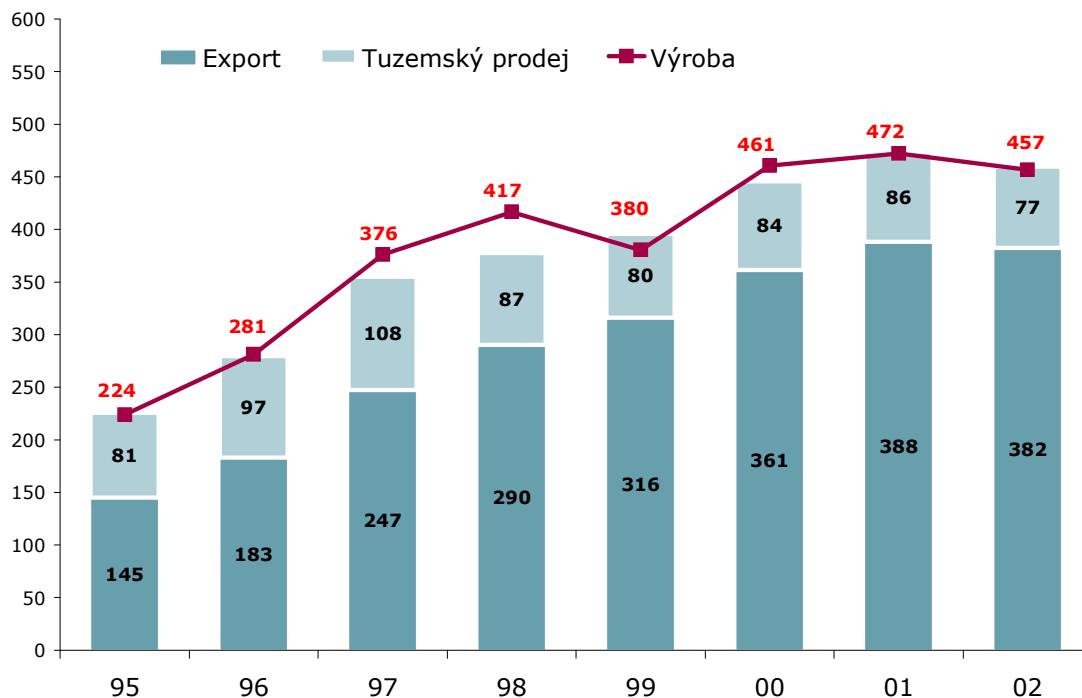
ZÁKLAD: Tržby v b.c.



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Výroba a prodej českých výrobců vozidel

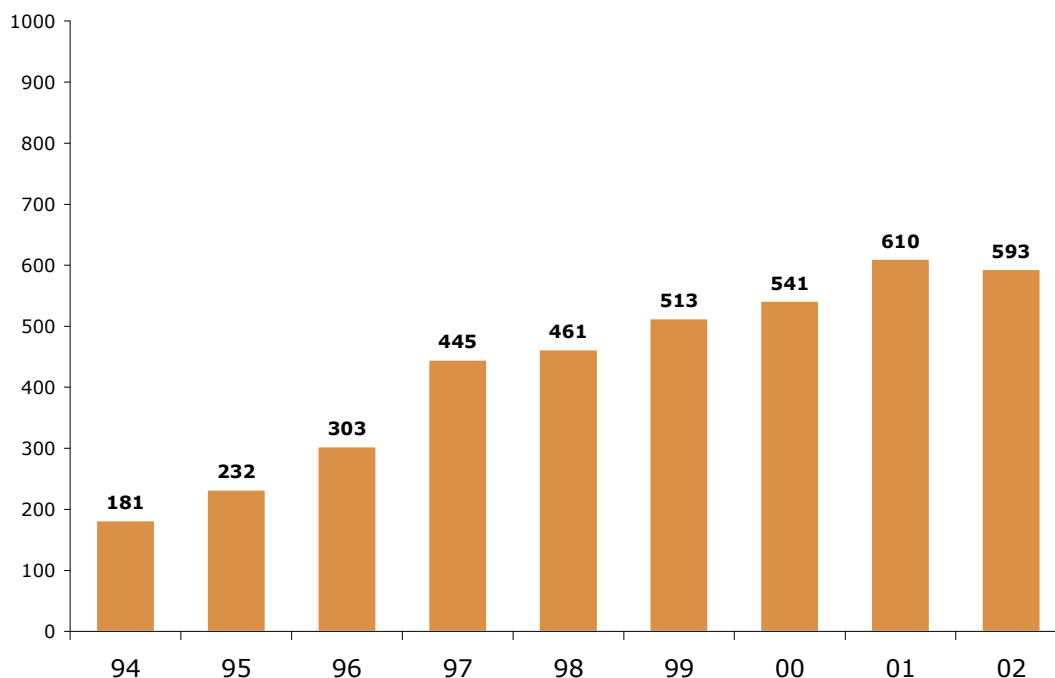
**ZÁKLAD:** Vozidla osobní, užitková, nákladní, autobusy, motocykly a přípojná



Zdroj: Sdružení AP

## Produktivita práce z přidané hodnoty z výkonů v b.c. (OKEČ 34)

**ZÁKLAD:** tis. Kč/ zaměst.

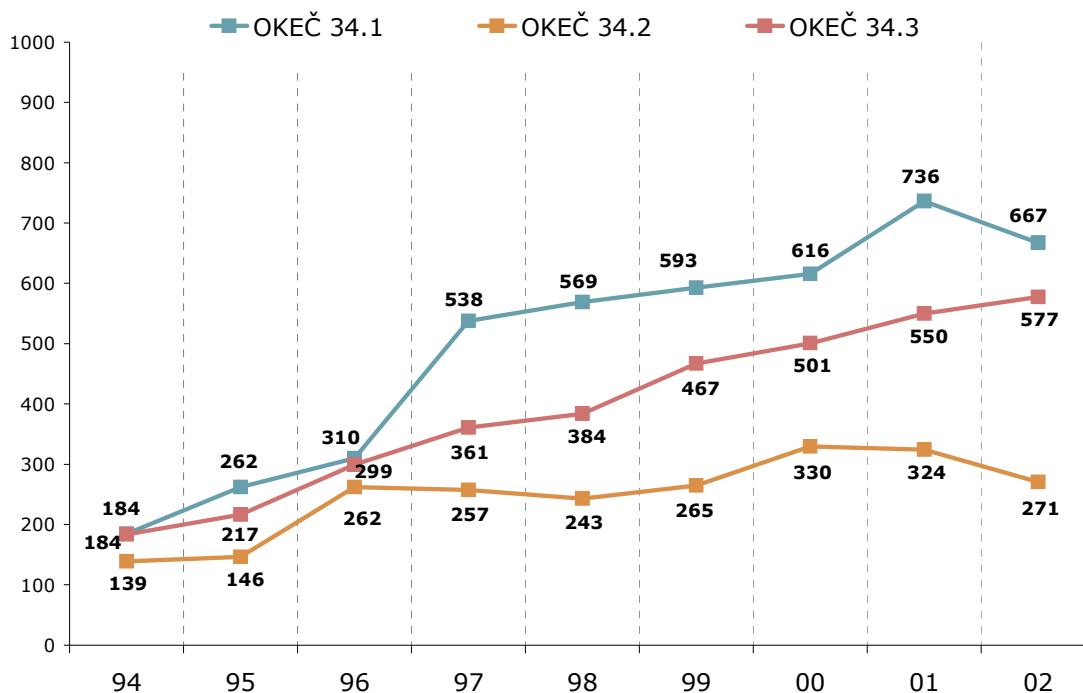


Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO



## Produktivita práce z přidané hodnoty z výkonů v b.c. (OKEČ 34)

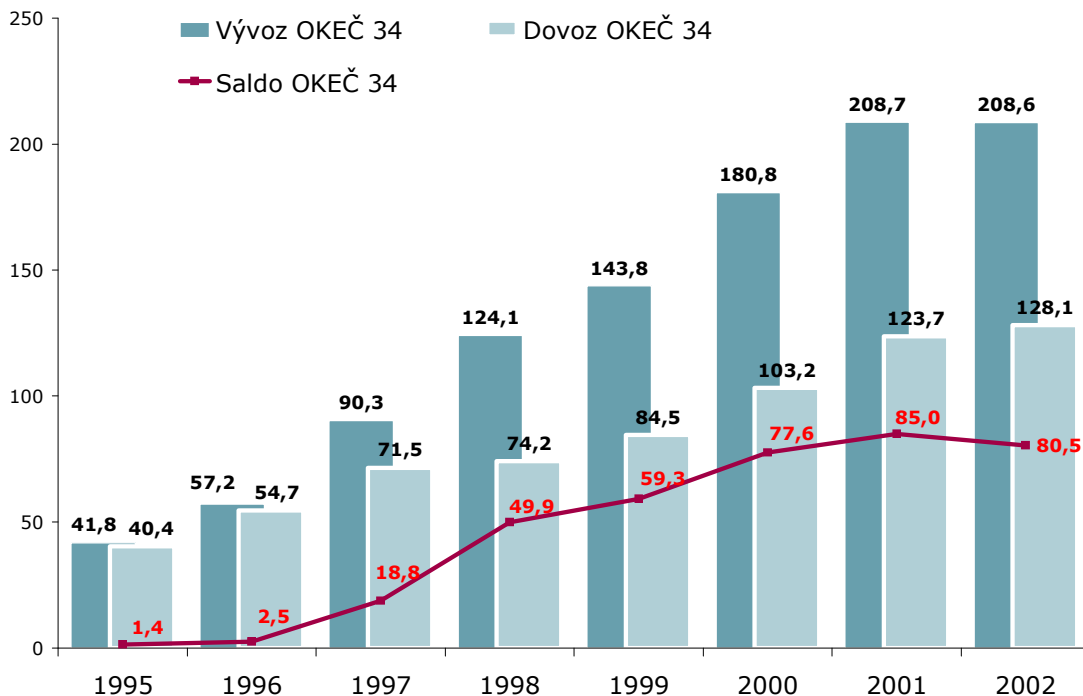
ZÁKLAD: tis. Kč/ zaměst.



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj zahraničního obchodu s výrobky v b.c.

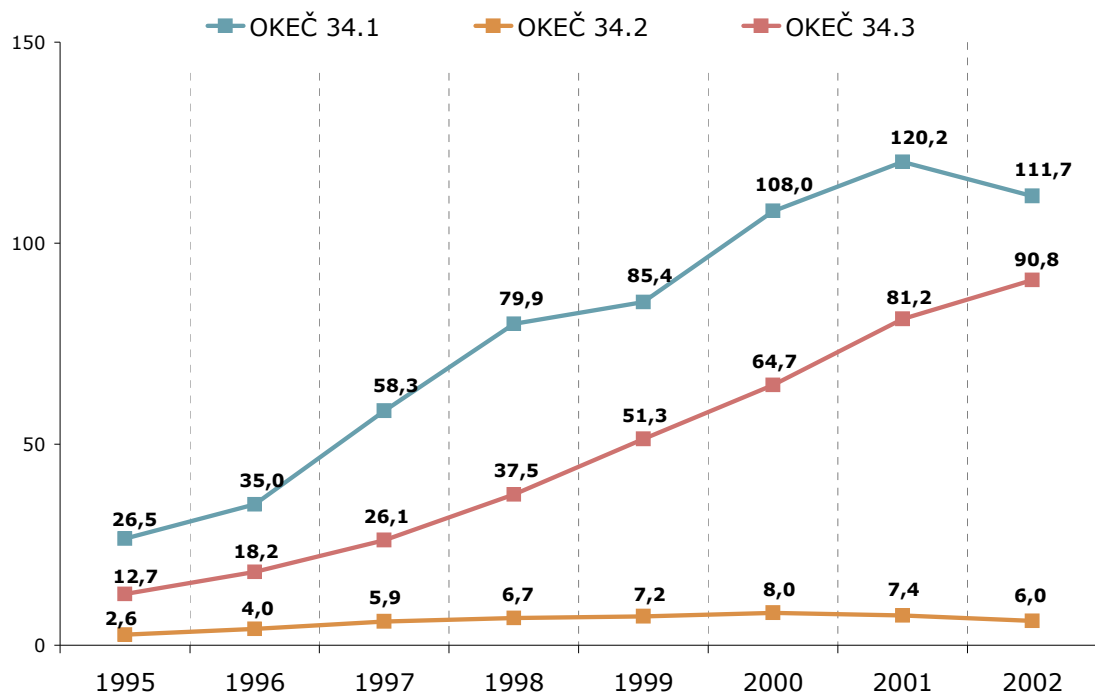
ZÁKLAD: Údaje v mld. Kč



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoz (OKEČ 34)

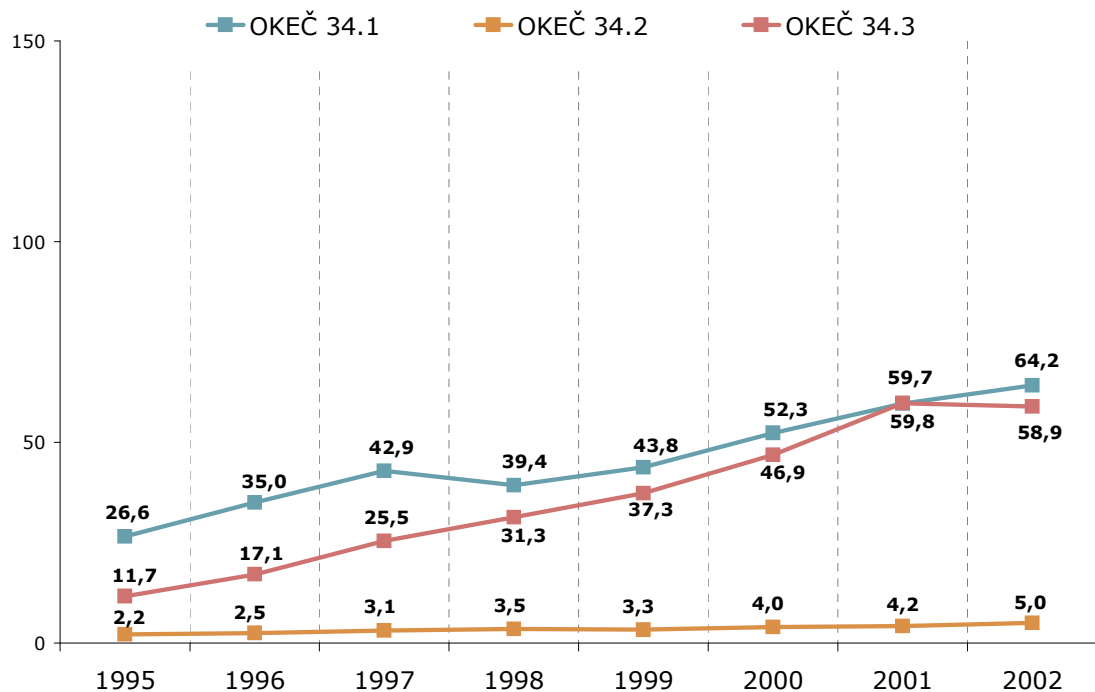
ZÁKLAD: Vývoz celkem v mld. Kč



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Dovoz (OKEČ 34)

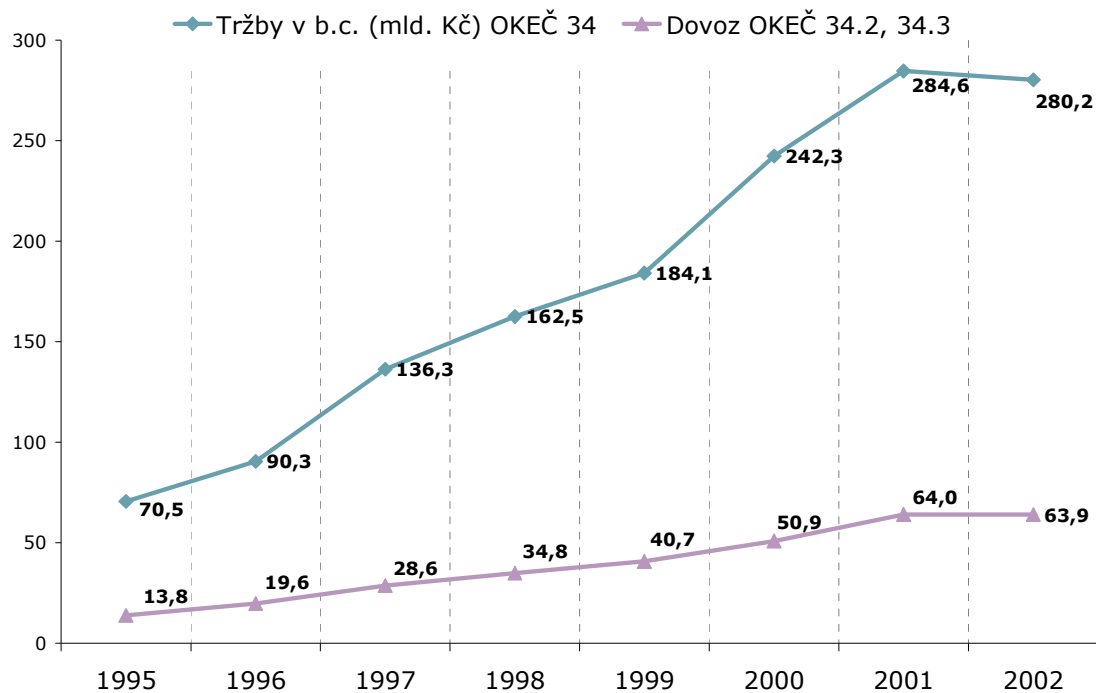
ZÁKLAD: Dovoz celkem v mld. Kč



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Dovoz součástek a výroba

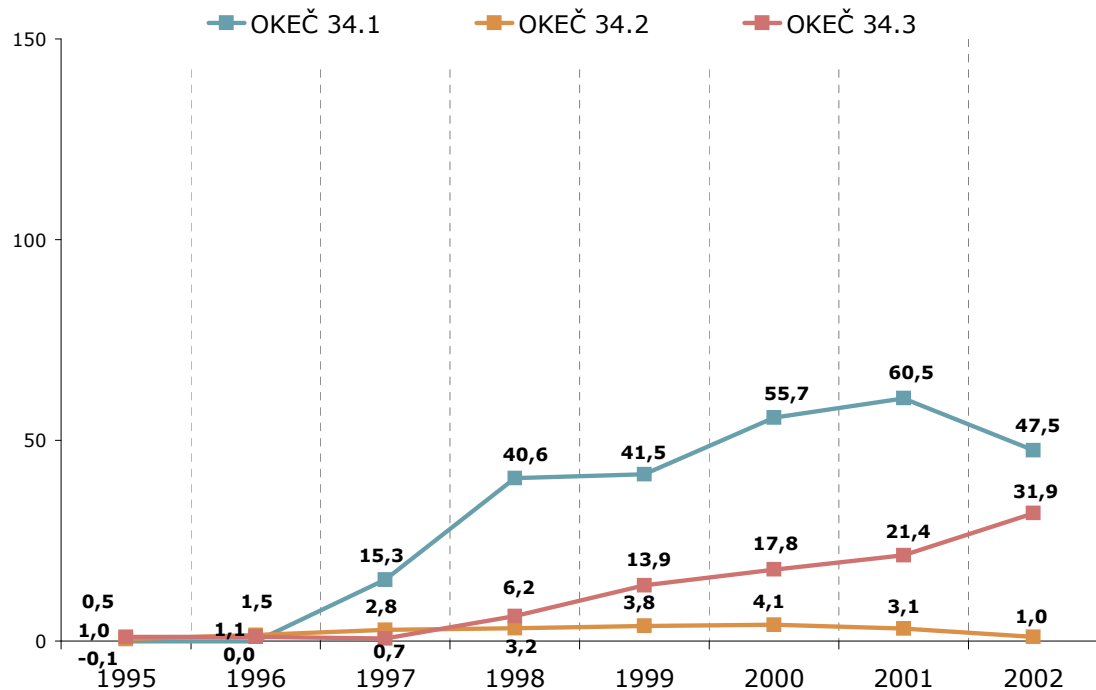
**ZÁKLAD:** Dovoz OKEČ 34.2+34.3 celkem v mld. Kč, výroba OKEČ 34



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Saldo zahraničního obchodu (OKEČ 34)

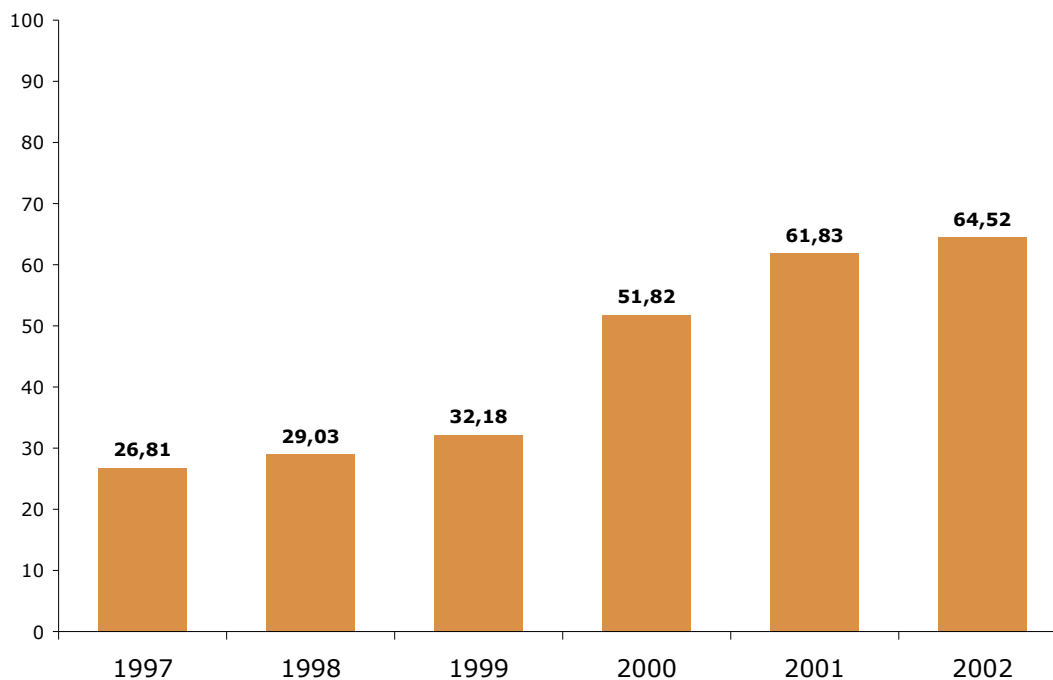
**ZÁKLAD:** Saldo v mld. Kč



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Stav zahraničních investic v ČR (OKEČ 34)

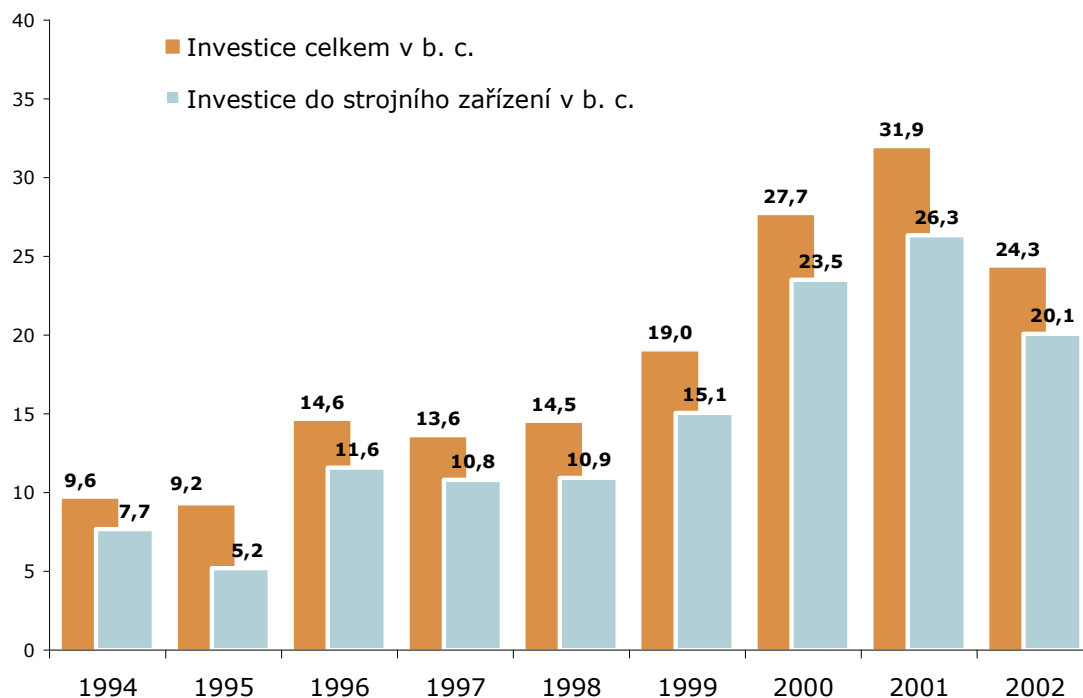
**ZÁKLAD:** Přímé zahraniční investice OKEČ 34 v mld. Kč



Zdroj: ČNB, vlastní dopočet MPO

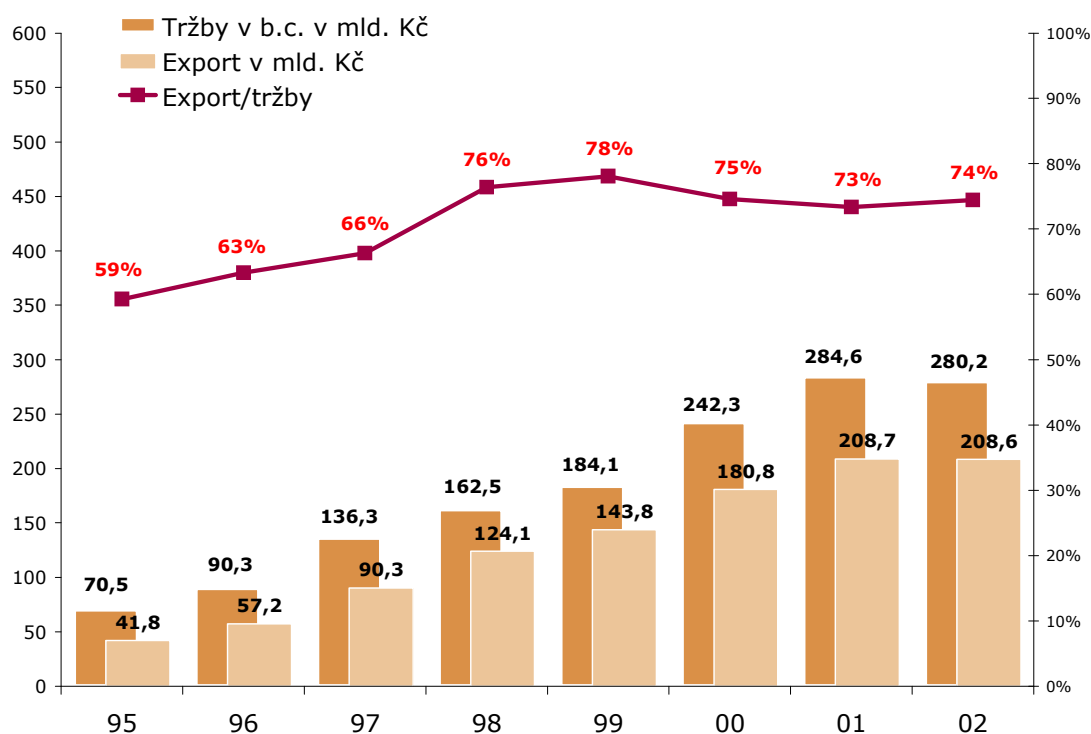
## Hmotné a nehmotné investice - OKEČ 34

**ZÁKLAD:** Údaje v mld. Kč



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Podíl exportu v celkových tržbách OKEČ 34

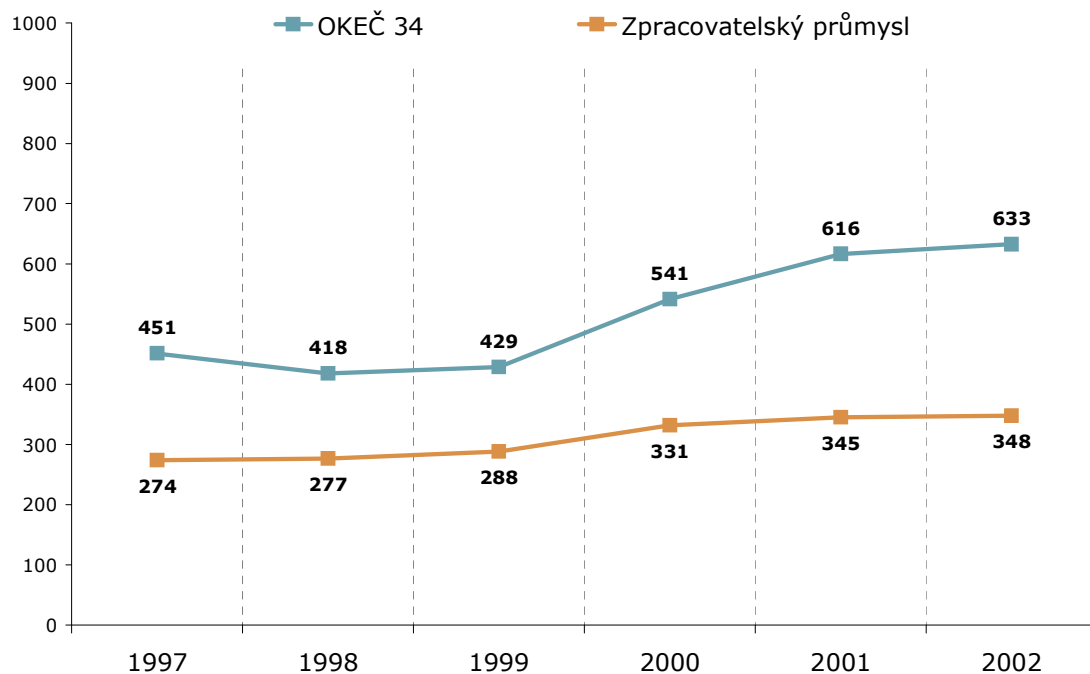


Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Produktivita práce z přidané hodnoty v ČR

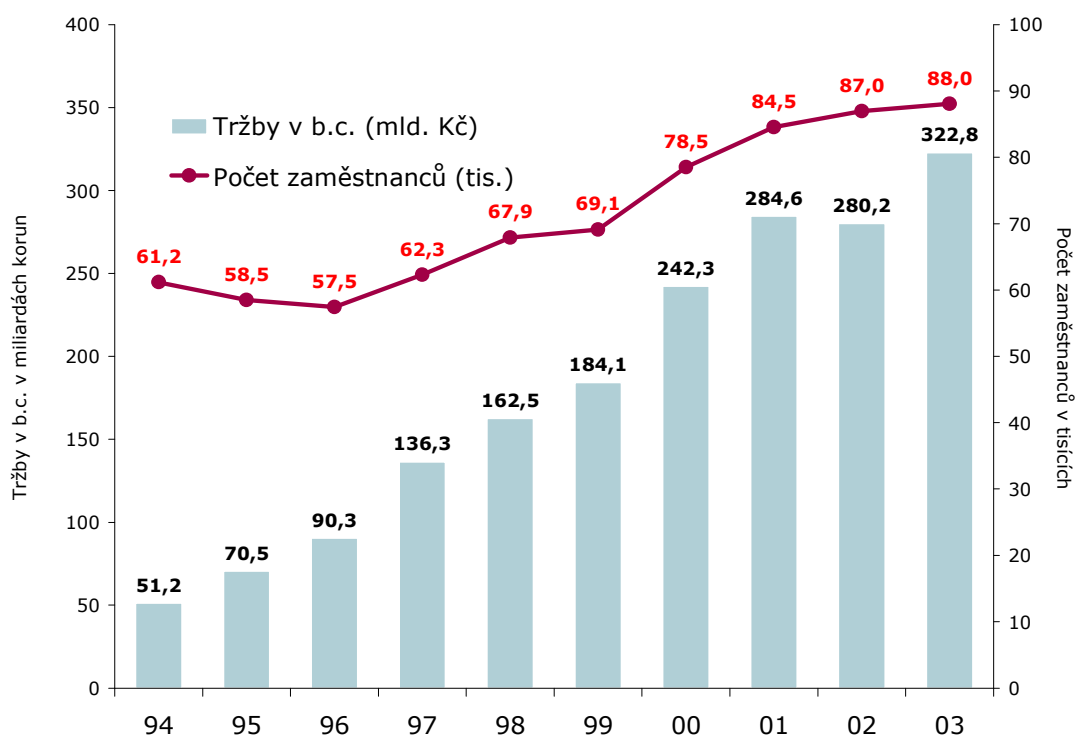
**ZÁKLAD:** Počet zaměstnanců v jednotlivých sektorech

**POZNÁMKA:** tis. Kč na zaměstnance



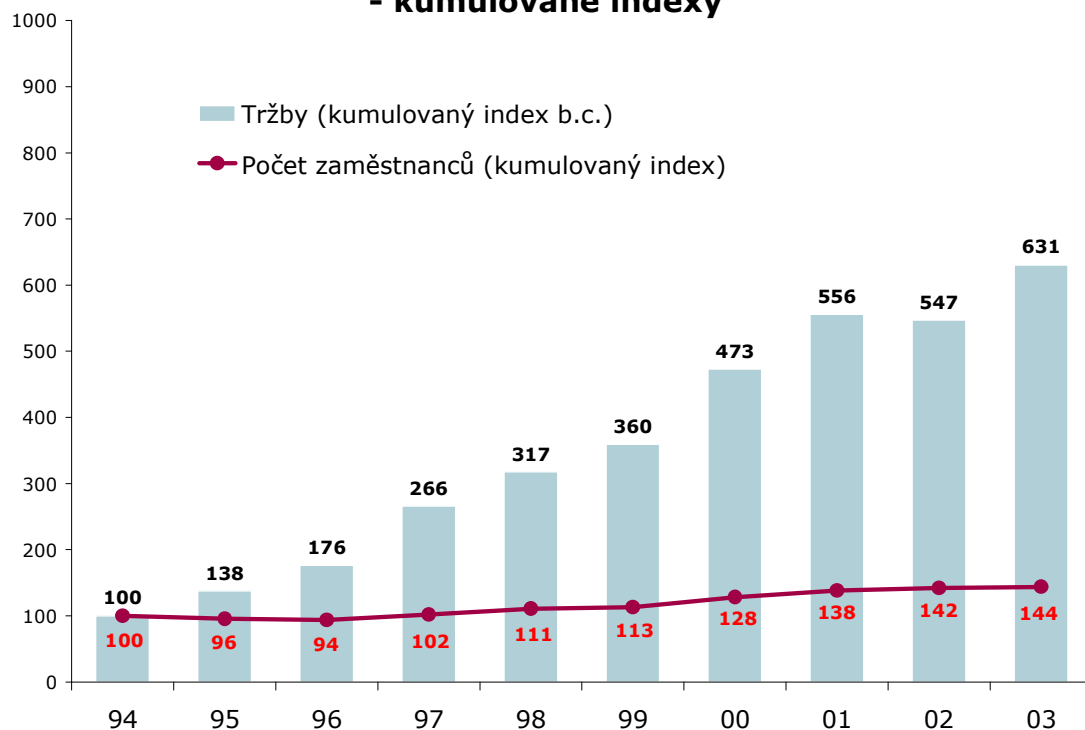
Zdroj: MPO

## Tržby a počet zaměstnanců v AP (OKEČ 34)



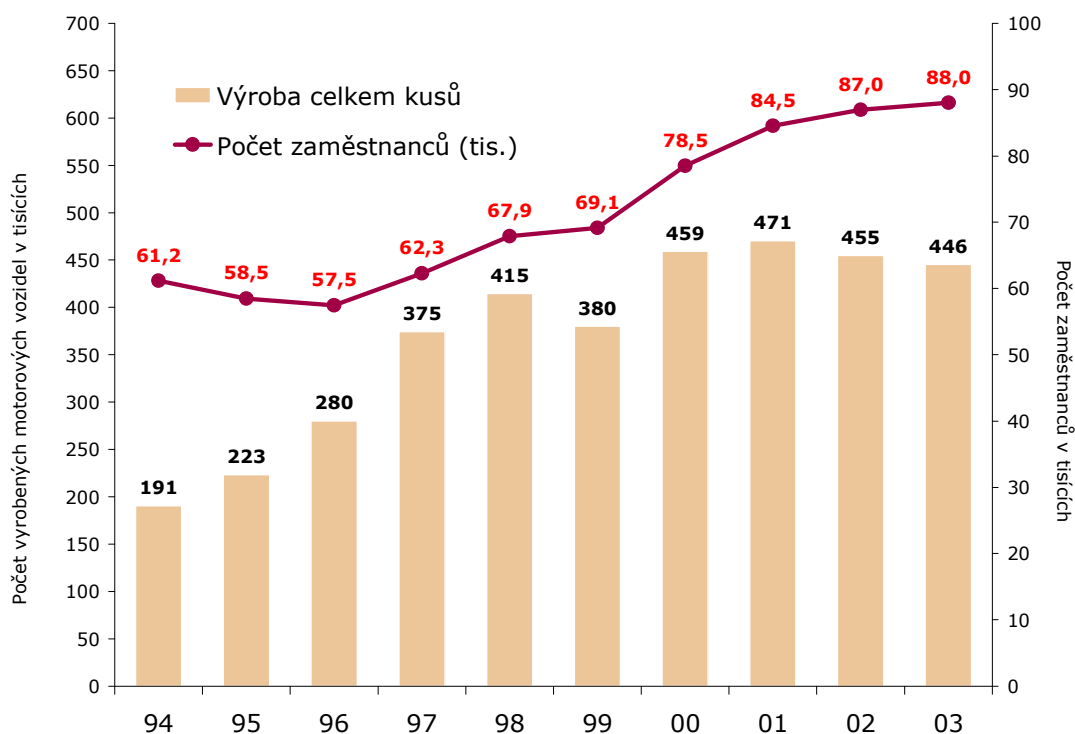
Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj tržeb a počtu zaměstnanců v AP (OKEČ 34) - kumulované indexy



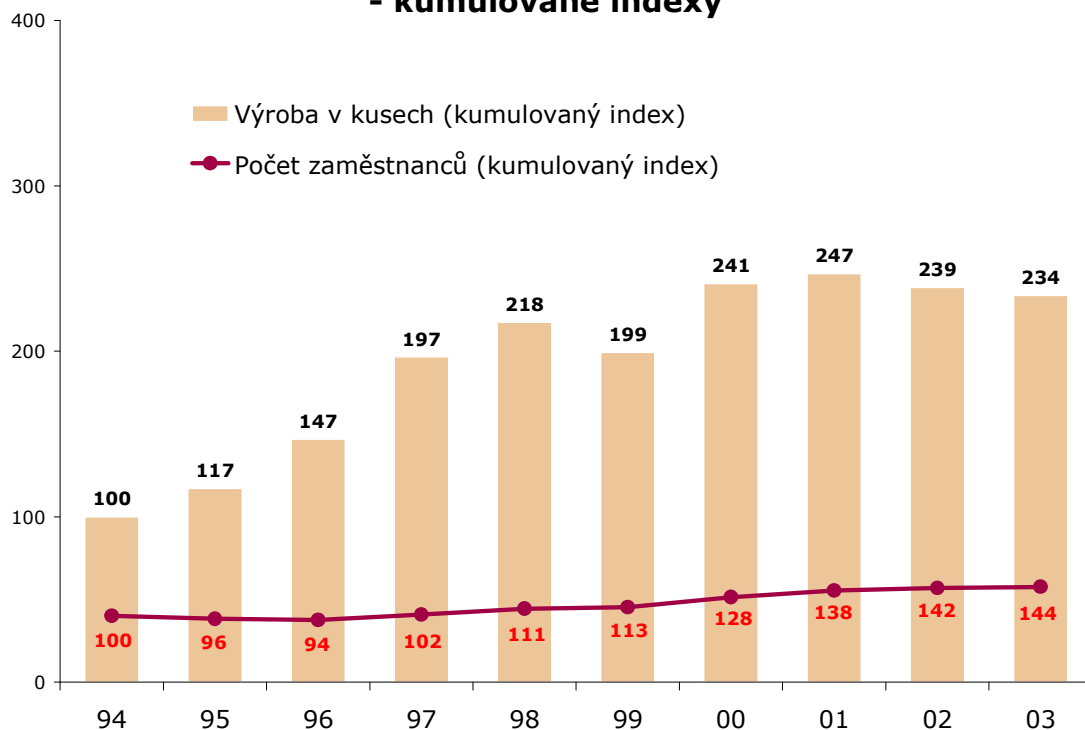
Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet STEMMARK

## Výroba a počet zaměstnanců v AP (OKEČ 34)



Zdroj: SAP a ČSÚ, vlastní dopočet MPO

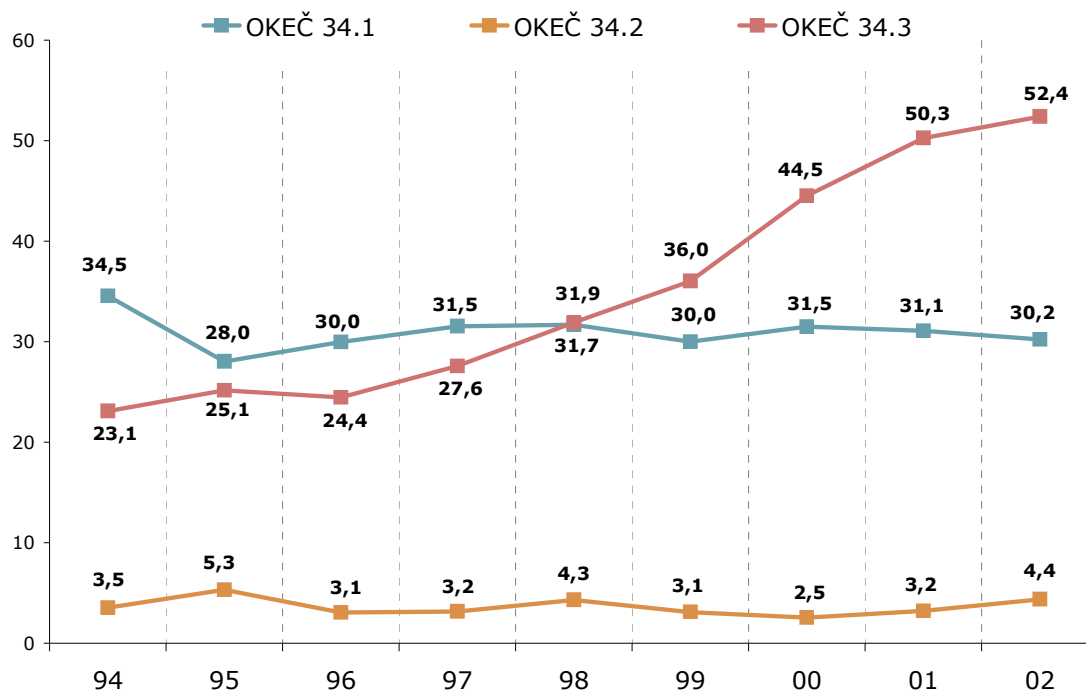
## Vývoj výroby a počtu zaměstnanců v AP (OKEČ 34) - kumulované indexy



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet STEMMARK

## Vývoj počtu zaměstnanců v českém automobilovém průmyslu (OKEČ 34)

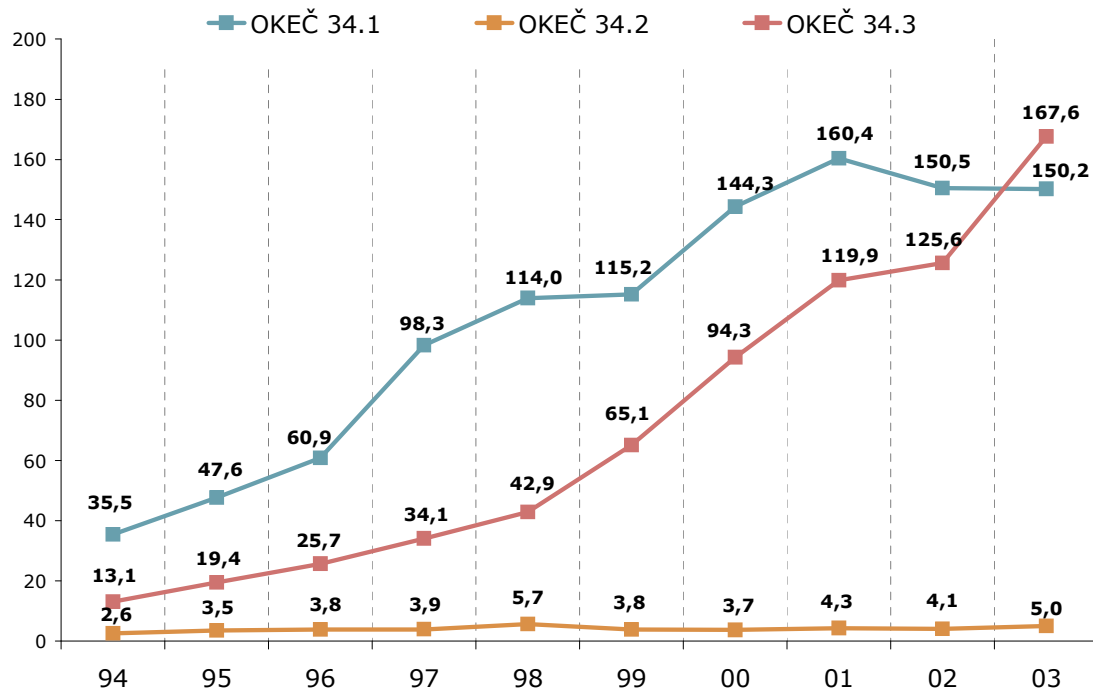
ZÁKLAD: Počet zaměstnanců v tisících



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj tržeb v českém automobilovém průmyslu (OKEČ 34)

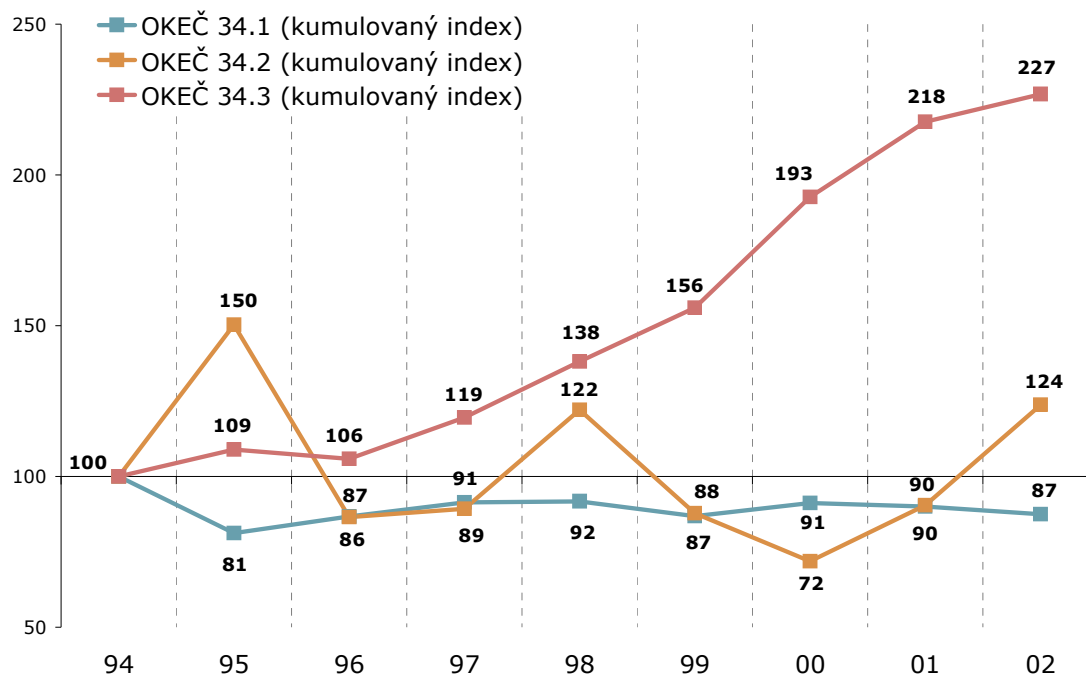
ZÁKLAD: Tržby v mld. Kč v b.c.



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

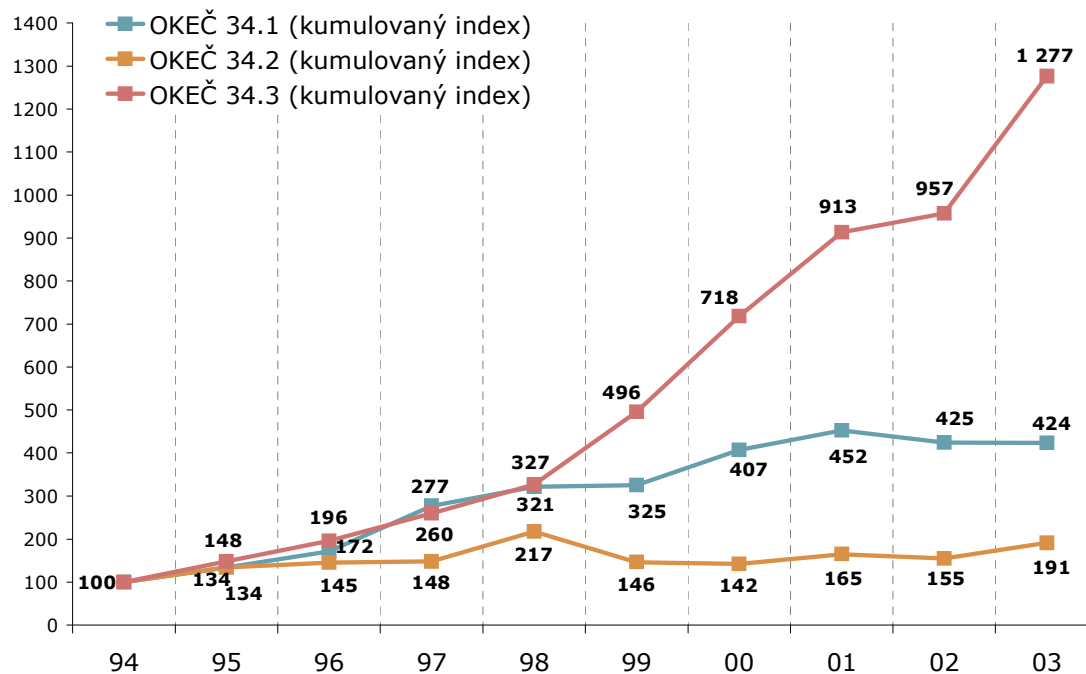


## Vývoj počtu zaměstnanců v českém automobilovém průmyslu (OKEČ 34) - kumulovaný index



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## Vývoj tržeb v českém automobilovém průmyslu (OKEČ 34) - kumulovaný index (b.c.)

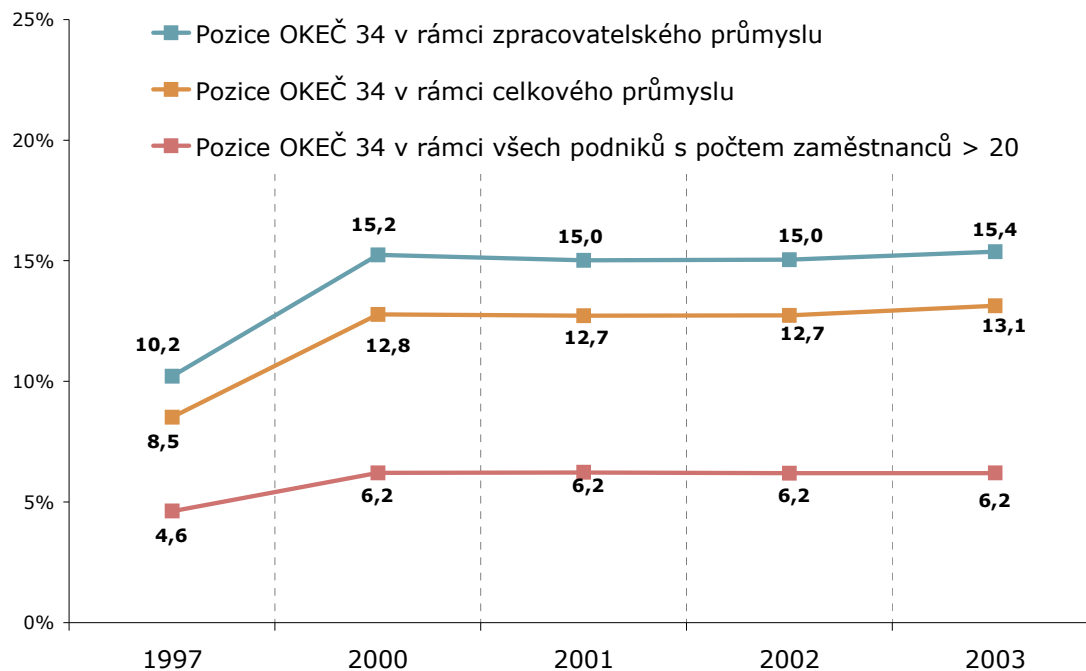


Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet MPO

## 6 DATA ČSÚ

### Pozice OKEČ 34 v rámci ekonomiky ČR

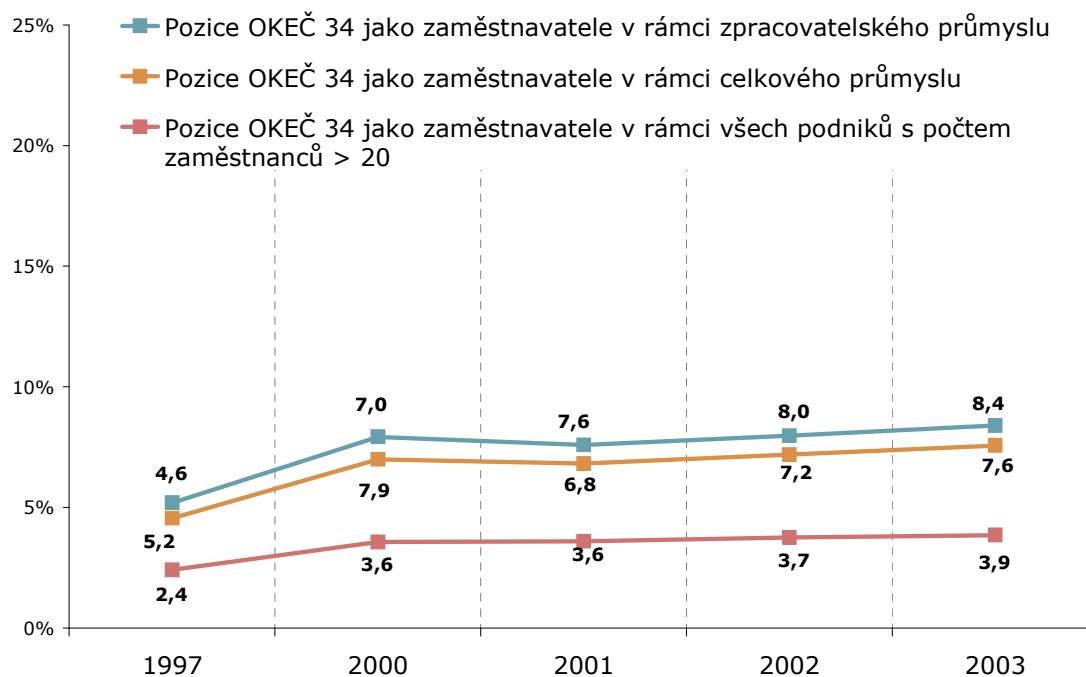
ZÁKLAD: Tržby jednotlivých sektorů



Zdroj: ČSÚ

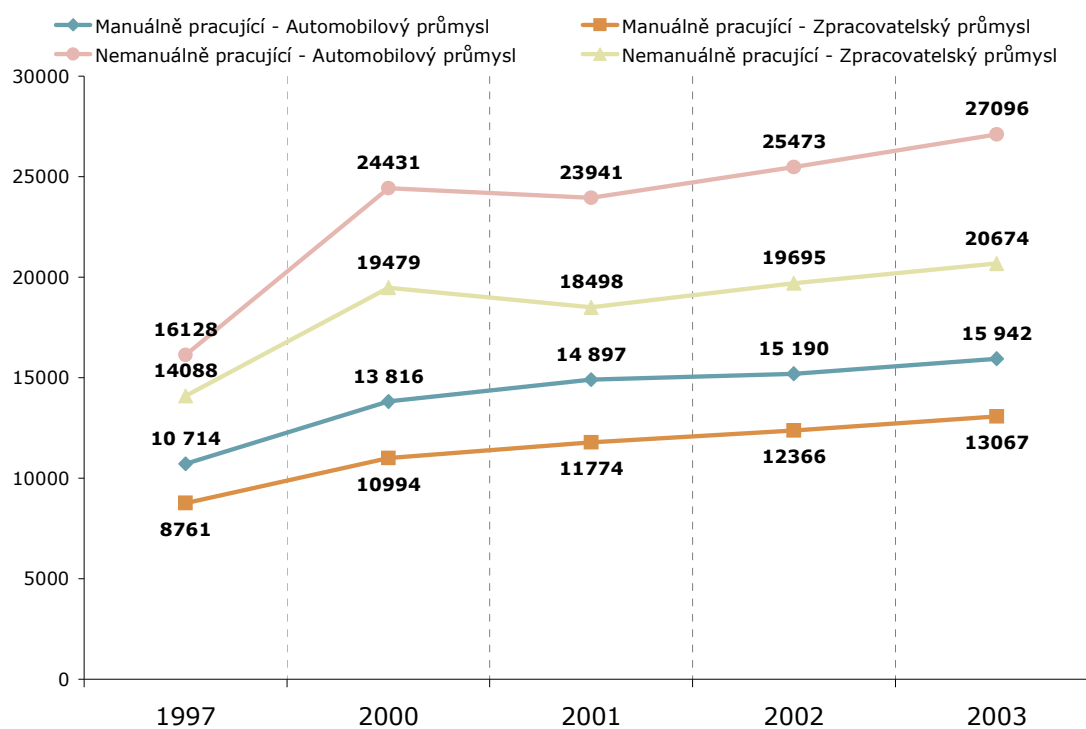
### Pozice OKEČ 34 jako zaměstnavatele

ZÁKLAD: Počet zaměstnanců v jednotlivých sektorech



Zdroj: ČSÚ

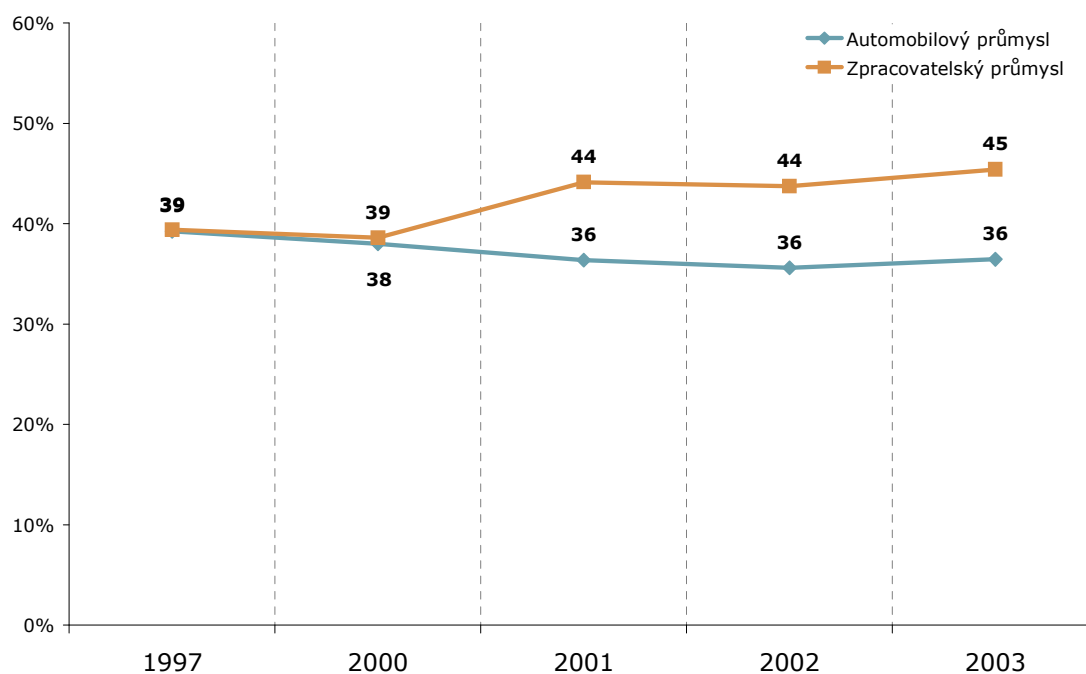
## Průměrné mzdy v odvětvích v ČR



Zdroj: ČSÚ, dopočet STEM/MARK

## Podíl mezd nemanuálně pracujících na celkovém objemu mezd v automobilovém a zpracovatelském průmyslu

ZÁKLAD: Počet zaměstnanců v jednotlivých sektorech

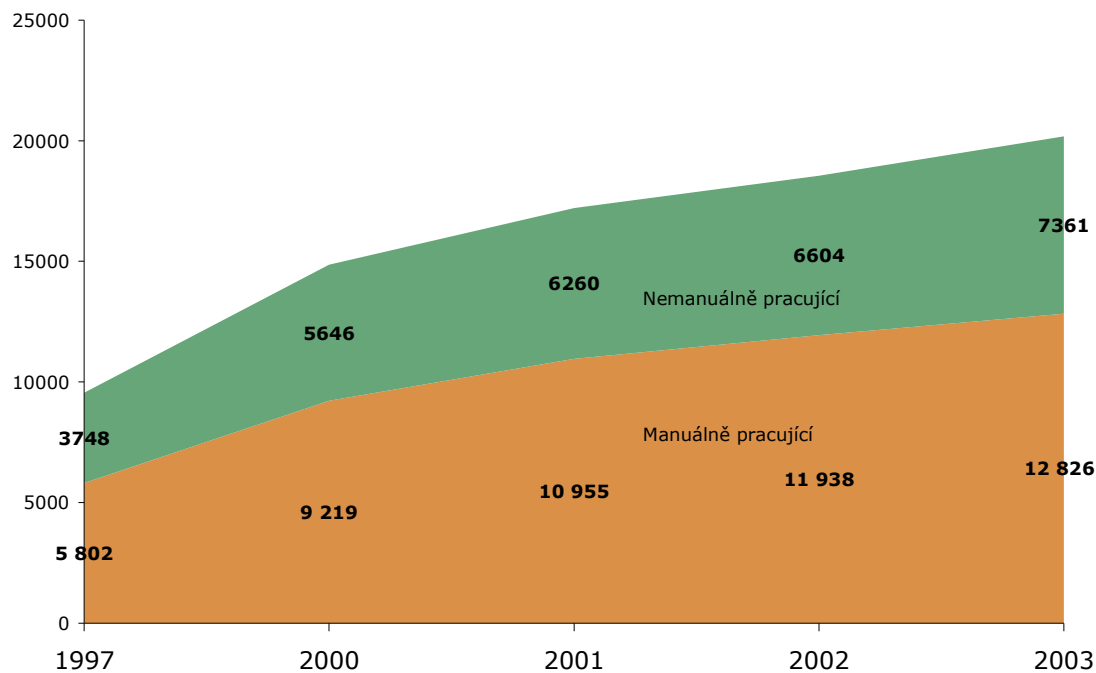


Zdroj: ČSÚ

## Celkový objem mezd v automobilovém průmyslu v ČR

**ZÁKLAD:** Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu

**POZNÁMKA:** mil. Kč

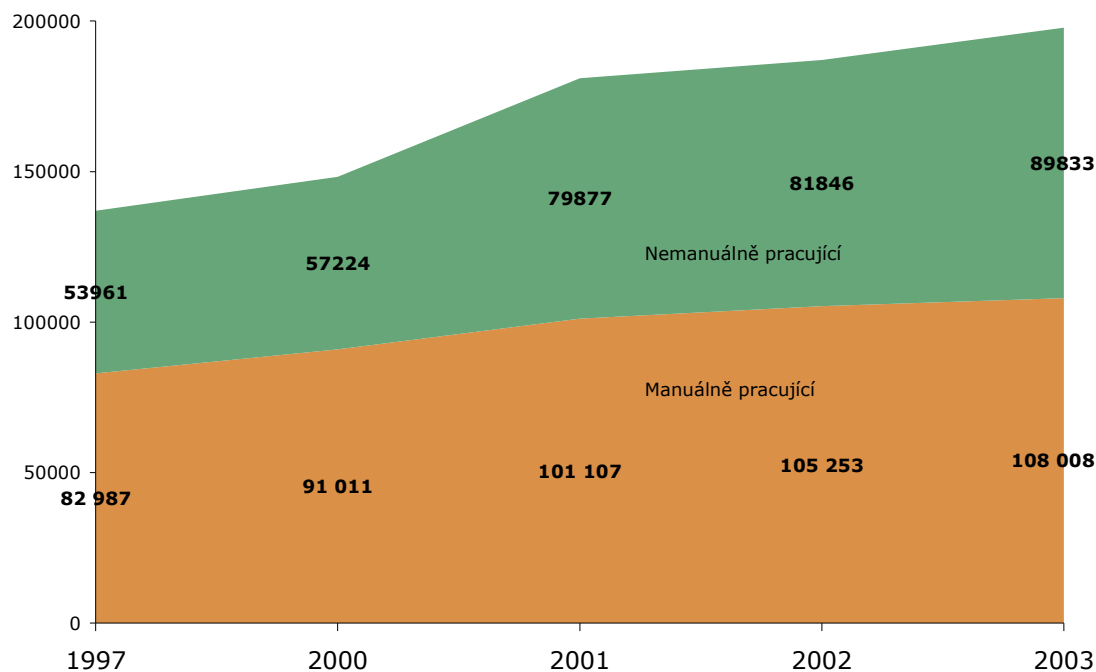


Zdroj: ČSÚ

## Celkový objem mezd ve zpracovatelském průmyslu v ČR

**ZÁKLAD:** Počet zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu

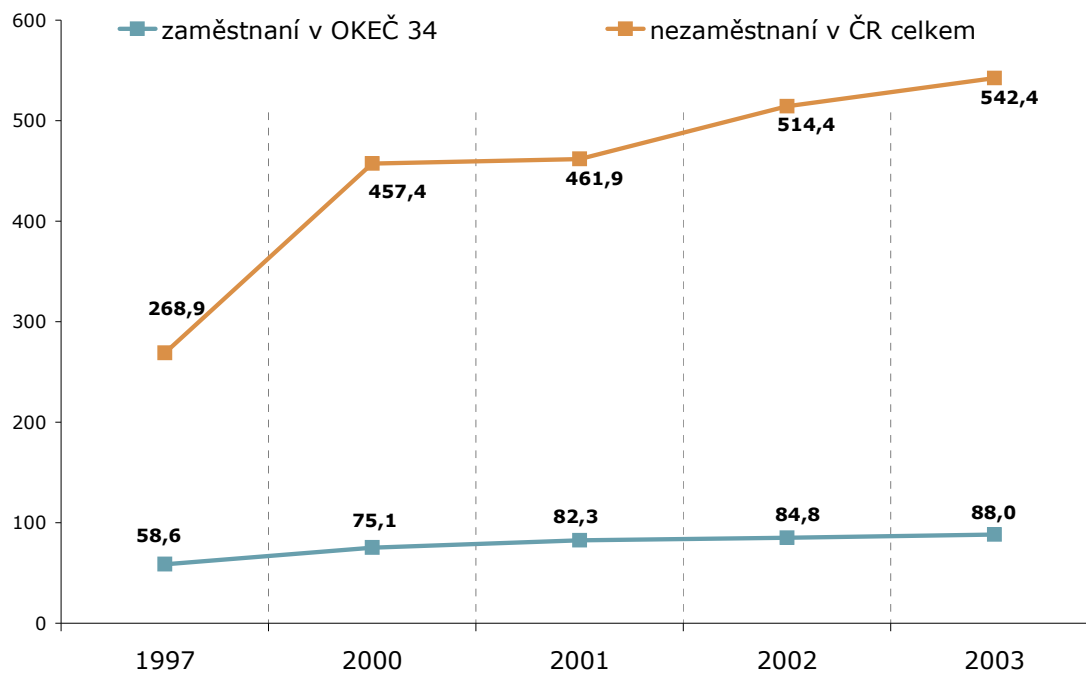
**POZNÁMKA:** mil. Kč



Zdroj: ČSÚ

## Role OKEČ 34 jako zaměstnavatele

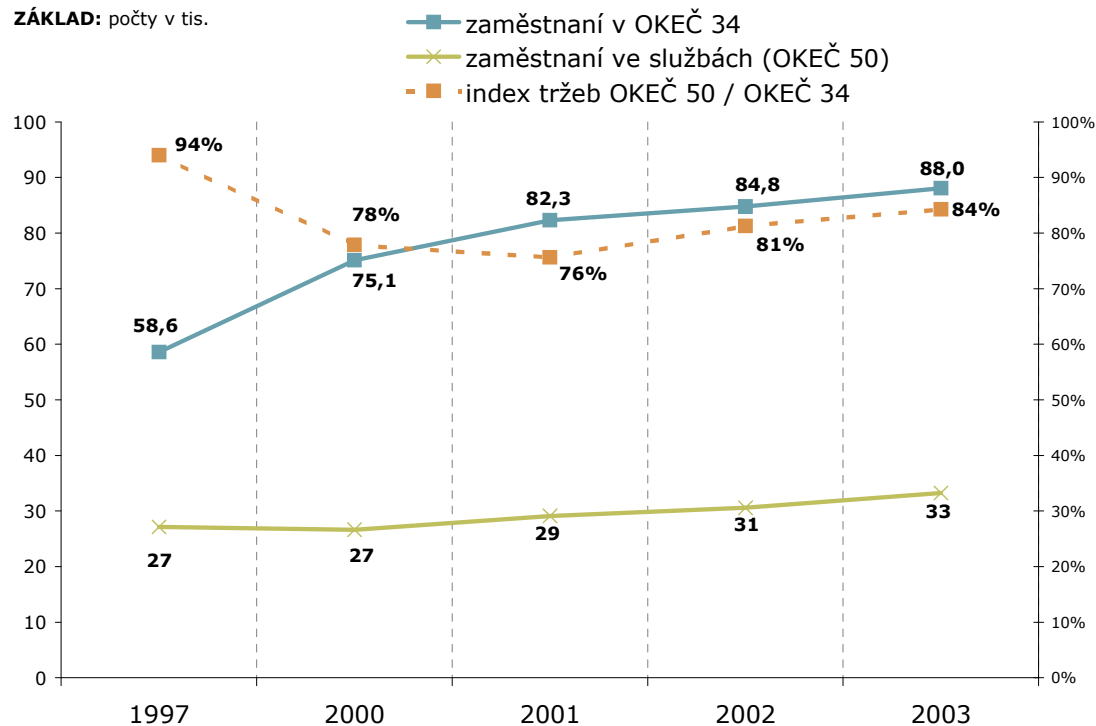
ZÁKLAD: počty v tis.



Zdroj: ČSÚ

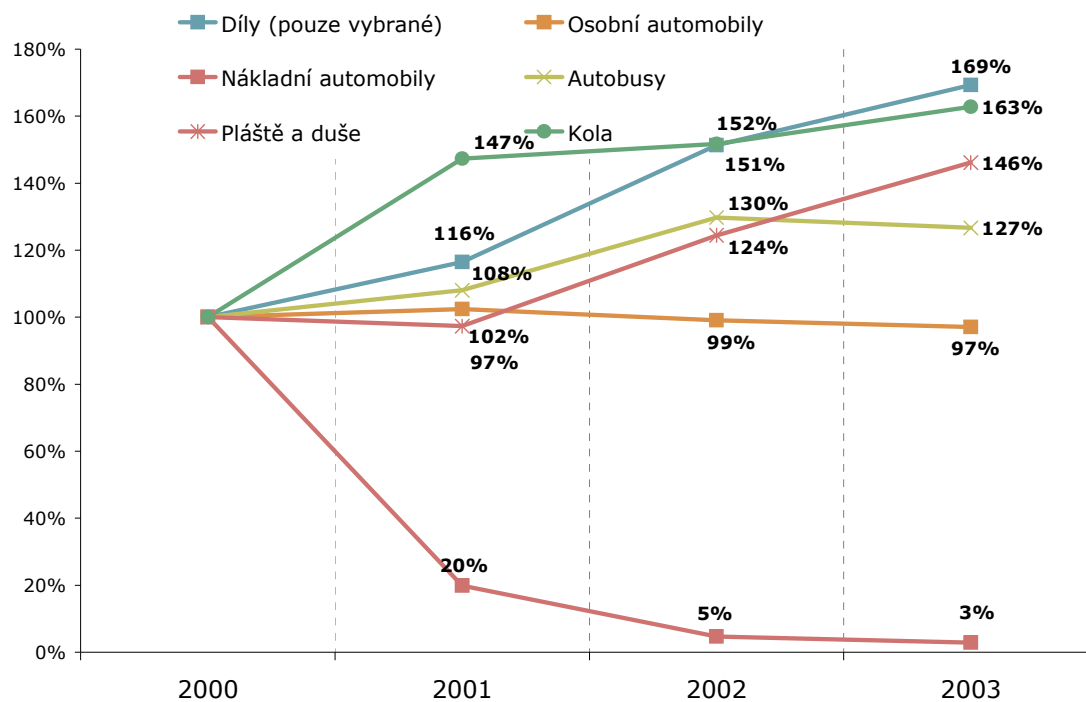
## Zaměstnanost v AP a ve službách spojených s AP

ZÁKLAD: počty v tis.



Zdroj: ČSÚ, dopočet STEM/MARK

## Výroba vybraných výrobků pro automobilový průmysl - index (r. 2000=100%) (ks, kg)



Zdroj: ČSÚ, vlastní dopočet STEM/MARK

1997

Počet podn.dle RESu (2004)	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)	Přímý dovoz (v tis.Kč)
167	153 129 565	64 496	9 550 199	45 130	5 802 220	85 403 718	61 171 064
8001	1 426 491 071	1 108 539	136 948 570	789 348	82 987 411	400 415 052	270 436 780
8288	1 731 434 123	1 285 464	164 189 069	913 998	99 589 680	419 869 605	287 157 232
22382	3 179 680 875	2 429 025	306 652 201	925 855	100 798 196	531 494 464	506 113 801

Se zahraniční účastí:

Počet podn.dle RESu (2004)	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)	Přímý dovoz (v tis.Kč)
67	106 849 600	26 431	4 672 114	18 810	2 842 717	65 205 473	45 365 070
1550	243 993 395	117 003	17 362 185	85 354	10 468 425	129 186 026	95 912 537
1596	245 705 552	117 793	17 485 839	85 942	10 544 126	129 262 147	95 988 121
2791	423 869 313	173 809	27 350 228	86 433	10 600 591	140 579 594	156 446 839

2000

Počet podn.dle RESu (2004)	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)	Přímý dovoz (v tis.Kč)
217	247 591 345	74 864	14 864 942	55 605	9 218 684	172 643 250	130 481 529
9129	1 615 804 966	934 691	148 235 472	689 884	91 011 422	663 881 008	471 119 326
9426	1 940 541 211	1 073 155	175 909 819	783 403	106 782 801	686 530 678	482 827 009
24439	3 992 919 073	2 110 819	343 120 371	789 978	107 628 957	842 824 744	842 642 053

Se zahraniční účastí:

Počet podn.dle RESu (2004)	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)	Přímý dovoz (v tis.Kč)
217	211 233 909	46 898	10 346 442	36 040	6 470 414	154 630 567	119 508 013
9129	633 644 292	243 790	45 549 802	186 816	28 287 099	365 311 512	284 966 124
9426	649 157 881	251 562	47 004 034	191 792	29 070 645	365 765 293	286 613 161
24439	1 293 240 729	398 969	79 216 269	192 738	29 256 046	399 880 205	467 224 483

2001

Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
225		293 130 521	83 071	17 214 988	61 281	10 954 846	221 712 619
9273		1 935 793 332	1 075 448	180 984 469	715 600	101 107 144	833 823 558
9571		2 294 754 901	1 204 983	209 054 336	801 848	116 737 401	850 259 651
24961		4 697 429 545	2 292 926	400 864 716	806 993	117 485 092	1 026 223 254

Se zahraniční účastí:

Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
100		265 415 886	58 336	13 205 492	44 283	8 562 982	208 050 154
1956		1 029 017 364	369 647	73 408 890	262 292	42 739 486	583 733 121
2011		1 143 500 557	396 302	79 405 723	277 407	45 417 314	584 595 698
3426		2 058 939 889	605 799	129 620 155	278 123	45 592 575	630 579 049

2002

Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
228		296 389 527	87 100	18 542 209	65 496	11 938 457	234 178 346
9359		1 922 077 555	1 055 583	187 098 542	709 279	105 252 726	894 147 982
9657		2 277 204 932	1 176 258	215 229 138	788 514	120 510 965	912 034 728
25016		4 687 059 862	2 263 171	419 572 353	794 054	121 220 189	1 109 840 434

Se zahraniční účastí:

Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
102		268 338 162	62 352	14 450 170	47 783	9 395 466	221 525 187
1982		1 149 988 756	423 972	87 345 401	303 698	50 922 047	676 085 927
2037		1 340 607 664	466 862	97 743 677	328 411	55 664 057	677 058 341
3472		2 344 730 052	702 677	158 253 519	329 393	55 828 226	746 244 610

2003



Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
228		328 047 351	89 684	20 187 121	67 045	12 826 041	253 876 058
9316		2 100 624 515	1 050 915	197 841 234	688 816	108 008 090	992 223 901
9604		2 461 021 180	1 165 960	225 443 548	765 368	122 721 000	1 012 495 900
25494		5 208 088 449	2 285 945	447 953 705	768 632	123 110 578	1 235 314 192

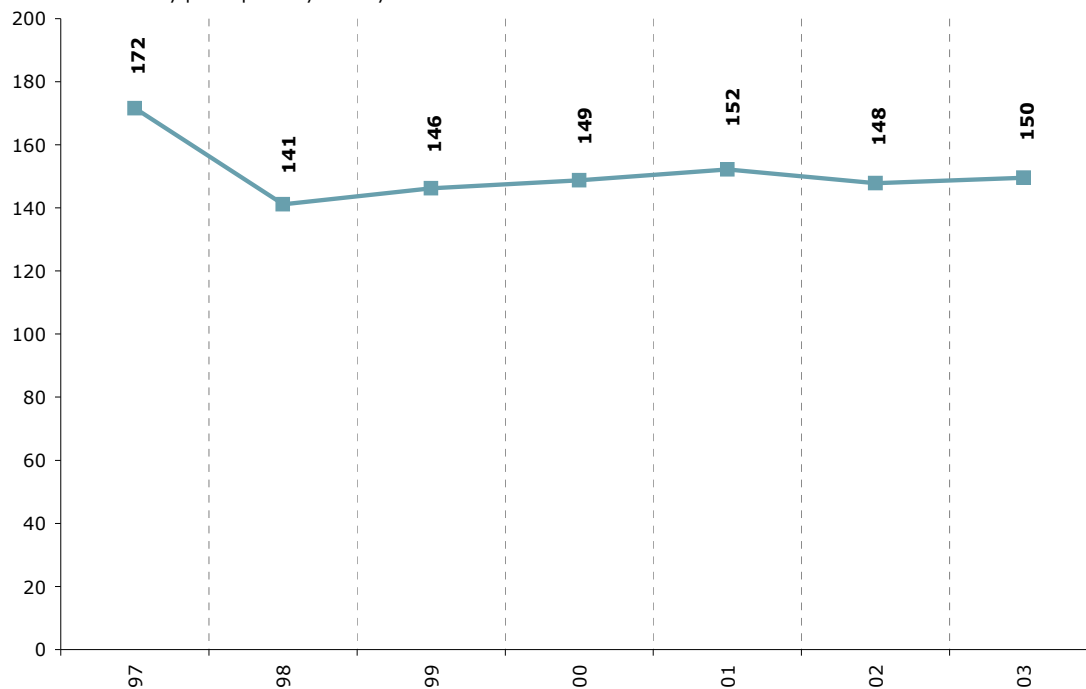
Se zahraniční účastí:

Počet podn.dle RESu (2004)	Poznámka	Tržby celkem (v tis.Kč)	Prům.evid.počet zaměst.ve fyz.os.	Mzdy bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Prům.evid.počet manuálně pracujících ve fyz.os.	Mzdy manuálně pracujících bez ost.os.nákl. (v tis.Kč)	Přímý vývoz (v tis.Kč)
101		300 058 844	66 262	16 183 416	50 078	10 326 404	239 809 643
1969		1 298 901 580	440 548	96 180 128	310 114	54 747 768	765 821 396
2024		1 491 977 182	482 656	106 430 566	333 779	59 170 306	766 824 053
3458		2 712 417 294	737 721	175 275 356	334 369	59 264 316	860 268 966

## 7 DATA SDRUŽENÍ SAP

### Vývoj prodeje nových osobních automobilů domácí i zahraniční výroby v ČR

**ZÁKLAD:** Celkový počet prodaných nových osobních automobilů v tisících



Zdroj: Sdružení SAP

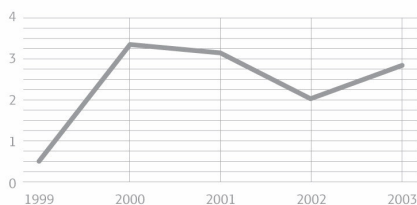
## 8 VÝROČNÍ ZPRÁVA, ŠKODA AUTO, 2003

### Vybrané ukazatele

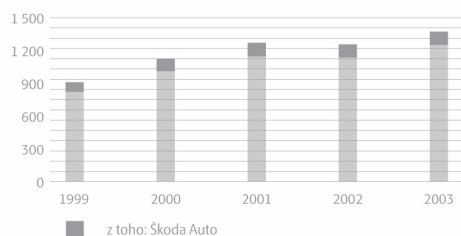
		Výkaz zisku a ztráty				
		1999	2000	2001	2002	2003
Dodávky na zákazníky	vozy	385 330	435 403	460 252	445 525	449 758
Odbyt	vozy	376 329	448 394	460 670	440 572	438 843
Výroba	vozy	371 169	450 910	460 886	442 469	437 554
Počet zaměstnanců (k 31. 12.)	osoby	22 030	25 833	24 129	23 470	22 798
z toho: cizí personál	osoby	1 708	3 245	2 735	2 179	2 308
Tržby celkem	mil. Kč	110 409	136 283	153 271	145 694	145 197
z toho: tuzemsko	%	19	18	18	18	17
zahraničí	%	81	82	82	82	83
Provozní výsledek hospodaření	mil. Kč	5 237	5 204	4 643	3 677	5 209
Poměr provozního výsledku k tržbám	%	4,7	3,8	3	2,5	3,6
Výsledek hospodaření před zdaněním	mil. Kč	3 814	4 175	2 674	2 489	2 517
Obrátová rendita před zdaněním	%	3,5	3,1	1,7	1,7	1,7
Výsledek hospodaření po zdanění	mil. Kč	2 637	3 336	2 129	1 825	1 478
		Rozvaha/financování				
		1999	2000	2001	2002	2003
Stálá aktiva	mil. Kč	33 687	39 175	45 008	44 873	44 074
Oběžná a ostatní aktiva	mil. Kč	21 923	27 486	21 603	21 945	22 077
Vlastní kapitál	mil. Kč	22 700	26 032	28 157	29 817	31 758
Cizí zdroje a ostatní pasiva	mil. Kč	32 910	40 629	38 454	37 001	34 393
Cash flow brutto	mil. Kč	9 780	10 756	11 693	12 854	13 002
Investiční činnost	mil. Kč	10 709	13 248	15 438	10 786	9 522
Míra investic	%	9,7	9,7	10,1	7,4	6,6
Poměr vlastního kapitálu k celkovým pasivám %		40,8	39,1	42,3	44,6	48
Krytí dlouhodobého majetku vlastním kapitálem %		67,4	66,5	62,6	66,4	72,1

ZDROJ: Výroční zpráva 2003, Auto Škoda

Vývoj HDP České republiky v letech 1999 – 2003 (%)



Podíl exportu Škoda Auto na vývozu České republiky v letech 1999 – 2003 (mld. Kč)



## 9 ROČENKA DOPRAVY, MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2002, EUROSTAT

### Počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995	310 <sup>1)</sup>	495	529	422	362	374	265	739	356
2000	335	521	563	463	442	419	343	771	
2001									
2002									
2003									

1) rok 1996

ZDROJ: Ročenka Eurostatu 2003

### Počet osobních automobilů celkem

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995	3 043 316	40 404 000	31 700 000	25 100 000	14 212 259	21 950 810	990 384		
2000	3 438 870	43 772 000	32 584 000	28 060 000	17 449 000	25 067 000	1 319 000		
2001									
2002									
2003									

ZDROJ: Ročenka dopravy ČR 2002, MD

### Počet nákladních automobilů podle stáří (tis.) (roky 1995, 2000 a 2001)

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
celkem	202 929	2 215 236	2 708 801	3 596 916	2 936 765	2 462 000	141 785		
	275 617	2 610 885	3 377 573	5 194 817	3 780 221	2 861 463	205 575		
	296 412	2 649 097	.	.	3 949 001	2 960 542	.		
pod 2 roky	33 398	411 809	250 449	.	349 043	.	36 588		
	33 762	497 069	422 675	792 558	875 561	548 939	58 925		
	39 562	468 736	.	.	584 358	601 660	.		
2-5 let	32 090	719 259	455 442	.	620 947	.	41 273		
	66 925	608 399	.	996 797	598 406	680 968	56 699		
	61 381	651 174	.	.	802 812	721 397	.		
5-10 let	47 552	567 566	.	.	1 069 163	.	50 976		
	69 223	905 306	.	1 657 451	984 051	736 504	56 996		
	86 349	834 403	.	.	898 095	777 053	.		
nad 10 let	89 889	516 602	.	.	897 612	.	12 948		
	105 707	600 111	1 739 172	1 748 011	1 322 203	820 771	32 955		
	109 120	694 784	.	.	1 633 736	778 866	.		

1) v jednotkách, zdroj: Ročenka dopravy ČR 2002, MD

ZDROJ: Eurostat

### Počet nákladních automobilů podle typu paliva (tis.) (roky 1995, 2000 a 2001)

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
celkem	202 929	2 215 236	2 708 801	3 596 916	2 936 765	2 462 000	141 785		
	275 617	2 610 885	3 377 573	5 194 817	3 780 221	2 861 463	205 575		
	296 412	2 649 097	.	.	3 949 001	2 960 542	.		
benzín	34 658	345 079	343 882	762 771	916 576	840 000	10 314		
	50 248	285 675	362 053	780 483	831 384	545 323	4 837		
	56 845	271 624	.	.	812 421	473 949	.		
nafta	163 645	1 868 048	2 064 201	2 828 615	2 020 189	1 576 000	131 294		
	222 571	2 322 025	2 985 711	4 386 801	2 948 837	2 229 933	200 648		
	237 031	2 373 873	.	.	3 136 580	2 392 124	.		
elektřina +ostatní	4 626	2 109	22179 <sup>2)</sup>	5 530	.	9 000	177		
	2 798	3 185	21 207	27 533	.	11 424	90		
	2 536	3 600	.	.	.	11 314	.		

1) v jednotkách, zdroj: Ročenka dopravy ČR 2002, MD

2) pouze elektřina

ZDROJ: Eurostat

### Počet osobních automobilů podle typu paliva (tis.) (roky 1995, 2000 a 2001)

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
celkem	3 043 316	40 404	30 301	25 100	14 212	21 951	990		
	3 438 870	43 772	32 584	28 060	17 449	25 067	1 319		
	3 529 791	44 383	.	.	18 151	25 783	.		
benzín	2 833 720	34 855	25 769	.	12 153	19 533	854		
	3 048 524	37 406	26 195	18 080	12 747	21 233	1 146		
	3 090 925	37 396	.	.	12 796	21 641	.		
nafta	200 813	5 545	3 099	6 938	2 059	1 891	135		
	383 179	6 357	4 798	9 980	4 702	3 153	173		
	432 011	6 975	.	.	4 355	3 460	.		
elektrína	11	2	.	.	neex.	0	.		
	10	3	1	2	.	221	0		
	9	3	.	.	.	272	.		
ostatní	8 772	3	.	.	neex.	3	1		
	7 137	.	.	354	.	.	0		
	6 826	.	.	.	.	.	.		

1) v jednotkách, zdroj:Ročenka dopravy ČR 2002, MD

ZDROJ: Eurostat

### Počet osobních automobilů podle stáří (tis.) (roky 1995, 2000 a 2001)

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
celkem	3 043 316	40 404	30 301	25 100	14 212	21 951	990		
	3 438 870	43 772	32 584	28 060	17 449	25 067	1 319		
	3 529 791	44 383	.	.	18 151	25 783	.		
pod 2 roky	210 173	5 025	3 406	4 038	1 791	.	158		
	250 535	7 166	4 636	4 404	4 097	4 383	374		
	256 322	6 705	.	.	2 841	4 705	.		
2-5 let	329 625	11 042	6 248	5 974	2 674	.	206		
	479 357	10 387	.	5 780	2 842	6 009	369		
	465 907	10 582	.	.	3 713	6 243	.		
5-10 let	773 126	13 797	.	9 373	4 688	.	394		
	687 773	15 219	.	8 933	4 379	7 581	394		
	749 334	14 694	.	.	4 355	8 003	.		
nad 10 let	1 730 392	10 541	.	5 715	5 060	.	232		
	2 021 205	11 000	12 387	5 943	6 131	6 433	183		
	2 058 228	12 402	.	.	7 242	6 175	.		

1) v jednotkách, zdroj:Ročenka dopravy ČR 2002, MD

ZDROJ: Eurostat

### Spotřeba energie v silniční dopravě v letech 1995, 2000 a 2001 (TJ)

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
celkem	35 925,9 21 495,2 20 451,8								
černé uhlí	49,7 29,8 12,6								
koks	57,2 17,5 10,4								
hnědé uhlí	326,3 76,2 59,7								
letecký benzín	1,4 0,0 0,0								
letecký petrolej	1,2 0,0 0,0								
automobil. benzíny	295,1 148,6 134,9								
motorová nafta	30 355,0 15 955,9 15 354,8								
mazut, topný olej	0,8 650,3 48,9								
zemní plyn	755,5 819,5 821,8								
ostatní plynové deriváty	153,9 80,8 86,7								
elektrická energie	2 338,9 2 434,7 2 385,7								
ostatní formy energie	1 590,9 1 281,9 1 536,3								

1) ZDROJ: Ročenka dopravy ČR 2002, MD

### Počet nově registrovaných nákladních automobilů během roku (tis.)

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995		212,2	143,8	332,1	179,3	220,9	13,8		
2000	25,4	246,8	233,3	442,2	305,5	.	33,6		
2001	30,7	229,2	.	.	287,4	.	.		
2002									
2003									

ZDROJ: Eurostat

### Počet nově registrovaných osobních automobilů během roku (tis.)

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995		3 314,1	1 766,1	1 930,5	870,5	1 938,1	82,7		
2000	206,8	3 378,3	2 359,9	2 133,9	1 467,2	2 429,9	225,3		
2001	209,8	3 341,7	.	.	1 498,9	2 684,8	.		
2002									
2003									

ZDROJ: Eurostat

**Podíl silniční dopravy na celkové vnitrostátní nákladní dopravě (%)-podíl na zá**

	ČR <sup>1)</sup>	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995	54,3	63,8	88,0	73,5	90,2	92,3	90,1	35,7	92,1
2000	66,2	66,3	88,9	75,6	92,4	91,9	96,2		93,4
2001	67,7	67,5		77,7			96,0		
2002	71,3								
2003									

1) přepočteno jako podíl silniční dopravy v mil. tkm a celkového přepravního výkonu nákladní dopravy v mil. tkm, zaokrouhloeno na jedno desetinné místo, zdroj:Ročenka dopravy ČR 2002, MD  
ZDROJ: Ročenka Eurostatu 2003

**Počet nákladních automobilů celkem**

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995	202 929	2 215 236	5 050 000	3 596 916	2 936 765	2 461 871	141 785		
2000	275 617	2 610 885	3 377 573	5 194 817	3 780 221	2 861 463	205 575		
2001		2 649 097			3 949 001	2 960 542			
2002									
2003									

ZDROJ: Ročenka dopravy ČR 2002, MD; Eurostat

**Produkční hodnota pro skupinu DM 34 v klasifikaci NACE-OKEČ**

(neuvedena jednotka, odhad: v tis.euro):

	ČR	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995									
2000		210 128,8	41 926,9	114 288,9	44 608,3	55 897,1	482,0		
2001		226 812,6	42 273,2	122 594,3	42 812,2	52 559,6	482,0		
2002									
2003									

**Počet zaměstnaných osob v automobilovém prů  
NACE-OKEČ, skupina DM 34, výroba dvoustupýc  
Podíl těchto osob v EU15 (%):**

	1995	2000	2001	2002	2003
ČR	54 706 neex.	75 343 neex.	82 264 neex.	84458 <sup>1)</sup> neex.	
Německo		855 570 43,96	863 207 44,53		
Itálie		178 816 9,19	174 442 9,00		
Francie		277 256 14,25	286 049 14,76		
Irsko		3 394 0,17	3 394 0,18		
Británie		231 265 11,88	220 111 11,35		
Španělsko		165 606 8,51	161 881 8,35		
Japonsko		neex.	neex.		
USA		neex.	neex.		

1) předběžný údaj

ZDROJ: Eurostat, Statistická ročenka ČR 2003

**Podíl automobilové dopravy na celkové vnitrostátní osobní dopravě (%)  
-podíl na základě počtu osobokilometrů**

	ČR1)	Německo	Itálie	Francie	Španělsko	Británie	Irsko	USA	Japonsko
1995	59,5	82,8	82,4	86,8	79,4	88,9	78,3	95,7	56,7
2000	63,0	82,4	82,8	85,9	81,5	87,9	80,9	95,5	61,1
2001	61,6	82,2		86,1			80,9		
2002	63,0								
2003									

1) přepočteno jako podíl individuální automobilové přepravy osob v mil. oskm (odborný odhad) a celkového přepravního výkonu osobní dopravy v mil. oskm, zaokrouhлено na jedno desetinné místo, zdroj: Ročenka dopravy ČR 2002, MD  
ZDROJ: Ročenka Eurostatu 2003



## Výroba vybraných výrobků

		2000	2001	2002	2003
Lisované pryžové výrobky pro automobily	kg	6 709 172	8 703 444	13 459 836	10 089 874
Úchytky, kování apod. pro motorová vozidla	kg	135 191	289 095	274 568	321 319
Díly plynových turbín (kromě proudových a turbovt)	tis.Kč	157 129	217 832	187 172	160 242
Kabelové soupravy (elektroinstalace)	ks	58 468 683	75 285 083	83 731 107	93 898 882
Kabelové soupravy (elektroinstalace)	kg	8 756 342	11 733 781	14 131 494	14 415 067
Kabelové soupravy (elektroinstalace)	kg	530 570	918 777	912 981	796 892
Stěrače, rozmrazovače a odmlžovače pro motocykly	kg	2 379 025	99 034	6 279 836	13 479 712
Motorová vozidla pro speciální účely jinde neuvede	ks	273	277	293	431
Karosérie (včetně kabin pro řidiče) pro motorová vozidla	ks	5 357	5 983	5 183	4 181
Ostatní přívěsy a návěsy, karavanového typu	ks	1 199	183	126	100
Ostatní přívěsy a návěsy kromě karavanového typu	ks	11 353	15 354	15 027	18 763
Díly přívěsů, návěsů a jiných než motorových vozid	tis.Kč	124 182	147 232	174 799	264 685
Kola pro silniční vozidla, jejich díly a příslušenství	kg	8 788 400	12 945 253	13 332 486	14 304 563
Tlumiče výfuků a výfukové trubky	kg	3 362 763	6 317 565	6 958 310	12 704 581
Díly a příslušenství jinde neuvedené pro vozidla	tis.Kč	17 702 420	22 842 494	23 975 843	36 151 750
Bezpečnostní pásy	ks	35 094 962	28 137 951	27 523 687	29 569 780
Díly a příslušenství karosérií (včetně kabin pro řidiče)	tis.Kč	24 988 364	31 715 270	38 135 413	42 540 270
Díly a příslušenství motocyklů (včetně mopedů)	tis.Kč	147 079	190 487	203 243	195 418

# 10QUARTERLY PANORAMA OF EUROPEAN BUSINESS STATISTICS, EUROSTAT, 2003

## Production indic

	III-02	IV-02	I-03	II-03	09-02	10-02	11-02	12-02	1.III	02-03	03-03	04-03	05-03	06-03	07-03	08-03
EU-15	1,6	0,6	-0,2	0,5	-1,7	0	1,3	-1,6	0,2	0,4	-0,1	0,8	-0,3	-0,5	1	:
Euro-zone	1,7	-0,2	-0,4	-0,3	-2,2	-0,2	1,4	-3,3	1,6	0,3	-1	1,5	-0,9	-1,9	3,3	:
BE	-0,6	-0,3	-10,3	3,5	1,4	2,6	-10,2	-2,1	-4,5	-1,2	-0,6	3,8	4,4	-6,8	14,6	:
DK	2,3	-3,9	-3,9	-0,4	5,3	-12	11,9	-4,4	-10,4	10,2	-0,5	-0,8	-4,9	2,7	9,7	:
DE	4,1	-2,9	2,7	-3,3	-1,7	-5,2	6	-5,9	5	0,7	-1,6	-2	1,6	-4,4	9,9	:
EL	-14,5	4,8	-7,9	6,8	13,8	-1	-7,5	15,8	-12,9	0,2	-4,6	0,6	7,6	12,2	9,1	:
ES	4,4	0,8	-1,8	0,7	-1,9	2,2	-2	-0,1	-2,1	1,3	0,5	1,7	-3,9	2,7	-1,4	-0,6
FR	1,8	0	-0,9	0,7	-5,7	1,6	1,9	-3,4	0,5	0,4	0,1	1,7	-1,1	-1,2	0,9	:
IE	-3	2,4	10,3	-13,9	-14,6	8,5	15,7	-16,1	29,6	-5,2	-16,3	3,8	-1	-11,4	9	:
IT	1	-0,8	-4,4	1,3	0,3	-1,2	-2,2	-0,6	0,6	-7,3	3,3	4,4	-3,8	0,1	-1,9	:
LU	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NL	-1,9	-0,5	3	0,1	-1,4	-1,8	5	-6,5	0,6	8,2	-0,4	-1	-0,8	-1,8	:	:
AT	-4,4	6,4	:	:	0,9	14,5	-4,6	-8,6	11,4	:	:	:	:	:	:	:
PT	0,3	4	-9,9	-4,8	8,5	0,7	-2,5	1,8	-7,5	4,3	-16,8	12,6	-6,9	-3	1,5	13,7
FI	3,9	-13,9	-0,3	-1,3	1,4	-1,1	-6,5	-11,2	6,5	4,8	2	-8,4	1,1	12	-15,6	-4,4
SE	-1,7	10,9	-2,4	8,8	0,4	6,7	2,4	4,3	-5,6	-5,1	10,1	3	0,8	1,1	-3,7	:
UK	5	-1,4	2	1,7	-5,2	-0,5	0,6	-0,8	1	1,1	1,7	1,7	-3,9	3,5	-0,3	:
NO	-2,4	-0,4	-2,5	-6,4	1,2	1,3	-2,8	-2,3	1,3	-0,9	-2,2	-5,7	4	-4,8	6,4	:

## Production indices for the manufacture of selec

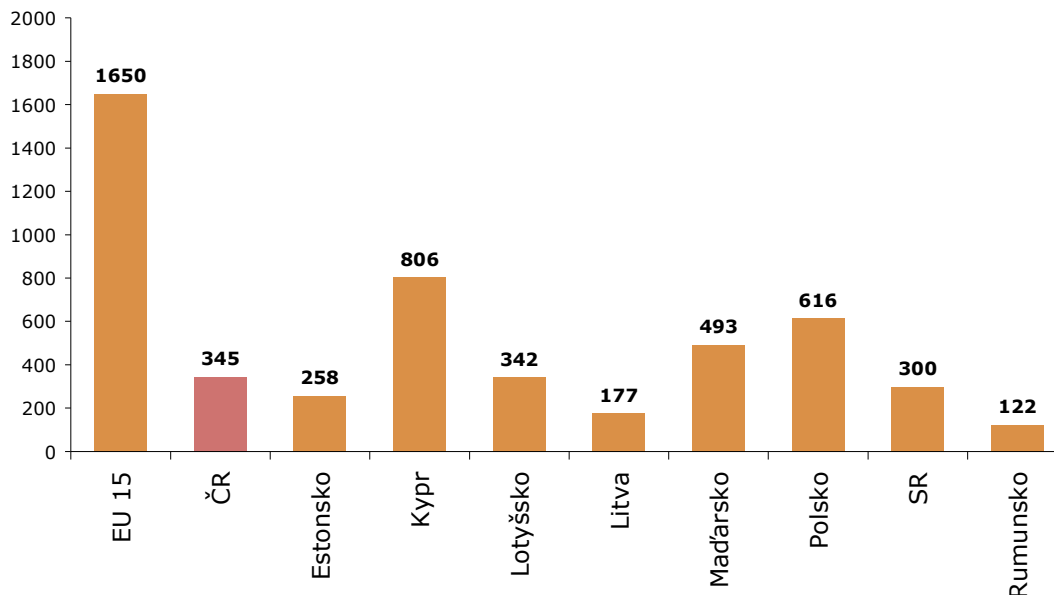
	08-02	09-02	10-02	11-02	12-02	01-03	02-03	03-03	04-03	05-03	06-03
Motor vehicles trailers and semi-trailers (34)	5,2	-2,3	-0,2	1,5	-2,8	1,5	-0,1	0,5	0,3	-0,5	-0,5
Motor vehicles (34.1)	9,6	-5,2	-1,4	2,1	-4,2	2,1	0,8	-0,5	0,3	-0,3	-1,2
Bodies; trailers & semi-trailers (34.2)	6,5	-3,9	1,8	-0,1	-2,4	-1,1	0,4	-1,9	-0,1	-1,2	2
Parts & accessories (34.3)	1,3	0,5	-0,8	1,9	-1,6	1,7	-0,6	0,2	0,7	0	-0,5
Other transport equipment (35)	-0,1	-1,9	2,7	2,1	0,3	-2,5	2,1	0,5	-0,5	-1,6	-0,6
Building and repairing of ships (35.1)	-2,8	3,6	-1,4	-4,5	4,1	-4,8	8,1	-4,2	2,4	1,2	-4,7
Railway locomotives and rolling stock (35.2)	5,8	-10,5	-8,7	24,5	-7,8	-4,2	5,5	2,4	-2,7	3,1	-3,4
Aircraft and spacecraft (35.3)	-1,4	-0,9	3,1	2,6	3,5	-4,3	1,4	2,7	-4,3	-0,8	1,8
Motorcycles and bicycles (35.4)	3,8	-1,3	6,3	2,7	-1,2	1,5	-5,7	-0,4	1	-3,3	-1,3
Motorcycles (35.41)	-5,3	3,8	11,8	2,2	-0,1	0,9	-6,7	-1,2	1,6	-4,2	-0,8
Bicycles (35.42)	1,8	1,5	0,1	0,6	2,6	0,2	-4,1	-0,8	1,4	-1,1	-1,6
Other transport equipment n.e.c. (35.5)	7	3,5	-3,9	-3,7	-6,7	5,7	3,1	-1,8	5,7	-2	-0,8

# 11 DATA EUROSTAT

## Produktivita práce z přidané hodnoty v roce 2001 Srovnání ČR a ostatních evropských zemí Zpracovatelský průmysl

**ZÁKLAD:** Počet zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu

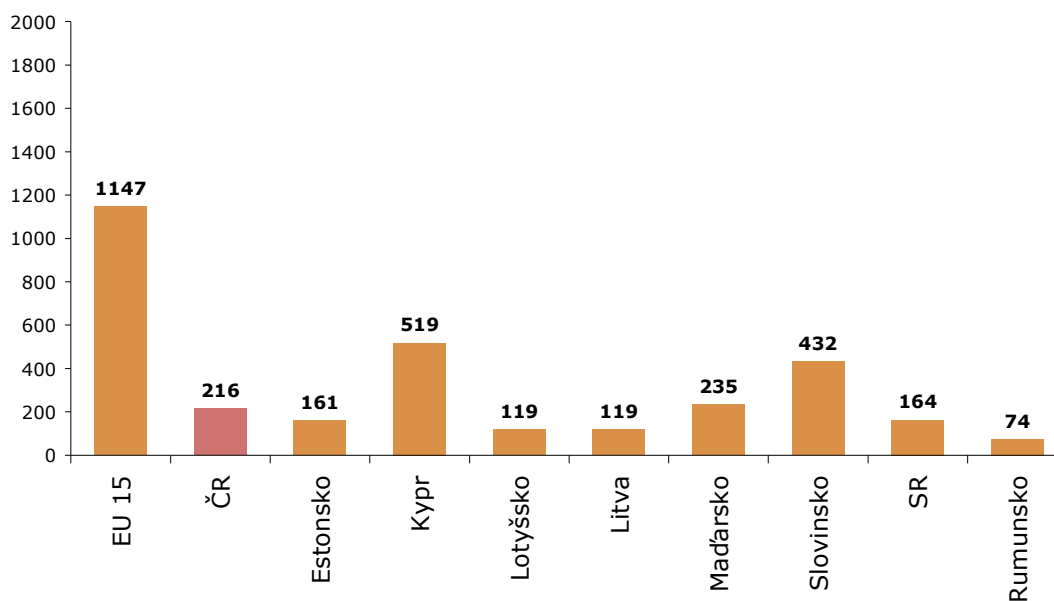
**POZNÁMKA:** tis. Kč na zaměstnance



Zdroj: Eurostat

## Mzdové náklady v roce 2001 Srovnání ČR a ostatních evropských zemí Zpracovatelský průmysl

**POZNÁMKA:** tis. Kč na zaměstnance



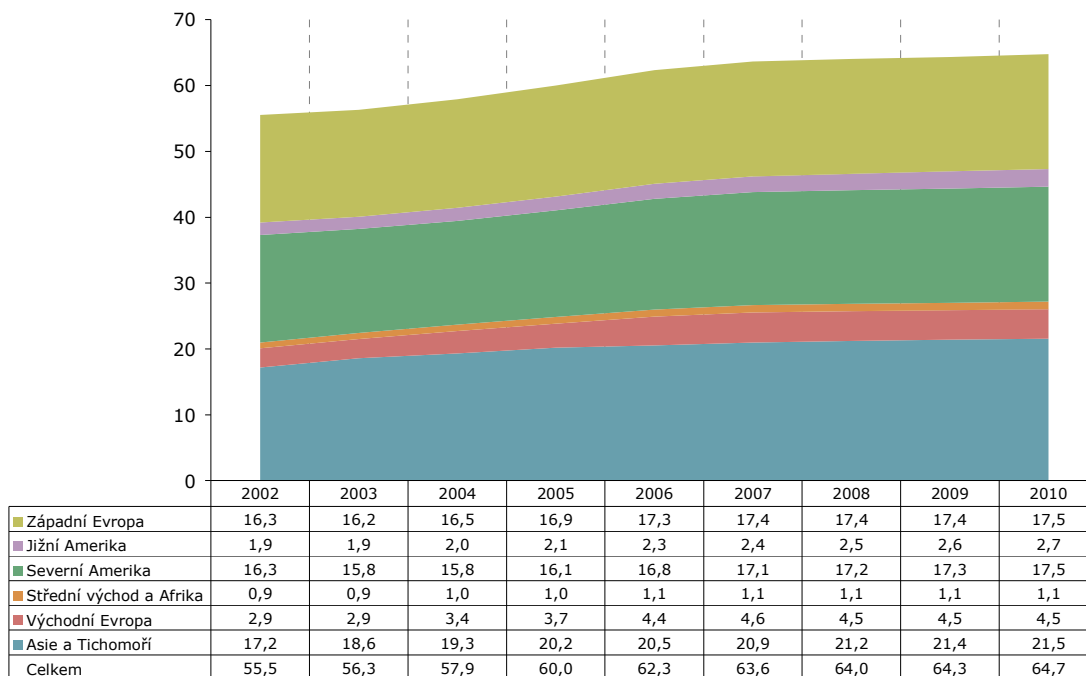
Zdroj: Eurostat

## Mzdové náklady ve zpracovatelském průmyslu

<b>ZÁKLAD:</b> počet zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu	<b>tis. Kč na zaměstnance</b>
EU 15	1147
Kypr	519
Slovinsko	432
Maďarsko	235
ČR	216
SR	164
Estonsko	161
Lotyšsko	119
Litva	119
Rumunsko	74

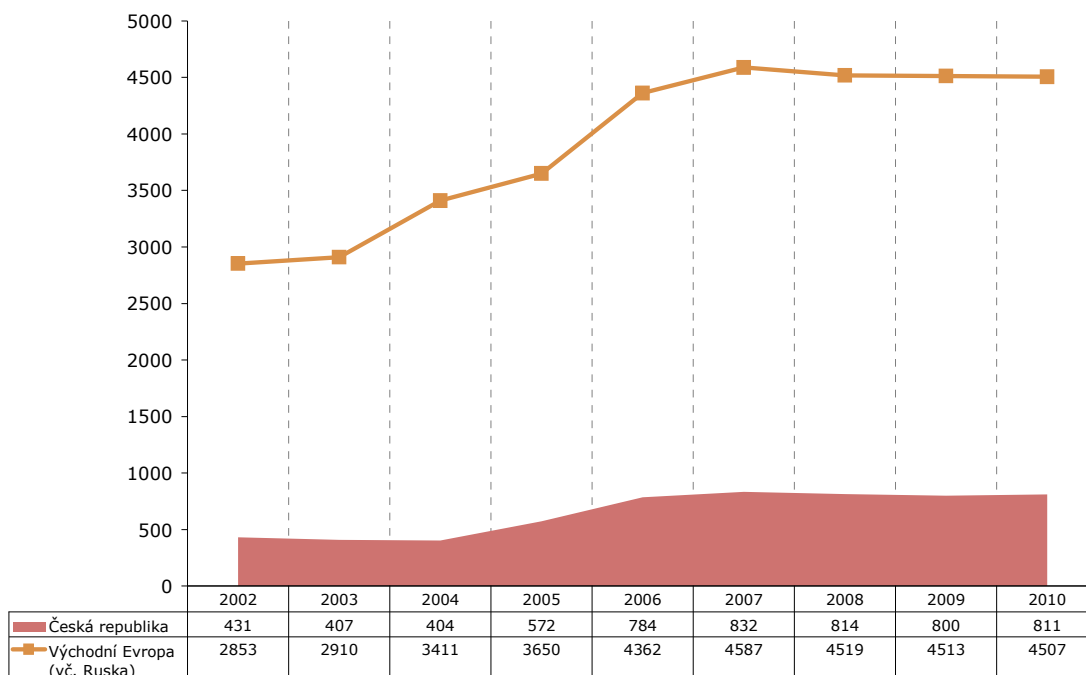
# 12THE SECOND AUTOMOTIVE CENTURY, PRICEWATERHOUSECOOPERS, 2003

## Výhled vývoje výroby osobních automobilů (mil. kusů)



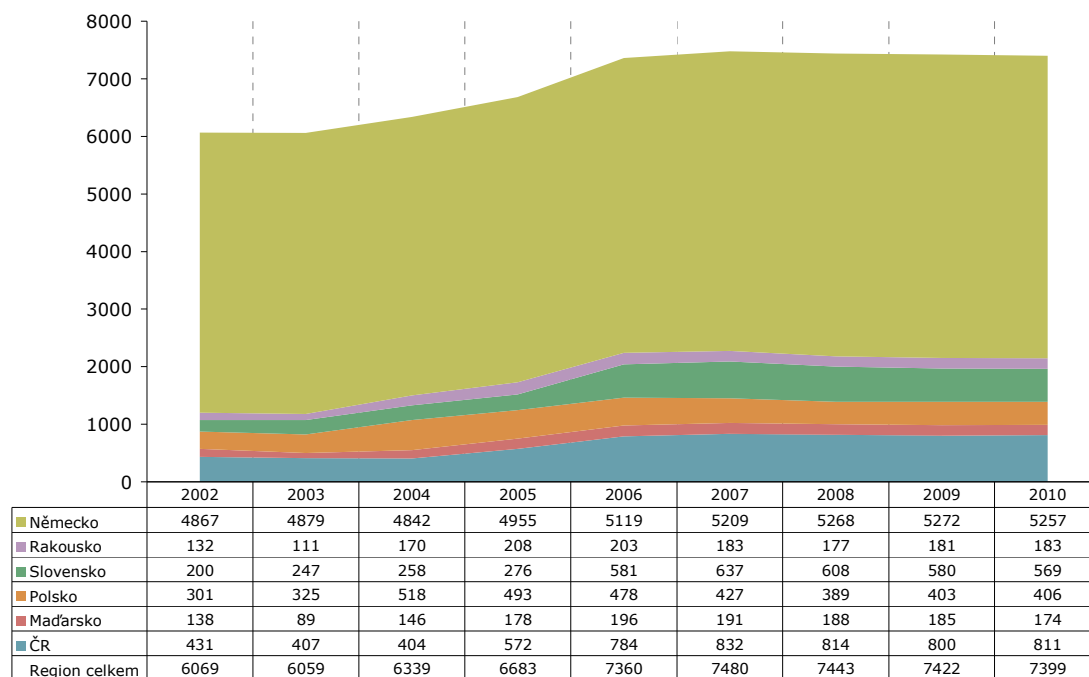
Zdroj: Autofacts, PwC

## Výhled vývoje výroby osobních automobilů (tis. kusů)



Zdroj: Autofacts, PwC

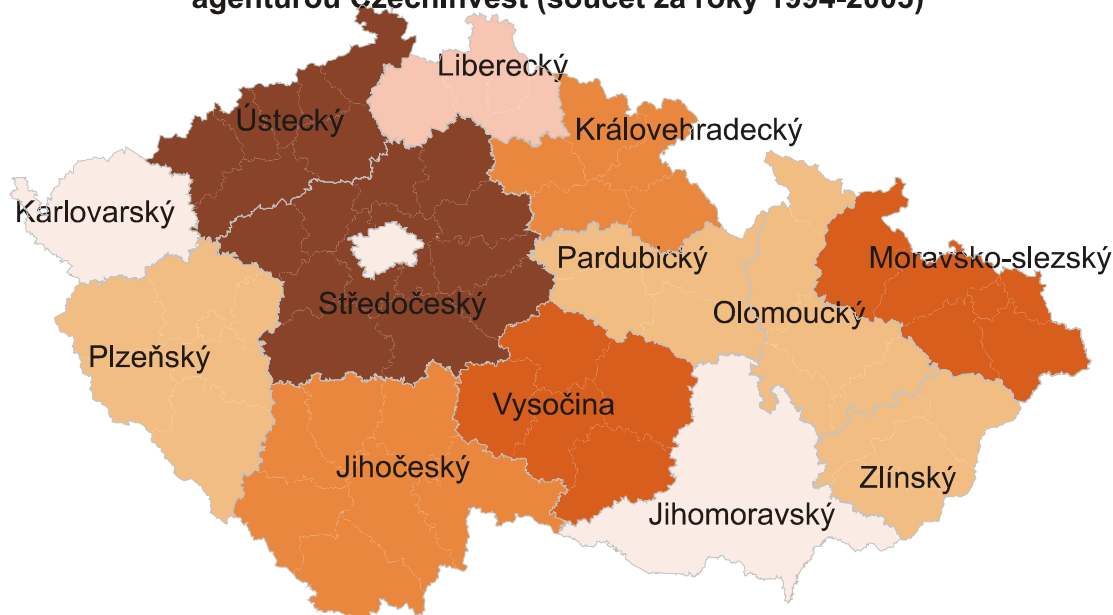
## Výhled vývoje výroby osobních automobilů (tis. kusů)



Zdroj: Autofacts, PwC

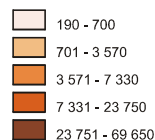
## 13 REGIONÁLNÍ STATISTIKY

**Objem investičních záměrů do AP zprostředkovaných agenturou CzechInvest (součet za roky 1994-2003)**

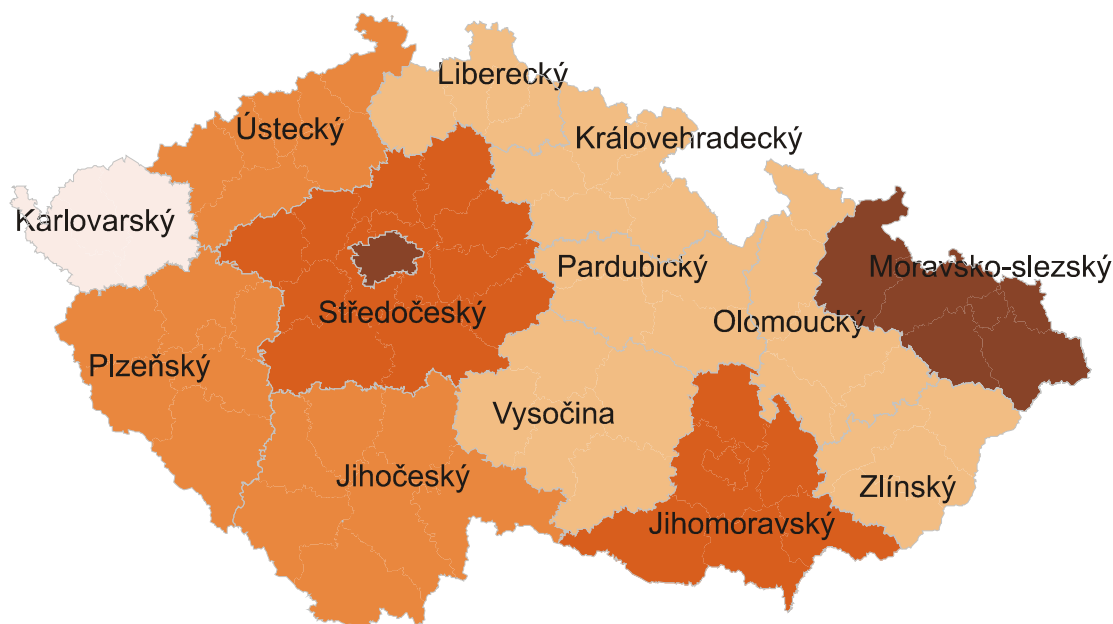


ZDROJ: CzechInvest

Celkové investice do AP (mil. Kč)

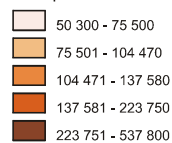


**Hrubý domácí produkt v tržních cenách (2002)**



ZDROJ: ČSU 2002

Hrubý domácí produkt v tržních cenách (mil. Kč)

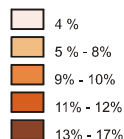


### Registrovaná míra nezaměstnanosti (2002)

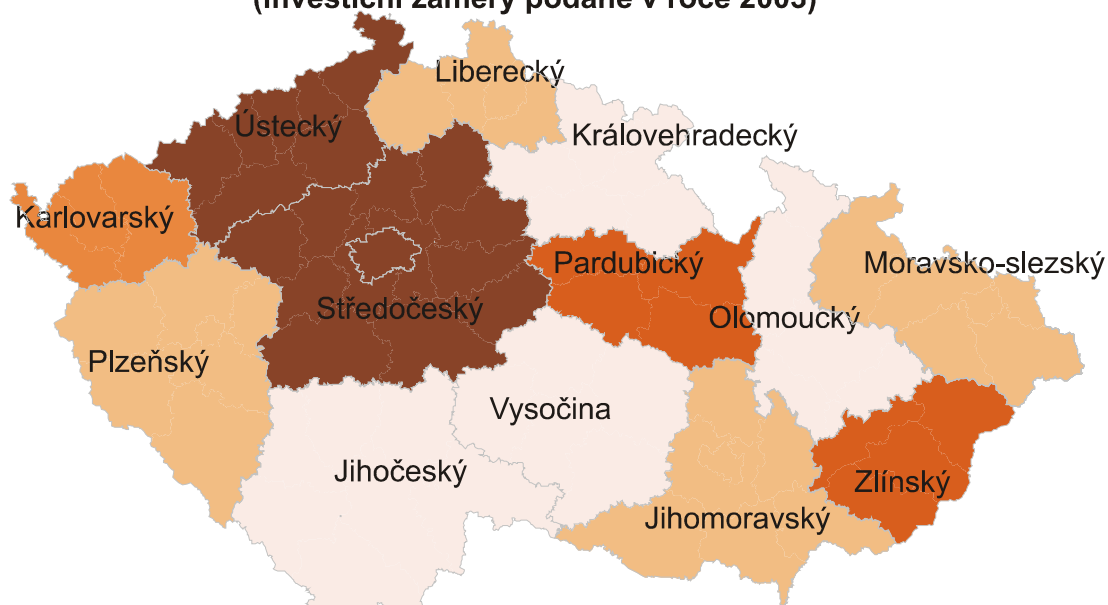


ZDROJ: ČSU 2002

Registrovaná míra nezaměstnanosti

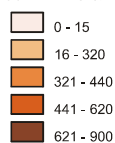


### Nová pracovní místa (investiční záměry podané v roce 2003)



ZDROJ: CzechInvest

Nová pracovní místa



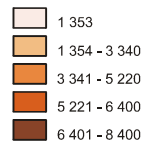


## Počet studentů vybraných oborů (se vztahem k AP) 2003

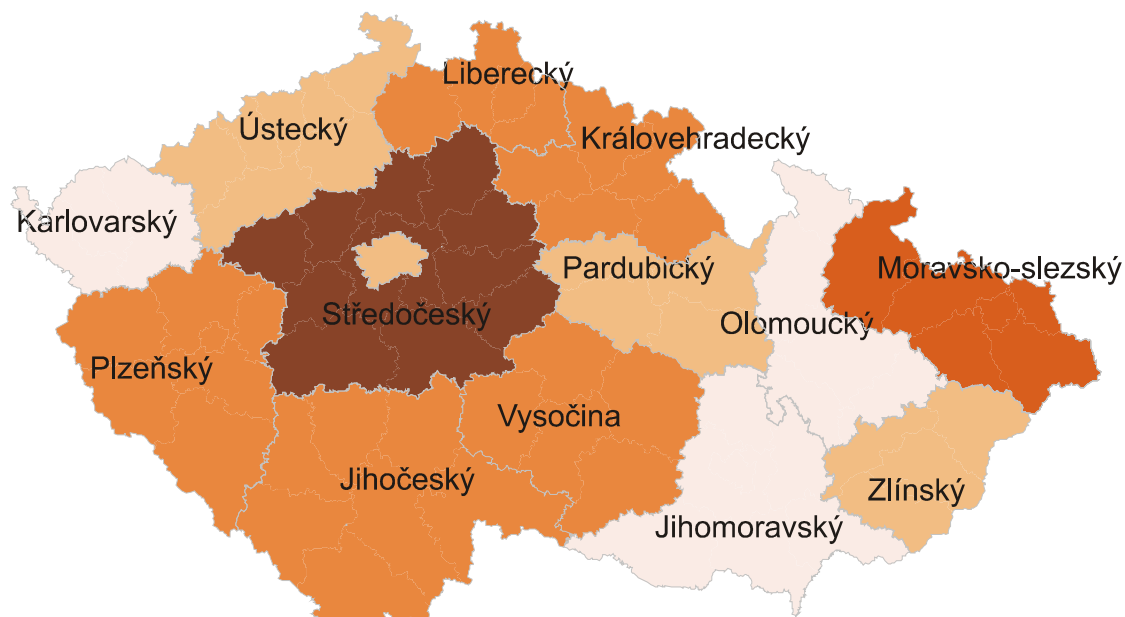


ZDROJ: UIV 2003

Počet studentů

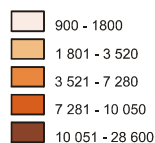


## Počet zaměstnanců - OKEČ 34 (2002)



ZDROJ: MPO - Panorama českého průmyslu (2002)

Počet zaměstnanců

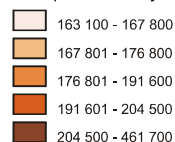


## Hrubý domácí produkt v tržních cenách na 1 obyvatele (2002)

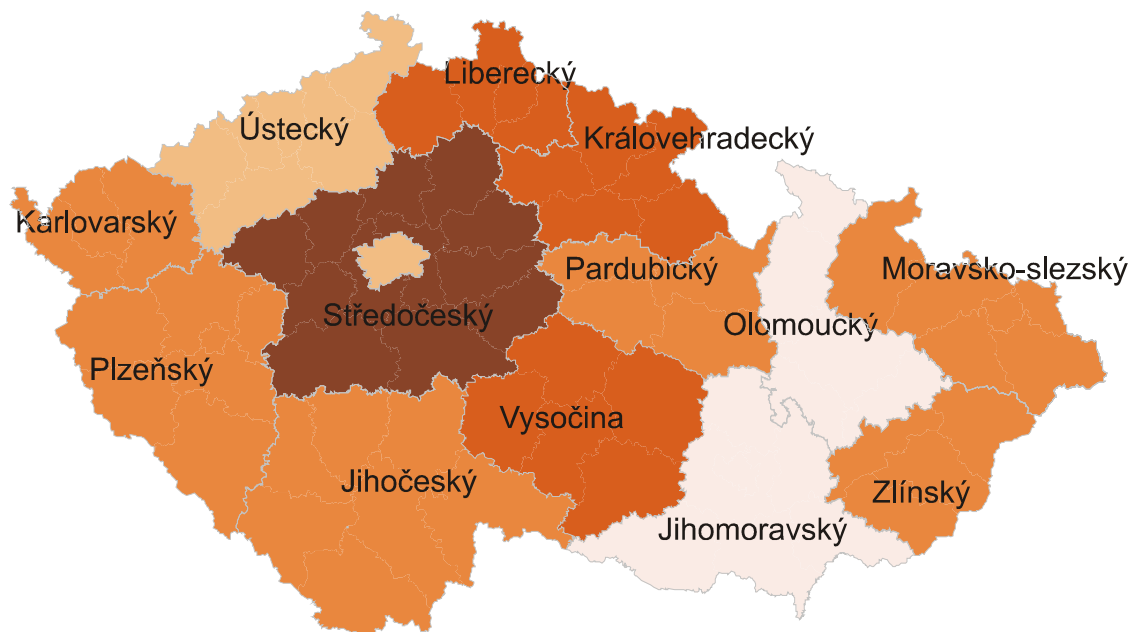


ZDROJ: ČSU 2002

Hrubý domácí produkt na jednoho obyvatele (Kč)

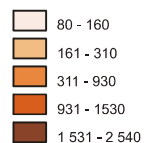


## Počet zaměstnanců na 100 tisíc obyvatel (2002)



ZDROJ: ČSU 2002

Počet zaměstnanců na 100 tisíc obyvatel

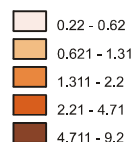


### Počet studentů na 1 zaměstnance v AP (2002)



ZDROJ: ČSU 2002

Počet studentů na 1 zaměstnance v AP

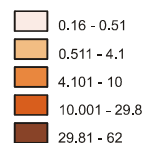


### Celkový objem investičních záměrů (součet za roky 1994-2003) na 1 obyvatele

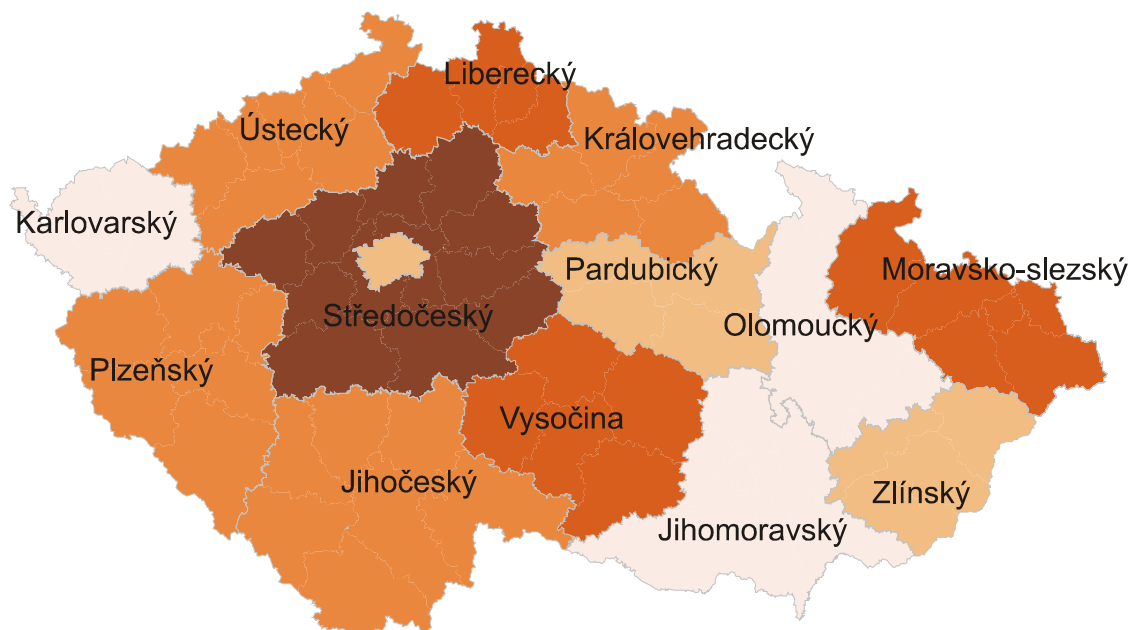


ZDROJ: CzechInvest

Objem investičních záměrů na 1 obyvatele (tis. Kč)

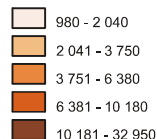


### Počet zaměstnanců v AP 2003



ZDROJ: ČSU 2003

Počet zaměstnanců

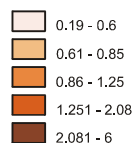


### Počet studentů na 1 zaměstnance v AP 2003



ZDROJ: ČSU 2003

Počet studentu na 1 zaměstnance



Studie sektoru  
automobilového průmyslu  
z hlediska zaměstnanosti a vzdělání

Příloha 2

Shrnutí základních poznatků  
z hloubkových rozhovorů

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>METODIKA</b> .....	<b>4</b>
2.1	SBĚR DAT.....	4
2.2	TĚMATICKÁ STRUKTURA ROZHOVORU.....	4
<b>3</b>	<b>TRENDY</b> .....	<b>7</b>
3.1	ZVÝŠENÍ TECHNOLOGICKÉ ÚROVNĚ.....	7
3.2	NÁROKY NA KVALIFIKACI PRACOVNÍ SÍLY.....	7
3.3	ZMĚNY VE STRUKTUŘE VÝROBY.....	7
3.4	SPOLUPRÁCE VÝROBCŮ.....	8
3.5	FIREMNÍ FÚZE.....	8
3.6	RŮST VÝROBY.....	8
<b>4</b>	<b>RIZIKA AUTOMOBILOVÉHO SEKTORU</b> .....	<b>10</b>
4.1	VLIV KONKURENČNÍHO PROSTŘEDÍ.....	10
4.2	DOMINANCE AUTOMOBILOVÉHO SEKTORU V RÁMCI EKONOMIKY.....	10
4.3	PŘESUN VÝROB Z ČR.....	11
<b>5</b>	<b>HODNOCENÍ AKTIVIT STÁTU</b> .....	<b>12</b>
5.1	UPLATŇOVÁNÍ SYSTÉMU INVESTIČNÍCH POBÍDEK.....	12
5.2	HODNOCENÍ ÚŘADŮ PRÁCE.....	13
<b>6</b>	<b>KVALIFIKACE A VZDĚLÁVÁNÍ</b> .....	<b>15</b>
6.1	HODNOCENÍ ÚROVNĚ PRACOVNÍ SÍLY V ČR.....	15
6.2	HODNOCENÍ VYSOKÉHO ŠKOLSTVÍ.....	16
6.3	HODNOCENÍ STŘEDNÍHO A UČŇOVSKÉHO ŠKOLSTVÍ.....	17
6.4	HODNOCENÍ REKVALIFIKACÍ A MOŽNOSTÍ CELOŽIVOTNÍHO VZDĚLÁVÁNÍ.....	18
6.5	DOPORUČENÍ KE VZDĚLÁVACÍMU SYSTÉMU.....	19

# 1 ÚVOD

Expertní hloubkové rozhovory s klíčovými osobnostmi jsou vhodnou výzkumnou technikou pro uchopení tak široké problematiky, jakou jsou dopady rozvoje AP na politiku zaměstnanosti a vzdělávání. Toto platí dvojnásobně vezmeme-li v úvahu, že rozvoj oboru se udál tak rychle, že jednotlivé subjekty tohoto trhu musely reagovat na změny velmi flexibilně a učit se "za pochodu". Většina aktuálních informací a schopnost odhadnout další vývoj je tak v rukách přímých účastníků tohoto dynamického procesu a rozhovory s nimi přinášejí řadu zajímavých poznatků, které nebyly dosud nikde zdokumentovány.

Cílem rozhovorů je vymezení specifik domácího AP se zaměřením na úroveň specializace výrobních závodů, místo v hodnotovém řetězci, role zahraničního kapitálu, rozdíl ve vyžadovaných kvalifikačních předpokladech apod.

Rozhovory se zástupci institucí se zaměřují na hodnocení dosavadních kroků v oblasti rekvalifikací v ČR a na potenciál státu v oblasti odborného vzdělávání.

Rozhovory se zástupci firem a zahraničních investorů se zaměřují na hodnocení jejich zkušeností s investičními pobídkami, s kvalifikací pracovní síly, úrovní spolupráce se školami a na odhad potřeb průmyslu v této oblasti v příštích letech.

## 2 METODIKA

### 2.1 Sběr dat

Byly provedeny rozhovory s celkem 30 respondenty:

- ▶ 15 zástupců zaměstnavatelů
- ▶ 2 nezávislí experti
- ▶ 2 zástupci CzechInvestu
- ▶ 1 zástupce vzdělávacího zařízení
- ▶ 10 zástupců úřadů práce

Rozhovory byly prováděny metodou hloubkových rozhovorů na základě strukturovaného, částečně standardizovaného scénáře. Standardní délka rozhovoru činila 90-120 minut.

### 2.2 Tématická struktura rozhovoru

Rozhovoru se vyvíjel vždy podle individuálních možností respondentů se záměrem získat podněty k oblastem, o kterých je schopen nejlépe vypovídat. Proto ne vždy byla v průběhu rozhovoru věnována pozornost všem tématickým oblastem:

1. vývoj AP v ČR za posledních několik let a ve výhledu
  - a. obecné, spontánní zhodnocení situace
    - i. významné trendy (k lepšímu a k horšímu)
    - ii. nová rizika a nové příležitosti
  - b. konkurenční prostředí
    - i. vliv na tvorbu cen
    - ii. konkurenční prostředí v jednotlivých podoborech (výroba součástí, vybavení automobilů)
  - c. etický rozměr podnikání (způsoby získávání zakázek, komunikace s úřady státní správy a samosprávy)
  - d. pozice firem působících v ČR („české firmy“) ve výrobním řetězci (výzkum a vývoj, výroba dílů, kompletace, vzdálenost v řetězci od finálního zákazníka)
    - i. vývoj realizovaných zakázek s různou přidanou hodnotou
    - ii. výzkum a vývoj v českých firmách
  - e. schopnost českých firem přizpůsobovat se zahraničním odběratelům/dodavatelům
  - f. úroveň výrobních technologií a schopnost českých firem do technologií investovat
  - g. objemové ukazatele (zejména výhled)
    - i. počet firem
    - ii. tržby



- iii. podíl zahraničního kapitálu
- iv. podíl služeb s různou úrovní přidané hodnoty
- v. vývoj poptávky na trhu (finální zákazníci)
- h. role AP v národním hospodářství
  - i. hodnocení vzrůstajícího podílu AP na průmyslové výrobě
  - ii. rizika (příliš jednostranná orientace ekonomiky) a příležitosti (absorbování pracovní síly)
  - iii. srovnání rizik a příležitostí regionů s / bez silného zastoupení AP
- 2. Hodnocení aktivit státu - investiční pobídky a spojené programy (pracovní místa, rekvalifikace, daně, pozemky, infrastruktura)
  - a. hodnocení systému a jeho motivačních schopností
  - b. zhodnocení využívání ze strany firem a možnosti neefektivního uplatnění pobídek (firma využije zvýhodnění a odejde)
  - c. hodnocení průběhu reálného procesu využívání pobídek (komunikace, flexibilita zapojených úřadů – katastr, soudy, úřady práce, ...)
  - d. vliv systému investičních pobídek na konkurenční prostředí
  - e. reálný vliv na zaměstnanost
- 3. Kvalifikace
  - a. Obecné, spontánní hodnocení situace
    - i. Dostatek / nedostatek kvalifikovaných pracovních sil (v různých typech kvalifikace)
    - ii. Související problémy (omezení výrobních možností, cena práce, možnost tlaku na prohlubování kvalifikace a kvalitu práce...)
  - b. Požadavky ze strany zaměstnavatelů
    - i. Důraz na typy kvalifikací – kde roste / zmenšuje se (různě kvalifikované dělnické profese, specializované SŠ / VŠ vzdělání, požadavky na různé úrovně managementu, profese nespecifikované oborově primárně v AP – marketing, personalistika, IT, ekonomika a účetnictví, administrativa...)
    - ii. Schopnost zaměstnavatelů hledat pracovní sílu (oslovení, výběr)
    - iii. Vliv konkurenčního prostředí na možnosti získávání pracovní síly (zde nemusí být konkurentem pouze firmy působící v oblasti AP)
  - c. Realita
    - i. Soulad mezi poptávkou a nabídkou na trhu práce za různé typy kvalifikací
    - ii. Kvalita primárního vzdělávacího systému (za různé typy kvalifikace; jak „hotový“ pracovník vychází ze školy, relevance znalostí absolventů škol)
    - iii. Kvalita rekvalifikačních programů nabízených státními institucemi (úřady práce)
    - iv. Vlastní, firemní vzdělávání
  - d. Komunikace se státem
    - i. Aktivní komunikace s úřady ohledně požadavků na vzdělávání
    - ii. Úroveň komunikace ze strany státních organizací
    - iii. Flexibilita a možnosti státu v reakcích na požadavky zaměstnavatelů
    - iv. Společná formulace požadavků na stát zaměstnavateli (sdružování na bázi oborové spolupráce, role SAP)
    - v. Role jednotlivých typů a úrovní úřadů a organizací státní správy a samosprávy v realizaci vzdělávacích procesů a

- komunikaci se zaměstnavateli (MŠMT a další ministerstva, kraje, úřady práce)
- e. Hodnocení vzdělávacích aktivit soukromých subjektů
    - i. Firmy, které si vzdělávají vlastní pracovníky – jaké to přináší výhody, není to jen znouzectnost?
    - ii. Komerční vzdělávací instituce – existují takové, které nabízejí vzdělávání relevantní specificky pro AP; hodnocení
4. Doporučení
- a. K investičním pobídkám
  - b. Vzdělávacímu systému a rekvalifikacím

### 3 TRENDY

Vedle významného nárůstu objemových ukazatelů výroby v oblasti AP dochází k následujícím trendům:

#### 3.1 Zvýšení technologické úrovně

Technologická úroveň se zvyšuje jednak pokud jde o samotné produkty (automobily), ale také v oblasti výroby.

Technologická úroveň automobilů produkovaných v ČSSR ještě v 80. letech minulého století zaostávala za konkurencí ze západních trhů. Odhaduje se, že hlavní tuzemský výrobce, Škoda MB, investovala do oblasti R&D (výzkum a vývoj) zhruba 80x-100x méně než západní automobilky. Tento fakt se nemohl neprojevit na úrovni produkovaných automobilů.

K obratu došlo zejména po fúzi Škody s koncernem VW. Dnes patří Škoda Auto v rámci koncernu VW mezi špičkové provozy a vyrábí automobily na velmi vysoké technologické úrovni.

Trh zejména s osobními automobily je velmi konkurenční a přináší enormní tlaky na snižování ceny produkce a nákladů. Právě množství a kvalita použitých technologií ve vybavení vozidla může představovat konkurenční výhodu.

#### 3.2 Nároky na kvalifikaci pracovní síly

Zvyšující se technologická úroveň představuje trend, který má přímý dopad na zaměstnanost, a to na všech úrovních profesního zařazení: Zaměstnanec musí být velmi vysoce kvalifikovaný a specializovaný a jeho zařazení do pracovního procesu může trvat i několik měsíců, přestože již disponuje odborným vzděláním získaným v primárním vzdělávacím systému (například vyučení).

Vedle nároku na specializaci se naopak objevují i nároky na schopnost kombinovat některé profese. Typickým představitelem této kombinace je tzv. mechatronik (mechanik-elektronik). Na úrovni středního managementu se objevuje jako velmi užitečná kombinace technického a ekonomického vzdělání.

#### 3.3 Změny ve struktuře výroby

V podmínkách ČR došlo po roce 1990 k prudké změně struktury výstupů automobilového průmyslu: Setrvalý růst produkce osobních automobil byl doprovázen poklesem výroby nákladních.

### 3.4 Spolupráce výrobců

K podstatnému kvalitativnímu posunu došlo nejen ve finální výrobě automobilů, ale v celé struktuře výrobního procesu, který začíná zpravidla u dodavatelských firem. Škoda Auto, která v současnosti ve výrobě finálních automobilů v ČR dominuje, představuje pro řadu dodavatelských firem nejdůležitějšího partnera, ale tyto firmy často dodávají i jiným, zahraničním výrobcům, někdy přímo dodávají na trh (náhradní díly) a jsou připraveny na spolupráci s novými výrobci v ČR.

Rozsáhlé zázemí pro rozvoj automobilového průmyslu v ČR v podobě sítě firem, schopných dodávat součástky a příslušenství, pomáhala budovat právě Škoda Auto. Podle vyjádření zástupců dodavatelských firem si je Škoda „vychovala“, naučila je dodržovat velmi striktně podmínky dodávek. Díky jejímu tlaku na kvalitu jsou tito výrobci schopni dodávat i zahraničním firmám a mohou dále růst, bez exkluzivní spolupráce s jedním finálním výrobcem.

### 3.5 Firemní fúze

Velmi významným trendem v celosvětovém měřítku je kapitálové propojování výrobců automobilů. V současnosti existuje 8 velkých koncernů a odhaduje se, že do budoucna se toto číslo dále sníží na 5 - 6. Z tohoto pohledu znamenala fúze Škody Auto s koncernem VW logický a včasný krok, který umožnil přetrvání a růst celého průmyslového odvětví (v dnešní době využívá podnik okolo 900 dodavatelských firem).

### 3.6 Růst výroby

V české republice dochází a i v budoucnosti bude docházet k nárůstu výroby v automobilovém sektoru a také k nárůstu jeho podílu na průmyslové výrobě, stejně tak i jako na výkonu ekonomiky.

Základní příčiny nárůstu:

- ▶ Nárůst výroby automobilů: zejména po zavedení výroby v TPCA, která roční produkci osobních automobilů v ČR zvedne o  $\frac{3}{4}$
- ▶ Nárůst výroby dílů: oproti chystanému skokovému nárůstu výroby automobilů je vývoj výroby dílů a příslušenství relativně plynulý – většina výroby jde na export
- ▶ Růst výroby se obecně odehrává především v tzv. clusterech. Jde o regionální seskupení výrobců okolo jednoho finálního výrobce. V případě ČR se podařilo takový cluster vytvořit v návaznosti na výrobu ve Škoda Auto. V tomto ohledu má AP náskok před ostatními sektory hospodářství.

Český AP se také dostává do nejvyšší etapy na následující škále vývoje průmyslového odvětví:

1. zvládnutí výroby pod zahraničním vedením
2. zvládnutí výroby pod českým vedením
3. produkce je doplňována o další nevýrobní aktivity vývojového charakteru
4. zvládnutí vlastního vývoje – tato fáze ještě nenastala, objevují se první signály v podobě umístování konstrukčních a vývojových pracovišť do ČR (Mercedes – Plzeň, Valeo – Praha 7)

Tento vývoj má dva zásadní dopady na tuzemské podniky:

- ▶ Prakticky neexistují čistě čeští dodavatelé. Všichni musí být minimálně partneři mezinárodních firem.
- ▶ Čeští výrobci se naučili splňovat náročné podmínky dodavatelů a jsou schopni konkurence i na mezinárodních trzích. Tato skutečnost je zcela klíčová, neboť přinejmenším  $\frac{3}{4}$  výroby jde na export.

## 4 RIZIKA AUTOMOBILOVÉHO SEKTORU

Rizika AP je možné rozdělit do dvou skupin:

1. vnější: dopady na životní prostředí a životní styl
2. vnitřní: rizika spojená s vývojem výroby a zejména zaměstnanosti

Tato analýza se zaměřuje na vnitřní rizika AP.

### 4.1 Vliv konkurenčního prostředí

V evropské perspektivě poptávka po osobních automobilech stagnuje a výsledkem je silný tlak na snižování cen a tedy i nákladů. Snaha o racionalizaci výroby znamená také snižování osobních nákladů, tedy i redukcii počtu zaměstnaných osob. Tato tendence je zřejmá i v prostředí ČR, kde podíl AP na výkonu ekonomiky neodpovídá počtu osob zaměstnaných v AP.

Na druhou stranu je nutné podotknout, že velmi striktní požadavky podnikových odběratelů na kvalitu dodávek od vlastních subdodavatelů přináší účinný „výchovný“ prvek pro subdodavatelské firmy. Například tlak na kvalitu dodávek ze strany Škoda Auto umožnil těmto dodávajícím firmám později rozšířit své pole působnosti i na další, zahraniční dodavatele.

V oblasti AP navíc existuje také velký přebytek výrobních kapacit nad reálnou výrobou. Výrobci tak mají velký manévrovací prostor při výběru dodavatelů, což znamená další posílení tlaku na snižování cen a racionalizaci výroby.

Silné konkurenční prostředí existuje i v nabídce průmyslových zón, u nichž nabídka převyšuje poptávku a umožňuje tak investorům optimalizaci umístění výroby a zároveň i relativně snadné a rychlé přemístění výroby v případě, že stávající lokalita ztratí některou z klíčových výhod (např. relativně levnou pracovní sílu).

### 4.2 Dominance automobilového sektoru v rámci ekonomiky

Růst výroby v českém AP znamená, že Česká republika se stává „automobilovou velmocí Evropy“. AP je tak tahounem ekonomiky ale může se stát i důvodem značných obtíží, pokud dojde k poklesu produkce. Ten může být zapříčiněn jak vývojem na světovém automobilovém trhu obecně (stagnace či pokles poptávky), tak i **přesunem výroby do jiných lokalit**.

## 4.3 Přesun výroby z ČR

Problém potenciálního přesunu výroby není možné uchopit jednoduše a tendence firem k odchodu, respektive k setrvání závisí na řadě faktorů:

1. Produktivita práce: Řada investorů si vybrala ČR z toho důvodu, že cena práce je zde relativně levná, a to zejména ve srovnání se zeměmi EU. Tuto konkurenční výhodu však ČR ve výhledu cca jednoho desetiletí postupně ztratí. Pro výrobce však není klíčovým ukazatelem cena práce, ale výrobní náklady, které se odvíjejí od produktivity práce. Dražší práce může stále znamenat nižší náklady, pokud se bude jednat o vysoce kvalifikovanou pracovní sílu.
2. Místní síť subdodavatelů: Blízké umístění subdodavatelů je jedním z faktorů, které ovlivňují celkové náklady výroby – nejen kvůli přepravním nákladům, ale také díky snadnější komunikaci. Rozvinutá síť lokálních subdodavatelů představuje pro výrobce zázemí, které není jednoduché, ani levné v nové lokaci nahradit.
3. Rozvinutá infrastruktura: Právě tak jako jsou nedostatky v infrastruktuře jedním ze základních důvodů, proč si investoři nevyberou určitou lokalitu, kvalitní infrastruktura může znamenat významný stabilizační faktor.
4. Povaha výroby konkrétního podniku: Různý typ výroby znamená různé možnosti v rychlosti a nákladech přesunu: Přesun finální výroby automobilů se může odehrát v horizontu let, přesun výroby jejich přímých dodavatelů v horizontu měsíců a subdodavatelů v dalších úrovních v řádu týdnů.

Zástupci firem AP se liší v celkovém hodnocení situace s ohledem na potenciální odchod většího množství firem ze země, a to podle toho, jak hodnotí výše zmíněné faktory.

Určité riziko spatřují v relativně snadném a málo nákladném potenciálním přesunu některých výrobních podniků. Možnosti se liší zejména podle postavení podniků v hodnotovém řetězci.

- ▶ Tier 2 (subdodavatelé dodavatelů) - mohou přesunout výrobu v řádu jednotek týdnů
- ▶ Tier 1 (dodavatelé) - v řádu jednotek až desítek měsíců
- ▶ OEM (finální výrobci) - v řádu let

Mobilitě napomáhají i relativně nízké náklady na přesun. Nemobilní investice (haly a pozemky) stojí o řád méně než mobilní, totiž strojové vybavení.

## 5 HODNOCENÍ AKTIVIT STÁTU

### 5.1 Uplatňování systému investičních pobídek

Rozhovory byly prováděny také ve firmách, které čerpaly investiční pobídky na rekvalifikace a vytváření nových pracovních míst.

V hodnocení účinnosti investičních pobídek jako faktoru pro rozhodnutí o umístění investice zaujímali respondenti spíše rezervovaný postoj. Investiční pobídky podle nich nehrály rozhodující roli – nanejvýš mohly jazýčkem na vahách, který rozhodl mezi dvěma srovnatelnými možnostmi.

Existují 2 základní okruhy důležitých faktorů pro výběr lokality pro umístění výrobního závodu:

- ▶ Lokalita: infrastruktura, místní síť dodavatelů, místní trh, prostředí pro život
- ▶ Pracovní síla: kvalifikace a cena

Investiční pobídky mohou hrát pozitivní roli spíše nepřímo. Vedle samotného přilákání investora je velmi důležité jej také v lokalitě udržet. V tomto ohledu je podstatná tzv. after care, tj. následná komunikace a zejména plnění závazků, které vůči němu přijal stát či místní samospráva. Mezi ně patří také bezproblémová komunikace ohledně realizace programů spojených s udělenou investiční pobídkou.

Pokud se investor na straně státních institucí či lokálních samosprávných orgánů setká s laxním a nespolehlivým přístupem (příkladem jsou nesplněné sliby ohledně výstavby infrastruktury či bytů pro zaměstnance), může to omezit jeho investiční aktivity. Navíc je špatná zkušenost i významnou negativní referencí pro další potenciální investory, kteří se rozhodují o umístění své investice.



Z pohledu investorů je uplatňování pobídek v oblasti rekvalifikací a vytváření pracovních míst někdy velmi problematické. Zásadním nedostatkem jsou nejasná pravidla:

- ▶ Možnost uzavírání smluv na dobu určitou na pracovních místech vytvořených v rámci pobídek
- ▶ Kde je hranice mezi uznatelnou rekvalifikací a doplňováním vzdělání
- ▶ Vytvořená ale dočasně neobsazená pracovní místa

Úřady práce často nejsou schopny komunikovat s investory ohledně kritérií plnění podmínek investičních pobídek a nedokáží jednoznačně odpovědět na konkrétní otázky v tomto směru.

Základní připomínkou ve směru k systému IP bylo doporučení, podle kterého by finanční zdroje, odčerpávané v rámci pobídek na daňové úlevy a vytváření pracovních míst, měly spíše směřovat do zkvalitnění infrastruktury a vzdělání. Pro toto doporučení existují dva základní důvody:

- ▶ AP má v ČR již natolik silné postavení, že o umístování a rozšiřování výroby již IP nerozhodují
- ▶ O investicích rozhoduje spíše právě infrastruktura a kvalifikovanost pracovní síly

## 5.2 Hodnocení úřadů práce

Zatímco zaměstnavatelé si často stěžují na úroveň spolupráce s ÚP (viz část věnovanou tomuto tématu v kapitole týkající se kvalifikace a vzdělávání), pohled z druhé strany nabízí diametrálně odlišné stanovisko.

Problémem, se kterým se úřady práce potýkají, je neschopnost zaměstnavatelů formulovat své personální potřeby s delším než několikaměsíčním výhledem.

Dalším problémem, který úřadům práce ztěžuje život, je fakt, že zaměstnavatelé nenahlašují skutečný počet volných míst (nahlašují jich odhadem zhruba polovinu). Přestože jsou k tomu vázáni, nelze úplnost údajů prakticky kontrolovat.

Jádro problému, který zejména uchazeči o zaměstnání pojmenovávají jako nízkou ochotu pomoci při hledání pracovního uplatnění, vidí zástupci úřadů práce v nedostatečných personálních zdrojích na vlastní straně. Na jednoho zprostředkovatele práce připadá i několik stovek nezaměstnaných. Tomuto poměru odpovídají i velmi omezené časové možnosti vzhledem k jednotlivým uchazečům. Částečné řešení představuje součinnost se soukromými

personálními agenturami. Tam, kde se podaří překonat vzájemnou nedůvěru mezi „konkurenčními podniky“, tato spolupráce dobře funguje.

## 6 KVALIFIKACE A VZDĚLÁVÁNÍ

### 6.1 Hodnocení úrovně pracovní síly v ČR

V úrovni pracovní síly v ČR se střetávají dva protichůdné vlivy:

- ▶ V pozitivním směru je to určitá vstupní „šikovnost“. Bylo několikrát konstatováno, že tuzemští pracovníci mají dobrý základ, existuje fenomén „zlatých českých ručiček“. Tato skutečnost vynikne ve srovnání se vstupní zručností manuálních pracovníků v jiných zemích (SRN, USA). Názory na důvody ale i samotnou existenci tohoto jevu se různí.
- ▶ Naproti tomu negativně působí úroveň vzdělávacího systému. Podle zaměstnavatelů je zásadní zejména nedostatečnost vysokoškolského vzdělávání, které není schopno reagovat na nové trendy, flexibilně upravovat obsah výuky, používat k výuce aktuální technické pomůcky.

V praxi se tyto vlivy projevují tak, že typická úroveň dělníka v továrně je relativně vysoká. Je nicméně obtížné najít vhodné volné pracovníky na trhu práce. Přestože míra nezaměstnanosti v posledních letech významně vzrostla, nepředstavují stávající nezaměstnaní dostatečný potenciál pro doplňování potřeb podniků. U odborných profesí rostou požadavky na odpovídající kvalifikaci a specializaci pracovníků. V rámci snahy o snižování nákladů mají přitom podniky tendenci snižovat počet pracovníků s neborovým pracovním zařazením (režijní, obslužné profese).

Paradoxně tak vzniká situace, kdy i v regionech s vysokou mírou nezaměstnanosti mají podniky problém s náborem pracovníků a využívají **pracovních sil ze sousedních zemí**. Tito pracovníci ovšem často **nejsou formálními zaměstnanci výrobního podniku**, ale personálních agentur a nevstupují tak do evidovaného stavu zaměstnanců. Podle odhadu více než v polovině firem tvoří tito „ne-zaměstnaní“ pracovníci minimálně ¼ všech pracujících ve firmě.

Tito externí pracovníci také umožňují firmám flexibilně reagovat jednak na změny v objemech práce (jdou do práce tehdy, když je pro ně uplatnění), ale také dorovnávají nemocnost zaměstnanců podniku.

Problém nemocnosti je v českém prostředí chronický a je jedním z faktorů, které přímo ohrožují zájem zahraničních investorů o tuzemské investice. Nemocnost v dělnických profesích přitom daleko převyšuje průměr, což znamená pro výrobce velikou zátěž v podobě nutnosti vytvářet „přezaměstnanost“ i nad 10% vyžadovaného početního stavu zaměstnanců.

Tento stav přisuzují zaměstnavatelé především **rigidním pravidlům českého trhu práce**. S problémem nemocnosti se tak musejí vypořádávat buďto opatřeními na hraně zákona (nepřímé sankce za nemocnost), anebo pozitivními motivacemi, které ovšem zvyšují personální náklady. Ukazuje se přitom, že v případě pozitivní motivace (bonusy za přítomnost v zaměstnání), je možné nemocnost snížit cca o polovinu, aniž by docházelo k ohrožení zdraví zaměstnanců. Je možné z toho usuzovat, že velká část nemocnosti je skutečně pouze fiktivní (ať již zcela neopodstatněné pracovní neschopnosti, ale také příliš dlouhá doba jejich trvání apod.).

## 6.2 Hodnocení vysokého školství

Jak již bylo řečeno výše, jedním ze základních problémů českého technického vysokého školství je mnohdy **neaktuální obsah výuky**. Dalším problémem je **nedostatečná jazyková příprava** (to je ovšem obecný problém českých pracovníků).

Na druhou stranu jsou absolventi technických oborů jsou vnímáni jako relativně **flexibilní**: Firmy často počítají s tím, že musí investovat do zaučení „svých“ vysokoškoláků. Důležitý je obecný základ a flexibilita, schopnost učit se a rychle vstřebat poznání potřebné k výkonu profese. V tomto ohledu jsou čeští vysokoškoláci dobře připraveni. Čeští zaměstnavatelé, ale také jejich zahraniční partneři dobře hodnotí **schopnost českých techniků nalézat dílčí optimalizace výrobních procesů**.

Problémem vysokoškoláků je poměrně **nízká samostatnost při řešení problémů a komunikační bariéry** (nízká schopnost týmové spolupráce, absence prezentačních dovedností).

## 6.3 Hodnocení středního a učňovského školství

Vedle špatné jazykové přípravy mezi velké problémy této úrovně vzdělávacího systému patří

- ▶ **Malé sepjetí s praxí:** Někteří respondenti vidí hlavní problém na úrovni mistrů – zatímco tato profesní úroveň je ve výrobě zcela klíčová, v rámci škol jsou na pozici mistrů lidé, kteří nemají dostatečné praktické zkušenosti. Výmluvně to dokumentuje názor personálního ředitele, který se vyjadřoval k programu rekvalifikací chystanému místním úřadem práce. Tento program měl jako lektory využít právě mistry z odborných učilišť. Respondent, který byl s úřadem práce v kontaktu, se k tomuto plánu stavěl velmi rezervovaně a kategoricky zpochybňoval jeho potenciální přínos právě kvůli vnímané nedostatečnosti odborných předpokladů na straně mistrů z učňovského školství.
- ▶ **Vyučení neovládají některé nové technologie,** konkrétně se jedná o práci na CNC strojích.
- ▶ **Nízký počet absolventů některých oborů na trhu práce:** Podniky v AP se dlouhodobě potýkají s nedostatkem některých kvalifikací. Jedná se o:
  - ▶ Svářeče
  - ▶ Zámečníky
  - ▶ Kovoobraběče
  - ▶ Pracovníky řízení kvality

Problémem je přitom nízký zájem o studium či vyučení v těchto oborech, ale také o praktické uplatnění své kvalifikace mezi absolventy.

Mezi důvody pro nezájem o relevantní studijní či učební obory podle zástupců zaměstnavatelů figurují zejména:

- ▶ Vnímaná nízká platová úroveň v automobilovém průmyslu
- ▶ Horší celkové vnímání dělnických a manuálních, technicky zaměřených profesí
- ▶ Obava o kvalitu sociálního prostředí na odborných učilištích na straně rodičů
- ▶ **Rozdílná úroveň jednotlivých škol:** Ne všechny školy poskytují svým absolventům vzdělání v dostatečné kvalitě. Personalisté se shodují, že úroveň školy má na úroveň kvalifikace absolventa velmi silný vliv – což se může projevat i v apriorním přístupu k žadatelům o práci s ohledem na absolvovanou školu.
- ▶ **Malý důraz na problematiku adekvátní fyzické přípravy:**
  - ▶ Aktivní péče o zdraví, prevence je záležitostí osvěty ze strany státních organizací a konkrétních aktivit zaměstnavatelů. Jejich součástí by měl být i program pro osvojení správných pracovních návyků při tělesné práci.
  - ▶ Určité obory si vyžadují specifickou tělesnou přípravu, která bude připravovat na konkrétní fyzickou zátěž. Jedná se například o přenášení těžkých předmětů (např. obrobky kol a mnohé další), ale také o specifickou zátěž, která je kladena na šišky potahů (zátěž svalů předloktí).
  - ▶ Školy by měly věnovat pozornost i nácviku aktivní péče o zdraví.

V podnicích, kde již dochází k jejich realizaci, jsou vhodně pojaté programy na podporu zdraví přijímány jako projev zájmu o zaměstnance a při rekrutaci pracovníků mohou být využívány jako konkurenční výhoda podniku.

## 6.4 Hodnocení rekvalifikací a možností celoživotního vzdělávání

Řada personalistů vnímá jako zásadní problém naprosto nedostatečný systém celoživotního vzdělávání.

Primární vzdělávací systém (zejména úroveň vyššího odborného a vysokoškolského vzdělávání) neposkytuje dostatečné možnosti pro studium osob, které se na pokročilejších stupních své profesní dráhy rozhodnou pro změnu či prohloubení své kvalifikace. Nedostupnost vzdělávacích možností se týká i distančního studia.

Většinu rekvalifikací provádějí firmy interně. Důvodem je jednak vysoká specializace výrobních procesů a v mnoha případech také zaměstnavateli špatně hodnocená úroveň kurzů zabezpečovaných úřady práce.

Právě efektivita součinnosti s úřady práce je velmi individuální a odvíjí se od:

- ▶ Schopnosti zaměstnavatelů formulovat svoje požadavky
- ▶ Aktivity ÚP při navazování kontaktů a zjišťování informací od zaměstnavatelů
- ▶ Schopnosti obou stran spolupracovat při získávání pracovních sil a organizaci rekvalifikačních programů

Z rozhovorů se zástupci podniků je zřejmé, že klíčovou položkou je aktivní přístup ÚP. Ten by měl zahrnovat:

- ▶ Opakované návštěvy v podniku za účelem zjišťování aktuálních personálních potřeb, navazování úzkého kontaktu a seznámení se s podnikem přímo na místě
- ▶ Konzultace se zástupci zaměstnavatelů ohledně náplně, lektorů ale i konečného výběru zájemců o rekvalifikační kurzy

## 6.5 Doporučení ke vzdělávacímu systému

Doporučení respondentů výzkumu ke vzdělávacímu systému:

- ▶ Protáhnutí základního školního vzdělávání na 10 let by mělo umožnit osvojení komplexu obecné vzdělanosti již v rámci ZŠ. Vzdělávací zařízení vyššího stupně by se pak měla více soustředit na odborné vzdělání.
- ▶ Vedle toho by ale měla ZŠ umožnit rozvíjení individuálních talentů, a to včetně specializace jednotlivých škol.
- ▶ Položit základy polytechnického vzdělávání již na úrovni mateřských škol.
- ▶ Vedle podpory jazykové přípravy by měl být zejména na základních školách kladen větší důraz na matematiku
- ▶ Základní vzdělání by mělo být zakončeno závěrečnou standardizovanou zkouškou.
- ▶ Stát může ovlivňovat skladbu vzdělávání podporou (či nepodporou) některých škol.
- ▶ Školský systém by měl reagovat na rostoucí potřebu vyššího stupně kvalifikace pro některé typy profesí. Ukazuje se, že některé budou vyžadovat vzdělání na bakalářské, ale i magisterské úrovni. Jedná se například o mistry, vedoucí výroby, logistiky, pracovníky kvality výroby. S tím souvisí i předpokládaná nižší potřeba vzdělávacího stupně úplného středního odborného vzdělání s maturitou.

- ▶ Jako zásadní problém je vnímána velmi omezená možnost celoživotního vzdělávání.
- ▶ Stát by se měl snažit o komunikace podporující důvěru rodičů: „vzdělávání pro první povolání“.
- ▶ Spolupráce mezi zaměstnavateli a vzdělávacími institucemi by měla být záležitostí aktivního přístupu obou stran. Měla by se realizovat zintenzivněním studijně pracovních pobytů studentů a učňů ve firmách, ale také možností externího zapojení pracovníků z praxe do procesu výuky. Pozornost by měla být věnována průběhu pracovních studijních pobytů, který v některých případech nepřináší očekávaný efekt, neboť studující jsou využíváni jako levná pracovní síla pro nekvalifikované práce.



Studie sektoru  
automobilového průmyslu  
z hlediska zaměstnanosti a vzdělání

Příloha 3  
Dílčí zpráva z výzkumu zájmu  
o odborné vzdělávání

## **OBSAH**

<b>1. Cíle a metodika výzkumu</b>	<b>3</b>
<b>2. Základní zjištění.</b>	<b>9</b>
<b>3. Výsledky analýz</b>	<b>12</b>
3.1. Automobilový průmysl - celý soubor(základní přehled)	13
3.2. Automobilový průmysl - všichni dotázaní(analýzy)	27
3.3. Zájem o auta automobilismus maturantů a žáků	37
3.4. Motivace a preference při výběru dalšího studia a zaměstnání	41

## 1. Cíle a metodika výzkumu

Základním cílem výzkumu bylo pomoci zmapovat zájem maturantů a žáků končících základní vzdělání o obory relevantní pro automobilový průmysl, faktory zájmu a nezájmu o studium těchto oborů, preference oborů a důvody pro jejich výběr a v neposlední řadě to, jak vnímají budoucnosti tohoto odvětví. Dotazováno bylo 205 žáků devátých tříd a jejich rodičů a 209 maturantů ve Středočeském, Libereckém a Zlínském kraji. Nástrojem sběru dat byly tři dotazníky se společným jádrem otázek, na něž odpovídali všichni (tj. maturanti, žáci i rodiče).

Kromě uvedených tří souborů jsme také pracovali se souborem (619 respondentů) spojujícím srovnatelné proměnné. Jde o blok proměnných, jejichž prostřednictvím jsme zjišťovali, co dotázaní vědí o automobilovém průmyslu u nás, jaký k němu mají obecný postoj a také jejich potenciální zájem o práci v tomto odvětví. Druhý blok proměnných vychází z otázek týkajících se dalšího studia, jejichž cílem bylo získat informace o volbě oborů využitelných v automobilovém průmyslu. Možnosti dalšího studia jsou pro žáky základních škol a maturanty natolik odlišné, že preference nebylo možné zjišťovat srovnatelnými otázkami. Nebylo také možné (vzhledem k velikosti souboru) zjišťovat zájem o konkrétní obory, jejichž absolventi jsou potenciálně uplatnitelní v automobilovém průmyslu. Analýzy jsme proto zaměřili obecněji na technické obory (maturanti) a na střední odborné školy technického zaměření spolu s vybranými učebními obory, které experti označili za využitelné v automobilovém průmyslu (žáci). Otázky týkající se motivací při výběru povolání a dalšího studia jsou v jednotlivých souborech srovnatelné jen částečně.

## Základní charakteristiky jednotlivých souborů

Soubor:	Proměnná	Kategorie	N	%
<b>Spojený</b>				
	Kraj			
		Středočeský	201	32.5
		Liberecký	196	31.8
		Zlínský	219	35.4
		Východočeský	1	0.2
		Chybějící údaj	2	0.3
	Pohlaví			
		Muži	337	54.4
		Žena	279	45.1
		Neuvedeno	3	0.5
	Dotázaný			
		Maturant	209	33.8
		Žák	205	33.1
		Rodič	205	33.1
	Věk			
		14 – 16	206	33.3
		17 – 20	208	33.6
		30 – 35	45	7.3
		36 - 40	86	13.9
		41 – 45	50	8.1
		46 – 56	22	3.6
		Neuvedeno	2	0.3

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

<b>Maturanti</b>				
	Kraj			
		Středočeský	63	30.1
		Liberecký	68	32.5
		Zlínský	77	36.8
		Ústecký	1	0.5
	Pohlaví			
		Muži	153	73.2
		Ženy	56	26.8
	Věk			
		14	1	0.5
		17	2	1.0
		18	79	37.8
		19	98	46.9
		20	29	13.9
	Typ školy			
		Gymnázium	76	36.4
		SOŠ – technické zaměření	65	31.1
		SOŠ – ostatní	50	23.9
		Učební obor s maturitou	12	2.4
		Jiná situace	5	2.4
		Neuvedeno	1	0.5

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

<b>Žáci</b>				
	Kraj			
		Středočeský	69	33.7
		Liberecký	64	31.2
		Zlínský	71	34.6
		Východočeský	1	0.5
	Pohlaví			
		Chlapci	144	70.2
		Dívky	61	29.8
	Věk			
		14	41	20.0
		15	156	76.1
		16	8	3.9
<b>Rodiče</b>				
	Kraj			
		Středočeský	69	33.7
		Liberecký	64	31.2
		Zlínský	71	34.6
		Východočeský	1	0.5
	Pohlaví			
		Muži	40	19.5
		Ženy	162	79.0
		Neuvedeno	3	1.5
	Věk			
		30 - 35	45	22.0
		36 - 40	86	42.0
		41 - 45	50	24.4
		46 - 56	22	10.7
		Neuvedeno	2	1.0
	Vzdělání			
		Základní bez vyučení	5	2.4
		Vyučen(a) bez maturity	81	39.5
		Maturita	93	45.3
		Vysoká škola	25	12.2
		Neuvedeno	1	0.5
	Postavení v zaměstnání			
		Zaměstnanec	161	78.5
		V domácnosti (mateřská dovolená)	9	4.4
		Samostatný	25	12.2
		Ostatní	9	4.4
		Neuvedeno	1	0.5

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Výběr byl proveden ad hoc tak, aby v něm byly rovnoměrně zastoupeny zvolené kraje a v každém z nich bylo alespoň 70% žáků i studentů chlapců. Zastoupení chlapců bylo vzhledem k problematice a velikosti souboru záměrně nadhodnoceno. Předpokládali jsme, že preference technických oborů, které jsou v centru našeho zájmu, bude u dívek daleko menší než u chlapců. Pokud by jejich zastoupení bylo v souboru menší, nebylo by vůbec možné se v analýzách zaměřit na technické obory. Soubor tedy není reprezentativní a veškerá zjištění je třeba považovat za více či méně podložené hypotézy. Smyslem šetření bylo získat základní přehled o dané problematice a v centru pozornosti stojí především vztahy mezi proměnnými. Závěry opíráme o statisticky významné vztahy. Nebyl-li prokázán významný vztah, tam kde bychom ho očekávali, nelze vyloučit, že důvodem je malá velikost souboru.

Analýzy ukázaly, že preference technických oborů i zájem o automobilismus jsou výrazně diferencovány subjektivním odhadem obecných předpokladů žáků a maturantů a také deklarovanou schopností vyrovnat se s údržbou v domácnosti (technicko manuální zručností). Jako doplněk k charakteristice souborů proto uvádíme rozložení těchto proměnných v jednotlivých souborech.

## Maturanti

Otázka:

*„Jak byste charakterizoval(a) svoje předpoklady? Vyberte z níže uvedených možností tu, která se nejvíce blíží Vaší situaci.“*

<u>Předpoklady</u>	<u>% odpovědí</u>
Studijní typ humanitního zaměření	35.9
Studijní typ technického zaměření	29.2
Nepříliš orientovaný na studium, technický typ	17.7
Nepříliš orientovaný na studium, nikoli technický typ	10.5
<u>Jiné předpoklady</u>	<u>6.7</u>

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Otázka:

*„Dokázal(a) byste doma leccos sám (sama) opravit, nebo byste vždy musel(a) volat opraváře? Vyberte tu z následujících odpovědí, která se nejvíce blíží Vaší situaci.“*

<u>Manuální zručnost</u>	<u>%</u>
<u>odpovědí</u>	
Kromě výměny žárovky apod. bych si nedokázal(a) poradit téměř s ničím	18.7
Snad bych zvládl(a) nějaké drobné opravy (kapající kohoutek, zapasování hmoždinky do zdi apod.)	30.1
Dovedl(a) bych si poradit i s náročnějšími opravami (výměna zámku, výměna sifónu apod.)	30.6
Technické a manuální práce pro mne nepředstavují vůbec žádný problém. Kromě zcela specializovaných a odborných prací (jak např. oprava televize) bych si uměl(a) poradit téměř se vším.	20.6

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

## Žáci

„Jak bys charakterizoval(a) svoje předpoklady? Vyber z níže uvedených možností tu, která se nejvíce blíží Tvoji situaci.“

<u>Předpoklady</u>	<u>% odpovědí</u>
Studijní typ humanitního zaměření	31.7
Studijní typ technického zaměření	33.7
Nepříliš orientovaný na studium, technický typ	20.0
Nepříliš orientovaný na studium, nikoli technický typ	13.2
<u>Jiné předpoklady</u>	<u>1.5</u>

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

## Rodiče

„Dokážete Vy nebo Váš partner doma leccos sami opravit, nebo musíte volat opraváře (či někoho jiného)? Vyberte tu z následujících odpovědí, která se nejvíce blíží Vaší situaci.“

<u>Manuální zručnost</u>	<u>%</u>
<u>odpovědí</u>	
Kromě výměny žárovky apod. bych si nedokázal(a) poradit téměř s ničím	8.8
Snad bych zvládl(a) nějaké drobné opravy (kapající kohoutek, zapasování hmoždinky do zdi apod.)	19.5
Dovedl(a) bych si poradit i s náročnějšími opravami (výměna zámku, výměna sifónu apod.)	32.2
Technické a manuální práce pro mne nepředstavují vůbec žádný problém. Kromě zcela specializovaných a odborných prací (jak např. oprava televize) bych si uměl(a) poradit téměř se vším.	39.0
<u>Neuvedeno</u>	<u>0.5</u>

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004



## 2. Základní zjištění.

- Téměř všichni (80 – 90%) dotázaní (tj. žáci devátých tříd, jejich rodiče i maturanti) považují automobilový průmysl obecně za odvětví s velkou budoucností, které poskytuje mnoho pracovních příležitostí jinde ve světě a v Evropě.
- Automobilový průmysl v ČR takto charakterizovalo o něco méně (o 5 – 10 procentních bodů) dotázaných. V kraji, kde žijí, vidí budoucnost tohoto odvětví optimisticky jen něco přes polovinu dotázaných. Zjištění, že dotázaní považují automobilový průmysl ve svém kraji méně často za perspektivní než jinde v ČR, je poněkud zarážející, neboť pro výzkum byly vybrány právě kraje, kde se nalézají významné podniky automobilového průmyslu. Vysvětlení lze hledat ve zjištění, že znalosti dotázaných o automobilovém průmyslu v ČR jsou jen malé (viz níže).
- Dotázaní jsou také ve své většině přesvědčeni, že u nás jsou v automobilovém průmyslu lepší platové a další pracovní podmínky než v jiných odvětvích, a to zejména v profesích odborných a řídicích pracovníků (kolem 90% dotázaných), méně často sdílejí toto přesvědčení o platech středně technických profesích (kolem 80% dotázaných). Lépe než v jiných odvětvích jsou na tom z hlediska platů a pracovních podmínek v automobilovém průmyslu podle většiny dotázaných i ti, kdo pracují v kvalifikovaných dělnických profesích. Tento názor však zastává v daném srovnání nejméně dotázaných (kolem 70%).
- Celkový image českého automobilového průmyslu je jen mírně pozitivní, spíše však neutrální. O možnosti pracovat v tomto odvětví naprostá většina dotázaných (více než 80%) nikdy neuvažovala. Určitý potenciální zájem (v případě, že by u nás byly budovány velké zahraniční automobilky) projeví spíše dospělí dotázaní (zájem o zaměstnání pro své děti), než žáci a maturanti.
- Dotázaní, kteří se zajímají o auta a automobilismus a kteří znají někoho, kdo je zaměstnán v některém z podniků automobilového průmyslu, mají obecně pozitivnější vztah k tomuto odvětví a více se (alespoň potenciálně) zajímají o možnost zde pracovat.
- Výše uvedená zjištění spolu s poměrně nízkou úrovní základní informovanosti dotázaných žáků a maturantů o podnicích automobilového průmyslu v ČR vedou k hypotéze, že mladí lidé vzdor výše uvedeným velmi optimistickým výpovědím o tomto odvětví mnoho nevědí a nepředstavuje tak v jejich vědomí obecně známou oblast výhodných pracovních příležitostí, která se bude dále rozvíjet.
- Celkově nižší zájem o technické obory než o ostatní je pravděpodobně především odrazem výrazného nezájmu dívek, které končí základní školu, o tento typ kvalifikace. Je obecně známo a všechny statistiky (i data našeho výzkumu) ukazují, že většina dívek směřuje na gymnázia nebo na střední odborné školy jiného než technického zaměření. Data výzkumu naznačují, že na technické vysoké školy směřují především absolventi středních odborných škol technického zaměření, což snižuje podíl žen v řadách uchazečů o vysokoškolské vzdělání technického směru.
- Dotázané dívky se ve své většině (87% žákyň i maturantek) nepovažují za technické typy, stejného názoru jsou i rodiče žákyň (80%), přičemž na technické obory směřují především ti, kdo se domnívají, že mají technické předpoklady (označili se za technický typ). Takto své předpoklady označilo 68% chlapců ze základních škol (i jejich rodičů) a 59% maturantů - mužů.

- Faktorem, který zřejmě podporuje zájem o studium na školách technického zaměření, je manuální zručnost, respektive schopnost vyrovnat se s technickými problémy každodenního života, která má zřejmě kořeny především v rodinném zázemí. K tomuto závěru nás vede zjištění, že o technické obory i o automobilismus se více zajímají maturanti, kteří uvedli, že jsou schopni si poradit i s náročnějšími opravami v domácnosti a žáci, jejichž rodiče uvedli, že jsou v tomto ohledu v rodině vcelku samostatní (nemusí na vše hned volat opraváře či někoho jiného).
- Odpovědi maturantů naznačují, že za schopné vyrovnat se s běžnými a náročnějšími technickými problémy každodenního života se považují především muži (67%) a ženy téměř výjimečně (9%). Významný avšak slabší vliv pohlaví byl zjištěn i v souvislosti se zájmem o auta automobilismus - zájem projevují více chlapci než dívky (zhruba 2:1). Jinými slovy: studium technických oborů a zájem o automobilismus jsou u nás zřejmě chápány jako typicky mužské záležitosti, což pravděpodobně vysvětluje nízký zájem dívek o obory využitelné v automobilovém průmyslu.
- Data podporují hypotézu, že významným faktorem, jenž snižuje celkový zájem o technické obory, jsou obavy z matematiky. Většina dotázaných souhlasí z názorem, že ten, kdo zápasí s matematikou, sotva uspěje na střední či vysoké škole technického směru. Na technické obory se také častěji hlásí ti, kdo s matematikou nemají žádné problémy a naopak výrazně méně ti, kdo s matematikou už nechtějí mít nic společného.
- V souborů maturantů byl prokázán významný vztah mezi obecným postojem vůči našemu automobilovému průmyslu a zájmem o životní prostředí. Maturanti, kteří se zajímají o problémy životního prostředí vykazují negativnější vztah k automobilovému průmyslu, než ti, které otázky životního prostředí nezajímají.
- Představy a přání mladých lidí ohledně jejich dalšího studia (učebního oboru) jsou pravděpodobně většinou v souladu s představami jejich rodičů. Vliv rodičů se projevuje spíše prostřednictvím životního stylu, celkového výchovného působení a vedení dítěte, než zjevným nátlakem či dokonce autoritativním rozhodnutím o jeho další životní dráze. Pokud se rodiče snaží rozhodnutí svých dětí ovlivnit, činí tak zřejmě spíše nenásilně, takže žáci základních škol si vliv rodičů neuvědomují téměř vůbec a maturanti spíše výjimečně.
- Data výzkumu jsou zcela v souladu s opakovaně potvrzeným zjištěním, že čím vyššího vzdělání dosáhli rodiče, tím vyššího vzdělání dosahují i jejich děti, a že dosažený stupeň vzdělání dítěte ovlivňuje především vzdělání matky. Data naznačují, že děti vysokoškolsky vzdělaných rodičů směřují častěji na humanitní a jiné obory než na technické. Na technické obory směřují především děti vyučených rodičů z rodin, v nichž si jsou schopni poradit s údržbou v domácnosti.
- Na základě výzkumu lze formulovat hypotézu, že pro zaměření dítěte mají kromě vzdělání významný vliv i další zájmy matky. Zkoumali jsem totiž, zda zájem žáků o auta a automobilismus je ovlivněn zájmem rodičů. Mezi zájmem matky a zájmem dítěte byl v některých aspektech prokázán silnější vztah než mezi zájmem otce a zájmem dítěte.
- Na základě dat lze předpokládat, že při úvahách o budoucím povolání (potažmo o dalším studiu či učebním oboru) kladou mladí lidé důraz především na charakter práce – za nejdůležitější považují, aby je práce bavila. Za velice důležité také považují, aby měli takovou kvalifikaci, s níž snadno naleznou zaměstnání. Výdělek samozřejmě patří k těm důležitějším aspektům budoucího povolání – zajímavá

práce a dostatek pracovních příležitostí jsou však pravděpodobně důležitější. Úvahy o konkrétním zaměstnavateli (nutnost stěhovat se za prací, různé výhody nabízené jednotlivými podniky) pravděpodobně hrají při rozhodování o dalším studiu či oboru vyučení daleko menší roli. Rodiče žáků základních škol jsou v tomto ohledu se svými dětmi zajedno.

- V rozhodování o další dráze samozřejmě hrají důležitou roli schopnosti dětí a mladých lidí. Data naznačují, že celkový průměrný prospěch má významný vliv na rozhodnutí maturantů, zda pokračovat ve studiu, a také na preference základních oborů studia. Žádané obory (ekonomické a právní) chtějí studovat především ti, kdo mají výborný prospěch. Nicméně, vliv průměrného prospěchu na obor, kam se skutečně hlásí, nebyl prokázán. Významný je v tomto ohledu spíše předmět, který šel dotázanému nejlépe, a subjektivní odhad předpokladů. Jak už bylo řečeno technickým oborů dávají přednost ti, kdo se považují za technické typy a kdo nemají problém s matematikou (a to jak maturanti, tak žáci devátých tříd základní školy).
- Na základě výše uvedeného lze předpokládat, že podpora a rozvíjení technických předpokladů a manuální zručnosti, a to zejména dívek, by mohla vést k vyššímu zájmu o technické obory a kvalifikované manuální profese. Jako základní problém se totiž v dané souvislosti jeví pravděpodobně hluboko zakořeněné představy, že řešení technických problémů a studium technických oborů je typicky mužská záležitost. Na základě dat lze v této souvislosti formulovat hypotézu (ovšem jen slabě podloženou), že dívčí a chlapecký svět je v tomto ohledu segregovanější než svět dospělých mužů a žen. Tato hypotéza není příliš silně podložená, opíráme ji pouze o zjištění, že jsme zaznamenali mírně větší zájem o auta a automobilismus v řadách dospělých žen než u jejich dcer a silnější závislost potenciálního zájmu o práci v automobilovém průmyslu na pohlaví v souboru žáků než v souborech rodičů a maturantů.
- Je otázka, zda matematika nutně musí být pro řadu dětí a mladých lidí takovým problémem, že více než třetina (37%) dotázaných žáků základních škol a téměř polovina (45%) maturantů s ní dle svých výpovědí nechce mít nikdy nic společného. Lze předpokládat, že snížení odporu k matematice by mohlo zvýšit zájem o technické obory.
- Konečně lze předpokládat, že jednou z cest zlepšení informovanosti mladých lidí o pracovních příležitostech, které u nás automobilový průmysl do budoucna představuje, by mohly být informace v časopisech zabývajících se auty a automobilismem a v časopisech orientovaných na různé technické zájmy mládeže. Automobilový průmysl by mohl upoutat pozornost mladých lidí, pokud by jim byl přesvědčivě představen jako obor budoucnosti poskytující širokou nabídku profesí se zajímavou a pestrou pracovní náplní. V této souvislosti by měla být věnována zvláštní pozornost pracovním příležitostem pro ženy.
- Konečně nelze vyloučit, že zájem o automobilový průmysl by v řadách středoškolské mládeže mohly povzbudit informace o tom, co vše výrobci automobilů dělají proto, aby byl škodlivý dopad automobilismu na životní prostředí co nejmenší.

### 3. Výsledky analýz

Výsledky hlavních analýz spolu s komentáři jsme rozdělili do čtyř kapitol.

V první kapitole předkládáme základní zjištění týkající se pasáže dotazníku věnované automobilovému průmyslu. V jejím rámci jsme zjišťovali, nakolik se dotázaní zajímají o automobilismus, co vědí o automobilovém průmyslu u nás a jaký k němu mají vztah.

Dále jsme zjišťovali, nakolik považují automobilový průmysl za perspektivní a zda podle jejich představ poskytuje mnoho pracovních příležitostí. Několik otázek se také týkalo představ o pracovních podmínkách v automobilovém průmyslu u nás a potenciálního zájmu zde pracovat. Základní přehled o struktuře odpovědí všech dotázaných (tj. žáků devátých tříd, jejich rodičů a maturantů) na jednotlivé otázky předkládáme v grafech. Tam, kde byly prokázány významné rozdíly uvádíme rozložení odpovědí v jednotlivých krajích a základních skupinách respondentů (žáci, rodiče, maturanti).

Druhá kapitola navazuje na první. Jejím předmětem jsou hlubší analýzy výše uvedeného bloku otázek, které jsme shrnuli do několika tabulek s komentáři.

Tematicky pak navazuje kapitola třetí, v níž předkládáme několik analýz týkajících se zájmu o automobilismus v podsouborech maturantů a žáků.

Čtvrtá kapitola se zabývá motivacemi při rozhodování o dalším studiu a preferencemi při výběru školy a oborů.

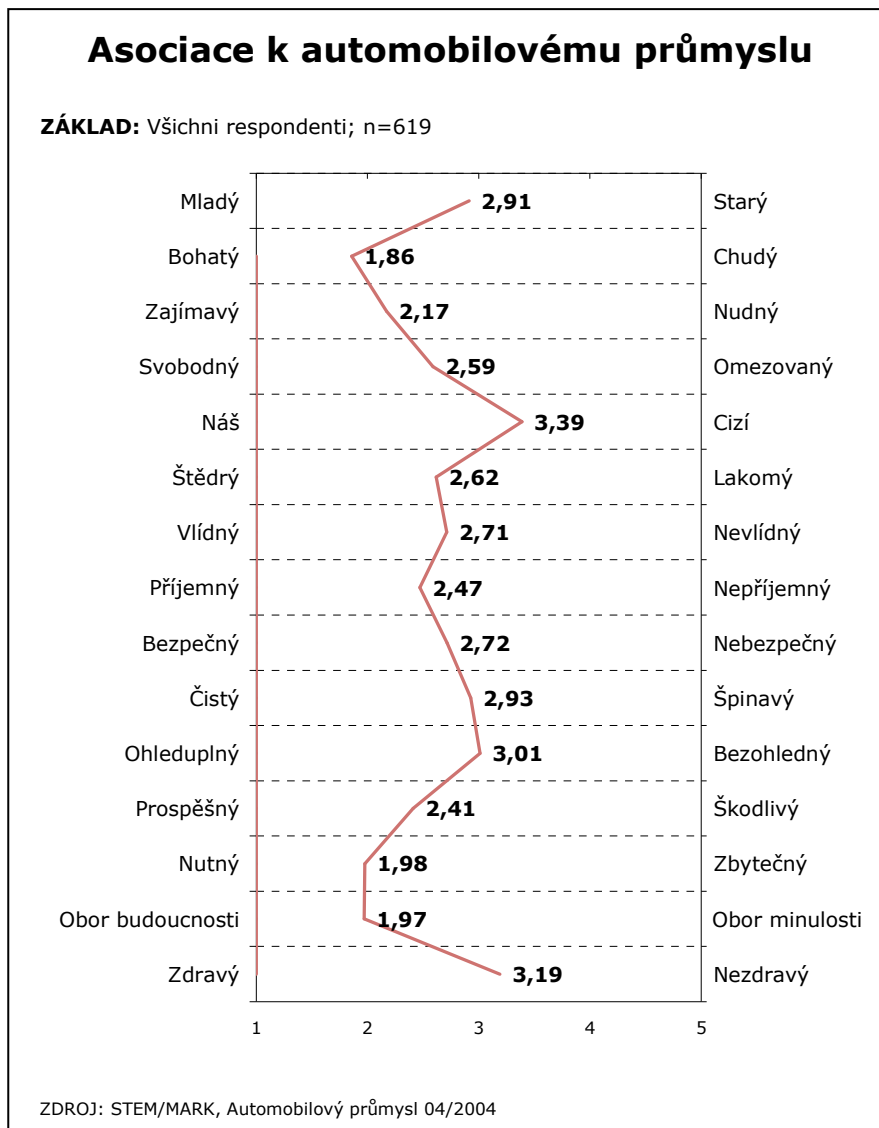
### 3.1. Automobilový průmysl - celý soubor (základní přehled)

Celkové postoje dotázaných vůči automobilovému průmyslu či celkovou představu o něm (image automobilového průmyslu) jsme zjišťovali za pomoci techniky sémantického diferenciálu. Předložili jsme respondentům 15 charakteristik, které nabývají pěti hodnot od 1 (kladné hodnocení) po 5 (záporné hodnocení), přičemž hodnota 3 znamená neutrální hodnocení (nerozhodný či ambivalentní postoj). Baterii těchto škál předcházela následující text:

*„Jaké pocity a představy ve Vás vyvolává automobilový průmysl. Jak byste ho charakterizoval(a) z níže uvedených hledisek? V každém řádku vždy zaškrtněte číslo, které je nejbližší Vaším představám.“*

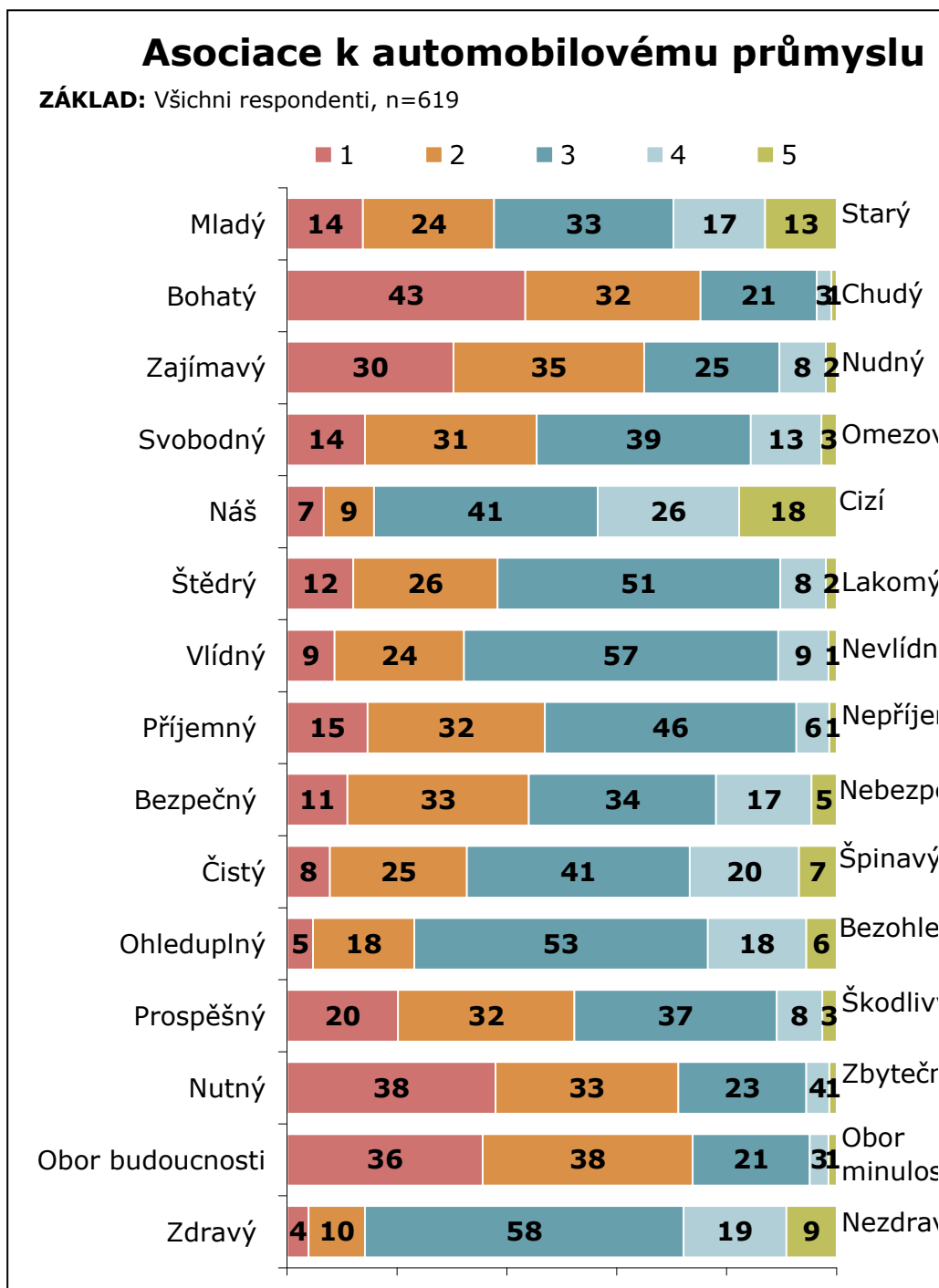
Průměry hodnocení všech dotázaných z hlediska jednotlivých charakteristik uvádíme v Grafu 1, v němž jsme všechny stupnice orientovali jedním směrem od kladných hodnocení k záporným. V dotazníku však bylo několik škál orientovaných opačně s cílem minimalizovat monotónní odpovědi. Z grafu je jasně patrné, že se dotázaní - s výjimkou charakteristik „náš - cizí“ a „zdravý - nezdravý“ - v průměru drželi mírně pozitivního hodnocení až neutrálního hodnocení. Obecně lze říci, že dotázaní převážně považují automobilový průmysl za bohatý, nezbytný a za obor budoucnosti, zároveň však za odvětví, které je především spíše cizí než naše a spíše nezdravé.

Graf 1



Rozložení konkrétních hodnot škály v jednotlivých charakteristikách je zřejmé z Grafu 2. Neutrální hodnotu volili dotázaní nejčastěji u charakteristik „vlídný – nevlídný“, „ohleduplný – bezohledný“ a „štědrý – lakomý“, „zdravý – nezdravý“. Podíl zcela negativních hodnocení je minimální. Výjimkou je hodnocení na škále „náš – cizí“. Většina dotázaných zcela jednoznačně považuje náš automobilový průmysl za bohatý, za obor budoucnosti, za nutný a zajímavý, ale cizí. Analýzy neprokázaly významně odlišné hodnocení v jednotlivých krajích ani základních kategorií dotázaných (maturanti, žáci, rodiče).

Graf 2



Techniku sémantického diferenciálu používáme tehdy, domníváme-li se, že v pozadí postojů k nějaké oblasti života společnosti apod. stojí určitá hlediska či úhly pohledu, o nichž nemáme přesnější představu a o nichž navíc předpokládáme, že je nelze přímo měřit. Tato hlediska se pak snažíme odhalit analýzou struktury vzájemných závislostí většího počtu konkrétních postojů či hodnocení. Jedním z vhodných nástrojů takové analýzy je faktorová analýza, která právě vychází z předpokladu, že v pozadí vzájemných souvislostí určitého souboru proměnných stojí menší počet neměřitelných veličin (hledisek či úhlů pohledu na oblast, která je hodnocena), tzv. faktorů.

Na základě faktorové analýzy výše uvedené baterie hodnocení českého automobilového průmyslu byly identifikovány čtyři takové faktory, jejichž vlivem lze vysvětlit 55% variance (to znamená, že většinu rozdílů v postojích dotázaných k automobilovému průmyslu lze vysvětlit prostřednictvím těchto čtyř faktorů). Níže je uvádíme spolu s interpretací jejich významu. Uspořádali jsme je podle procenta vyčerpané variance (tedy podle toho, nakolik se názory dotázaných na automobilový průmysl z daného hlediska liší).

**Faktor 1** lze interpretovat jako sociálně ekologickou přijatelnost automobilového průmyslu, pozitivně koreluje s postoji Bezpečný - Nebezpečný, Čistý - Špinavý, Zdravý - Nezdravý, Ohleduplný - Bezohledný a částečně s Prospěšný - Škodlivý.

**Faktor 2** měří atraktivitu automobilového průmyslu a vyjadřuje postoje Obor budoucnosti - Obor minulosti, Zajímavý - Nudný, Nutný - Zbytečný a Bohatý - Chudý.

**Faktor 3** vyjadřuje vztah k automobilovému průmyslu jako k lidské osobě. Zahrnuje postoje Mladý - Starý, Vlídny - Nevlídny a Štědrý - Lakomý.

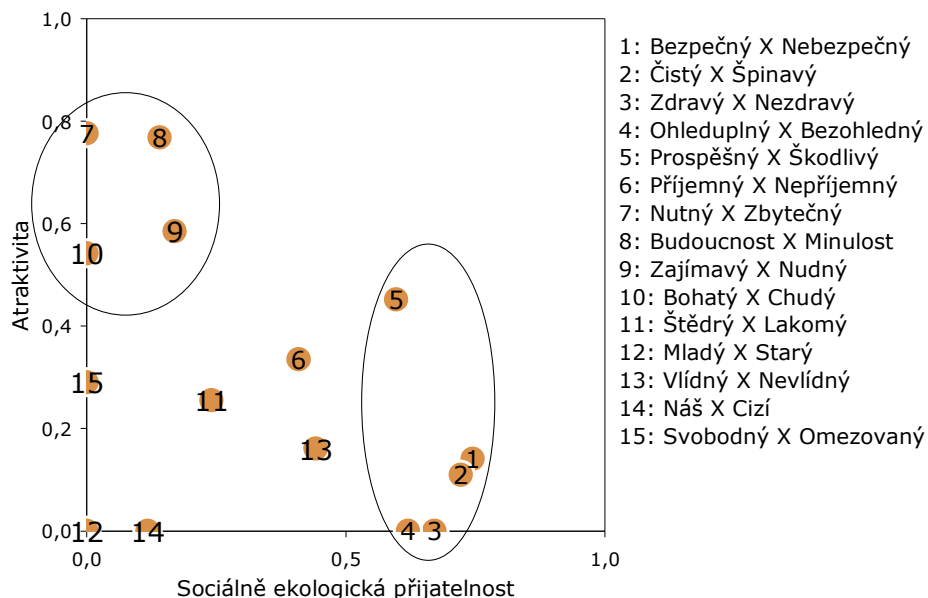
**Faktor 4** úzce souvisí s položkami Náš - Cizí a Svobodný - Omezovaný tvoří společně čtvrtý faktor.

Popsané souvislosti zobrazuje níže uvedený obrázek.

Obrázek 1

### Postoje k AP - korelace s faktory

Poznámka: Faktorové zátěže



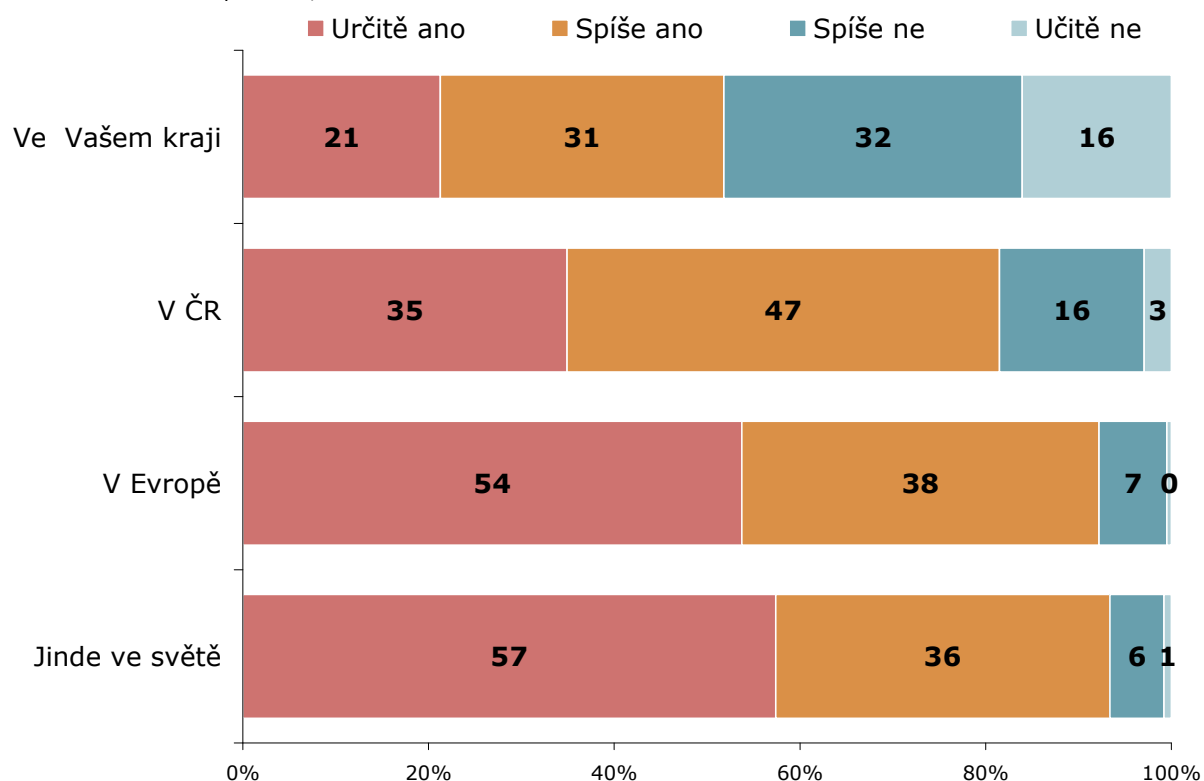
Lze tedy říci, že postoje dotázaných k automobilovému průmyslu se liší především v tom, nakolik ho považují za ekologicky přijatelný a v tom, nakolik ho považují za atraktivní, tj. zajímavý obor budoucnosti.

Obecné představy o budoucnosti automobilového průmyslu u nás a jinde ve světě a o jeho možnostech jakožto zdroje pracovních příležitostí jsme zjišťovali prostřednictvím dvou baterií otázek. V první jsme se ptali, zda je automobilový průmysl odvětvím, které má před sebou velkou budoucnost, a to v kraji, kde respondent žije, v ČR, v Evropě a jinde ve světě. Graf 3 ukazuje, že optimismus dotázaných se v tomto směrem zvyšuje spolu se vzdáleností oblasti, k níž se vyjadřují. Téměř všichni (92 % - 93%) hodnotí automobilový obor jakožto obor budoucnosti v Evropě a jinde ve světě. Poněkud skeptičtější jsou, uvažují-li o budoucnosti tohoto odvětví v ČR (82% kladných odpovědí), nejskeptičtější jsou však k situaci v kraji, kde žijí – téměř polovina dotázaných nepovažuje automobilový průmysl ve svém kraji za obor budoucnosti. Krom toho, ačkoli jinak téměř nevyužili možnosti „určitě ne“, v tomto případě ji zvolilo 16% dotázaných. V tomto ohledu nebyly prokázány významné rozdíly mezi dotázanými žijícími v různých krajích ani mezi žáky, maturanty a jejich rodiči, ani mezi muži a ženami.

Graf. 3

### Budoucnost automobilového průmyslu

**ZÁKLAD:** Všichni respondenti, n=619



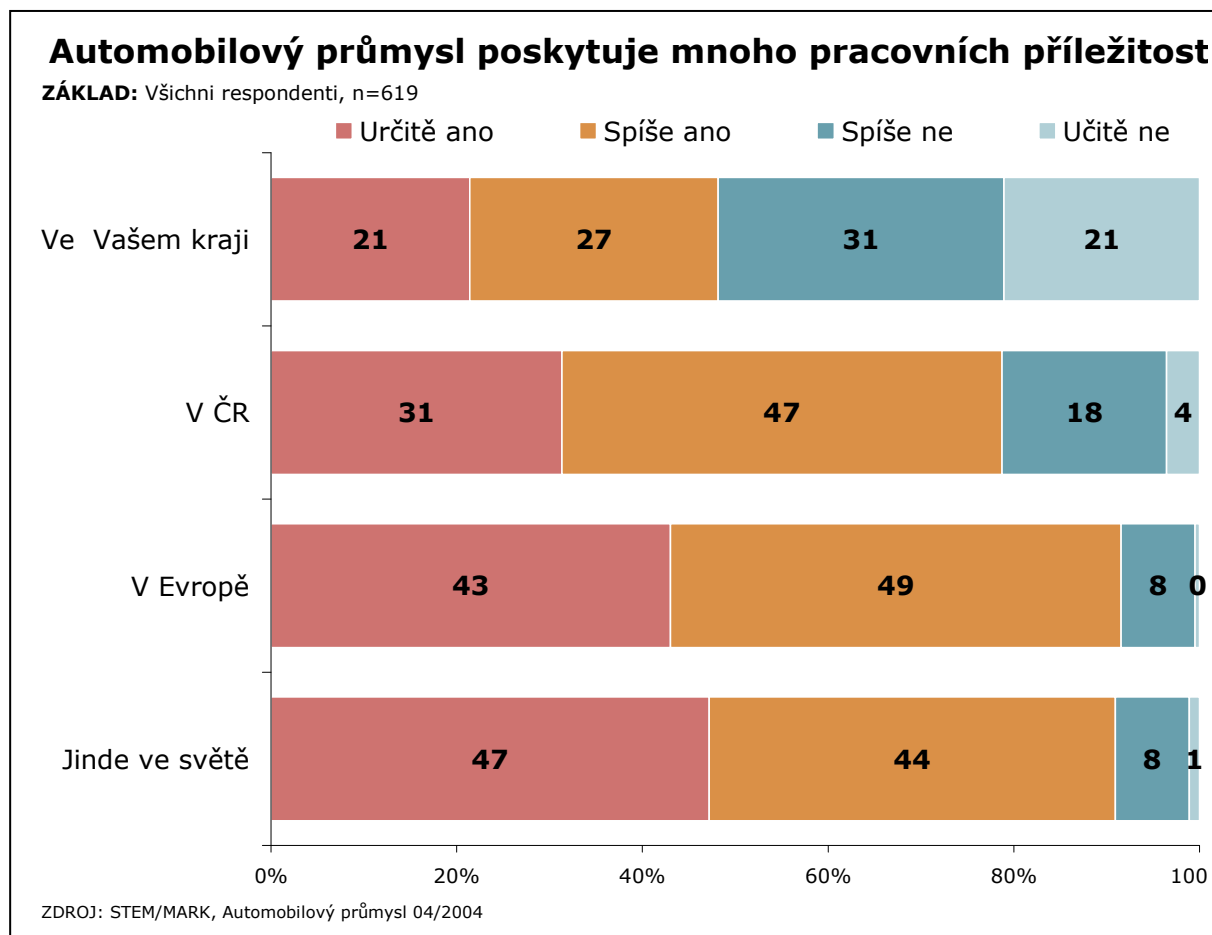
ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Názory na automobilový průmysl jakožto zdroj pracovních příležitostí jsou ve srovnání s hodnocením budoucnosti tohoto odvětví celkově skeptičtější, vykazují však stejnou tendenci: podle názoru většiny dotázaných (91% - 92%) poskytuje automobilový průmysl mnoho pracovních příležitostí především jinde ve světě (47% odpovědí určitě ano) a v Evropě (43% určitě ano). Jak je patrné z Grafu 4, hodnotí dotázaní v tomto srovnání situaci v ČR a v kraji, kde žijí, mimořádně pesimisticky: Na otázku „Řekla byste,



automobilový průmysl poskytuje v ČR mnoho pracovních příležitostí?", odpovědělo 22% dotázaných záporně a více než polovina (52%) nepovažuje toto odvětví za výrazný zdroj pracovních příležitostí ve svém kraji (21% určitě ne).

Graf 4

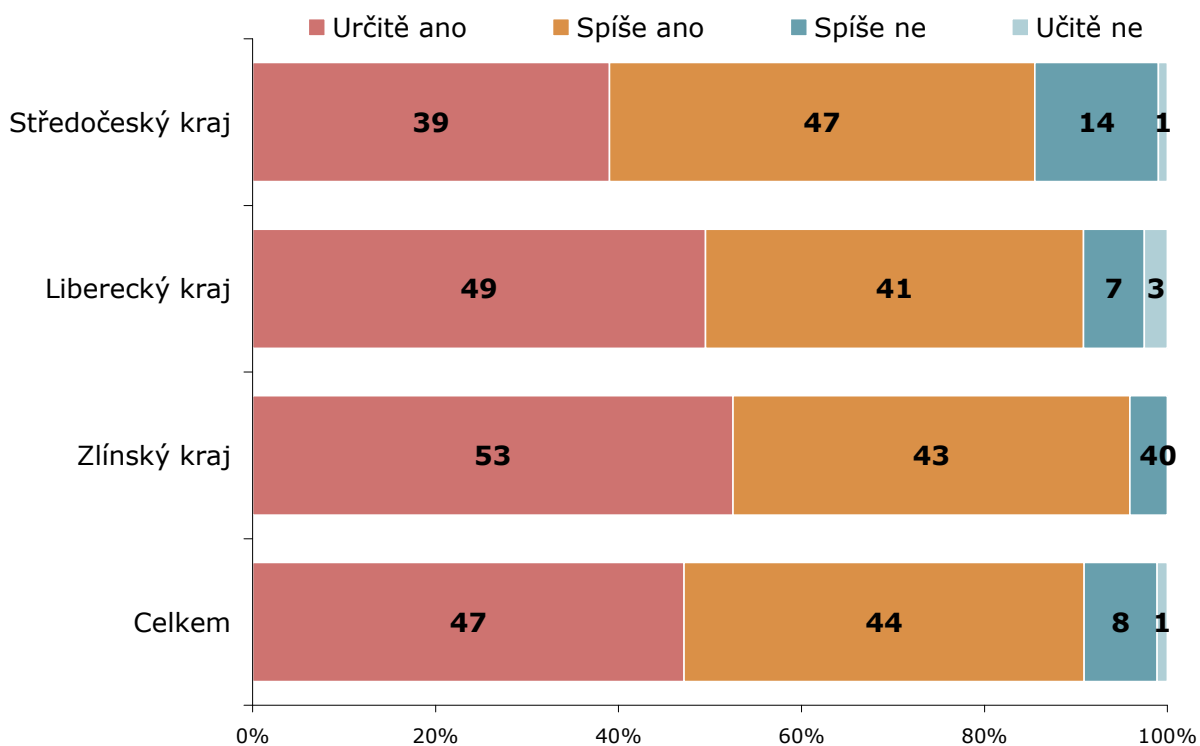


Významný rozdíl byl prokázán pouze v názorech dotázaných z různých krajů na situaci ve světě. Jak ukazuje Graf 5, dotázaní ze Středočeského kraje nejsou tolik jako ostatní přesvědčeni, že automobilový průmysl jinde ve světě poskytuje mnoho pracovních příležitostí.

Graf 5

## Automobilový průmysl poskytuje mnoho pracovních příležitostí jinde ve světě

ZÁKLAD: Všichni respondenti, n=619

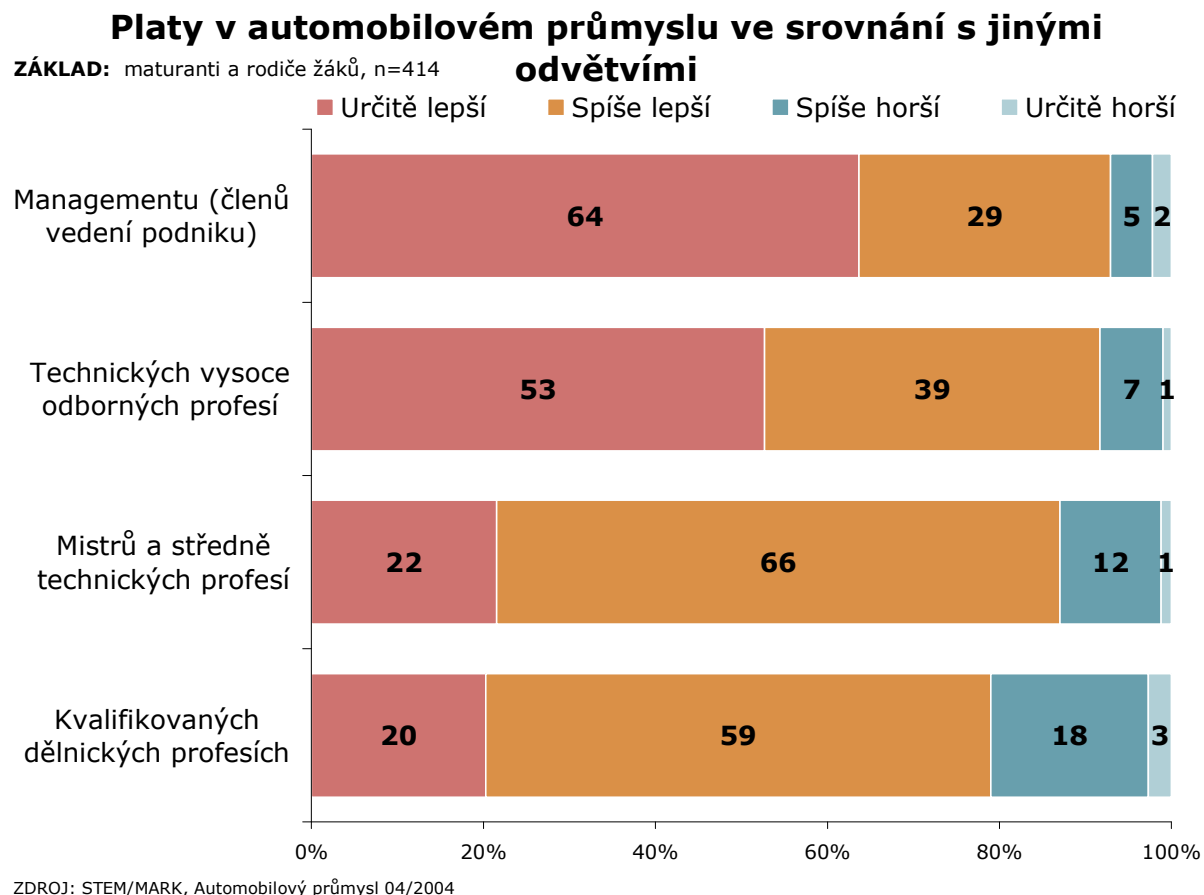


ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Dotázaným maturantům a rodičům žáků devátých tříd jsme také předložili blok otázek, jimiž jsme zjišťovali jejich představy o platových a pracovních podmínkách v automobilovém průmyslu u nás ve srovnání s jinými odvětvími. V Grafu 6 jsou uvedeny názory respondentů na platy čtyř kategorií profesí. Obecně lze říci, že dotázaní v zásadě považují platy v automobilovém průmyslu za lepší než v jiných průmyslových

odvětvích, a to zejména platy managementu a pracovníků v technických vysoce odborných profesích. Nejméně dotázaných se domnívá, že platové podmínky jsou v tomto odvětví výhodné také pro kvalifikované dělníky (21% odpovědělo záporně).

Graf 6

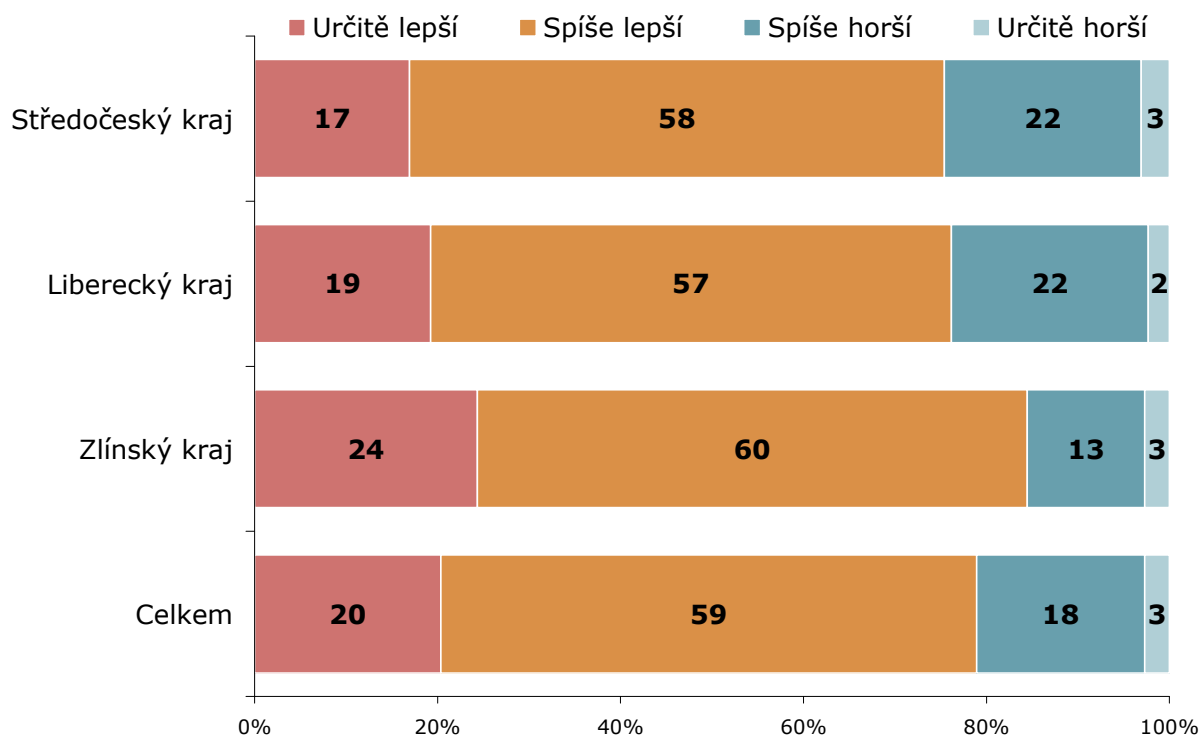


Analýza ukázala, že názory na platy dělníků v automobilovém průmyslu se sice mírně, ale statisticky významně liší v závislosti na tom, v kterém kraji respondent žije. Srovnání předkládáme v Grafu 7. Neoptimističtější jsou dotázaní žijící ve Zlínském kraji: 84% z nich považuje platy kvalifikovaných dělníků v automobilovém průmyslu za lepší (24% za určitě lepší) než v jiných průmyslových odvětvích a jen 16% tento názor nesdílí. Dotázaní ze Středočeského a Libereckého kraje mají v tomto ohledu prakticky stejné názory: téměř čtvrtina (24% – 25%) nepovažuje platy kvalifikovaných dělníků v automobilovém průmyslu za lepší než v jiných odvětvích.

Graf 7

## Platy v automobilovém průmyslu ve srovnání s jinými odvětvími u kvalifikovaných dělnických profesích (podle kraje)

ZÁKLAD: maturanti a rodiče žáků, n=414



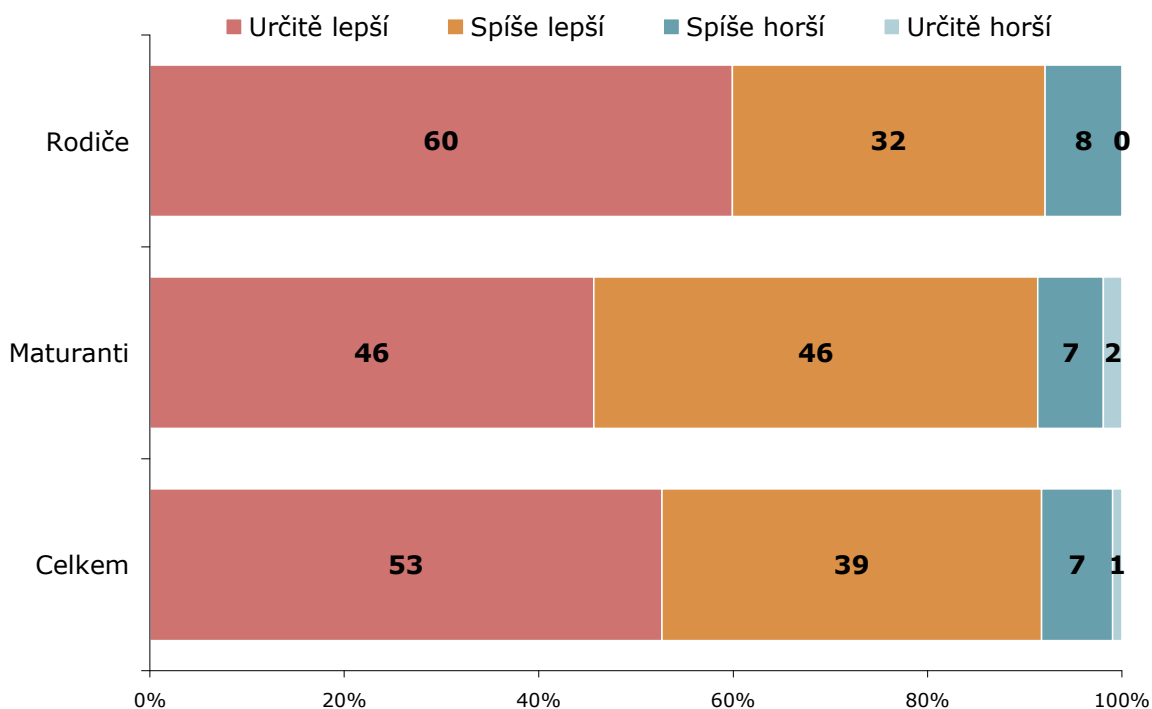
ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Statisticky významné rozdíly byly dále prokázány mezi názory dotázaných maturantů a rodičů žáků devátých tříd. Jak je patrné z Grafu 8 a Grafu 9, je mládež (maturanti) v tomto ohledu skeptičtější než dospělí (rodiče žáků). Statisticky významné rozdíly byly prokázány také v představách mužů a žen o platech členů vedení: ženy zvolily častěji (68% z nich) variantu „určitě lepší“ než muži (59% z nich).

Graf 8

### Platy v automobilovém průmyslu ve srovnáním s jinými odvětvími u technických vysoce odborných profesí (podle

ZÁKLAD: maturanti a rodiče žáků, n=414

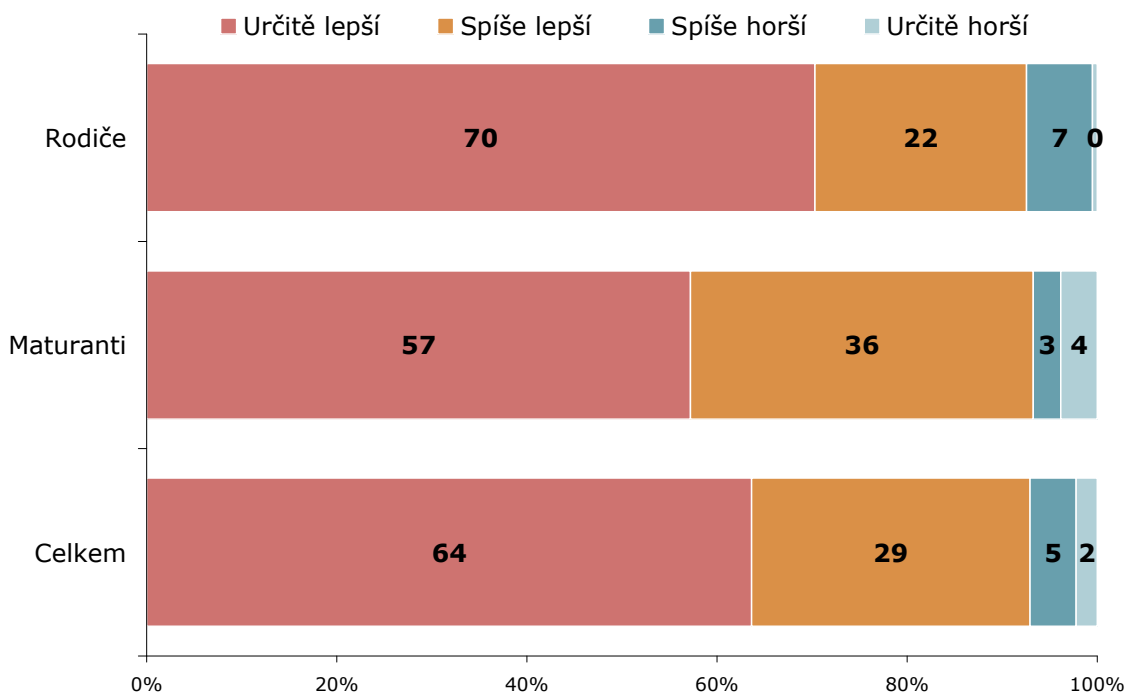


ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Graf 9

### Platy v automobilovém průmyslu ve srovnáním s jinými odvětvími u managementu

ZÁKLAD: maturanti a rodiče žáků, n=414



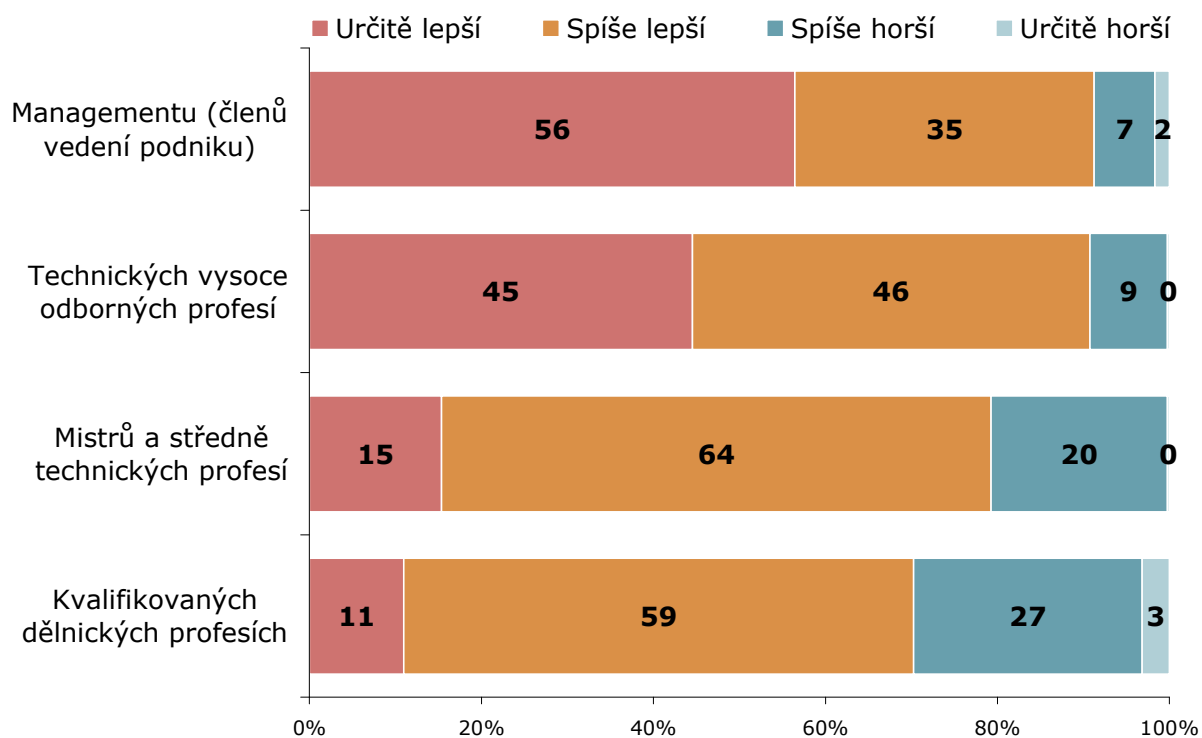
ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Představy dotázaných maturantů a rodičů žáků devátých tříd o pracovním prostředí v automobilovém průmyslu ve srovnání s jinými průmyslovými odvětvími jsou poněkud skeptičtější než jejich představy o platech, nicméně tendence hodnocení jednotlivých skupin profesí je obdobná (viz Graf 10). Pracovní prostředí je podle názoru dotázaných v automobilovém průmyslu lepší než jiných odvětvích především pro členy vedení podniků (56% odpovědí „určitě lepší“ a 9% „spíše horší“ nebo „určitě horší“). Podobné je rozložení odpovědí týkajících se technických vysoce odborných profesí, rozdíl je především v tom, že v tomto případě dotázaní volili častěji odpověď „spíše lepší“ (46% oproti 35% v názorech na pracovní podmínky členů vedení). Významné rozdíly v názorech na pracovní podmínky v automobilovém průmyslu dotázaných v jednotlivých krajích, mužů a žen ani maturantů a rodičů žáků nebyly prokázány.

Graf 10

### Pracovní prostředí v automobilovém průmyslu ve srovnání s jinými odvětvími

ZÁKLAD: maturanti a rodiče žáků, n=414



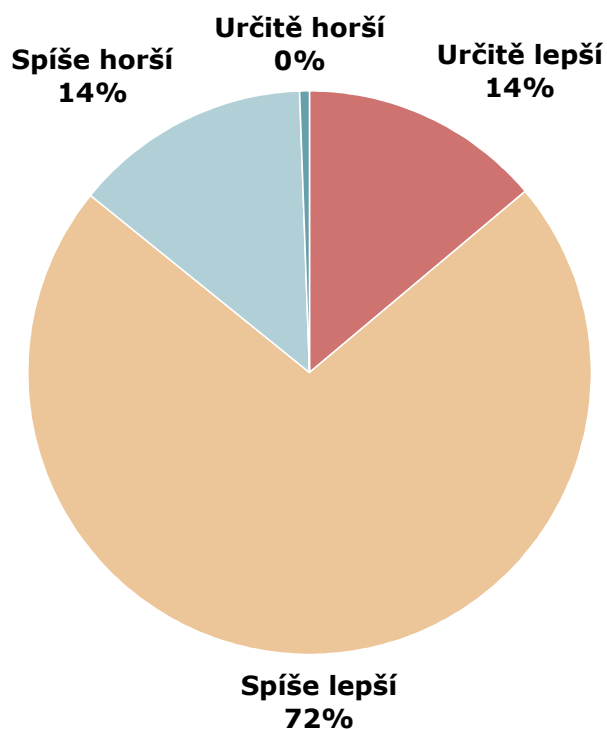
ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Téměř tři čtvrtiny dotázaných maturantů a rodičů žáků devátých tříd jsou přesvědčeny, že v automobilovém průmyslu jsou sociální podmínky určitě lepší než v jiných odvětvích (žádné významné rozdíly z hlediska místa bydliště, pohlaví a věku nebyly prokázány).

Graf 11

## Sociální podmínky v automobilovém průmyslu jsou ve srovnání s jinými odvětvími:

ZÁKLAD: maturanti a rodiče žáků, n=414



ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Blok otázek týkající se automobilového průmyslu je uzavřen otázkou zjišťující potenciální zájem o práci v tomto odvětví. Tuto otázku jsme položili i žákům. Na základě tiskové informace jsem otázku formulovali takto:

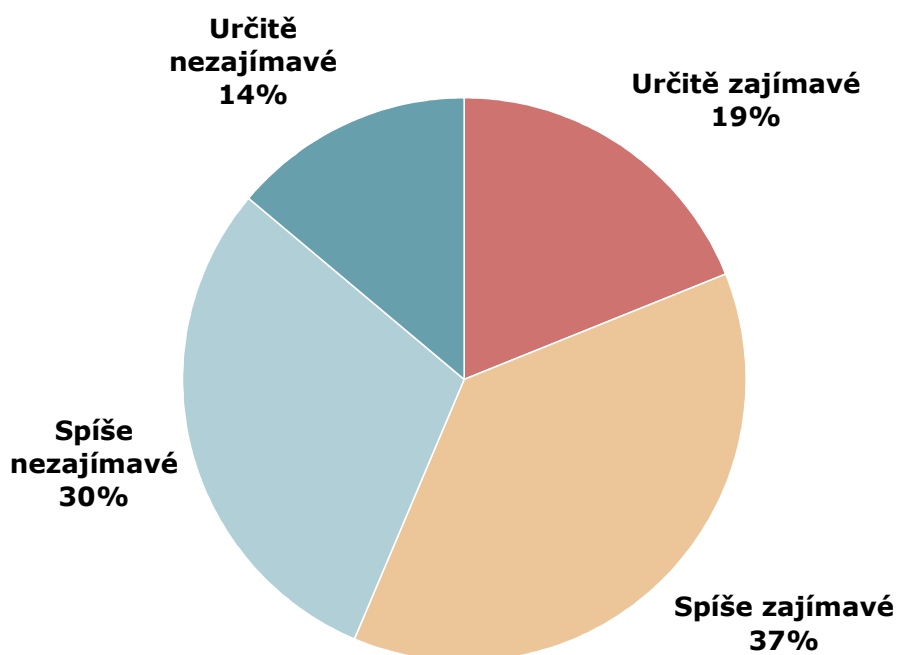
„Odborníci na automobilový průmysl jsou přesvědčeni, že se v budoucích členských zemích EU bude v příštích letech výrazně zvyšovat výroba automobilů. Do střední a východní Evropy proto směřují nejen japonské a korejské automobilky, ale přesune se sem i část výroby ze západní Evropy. Velké automobilky mají být vybudovány zejména v Česku a na Slovensku. Považoval (a) byste v této souvislosti možnost zaměstnání v automobilovém průmyslu pro sebe (pro své dítě) za zajímavou?“

Rozložení odpovědí na tuto otázku uvádíme v Grafu 12, z něž je patrné, že více než polovina (56%) všech dotázaných by v případě příchodu dalších zahraničních automobilek do ČR považovala zaměstnání v automobilovém průmyslu za zajímavé.

Graf 12

### Atraktivnost zaměstnání v automobilovém průmyslu:

**ZÁKLAD:** Všichni respondenti, n=619



ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

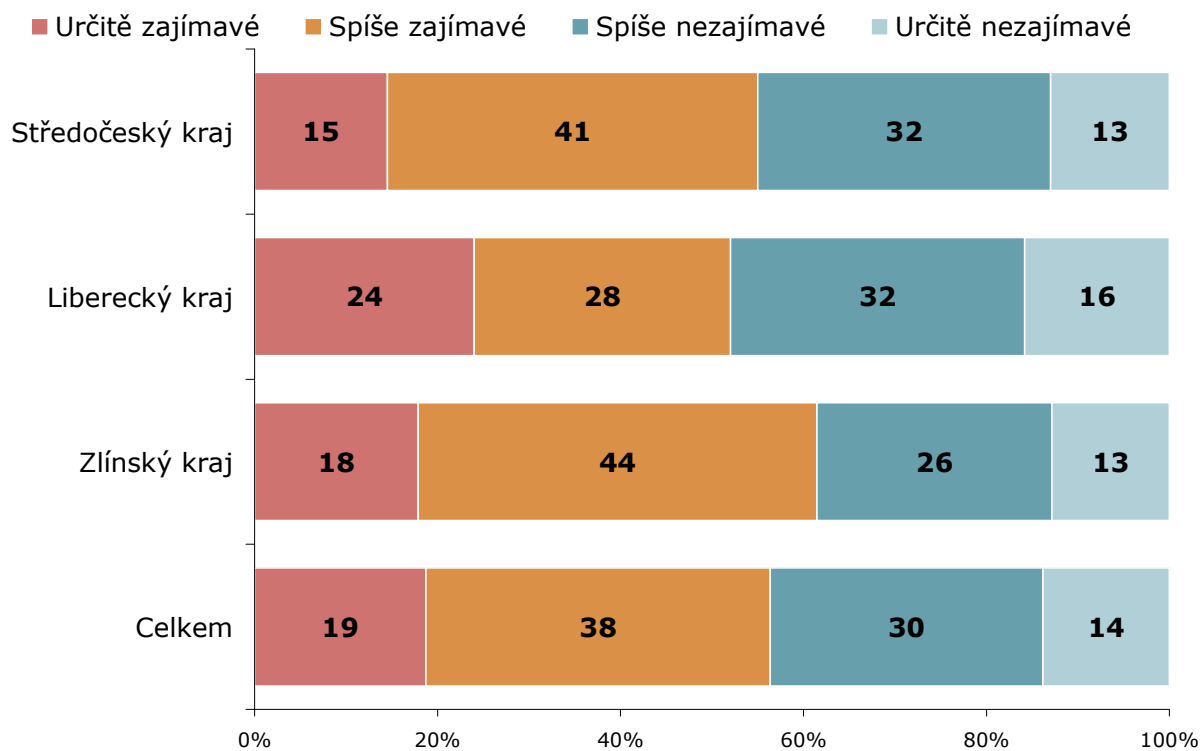
Potenciální zájem o práci v automobilovém průmyslu se liší podle krajů, věku i pohlaví. Rozdíly mezi kraji uvádíme v Grafu 13, z něž je zřejmé, že celkově (sečteme-li odpovědi „určitě zajímavé“ a „spíše zajímavé“) projevili potenciální zájem o práci v automobilovém průmyslu zejména dotázaní ze Zlínského kraje (62% kladných odpovědí). Dotázaní z Libereckého kraje sice zvolili nejčastěji odpověď „určitě zajímavé“ (24%), zároveň však nejvíce z nich (48%) odpovědělo negativně.



Graf 13

### Atraktivnost zaměstnání v automobilovém průmyslu: (podle kraje)

ZÁKLAD: Všichni respondenti, n=619



ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

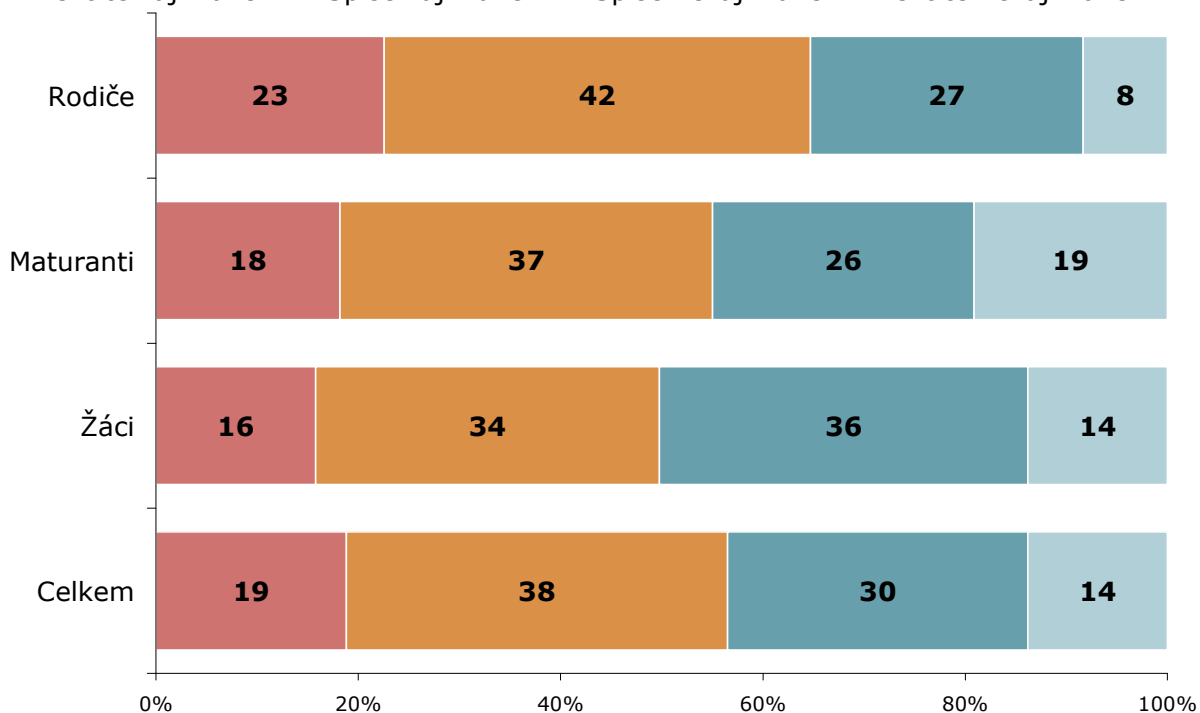
Potenciální zájem o práci v automobilovém průmyslu de facto klesá s věkem (Graf 13) tři skupiny dotázaných představují tři věkové skupiny (od nejstarších po nejmladší). Za zajímavé by zaměstnání v automobilovém průmyslu pro své děti považovalo celkem 65% rodičů žáků, pro sebe sama 55% maturantů a 50% žáků. Maturanti však nejčastěji (19%) zvolili odpověď „určitě nezajímavé“. Významný rozdíl byl rovněž prokázán v potenciálním zájmu o práci v automobilovém průmyslu mužů a žen: rodiče dcer, maturantky i žákyně projevují menší zájem.

Graf 13

### Atraktivnost zaměstnání v automobilovém průmyslu: (podle respondentů)

**ZÁKLAD:** Všichni respondenti, n=619

■ Určitě zajímavé ■ Spíše zajímavé ■ Spíše nezajímavé ■ Určitě nezajímavé



ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

### 3.2. Automobilový průmysl - všichni dotázaní (analýzy)

Všechny relevantní analýzy podporují hypotézu, že znalosti týkající se automobilového průmyslu, postoje k tomuto odvětví a potenciální zájem v něm pracovat pozitivně ovlivňuje jednak zájem o auta a automobilismus a jednak to, zda děti, mládež či dospělí znají někoho, kdo v automobilovém průmyslu pracuje. Z obou těchto hledisek byly prokázány významné rozdíly mezi kraji, v nichž byl výzkum proveden. Povaha těchto odchylek je zřejmá z níže uvedených tabulek.

Míra zájmu o automobilismus podle krajů

Míra zájmu	Kraj			Všichni
	Střechy	Liberecký	Zlínský	
Žádný zájem	27	<b>33</b>	21	27
Mírný zájem	32	32	27	30
Zvýšený zájem	27	25	30	28
Vysoký zájem	14	10	<b>22</b>	16
Cekem	100	100	100	N=617

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Relativně vysoký zájem o auta automobilismus mají dotázaní ve Zlínském kraji a naopak nejnižší v kraji Libereckém, kde nejvyšší procento dotázaných (33%) neodpovědělo kladně ani na jednu z otázek zjišťujících tento zájem a nejméně dotázaných (10%) odpovědělo kladně na většinu relevantních otázek.

Známi dotázaných v automobilovém průmyslu podle krajů

Dotázaný zná někoho v AP	Kraj			Všichni
	Střechy	Liberecký	Zlínský	
Uvedl někoho	41	<b>59</b>	49	49
Neuvedl nikoho	<b>59</b>	41	51	51
Celkem	100	100	100	N=617

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Ve světle dalších zjištění, je poněkud paradoxní, že dotázaní v Libereckém kraji uvedli významně častěji než ostatní někoho známého v automobilovém průmyslu a zároveň nejnižší zájem o automobilismus, protože byla prokázána významná souvislost mezi tím, zda dotázaný zná někoho v automobilovém průmyslu a zda má zájem o automobilismus.

## Známí v automobilovém průmyslu a zájem o automobilismus

Zájem o automobilismus	Známí v AP	
	Ne	Ano
Žádný	34	20
Mírný	30	30
Zvýšený	26	29
Vysoký	<b>10</b>	<b>22</b>
Celkem	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Mírný zájem o automobilismu projevuje třetina dotázaných bez ohledu na to, zda někdo z jejich známých či příbuzných pracuje v automobilovém průmyslu. Jen pětina (20%) dotázaných, jejichž známí či příbuzní v tomto odvětví pracují, neprojevila vůbec žádný zájem o auta a automobilismus - oproti třetině (33%) těch, kdo nikoho takového neznají.

Zájem o automobilismus dále významně souvisí s pohlavím a věkem. O auta a automobilismus se významně méně zajímají ženy než muži: vůbec žádný zájem v tomto směru neprojevila téměř polovina žen (47%) a jen 10% mužů. Na druhé straně zvýšený a vysoký zájem projevilo 61% mužů a jen 22% žen. Obecně lze říci, že největší zájem o automobilismus projevuje nejmladší generace (polovina dotázaných mladších 21 let zvýšený a vysoký zájem; žádný zájem 21%). Nejmenší zájem jsme zjistili u dotázaných ve věku 30 a 40 let (30% vyšší a vysoký zájem; žádný zájem 45%). Dotázaní starší 40 let se z tohoto hlediska pohybují uprostřed (27% neprojevilo žádný zájem).

Základní znalosti dotázaných o českém automobilovém průmyslu  
 Jaké jsou základní znalosti dotázaných o českém automobilovém průmyslu, jsme zjišťovali dvěma jednoduchými otázkami: kolik podniků u nás představuje automobilový průmysl a které tři takové podniky znají. Zjištěné odpovědi jsem porovnal s údaji Svazu automobilového průmyslu (dále SAP). Na otázku, „Kolik podniků u nás podle Vašeho odhadu vyrábí automobily, autodílny a příslušenství k autům?“, odpověděli dotázaní takto:

Počet podniků v českém automobilovém průmyslu

Počet podniků	% odpovědí		
	Maturanti	Žáci	Rodiče
1 – 9	25	15	15
10 – 20	24	23	22
21 – 50	16	19	25
51 – 100	16	17	13
101 – 150	11	4	6
200 - a více	8	22	18
Neuvedeno	2	0	1
Celkem	100	100	

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

SAP sdružuje 130 podniků. Představy většiny dotázaných o počtu podniků v rámci automobilového průmyslu jsou tedy značně podhodnocené: 57% (žáci) – 65% (maturanti) uvedlo maximálně 50 podniků. Alespoň hrubou představu o počtu podniků českého automobilového průmyslu (uvedli 51 – 150) má nejvíce maturantů (27%) a nejméně rodičů žáků (19%).

Jak je patrné z následující tabulky, mají dotázaní poměrně chabé znalosti podniků automobilového průmyslu. Na otázku, které tři podniky vyrábějící automobily, autodílny a příslušenství k autům v ČR znáte, odpověděli nejlépe rodiče - 35% z nich uvedlo tři takové podniky a jen 2% neuvedla ani jeden (tzn. ani Škodovku). Počet správných odpovědí roste s věkem.

Počet podniků v českém automobilovém průmyslu dle názoru respondentů

Počet správně uvedených podniků	% odpovědí		
	Maturanti	Žáci	Rodiče
0	2	5	6
1	33	42	24
2	34	27	35
3	31	25	35
Celkem	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Nejčastěji dotázaní uváděli ŠKODA auto a.s., na druhém místě to byla TATRA a.s. nákladní automobily, následuje Modelárna LIAZ. Častěji se ještě objevoval BARUM CONTINENTAL,s.r.o. a AVIA KAROSERIA BRNO, a.s. Další podniky už jen ojediněle. Alespoň desetkrát (v souboru všech dotázaných) se objevily tyto podniky: KAROSA autobusy, Pal International, Duso Manufacturing, Pragerform Bohemia, Valeo Autoklimatizace.

Méně než třetina dotázaných má ty nejzákladnější znalosti o automobilovém průmyslu u nás. Ti, kdo se zajímají o auta a automobilismus, uváděli významně častěji více podniků a častěji také uváděli ty podniky, které jsou členy SAP. Lze konstatovat, že dotázaní nemají nijak velké povědomí o významných podnicích automobilového průmyslu. Všichni až na 5% znají Škodovku. Třetina (33%) dotázaných uvedla jen jeden podnik (většinou Škodovku), 32% zná ještě jeden podnik na výrobu automobilů a příslušenství a jen 30% uvedla tři podniky spadající do automobilového průmyslu u nás. Obecně lze konstatovat, že dotázaní si buďto vybavili nějakou automobilku, nebo neodpověděli. Jen necelá čtvrtina (24%) uvedla nějaký podnik, který do automobilového průmyslu nespadá. Tyto základní znalosti významně souvisejí s věkem. Nejméně znalostí mají nejmladší dotázaní a nejvíce nejstarší: ani jeden podnik neuvedlo správně 42% dotázaných mladších 18 let.

Z hlediska základních vědomostí o našem automobilovém průmyslu nebyl prokázán významný rozdíl mezi kraji, liší se však znalosti mezi muži a ženami a významný vliv má rovněž věk. Muži (34%) daleko častěji než ženy (26%) uvedli správně tři závody na výrobu automobilů, autodílů a příslušenství k autům. Z hlediska věku mají nejhorší znalosti nejmladší dotázaní (žáci základních škol) a naopak nejlepší dotázaní věku od 30 do 40 let. Lepší znalosti rovněž projevili ti, kdo se zajímají o automobilismus a ti, jejichž známí či příbuzní pracují v automobilovém průmyslu.

## Zájem o automobilismus a znalost podniků automobilového průmyslu

Počet správně uvedených podniků	Zájem o automobilismus				Všichni
	1 min	2	3	4 max	
0	6	6	3	2	5
1	44	34	26	24	33
2	31	33	32	33	32
3	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	30
Celkem	100	100	100	100	N=619

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Vztah je téměř přímo úměrný, zejména tam, kde dotázaní uvedli všechny tři podniky správně. Čím vyšší zájem projevili, tím více jich uvedlo tři podniky správně. Podobný, mírně slabší avšak stále významný vliv má fakt, že dotázaný zná někoho, kdo pracuje v automobilovém průmyslu.

### Postoje k automobilovému průmyslu

Na základě baterie 15 postojových otázek byly konstruovány tři souhrnné proměnné sčítající pozitivní hodnocení (pozitivní postoj), negativní hodnocení (negativní postoj) a neutrálních hodnocení (ambivalentní postoj). Všechny tyto tři proměnné teoreticky nabývají hodnot od 0 do 15.

Základní údaje o jejich rozložení uvádíme v tabulce. Modus je hodnota, jíž proměnná nabyla u největšího počtu dotázaných; 1. kvartil udává hodnotu, pod níž je 25% souboru (čtvrtina souboru dosáhla maximálně této hodnoty), 2. kvartil hodnotu, pod níž je 50% souboru (polovina souboru dosáhla maximálně této hodnoty) a 3. kvartil hodnotu, pod níž je 75% souboru. (čtvrtina souboru dosáhla vyšších hodnot než udává tento kvartil).

### Postoje k automobilovému průmyslu

Statistika	Pozitivní postoje	Ambivalentní postoje	Negativní postoje
Průměr	3.4	3.4	2.2
Modus	6	5	0
1. kvartil	4	4	1
2. kvartil	6	5	4
3. kvartil	9	7	4
Odchylka	3.4	3.4	2.2

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Z uvedených údajů je zřejmé, že nejčastěji uváděli kladné odpovědi a jen o něco méně často odpovědi ambivalentní. Negativní postoje uváděli minimálně. Lze tedy předpokládat, že postoje dotázaných vůči automobilovému průmyslu rozhodně nejsou negativní.

Postoj mužů je pozitivnější: deset a více kladných odpovědí uvedlo 27% mužů a jen 16% žen. Muži hodnotili automobilový průmysl pozitivněji než ženy zejména v těchto charakteristikách: „zajímavý - nudný“, „svobodný - omezovaný“, „bezpečný - nebezpečný“, „ohleduplný - bezohledný“, „prospěšný - škodlivý“. Vliv věku ani místa bydliště nebyl prokázán. Pozitivní naladění vůči automobilovému významně souvisí se zájmem o automobilismus. Čím větší zájem o auta a automobilismus dotázaní projevili, tím častěji hodnotili automobilový průmysl pozitivně. Pozitivní i negativní vztah k automobilovému průmyslu má vliv na potenciální zájem zde pracovat. Potenciální zájem roste s kladným hodnocením a klesá ze záporným. Zvláště patrná je tato souvislost ve vztahu mezi počtem pozitivních odpovědí a potenciálním zájmem pracovat v automobilovém průmyslu, který dotázaní projevili v souvislosti s informací, že výroba automobilů se u nás pravděpodobně bude zvyšovat.



Z níže uvedené tabulky je patrný téměř přímo úměrný vztah mezi zájmem o auta a automobilismus a kladným hodnocením automobilového průmyslu. Podíl dotázaných, kteří uvedli nejmenší počet kladných hodnocení systematicky klesá s mírou zájmu o automobilismus.

Zájem o automobilismus a pozitivní vztah k automobilovému průmyslu

Počet pozitivních postojů	Zájem o automobilismus				Všichni
	1 min	2	3	4 max	
0 – 4	37	27	10	13	22
5 – 6	25	29	23	18	25
7 – 9	22	27	43	31	31
10 a více	16	16	24	38	22
Celkem	100	100	100	100	N = 580

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

### Zájem pracovat v automobilovém průmyslu

Zájem pracovat v automobilovém průmyslu jsme zjišťovali dvěma otázkami. Nejdříve jsme se respondentů zeptali, zda někdy uvažovali o možnosti pracovat v automobilovém průmyslu (rodičů jsme se ptali na úvahy o jejich dětech). Následovala sada otázek zjišťující jejich představy o pracovních a mzdových podmínkách v automobilovém průmyslu u nás a jinde. Tento celý blok byl zakončen informací z tisku o názoru odborníků, že po našem vstupu do EU u nás budou budovány velké zahraniční automobilky. Na tuto informaci navazovala otázka, zda by dotázaní v této souvislosti považovali možnost zaměstnání v automobilovém průmyslu pro sebe (pro své dítě) za zajímavou. Odpovědi na otázky týkající se zájmu o práci v automobilovém průmyslu spolu významně souvisí. Pro ty, kdo o takové možnosti uvažují, je samozřejmě zajímavá i v souvislosti s informací o možném vstupu dalších zahraničních automobilek do ČR. Nicméně dodatečná informace o předpokládaném rozvoji automobilového průmyslu potenciální zájem o práci v tomto odvětví do jisté míry zvýšila.

### Reálný a potenciální zájem o práci v automobilovém průmyslu

Potenciální zájem v reakci na informaci o rozvoji AP	Uvažoval(a) jste někdy o práci v AP			Všichni
	Uvažuji o tom	Už ne	Nikdy	
Určitě ano	66	22	12	19
Spíše ano	30	56	38	38
Spíše ne	4	19	34	30
Určitě ne	0	3	16	14
Všichni	12	5	83	N=615

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Především je třeba si povšimnout, že 83% dotázaných o možnosti pracovat v automobilovém průmyslu nikdy neuvažovalo a polovina z nich o takové možnosti neuvažuje ani, dozví-li se, že toto odvětví se u nás pravděpodobně bude rozšiřovat. Dodejme, že dotázaní, kteří o takové možnosti nikdy neuvažovali a nyní ji považují za zajímavou (určitě 12% a spíše 38%), představují 41% všech dotázaných. Lze tedy říci, že informace o budoucím rozvoji odvětví zájem o práci v automobilovém průmyslu (byť potenciální) výrazně zvýšila, avšak především těch, které taková možnost dosud nikdy nenapadla. Ti, kdo už o práci v tomto odvětví někdy uvažovali, ale rozmysleli si to, na svém rozhodnutí ve své většině (78%) nic nezměnili.

Vliv místa bydliště ani pohlaví v této souvislosti nebyl prokázán. Potenciální zájem pracovat v automobilovém průmyslu je velmi silně a významně ovlivněn zájmem o automobilismus a tím, zda dotázaný zná někoho, kdo v tomto odvětví pracuje. Zájem projevují především ti, kdo znají někoho, kdo už zde pracuje, a ti, kdo se nadprůměrně zajímají o auta automobilismus. Nejsilnější je tento vztah mezi zájmem o automobilismus a úvahami o práci v tomto odvětví.

## Zájem o automobilismus a zájem o práci v automobilovém průmyslu

Zájem o práci v AP	Zájem o automobilismus			
	Min	2	3	max
Uvažuji o tom stále	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>37</b>
Uvažoval(a) jsem o tom, ale rozmyslel(a) jsem si to	1	4	6	14
Nikdy mne to nenapadlo	94	91	82	50
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Významný vztah byl také prokázán mezi postoji vůči automobilovému průmyslu a potenciálním zájmem zde pracovat. Zájem roste s mírou pozitivního hodnocení a klesá s mírou negativního hodnocení.

### Zájem o automobilismus a potenciální zájem o práci v automobilovém průmyslu

Budou-li v ČR budovány velké zahraniční automobilky, byla by pro mne práce v AP	Zájem o automobilismus				Všichni
	1 min	2	3	4 max	
Určitě zajímavá	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>34</b>	20
Spíše zajímavá	40	40	38	38	39
Spíše nezajímavá	29	33	32	18	29
Určitě nezajímavá	16	15	12	10	13
Celkem	100	100	100	100	N = 579

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Pozoruhodný je vztah mezi pohlavím a potenciálním zájmem o práci v automobilovém průmyslu. Jak plyne z níže uvedené tabulky, největší rozdíly byly v tomto ohledu zjištěny v podsouboru žáků. V podsouborech maturantů a rodičů žáků (uvažují-li o svých synech a dcerách) jsou tyto rozdíly sice také významné, ale menší (u rodičů ještě menší než u maturantů) a rozdíly mezi potenciálním zájmem pracovat zde mezi dívkami a

chlapci jsou větší v podsouboru maturantů než žáků. Pod tabulkou uvádíme rovněž korelační koeficienty (koeficienty kontingence - CC). Čím vyšší hodnota tím o v silnější vztah jde, tedy rozdíly mezi dívkami a chlapci jsou větší.

Potenciální zájem mužů a žen o práci v automobilovém průmyslu

Potenciální zájem o práci v AP	Žáci		Rodiče		Maturanti	
	Chlapci	Dívky	Synové	Dcery	Muži	Ženy
Určitě zajímavé	20	5	25	16	22	9
Spíše zajímavé	40	20	47	31	41	27
Spíše nezajímavé	31	51	24	34	22	36
Určitě nezajímavé	10	24	4	18	16	29
Celkem	100	100	100	100	100	100

(CC = 0.308)

(CC = 0.266)

(CC = 0.234)

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

### 3.3. Zájem o auta automobilismus maturantů a žáků

Další otázky týkající se zájmu o auta a automobilismus uvádíme spolu s procenty kladných odpovědí v tabulce.

Zájem o auta a automobilismus maturantů

Znění otázky	Procento kladných odpovědí
Čtete alespoň občas nějaké články či časopisy o autech, automobilových závodech podobně?	64
Sledujete alespoň občas automobilové závody v televizi?	60
Navštěvujete alespoň občas internetové stránky či časopisy zabývající se auty?	41
Byl(a) jste někdy na automobilových závodech?	39
Líbilo by se Vám být automobilovým závodníkem (závodnicí)?	30
Jste pravidelným čtenářem některého časopisu, který se zabývá auty?	17

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Jedna pětina dotázaných maturantů se nezajímá o automobilismus ani zběžně (neodpověděli kladně ani na jednu z těchto otázek). Mírný zájem (kladná odpověď na jednu až dvě z těchto otázek) projevila více než čtvrtina dotázaných (29%), vysoký zájem (kladná odpověď na 3 – 4 otázky) jsme zjistili u třetiny dotázaných (33%) a velmi vysoký zájem (kladná odpověď na 5-6 otázek) u 18% dotázaných maturantů.

Zájem o auta a automobilismus souvisí významně s pohlavím, žádný zájem neprojevilo 54% dívek, ale jen 9% chlapců, velmi vysoký zájem projevilo 24% chlapců a 2% dívek; 29% dívek projevilo alespoň mírný zájem (vysoký zájem 16%).

Byla také prokázána velmi silná souvislost (výraznější než s pohlavím) s deklarovanou manuální zručností: zájem o automobilismus roste spolu s manuální zručností. Podobně zájem o automobilismus projevují spíše ti, kdo se z hlediska předpokladů charakterizují jako technický typ a nejméně ti, kdo jsou spíše humanitně orientováni. Relativně nejvíce projevují zájem o automobilismus dotázaní, kteří se charakterizovali jako studijní typ technického zaměření. Zájem o automobilismus tak nijak překvapivě souvisí rovněž s typem školy, kterou dotázaný navštěvuje: vyšší až vysoký zájem projevuje 65% studujících střední odbornou školu technického zaměření a stejný podíl těch, kdo mají zájem o další studium nějakého technického oboru. Nebyla prokázána významná souvislost s tím, zda dotázaný hodlá pokračovat ve studiu či odchází do zaměstnání. U

těch, kdo chtějí studovat, byla určitá souvislost prokázána s oborem, na nějž se chtěl původně hlásit. O automobilismu opět projevují zájem spíše ti, kdo chtějí studovat technický obor.

Celkem pětina dotázaných maturantů se tedy prakticky vůbec nezajímá o auta. Jsou to však především dívky; jen 10% chlapců neprojevilo v tomto směru žádný zájem. Relativně vysoký zájem o automobilismus projevuje více než polovina chlapců.. Mírný a vyšší zájem o automobilismus projevuje téměř polovina (47%) dívek. Dále jsou to především ti dotázaní, kteří studují nějaký technický obor, považují se za manuálně zručné, ti, kdo se považují za technický typ a ti, kdo mají zájem o další studium v nějakém technickém oboru.

**Zájem o auta a automobilismus žáků a jejich rodičů  
(procento kladných odpovědí v každé kategorii)**

Znění otázky	Dotázané dítě	Dívky	Chlapci	Dotázaný rodič	Matka	Otec
Sledujete alespoň občas automobilové závody televizi?	66	38	79	45	41	63
Čtete alespoň občas nějaké články či časopisy o autech, aut. závodech apod.?	61	34	72	42	33	78
Navštěvujete alespoň občas internetové stránky či časopisy zabývající se automobilismem?	45	18	56	18	13	40
Byla(a) jste někdy na automobilových závodech?	39	21	46	35	30	58
Líbilo by se Vám být automobilovým závodníkem (závodnicí)?	38	15	48	15	14	23
Jste pravidelným čtenářem některého časopisu, který se zabývá auty, automobilovými závody apod.?	11	0	15	7	6	15

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Žádný zájem (tj. negativní odpověď na všechny uvedené položky) o automobilismus neprojevilo 40% dotázaných rodičů a 21% dotázaných dětí. Mírný zájem (kladná odpověď na jednu až na dvě z otázek) projevilo 30% rodičů i dětí a vyšší zájem (kladná odpověď na 3 a více otázek) projevilo 30% rodičů a 49% dětí. I takto zjišťovaný celkový zájem o automobilismus závisí velmi silně na pohlaví. Zajímavé je, že ze všech hledisek (tj. z hlediska jednotlivých položek i z hlediska celkového zájmu) jsme na jedné straně zaznamenali vyšší zájem u chlapců než u otců a na druhé straně vyšší zájem u matek než u dívek: nulový zájem projevuje 48% dívek ale jen 32% matek a 9% chlapců a 18% otců.

Analýzy ukázaly, že zájmy dětí a rodičů spolu výrazně souvisí. Významné souvislosti mezi zájmy dětí a rodičů byly prokázány u všech otázek, a to také zvláště pro otce a matky. Lze tedy předpokládat, že zájem někoho z rodičů o automobilismus podporuje tento zájem i u jejich dětí. Zájem dítěte o automobilismus ovlivňují zájmy obou rodičů. U většiny otázek zjišťujících tento zájem byl prokázán jako silnější vliv otce. Pravidelnou četbu časopisů zabývajících se automobilismem a potenciální zájem být automobilovým závodníkem však podporuje více zájem matky než otce.

Na základě těchto proměnných jsme vytvořili souhrnný ukazatel zájmu dítěte a rodiče. Žádný zájem o automobilismus jak u rodiče tak u dítěte jsme zjistili u 15% souboru, v 30% případů jsem zjistili mírný zájem (kladná odpověď na 1 až 3 otázky) a v 22% případů vyšší zájem (kladná odpověď.)

Nebyla prokázána významná souvislost mezi zájmem o automobilismus v rodině s profesí a vzdělání ani otce ani matky (zde je však velmi pravděpodobným důvodem velikost souboru). Na druhé straně byla prokázána velmi silná souvislost zájmu rodičů i celkového zájmu v rodině s manuální zručností někoho z rodičů a zájem dětí s jejich odhadem svých schopností i s odhadem jejich schopností rodičů. Ve všech třech případech jde zájem o automobilismus zcela jednoznačně ruku v ruce s technickými či manuálními schopnostmi. Nejvýraznější je tato souvislost mezi celkovým zjištěným zájmem u dětí a rodičů společně a manuální zručnosti některého z rodičů.

#### Zájem o automobilismus v rodině a manuální zručnost v rodině

Celkový zájem o automobilismus	Stupeň manuální zručnosti v rodině <sup>1</sup>			
	1 min	2	3	4 max
Žádný 0 kladných odp.	39	20	9	11
Mírný 1 – 3 kladné odp.	39	38	39	18
Vyšší 4– 6 kladných odp.	17	28	35	36
Nejvyšší 7 a více kl. odp.	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>35</b>
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Jen 20% dětí a 30% jejich rodičů se vůbec nezajímá o auta a automobilismus. Větší zájem je mezi muži než ženami, nicméně matky se o automobilismu zajímají více než dcery. Zájem o automobilismus výrazně souvisí s technickou orientací dětí a manuální zručností někoho z rodičů.

Jednou ze vstupních hypotéz byl předpoklad, že zájem o otázky znečišťování životního prostředí může vést ke spíše negativním postojům vůči automobilového průmyslu. Otázku, týkající se zájmu o životní prostředí jsem položili pouze žákům a maturantům. Data výzkumu naši hypotézu podporují v případě maturantů. V rámci souboru žáků nebyl tento vztah prokázán jako významný. U dotázaných maturantů tedy výrazně převládají mírně kladné až ambivalentní postoje k automobilovému průmyslu nad negativními. Negativní postoje častěji vyjádřili ti, kdo se alespoň pasivně zajímají o životní prostředí. Naopak zájem o auta automobilismus posiluje pozitivní hodnocení.

<sup>1</sup> Stupně zručnosti odpovídají těmto odpovědím: 1. Kromě výměny žárovky apod. si nedokážeme poradit téměř s ničím. 2. Zvládneme nějaké drobné opravy, např. kapající kohoutek, zapasování hmoždinky do zdi apod. 3. Dovedeme si poradit i s náročnějšími opravami (výměna zámku, výměna sifónu apod.). 4. Technické a manuální práce pro nás nepředstavují vůbec žádný problém. Kromě zcela specializovaných a odborných prací (jako) např. oprava televize) si umíme poradit téměř se vším.

Negativní hodnocení automobilového průmyslu a vztah k životnímu prostředí  
(maturanti)

Počet negativních hodnocení	Zajímáte se o životní prostředí?		
	Aktivně	pasivně	vůbec
0 - 4	58	83	88
5 - 9	<b>38</b>	<b>17</b>	<b>13</b>
10 - 15	4	0	0
Celkem	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Celkový postoj k automobilovému průmyslu rovněž souvisí s mírou zájmu o automobily a s počtem správně uvedených podniků a firem vyrábějících u nás automobily a příslušenství k autům. Mezi počtem správně uvedených podniků a počtem pozitivních hodnocení je přímo úměrný vztah. Maturanti, kteří nikdy neuvažovali o tom, že by mohli pracovat v automobilovém průmyslu, mají k tomuto odvětví spíše ambivalentní vztah. Také ti, kdo uvažují o zaměstnání v tomto odvětví, k němu mají častěji kladný postoj než ostatní.



### 3.4. Motivace a preference při výběru dalšího studia a zaměstnání

#### 3.4.1. Maturanti

Dotázaným jsme předložili seznam 14 faktorů, které mohou hrát významnou roli při rozhodování o budoucím zaměstnání a dalším studiu. Nejprve jsme je požádali, aby u každého z nich vyznačili, na kolik by jej brali v úvahu, kdyby si mohli vybrat zaměstnání jen podle svých přání. Po té jsme se jich zeptali, podle čeho se skutečně rozhodovali - nakolik brali tyto faktory v úvahu, když se rozhodovali o tom, co budou dělat po maturitě (v tomto případě jsme přidali ještě dvě kriteria, a to možnost studovat blízko domova a přání studovat s kamarádem). Tyto dvě proměnné nabývali čtyř hodnot: 1. určitě důležité,, 2. spíše důležité, 3. spíše nedůležité, 4. určitě nedůležité. Základní přehled odpovědí uvádíme níže. Čím je průměr vyšší, tím méně je aspekt důležitý, s odchylkou roste variabilita odpovědí (malá odchylka svědčí o tom, že dotázaní se v hodnocení významu daného aspektu zaměstnání příliš neliší).

Faktory ovlivňující rozhodování o budoucím zaměstnání a studiu

Aspekty ideálního zaměstnání	Prům.	Odch.	Podle čeho se rozhodovali	Prům.	Odch.
1. práce, která bude bavit	1.2	0.4	práce, která bude bavit	1.4	0.6
2. snadno najít zaměstnání	1.4	0.6	snadno najít zaměstnání	1.7	0.7
3. příjemné pracovní prostředí	1.6	0.6	příjemné prostředí	1.9	0.8
4. hodně si vydělat	1.6	0.6	střídat úkoly	1.9	0.8
5. střídat úkoly	1.7	0.8	pracovat v oboru budoucnosti	1.9	0.9
6. pracovat v oboru budoucnosti	1.7	0.7	vysoký výdělek	1.9	0.8
7. neustále se zdokonalovat	1.8	0.7	neustále se zdokonalovat	1.9	0.8
8. úspěch v zaměstnání	1.8	0.8	zaměstnání, jehož si lidé váží	2.0	0.8
9. uplatnit se v zahraničí	2.0	0.9	uplatnit se v zahraničí	2.0	0.9
10. zaměstnání, jehož si lidé váží	2.0	0.9	mít v zaměstnání úspěch	2.1	0.9
11. podnikové výhody	2.0	0.8	mít možnost osamostatnit se	2.3	1.0
12. mít možnost se osamostatnit se	2.2	1.0	podnikové výhody	2.3	0.9
13. nemuset se stěhovat za prací	2.3	1.0	studovat blízko domova	2.4	1.0
14. mít možnost řídit druhé	2.5	0.9	nemuset se stěhovat za prací	2.4	1.0
15. -----			mít možnost řídit druhé	2.6	1.0
16. -----			studovat s kamarádem	2.7	1.0

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Za nejdůležitější aspekty zaměstnání, a to pro ideální zaměstnání i při skutečném rozhodování, považují dotázaní maturanti nečastěji práci, která je bude bavit, profesi, s níž nebudou mít problém najít zaměstnání, práci v příjemném pracovním prostředí, vysoký výdělek, možnost střídat různé úkoly a pracovat v oboru, který se rozvíjí. V reálném rozhodování o dalším studiu či zaměstnání k tomu ještě přistupuje přání mít profesi, v níž se lze neustále zdokonalovat a učit se něčemu novému. Diferencovanější (vyšší hodnota odchylky) je v této souvislosti zejména důraz na možnost řídit druhé, nemuset se stěhovat za prací, mít možnost osamostatnit se, ale též mít profesi, která je žádaná ve firmách a podnicích poskytujících nejrůznější výhody.

Podrobnější pohled na motivace při rozhodování o další životní dráze poskytují konstruované proměnné porovnávající význam jednotlivých aspektů v představě ideálního zaměstnání a v reálných úvahách při volbě dalšího studia nebo povolání. Tyto proměnné nabývají tří hodnot: 1. aspekt je při reálném rozhodování důležitější než pro ideální zaměstnání (realita důležitější), 2. aspekt je stejně důležitý v ideální rovině i pro

reálné rozhodování (naplněný ideál), 3. aspekt byl při reálném rozhodování méně důležitější než v představách ideálního zaměstnání (ideál důležitější). V tabulce jsou jednotlivé aspekty seřazeny podle procenta respondentů, kteří se při rozhodování o své další životní dráze rozhodovali zcela v souladu se svými představami o ideálním zaměstnání

#### Význam aspektů zaměstnání v porovnání ideálu a reality

Aspekty zaměstnání	Realita důl.	Splněný ideál	Ideál důl.	Celkem
Mít práci, která mne bude bavit	7	69	24	100
Moci řídit druhé	11	68	21	100
Mít profesi, v níž se mohu neustále zdokonalovat	11	65	24	100
Mít možnost osamostatnit se, Založit si vlastní firmu, živnost	13	65	22	100
Nedělat v práci pořád to samé, mít možnost střídat různé úkoly	12	63	25	100
Profese, s níž nebude problém Najít zaměstnání	9	63	28	100
Nemuset se nikam stěhovat za prací	14	63	24	100
Mít zaměstnání, kterého si lidé Váží	14	63	24	100
Mít profesi, s níž se uplatním V zahraničí	15	63	22	100
Příjemné pracovní prostředí	7	62	31	100
Mít v zaměstnání úspěch, patřit v něm k těm nejlepším	11	60	30	100
Pracovat v oboru, který se rozvíjí, v oboru budoucnosti	14	60	26	100
Hodně si vydělat	9	55	36	100
Mít profesi žádanou ve firmách poskytujících různé výhody	15	51	34	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Shoda ideálních představ s reálným rozhodováním se u většiny aspektů pohybuje v intervalu od 60 do 69% (většina dotázaných se tedy v těchto aspektech při rozhodování o dalším studiu a zaměstnání držela svých představ o ideálním zaměstnání). Nejvíce (téměř u 70% dotázaných) se ideální představy s realitou rozhodování shodovaly v aspektu „Mít zajímavou práci“ (což je jeden z aspektů nejčastěji považovaný za velmi důležitý), a v aspektu „Moci řídit druhé“ (což je naopak aspekt dotázanými maturanty obecně považovaný za nejméně důležitý). Zajímavá práce je tedy pravděpodobně nejsilnější motivací při úvahách o budoucím zaměstnání, zatímco dosáhnout řídicího postavení je naopak zřejmě nejslabší.

V tomto srovnání kladlo méně dotázaných (jen slabá většina) stejný důraz jako v popisu ideálního zaměstnání na aspekt „Mít profesi, která je žádaná ve firmách a podnicích, které poskytují nejrůznější výhody: např. dodatečnou dovolenou, zázemí pro odpočinek, připojištění apod.“ (51% uskutečnilo ideál, 15% na tento aspekt kladlo větší důraz v realitě než v ideálním zaměstnání, 33% naopak v tomto ohledu slevila ze svých ideálních představ). Podobně je tomu u přání „Hodně si vydělat“ (ideální představy naplnilo jen 55% a jen 9% naopak kladlo na tento aspekt větší důraz, než považuje za ideální). V obou případech jde o aspekty, na něž dotázaní nejčastěji kladli větší důraz v úvahách o ideálním zaměstnání než v reálném rozhodování. Hypoteticky lze předpokládat, že právě tyto dva aspekty, tj. vysoký výdělek a možnost pracovat v podniku, jenž poskytuje různé výhody, nejvíce odrážejí střet reality s ideálními představami.

Většinu aspektů hodnotilo jako důležitější v ideálním případě 21% (moci řídit) až 36% (hodně si vydělat) respondentů. Naopak jen 7 – 15% dotázaných při svém rozhodování o další dráze kladlo na některé aspekty větší důraz v reálném rozhodování než v úvahách o ideálním zaměstnání. Většinou aspektů tedy dotázaní častěji přisuzovali větší význam v úvahách o ideálu, a při rozhodování slevovali. Naopak méně často kladli na některé aspekty větší důraz v reálném rozhodování než v úvahách o ideálním zaměstnání.

Na základě těchto proměnných jsme vytvořili souhrnnou proměnnou vyjadřující počet aspektů, u nichž se shoduje význam pro ideální zaměstnání a při rozhodování o dalším studiu či zaměstnání. Tato proměnná poskytuje celkový přehled o tom, nakolik se dotázaní drželi svých ideálů. Pětina dotázaných klade ve svém rozhodování stejný důraz maximálně na pět aspektů (minimální naplnění ideálních představ o zaměstnání) jako v představě ideálního zaměstnání, polovina na 6 – 10 aspektů a 30% kladlo stejný důraz na 11 a více aspektů (maximální naplnění ideálních představ). Pro téměř třetinu dotázaných se tedy zvolené studium či zaměstnání v zásadě odpovídá jejich představám o ideálním zaměstnání.

Nakolik dotázaní uplatnili své ideální představy v rozhodování o dalším studiu či zaměstnání významně závisí na typu školy, na níž maturují, a na tom, zda po maturitě hodlají pokračovat ve studiu. Více než deset „ideálních“ aspektů ve svém rozhodování uplatnili především studenti gymnázií (40% z nich) a nejméně často studenti středních odborných škol technického zaměření (19% z nich). Téměř nic (tedy maximálně 4 aspekty) na svých představách o zaměstnání nemuseli měnit nejčastěji (36%) ti, kdo chtějí pokračovat ve studiu na vysoké škole. Z respondentů, kteří nehodlají dále studovat, je takových jen 25%. Jinými slovy, nejvíce naplňují své ideální představy dotázaní maturující na gymnáziu a ti, kdo hodlají studovat na vysoké škole, nejméně maturující na odborné škole technického směru. Souvislost s oborem, na který se dotázaný hlásí nebyla prokázána.

#### Vliv rodičů na rozhodování maturantů o dalším studiu

Rozhodnutí dotázaných maturantů o dalším studiu bylo ve většině případů zcela v souladu s představami jejich rodičů a pokud ne, rozhodovali se o dalším studiu především podle svého přání. Představy 38% dotázaných se shodovaly s představami rodičů jen částečně. Podle jejich výpovědí však bylo rozhodující jejich přání. Jen 9% uvedlo, že se jejich představy s přáním rodičů výrazně rozcházejí. Strukturu souboru z tohoto hlediska uvádíme v přehledu:

### Soulad přání rodičů a maturantů dle výpovědí maturantů

Soulad přání dotázaného a rodičů	%
Přání dotázaného a rodičů byla v souladu	53
Výběr studia byl výsledkem kompromisu	11
Představy se neshodovaly vůbec nebo jen částečně, Dotázaný se však rozhodl dle svého přání	18
Při výběru studia rodiče uplatnili mírný vliv	16
Rodiče uplatnili silný vliv	3
Celkem	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Analýzy nicméně naznačují určitý vliv rodičů, pokud jde o důraz na jednotlivé aspekty budoucího zaměstnání, i tam, kde shoda představ byla jen částečná. Jak je patrné z níže uvedené tabulky, ti, jejichž původní představy o další životní dráze se plně shodovaly s představami jejich rodičů, častěji naplnili své ideální představy ve více aspektech.

Naplnění představ v rozhodování o dalším studiu a shoda přání maturantů a jejich rodičů

Počet aspektů ideál = rozhodování	Shoda představ dotázaného a rodičů	
	plná	částečná
0 - 5	9	29
6 - 10	47	48
11 a více	44	21
Celkem	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Systematičnost vlivu rodičů v tom smyslu, že by své děti spíše zrazovali od jejich ideálů nebo jim nutili hlediska, jež ony považují za nevýznamná, nebyla prokázána. Rodiče pravděpodobně častěji ovlivňovali dotázané v těchto aspektech: „Mít profesi, s níž nebude problém najít zaměstnání“, „Mít možnost se osamostatnit a založit vlastní firmu nebo živnost“, „Nemuset se stěhovat za prací“. Ve všech třech případech dotázaní, jejichž představy se jen částečně shodovaly s představami rodičů, považovali tyto aspekty pro ideální zaměstnání za důležitější, než je nakonec při svém rozhodování o dalším studiu či zaměstnání uplatnili. Interpretace těchto zjištění je bez možnosti hlubší analýzy, jíž brání malá velikost souboru, problematická.

Souvislost mezi motivacemi a kategoriemi vybraného oboru studia nebyla prokázána. Určité souvislosti však byly prokázány s původně preferovaným typem oboru. Z tohoto hlediska se liší především ti, kdo preferují práva, ekonomii a ostatní humanitní předměty; částečně také ti, kdo preferují technické obory.

Ti, kdo preferují studium práv, kladou ve svých úvahách o ideálním zaměstnání častěji než ostatní důraz na zajímavou práci, možnost osamostatnit se a moci řídit druhé, v reálném rozhodování zůstává důraz na možnost řídit druhé a do popředí vystupuje

důraz na vysoký výdělek a možnost uplatnit se v zahraničí. Individuální porovnání důležitosti jednotlivých aspektů zaměstnání v úvahách o ideálu a v reálném rozhodování vede k závěru, že oproti ideálu kladli při výběru oboru studia větší důraz na to, aby měli profesi, s níž nebude problém najít zaměstnání. Maturanti preferující studium ekonomie považují významně častěji než ostatní za důležitý aspekt ideálního zaměstnání mít možnost se osamostatnit, založit si vlastní firmu a moci řídit druhé. Určitý důraz na moci řídit (spíše důležité) je pro ně typický i při rozhodování o další studijní dráze. Maturanti preferující ostatní humanitní obory představují v daném kontextu téměř zrcadlový obraz dotázaných preferujících práva. Charakterizují-li ideální zaměstnání, kladou daleko menší důraz na možnost osamostatnit se a moci řídit a významně častěji než ostatní považují tento aspekt za nedůležitý. Při rozhodování o dalším studiu často výslovně nebrali v úvahu možnost hodně vydělat, mít uplatnění v zahraničí a mít možnost se osamostatnit, méně často považovali za důležité moci řídit. Sice je pro ně relativně důležité mít profesi, s níž nebude problém najít zaměstnání, avšak když se rozhodovali o dalším studiu, od tohoto požadavku ustoupili.

V tomto srovnání je pro dotázané preferující technické obory pravděpodobně typický důraz na profesi, s níž nebude obtížné nalézt zaměstnání (71% považuje tento aspekt za určitě důležitý a to, jak pro ideální zaměstnání tak při v reálném rozhodování).

#### Volba další životní dráhy

Dvě třetiny (67%) dotázaných maturantů hodlají dále studovat; 59% na vysoké škole a 8% na vyšší odborné škole. Naprostá většina těch, kdo nehodlají ve studiu pokračovat (celkem 29% dotázaných), chce nastoupit do zaměstnání; jen 4% uvažují o nějakém krátkodobém kursu.

Mezi rozhodnutím o typu další životní dráhy a průměrným prospěchem je velmi významný, silný a přímo úměrný vztah. Špatný prospěch vede spíše k rozhodnutí vůbec dále nestudovat, dotázaní s nejlepším prospěchem hodlají studovat VŠ, dotázaní s horším avšak nikoli špatným prospěchem uvažují o vyšší odborné škole. Významně častěji hodlají studovat na vysoké škole dotázaní ze Zlínského kraje (66% z nich hodlá studovat vysokou školu a jen 22% nehodlá studovat vůbec), nejméně naopak dotázaní z kraje Středočeského (51%). Nestudovat vůbec se rozhodli především dotázaní z kraje Libereckého (37%). Pro Středočeský kraj jsou typické úvahy o VOŠ nebo krátkodobém kursu (19% oproti 45 v Libereckém kraji a 12% ve Zlínském).

Podle předpokladu hodlají na vysoké škole studovat především studenti gymnázia, nejméně často studující střední odborné školy jiného než technického zaměření a učebního oboru s maturitou, ti také především nechtějí pokračovat ve studiu vůbec. Podrobnější přehled uvádíme v tabulce.

#### Střední škola a plány do budoucnosti

Plány do budoucnosti	Jakou střední školu studujete?			
	Gymnázium	<b>SOŠ technickou</b>	SOŠ Jinou	Učební obor s mat.
Žádné studium	8	<b>35</b>	42	75
VOŠ a kursy	3	<b>74</b>	42	17
Vysoká škola	90	<b>52</b>	34	8
Celkem	100	<b>100</b>	100	100

N = 209

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Maturanti středních odborných škol technického zaměření uvažují o vysoké škole častěji než maturanti ostatních odborných škol, ale výrazně méně často než absolventi gymnázií.

Dále byl také prokázán statisticky významný a velmi silný vliv odhadu studijních předpokladů. Podrobnější údaje opět uvádíme v tabulce.

Subjektivní odhad studijních předpokladů a plány do budoucna

Plány do budoucna	Subjektivní odhad studijních předpokladů			
	Studijní humanitní	<b>Studijní technický</b>	<b>Nikoli studijní technický</b>	Ani studijní ani technický
Žádné studium	13	<b>28</b>	<b>51</b>	68
VOŠ a kursy	9	<b>10</b>	<b>24</b>	9
Vysoká škola	77	<b>62</b>	<b>24</b>	23
Celkem	100	<b>100</b>	<b>100</b>	100

N = 209

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Za pozornost opět stojí, že ti, kdo se sice považují za studijní typy, avšak technického zaměření, uvažují o vysoké škole méně často než ti, kdo se považují za studijní typy orientované na humanitní obory.

### Preferované obory studia

V první řadě je třeba upozornit, že nadále se opíráme o analýzy souboru 148 dotázaných, kteří hodlají dále studovat na vysoké nebo vyšší odborné škole. Konkrétní plány ohledně dalšího studia jsme zkoumali z několika hledisek. Nejdříve jsme se zeptali, jaký obor si přáli studovat původně (ještě před tím než podali přihlášku na VŠ nebo VOŠ). Dále jsme zjišťovali, kam se skutečně hlásili a pokud podávali více přihlášek na více škol a oborů, kde by si nejvíce přáli uspět a kde si myslí, že mají největší šance uspět.

### Původně preferovaný obor studia

Obor	%
Práva	11
Ekonomie	10
Ostatní humanitní obory	15
Medicína	7
Přírodovědné obory	10
<b>Technický obor</b>	<b>31</b>
Neuvedeno	2
Celkem	100

N = 148

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Největší zájem je o humanitní obory a v jejich rámci o práva. Nicméně, zájem o technické obory je také relativně vysoký. Odhlédneme-li od ekonomie, je téměř stejně vysoký jako zájem o humanitní obory. Zájem o humanitní obory však projevují především dívky a o technické především mladí muži.

Vzhledem k malé velikosti souboru rozlišujeme v další analýze pouze technické obory, humanitní obory (tj, včetně práv a ekonomie) a ostatní obory. Preference technických nebo humanitních oborů souvisí významně s průměrným prospěchem na posledním vysvědčení. Dotázaní, jejichž průměrný prospěch byl vyšší než 2,2, významně častěji preferují technické obory před humanitními (45% z nich preferuje technický obor oproti 17% dotázaným s vyznamenáním a 29% s průměrným prospěchem pohybujícím se mezi vyznamenáním a 2,2). Technické obory však výrazně preferují ti, jimž šla ve škole především matematika (63% z nich) a odborné a praktické předměty (50% z nich); zároveň i ti, kdo rozhodně nesouhlasí s výrokem, že s matematikou už nechtějí mít v životě nich společného (53% z nich oproti 12 – 33% ostatních). Technické obory dále preferují především ti, kdo se považují za technický typ, a to v zásadě bez ohledu na to, zda se také považují za studijní typ (67 – 71%) a také, ti, kdo se považují za manuálně zručné. Čím jsou dle svých výpovědí zručnější, tím spíše preferují některý technický obor (viz tabulku na následující straně)



## Preferovaný obor studia a deklarovaný stupeň manuální zručnosti

Preferovaný obor studia	Stupeň manuální zručnosti <sup>2</sup>			
	1	2	3	4
<b>Technický</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>48</b>	<b>56</b>
Humanitní	54	52	25	11
Jiný	39	34	27	33
Celkem	100	100	100	100
Celkem v Souboru	19	30	31	21

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Z tabulky je zřejmé, že manuálně technická zručnost zcela jasně odděluje preference humanitních a technických oborů.

Je obecně známo, že řada studentů podává dvě a více přihlášek ke studiu, a to zejména ti, kdo si nejsou jisti svým přijetím na školu a obor, které preferují. Tato pra-e je zřetelná i v datech našeho výzkumu. Necelá třetina dotázaných (30%) podala pouze jednu přihlášku, většina však podala přihlášek více: 37% se hlásilo na dvě školy, 20% na tři školy a 12% podalo čtyři nebo pět přihlášek. Nejvíce přihlášek (42%) bylo posláno na humanitní obory (17% na ekonomické obory nebo práva a 25% na některý z dalších humanitních oborů). Na technické obory bylo posláno 21% přihlášek (7% na elektrotechnické a elektronické obory, 3% na strojírenské a 11% na jiné technické obory). Na lékařské obory poslali dotázaní 10% přihlášek.

V počtu přihlášek tedy výrazně dominují humanitní obory, což je však zcela zřetelně způsobeno tím, že maturanti hodlající studovat některý z humanitních oborů vědí, že o humanitní obory je velký zájem (poptávka přesahuje nabídku) a tak se pojistí několika přihláškami. Je to zřejmé i z přehledu, v němž uvádíme, procenta dotázaných, kteří podávali přihlášky na jednotlivé obory.

<sup>2</sup> Odhad manuální zručnosti jsme zjišťovali pomocí projekční otázky: 1. (nejnižší stupeň) „Kromě výměny žárovky bych si neodkázal(a) poradit téměř s ničím“, stupeň 2 „Snad bych zvládl(a) nějaké drobné opravy (kapající kohoutek apod.)“, stupeň 3 „Dovedl(a) bych si poradit i s náročnějšími opravami“ (výměna zámku apod.) 4 (nejvyšší stupeň) „Technické a manuální práce pro mne nepředstavují vůbec žádný problém“ kromě specializovaných a odborných prací (oprava televize apod.) bych si uměl(a) poradit téměř se vším.

### Obory, na něž maturanti podávali přihlášky

Obory, kam se dotázaní hlásí	%
Hlásí se jen na humanitní obory	22
Hlásí se na humanitní a jiné obory (bez technických)	8
<b>Hlásí se na technické a jiné obory (včetně humanitních)</b>	<b>11</b>
<b>Hlásí se jen na technické obory</b>	<b>10</b>
Hlásí se jen na jiné než technické a humanitní obory	17
Celkem	100

N = 148

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Dotázaných, kteří podali více než jednu přihlášku, jsme se zeptali, na kterou školu a obor z těch, na něž se hlásí, by se nejraději dostali a na kterou z nich mají dle svého odhadu největší šanci se dostat. Jak je patrné z níže uvedené tabulky, pouze v rámci uchazečů o některý z technických oborů nalézáme výrazně více těch, kteří věří, že budou přijati než těch, kteří po tomto studiu skutečně touží.

### Obory dle preferencí a odhadu šancí na přijetí

Obory studia	Nejvíce si přeje	Má největší šance
<b>Technické</b>	<b>16</b>	<b>20</b>
Ekonomie a práva	19	14
Ostatní Humanitní	19	20
Jiné	31	26
Neuvedeno	16	21
Celkem	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Jak už bylo řečeno, na technické obory se významně častěji hlásí chlapci než dívky, které se naopak hlásí především na humanitní obory. Vliv prospěchu na vybraný obor nebyl prokázán, statisticky významný je však vliv předmětu, který šel dotázanému ve škole nejlépe. Podobně jako u původně preferovaného oboru se na technické obory hlásí především ti, jimž šla matematika a na humanitní ti, komu šly nejlépe humanitní předměty.

Vliv typu školy, kde maturují, na obor, na něž se hlásí, je zcela zřetelný tam, kde se dotázaní hlásí na technický obor. Jsou to zcela jednoznačně především ti, kdo studují odbornou střední školu technického zaměření – 71% z nich se hlásí na technický obor

(38% jen na technické obory a 33% na technický i jiný obor). Z gymnázií se hlásí především na humanitní obory (celkem 55% a 10% i na jiné než humanitní obory). Za pozornost stojí zjištění, že pětina (20%) gymnasistů se hlásí na technické obory. Jednoznačně byla prokázána souvislost mezi oborem, na nějž se dotázaní hlásí, a jejich subjektivním odhadem studijních předpokladů. Technické typy na technické obory atd. Významnou roli při volbě konkrétního oboru tedy pravděpodobně hraje spíše subjektivní odhad schopností a předpokladů a úspěšnost v konkrétních předmětech než celkový průměrný prospěch.

Předpokládali jsme, že v pozadí vyššího zájmu o humanitní obory než o technické stojí obavy z přílišné náročnosti technických oborů, dále představa, že při jejich studiu nezbyvá mnoho volného času a že důležitým předpokladem je uspět v matematice. Očekávali jsem rovněž představy, že humanitní vzdělání je považováno za vhodnější pro uchazeče s nevyhraněnými zájmy a že naopak studium technických oborů předpokládá poměrně vyhraněný zájem. Konečně jsme testovali představu, že humanitní vzdělání poskytuje širší možnosti uplatnění než technické vzdělání.

Pracovali jsme celkem se sedmi výroky, jejichž znění uvádíme níže spolu s procentem dotázaných, kteří s nimi souhlasili a se směrodatnou odchylkou.

#### Názory maturantů na jednotlivé typy vysokoškolského studia

Výrok	% souhlasu	odchylka
Kdo zápasí s matematikou, sotva uspěje na vysoké škole technického směru.	83	.77
Technické školy jsou jen pro lidi s velmi vyhraněnými zájmy.	58	.86
Tomu, kdo si není jist, co vlastně v životě dělat, bych doporučil studium nějakého humanitního oboru.	57	.82
S matematikou už nechci mít nic společného.	44	1.06
Studenti vysokých škol technického zaměření mají ze všech vysokoškoláků nejméně času.	43	.85
Humanitní vzdělání poskytuje daleko širší možnosti uplatnění než technické vzdělání.	37	.79
Studium humanitních oborů je daleko náročnější než studium technických oborů.	34	.87

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Zcela jednoznačně se potvrdila hypotéza týkající se obav z matematiky. S výrokem „S matematikou už nechci mít nikdy nic společného“ vyjádřili bezvýhradný souhlas daleko častěji než ostatní ti, kdo chtěli studovat některý humanitní obor (určitě ano 31%). Naopak jednoznačný nesouhlas s tímto výrokiem vyjádřili především ti, kdo původně chtěli studovat nějaký technický obor (určitě ne 32%). U ostatních se výhradní souhlas pohybuje kolem 11% a výhradní nesouhlas od 8 do 15%. Vliv této proměnné na skutečně podané přihlášky však nebyl prokázán jako významný. Určité souvislosti (ne

příliš výrazné) byly prokázány mezi souhlasem s některými z těchto výroků a preferovaným oborem. Ti, kdo se rozhodli pro technické obory, stejně tak jako ti, kdo je preferovali i původně, významně častěji jednoznačně nesouhlasí s výrokem, že humanitní vzdělání poskytuje širší uplatnění než technické vzdělání. Ti, kdo se hlásí na humanitní a jiné obory častěji rozhodně souhlasí s tím, že jde o obor vhodný pro nevyhraněné uchazeče, s mírným souhlasem s tímto tvrzením se také setkáváme častěji u těch, kdo se hlásí jen na technické obory. S představou, že studenti vysokých technických škol mají méně volného času než ostatní, častěji určitě nesouhlasí ti, kdo se hlásí na technické a jiné obory, a naopak spíše souhlasí ti, kdo se hlásí na humanitní a jiné obory.

Data tedy mírně podporují hypotézu, že ti, kdo se hlásí na humanitní obory, mají představu, že toto studium nevyžaduje vyhraněné zájmy a předpoklady a jejich absolutorium poskytuje široké možnosti uplatnění. Ještě výrazněji podporují hypotézu, že technické obory jsou obávané především kvůli matematice.

O oboru dalšího studia se maturanti zcela zřetelně rozhodují především na základě odhadu svých předpokladů. Ti, kdo se označili za studijní typ humanitního zaměření se především hlásí na humanitní obory (33%) a práva (19%). Technicky orientované studijní typy na technický obor (67% z nich), kam se hlásí i ti, kdo se sice považují za technický typ avšak nepříliš orientovaný na studium.

Zdá se, že při rozhodování o studiu technického zaměření hraje určitou roli i to, nakolik se maturant považuje za manuálně zručného. Technické obory si totiž přejí studovat především ti, kdo se považují za technicky zručné: 48% z těch, kdo si jsou schopni poradit i s náročnějšími opravami a 56% z těch, pro něž nepředstavují problém ani náročnější technické problémy. Z méně manuálně zdatných si přeje studovat nějakých technický obor jen 14% a z těch, kdo zvládnou maximálně výměnu žárovky, jen 7%. Ti naopak chtějí studovat především humanitní obory (32%).

### 3.4.2. Žáci

Podobně jako maturantům i rodičům a dětem jsme předložili seznam různých aspektů zaměstnání a požádali jsem je, aby si představili, že si mohou vybrat zaměstnání, jaké chtějí a aby u každého aspektu vyznačili, jak by byl důležitý pro takové ideální zaměstnání. Potom jsme se jich rovněž zeptali, nakolik tyto aspekty skutečně považovali za důležité, když se rozhodovali o další dráze po skončení povinné školní docházky. Jednotlivé aspekty dotázaní hodnotili na čtyřbodové škále (určitě důležité, spíše důležité, spíše nedůležité, určitě důležité). Rodiče se vyjadřovali ke 14 aspektům a děti jen k 8 z nich.

Seznam položek, k nimž se vyjadřovali rodiče, je uveden tabulce spolu s průměrným hodnocením a směrodatnou odchylkou. Čím vyšší je průměr, tím byla aspektu přisouzena menší důležitost. Čím je nižší odchylka, tím více se dotázaní v hodnocení důležitosti daného aspektu shodnou.

Faktory ovlivňující úvahy o ideálním zaměstnání a rozhodování o dalším studiu rodičů

Aspekt zaměstnání	Ideální zaměstnání		Skutečné rozhodování	
	Průměr	Odchylka	Průměr	Odchylka
Zajímavá práce	1.30	0.547	1.49	0.592
Profese, s níž lze snadno nalézt zaměstnání	1.33	0.529	1.50	0.641
Uplatnění v oborech, které mají budoucnost	1.42	0.551	1.55	0.705
Plat	1.43	0.570	*	1.78
Možnost profesního růstu	1.53	0.677	1.67	0.728
Zaměstnání, v němž bude mít úspěch	1.53	0.663	1.68	0.704
Různorodá, nikoli monotónní práce	1.60	0.669	1.75	0.727
Pracovní prostředí	1.68	0.713	1.88	0.816
Uplatnění ve firmách poskytujících různé výhody (pojištění, rekreace ap.)	1.97	0.817	*	2.23
Společenské uznání (prestiž)	1.98	0.777	2.18	0.786
Profese, s níž se uplatní v zahraničí	1.99	0.876	2.12	0.931
Možnost osamostatnit se, založit si vlastní firmu	2.00	0.808	2.21	0.885
Zaměstnání blízko současného bydliště	2.13	0.886	2.29	0.914
Zaměstnání v řídicí pozici	2.40	0.754	2.52	0.828

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Dotázaní rodiče všem aspektům přikládali v průměru méně významu v úvahách o ideálním zaměstnání pro své dítě než při rozhodování o jeho další dráze. V reálném rozhodování totiž daleko častěji využili možnosti „určitě nedůležité“, jíž v řadě aspektů při úvahách o ideálním zaměstnání dokonce nevyužili vůbec (plat, zajímavá práce, profese, s níž lze snadno nalézt zaměstnání, možnost profesního růstu a uplatnění v oborech, které mají budoucnost). Nicméně pořadí jednotlivých aspektů je v obou případech téměř totožné. Výjimkou je plat a uplatnění ve firmách poskytujících různé výhody, pořadí obou těchto aspektů v rozhodování poněkud kleslo ve srovnání s úvahami o ideálu. V obou případech je na prvních třech místech zajímavá práce, profese, s níž lze snadno nalézt zaměstnání a možnost uplatnit se v oborech, které mají budoucnost). Ve všech těchto případech jde také o aspekty, na jejichž významu se dotázaní v zásadě shodnou (malá odchylka). Téměř stejný význam má ještě plat v úvahách o ideálním zaměstnání. Oproti tomu nejmenší význam mají v obou případech možnost zaměstnání blízko současného bydliště a zaměstnání v řídicí pozici. O významu těchto dvou aspektů se dotázaní zároveň nejméně shodnou (nejvyšší odchylka), uvažují-li o ideálním zaměstnání. Při skutečném rozhodování se nejvíce liší v pohledu na význam

uplatnění v zahraničí a zaměstnání blízko současného bydliště. Obecně lze tedy říci, že rodiče dotázaných dětí za nejdůležitější v průměru považují, co bude konkrétně dítě dělat. Daleko méně důležité pro ně je, jakou pozici získá v hierarchii řízení, zda by se muselo stěhovat za prací a zda jde o profesi, která umožňuje se osamostatnit (založit si vlastní firmu).

Protože bylo nutné snížit náročnost dotazníku pro děti, vypustili jsme ze seznamu 6 aspektů: pracovní prostředí, uplatnění ve firmách poskytujících výhody, úspěch v zaměstnání, zaměstnání v řídicí pozici, zaměstnání blízko domova a možnost uplatnění v zahraničí.

Faktory ovlivňující úvahy o ideálním zaměstnání a rozhodování o dalším studiu žáků

Aspekt zaměstnání	Ideální zaměstnání		Skutečné rozhodování	
	průměr	odchylka	Průměr	odchylka
Zajímavá práce	1.15	0.385	1.27	0.507
Profese, s níž nebude problém najít zaměstnání	1.34	0.532	1.44	0.653
Hodně si vydělat	1.43	0.596	1.68	0.683
Pracovat v oboru, který se rozvíjí	1.55	0.667	1.67	0.706
Profese, v níž se lze zdokonalovat	1.62	0.728	1.71	0.757
Nedělat v práci pořád to samé, střídat úkoly	1.67	0.762	1.77	0.730
Zaměstnání, kterého si lidé váží	1.79	0.767	1.87	0.767
Mít možnost osamostatnit se , založit si vlastní firmu	2,01	0.886	2.18	0.940

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Děti, stejně jako rodiče, přikládaly v reálném rozhodování jednotlivým aspektům menší důležitost než v úvahách o ideálním zaměstnání. Odhlédneme-li od aspektů, na něž jsme se ptali rodičů, zůstává u dětí pořadí významu i různorodosti odpovědí zhruba stejné jako u rodičů. Nicméně, dělat něco zajímavého a nemít problémy s hledáním zaměstnání považují děti v průměru za důležitější než rodiče, a to v úvahách o ideálním zaměstnání i při rozhodování o tom, co dál. Výše platu je pro ně důležitější než pro rodiče (zejména v reálném rozhodování). Na druhé straně i těm nejméně důležitým aspektům, tj. těm, které jsou na posledních místech stejně jako u rodičů, přisuzují poněkud větší důležitost.

Děti i rodiče považují za nejdůležitější mít zajímavou práci, profesi, s níž lze snadno nalézt zaměstnání, uplatnit se v oborech, které mají budoucnost a plat. Pro děti je plat o něco důležitější než pro rodiče.

Na základě těchto proměnných jsme podobně jako v souboru maturantů vytvořili nové baterie proměnných (pro děti a rodiče), které vypovídají o tom, nakolik poklesla důležitost jednotlivých aspektů v reálném rozhodování oproti jejich významu pro ideální zaměstnání. Tyto proměnné nabývají pro každý aspekt tři hodnot: 1. dotázaný mu větší důležitost přisoudil při rozhodování než ideálnímu zaměstnání (realita důležitější); 2. aspekt má stejnou důležitost pro ideální zaměstnání i skutečné rozhodování (naplněný ideál); 3. aspekt je důležitější v představách než v rozhodování (ideál důležitější). Charakteristiku jednotlivých aspektů z tohoto hlediska uvádíme v tabulce.

Míra uplatnění představ o ideálním zaměstnání v rozhodování o dalším studiu

Aspekty zaměstnání	Rodiče			Děti		
	Realita důležitější	Naplněný ideál	Ideál důležitější	Realita důležitější	Naplněný ideál	Ideál důležitější
Obor budoucnosti	8	76	16	8	72	20
Zajímavá práce	5	71	24	3	83	14
Možnost osamostatnění	7	71	22	5	76	17
Profesní růst	9	71	21	12	71	17
Různorodá práce	8	70	21	11	69	20
Dostatek pracovních příl.	8	69	24	7	78	14
Firemní výhody	9	69	21	-	-	-
Práce v cizině	9	69	21	-	-	-
Mít v práci úspěch	10	69	21	-	-	-
Nemuset se stěhovat	12	66	22	-	-	-
Řídící postavení	12	66	22	-	-	-
Plat	4	65	32	6	68	27
Prestiž	13	55	31	10	74	16

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Z hlediska uplatnění ideálních představ při rozhodování o další životní dráze se výpovědi dětí liší od výpovědi rodičů především tím, že děti své ideální představy uskutečnili častěji (69% - 83%) než jejich rodiče (55% - 76%). Největší rozdíl z tohoto hlediska je

v důležitosti prestiže. Zatímco 74% dotázaných dětí kladlo na tento aspekt v ideálních představách stejný důraz jako při rozhodování a jen 16% slevilo ze svých představ o důležitosti prestiže pro ideální zaměstnání, své představy o ideálním zaměstnání v tomto ohledu naplnilo v rozhodování jen 55% rodičů a téměř třetina (31%) ze svých ideálních představ slevila. Rodiče i děti nejvíce ustoupili od ideálních představ z hlediska platu (rodiče opět o něco více). Děti také projevily více praktičnosti než jejich rodiče v tom, že méně často ustoupily od požadavku mít profesi, s níž lze snadno nalézt zaměstnání. Rozdíl mezi výpověďmi dětí a rodičů je také v tom, na které aspekty zaměstnání kladli naopak větší důraz při rozhodování než při úvahách o ideálním zaměstnání. Děti ve svém rozhodování přikládaly častěji (více než v 10% případů, zatímco rodiče méně než 10%) větší důležitost možnostem profesního růstu a různorodosti práce než v úvahách o ideálu.

Vysoká shoda mezi názory dětí a jejich rodičů není jen z hlediska průměrného hodnocení, ale i v jednotlivých aspektech. Ve všech aspektech byla prokázána významná souvislost mezi hodnocením dětí a jejich rodičů, v některých však těsnější než v jiných. K větší shodě hodnocení významu jednotlivých aspektů zaměstnání mezi dětmi a rodiči došlo v reálném rozhodování (koeficienty korelace se pohybují v intervalu od 0.25 do 0.47)<sup>3</sup> než v úvahách o ideálním zaměstnání (koeficienty korelace se pohybují v intervalu od 0.14 do 0.41). Větší shodu nalézáme u těch aspektů, které jsou považovány za méně důležité, jako mít možnost se osamostatnit (korelace představ o ideálním zaměstnání je 0.41 a v reálném rozhodování 0.47) a prestiž zaměstnání (korelace v ideálních představách 0.30 a v reálném rozhodování 0.38). Nejmenší shodu v názorech dětí a rodičů jsme zjistili u aspektu „zajímavá práce“ (korelace v ideálních představách 0.14 a v reálném rozhodování 0.25) – děti častěji než rodiče považovaly tento aspekt za určitě důležitý, zatímco rodiče za spíše důležitý. Diametrálně odlišné názory jsme nezaznamenali.

Lze tedy předpokládat, že nejdůležitější roli při úvahách a výběru zaměstnání a studia hrál u dotázaných požadavek, aby práce byla zajímavá. U dětí k tomu přistupuje požadavek, aby byla také různorodá, aby měly možnost profesního rozvoje a aby neměly problém s hledáním zaměstnáním. Za důležité jak rodiče, tak děti považují ještě práci v oboru, který se rozvíjí (v boru budoucnosti) – rodiče však zřejmě tomuto aspektu přisuzují význam o něco častěji než děti. V každém případě lze konstatovat, že v tomto ohledu vládne mezi dětmi a rodiči v zásadě shoda.

---

<sup>3</sup> Koeficient obecně nabývá hodnot od 0 (naprostá nezávislost) do 1 (determinace). Všechny zjištěné korelace byly statisticky významné.



### Preferované obory studia

Dříve než jsme zjišťovali, jaký typ studia dotázaní žáci devátých ročníků preferují, zeptali jsem se jich, zda a co si původně, ještě než poslali přihlášku na střední školu nebo učiliště, přáli studovat. Většina (68%) odpověděla, že si přáli studovat, 23% jít se něčemu vyučit a 9% by nejraději šlo pracovat. Rodiče si prakticky vůbec nepřáli (ne celé jedno procento uvedlo tuto možnost), aby děti šly po skončení základní školy pracovat (pravděpodobně vědí, že to prakticky není možné). V každém případě si častěji než děti přáli, aby studovaly (75%); zbývajících 24% si přálo, aby se dítě šlo něčím učit. Gymnázium preferovalo 25% rodičů a 28% dětí, technickou střední školu 26% rodičů a 23% dětí. Podrobnější přehled o původním přání dětí uvádíme v tabulce.

Co sis přál(a) původně studovat nebo se vyučit?

Typ studia	Chlapci	Dívky	Všichni
Gymnázium	25	34	28
SOŠ technického zaměření	26	9	21
SOŠ jiného zaměření	18	34	23
Učební obor s maturitou	19	5	15
Učební obor bez maturity	12	13	12
Jinak	1	5	2
Celkem	100	100	100

N = 186 (bez dotázaných, kteří chtěli pracovat)

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Něco jiného je samozřejmě přání a realita. Zajímalo nás proto především, kam se dotázaní hlásili. Níže uvádíme strukturu přihlášek, jejichž počet je vyšší (celkem 332) než počet dotázaných protože 43% dotázaných podalo dvě přihlášky a 5% tři přihlášky.

#### Struktura přihlášek dle škol a oborů

Škola a obor	% přihlášek
Gymnázium	19
SOŠ - elektro	2
SOŠ - strojírenské	5
SOŠ - ostatní technické	9
SOŠ - ostatní	28
Učební obory (AP) <sup>4</sup>	19
Ostatní učební obory	17

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Drtivá většina (80%) těch, kdo chtěli původně na studovat gymnázium, sem také podala přihlášku a věří, že se jim podaří uspět. Pro jistotu však řada z nich zjevně podávala přihlášku i na jiné školy a učební obory. Podíl přihlášek na gymnázium z celkového počtu přihlášek tak je výrazně nižší než podíl dotázaných, kteří si zde původně přáli studovat. Ačkoli na gymnázium chtělo 29% dotázaných žáků 9. tříd, z celkového počtu přihlášek činí přihlášky na gymnázium jen 19%. Na druhé straně, ačkoliv si jen 26% dotázaných přálo něčím se vyučit, přihlášky na učební obory představují 36% (největší podíl).

O reálném zájmu o jednotlivé typy studia tedy zřejmě nejlépe vypovídá údaj o tom, na kterou ze škol (učilišť) z těch, na něž se hlásí, si nejvíce přeje se dostat. Vzhledem

<sup>4</sup> Pro úplnost že uvádíme podrobný přehled škol a učebních oborů (spolu s počtem přihlášek), které e-perti označili za využitelné v automobilovém průmyslu a na něž dotázaní podali alespoň jednu přihlášku. Četnosti jsou tak malé, že s učebními obory nelze samostatně pracovat a proto jsme je v dalším zpracování sloučili s odbornými školami technického typu.

	Počet přihlášek
<u>Školy:</u>	
Technické střední školy elektrotechnické	7
Technické střední školy strojírenské	18
<u>Učební obory:</u>	
Autoelektrikář	3
Automechanik	11
Klempíř karosář	1
Lakýrník	1
Mechanik elektronik	17
Mechanik strojů a zařízení	5
Obráběč kovů	1
Provozní elektrikář	6
Soustružník	1
Údržbář strojů a zařízení	1
Zámečnick	4

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

k velkému rozsahu možností, velikosti souboru, jsme dotázané z tohoto hlediska rozdělili do čtyř kategorií, jejichž vymezení vyplývá ze zaměření výzkumu.

Na jaký typ studia z těch, na něž se hlásí, si žáci nejvíce přejí se dostat

Typ studia	% dotázaných
Gymnázium	20
<b>Střední školy a učební obory uplatnitelné v AP</b>	<b>30</b>
Střední odborné školy jiné než technického zaměření	34
Učební obory jiné než uplatnitelné v AP	5
Neuvedl a jinak	11

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Přání týkající se dalšího studia či profesní přípravy významně souvisí s pohlavím. Data jen potvrzují známou věc, a to že zájem o gymnázium a jiné než technické střední školy je typický především pro dívky (původně chtělo studovat na gymnáziu 41% dívek a 27% chlapců, na jiných než technických středních školách 48% dívek a 28% chlapců). Zájem o technické školy a učební obory je naopak spíše doménou chlapců. Z toho vyplývá, že také o obory využitelné v automobilovém průmyslu je daleko větší zájem mezi chlapci než mezi dívkami (zájem o tyto obory projevilo 39% chlapců a jen 11% dívek).

Na preference jednotlivých typů studia (učení) výrazně působí sociální postavení rodičů dítěte, konkrétně jejich vzdělání a profese. Zjištěný vliv není nijak překvapivý a je všeobecně známý. Děti rodičů s vysokoškolským vzděláním si nejčastěji přejí po skončení povinné školní docházky studovat na gymnáziu. Děti rodičů s úplným středním vzděláním (s maturitou) si především přejí studovat na některé střední odborné škole, a děti, jejichž rodiče jsou vyučení si přejí daleko častěji než ostatní se něčím vyučit. Rodiče dětí, které si přejí studovat nebo se učit některému oboru využitelnému v automobilovém průmyslu, jsou především vyučenými dělníky. Přání dětí i rodičů ohledně další dráhy o něco silněji ovlivňuje profese a vzdělání matky než otce (výraznější vliv vzdělání a sociálního postavení matky než otce na vzdělání dítěte potvrzují všechny výzkumy zabývající se touto problematikou).

Stejně otázky jsme položili rodičům dotazovaných dětí. Jejich výpovědi jsou téměř totožné s výpověďmi dotázaných dětí (zjištěné rozdíly jsou nepatrné a nebyly prokázány jako významné). Za pozornost však stojí vliv pohlaví dítěte na preference rodičů a samotných dětí ohledně typu dalšího studia. Je známo, že dívky mají ve srovnání s chlapci jen minimální zájem o studium technických oborů. Tato tendence rovněž je patrná v analyzovaných datech. Nicméně vliv pohlaví dítěte na preference rodičů je daleko silnější než na preference samotných dětí.

#### Pohlaví dítěte a preferovaný typ školy

Preferovaný typ školy	Žáci		Rodiče	
	Chlapci	Dívky	Synové	Dcery
Gymnázium	25	35	19	39
SOŠ technická	26	9	36	2
SOŠ jiná	18	35	15	38
Ostatní	31	21	30	21
Celkem	100	100	100	100

(CC = 0.296)

(CC = 0.441)

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Jinými slovy, rodiče pro své dcery preferují jiný než technický typ vzdělání daleko častěji než dívky jej preferují dívky.. Výraznější vliv pohlaví dítěte na preference rodičů než jejich vlastní je patrný i koeficientů korelace (koeficienty korelace, které jsou uvedeny pod tabulkou).

Obory studia a vyučení využitelné v automobilovém průmyslu. Paleta oborů, na něž se žáci hlásí, je velmi pestrá. Na základě údajů o přihláškách jsme vytvořili souhrnnou proměnnou, při jejíž konstrukci jsme vycházeli z velikosti souboru a výzkumné otázky.

Nová proměnná „Odeslané přihlášky“

Typ škol(y), na níž se žák hlásí	% dotázaných žáků
1. Alespoň jedna přihláška na SOŠ technického zaměření	18
2. Alespoň jedna přihláška na učební obor využitelný v AP	6
3. Přihlášky na SOŠ techn. zaměření a učební obor využitelný v AP	3
4. Ostatní	61
Celkem	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Znamená to tedy, že 39% dotázaných žáků devátých ročníků základních škol se hlásí na obor, po jehož absolvování se potenciálně mohou (po zaučení či přeškolení) uplatnit v automobilovém průmyslu. V první řadě je však třeba konstatovat, že jsou to především chlapci: 90% dotázaných dívek se hlásí na jiné než technické obory; 8% se hlásí na SOŠ technického zaměření a jen 2% na některý učební obor využitelný v automobilovém průmyslu. Oproti tomu jen 50% chlapců se hlásí jen na jiné než technické obory (22% se hlásí na SOŠ, 25% na učební obory a 4% na obojí).

Vliv profese ani vzdělání rodičů na to, zda se jejich dítě hlásí na některý z oborů, které jsou předmětem našeho zájmu, nebyl prokázán. Byl však prokázán statisticky významný vliv odhadu studijních předpokladů (vlastní odhady studijních předpokladů dotázaných dětí jsou v souladu s odhady jejich rodičů). Významně dále souvisí s tím, zda dotázaný rodič považuje své dítě za technický typ a nakolik je někdo z rodičů dotázaného dítěte schopen se vypořádat s různými opravami v domácnosti (manuální zručnost).

Obecně lze konstatovat, že na technické odborné školy a učební obory využitelné v automobilovém průmyslu se hlásí především technicky orientované děti a děti manuálně zručných rodičů. Jak je patrné z níže uvedených tabulek mezi těmito třemi proměnnými byl rovněž prokázán významný vztah.

Obory, kam se hlásí dotázaní a jejich odhad studijních předpokladů

Přihlášky	Odhad studijních předpokladů dotázaného dítěte			
	Netechnický nestudijní	Humanitní studijní	Technický studijní	Technický nestudijní
SOŠ technická	4	8	39	7
UO využitelný v AP	11	0	17	54
SOŠ technická a UO pro AP	2	0	7	0
Ostatní	85	92	36	37
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Na střední odborné školy technického zaměření se především hlásí žáci, kteří se považují za technické studijní typy a na učební obory především ti, kdo se považují za technické typy nepříliš orientované na studium. Kategorie ostatní představuje zejména gymnázia a ostatní střední školy. Na ně se hlásí především humanitně orientované studijní typy a částečně rovněž technické studijní typy.

Subjektivní odhady studijních předpokladů dotázaných dětí a manuální zručnost v rodině

Odhad předpokladů	Manuální zručnost v rodině			
	1 min	2	3	4 max
Netechnický nestudijní	33	20	11	8
Humanitní studijní	56	35	35	23
<b>Technický studijní</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>46</b>
<b>Technický nestudijní</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>23</b>
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Děti z rodin, kde značný problém představují i drobné opravy (kromě výměny žárovky si prakticky s ničím neporadí) se považují především za humanitní studijní typy. Naopak děti, které se považují za technické studijní typy, se v těchto rodinách vyskytují minimálně. Ty nalezneme především v rodinách, kde si poradí i s velmi složitými opravami a úpravami bytu.

Manuální zručnost v rodině a obory, kam se děti hlásí

Odeslané přihlášky	Manuální zručnost v rodině			
	1 min	2	3	4 max
Alespoň jedna na SOŠ techn. směru	6	13	15	25
Alespoň jedna na UO pro AP	0	0	17	28
Na techn. SOŠ i na UO pro AP	0	5	0	5
Ostatní	94	73	68	43
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Na střední technické školy a učební obory, jejichž absolventi jsou potenciálně využitelní v automobilovém průmyslu, se hlásí především děti z rodin, kde si poradí i s náročnějšími opravami bez pomoci odborníka. Jinými slovy, děti žijící v rodinách, kde si dovedou poradit i náročnějšími opravami, častěji charakterizují svoje předpoklady jako technické a jejich rodiče je častěji považují za technický typ. Technicky orientované děti a děti manuálně zručných rodičů se častěji hlásí na obory využitelné v automobilovém

průmyslu. A naopak děti, jimž je zřejmě technické myšlení a zručnost cizí, se hlásí především na gymnázia a střední odborné školy jiného než technického zaměření. Vysvětlení, že prostřednictvím proměnné manuální zručnost v rodině se prosazuje vliv profese rodičů, analýza parciálních korelací nepodpořila.

Určitý vliv na výběr oboru uplatnitelný v automobilovém průmyslu má pravděpodobně i fakt, zda dotázaný zná někoho, kdo pracuje v automobilovém průmyslu. Přihlášky na učební obor využitelný v odvětví, jež je předmětem našeho zájmu, podávali významně častěji děti, jejichž příbuzný v tomto odvětví pracuje, a děti, jejichž přátelé či známí mají rodiče zaměstnané v tomto odvětví pracují (výraznější je vliv známých než příbuzných). Významná souvislost s místem bydliště (krajem) nebyla prokázána.

Z hlediska názorů na jednotlivé typy dalšího vzdělání (gymnázium, technické obory, učební obory) byla prokázána významná, ač nepřilíš výrazná, souvislost se souhlasem dotázaných rodičů s výrokem: „Jde-li dítě do učení, je třeba mu najít takový obor, aby mělo co nejširší možnosti uplatnění“. Ti, kdo s tímto výrokem souhlasí, přihlašovali své děti na některý učební obor využitelný v automobilovém průmyslu častěji (22% z nich), než ti, kdo s tímto tvrzením nesouhlasí (17%).



### Názory na jednotlivé typy studia

Žákům devátých tříd i jejich rodičům jsme předložili šest výroků charakterizujících různé vyhraněné názory na základní typy studia (gymnázium, střední odborné školy a učební obory) a zeptali jsme, nakolik s nimi souhlasí. Přehled odpovědí uvádíme v tabulce.

#### Názory žáků a jejich rodičů na různé typy středoškolského studia

Výrok	Rodiče		Žáci	
	Souhlas %	Nesouhl. %	Souhlas %	Nesouhl. %
Jde-li dítě do učení, je třeba mu najít obor s co nejširšími možnostmi uplatnění.	88	22	87	13
Vzdělání je dnes tak důležité, že je třeba se dostat na nějakou střední školu, byť by ji dítě jen prolezlo.	73	27	80	20
Studium gymnázia poskytuje větší možnosti při další volbě studia.	64	36	67	33
Kdo zápasí s matematikou sotva uspěje na střední škole technického směru.	51	49	83	17
Střední odborné školy jsou jen pro děti s velmi vyhraněnými zájmy.	46	54	53	47
Rozhodnutím studovat střední odbornou školu si člověk uzavírá cestu k vysokoškolskému studiu	21	77	24	62

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Z tabulky je zřejmé, že názory dětí a dospělých se nijak zásadně neliší. Určitou výjimku představují názor na důležitost vzdělání a charakteristika středních odborných škol. S představou, že střední odborné školy jsou určeny dětem s vyhraněnými zájmy souhlasí jen 46% rodičů oproti 53% dětí. S tvrzením, že bez absolutoria nějaké střední školy se dnes člověk neobejde, souhlasí většina rodičů a dětí, podíl dětí je však o 6 procentních bodů vyšší. S názorem, že gymnázium poskytuje větší možnosti při další volbě studia, se ztotožnili daleko více ti, kdo původně chtěli, i ti, kdo se hlásí na gymnázium. Jiné významné souvislosti nebyly prokázány.

Zajímaly nás také představy rodičů ohledně povahy dělnické práce v automobilovém průmyslu. V této souvislosti jsme jim předložili dva výroky, z nichž první charakterizoval tuto práci jako monotónní na výrobní lince a druhý jako kvalifikovanou a zajímavou činnost vyžadující alespoň základní znalosti elektroniky.

## Názory rodičů na kvalifikovanou dělnickou práci v automobilovém průmyslu

Výrok:	Míra souhlasu				Celkem
	Určitě ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	
Práce dělníka v AP je velice monotónní. Dělník jen opakuje stejné činnosti na výrobní lince.	29	46	20	4	100
Práce dělníka v AP dnes představuje kvalifikovanou a zajímavou činnost, která vyžaduje alespoň základní znalosti elektroniky.	27	46	25	2	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Je zřejmé, že dotázaní rodiče žáků devátých tříd jsou ve své většině přesvědčeni, že práce dělníků v automobilovém průmyslu je jednak monotónní (75% kladných odpovědí) a jednak představuje zajímavou činnost vyžadující alespoň základní znalosti elektroniky (73%). Rodiče, kteří určitě souhlasí s tím, že práce dělníků v automobilovém průmyslu vyžaduje alespoň minimální znalosti elektroniky, častěji než ostatní údajně uvažují o tom, že by jejich dítě mohlo pracovat v automobilovém průmyslu.

### Vliv rodičů

Přání dětí se nijak výrazně neliší od přání rodičů, jež jsou ovlivněna jejich sociálním postavením. Podobně tudíž vyznívají i odpovědi dětí a jejich rodičů na otázky týkající se toho, nakolik se kryla původní přání rodičů a dětí a nakolik se děti přizpůsobily přání rodičů. Více než polovina dětí (55%) i rodičů (57%) odpověděla, že jejich představy o dalším studiu (zaměstnání) dítěte se zcela kryly. Jen 7% rodičů i dětí odpovědělo, že jejich představy se výrazně rozcházejí. Tam, kde se představy rodičů a dětí zcela nekryly, 25% dětí a 19% rodičů odráželo podle výpovědí rodičů i dětí konečné rozhodnutí odráželo především přání dětí, 30% dětí připustilo mírný vliv rodičů; 32% dětí a 23% rodičů považuje konečné rozhodnutí za kompromis. Výpovědi rodičů a dětí se tedy mírně liší tam, kde se představy zcela neshodovaly (v tom případě mají rodiče častěji než dítě pocit, že se prosadili svoje přání). Četnosti jsou však tak malé, že rozdíl nebyl prokázán jako významný a proměnnou nelze podrobit hlubší analýze.

Určitý nátlak rodičů v malé části rodin tedy nelze vyloučit, rozhodně však převažuje přirozený vliv daný prostředím a výchovou, který se projevuje ve významném vlivu sociálního postavení rodičů na přání jejich dětí, jenž však děti nechápou jako nátlak.

Vliv sociálního postavení je běžný a obecně známý. Čím vzdělanější jsou rodiče a čím vyšší mají sociální postavení, tím spíše se děti hlásí na gymnázium nebo na střední odbornou školu, čím méně jsou rodiče vzdělaní a zastávají méně kvalifikovanou profesi, tím spíše jdou jejich děti do učení. Rovněž je obecně známo, že největší vliv má v tomto směru vzdělání matky. V našem souboru je vliv vzdělání otce a matky vcelku vyrovnán (korelace mezi vzděláním matky a přáním dítěte je 0.61 a mezi vzděláním otce a přáním dítěte je 0.58). Velikost souboru a pestrá škála možností dalšího studia neumožňuje

hlubší vhled do preferencí jednotlivých oborů. Rozdělili jsme je proto do čtyř skupin: gymnázium, SOŠ a učební obory uplatnitelné v automobilovém průmyslu , ostatní SOŠ a ostatní učební obory. Preference dětí a rodičů a odhad šancí, kam se nejspíše dostanou uvádíme v tabulce.

### Preference rodičů a dětí typu dalšího studia

Typ vzdělání	Rodiče		Děti	
	preference	šance	preference	šance
Gymnázium	29	27	31	30
SOŠ a UO uplatnitelné v AP	32	29	30	30
Ostatní SOŠ	34	39	34	34
Ostatní UO	5	5	5	6
Celkem	100	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Výpovědi dětí a rodičů se opět nijak výrazně neliší. Z hlediska věcného zaměření výzkumu stojí za pozornost, že 30% dětí i rodičů si přeje studovat některý obor, který je potenciálně využitelný v AP, a ve splnění tohoto přání věří. Vliv vzdělání matky na preference těchto oborů v rodině je patrný z níže uvedené tabulky.

### Preferovaný typ vzdělání a vzdělání matky

Preferovaný typ Vzdělání	Vzdělání matky		
	Vyučena	Maturita	VŠ
Gymnázium	12	33	<b>55</b>
SOŠ a UO pro AP	<b>47</b>	25	27
Jiné SOŠ	35	<b>40</b>	18
Jiné UO	7	3	0
Celkem	100	100	100

ZDROJ: STEM/MARK, Automobilový průmysl 04/2004

Vysokoškolsky vzdělané matky tedy preferují pro své děti především gymnázium, popřípadě nějakou odbornou střední školu (častěji technického než jiného zaměření), pro matky s maturitou je typická volba SOŠ avšak jiné než technického zaměření. Vyučené matky ve srovnání s ostatními preferují častěji učební obory, ale nejčastěji SOŠ technického zaměření nebo učební obor uplatnitelný v automobilovém průmyslu.

Mezi profesí otce nebo matky a preferovaným oborem ani skupinou oborů, na něž se dítě hlásí, nebyl prokázán významný vztah. Zjištěné souvislosti naznačují, že potenciální zájemce o profese uplatnitelné v automobilovém průmyslu lze hledat spíše v rodinách, kde jsou schopni se vyrovnat s technickými problémy každodenního života a spíše mezi dětmi, jejichž rodiče jsou vyučení.

Studie sektoru  
automobilového průmyslu  
z hlediska zaměstnanosti a vzdělání

Příloha 4

Dílčí zpráva z analýzy médií

# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>METODIKA.....</b>	<b>4</b>
2.1	REKVALIFIKACE.....	4
2.2	POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI.....	6
2.3	AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL.....	7
2.4	SLEDOVANÁ MÉDIA.....	8
	TIŠTĚNÁ MÉDIA.....	8
	TELEVIZE A ROZHLAS.....	10
<b>3</b>	<b>ZÁKLADNÍ ZJIŠTĚNÍ.....</b>	<b>12</b>
3.1	REKVALIFIKACE V MÉDÍÍCH.....	12
3.2	REKVALIFIKACE Z RŮZNÝCH HLEDISEK.....	14
3.3	HODNOCENÍ REKVALIFIKACE.....	16
3.4	POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI.....	17
3.5	AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL.....	18
<b>4</b>	<b>GRAFICKÁ ČÁST.....</b>	<b>20</b>
4.1	REKVALIFIKACE.....	20
4.2	AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL.....	38

# 1 ÚVOD

Modul 4 zaměřený na analýzu mediálního informování o AP a problematice zaměstnanosti a vzdělávání má přímou návaznost na modul 3. Cílem této analýzy je zmapování vztahu médií ke stávajícím aktivitám státu v oblasti rekvalifikací a vymezení potenciálních rizik pro další rozvoj AP plynoucích z mediálního obrazu aktivit institucí státní správy i celého automobilového segmentu.

Analýza se zaměřila na mediální ohlasy na aktivity státu v oblasti realizace rekvalifikačních programů a na mediální podporu rozhodovacího procesu výběru studijních a učebních oborů.

Zpracovatelem mediální analýzy byla společnost NEWTON INFORMATION TECHNOLOGY, s. r. o. která se zaměřuje na obsahovou analýzu tištěných i elektronických médií..

## 2 METODIKA

### 2.1 Rekvalifikace

#### - Výběr dat

##### **Dotaz:**

rekvalifik\*

##### **Zdroje:**

Celostátní elektronická média

Celostátní deníky

Regionální tituly

Ostatní tištěná média, z toho vyčleněny:

- tituly zaměřené na oblast vzdělání
- tituly z oblasti průmyslu a obchodu

##### **Sledované období:**

1.1.2003 – 31.12.2003

#### - Metodika analýzy dat

##### **Analýza zdrojových dat**

Zdrojová data jsou analyzována z různých hledisek. U každého publikovaného příspěvku je sledováno několik formálních a obsahových parametrů, které umožňují následné filtrování, seskupování, vytváření statistik a formulování závěrů.

##### **Základní sledované parametry:**

**1. Formální parametry** jsou nezávislé na obsahu příspěvku a z jeho struktury snadno zjistitelné. Zahrnují: název příspěvku, autora, datum vydání, název média, typ média, stranu (u tisku) a rubriku / pořad.

**1. Obsahové parametry:** obsahové parametry nejsou triviálně stanovitelné a podléhají pečlivému posouzení mediálního analytika.

U každého analyzovaného příspěvku byly sledovány následující obsahové parametry:

- 1) hodnocení rekvalifikačních kurzů
  - a. pozitivní (rekvalifikační kurzy výrazně pomáhají snižovat nezaměstnanost, dodávají nezaměstnaným naději a sebevědomí, jsou účinné)



- b. negativní (snahy o rekvalifikaci jsou zbytečně drahé, zatěžují státní pokladnu, jsou k ničemu, nezaměstnanost snižovat nijak nepomáhají)
  - c. neutrální (ostatní příspěvky bez hodnotového zabarvení)
- 2) region v rámci ČR (v rámci jednoho příspěvků může být zmíněno více regionů)
- a. ČR obecně
  - b. Jihomoravský kraj
  - c. Jihočeský kraj
  - d. Karlovarský kraj
  - e. Královéhradecký kraj
  - f. Liberecký kraj
  - g. Olomoucký kraj
  - h. Moravskoslezský kraj
  - i. Pardubický kraj
  - j. Plzeňský kraj
  - k. Středočeský kraj
  - l. Ústecký kraj
  - m. Vysočina
  - n. Zlínský kraj
  - o. Praha
- 3) předmět rekvalifikace (v rámci jednoho příspěvku může být zmíněno více předmětů rekvalifikace)
- a. obecně (bez specifikace)

#### KATEGORIE DLE KLASIFIKACE OKEČ

- b. zemědělství, myslivost, lesnictví
- c. rybolov a chov ryb
- d. těžba nerostných surovin
- e. zpracovatelský průmysl
- f. výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody
- g. stavebnictví
- h. obchod, opravy motorových vozidel a výrobků pro osobní potřebu a převážně pro domácnost
- i. ubytování a stravování
- j. doprava, skladování a spoje
- k. finanční zprostředkování
- l. činnosti v oblasti nemovitostí a pronájmu, podnikatelské činnosti
- m. veřejná správa a obrana, povinné sociální zabezpečení
- n. vzdělávání
- o. zdravotní a sociální péče, veterinární činnosti
- p. ostatní veřejné, sociální a osobní služby
- q. činnosti domácností
- r. exteritoriální organizace a instituce

#### KATEGORIE MIMO KLASIFIKACI OKEČ

- s. práce s počítači

- 4) kdo je označen za hybatele (organizátora) rekvalifikací (v rámci jednoho příspěvku může být zmíněno více organizátorů)
- vláda
  - úřad práce
  - nezisková organizace, nadace, personální agentury
  - ministerstva příp. další státní správa tj. různé krajské a jiné úřady
  - školy
  - domácí firmy
  - zahraniční investoři (případně Czechinvest)
  - Evropská unie
  - bez uvedení organizátora rekvalifikací
- 5) hledisko rozsahu příspěvku o rekvalifikaci
- jen rekvalifikace
  - politika zaměstnanosti v širším slova smyslu

## 2.2 Politika zaměstnanosti

### - Výběr dat

#### **Dotaz:**

politik\* zaměstnanosti + alespoň jedno z klíčových slov investičn\* pobídk\*, investic\*, mpo, ministerstv\* průmysl\*, czechinvest\*, průmyslov\* zón\*

#### **Zdroje:**

Celostátní elektronická média

Celostátní deníky

Regionální tituly

Ostatní tištěná média, z toho vyčleněny:

- tituly zaměřené na oblast vzdělání
- tituly z oblasti průmyslu a obchodu

#### **Období:**

1.1.2003 – 31.12.2003

### - Metodika analýzy dat

U každého analyzovaného příspěvku byly sledovány následující obsahové parametry:

- 1) hodnocení politiky zaměstnanosti v daném kontextu
  - a. pozitivní (zahraniční investice napomáhají snižovat nezaměstnanost, vytvářejí nová pracovní místa, pozitivně ovlivňují situaci v regionech apod.)

- b. negativní (průmyslové zóny nezaměstnanost neřeší, zahraniční investoři odcházejí za levnější pracovní silou, investice státu do průmyslových zón jsou zbytečné apod.)
- c. neutrální (ostatní příspěvky bez hodnotového zabarvení)

2) původce kritiky či chvály politiky zaměstnanosti v daném kontextu

- a. politik (KSČM)
- b. politik (ODS)
- c. politik (ČSSD)
- d. regionální politik
- e. ekonom
- f. čtenář
- g. novinář
- h. zástupce CzechInvestu
- i. ostatní

## 2.3 Automobilový průmysl

### - Výběr dat

#### **Dotaz:**

automobil\* průmysl\*

#### **Zdroje:**

Celostátní elektronická média

Celostátní deníky

Regionální tituly

Specializovaná média

- Tituly zaměřené na oblast vzdělání
- Tituly z oblasti průmyslu a obchodu

#### **Období:**

1.1.2003 – 31.12.2003

### - Metodika analýzy dat

U každého analyzovaného příspěvku byly sledovány následující obsahové parametry:

1) hodnocení automobilového průmyslu:

Byl sledován dopad příspěvku na potenciálního investora do automobilového průmyslu, a to z hlediska hodnocení. Sledované kategorie byly:

- a) pozitivní
- b) negativní
- c) neutrální

2) téma příspěvku (v jednom příspěvku mohlo být obsaženo více témat):

- a) zaměstnanost (také otázka mezd, stávky, propuštění, nábor nových pracovníků)
- b) investice do automobilového průmyslu (TPCA, CzechInvest, nové automobilky, průmyslové zóny...)
- c) hospodaření společností (zisky, ztráty, hodnota akcií, odbyt, objem exportu....)
- d) intervence státu do automobilového průmyslu (legislativa, daně, změny po vstupu do EU – clo, normy a předpisy...)
- e) vzdělání (kvalifikace, rekvalifikace, problémy investorů s kvalifikací zaměstnanců, sponzorování škol apod.)
- f) vliv automobilového průmyslu na hospodaření ČR a regionů (role automobilového průmyslu v makroekonomických událostech, vliv na zahraniční politiku státu, vliv na jiná odvětví průmyslu apod.)
- g) subdodavatelé

Příspěvky informující o automobilovém průmyslu v zahraničí či celosvětově (bez vlivu na ČR) nebyly do analýzy zahrnuty, stejně tak jako příspěvky věnované technologiím v rámci automobilového průmyslu či testům automobilů (bez udání vlivu na situaci v ČR).

## 2.4 Sledovaná média

### Tištěná média

<b>České celostátní deníky</b> (včetně suplementů a mutací)	Blesk (Blesk magazín); Haló noviny; Hospodářské noviny (Víkend HN); Lidové noviny (Pátek Lidových novin); Mladá fronta DNES (Magazín Mladé fronty DNES); Právo (Magazín Práva; Dům a bydlení); Sport (Sport magazín); Deník IMPULS (od 26.9.2003 do 11.10.2003 Deník INPULS);
-------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>České regionální tituly</b>	Benešovský deník; Berounský deník; Boleslavský deník; Českobudějovické listy; Českokrumlovské listy; Českolipský deník; Děčínský deník; Deník Chomutovska; Deník Jablonecka; Deník Litoměřicka; Deník Lučan; Deník Mostecka; Deník Pojizeří; Deník Směr; Domažlický deník; Hradecké noviny; Chebský deník; Karlovarské noviny; Kladenský deník; Klatovský deník; Kolínský deník; Krkonošské noviny; Kutnohorský deník; Liberecký den; Listy Jindřichohradecka; Listy Písecka; Listy Prachaticka; Listy Strakonicka; Mělnický deník; Noviny Chrudimska; Noviny Jičínska; Noviny Náchodska; Noviny Rychnovska; Noviny Svitavska; Nymburský deník; Orlické noviny; Pardubické noviny; Plzeňský deník; Příbramský deník; Rakovnický deník; Rokycanský deník; Sokolovský deník; Táborské listy; Tachovský deník; Ústecký deník; Večerník Praha; Metro
<b>Moravské regionální tituly</b>	Listy Pelhřimovska; Moravskoslezský deník; Noviny Havlíčkobrodsko; Noviny Jihlava; Noviny Třebíčska; Noviny Žďárska; Olomoucký den; Region - Bruntálský; Region - Frýdecko - Místecko; Region - Havířovsko; Region - Karvinsko; Region - Krnovské noviny; Region - Opavský a Hlučínský; Region - Týdeník okresu Nový Jičín; Region - Týdeník Ostrava; Zlínské noviny; Slovácké noviny; Nové Přeovsko
<b>Ekonomické časopisy</b>	Daně a právo v praxi; E8; Ekonom; Euro; In-Store Marketing; Konkursní noviny; Konkurz & konjunktura; Lobby; Marketing & Média; Marketing magazine; Moderní řízení; Mzdy & personalistika v praxi; Obchod Kontakt Marketing; Obchodní věstník; Osobní finance; Profit; Prosperita; Strategie; Účetnictví v praxi; Zboží & prodej
<b>Tituly zaměřené na oblast vzdělání</b>	ABC; Česká hlava - svět vědy; Děti a MY; Informatorium 3-8; Maminka; Moderní vyučování; Náhradní rodinná péče; Učitelské listy
<b>Ostatní české tituly</b>	100+1 zahraniční zajímavost; AD magazín; Architekt; Auto Exclusive; Auto TIP; AutoEXPERT; AUTOforum; Auto-moto speciál; AutoProfi; Bankovníctví; Bodycare; Computer; Connect!; Convergence; Domov; Dopravní noviny; e-biz; Ekolist; F1 Racing; Golf; Hair a beauty; Chatař & chalupář; Chip; Instinkt; Internet; IT CAD; IT Office; IT SYSTEM; IT-NET; Kadeřnická a kosmetická praxe; Konstrukce; Květy; LANcom; Lékařské listy; Linda; Literární noviny; Logistika; Mladý svět; Mobility; Moderní byt; Moderní obec; Můj dům; Nedělní Blesk; Network Computing; Odpady; Otázky & odpovědi z praxe; Playboy; Počítač pro každého; Prager Zeitung; Prague Business Journal; Praktická žena; Právní rádce; Psychologie dnes; Puls; Reflex; Respekt; Ring; Sdělovací technika; Softwarové noviny; Stavba; Stavitel; Story; Svět motorů; Šťastný JIM; T+T Technika a trh; Technický týdeník; Technik; The Prague Post; The Prague Tribune; Trucker; TV Revue; Týden; Týdeník Televize; Vlasta; Výběr; Zdravotnické noviny; Zemědělec

## Televize a rozhlas

<b>ČT 1</b>	Dobré ráno (Zprávy 6:00, Země světa, Zdraví, Sport - beseda, Spotřebitelský servis, Věda, Zprávy 6:30, Trh, obchod, finance 6:36, Čeština, Za volantem, Volný čas, Kultura, Náš host, Regiony – české, moravské, Zprávy 7:00, Vstávání s, Knižní novinky, Zprávy 7:30, Trh, obchod, finance 7:36, Zprávy 8:00), Týden v regionech (jižní Morava, Čechy); Sama doma; Špona; STOP; Večerníky (Čechy); Večerník plus (jižní Morava); Report (ostravský večerník); Jihomoravský večerník; Večerník plus (Čechy); Události; Události v kultuře; Branky, body, vteřiny; Evropské události; Klekánice; Fakta; U nás v Evropě; Události, komentáře; Evropské referendum; Bez obalu
<b>ČT 2</b>	Evropa dnes; Černá, bílá; Černé ovce; Média; Přesčas; Týden ve světě; Události v ekonomice; Svět motorů; Krásný ztráty; Události ve světě; Síto; Na hraně; Vertikála; Evropské fórum
<b>TV NOVA</b>	Snídaně s Novou (Zprávy 6:00, Ekonomika 6:10, Zajímavosti 6:20, Zprávy 6:30, Zajímavosti 6:50, Zprávy 7:00, Ekonomika 7:10, Zajímavosti 7:20, Zprávy 7:30, Zajímavosti 7:50, Zprávy 8:00, Zajímavosti 8:20); Sedmička (7 čili sedm dní); Volejte řediteli; Právě teď z regionů (kraj Vysočina, Praha); Televizní noviny; Sportovní noviny; Kotel; Na vlastní oči; Občanské judo; Střepiny
<b>Prima TV</b>	Autosalon; K věci; Minuty regionu; Nedělní partie; Zpravodajský deník

<b>Český rozhlas 1</b>	Dnes v České republice; Ranní Radiožurnál (Ozvěny dne 7:00, Zprávy 7:00, Ekonomické informace, Ranní poznámka Ivana Hoffmana, Zajímavosti z regionů, Vaše téma 7:45, Otázka dne, Svět kolem nás 8:35); Dopolnední Radiožurnál (Vaše téma 9:15, Ekonomický magazín, Otázka týdne, Zdraví 9:35, Velké, malé zprávy, O všem s vámi, Pod kůží, ižurnál, Zdraví 10:40, Seriál týdne, Jak se jim žije, Host týdne, Studio Evropa, Radiobedekr); Ozvěny dne 12:00; Zprávy 12:00; Týden v Česku; Týden ve světě; Dva na jednoho; O kom se mluví; Ptá se Ester Kočičková; Motožurnál; Zápisník domácích zpravodajů; Zápisník zahraničních zpravodajů; Odpolední Radiožurnál (Evropská rodina, Co nás pálí, Vaše téma 16:15, Událost týdne, Host Jany Klusákové, Duel Radiožurnálu, Vaše téma 17:15, Jak se jim žije, Z burzy); Ozvěny dne 18:00; Radioforum
<b>Český rozhlas 6</b>	Zprávy 7:00; Zprávy 10:00; Média v postmoderním světě; Zprávy 15:00; Studio STOP; Zprávy 18:00; Názory a argumenty
<b>Frekvence 1</b>	Zprávy 7:00; Zprávy 12:00; Rozhlasové noviny; Press klub

<b>BBC</b>	Dobré ráno s BBC (Zprávy 6:00, Zprávy 8:00); Svět o jedné (Zprávy 13:00); Svět o páté (Zprávy 17:00); Interview BBC
<b>Impuls</b>	Zprávy 8:00; Téma dne 8:00; Zprávy 13:00; Autoimpulsy; Téma dne 13:00; Zprávy 18:00; Téma dne 18:00

## 3 ZÁKLADNÍ ZJIŠTĚNÍ

### 3.1 Rekvalifikace v médiích

- ▶ Výskyt informací o aktivitách státu v oblasti rekvalifikačních kurzů byl v loňském roce vyšší zejména v podzimních a zimních měsících.
  - Během průměrného měsíce roku 2003 se v tisku vyskytlo 117 článků zaměřených na rekvalifikace, hodnocení těchto informací mělo převážně neutrální charakter.
  - V průměrném měsíci loňského roku se v tisku vyskytlo 70 článků pozitivně hodnotících rekvalifikace.
  - Naopak, negativně zaměřené články se vyskytly průměrně 9x do měsíce.
- ▶ Větší část informací o rekvalifikacích byla zaměřena pouze na rekvalifikace (průměrně 123 článků za měsíc), menší část byla zaměřena na politiku zaměstnanosti v širším slova smyslu (průměrně 73 článků za měsíc).
- ▶ Rekvalifikace byla medializována zejména v regionálních denících (průměrně 98 článků za měsíc), aktivní byly rovněž celoplošné deníky (průměr 59 článků / měsíc). Podíl regionálních deníků na celkové medializaci rekvalifikace činil v roce 2003 51 %. Celoplošné deníky se podílely 30 %.
- ▶ Naopak, nejméně byla rekvalifikace medializována v titulech zaměřených na oblast vzdělávání (necelé 2 články za průměrný měsíc). Tyto tituly se podílely na celkové medializaci rekvalifikací pouze zanedbatelně (0,4 %).
- ▶ Průměrně aktivní byla televize a rozhlas (13 příspěvků / měsíc) a ekonomické časopisy (10 článků / měsíc). Podíl rozhlasu a televize na celkové medializaci rekvalifikace činil 6 %. Podíl ekonomických časopisů byl 5 %. Ostatní časopisy se podílely 8 %.



- ▶ Většina informací o oblasti rekvalifikací měla neutrální charakter. Z hlediska jednotlivých médií lze situaci v roce 2003 popsat následujícím způsobem:
  - Mezi celostátními deníky byla nejméně aktivní Mladá fronta DNES, která o rekvalifikacích uveřejnila 349 příspěvků, z nichž bylo 58 % neutrálních, 37 % pozitivně hodnotících a zbývajících 5 % negativně zaměřených. Na druhém místě se s velkým odstupem umístil deník Právo s 251 příspěvků a na třetím místě Hospodářské noviny s 84 články.
  - Nejméně aktivním regionálním titulem byl Deník Mostecko, který uveřejnil 119 příspěvků, z nichž bylo 50 % neutrálně a 49 % pozitivně zaměřených. Druhé místo obsadil Moravskoslezský deník s 57 příspěvků a třetí se umístil Deník Směr s 41 příspěvků.
  - Televizní stanice ČT 1 přinesla v roce 2003 v porovnání s ostatními rozhlasovými a televizními stanicemi nejvíce informací o rekvalifikacích. Jednalo se o 43 příspěvků, z nichž bylo 58 % neutrálních a 33 % pozitivně hodnotících. Rozhlasová stanice ČRo 1 – Radiožurnál přinesla 37 příspěvků a TV Nova 22 příspěvků na uvedené téma.
  - Ekonomické časopisy se rekvalifikacím věnovaly pouze zřídka. Nejméně aktivní byl časopis Ekonom, který uveřejnil 36 článků, z nichž převážná většina (69 %) byla neutrálně zaměřena. Pozitivní hodnocení obsahovalo 25 % článků. Na druhém místě se umístil časopis Profit s 24 příspěvků. Ostatní časopisy za loňský rok nepřekročily hranici 10 příspěvků.
  - Tituly zaměřené na oblast vzdělávání byly v informování o rekvalifikacích nejslabším článkem mezi médii. Učitelství a časopis Maminka přinesli za rok 2003 pouze 2 články, jejichž hodnocení mělo neutrální nebo pozitivní charakter. Ostatní časopisy uveřejnily maximálně jeden příspěvek, z nichž však žádný nebyl zaměřen negativně.
  - Z ostatních titulů byla nejméně aktivní Kadeřnická a kosmetická praxe, ve které vyšlo 29 příspěvků o rekvalifikacích, v převážné většině neutrálně zaměřených. Na druhém místě se umístily Zdravotnické noviny se 14 články a Zemědělec s 13 příspěvků. Mezi ostatními tituly, ve kterých se dále objevily informace o aktivitách státu v oblasti rekvalifikací, byly: Parlamentní listy, Týden, Dopravní noviny, Technik, Respekt, Fotografie magazín, Linda a Moderní obec.

- ▶ Z hlediska rozsahu zveřejňovaných informací o rekvalifikacích a typu média byla situace v roce 2003 následující:
  - Mezi celostátními deníky převládala informovanost o rekvalifikacích (61 %), méně zastoupena pak byla politika zaměstnanosti v širším slova smyslu (39 %).
  - Stejně tak u regionálních titulů byly častěji zastoupeny informace o rekvalifikacích jako takových (68 %), méně často příspěvky o politice zaměstnanosti v širším slova smyslu (32 %).
  - Opačná situace byla u rozhlasových a televizních pořadů, kde převládaly informace o politice zaměstnanosti v širším slova smyslu (73 %), příspěvků o rekvalifikacích bylo zaznamenáno 27 %.
  - Ekonomické časopisy se s mírnou převahou věnovaly častěji politice zaměstnanosti (58 %) než rekvalifikacím (42 %).
  - U titulů zaměřených na oblast vzdělávání bylo uveřejněno pouze minimální množství příspěvků, téměř všechny se však týkaly rekvalifikací. Podobná situace se vyskytovala také u ostatního tisku.

## 3.2 Rekvalifikace z různých hledisek

- ▶ Z hlediska regionálního rozložení ČR byl v oblasti medializace rekvalifikace nejméně aktivní Ústecký kraj, ve kterém bylo celkem uveřejněno 476 příspěvků, z nichž většina byla v regionálních denících (68 %) a část v celoplošných denících (27 %).
- ▶ S poměrně velkým odstupem se na druhém místě umístil Moravskoslezský kraj s 208 příspěvků a Středočeský kraj s 203 příspěvků.
- ▶ Naopak, nejméně informací bylo poskytnuto obyvatelům Olomouckého kraje (50 příspěvků za rok 2003), dále rovněž Královéhradeckého a Zlínského kraje (oba 58 příspěvků).

- ▶ Zaměříme-li se na témata uveřejňovaná v jednotlivých skupinách médií, je zřejmé, že nejčastěji medializovaným tématem jsou rekvalifikace obecně (374 příspěvků v roce 2003). Nejvíce se jim věnoval rozhlas a televize (26 %).
  - ▶ Na druhém místě se s 310 příspěvky umístil zpracovatelský průmysl a veřejné, sociální a osobní služby. Těmto tématům se nejvíce věnovaly regionální deníky.
  - ▶ Ostatní obory, jako jsou např. práce s počítači, stavebnictví, zdravotní a sociální péče a další, se tématu rekvalifikací věnovaly ve výrazně menší míře.
- 
- ▶ Jako organizátor rekvalifikací byly roce 2003 nejčastěji uváděny úřady práce (855 příspěvků), neziskové organizace, nadace a personální agentury (382 příspěvků) a školy (274 příspěvků v roce 2003). Hodnocení rekvalifikací u těchto organizátorů probíhalo nejčastěji v neutrální rovině (více než polovina příspěvků). Informace o organizátorech rekvalifikací přinášely nejčastěji regionální, příp. celoplošné deníky.
- 
- ▶ Rozsah informací zaměřených pouze na rekvalifikace byl největší u regionálních deníků (806 příspěvků) a u celoplošných deníků (434 příspěvků). Tato média hodnotila rekvalifikace převážně neutrálně (61 %) nebo kladně (36 %).
- 
- ▶ U politiky zaměstnanosti v širším slova smyslu byla situace obdobná – regionální deníky přinesly nejvíce informací (372 příspěvků) a celoplošné deníky se s 273 příspěvky umístily jako druhé v pořadí. 57 % příspěvků hodnotilo rekvalifikace v neutrální rovině, 39 % bylo pozitivně zaměřených.

### 3.3 Hodnocení rekvalifikace

- ▶ Mezi jednotlivými regiony ČR byly rekvalifikace hodnoceny většinou neutrálně. Nejvíce příspěvků o hodnocení rekvalifikací bylo zaznamenáno v Ústeckém kraji, který uveřejnil 476 příspěvků, z toho bylo 49 % neutrálně a 48 % pozitivně zaměřených.
- ▶ Na druhém místě se s velkým odstupem v počtu příspěvků umístil Moravskoslezský kraj (208 příspěvků), mezi kterými bylo 61 % neutrálně a 34 % pozitivně zaměřených.
- ▶ Ve Středočeském kraji, který byl v počtu příspěvků hodnotících rekvalifikace na třetí pozici, bylo uveřejněno 203 příspěvků, ze kterých bylo 57 % neutrálně a 39 % pozitivně zaměřených.
- ▶ Nejmenší počet článků byl zaznamenán v Olomouckém kraji (50 příspěvků), v Královéhradeckém a Zlínském kraji (oba 58 příspěvků).
  
- ▶ Tematické zaměření příspěvků hodnotících rekvalifikace bylo nejčastěji obecné bez zaměření na určitý obor (1270 příspěvků), 70 % z nich mělo neutrální charakter hodnocení, 25 % bylo pozitivně zaměřených. Obor veřejných, sociálních a osobních služeb se na hodnocení rekvalifikací zaměřil v 311 příspěvcích, z nichž 56 % hodnotilo rekvalifikace pozitivně a 43 % neutrálně. Obdobně z hlediska počtu i hodnocení příspěvků na tom byl zpracovatelský průmysl (310 příspěvků, z toho 57 % pozitivně hodnotících a 38 % neutrálně zaměřených).

### 3.4 Politika zaměstnanosti

- ▶ Medializace politiky zaměstnanosti se v průběhu roku 2003 vyvíjela s poměrně velkými výkyvy. Největší aktivita byla zaznamenána v jarních měsících (únor až květen), kdy bylo zveřejňováno průměrně 17 článků za měsíc. Tyto příspěvky byly ve svém hodnocení politiky zaměstnanosti zaměřeny převážně neutrálně. V průběhu těchto čtyř nejsilnějších měsíců stoupal počet neutrálně zaměřených článků a naopak klesal počet příspěvků s pozitivním hodnocením. Počet negativně hodnotících příspěvků se téměř neměnil.
- ▶ V ostatních měsících roku byla medializace politiky zaměstnanosti slabší, pohybovala se průměrně kolem 10 příspěvků za měsíc. Nejslabším měsícem byl červen, kdy byly zaznamenány pouze 4 články a leden, ve kterém bylo uveřejněno 6 příspěvků.
- ▶ Nejaktivnějším médiem při medializaci politiky zaměstnanosti byly celoplošné deníky (25% podíl na celkové medializaci, 37 článků v roce 2003, nejvyšší aktivita byla zaznamenána v únoru), dále regionální deníky (22% podíl na celkové medializaci, 33 článků, nejaktivnější v dubnu a srpnu) a televize a rozhlas (21% podíl na celkové medializaci, 31 příspěvků, nejaktivnější v květnu). O něco méně aktivní byly ekonomické časopisy (18% podíl na celkové medializaci, 27 článků) a ostatní časopisy (14% podíl na celkové medializaci, 21 článků).
- ▶ Mezi celostátními deníky byla nejvyšší aktivita v medializaci politiky zaměstnanosti zaznamenána u deníku Právo, který uveřejnil 14 příspěvků, z toho 86 % mělo neutrální charakter hodnocení. Na druhém místě se umístily Haló noviny s 10 články (50 % neutrální hodnocení, 40 % negativní hodnocení) a na třetí pozici skončila Mladá fronta DNES, která přinesla 7 článků (43 % neutrální hodnocení, 43 % negativní hodnocení politiky zaměstnanosti).
- ▶ Z rozhlasových a televizních stanic byla v hodnocení politiky zaměstnanosti nejaktivnější BBC, která zveřejnila 12 příspěvků v průběhu roku 2003, dále TV Nova s 9 příspěvků. Hodnocení politiky zaměstnanosti mělo v těchto příspěvcích převážně neutrální charakter.
- ▶ Politiku zaměstnanosti hodnotily mezi ekonomickými časopisy nejčastěji Profit a Ekonom, které zveřejnili každý 9 příspěvků. Hodnocení politiky zaměstnanosti mělo opět většinou neutrální charakter.
- ▶ Mezi osobami, které politiku zaměstnanosti hodnotily pozitivně byli nejčastěji politici za ČSSD a novináři. Naopak, původci negativního hodnocení byli nejčastěji novináři a ekonomové.

### 3.5 Automobilový průmysl

- ▶ Medializace automobilového průmyslu v roce 2003 probíhala v určitých vlnách. Automobilový průmysl byl nejvíce medializován v podzimním období (září až listopad), ale také na počátku léta - v červnu. V těchto měsících bylo uveřejněno průměrně 206 článků zaměřených na automobilový průmysl měsíčně. V období od ledna do března byla medializace přibližně na střední úrovni (průměrně 157 článků za měsíc). V ostatních měsících roku byla zaznamenána nejslabší aktivita (průměrně 121 článků za měsíc).
- ▶ Nejčastěji medializovaným tématem byla problematika subdodavatelů v oblasti automobilové průmyslu (celkem 885 článků). Média se rovněž aktivně zmiňovala o hospodaření společností (864 příspěvků).
- ▶ Automobilovému průmyslu se mezi médii nejčastěji věnovaly celoplošné deníky (34% podíl mezi sledovanými médii, celkem 646 článků), dále regionální deníky (29% podíl, 562 článků). Méně aktivní byly ekonomické časopisy (15 %), rozhlas a televize (6 %).
- ▶ Téma automobilového průmyslu ze mezi celostátními deníky vyskytovalo nejčastěji v Mladé frontě DNES, která uveřejnila celkem 231 článků, z nichž 55 % bylo ve svém hodnocení neutrálně zaměřených a 30 % pozitivně zaměřených.
- ▶ Na druhém místě se umístily Hospodářské noviny s 206 články, z nichž 60 % hodnotilo automobilový průmysl neutrálně a 30 % pozitivně.
- ▶ Třetí místo zaujalo s velkým odstupem Právo, které zveřejnilo 118 příspěvků.
- ▶ Zaměříme-li se na témata, kterým se média v loňském roce nejvíce věnovala, zjistíme, že:
  - Mezi celostátními deníky byli nejsledovanějším tématem subdodavatelé (22% podíl na sledovaných tématech, 352 článků), o kterých nejčastěji přinesla informace Mladá fronta DNES (42 %) a Hospodářské noviny (30 %). Nezanedbatelná pozornost však byla věnována také dalším dvěma tématům. Jednalo se o hospodaření společností (288 článků) a zaměstnanost (287 článků), o kterém nejčastěji informovaly Hospodářské noviny (39 %) a Mladá fronta DNES (31 %). Zaměstnanosti v automobilovém průmyslu se nejčastěji věnovala Mladá fronta DNES (45 %) a Hospodářské noviny (25 %).
  - Regionální deníky se nejčastěji věnovaly subdodavatelům (256 článků) a zaměstnanosti v souvislosti s automobilovým průmyslem (256 článků).
  - Televizní a rozhlasové stanice věnovaly nejvíce pozornosti hospodaření společností (60 příspěvků), příp. investicím do automobilového průmyslu (45 příspěvků). Nejaktivnějšími stanicemi byly ČT1 a ČRo 1 – Radiožurnál (obě 57 příspěvků o automobilovém průmyslu).

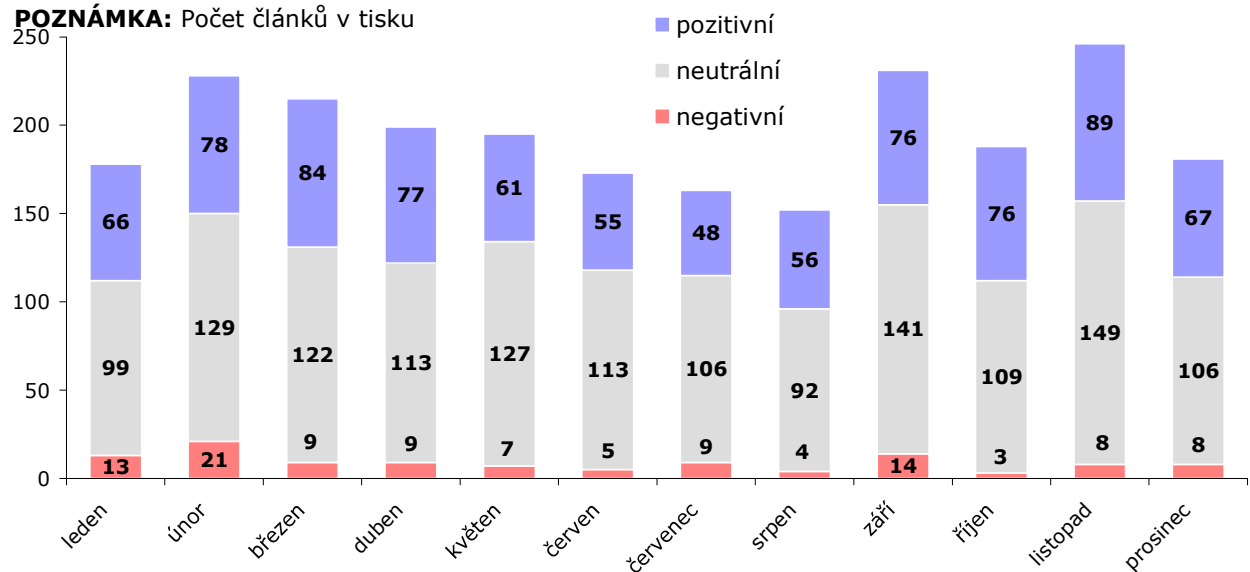
- Mezi ekonomickými časopisy byly nejsledovanějšími tématy hospodaření společností (134 článků) a subdodavatelé automobilového průmyslu (114 článků). Nejaktivnějším ekonomickým časopisem byl Ekonom (150 článků věnovaných automobilovému průmyslu v roce 2003).
- ▶ Bez ohledu na to, o jaké médium se jednalo, jednotlivá témata byla ve sledovaných médiích hodnocena neutrálně, příp. měla pozitivní charakter. Negativně zaměřených příspěvků bylo zaznamenáno jen zanedbatelné množství.

## 4 GRAFICKÁ ČÁST

### 4.1 Rekvalifikace

#### Vývoj hodnocení rekvalifikace v roce 2003

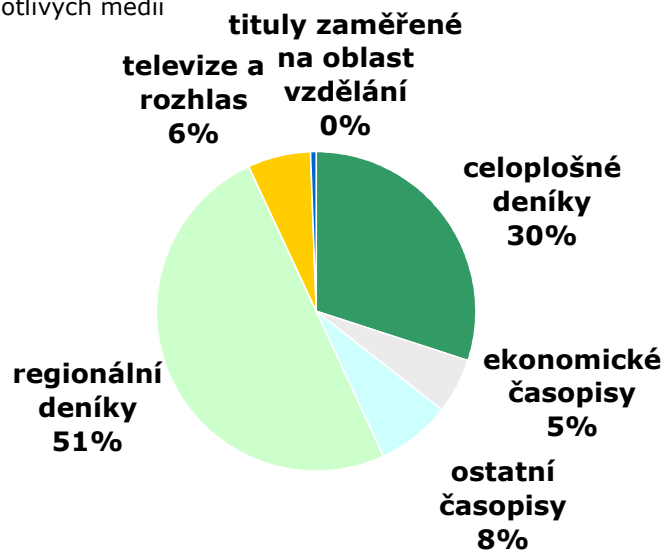
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

#### Medializace rekvalifikace ve skupinách médií v roce 2003

**POZNÁMKA:** Podíl jednotlivých médií

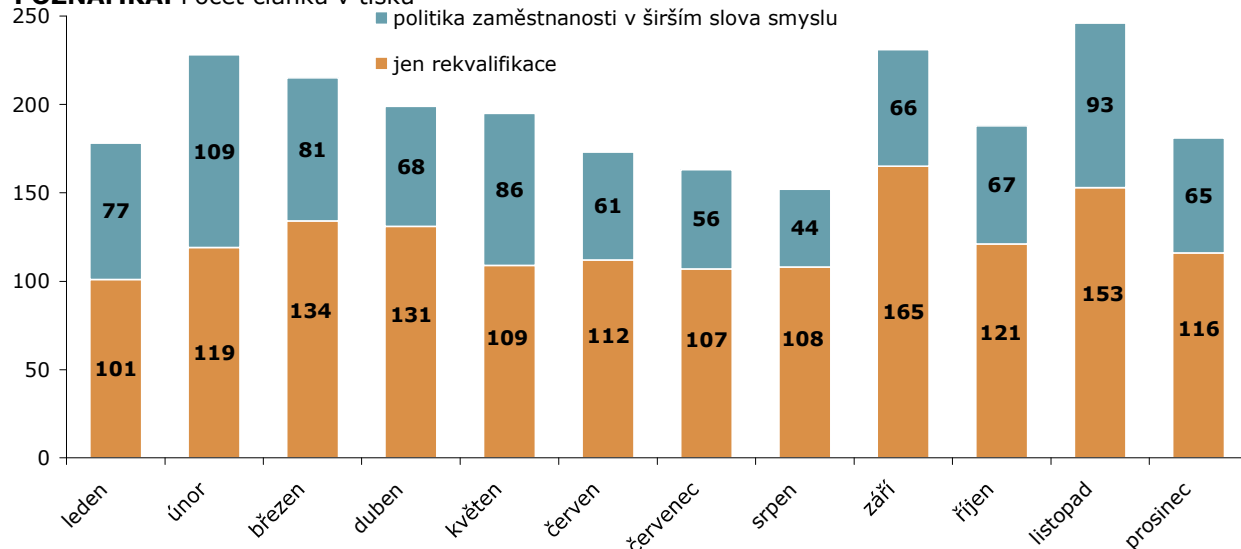


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)



## Vývoj medializace rekvalifikací podle rozsahu v roce 2003

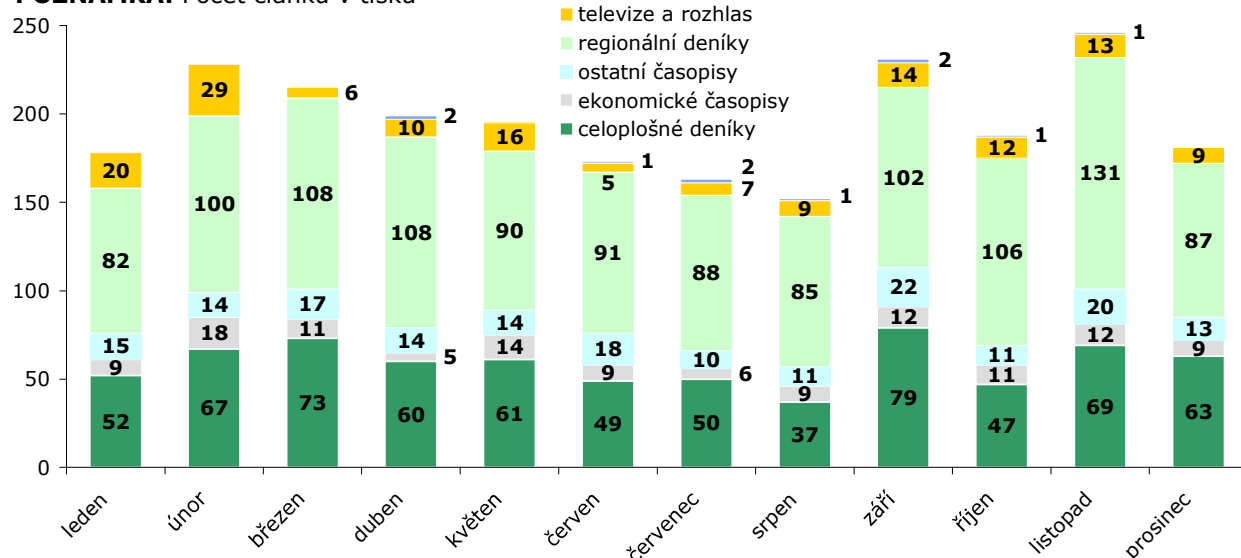
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Vývoj medializace rekvalifikace ve skupinách médií v roce 2003

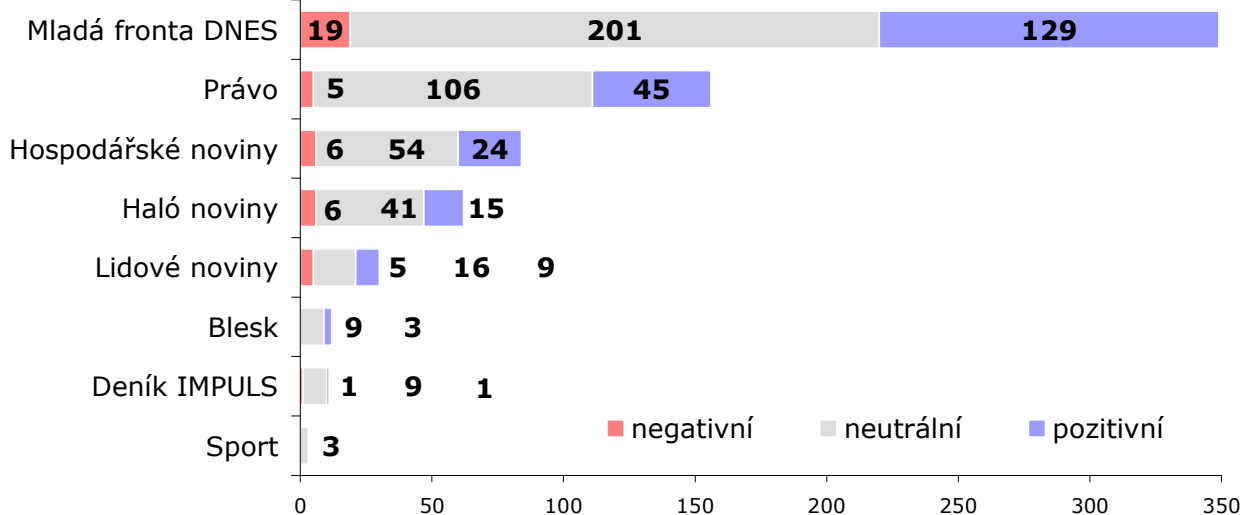
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů v celostátních denících

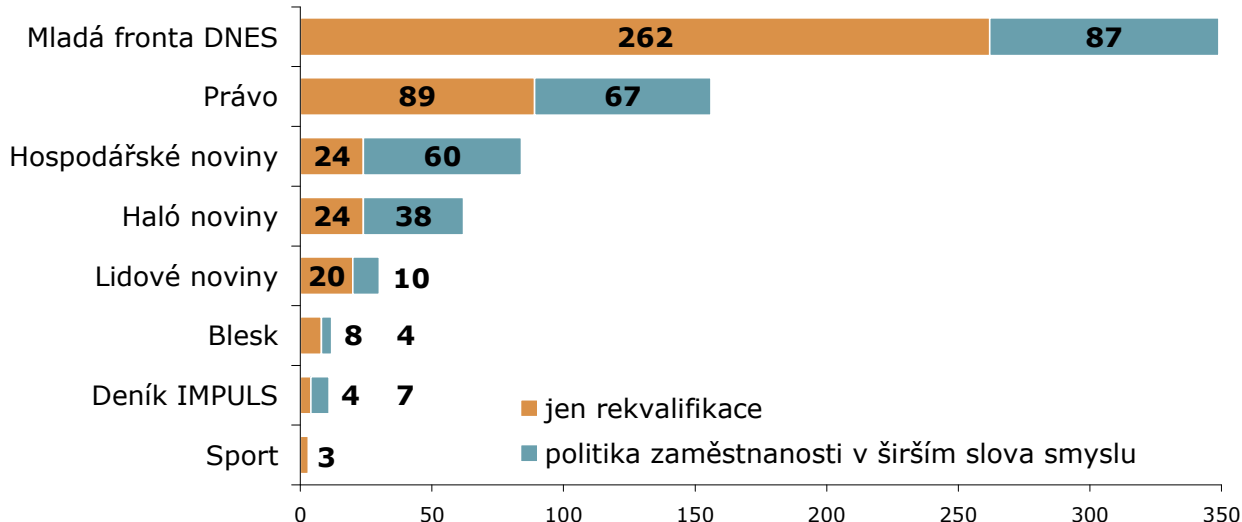
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu v celostátních denících

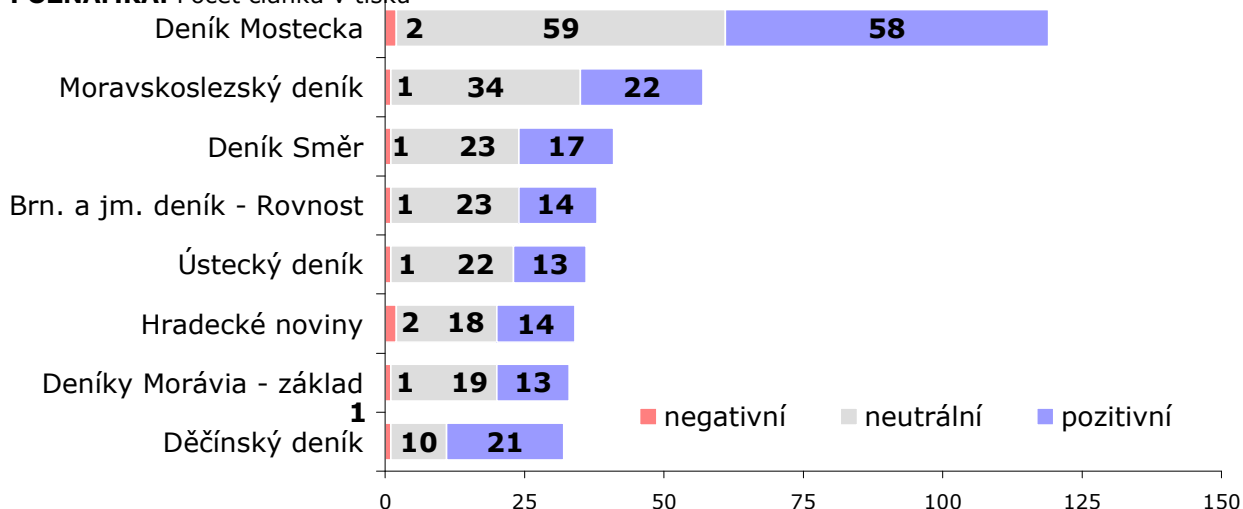
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů v regionálních titulech

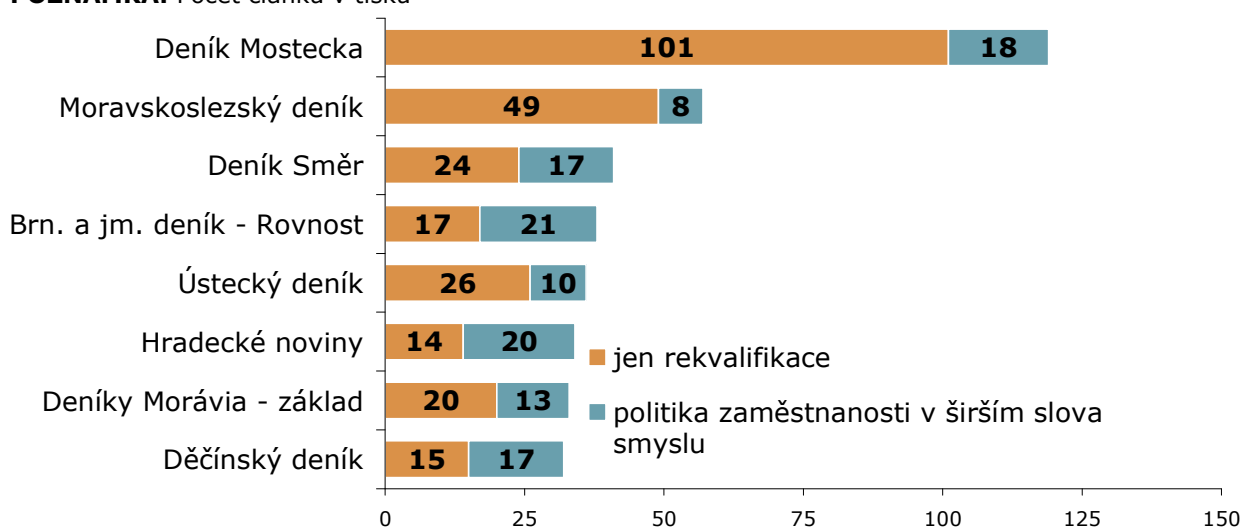
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu v regionálních titulech

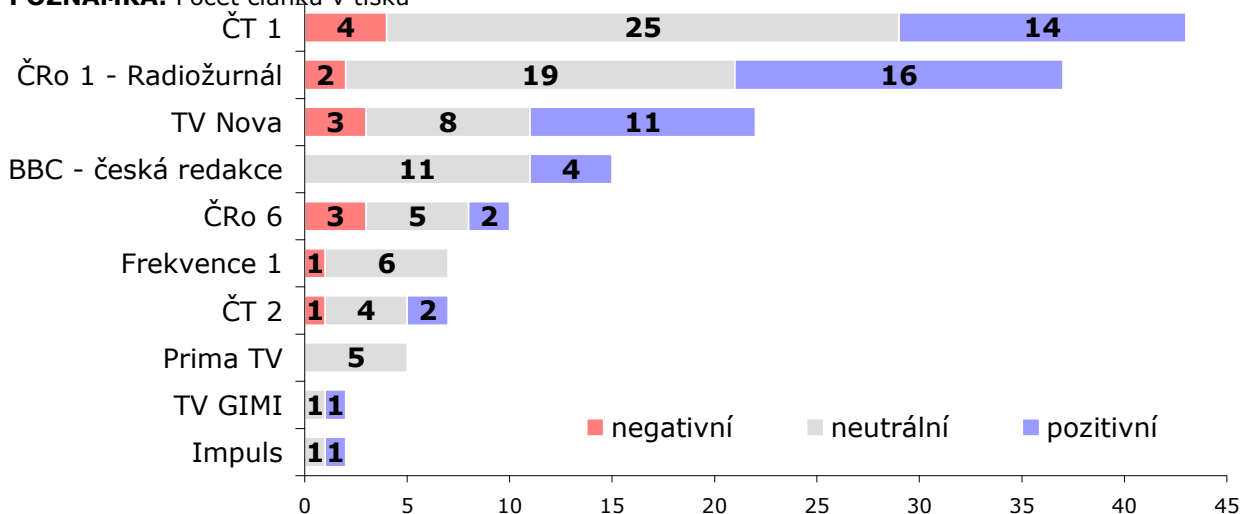
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních a rozhlasových stanic

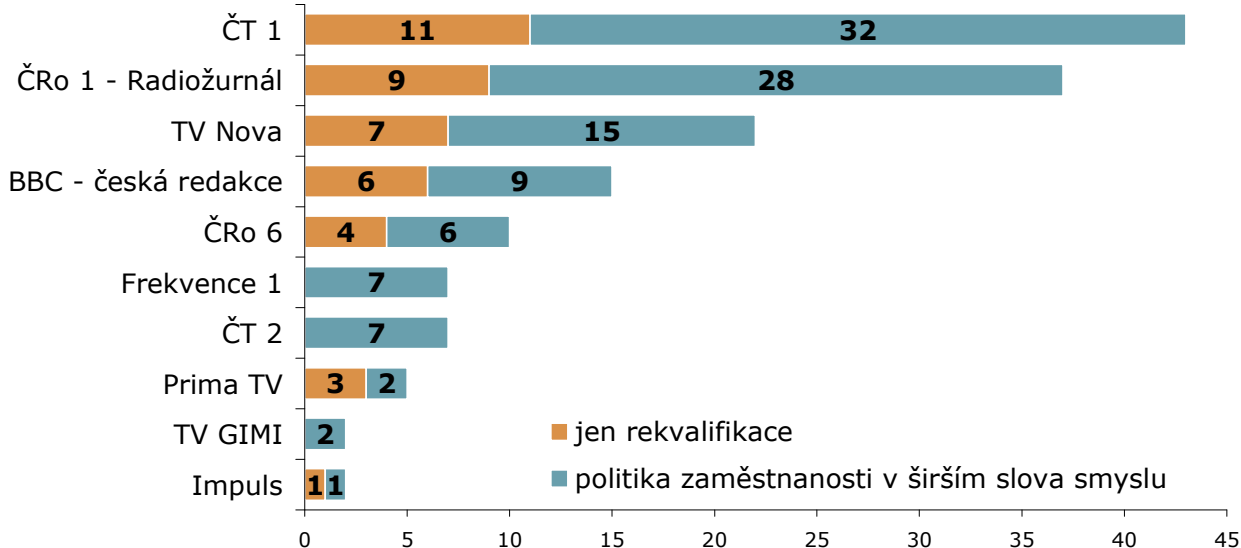
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních a rozhlasových stanic

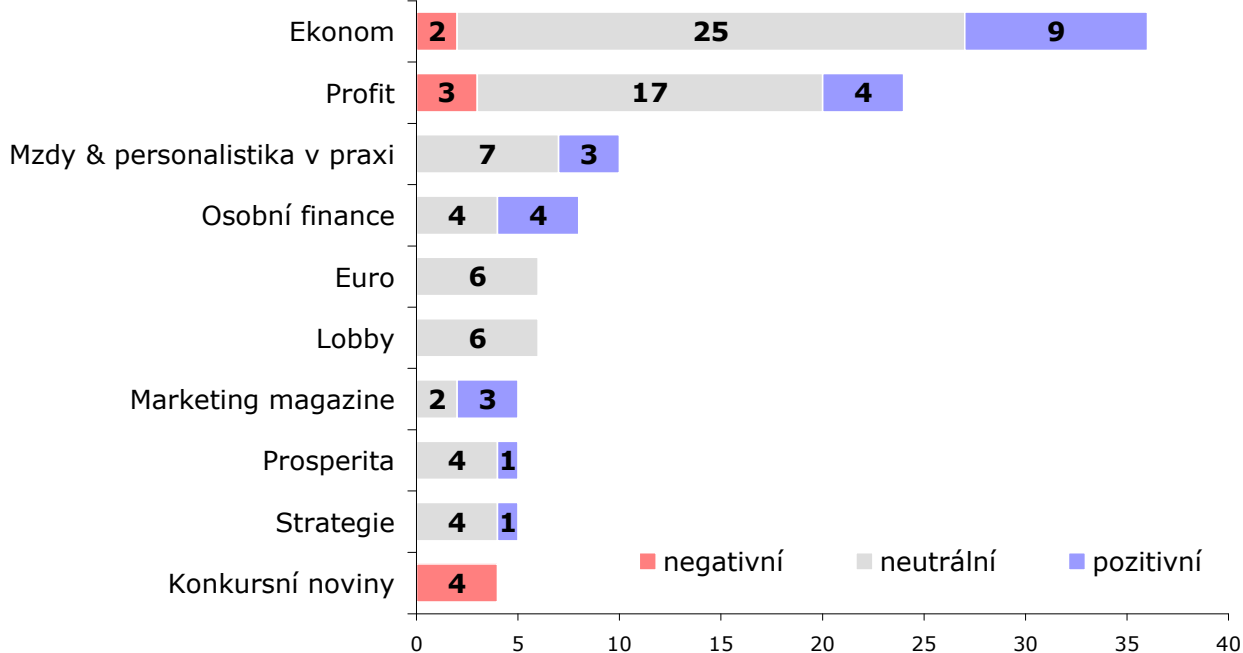
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů v ekonomických časopisech

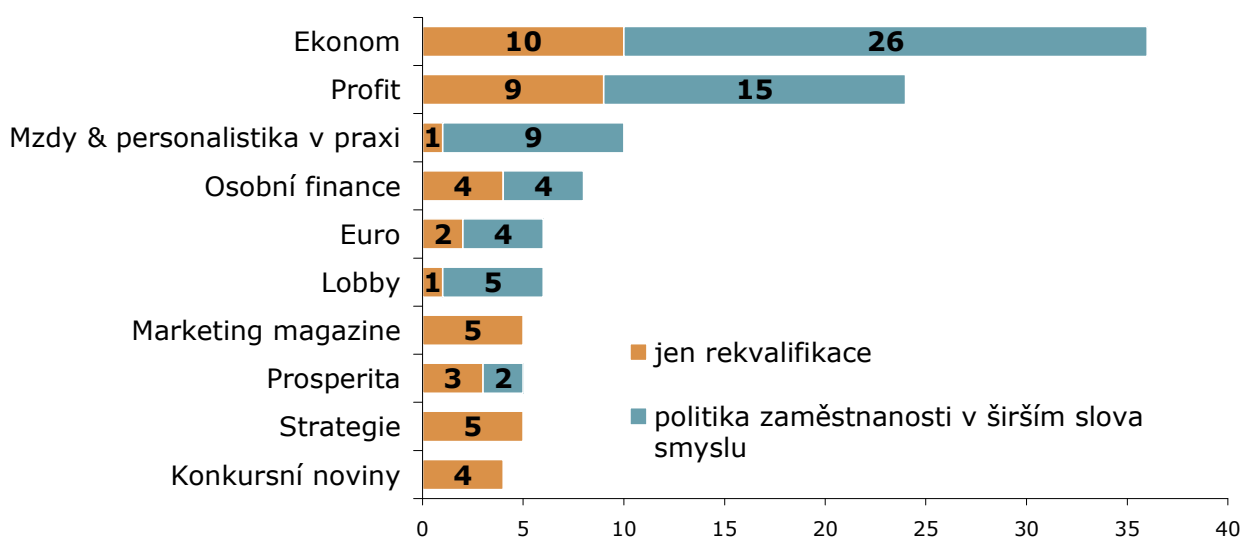
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu v ekonomických časopisech

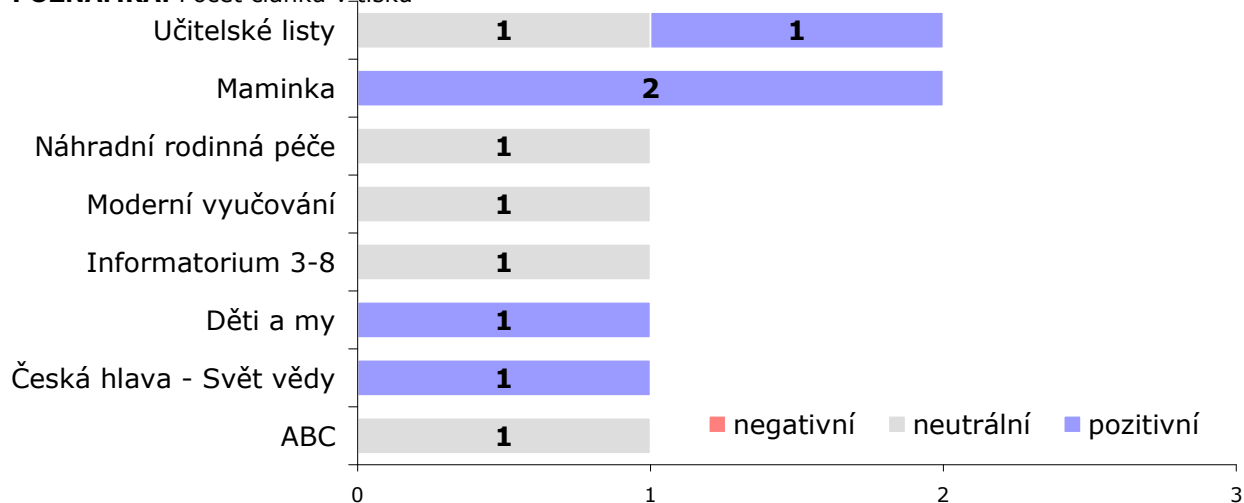
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů v titulech zaměřených na oblast vzdělání

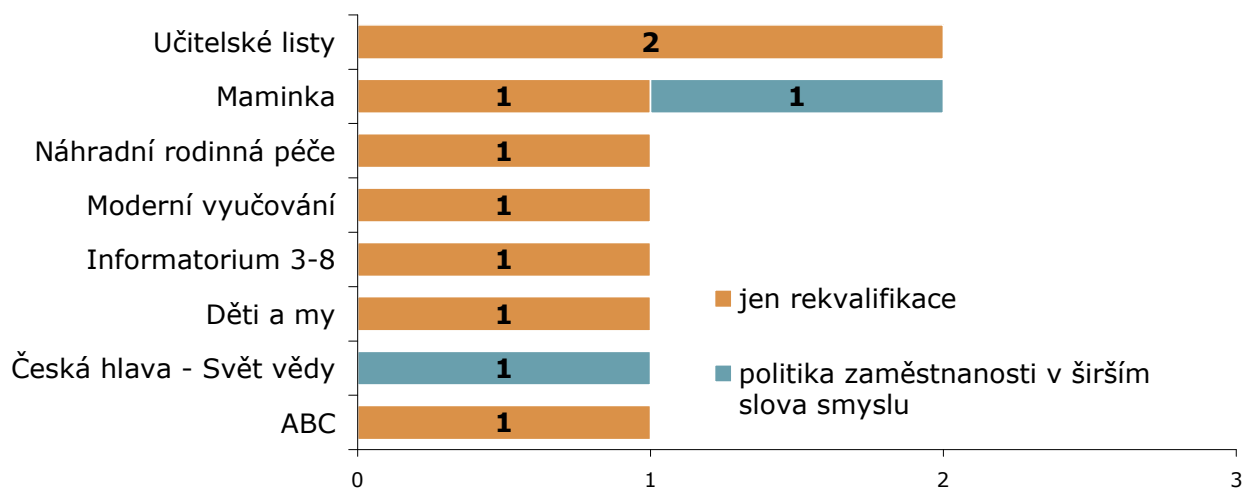
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu v titulech zaměřených na oblast vzdělání

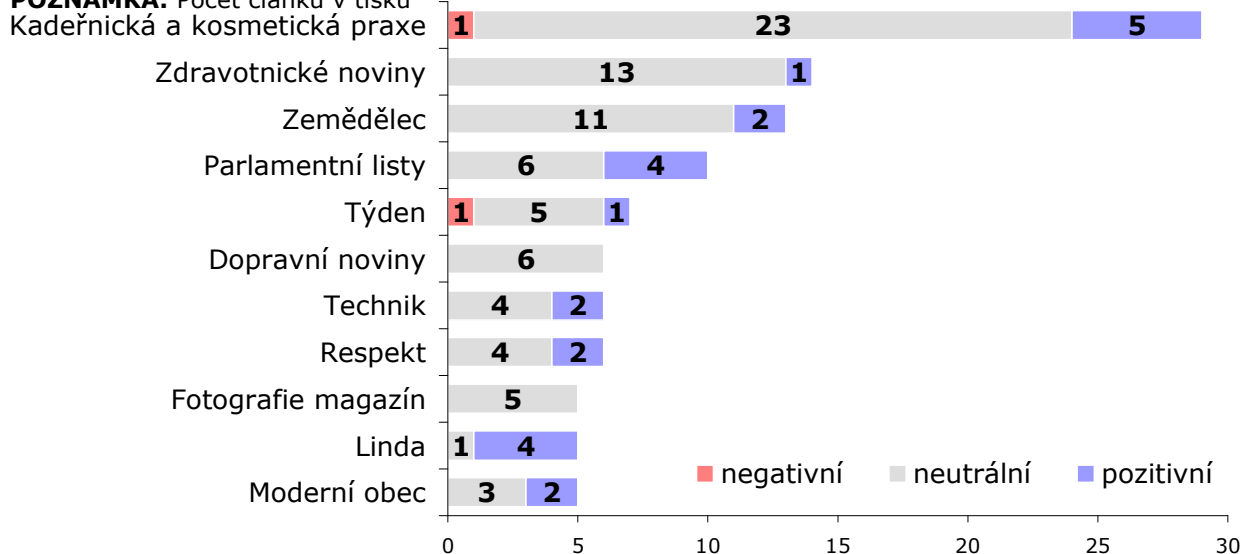
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení aktivit státu v oblasti rekvalifikačních kurzů v ostatním tisku

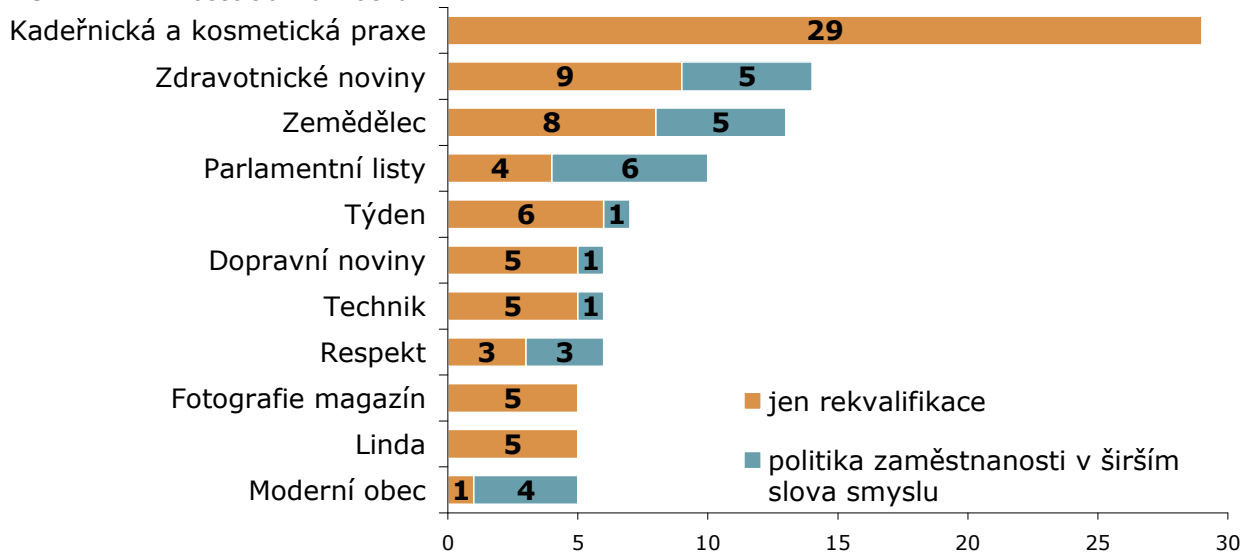
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle rozsahu v ostatním tisku

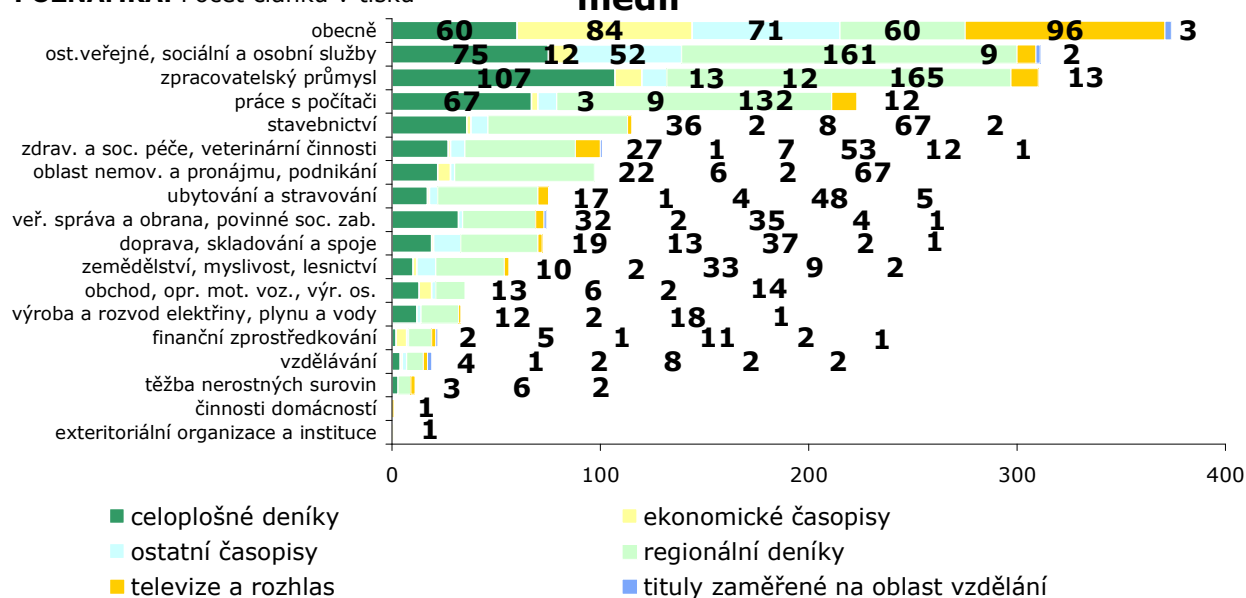
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle zmíněných oborů v jednotlivých skupinách médií

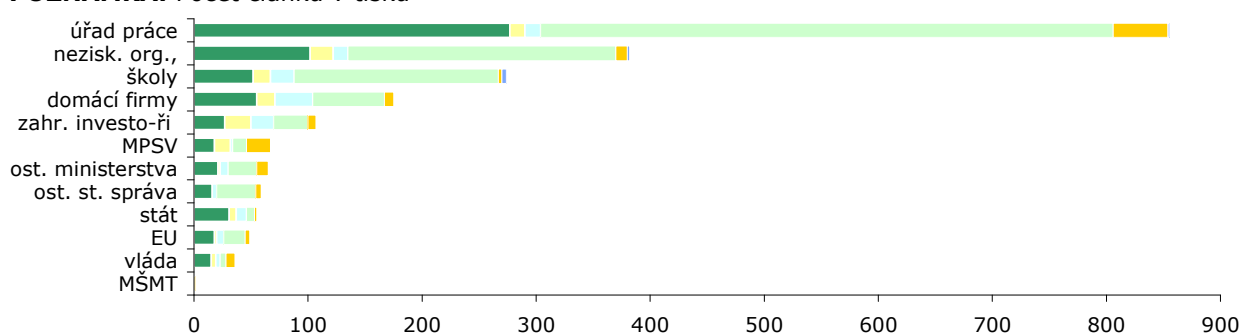
POZNÁMKA: Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle organizátora v jednotlivých skupinách médií

POZNÁMKA: Počet článků v tisku



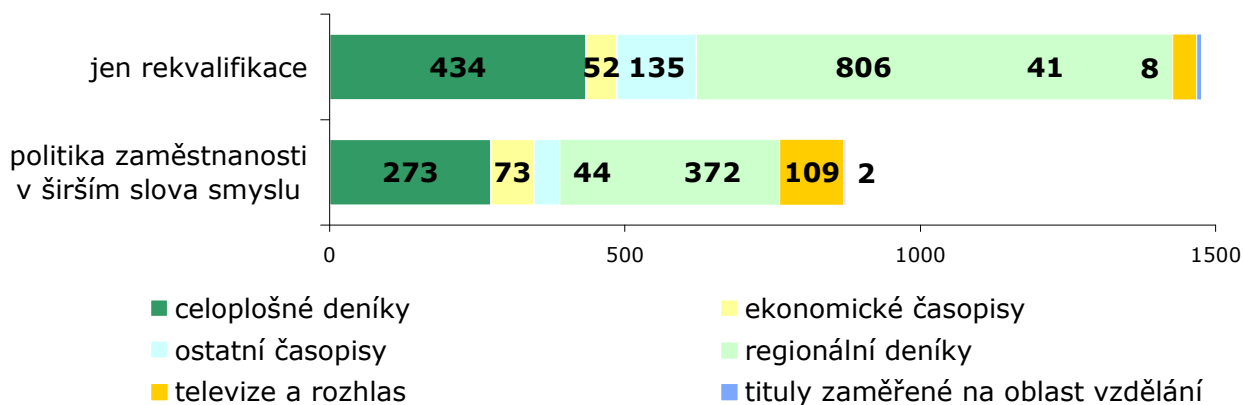
	MŠMT	vláda	EU	stát	ost. st. správa	ost. ministerstva	MPSV	zahr. investoři	domácí firmy	školy	nezisk. org., nadace,	úřad práce
zaměřené na vzdělání							1			4	2	1
televize a rozhlas	1	8	4	2	5	10	21	7	8	3	10	48
regionální deníky		5	19	7	34	25	12	30	63	179	235	502
ostatní časopisy		4	6	9	4	7	2	20	33	21	13	14
ekonomické časopisy		4	2	6	2	14	14	23	16	15	20	13
celoplošné deníky		15	18	31	16	21	18	27	55	52	102	277

ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)



## Rekvalifikace dle rozsahu v jednotlivých skupinách médií

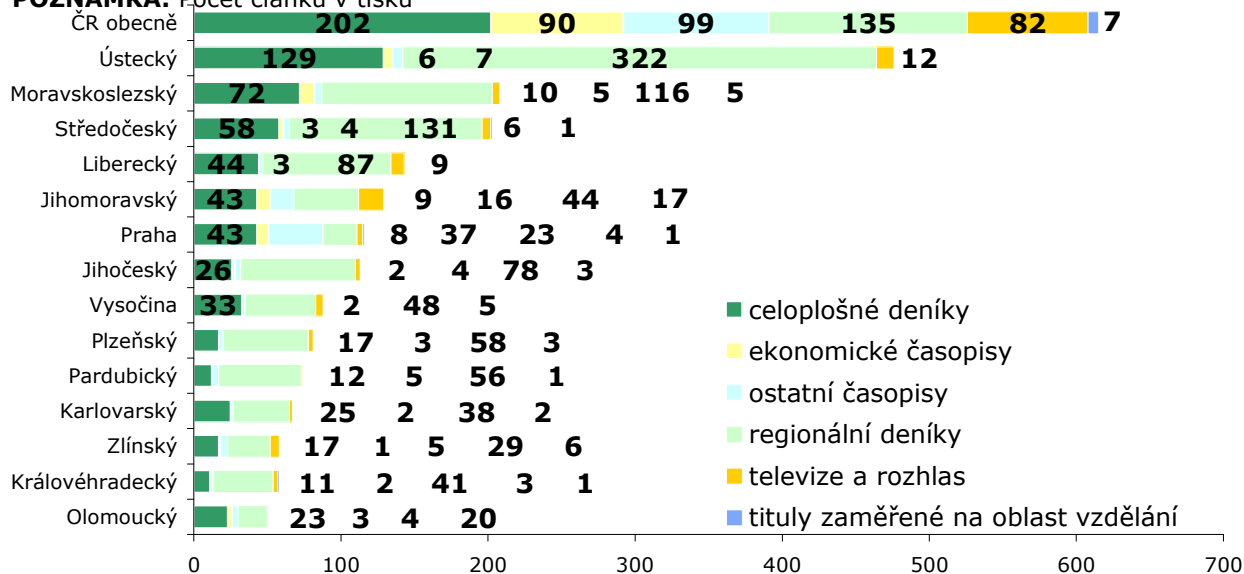
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Rekvalifikace dle regionů v jednotlivých skupinách médií

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

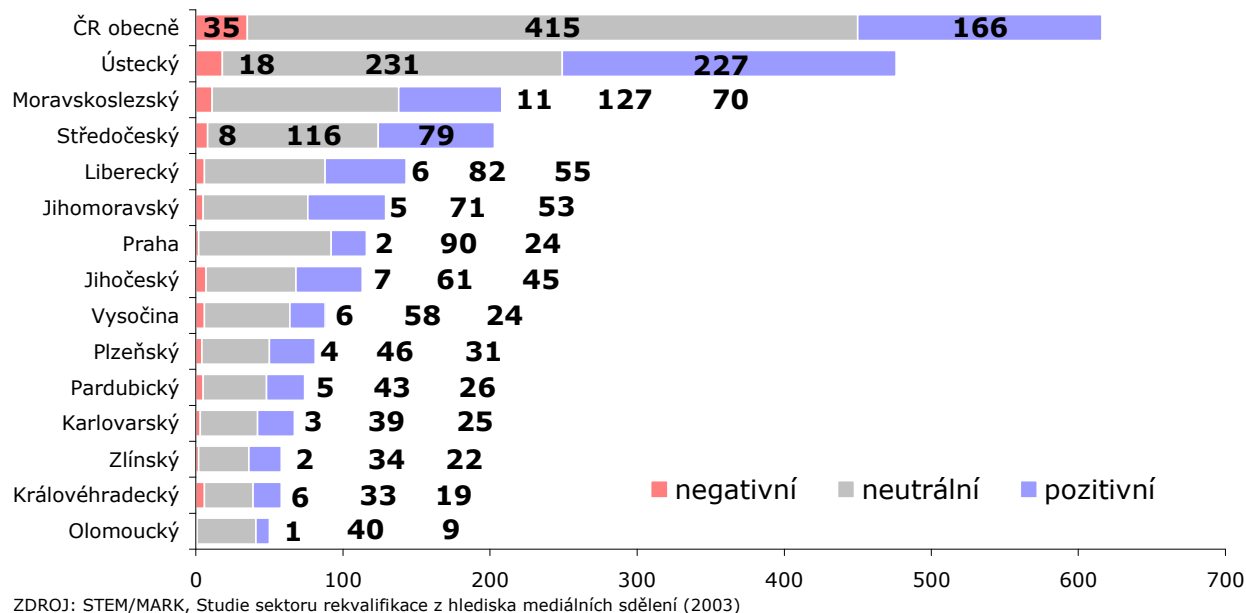


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení rekvalifikace

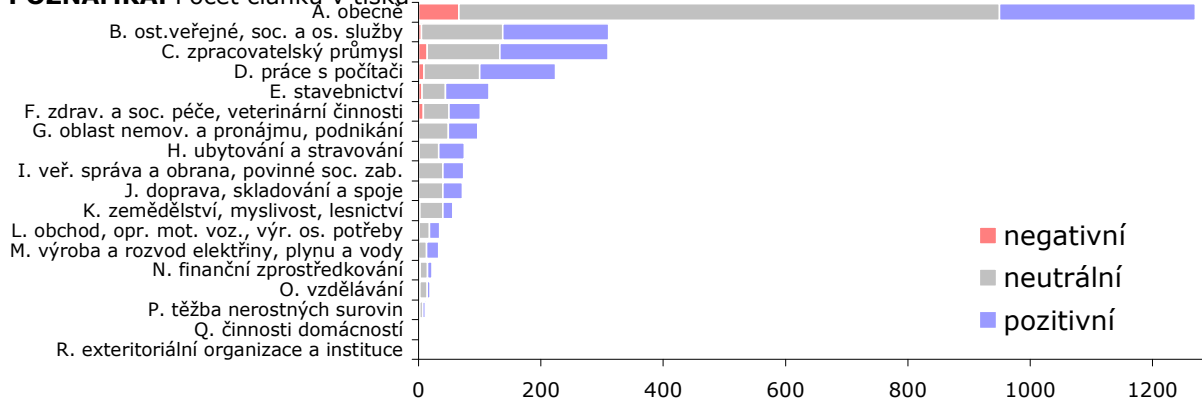
### Hodnocení rekvalifikace dle regionů

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



### Hodnocení rekvalifikace dle oborů

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

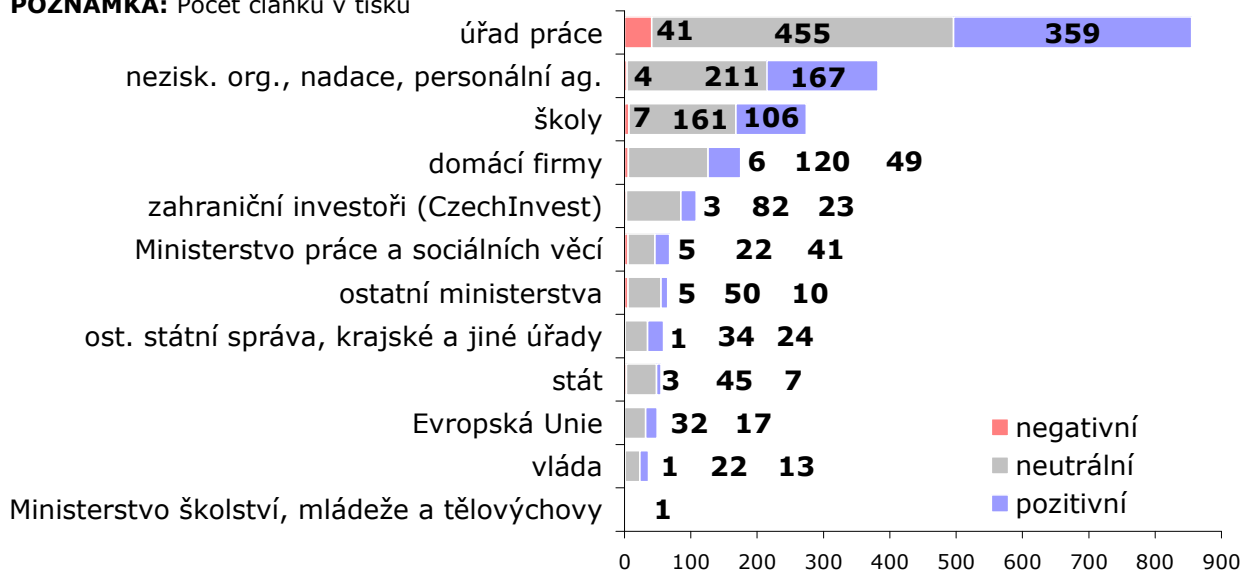


	R. ext erit	Q. činnosti	P. těžba	O. vzdělávání	N. finanční	M. výroba	L. obchod	K. zemědělství	J. doprava	I. veř. spr.	H. ubytování	G. oblast	F. zdravot.	E. stavebnictví	D. práce	C. zpracování	B. ost. veřej.	A. obecně
pozitivní		1	4	5	7	20	17	16	32	34	42	48	51	71	124	177	173	320
neutrální	1		5	12	12	13	17	38	40	40	32	49	42	38	91	119	133	884
negativní			2	2	3		1	2			1		8	6	9	14	5	66

ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení rekvalifikace dle organizátora

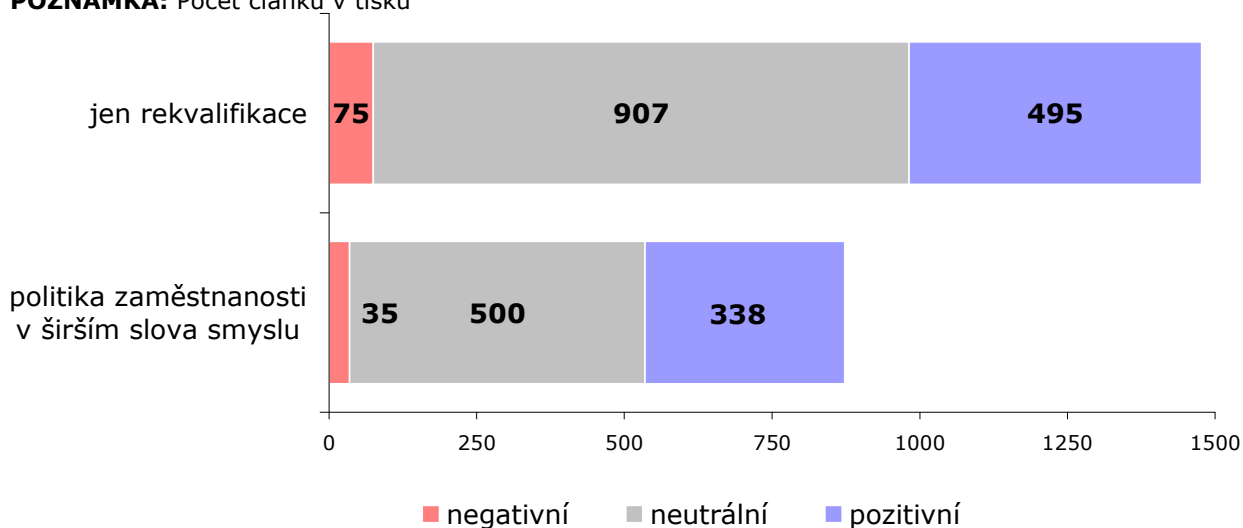
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení rekvalifikace dle rozsahu

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

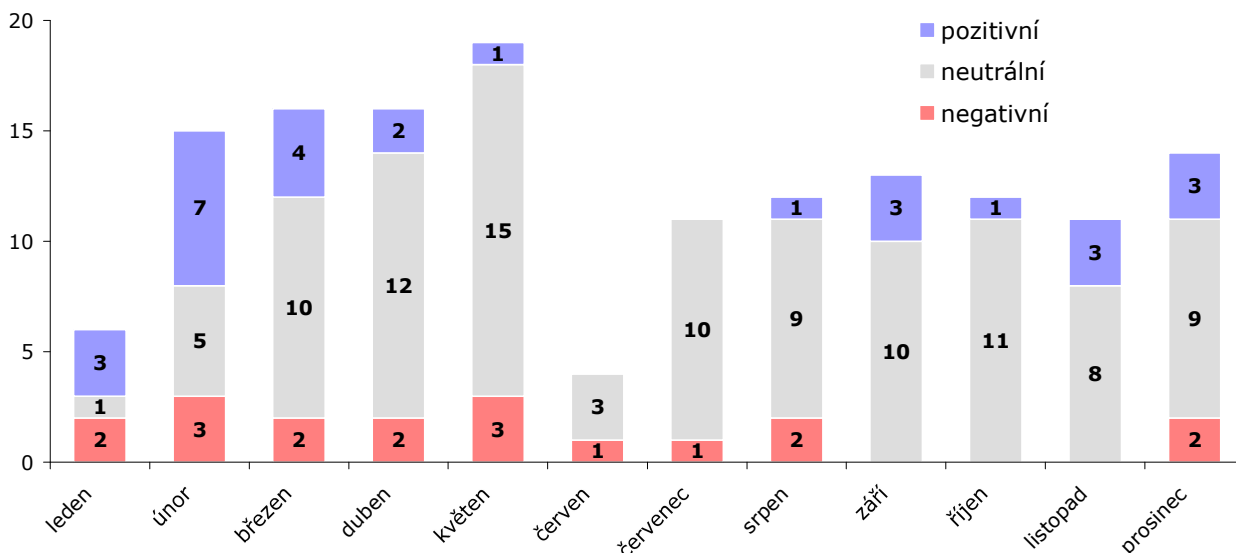


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru rekvalifikace z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Vývoj medializace politiky zaměstnanosti

### Vývoj hodnocení politiky zaměstnanosti v roce 2003

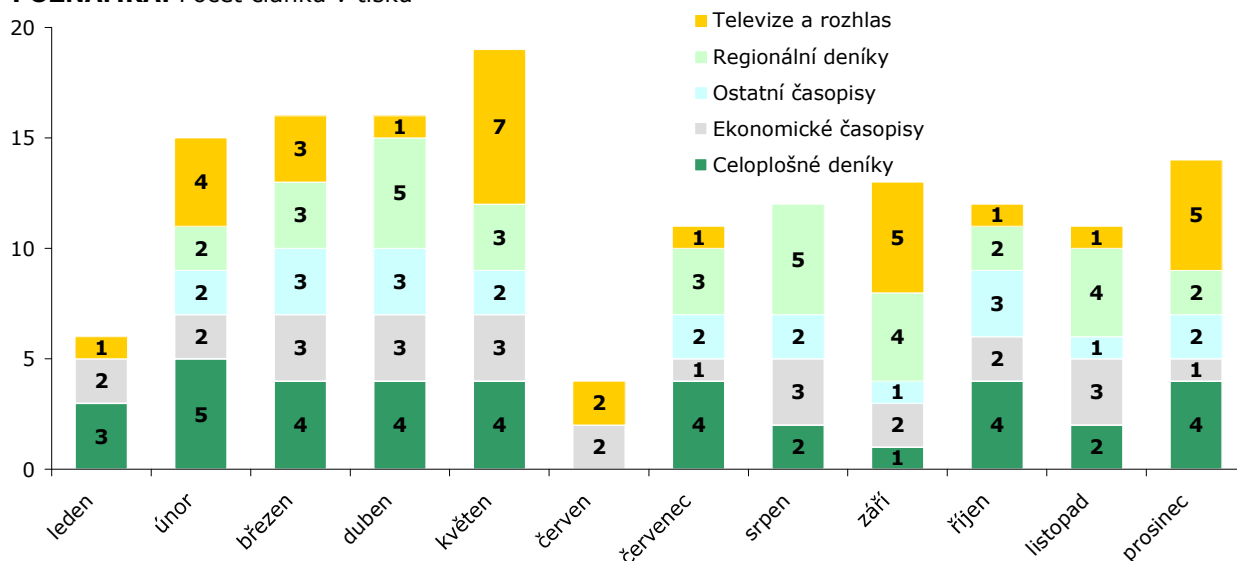
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

### Vývoj medializace politiky zaměstnanosti v jednotlivých skupinách médií v roce 2003

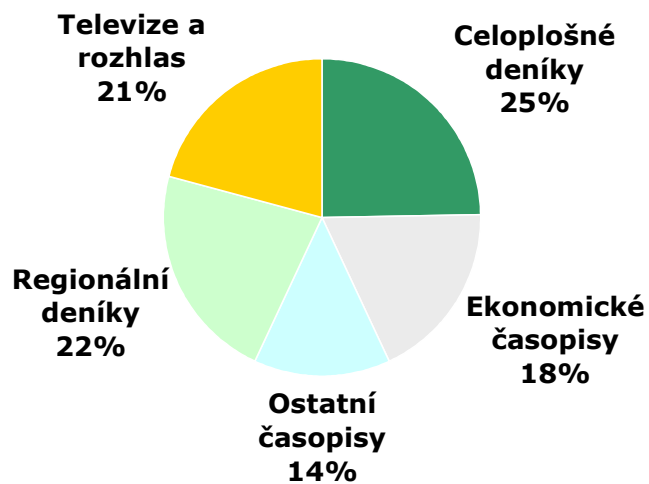
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Vývoj medializace politiky zaměstnanosti v ostatním tisku

**POZNÁMKA:** Podíl jednotlivých médií

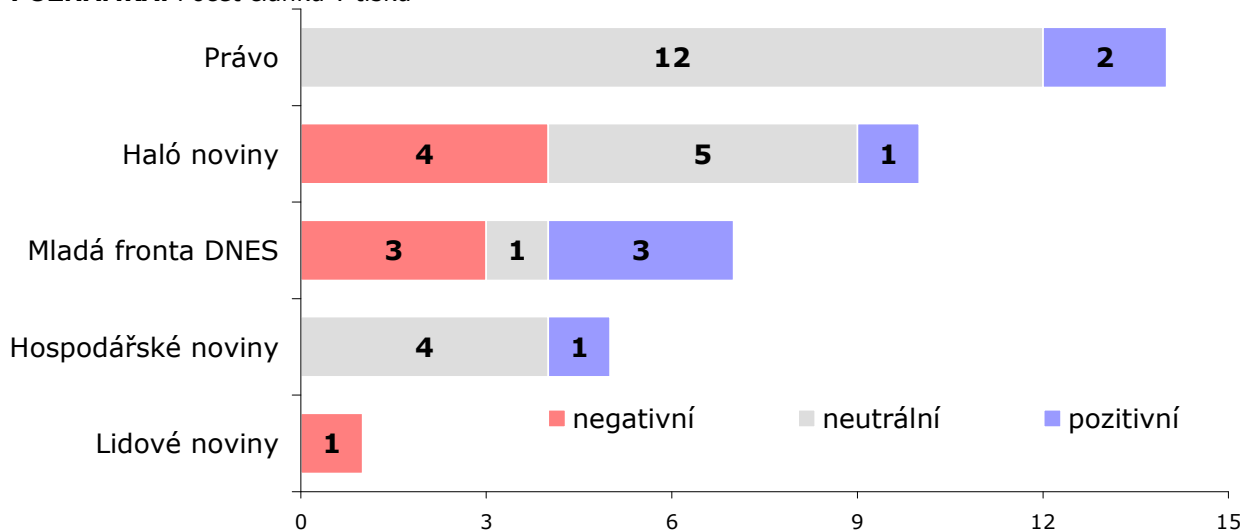


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Politika zaměstnanosti v médiích

### Hodnocení politiky zaměstnanosti v celostátních denících

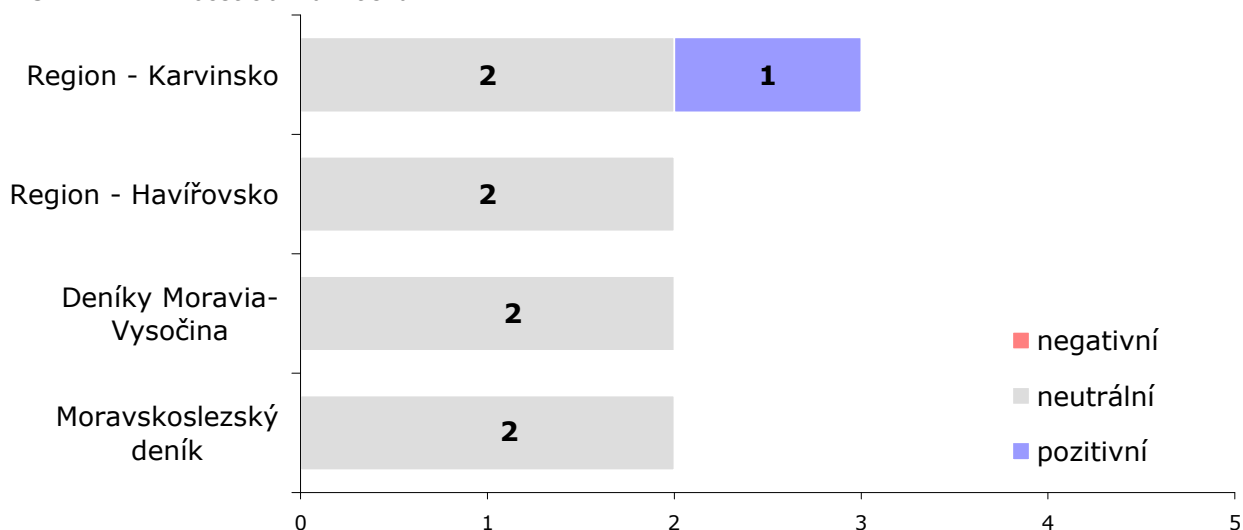
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

### Hodnocení politiky zaměstnanosti v regionálních titulech

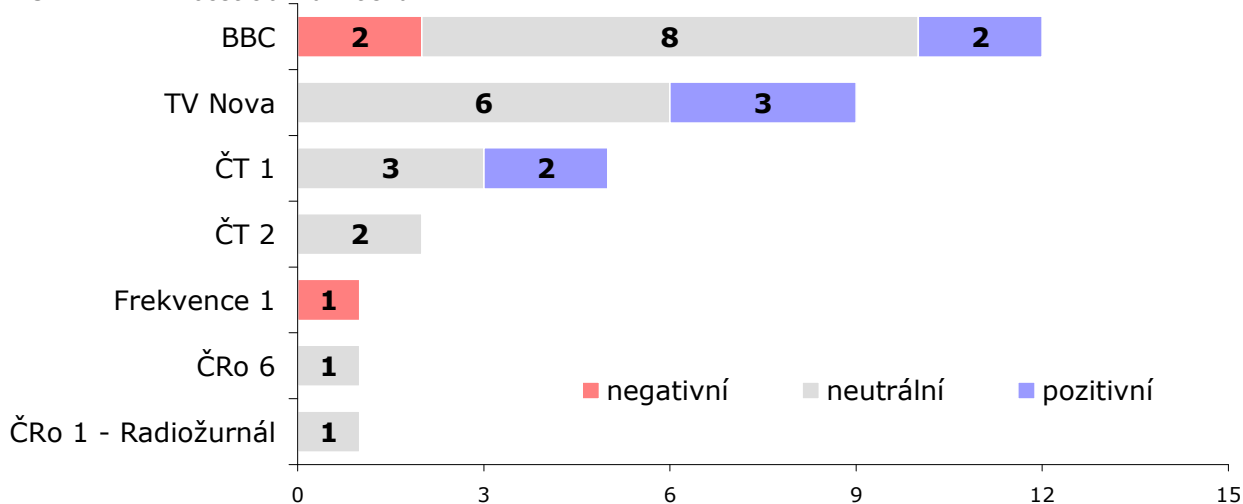
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení politiky zaměstnanosti ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních a rozhlasových stanic

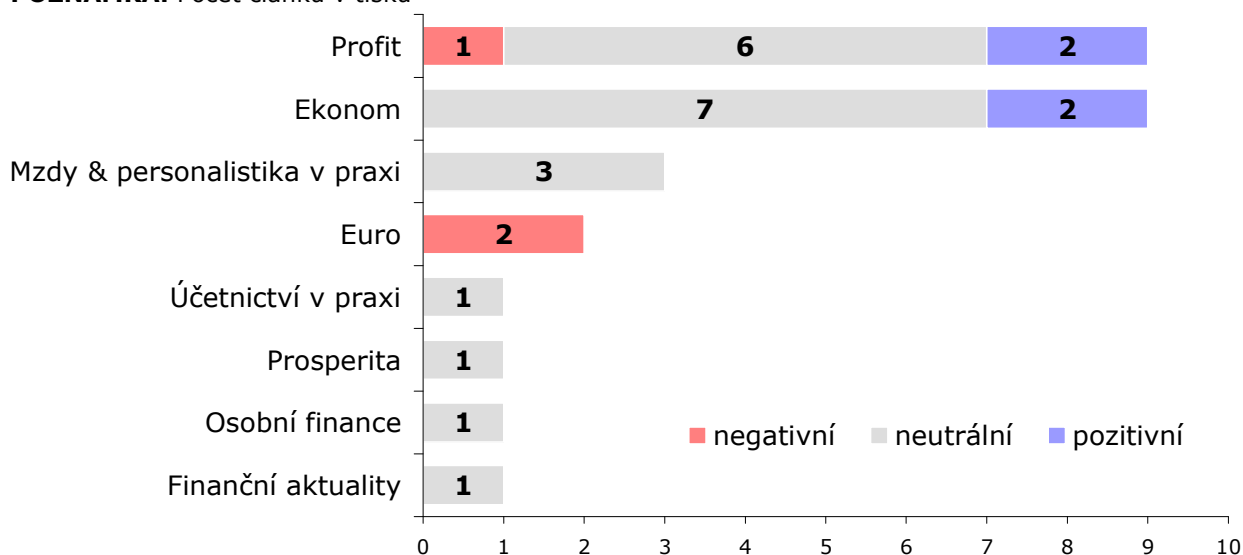
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Politika zaměstnanosti v ekonomických časopisech

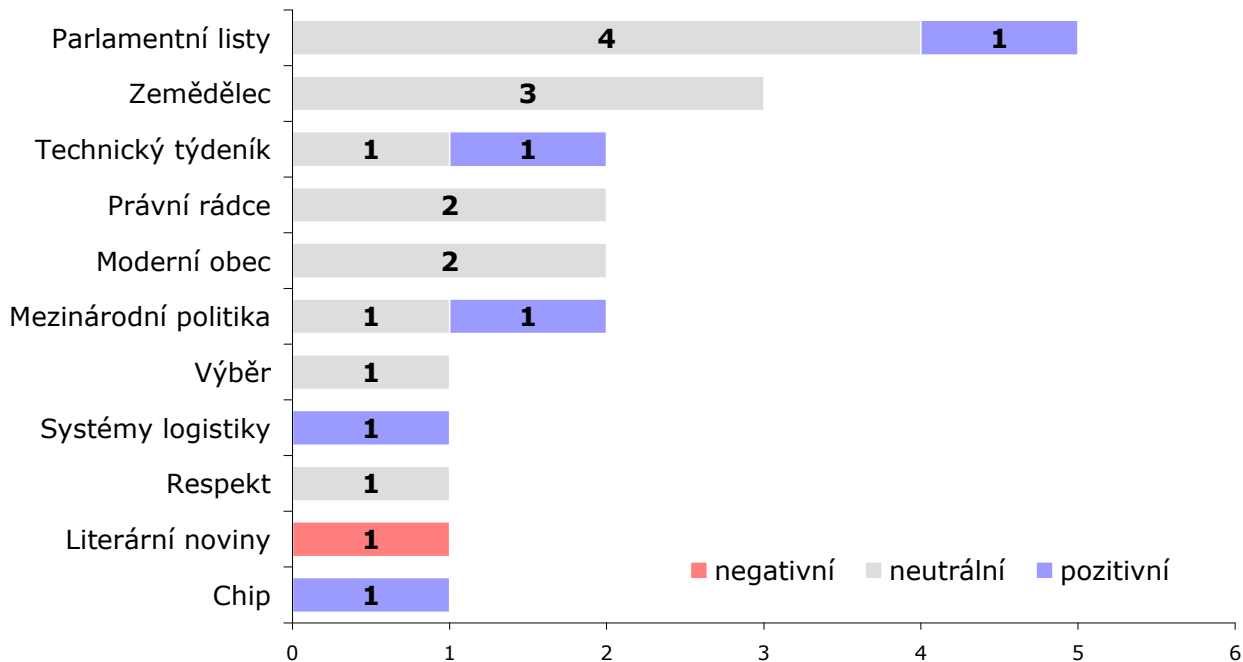
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení politiky zaměstnanosti v ostatním tisku

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



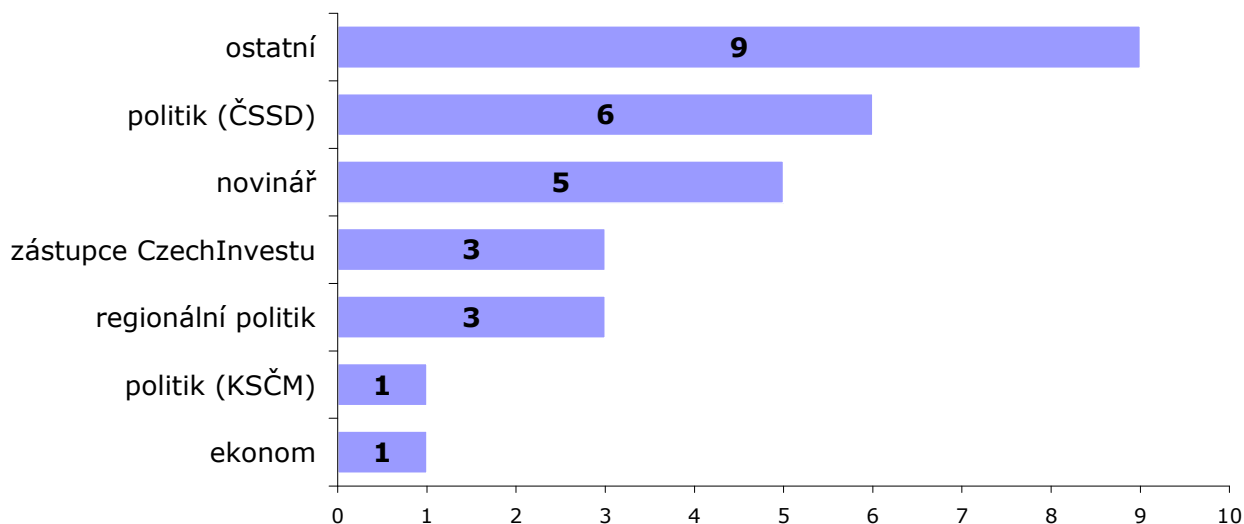
ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)



## Původci hodnocení politiky zaměstnanost

### Původci pozitivního hodnocení politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu

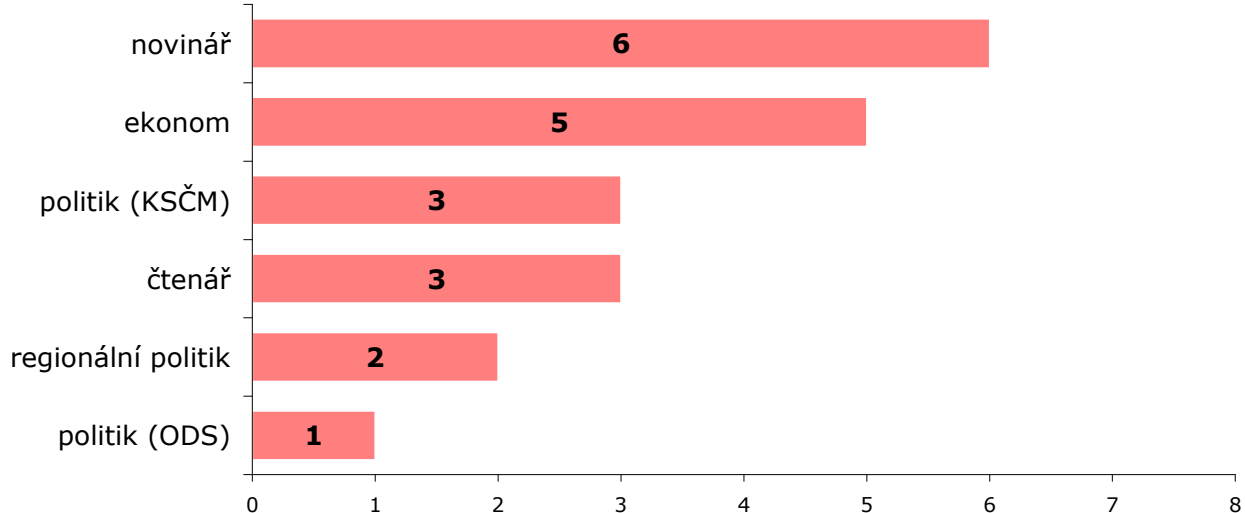
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

### Původci negativního hodnocení politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



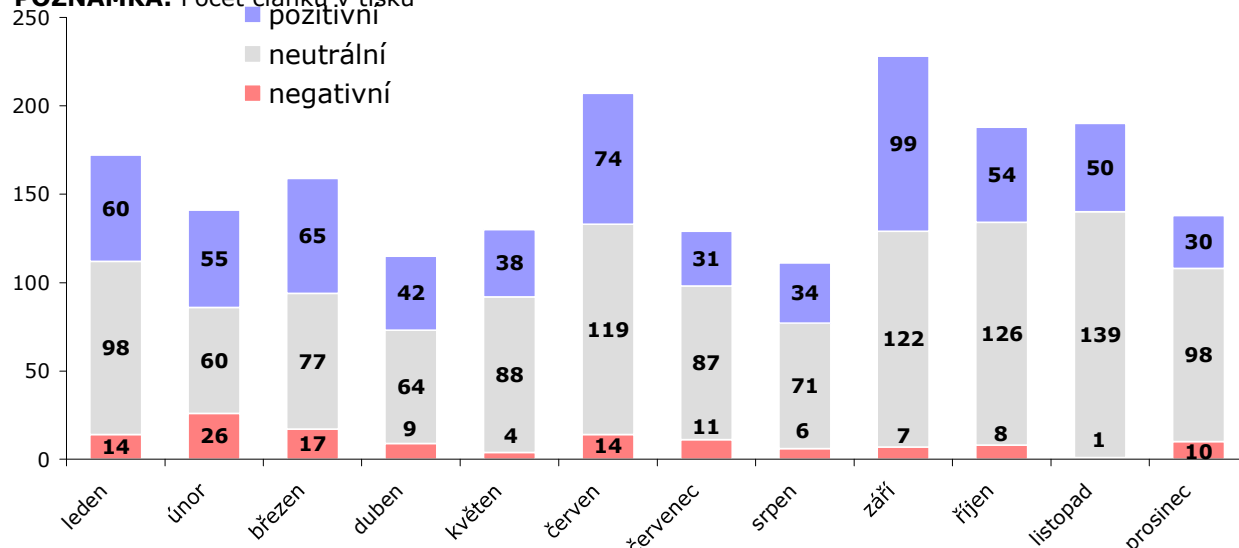
ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru politiky zaměstnanosti ve sledovaném kontextu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## 4.2 Automobilový průmysl

### Vývoj medializace automobilového průmyslu

#### Vývoj hodnocení automobilového průmyslu v roce 2003

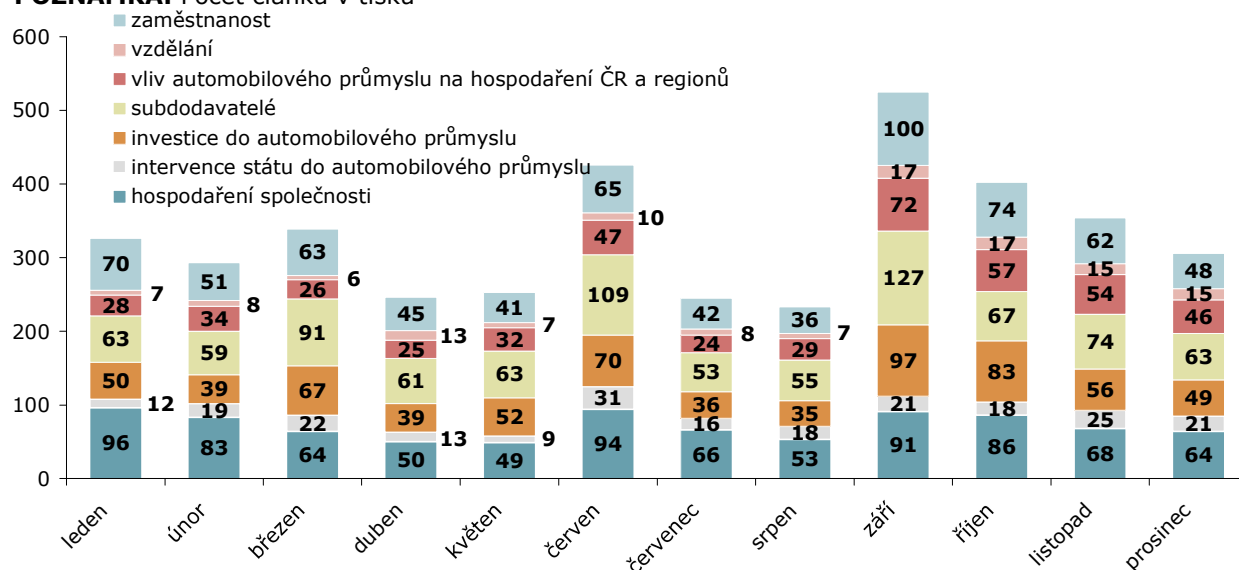
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

#### Vývoj medializace témat o automobilovém průmyslu v roce 2003

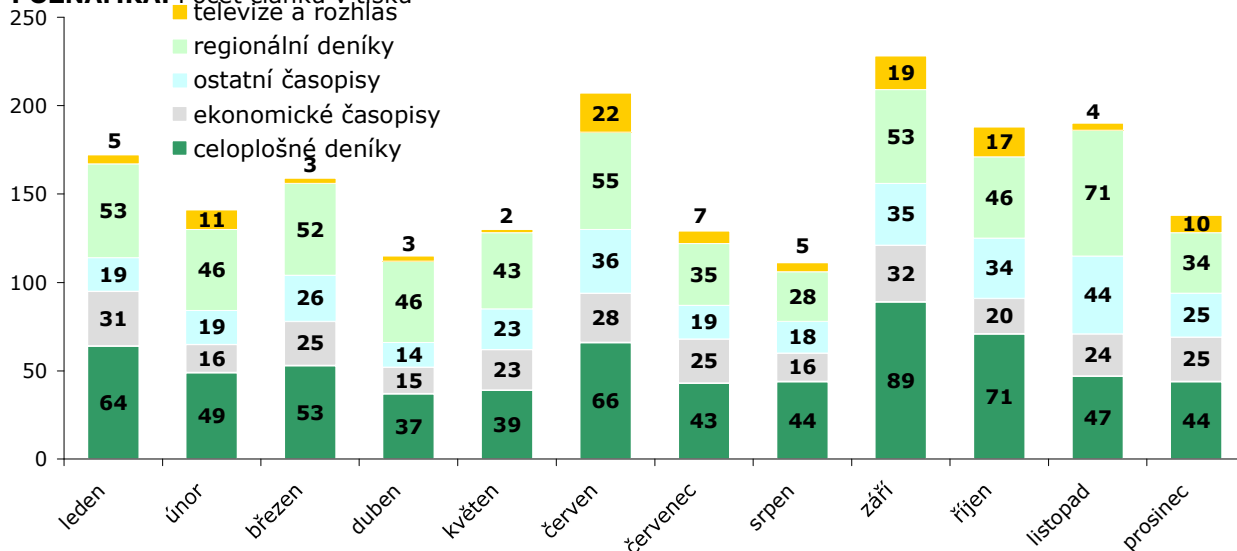
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Vývoj medializace automobilového průmyslu ve skupinách médií v roce 2003

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

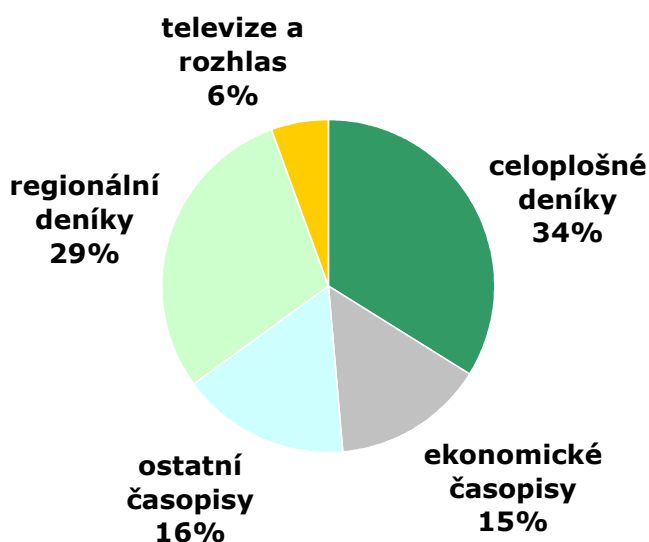


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Automobilový průmysl v médiích

### Medializace automobilového průmyslu ve skupinách médií v roce 2003

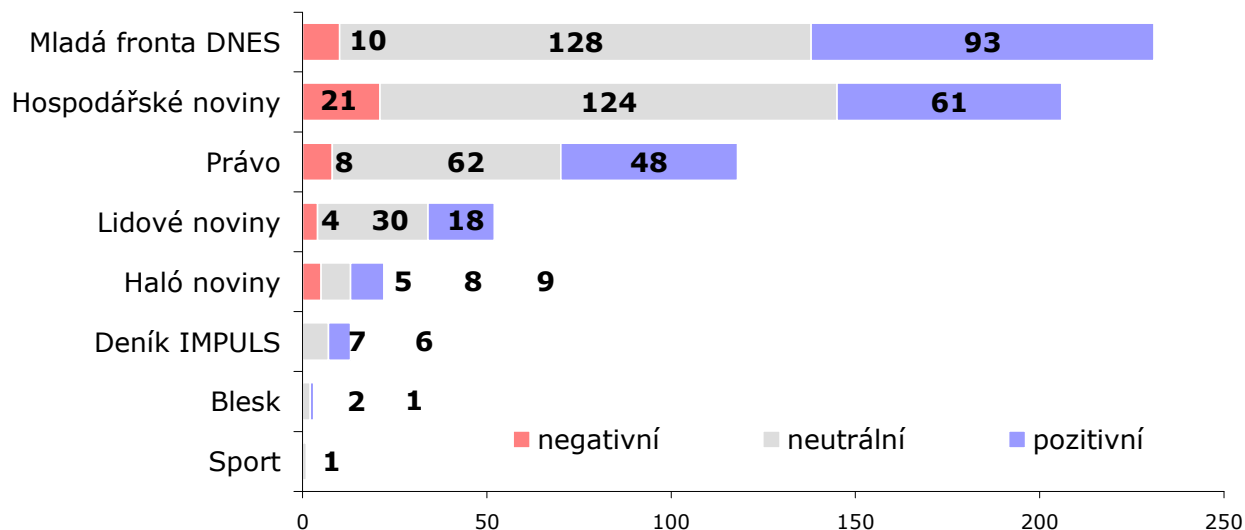
POZNÁMKA: Podíl jednotlivých médií



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

### Zaměření informací o automobilovém průmyslu v celostátních denících

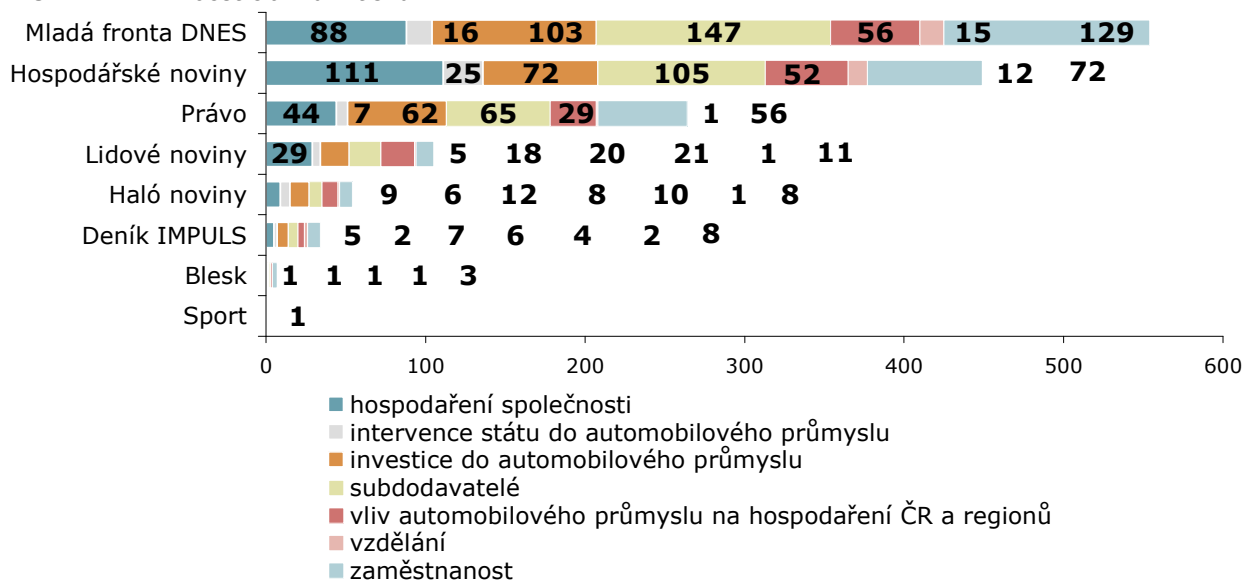
POZNÁMKA: Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Témata o automobilovém průmyslu v celostátních denících

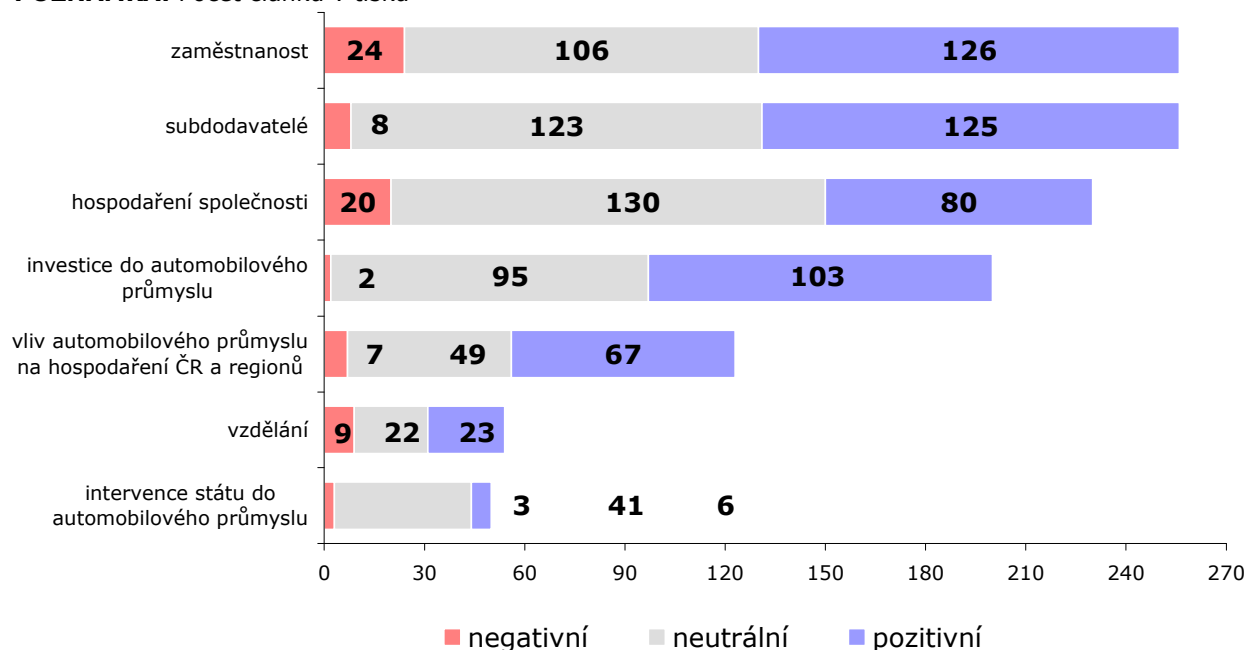
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení témat o automobilovém průmyslu v regionálních titulech

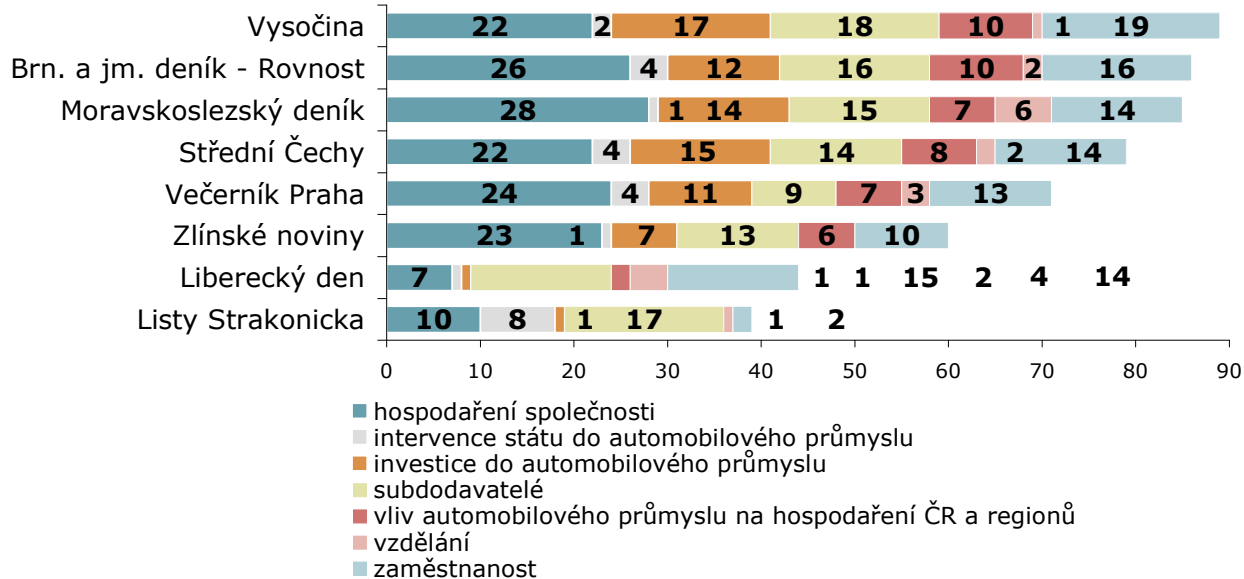
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Témata o automobilovém průmyslu v regionálních titulech

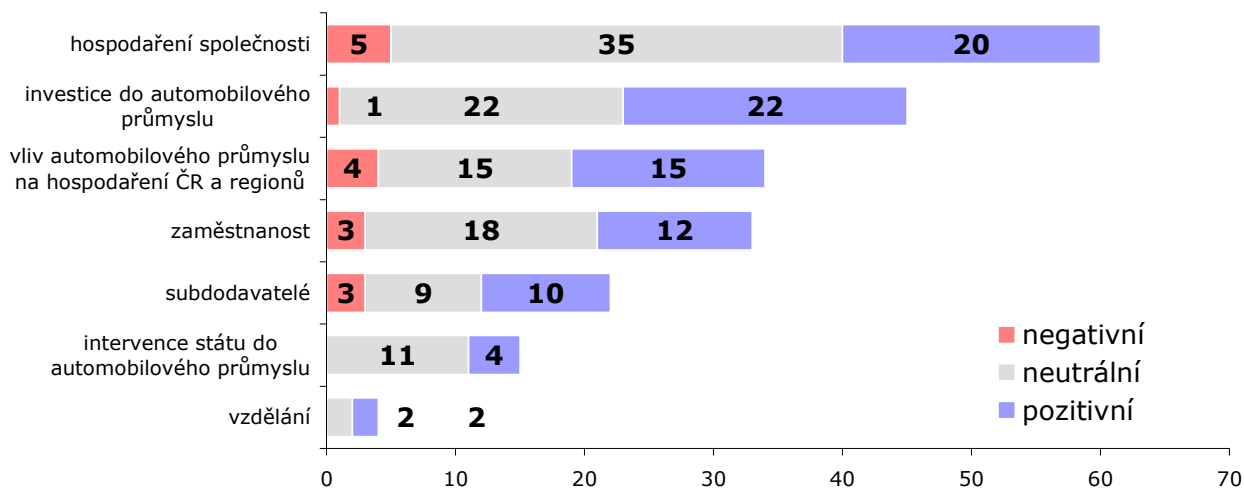
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení témat o automobilovém průmyslu ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních a rozhlasových stanic

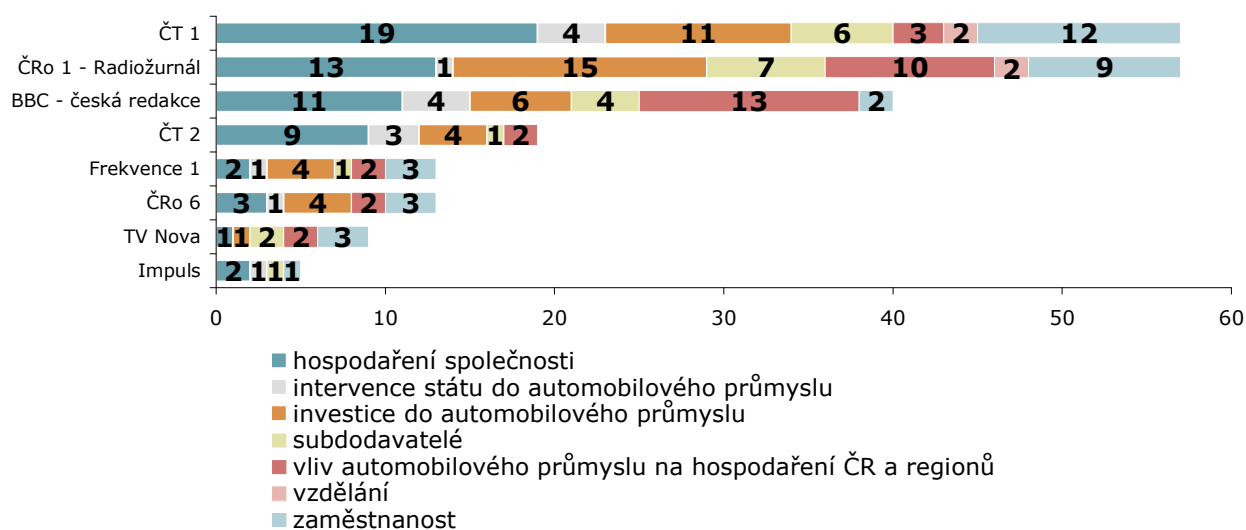
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Témata o automobilovém průmyslu ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních

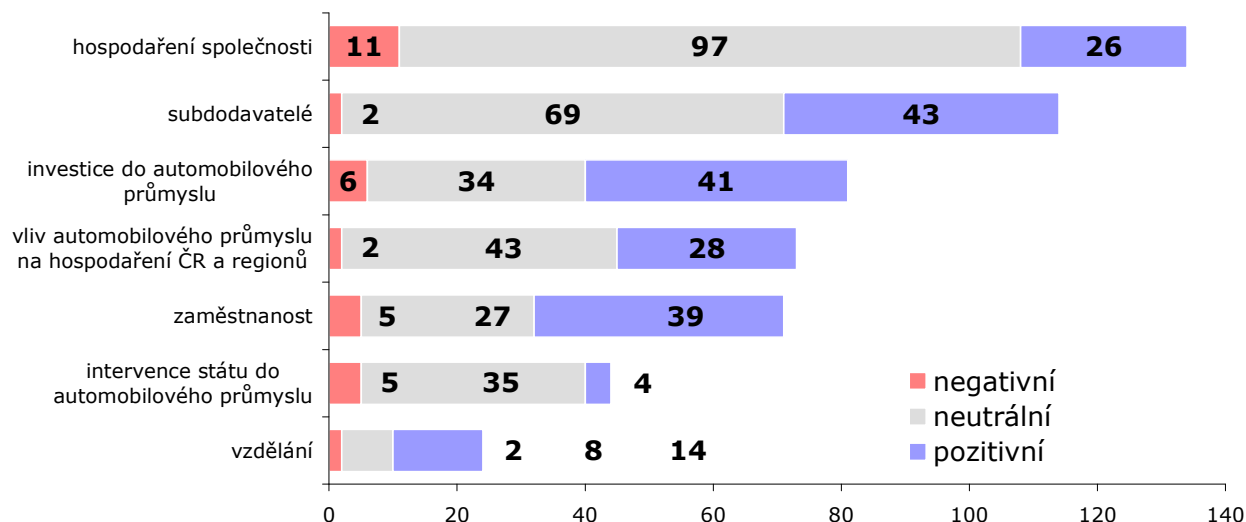
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku a rozhlasových stanic



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení témat o automobilovém průmyslu v ekonomických časopisech

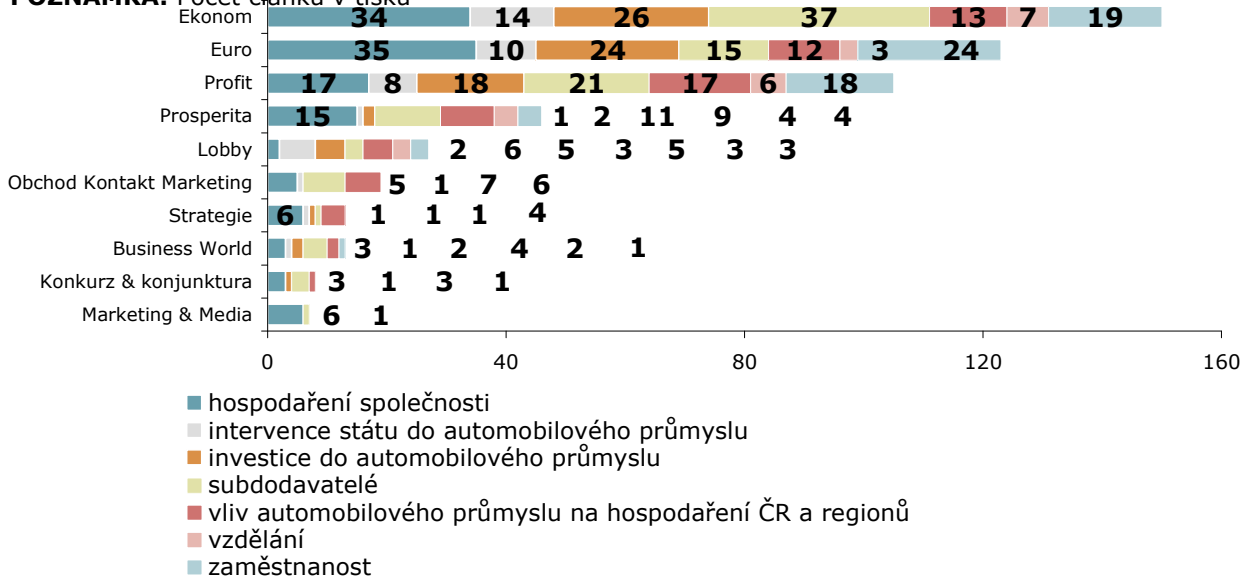
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Témata o automobilovém průmyslu v ekonomických časopisech

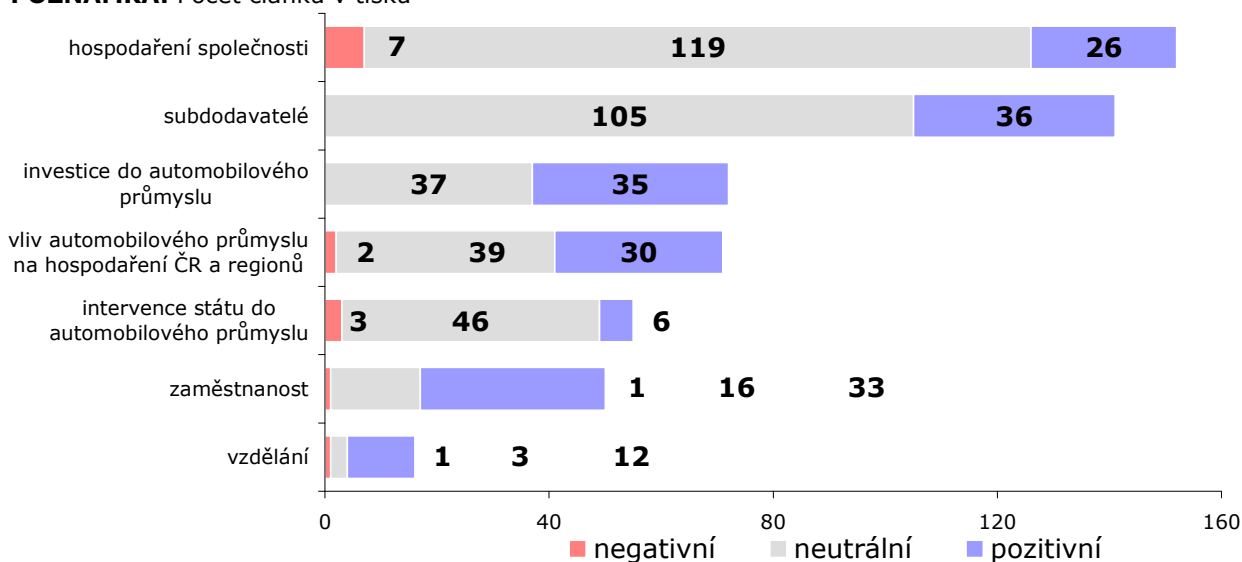
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Hodnocení témat o automobilovém průmyslu v ostatním tisku

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

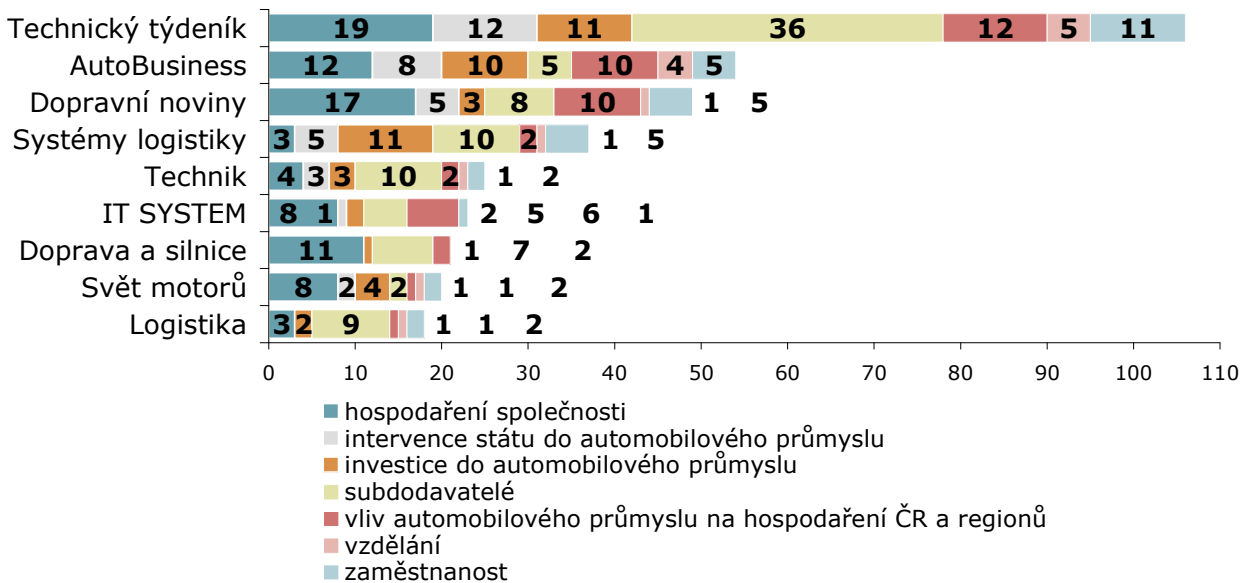


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)



## Témata o automobilovém průmyslu v ostatním tisku

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku

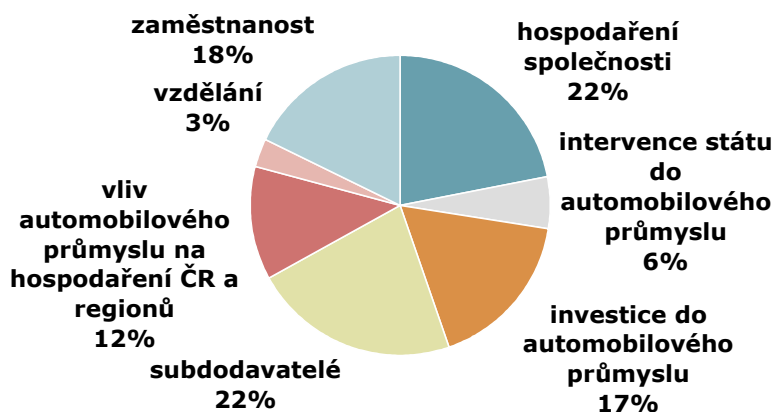


ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Témata v příspěvcích o automobilovém průmyslu

### Medializace automobilového průmyslu ve skupinách médií v roce 2003

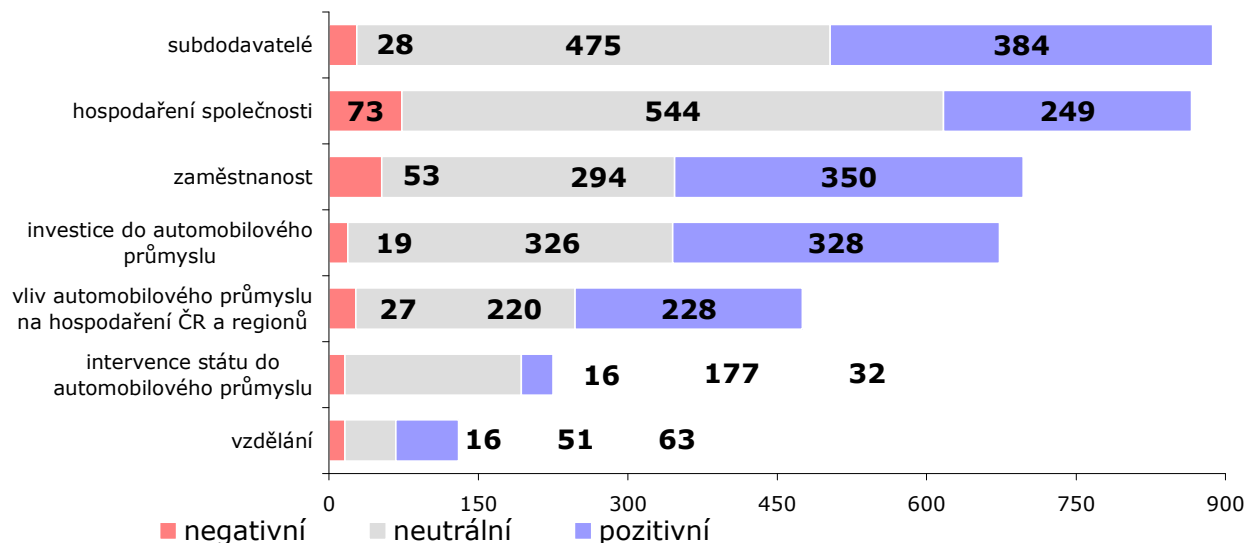
**POZNÁMKA:** Podíl jednotlivých témat



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

### Hodnocení témat o automobilovém průmyslu v médiích celkem

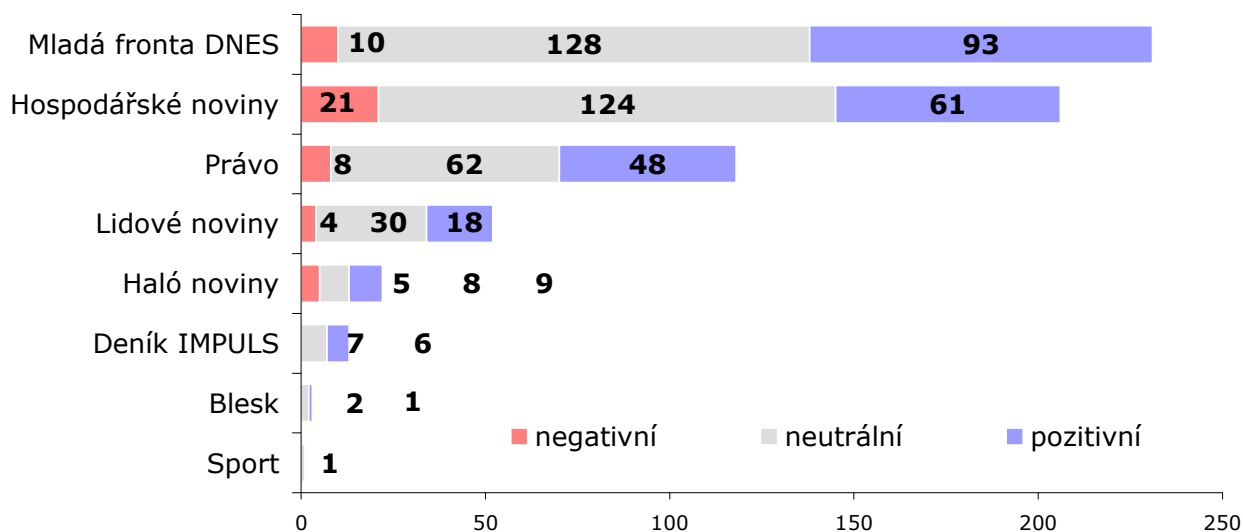
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Zaměření informací o automobilovém průmyslu v celostátních denících

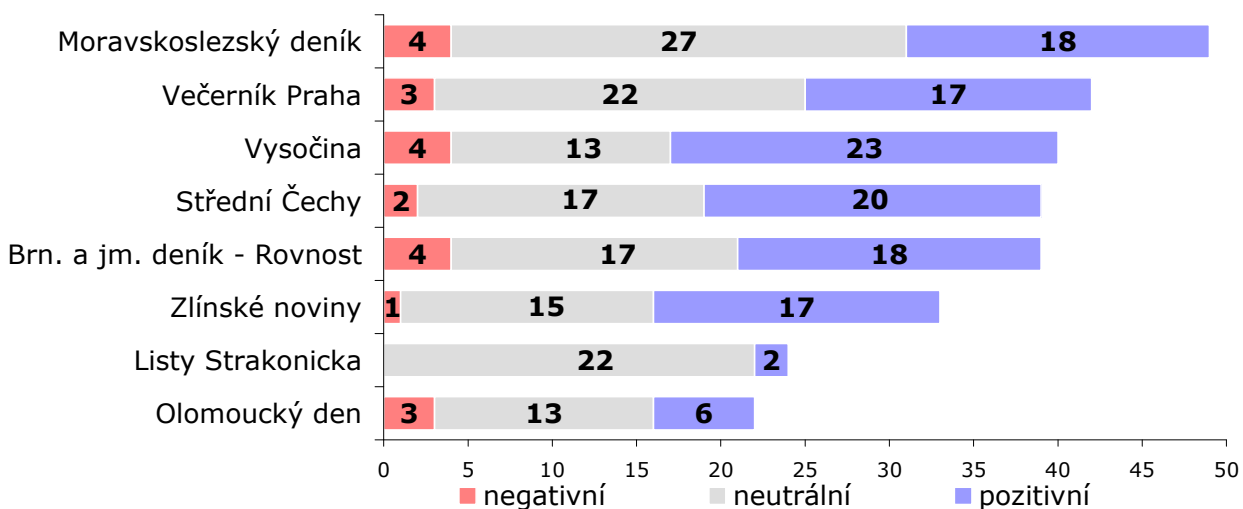
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Zaměření informací o automobilovém průmyslu v regionálních titulech

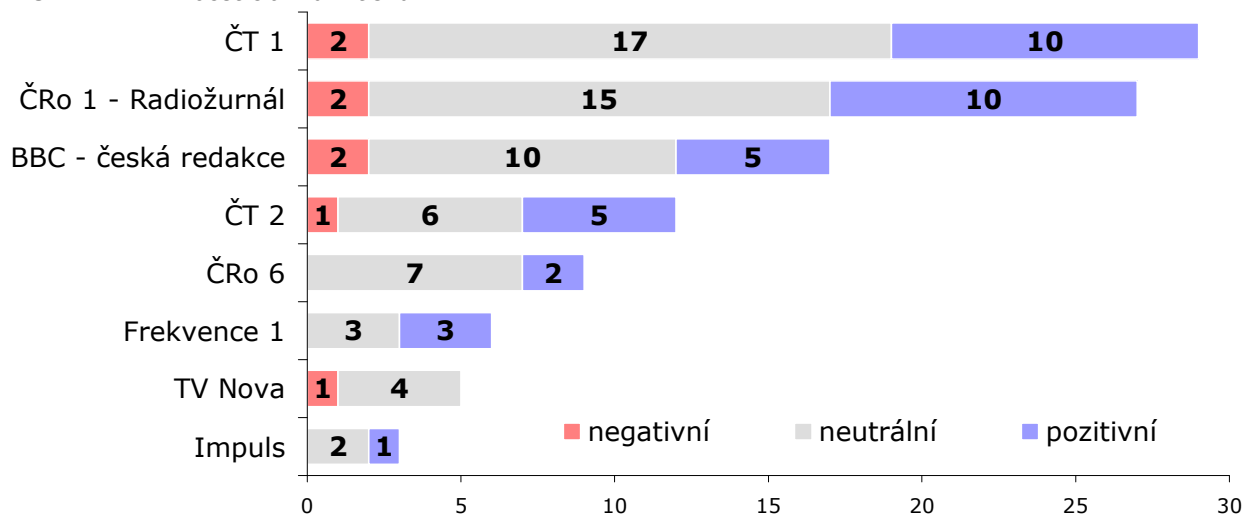
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Zaměření informací o automobilovém průmyslu ve zpravodajských a publicistických pořadech sledovaných televizních a rozhlasových stanic

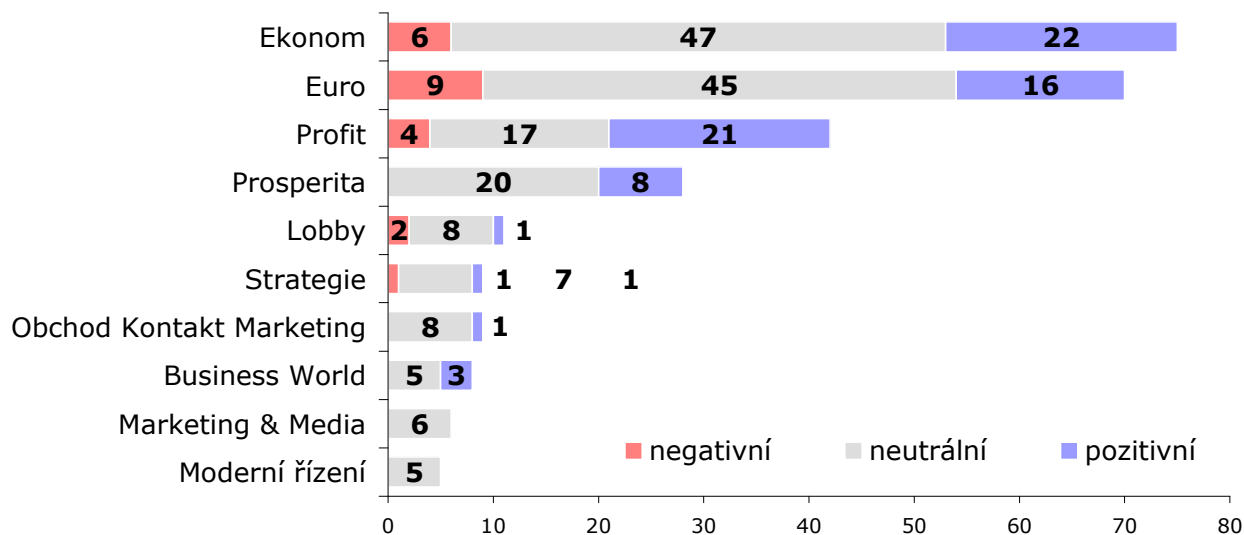
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Zaměření informací o automobilovém průmyslu v ekonomických časopisech

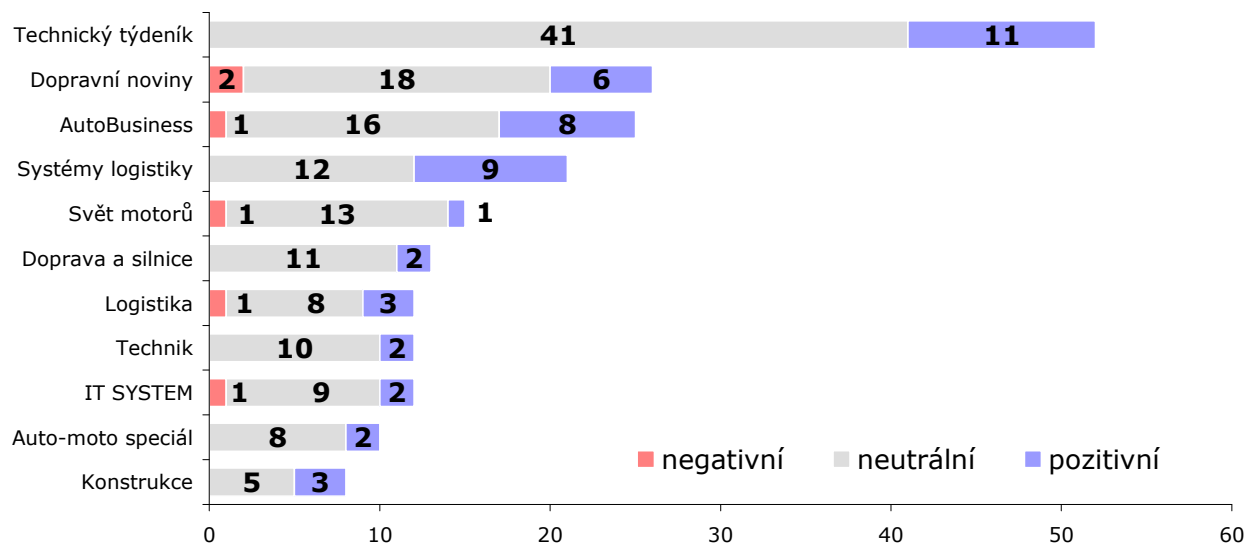
**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)

## Zaměření informací o automobilovém průmyslu v ostatním tisku

**POZNÁMKA:** Počet článků v tisku



ZDROJ: STEM/MARK, Studie sektoru automobilového průmyslu z hlediska mediálních sdělení (2003)