

## Abstrakt

Disertační práce vychází z perspektivity globálních hodnotových řetězců a globálních produkčních sítí, které poskytují vhodný konceptuální rámec pro analýzu pravděpodobnosti delokalizace a intenzity průmyslového upgradingu. Průmyslový upgrading je považován za nezbytnou podmínku udržení konkurenceschopnosti vyspělých zemí, které čelí růstu cen výrobních faktorů. V první části práce se autor zabývá otázkou, které obory zpracovatelského průmyslu Česka jsou nejvíce ohroženy přesunem výroby do zahraničí a zda dochází ke koncentraci mezinárodně mobilních, nákladově orientovaných investic v zaostávajících regionech s vysokou mírou nezaměstnanosti a dostupnými investičními pobídkami. V druhé části byla pro období 1998-2006 měřena intenzita upgradingu široce vymezeného automobilového průmyslu Česka, jakožto nosného oboru české ekonomiky. Cílem bylo zjistit, zda byly firmy v automobilovém průmyslu Česka schopny inovovat a modernizovat své výrobní kapacity pro udržení konkurenceschopnosti navzdory rostoucím nákladům i poklesu poptávky v krizovém období 2008-2009. Vzhledem k nadměrné orientaci české ekonomiky na automobilový průmysl byly očekávány významné dopady na vývoj regionálního vzorce nezaměstnanosti. Pro tyto účely byly vytvořeny dvě unikátní databáze mikrodat, založených na ročních podnikových výkazech Českého statistického úřadu. Pro účely analýzy rizika delokalizace byla použita databáze 692 firem nad 100 zaměstnanců v zahraničním vlastnictví ve zpracovatelském průmyslu (pro rok 2004). Pro měření intenzity upgradingu a dopadu krize na nezaměstnanost byla využita databáze 490 podniků nad 20 zaměstnanců v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu, která čerpala mj. i z 274 dotazníků z roku 2009. Všechny články byly založené na statistické analýze výše uvedených dat. Většina pracovních míst ohrožených delokalizací byla identifikována nikoli v low-tech oborech, ale v medium-high-tech dodavatelských oborech automobilového průmyslu. Nebyl potvrzen signifikantní trend soustředění mezinárodně mobilních firem do ekonomicky zaostávajících regionů – s výjimkou vyšší koncentrace „nomádkých“ závodů v periferních okresech Plzeňského a Karlovarského kraje v blízkosti německých hranic. Navzdory extenzivnímu charakteru růstu automobilového průmyslu Česka v letech 1998-2006 byl zaznamenán intenzivní průmyslový upgrading ve skupině firem v českém i zahraničním vlastnictví. Kontinuální procesní upgrading posunul kvalitu, spolehlivost i produktivitu práce automobilového průmyslu Česka na úroveň srovnatelnou se západoevropským automobilovým průmyslem. V období krize 2008-2009 vykázal český automobilový průmysl překvapivě vysokou odolnost a lokalizační stabilitu, neproměnil tradiční regionální vzorec nezaměstnanosti v Česku. Nebyla nalezena souvislost mezi postavením firmy v hodnotových řetězcích a náchylností ke kolektivnímu propouštění zaměstnanců. Ve skupině dodavatelů třetího řádu, zaměřených na výrobu náročnou na pracovní sílu, bylo zaznamenáno více případů firemních bankrotů a uzavření výrobních závodů. Funkční upgrading byl navzdory vysoce selektivnímu charakteru identifikován jako nejvýznamnější proces, na základě něhož se mohou regiony Česka posunout na vyšší příčky hodnotových řetězců automobilového průmyslu EU. Hlavní odlišností automobilového průmyslu Česka od evropského jádra je výrazně nižší koncentrace center výzkumu a vývoje a obecně strategických funkcí, které vytvářejí vyšší přidanou hodnotu. Na základě statistické analýzy vývoje kapacit výzkumu a vývoje bylo však zjištěno, že se automobilový průmysl Česka vymanil z periferní pozice středoevropských zemí a přiblížil se zemím na semiperiferii evropského automobilového průmyslu – Španělsku, Belgii a Rakousku.

**Klíčová slova:** průmyslový upgrading, regionální rozvoj, automobilový průmysl, výrobní síť, hodnotové řetězce, delokalizace, lokalizační inercie, Česko, střední Evropa

Mgr. Jan Ženka, Ph.D.  
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje  
Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze  
128 43 Albertov 6  
Praha 2