

Automobilový priemysl- rast počtu modelov automobilov a jeho dopad na vybrané ekonomické veličiny u výrobcov automobilov

Jak vyplývá z názvu práce, autorka se zaměřila na jeden z průvodních jevů procesu globalizace v automobilovém průmyslu, kterým je diverzifikace výrobků u neustále se snižujícího počtu výrobců automobilů. Jako hlavní příčiny tohoto jevu uvádí na jedné straně nárůst individualizmu jednotlivců a na straně druhé snahu výrobců automobilů obsadit co největší počet tržních výklenků. Cílem tohoto snažení je zabezpečit si růst zisku. Autorka poukazuje na možný kontraproduktivní účinek tohoto snažení, kdy neúměrné rozšiřování modelového portfolia automobilových firem hrozí negativním dopadem na náklady podniku. Od této úvahy je odvozena i hlavní hypotéza práce, totiž že růst počtu modelů v portfoliu výrobců automobilů vede k neúměrnému růstu nákladů a k poklesu zisku. Autorka si je vědoma určitého úskalí takto postavené hypotézy, spočívajícího ve skutečnosti, že celkové výnosy, resp. zisk podniku výrazně ovlivňují další faktory především marketingového charakteru. Z tohoto pohledu nadměrná diverzifikace výrobního programu sice negativně ovlivňuje nákladovou stránku výroby, ale může současně přispívat k udržení nebo i rozšíření objemu prodeje automobilů.

Práce je rozčleněna do pěti kapitol včetně úvodu a závěru. Poněkud mi vadí, že si doktorandka nedala práci s názvy třetí a čtvrté kapitoly, protože označení „teoretická“, resp. „praktická část“ málo vypovídá o faktickém obsahu těchto kapitol. V teoreticky zaměřené části práce se autorka fundovaně zabývá především otázkami řízení nákladů, ústícími až do problematiky vybraných systémů řízení nákladů v automobilovém průmyslu. Bohaté odkazy na literaturu svědčí o tom, že je s danou problematikou důvěrně seznámena. V dalších částech práce je konfrontace s literárními prameny méně intenzivní. Až rušivě působí velmi časté odkazy na diplomní práci dvou autorů z jisté odborné vysoké školy (Fachhochschule), u které není uveden ani její název. Méně podrobný mohl být rovněž exkurz do historie automobilového průmyslu.

V této kapitole autorka podává vysvětlení pojmu „komplexita“ ve vztahu k automobilovému průmyslu a zabývá se možnostmi jejího řízení. Za autorčin přínos považuji vymezení pojmu „nákladová mapa“ a specifikaci nástrojů, využitelných na tomto základě k řízení komplexity. Jak v názvu disertace, tak i v různých souvislostech používá autorka termín „modely automobilů“. Dokonce se dá říci, že přesné vymezení tohoto pojmu má z hlediska zaměření práce klíčový význam, protože slouží jako základ pro navazující empirické průzkumy, vedoucí k ověřování výchozí hypotézy disertace. Nejde jenom o to, že tento termín (podobně jako termín komplexita) používá dříve, než vysvětlila jeho obsah, ale i vlastní vysvětlení nedává dostatečnou představu, co se vlastně tímto termínem rozumí. Na str. 105 je model „vymedzený ako konkrétna značka automobilu“ a konstatuje se, že nové generace osobních automobilů představují nové modely. Platí současně i to, že nové modely jsou současně novými generacemi automobilů? Jak si vysvětlit tabulku č. 14, kde se uvádí, že např. firma Ford vyráběla v r. 2005 57 modelů automobilů? Jaký je vztah termínu „model“ a „nový automobil“, použitý autorkou na str. 47? Určitou neujasněnost vnímám i u termínu „platforma“, resp. platformový management. Jaký je vztah tohoto termínu k termínu unifikace? Ta se např. u traktorů Zetor bohatě využívala již v padesátých letech minulého století v rámci výroby „standardizovaných a unifikovaných řad traktorů“. Bez ohledu na tuto poznámku však souhlasím s vymezením významnosti platformového managementu a modulové strategie, které se autorka podrobně věnuje.

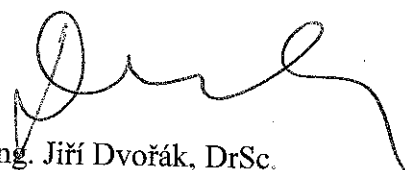
V rámci úvah o budoucnosti komplexity v automobilovém průmyslu se doktorandka zabývá i problematikou tzv. nové výrobní logiky (hovoří o „pružných“ podnicích). Její závěr o tom, že zavádění flexibilních linek v automobilkách by vedlo k propouštění zaměstnanců a proto se o dalším zefektivňování procesů zdráhají výrobci automobilů přemýšlet považují za neprokázaný a nepravděpodobný.

V aplikační části práce se doktorandka zaměřuje na tři okruhy výzkumu : ověření počtu vyráběných modelů, ověření vývoje komplexity a ověření dopadu růstu počtu modelů na výnosy a zisk. Získané poznatky umožnily autorce konstatovat, že se potvrdila první část její hypotézy, že růst počtu modelů v portfoliu výrobců automobilů u většiny automobilek vedl k růstu komplexity a k vyššímu nákladovému zatížení jednotky tržeb. Druhá část hypotézy o vazbě mezi vývojem počtu modelů a ziskem se nepotvrdila. Doktorandka tak mohla na závěr konstatovat, že výrobci automobilů se bez ohledu na nepříznivý dopad do nákladů nemohou vzdát strategie orientované na rozšiřování modelového portfolia, ale současně se musí snažit (a to i prostřednictvím metod doporučených doktorandkou) účinným způsobem dopad do nákladů eliminovat nebo zmírnit.

Bez ohledu na některé připomínky uváděné výše mohu konstatovat, že doktorandka přesvědčila o své teoretické vyspělosti i o schopnosti navrhnout řešení konkrétních otázek v praxi. Je jen škoda, že se v práci na řadě míst objevují překlapy, nedokončené věty apod. (viz např. str. 10,11, 30, 34, 35, 74, 102 a další).

Po zvážení všech aspektů doporučuji, aby byl doktorandce po úspěšném průběhu obhajoby přiznán titul : PhD.

V Praze dne 20. června 2007


Prof. Ing. Jiří Dvořák, DrSc.
Katedra podnikové ekonomiky VŠE v Praze