



10

Tržby ve službách
stoupaly



12

Evropská populace
stárne



15

Jaroslav Sixta:
Nároky na kvalifikaci
statistiků rostou



35

Zdeněk Petzl:
Při nerespektování
reality narazíme
do zdi



42

Cizinců na školách
přibývá

STATISTIKA&MY

ČASOPIS ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU

09 | 2025 – ROČNÍK 15



TÉMA

Auta ve statistice

- Klíčová součást české ekonomiky
- Cesta od průměru ke špičce
- Autem do práce a do školy
- Co je třeba pro auta

6 638 172

osobních automobilů bylo registrováno
na konci roku 2024 v Česku.

Podle počtu osobních aut na obyvatele zaujímá Česko čtvrtou
příčku v EU. Stáří vozů je u nás druhé nejvyšší.



Minisčítání 2025



Největší sonda do
života dětí v Česku



Pro žáky a studenty
ve věku 9–15 let



Vyplňování formulářů
od 29. září 2025



miniscitani.cz

HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER



PARTNEŘI



albi



Vše o autech a ještě něco navíc



Vážené čtenáři,

pokud se zajímáte o techniku, jistě vás potěší hlavní téma tohoto vydání. Zaměřuje se na automobilový průmysl a rozebírá ho z několika různých pohledů. Nejprve se optikou národních účtů podíváme, jak se v Česku vyvíjí a jakou část celkové ekonomiky tvoří produkce tohoto odvětví, pak rozebereme na počty aut na českých silnicích, po-

stavíme výrobu automobilů do souvislostí s navazujícími obory a také z dat ze Sčítání 2021 zjistíme, jak lidé využívají auto při cestách do práce a do školy. Téma završuje rozhovor s výkonným ředitelem Sdružení automobilového průmyslu Zdeňkem Petzlem. S automobilismem souvisí i článek, který se zabývá obchodem s ropou. Víte, kolik ropy dovážíme a jak si stojíme ve srovnání s ostatními evropskými státy?

Česko se vyznačuje jedním z nejstarších vozových parků v Evropě, stárnutí se ale netýká pouze aut. Stárnou samozřejmě i lidé, a řada států řeší problémy související se zvyšováním věku jejich populací. Dozvíte se o tom v článku, který vychází z databáze Census Hub a srozumitelně vývoj demografických charakteristik v EU komentuje. Zajímavé informace přináší i analýza vývoje počtu žáků ve třech stupních škol, s důrazem na počty cizinců a na odklady z povinné školní docházky.

Závěrem ještě upozorním na rubriku Historie, která se zabývá statistikou příprav na ohrožení Československa Německem před 2. světovou válkou. Jistě jste se v krajině setkali s řopíky – úctyhodnými, často skrytými železobetonovými pevnostkami lehkého opevnění z třicátých let minulého století. I o jejich výstavbě se v článku píše. Možná vás překvapí jejich vybavení, rychlost výstavby a kvalita prací. Jsou tu s námi už 90 let a jsou zajímavým krajinným prvkem!

PAVLA TRENDOVÁ

ředitelka sekce obecné metodiky a registrů ČSÚ

AUTA VE STATISTICE

- 19** Klíčová součást české ekonomiky
- 23** Auta na českých silnicích
- 26** Cesta od průměru ke špičce
- 28** Autem do práce a do školy
- 30** Auta jedou přes hranice
- 32** Co je třeba pro auta

UDÁLOSTI

- 4** ČSÚ nabízí během voleb vyhrazené připojení pro média
- 4** Kdo usiluje o mandáty
- 5** Začíná Minisčítání
- 5** Nezávislá statistika pomáhá rozvoji společnosti
- 5** České zkušenosti pomáhají v Tádžikistánu

ZE SVĚTA

- 6** Letecká doprava v číslech
- 7** Ženy žijí déle, muži zdravěji: rozdíly v délce života v EU
- 7** Mauricius nejsou jen bělostné pláže

STATISTIKA ODVĚTVÍ

- 8** Využití ropy se v EU snížilo
- 10** Tržby ve službách rostly

ANALÝZA

- 12** Evropa stárne

ROZHOVOR

- 15** Nároky na kvalifikaci statistiků neustále rostou
- 35** Když nebudeme reflektovat realitu, narazíme do zdi

METODIKA

- 38** Přeměna slov na kódy

LIDÉ A SPOLEČNOST

- 42** Cizinců na školách přibývá

HISTORIE

- 44** Československé opevnění ve statistice

MAKROEKONOMIKA A FINANCE

- 46** Dlouhodobé úrokové sazby v EU se drží nad 3 %

KRÁTCE

Zástupci ČSÚ se zúčastnili schůzek s představiteli Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva práce a sociálních věcí a Úřadu práce, na níž projednávali možnosti sdílení a propojování dat z různých administrativních zdrojů.

Odborníci ČSÚ informovali členy České bankovní asociace o metodice výpočtu indexu cen bytových nemovitostí a diskutovali o využití tohoto indexu při sledování vývoje realitního trhu.

ČSÚ se účastní jako pilotní zaměstnavatel testování Jednotného měsíčního hlášení zaměstnavatelů. Během tohoto testování se opravují zjištěné nedostatky, aby spuštění do ostrého provozu plánované na duben 2026 proběhlo bez větších problémů.

V součinnosti s Českým úřadem zeměměřičským a katastrálním se ČSÚ účastní diskuzí o zavedení registru bytů a jeho začlenění do stávajícího Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN).

ČSÚ nabízí v průběhu voleb vyhrazené připojení pro média

Po skončení hlasování bude novinářům k dispozici samostatný zabezpečený server s průběžnými výsledky.

Vedle zveřejnění výsledků říjnových voleb do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR na webu volby.cz poskytne ČSÚ připojení registrovaným hromadným sdělovacím prostředkům na vyhrazeném serveru. Zvýší se tak dostupnost průběžných výsledků pro novináře v případě velkého vytížení veřejně přístupného webu volby.cz.

Výsledky hlasování z jednotlivých okrsků budou do prezentačního systému ukládány od soboty 4. října 2025 po 14. hodině postupně tak, jak je okrskové volební komise stihnou zpracovat a předat ČSÚ.

Média mohou žádat o registraci elektronickým podáním opatřeným uznávaným elektronickým podpisem na adresu: olga.fabianova@csu.gov.cz, popř. datovou schránkou (ID datové schránky

Českého statistického úřadu: 2gfaasy). Součástí žádosti musí být seznam konkrétních IP adres, z nichž bude zájemce k serveru přistupovat, e-mailový a telefonní kontakt. Každá mediální organizace může z důvodu zajištění dostupnosti přístupu sdílet a využít nejvýše pět IP adres. Pro testování je možné specifikovat dalších maximálně pět IP adres, které však budou v době reálného zpracování odpojeny. Žádosti lze zasílat nejpozději do středy 17. září 2025. Pozdější žádosti nebudou akceptovány. ČSÚ si současně vyhrazuje právo nevyhovět žádosti bez uvedení důvodu.

Přidělení přístupu vyhrazenou formou i následné stahování XML dat je bezplatné. Podmínkou pro využívání těchto dat je uvedení ČSÚ jako zdroje.

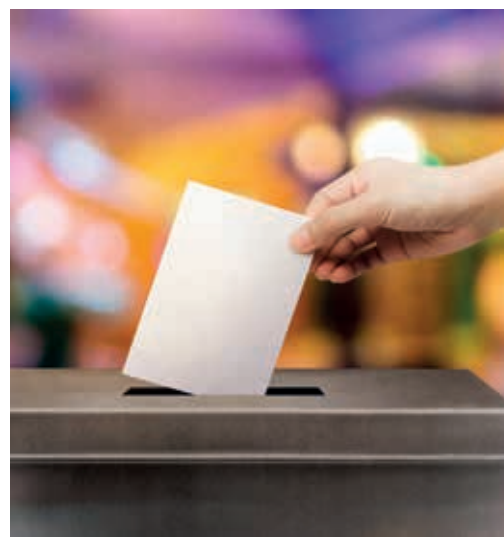
ČSÚ rovněž umožní zástupcům akreditovaných médií návštěvu přebíracích míst, kde budou moci pořídit zpravodajské audio či video záznamy průběhu zpracování volebních výsledků.

Kdo usiluje o mandáty

ČSÚ zveřejnil na webu volby.cz seznam kandidátů a kandidátních listin pro volby do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, které se uskuteční ve dnech 3. a 4. října.

O přízeň voličů se tentokrát uchází 26 politických stran, hnutí a koalic, které zaregistrovaly celkem 287 kandidátních listin. Na listinách je uvedeno 4 473 kandidátů, což je o 770 méně než při volbách v roce 2021. Vzhledem k tomu, že do termínu voleb mohou být někteří kandidáti odvoláni nebo mohou sami odstoupit, bude ČSÚ seznam na volebním webu volby.cz průběžně aktualizovat.

Vedle seznamu kandidátů jsou na webu volby.cz uvedeny také statistické přehledy o počtech kandidujících podle krajů, věku, pohlaví nebo politické příslušnosti. Průměrný věk kandidátů v nadcházejících sněmovních volbách je 49,2 roku. Nejnížší věkové hranice pro možnost být zvolen do Poslanecké sněmovny, tedy 21 let, dosahuje 36 kandidátů, dvěma nejstarším uchazečům o poslanecký mandát je shodně 90 let. Z celkového počtu kandidátů představují ženy 31,3 %, a jejich relativní zastoupení se tak oproti



předchozím sněmovním volbám snížilo o 0,3 procentního bodu.

Pro volby do Poslanecké sněmovny bylo vytvořeno 14 711 stálých volebních okrsků v České republice a 108 zvláštních volebních okrsků v zahraničí.

Začíná Minisčítání

Od pondělí 25. srpna se mohou základní školy a víceletá gymnázia opět registrovat do projektu Minisčítání.

Minisčítání je úspěšný a oblíbený projekt, který zábavnou formou přibližuje svět statistiky žákům a studentům ve věku 9–15 let. Zároveň představuje největší sondu do života dětí v Česku a pomáhá rozvíjet statistickou gramotnost. Děti si na vlastní kůži vyzkoušejí nejen vyplňování online dotazníku na internetu, ale především porozumějí principům statistiky, naučí se číst v grafech, diskutovat o výsledcích a získají jedinečné informace o svých vrstevnících. Budou například zodpovídat otázky týkající se sportování, čtení knih, času stráveného online,

zda někdy spaly ve volné přírodě nebo se stěhovaly, co mají k štedrovecerní večeři nebo jakou schopnost by chtěly mít.

Pro pedagogy se připravují inspirativní výukové materiály. K jednotlivým otázkám budou k dispozici návody a metodické listy, které mohou zpestřit výuku různých předmětů.

Registrace je jednoduchá, bezplatná a probíhá online, stejně jako následné vyplňování dotazníku. Zapojit se do projektu bude možné po celou dobu jeho průběhu. Vyplňovat online dotazník na webu budou žáci a studenti od 29. října do 5. prosince.

Podrobné informace o projektu a registrační formulář najdete na:

 csu.gov.cz/miniscitani



Nezávislá statistika pomáhá rozvoji společnosti

V pondělí 20. října si opět připomeneme Světový den statistiky.

Tento svátek se slaví každých pět let s cílem připomenout význam statistiky a nezávislých objektivních dat pro život společnosti. Zvláště v současné době, kdy jsme doslova zahlceni množstvím informací nejrůznějšího charakteru, roste důležitost jejich racionálního utřídění a ověření relevantnosti zdrojů i metod, jimiž byly získány. Rozhodování o tom, na co zaměřit pozornost, kam investovat energii a finance by mělo jak na individuální, tak i na celospolečenské úrovni vycházet z důvěryhodných a spolehlivých údajů reflektujících skutečnost, nikoliv přání či zájmy nějaké skupiny či jednotlivce. Jedním ze zdrojů takových údajů jsou v EU statistické úřady, které se řídí Kodexem evropské statistiky, jsou nezávislé na politickém vedení jednotlivých zemí i Evropské unie a produkují data podle ověřených a odborně potvrzených metodik.

Světový den statistiky by měl mimo jiné připomenout, že takováto nezávislost a profesionalita statistických úřadů není zdaleka ve všech zemích samozřejmostí. Pokud však chceme, aby všichni lidé na této planetě mohli prožívat důstojný život, aby netrpěli chudobou, násilím či hladem, a zároveň abychom nezhoršovali kvalitu životního prostředí, je třeba usilovat i o prosazování principů nezávislé statistiky. Jedině spolehlivé a nezkrácené statistické údaje totiž mohou ukázat, jak se daří, či nedaří naplňovat stanovené cíle a jaká opatření přinášejí požadovaný efekt. Vést společnost bez statistických dat je jako řídit auto se zavazanýma očima.



České zkušenosti pomáhají v Tádžikistánu

Nasbírat znalosti důležité pro budování a zlepšování národního statistického systému přijel do Česka Loiř Mirov z tádžické Observatoře trhu práce. V ČSÚ se mu věnovali Dalibor Holý a Marta Petráňová



Zleva: Dalibor Holý, Marta Petráňová, Loiř Mirov

z odboru statistiky trhu práce a rovných příležitostí, s nimiž konzultoval zejména provádění výběrového šetření pracovních sil. Zatímco v Česku toto zjišťování probíhá pravidelně každý rok, v Tádžikistánu se k němu chystají znovu s odstupem několika let. Tato relativně chudá země má početně zhruba stejně obyvatel jako Česká republika, ale rozptýlených na větším území, navíc s vysokými horami. To zjišťování v domácnostech prodražuje. Tádžický trh práce je navíc pokřivený odchodem mnoha mužů za prací do zahraničí. Na ženách potom zůstává péče o domácnost a rodinu, takže jejich míra zaměstnanosti je ve srovnání s českou velmi nízká. Přes uvedené rozdíly lze některé zkušenosti z Česka využít i v této středoasijské zemi a cenné jsou i poznatky, které naši odborníci získali při poskytování technické asistence v jiných zemích.

KRÁTCE

Na Maltě využívaly v roce 2024 internetovou reklamu více než 3 z 5 podniků (60,4%) a ve Finsku a na Kypru téměř polovina podniků (49,8% a 49,4%). Méně než 25 % podniků využívalo internetovou reklamu v Rumunsku (22,8%), Polsku (23,2%) a Portugalsku (23,6%). V Česku to bylo 29,3% podniků, což je pod průměrem EU, který činil 32,6%. Údaje za rok 2024 jsou k dispozici za 20 zemí EU.

 bit.ly/46YJONy

Podle údajů zveřejněných novozélandskými statistiky byla v hospodářském roce končícím v červnu 2025 na Novém Zélandu schválena výstavba 33 979 nových domů, což představuje nárůst o 1,0% ve srovnání s rokem končícím v červnu 2024. Nárůst způsobilo především zvýšení počtu povolení pro samostatně stojící domy o 6,3%. Jejich počet dosáhl 15 858. Naopak počet povolení pro vícebytové domy za stejné období meziročně klesl o 3,2% na 18 121.

 bit.ly/416rlk3

Letecká doprava v číslech

V roce 2024 vzrostl celosvětový letecký osobní provoz meziročně o 10,6%. Ačkoli poptávka nadále roste, tempo růstu se ve srovnání s vrcholy po pandemii covid-19 zpomaluje.



EVA HENZLEROVÁ
odbor komunikace



Na růstu přepravy cestujících se podle ročenky Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) nejvíce podílely letecké společnosti v asijsko-pacifické oblasti a v Evropě, na které za celý rok připadlo více než 74 % čistého nárůstu výnosů na kilometr (RPK). Za jejich dobrými výsledky stálo především navýšení objemu mezinárodní přepravy v obou regionech a významné rozšíření největších domácích trhů v Asii a Tichomoří.

Mezinárodní letecký provoz v roce 2024 vzrostl meziročně o 13,7%. Letecké společnosti v asijsko-pacifickém regionu vedly s meziročním navýšením o 26,6% a k celosvětovému růstu přispěly téměř polovinou. RPK evropských dopravců vzrostlo meziročně o 9,8%, a to zejména díky výkonům na západoevropských trzích a rychlé expanzi ve východní a střední Evropě. Na Středním východě se mezinárodní letecký provoz zvýšil navzdory regionálním konfliktům meziročně o 9,4%, a to hlavně vlivem silných výkonů leteckých společností se sídlem v Perském zálivu.

Domácí trh RPK vzrostl meziročně o 5,9%, přičemž na první pozici se umístila Čína s 12,3%. Nárůst v Číně přispěl k čistému nárůstu domácího RPK z 58,4%. Provoz v Indii vzrostl v roce 2024 ve srovnání s rokem 2023 o 6,2%, americký trh zaznamenal meziroční růst o 3,9%.

KDO CESTUJE NEJČASTĚJI?

Jedničkou v počtu přepravených cestujících jsou Spojené státy, které jsou zároveň i největším leteckým trhem na světě. V roce 2024 zaznamenala letiště v USA 876 mil. cestujících, z nichž většina letěla vnitrostátně. Těsně za USA zaujímá druhé místo Čína se 741 mil. cestujících. To představovalo

ohromující meziroční růst o 18,7% ve srovnání s mírným zvýšením o 5,2% v USA.

Třetí místo patří poněkud překvapivě Velké Británii. Její letiště v loňském roce využilo 261 mil. cestujících. Mnoho Britů směřuje do Španělska, které je čtvrtým největším leteckým trhem s 241 mil. cestujících v loňském roce. Až páté místo patří nejlidnatější zemi světa Indii.

Sedm z deseti nejvytíženějších mezinárodních tras se v roce 2024 nacházelo v jihovýchodní Asii. Tou vůbec nejrušnější trasou byl let mezi Hongkongem (HKG) a Tchaj-pej (TPE) kde aerolinky, měřeno počtem nabízených sedáček podle dat Official Aviation Guide, přepravily 6,78 mil. cestujících. Spojení HKG-TPE se tak vrátilo na pozici jedničky, která mu patřila do roku 2020. Nejrušnější letecká trasa roku 2023 mezi Kuala Lumpur (KUL) a Singapurem (SIN) klesla na čtvrté místo.

Druhé místo patří za loňský rok lince z egyptské Káhiry (CAI) do Džiddy (JET) v Saúdské Arábii, jež je jednou z mála výjimek mimo jihovýchodní Asii. Třetí nejvytíženější trasa vedla z jihokorejského Soulu do japonského Tokia. V Jižní Koreji vloni cestovalo nejvíce lidí i vnitrostátními linkami. Tou vůbec nejvytíženější byla trasa mezi Soulem a ostrovním letoviskem Jeju. Aerolinky na ní vloni přepravily více než 13 mil. cestujících.

Nejoblíbenější evropskou trasou je podle IATA hodinový let mezi španělskými prázdninovými destinacemi Barcelona a Palma de Mallorca, který v roce 2024 využily 2 mil. cestujících.

 bit.ly/45nl2Re
 oag.com

Ženy žijí déle, muži zdravěji: rozdíly v délce života v EU

V roce 2023 činil očekávaný počet let zdravého života při narození v EU v průměru 63,1 roku, u žen 63,3 roku a u mužů 62,8 roku.

Průměrná očekávaná délka života žen v EU při narození byla v průměru o 5,3 roku delší než u mužů a činila 84,0 roku oproti 78,7 roku. Počet let prožitých ve zdraví – bez omezení aktivit – tak představuje 75 % celkové délky života u žen a 80 % u mužů. Muži tedy v průměru tráví větší část svého kratšího života bez omezení aktivit.

Nejvyšší počet let zdravého života u mužů evidují statistici na Maltě (71,7 roku), následovaly Itálie (68,5 roku) a Švédsko (67,2 roku), nejnižší zaznamenali v Lotyšsku (51,2 roku), Estonsku (56,5 roku) a na Slovensku (56,8 roku).

Maltě patřilo první místo také v očekávané délce života ve zdraví mezi ženami (71,1 roku), před Bulharskem (71,0 roku) a Itálií (69,6 roku). Naproti tomu nejnižší počet let zdravého života u žen mělo Lotyšsko (54,3 roku), následované Dánskem (55,4 roku) a Finskem (55,9 roku).

Obyvatelé Česka měli podle dat z roku 2023 před sebou průměrně 62,0 roku ve zdraví, u mužů to bylo 61,5 u žen pak o 1,1 roku více, tj. 62,6 roku.



Mezi členy EU bylo pouze 9 zemí, v nichž muži zaznamenali více let zdravého života než ženy. V Nizozemsku to bylo dokonce o 3,1 roku v neprospěch žen, dále pak výčet zahrnuje Portugalsko, Finsko, Švédsko, Dánsko, Belgie, Maltu, Španělsko a Rumunsko.

Z jiného šetření Eurostatu s dostupnými údaji za rok 2024 vyplývá, že mezi mladými ve věku 16 až 29 let se 90,1 % osob v zemích v EU považovalo za zdravé nebo velmi zdravé. To je výrazně více než stejný podíl v celkové populaci starší 16 let (68,4 %).

Podíl mladých mužů, kteří považovali své zdraví za dobré nebo velmi

dobré, byl mírně vyšší než u mladých žen ve stejné věkové skupině, a to 91,0 % oproti 89,2 %.

Při pohledu na vztah mezi vnímáním vlastního zdraví a příjmem je patrné, že vyšší příjem souvisí s lepším vnímáním zdraví. V EU v roce 2024 považovalo 86,7 % mladých lidí ve věku 16–29 let s nejnižším příjmem (první příjmový kvintil) své zdraví za dobré nebo velmi dobré, zatímco u těch s nejvyšším příjmem (pátý příjmový kvintil) to bylo 94,0 %.

bit.ly/3UYFG3Q
bit.ly/4mjuUI1

Mauricius nejsou jen bělostné pláže

V roce 2024 spadlo na ostrově Mauricius 4 077 mil. m³ srážek, což bylo o 14 % méně než v roce 2023, kdy srážky dosáhly 4 742 mil. m³.

Celková spotřeba vody byla v roce 2024 odhadnuta na 1 020 mil. m³. Vodní elektrárny využily 39 % z celkové spotřeby vody, domácí, průmyslový a turistický sektor 34 % a zbývajících 27 % bylo využito v zemědělství.

V loňském roce bylo na skládce Mare Chicose uloženo 498,3 tis. tun pevného odpadu. Množství odpadu, který skončil



na skládce, se podařilo meziročně snížit o 7,9 %, avšak životní prostředí v okolí zůstává neutěšené a život v obci sousedící se skládkou stále nebyl obnoven.

Emise skleníkových plynů vzrostly mezi lety 2023 a 2024 o 2,5 %. Hrubé emise vzrostly z 6 257 na 6 408 tis. tun ekvivalentu CO₂ a čisté emise po absorpci lesy a využíváním půdy vzrostly z 5 878 na 6 026 tisíc tun ekvivalentu CO₂. Největší podíl na emisích měl energetický sektor (78,3 %), následovaný sektorem odpadů (11,8 %).

bit.ly/4fFnE0c

Využití ropy se v EU snížilo

Dovoz ropy do EU se v roce 2024 nedostal na předcovidovou úroveň roku 2019.



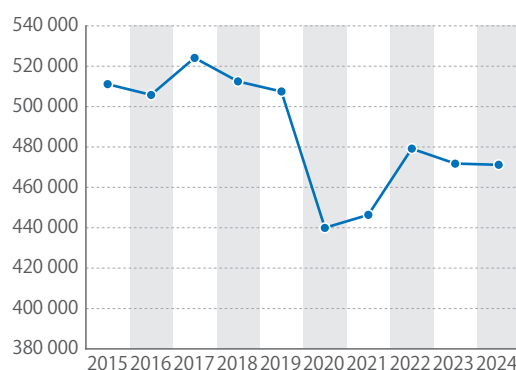
**JIŘÍ
TROJÁČEK**
oddělení statistiky
energetiky

V letech 2015 až 2019 se do zemí EU27 dováželo ročně více než 500 mil. tun ropy. V covidových letech 2020 a 2021 došlo k výraznému poklesu, až na 439 mil. tun, respektive 446 mil. tun. V roce 2022 došlo k oživení a dovoz se navýšil na 479 mil. tun. V letech 2023 a 2024 se však import opět snížil na 471,7 mil. tun, respektive 471,2 mil. tun. Ve srovnání s rokem 2019 to bylo o 7,0 %, respektive 7,2 % méně.

V DOVOZU ROPY DOMINUJE NĚMECKO

Největším dovozcem ropy v rámci EU27 je Německo, které v roce 2024 dovezlo 83,9 mil. tun, tj. 17,8 % v rámci Evropské unie. Proti roku 2015 se však jedná o pokles o 8,1 %.

DOVOZ ROPY DO EU27 (tis. tun)



Zdroj: databáze IEA JODI OIL

Dalšími významnými dovozci ropy v roce 2024 byly Španělsko s objemem 64,6 mil. tun a podílem 13,7 %, Itálie (56 mil. tun; 11,9 %), Nizozemsko (48,4 mil. tun; 10,3 %) a Francie (44,6 mil. tun; 9,5 %). Tyto země spolu s Německem tak představují 63,1 % z celkového dovozu ropy do Evropské unie.

Francie se mezi roky 2015–2017 držela objemem 54 až 56,9 mil. tun na pozici čtvrtého největšího dovozce v rámci EU27. Od roku 2018 ji na této pozici vystřídal Nizozemsko s objemem 54,3 mil. tun. Jeho dovozy se ve sledovaném období pohybovaly mezi 52 až 57 mil. tun s dvěma poklesy v roce 2020 (49,5 mil. tun) a v roce 2024 (48,4 mil. tun).

Podíl mezi 6,5 % až 2 % na celkovém dovozu ropy do EU27 vykázalo v roce 2024 dalších pět zemí. Jednalo se o Belgii, Polsko, Řecko, Švédsko a Portugalsko. Dalších 11 zemí se na celkových dovozech podílelo méně než 2 %. Česko s objemem dovozu 6,5 mil. tun a podílem 1,4 % zaujímá až 16. pozici. Šest zemí EU27 ropy vůbec nedováží. Jedná se o Kypr, Estonsko, Lotyšsko, Lucembursko, Maltu a Slovinsko. Tyto země jsou zcela závislé na dovozu ropných produktů.

V roce 2024 dovezly více ropy proti roku 2019 jen dvě země, a sice Řecko (+4,9 %) a Švédsko (+6,7 %). Ostatní země importovaly méně, největší propad zaznamenaly Finsko (–31,3 %), Irsko (–23,1 %), Česko (–16 %), Nizozemsko (–15,3 %), Itálie (–11,2 %) a Rakousko (–11,1 %). Nejnižší pokles vykázaly Německo (–2,5 %) a Španělsko (–2,6 %). Výrazné snížení u Česka bylo způsobeno

ČERVEN 2025

↑ +0,2 %

PRŮMYSL

Průmyslová produkce v červnu 2025 po očištění o vliv počtu pracovních dnů meziročně vzrostla o 0,2 %. Po vyloučení sezonních vlivů byla meziročně nižší o 1,1 %.

↑ +4,5 %

MALOOBCHOD

Tržby v maloobchodě očištěné od kalendářních vlivů se reálně meziročně zvýšily o 4,5 %. Nárůst nevykázaly pouze specializované prodejny s počítačovým a komunikačním zařízením.

↑ +14,0 %

STAVEBNICTVÍ

Stavební produkce v červnu meziročně vzrostla o 14,0 %. Po vyloučení sezonních vlivů byla meziročně vyšší o 2,6 %.

↑ +2,1 %

SLUŽBY

Tržby za služby očištěné od kalendářních vlivů v červnu reálně meziročně vzrostly o 2,1 %. Na vyšší tržby dosáhly všechny sekce služeb kromě administrativních a podpůrných činností.

↑ +4,6 %

CESTOVNÍ RUCH

V červnu letošního roku se počet příjezdů do hromadných ubytovacích zařízení meziročně zvýšil o 4,6 % a přenocování vzrostlo o 4,4 %.

plánovanou zarážkou v rafinérii v Litvínově v dubnu až květnu 2024.

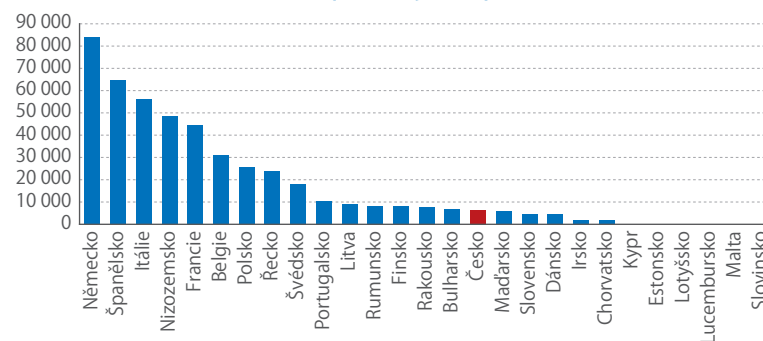
PRODUKCE ROPY V EU DLOUHODOBĚ KLESÁ

Produkce ropy v EU27 v roce 2024 byla 15,4 mil. tun, což je přibližně stejné množství jako v roce 2023. Proti roku 2015 se však jedná o pokles o téměř 10 mil. tun (38,6 %). Během sledovaného období od roku 2015 se evropská produkce snižuje plynule bez výrazných výkyvů.

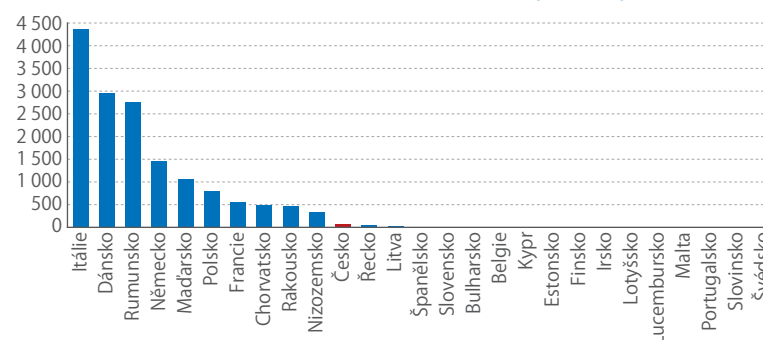
Ropu v rámci EU27 produkuje jen 13 zemí. Nejvyšší podíly na produkci měly v roce 2024 Itálie (28,4 %; 4,4 mil. tun) Dánsko (19,3 %; 3 mil. tun), Rumunsko (17,9 %; 2,8 mil. tun), Německo (9,5 %; 1,5 mil. tun), Maďarsko (6,9 %; 1,1 mil. tun) a Polsko (5,2 %; 0,8 mil. tun). Dalších sedm zemí se na celkové produkci podílelo méně než 5 %. Patří mezi ně Francie, Chorvatsko, Rakousko, Nizozemsko, Česko, Řecko a Litva. Česko je s podílem 0,4 % až na 11. místě.

Španělsko a Slovensko od roku 2022 a Bulharsko od roku 2017 neprodukuje žádnou ropu. Dalších 11 zemí (Belgie, Kypr, Estonsko, Finsko, Irsko, Lotyšsko,

DOVOZ ROPY DO ZEMÍ EU27 (tis. tun, 2024)



PRODUKCE ROPY V ZEMÍCH EU27 V ROCE 2024 (tis. tun)



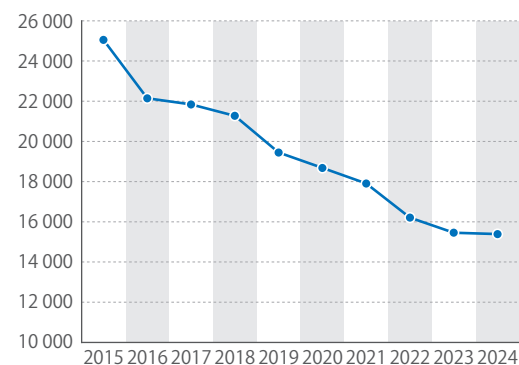
Zdroj: databáze IEA JODI OIL

Lucembursko, Malta, Portugalsko, Slovinsko, Švédsko) ropu nikdy v minulosti neprodukovalo.

VÝVOZ ROPY ZE ZEMÍ EU27 JE ZANEDBATELNÝ

Celkově bylo ze zemí EU27 v roce 2024 vyvezeno 2,5 mil. tun ropy. Proti roku 2015 to znamená pokles o 61,5 %. Rozhodující vývoz realizovaly dvě země – Itálie (1,1 mil. tun) a Dánsko (0,8 mil. tun). U zbývajících osmi zemí byl vývoz nepatrný.

PRODUKCE ROPY V EU27 (tis. tun)



Zdroj: databáze IEA JODI OIL

ČERVENEC 2025



PRŮMYSL

Průmyslová produkce v červenci 2025 po očištění o vliv počtu pracovních dnů meziročně vzrostla o 1,8 %. Po vyloučení sezonních vlivů byla meziměsíčně vyšší o 0,8 %.



MALOOBCHOD

Tržby v maloobchodě očištěné od kalendářních vlivů se reálně meziročně zvýšily o 2,5 %. Tržby za pohonné hmoty a nepotravinářské zboží vzrostly, za potraviny klesly.



STAVEBNICTVÍ

Stavební produkce v červenci meziročně vzrostla o 10,1 %. Po vyloučení sezonních vlivů byla meziměsíčně vyšší o 1,0 %.



SLUŽBY

Tržby za služby očištěné od kalendářních vlivů se reálně meziročně zvýšily o 0,3 %. Nejvyšší nárůst zaznamenala sekce činnosti v oblasti nemovitostí, a to o 4,2 %.



CESTOVNÍ RUCH

V červenci došlo v hotelech ve srovnání s předchozím rokem k poklesu počtu příjezdu hostů o 2,8 % a počet přenocování klesl o 3,5 %.

Tržby ve službách rostly

V Česku i v Evropské unii jako celku překročil meziroční nárůst tržeb ve službách v letošním prvním čtvrtletí 5 %.



**TOMÁŠ
HARÁK**

vedoucí oddělení
datové podpory
statistiky obchodu,
služeb a životního
prostředí



V prvním čtvrtletí letošního roku se tržby ve službách zvýšily o 5,5 % (v běžných cenách, očištěné o kalendářní vlivy). Jen o málo nižší výsledek zaznamenalo odvětví služeb i v rámci Evropské unie, kde tempo růstu dosáhlo 5,3 %. Meziroční nárůst byl v evropské sedmadvacítce zaznamenán ve všech členských zemích, přičemž nejvyšší vykázalo Bulharsko (+11,2 %). V době psaní článku nebyly dostupné údaje za Irsko a Portugalsko.

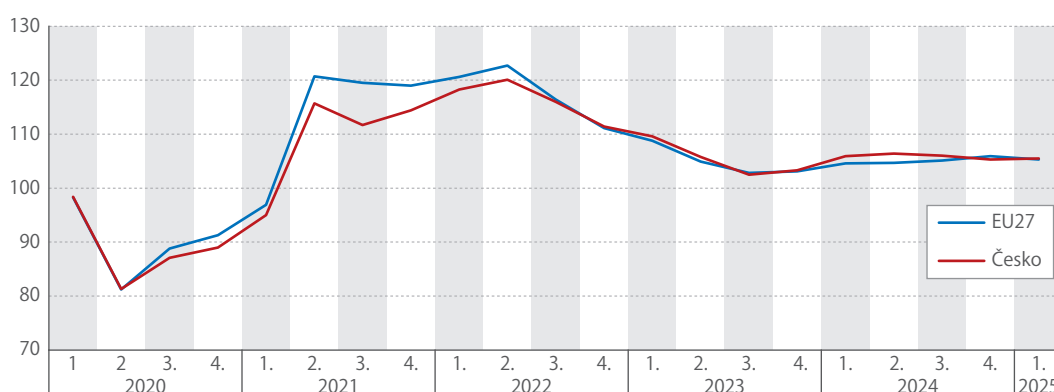
NEJRYCHLEJI ROSTLY INFORMAČNÍ A KOMUNIKAČNÍ ČINNOSTI

V Česku zaznamenaly meziroční zvýšení tržeb všechny ekonomické sekce služeb. Nejrychleji rostly informační a komunikační činnosti (CZ NACE sekce J), kde se tržby v prvním kvartálu roku 2025 meziročně zvýšily o 6,9 %. Za evropským průměrem (+7,9 %) však mírně zaostaly. Nejrychleji rostoucím odvětvím sekce J byly v tuzemsku telekomunikační činnosti (oddíl 61), kde se tržby zvýšily o 11,1 %.

Po Maďarsku (+13,2 %) se jedná o druhý nejlepší výsledek v rámci EU. Na dvouciferný nárůst (+10,9 %) u nás dosáhly ještě vydavatelské činnosti (oddíl 58). Naproti tomu pokles (−5,7 %) v této sekci ekonomických činností postihl tvorbu programů a vysílání (oddíl 60). To byl nejslabší výsledek v rámci EU27, jejíž průměr činil +8,6 %.

Druhého nejvyššího růstu napříč ekonomickými sekcemi služeb dosáhly činnosti v oblasti nemovitostí (sekce L), pod které spadají nákup a prodej nemovitostí, jejich pronájem a správa nebo činnosti realitních agentur. V Česku se jejich tržby zvýšily o 6,8 %, v zemích evropské sedmadvacítky pak o 4,3 %. Následovaly profesní, vědecké a technické činnosti (sekce M), kde český růst tržeb (+6,2 %) taktéž překonal průměr za Evropskou unií (+4,4 %). Nárůst se týkal všech sledovaných odvětví této sekce, tedy právních a účetnických činností (oddíl 69, +7,4 %), architektonických a inženýrských činností, kam spadají i technické zkoušky a analýzy (oddíl 71, +4,5 %), reklamy

MEZIROČNÍ INDEXY TRŽEB ZA SLUŽBY



Zdroj: Eurostat

a průzkumu trhu (oddíl 73, +4,9 %) i ostatních profesních, vědeckých a technických činností (oddíl 74, +8,9 %), mezi něž se spolu s návrhářskými, fotografickými a překladatelskými činnostmi řadí například činnosti stavebního dozoru nebo umělečtí agenti.

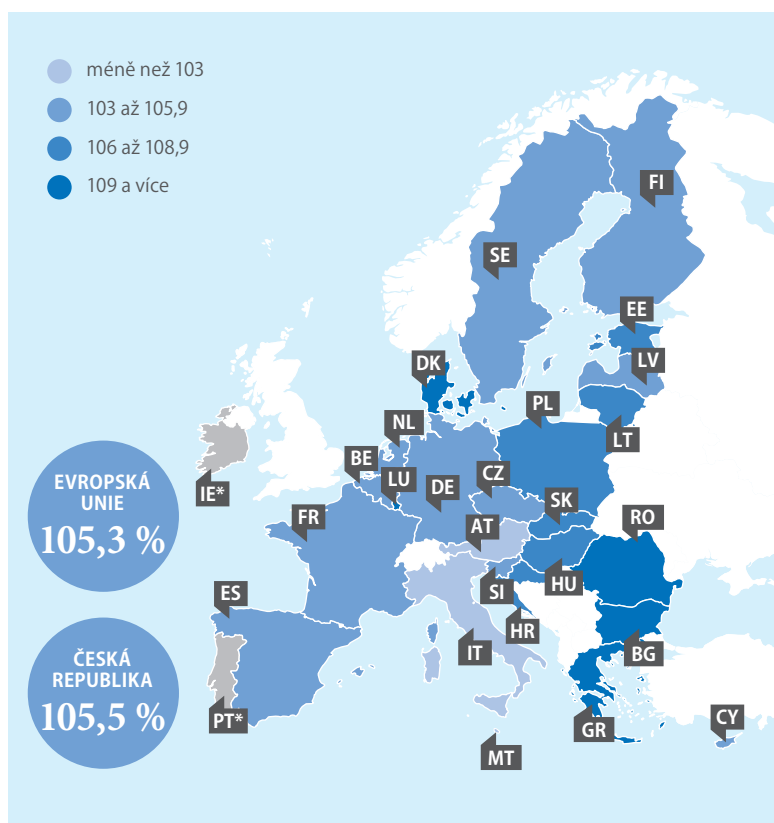
TRŽBY PRACOVNÍCH AGENTUR KLESAJÍ

Růst v evropské sedmadvacítce (+3,5 %) překonaly i české administrativní a podpůrné činnosti (sekce N), kde došlo ke zvýšení tržeb o 4,8 %. V rámci této sekce bylo nejvyšší tempo růstu zaznamenáno u administrativních, kancelářských a jiných podpůrných činností pro podnikání (oddíl 82, +7,4 %). Mezi ně se mj. řadí každodenní sekretářské služby, činnosti zprostředkovatelských středisek po telefonu, pořádání konferencí a hospodářských výstav nebo balící činnosti. Růstu 6,6 % dosáhly činnosti v oblasti pronájmu a operativního leasingu (oddíl 77) a cestovní agentury, kanceláře a jiné rezervační a související činnosti (oddíl 79). V obou případech došlo k překonání průměrů EU27. Jediný pokles tržeb byl zaznamenán u činností souvisejících se zaměstnáním (oddíl 78), a to jak v tuzemsku (−1,9 %), tak v EU (−1,7 %). Rozdíly mezi jednotlivými zeměmi jsou u těchto činností poměrně markantní. Zatímco Švédsko či Slovinsko vykázaly více než 13 % propady, v Rumunsku překonaly „pracovní agentury“ loňské tržby o 20 %, v Řecku o 28 % a v Bulharsku dokonce o více než 31 %.

Objemově nejmenší sledovaná sekce služeb, ubytování, stravování a pohostinství (sekce I), navázala na svůj nepřetržitý patnáct čtvrtletí trvající růst, přičemž výsledkem z letošního roku (+4,3 %) se jí podařilo překonat i vývoj v EU27 (+3,4 %). Podílela se na tom obě dílčí odvětví, tedy ubytování (oddíl 55, +5,3 %) i stravování a pohostinství (oddíl 56, +4,1 %).

Nejpomaleji rostoucím odvětvím služeb bylo to objemově nejvýznamnější, tedy činnosti v oblasti

MEZIROČNÍ INDEXY TRŽEB ZA SLUŽBY V 1. ČTVRTLETÍ 2025



Zdroj: Eurostat. Data za Irsko a Portugalsko nejsou k dispozici.

dopravy a skladování (sekce H). Ty v Česku vykázaly růst o 3,8 %, přičemž evropský průměr činil +5,3 %. Nejlepšího dílčího výsledku bylo dosaženo ve vodní dopravě (oddíl 50), a to jak v tuzemsku (+7,6 %), tak v evropském průměru (+9,2 %). Naopak se u nás meziročně snížily tržby v dopravě letecké (oddíl 51, −0,5 %), která ale v EU27 zaznamenala navýšení o 8,1 %.

SRPEN 2025

SOUHRNNÝ INDIKÁTOR DŮVĚRY

Důvěra podnikatelů v ekonomiku se meziměsíčně zvýšila o 2,7 bodu na hodnotu 101,5. Důvěra spotřebitelů klesla o 5,1 bodu na 99,0. Souhrnný indikátor důvěry vzrostl o 1,4 bodu na 101,1. Meziročně je důvěra v ekonomiku vyšší.

+1,4
bodu

+0,0
bodu

PRŮMYSL

Mezi podnikateli v odvětví průmyslu se důvěra v ekonomiku nezměnila. Indikátor zůstal na červencové hodnotě 93,5. Ve srovnání se srpnem 2024 je důvěra v průmyslu vyšší.

+1,2
bodu

STAVEBNICTVÍ

Důvěra podnikatelů ve stavebnictví se meziměsíčně zvýšila. Indikátor důvěry vzrostl o 1,2 bodu na hodnotu 122,4. V meziročním srovnání je důvěra ve stavebnictví vyšší.

+1,1
bodu

OBCHOD

V odvětví obchodu se důvěra podnikatelů v ekonomiku meziměsíčně zvýšila. Indikátor důvěry vzrostl o 1,1 bodu na hodnotu 98,4. Meziročně je důvěra v obchodu vyšší.

+5,9
bodu

SLUŽBY

Ve vybraných odvětvích služeb se důvěra podnikatelů v ekonomiku zvýšila. Indikátor oproti červenci vzrostl o 5,9 bodu na 107,9. Proti loňskému srpnu je důvěra ve službách vyšší.

−5,1
bodu

SPOTŘEBITELÉ

Mezi spotřebiteli se důvěra v ekonomiku meziměsíčně snížila. Indikátor důvěry klesl o 5,1 bodu na hodnotu 99,0. V meziročním srovnání je důvěra spotřebitelů vyšší.

Evropa stárne

Údaje ze sčítání vypovídají o proměně demografické struktury obyvatelstva starého kontinentu.



JAKUB VACHUŠKA
oddělení cenzové statistiky



Data z databáze Census Hub dovolují srovnávat demografické a další charakteristiky ze sčítání lidu, domů a bytů uskutečněných kolem roku 2020 v 31 evropských zemích. Jsou mezi nimi jak členové Evropské unie, tak i státy Evropského sdružení volného obchodu (z analýzy bylo vyřazeno Švýcarsko, za které nebyla v době zpracování zveřejněna kompletní data podle věku). Z dat lze vyčíst například velké rozdíly ve stáří populací a v pokročilosti procesu stárnutí mezi jednotlivými zeměmi.

NEJSTARŠÍ JIH, NEJMLADŠÍ SEVER

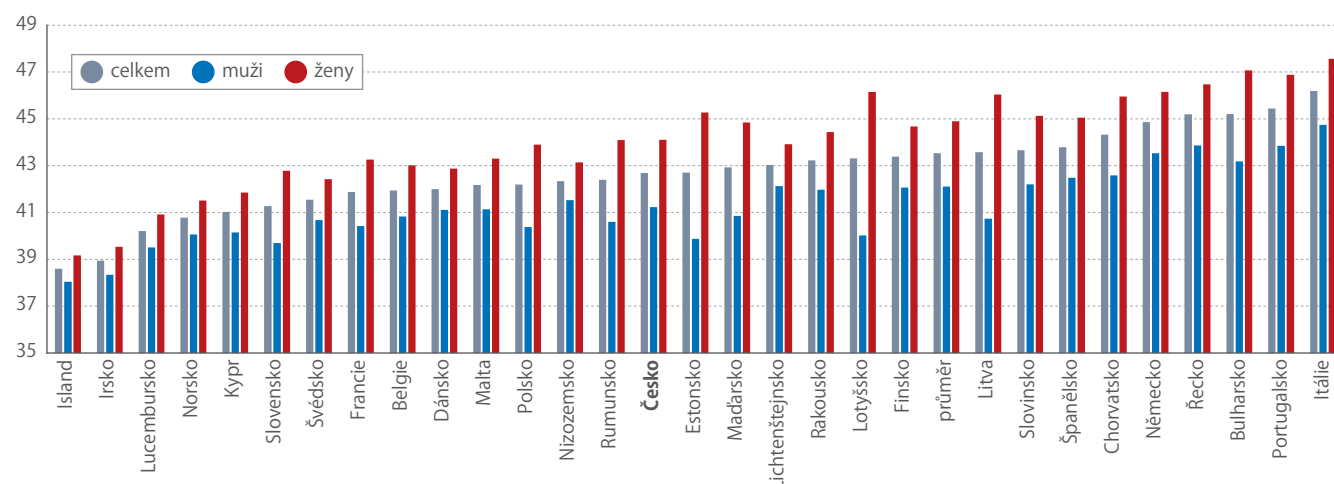
V průměru nejstarší populaci měla Itálie, kde průměrný věk obyvatel dosáhl 46,2 roku. Z hlediska průměrného věku se mezi nejstarší evropské populace zařadilo ještě několik dalších států evropského jihu jako Portugalsko, Řecko a Chorvatsko, ale také státy z jiných regionů Evropy, např. Německo nebo Litva. Jednoznačně lze však říci, že populace ve všech

analyzovaných pevninských státech v jižní Evropě (tedy vyjma Kypru a Malty) patřily mezi nejstarší.

Průměrný věk za všechny sledované státy jako celek byl 43,5 roku, přičemž starší občany mělo 9 a mladší 21 států. Průměrný věk obyvatel Itálie přesáhl o 2,7 roku celkový průměr a byl dokonce o 7,6 roku vyšší než průměrný věk Islandců, který vycházel na 38,6 roku. Spolu s Islandem patřily mezi nejmladší státy Irsko, Lucembursko a Norsko, kde průměrný věk nepřevyšil 41 let. České obyvatelstvo mělo průměrný věk 42,7 roku, podobně starí byli obyvatelé Rumunska, Estonska a Maďarska.

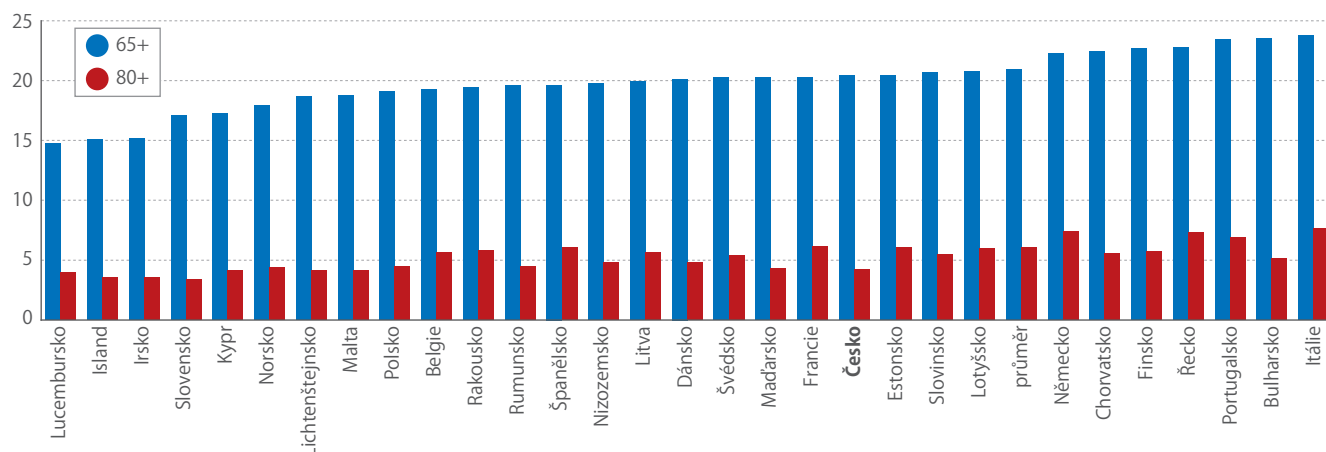
Ačkoliv se rodí více chlapců než dívek, míra úmrtnosti mužů je vyšší, a následkem toho se ženy dožívají v průměru vyššího věku. Ve starších věkových skupinách proto početně výrazně převažují ženy nad muži. To vede k tomu, že ženy jsou v průměru starší než muži. Je to patrné i z analyzovaných dat, podle nichž byla ženská část populace na Islandu starší o 1,1

PRŮMĚRNÝ VĚK PODLE POHLAVÍ PODLE SČÍTÁNÍ KOLEM ROKU 2020



Zdroj: Census Hub

PODÍL VYBRANÝCH VĚKOVÝCH SKUPIN NA POPULACI PODLE SČÍTÁNÍ KOLEM ROKU 2020 (%)



Zdroj: Census Hub

roku a v Lotyšsku dokonce o 6,1 roku. Výrazně starší byly ženy také v dalších pobaltských státech: v Litvě o 5,3 roku a v Estonsku o 5,4 roku. Nejnižší rozdíl vykazovaly kromě jmenovaného Islandu také Irsko, Lucembursko a Norsko, což jsou státy s nejmladšími populacemi.

PODÍL 65LETÝCH A STARŠÍCH STOUPÁ

Zatímco již analyzovaný průměrný věk vystihuje stárání populace, podíl starší části obyvatelstva vypovídá o pokročilosti procesu stárnutí populace. Stárnutí populace se totiž definuje jako narůstání podílu starších obyvatel na celkovém počtu obyvatel státu. Čím vyšší je podíl starší části obyvatel, tím je proces stárnutí populace pokročilejší.

Standardně se za starší považuje obyvatelstvo ve věku 65 a více let. V analyzovaných státech bylo zastoupení této složky obyvatel nejvyšší v Itálii, kde tohoto věku dosáhl téměř každý čtvrtý obyvatel. Mezi další státy, v nichž proces stárnutí došel nejdále, se řadí nepřekvapivě i Portugalsko, Řecko a Chorvatsko z evropského jihu, ale také Bulharsko, Finsko a Německo. Průměrný podíl 65letých a starších za všechny analyzované státy vycházel 20,9 %. Nejnižší byl v Lucembursku, kde dosáhl pouhých 14,7 %. Méně než 16 % starších osob žilo rovněž na Islandu a v Irsku. Pro porovnání, v Česku dosáhl podíl 20,4 %.

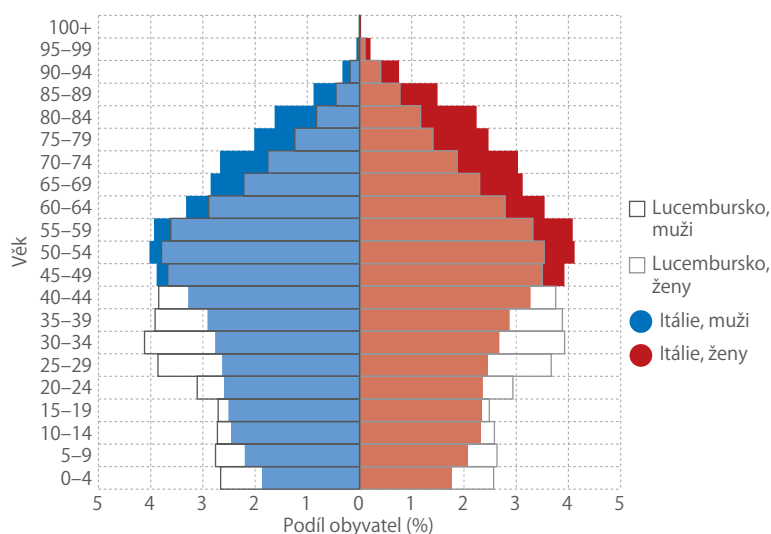
Stárnutí populací je výzvou pro důchodové a zdravotní systémy jednotlivých zemí. Nejstarší obyvatelé přestávají být soběstační, a objem finančních prostředků nutných k zajištění či zachování důchodového systému a zdravotní péče vzhledem k vyššímu počtu těchto osob narůstá. Jelikož soběstačnost zpravidla klesá s rostoucím věkem obyvatel, je nutné sledovat také zastoupení nejstarší části populace, tedy obyvatel ve věku 80 a více let. I to dosáhlo nejvyšší úrovně v Itálii, a sice 7,6 %. Hranici 7 % překročily ještě Německo a Řecko. Průměr za všechny státy činil 6,1 %. Na druhém konci žebříčku se nacházelo Slovensko s podílem 3,4 %. Pod 4 % ještě zůstávaly Irsko, Island a Lucembursko. Česko mělo osmou nejnižší hodnotu 4,2 %.

Analyzované rozdíly jsou viditelné i na věkové pyramidě. Na jedné straně pyramida Itálie jako nejstarší populace a na druhé straně pyramida Lucemburska jako zástupce jedné z nejmladších populací se liší v zastoupení mladších, středních i starších věkových skupin. Do věku 40–44 let je zastoupení obyvatel na celé populaci výrazně vyšší v případě Lucemburska. Počínaje věkovou skupinou 45–49 let mají vyšší podíl na celé populaci obyvatelé Itálie. Největší absolutní rozdíl mezi procentním zastoupením byl ve věkové skupině 30–34 let, kde se muži podíleli na celkové populaci Itálie 2,8 % a Lucemburska 4,1 %, přičemž podíly žen byly v Itálii 2,7 % a v Lucembursku 3,9 %.

MLADŠÍ ROČNÍKY JSOU MÉNĚ POČETNÉ

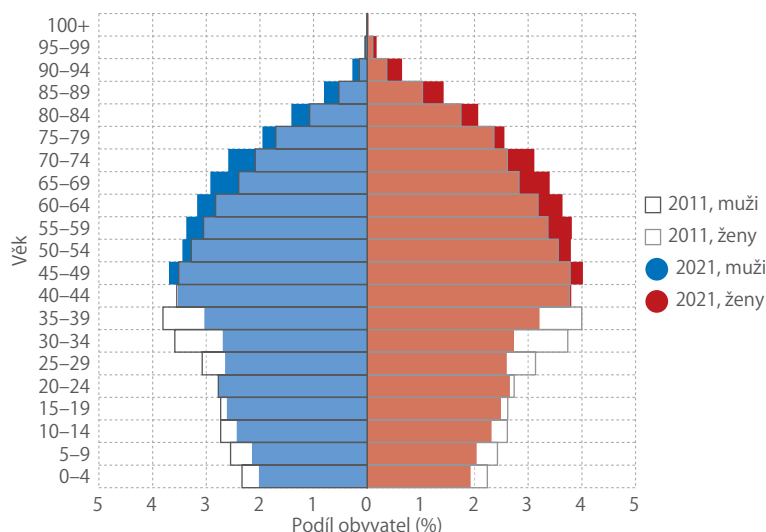
Od předchozích sčítání do sčítání kolem roku 2020 průměrný věk ve všech analyzovaných zemích narostl. V Portugalsku za toto období dokonce o 3,1 roku. Druhé v pořadí se umístilo Irsko s nárůstem 2,8 roku. Dále z hlediska průměrného věku nejvíce zestárlý Lichtenštejnsko, Řecko a také ostatní země

VĚKOVÁ PYRAMIDA ITÁLIE A LUCEMBURSKA PODLE SČÍTÁNÍ V ROCE 2021



Zdroj: Census Hub

VĚKOVÁ PYRAMIDA PORTUGALSKA PODLE SČÍTÁNÍ 2011 A 2021



Zdroj: Census Hub

evropského jihu. Opačnou stranu žebříčku opanovalo Švédsko s nárůstem pouze o 0,4 roku. O 1 rok či lehce nad tuto hodnotu zestárla populace v Lucembursku, Belgii a Německu. I po zohlednění pohlaví zůstalo na špičce Portugalsko, a na druhém konci žebříčku Švédsko. Portugalští muži zestárli v průměru o 3,0 roku a ženy o 3,2 roku, švédští muži o 0,6 roku a ženy o 0,3 roku. Nárůst za obyvatele a obyvateleky Česka byl shodně 1,7 roku. V Census Hubu nejsou dostupná data z italského sčítání v roce 2011, proto tato země v časovém srovnání chybí.

Ačkoliv je desetileté období z pohledu demografických procesů poměrně krátké, zestárnutí portugalské populace se i v tomto období znatelně promítlo do věkové pyramidy. Všechny pětileté věkové skupiny až do věku 35–39 let početně převažovaly ve sčítání 2011 nad sčítáním 2021. Naopak, počínaje věkem 45–49 let měly vyšší hodnoty ve sčítání 2021 nad sčítáním 2011. Věková pyramida Portugalska také dokládá, že mezi

věkovými skupinami 0–4letých a 20–24letých ve sčítání 2021 a mezi 0–4letými a 35–39letými ve sčítání 2011 se s klesajícím věkem snižuje i podíl dané skupiny obyvatel. Jinými slovy: žádná generace v těchto věkových kategoriích nedokázala početně nahradit generaci předchozí, přičemž ve sčítání 2011 tento jev přetrvával již více než tři desetiletí.

Nejvýraznější změna podílu osob ve věku 65 a více let ovšem nastala v jiných státech. Do sčítání kolem roku 2020 narostla tato složka populace nejvíce v Polsku (o 5,3 procentního bodu) a dále ve Finsku, Bulharsku a Lichtenštejnsku. Česko se nacházelo na šestém místě s nárůstem o 4,6 p. b. Z tohoto pohledu pokročil proces stárnutí v Česku mezi sčítáními 2011 a 2021 oproti jiným státům velmi výrazně. Nejnižší změna (o 0,7 p. b.) byla zaznamenána v Lucembursku a dále ve Švédsku, Rakousku a Německu. Nárůst za všechny státy jako celek dosáhl hodnoty 3,6 p. b.

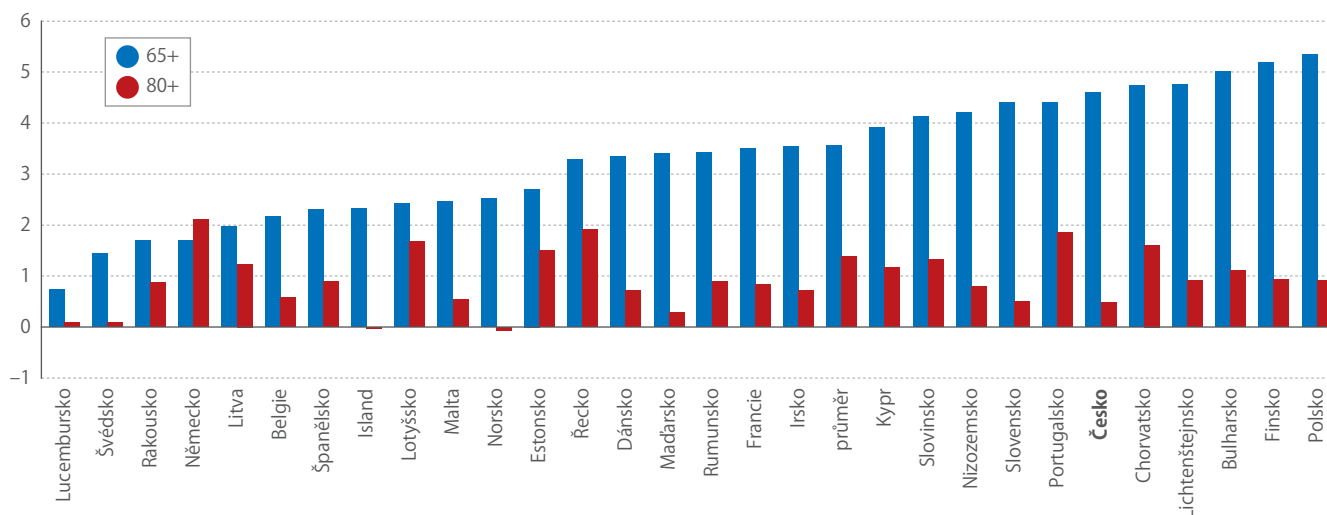
K největšímu navýšení složky 80letých a starších došlo v Německu (o 2,1 p. b.) a dále v několika zemích evropského jihu. Na opačné straně žebříčku najdeme Norsko a Island, kde podíl této části populace mezi sčítáními dokonce klesl, ačkoliv jen minimálně. Nízkým nárůstem nejstarší části populace se vyznačovaly opět severské státy a šesté od konce se umístilo Česko. Podíl 80letých a starších se u nás zvýšil jen o 0,5 p. b.

Census Hub je nástroj na publikování výsledků sčítání lidu 2011 a 2021. Je výsledkem spolupráce národních statistických úřadů s cílem poskytnout uživatelům na jednom místě mezinárodně srovnatelná data ze všech zemí Evropské Unie, Islandu, Lichtenštejnska, Norska a Švýcarska.

Najdete jej na:

<https://ec.europa.eu/CensusHub>

ZMĚNA PODÍLU VYBRANÝCH VĚKOVÝCH SKUPIN NA POPULACI MEZI SČÍTÁNÍMI KOLEM ROKU 2010 A 2020 (p. b.)



Zdroj: Census Hub



Nároky na kvalifikaci statistiků neustále rostou

S místopředsedou ČSÚ Jaroslavem Sixtou jsme mluvili o tom, jak statistiku ovlivňují nové technologie a jak tento obor reaguje na rychlé změny v současném světě.

Foto: Tereza Koutecká

Za měsíc si připomeneme Světový den statistiky, který upozorňuje na význam tohoto oboru pro život společnosti. Myslíte si, že se lidstvo dostatečně řídí statistickými daty?

Obávám se, že nikoliv. V některých aspektech našeho života je využívání statistických údajů vidět. Řídí se jimi především oblast financí a finančních trhů, ale jinde je deficit dost značný. Přitom máme k dispozici spoustu kvalitních informací, které by mohly sloužit pro daleko lepší plánování a organizaci života lidské společnosti, než se to děje dnes. Je to škoda.

Statistika si na jedné straně zakládá na stabilitě a kontinuitě, na druhé straně musí být schopná reflektovat a popisovat změny, k nimž ve společnosti dochází. Co tedy zůstává i v současnosti na statistice stabilní, a kde naproti tomu dochází k největším změnám?

Domnívám se, že tradiční role statistiky nezmizí nikdy. Stále budeme sledovat nejdůležitější ukazatele týkající se populace, jako jsou narození, zemřelí nebo pohyb obyvatelstva. Tam žádné zásadní změny nevymyslíte.



**PAVEL
ČERNÝ**
oddělení
marketingu a PR

Další stupeň tvoří statistika ekonomická, kde se v zásadě také držíme ustálenějších definic, ale zase ne až tolik jako u těch narozených a zemřelých. Například pro statistiku inflace je postup víceméně daný, ale přitom se průběžně vyvíjí a přizpůsobuje novým podmínkám. V minulosti se to týkalo třeba započítávání imputovaného nájemného nebo cen nemovitostí.

A nakonec jsou tu statistiky úplně nové, založené na moderních postupech a technologiích, například statistika dojížděk vycházející z údajů od mobilních operátorů. Ta je zatím extrémně datově náročná a využívá se jenom pro dílčí projekty. Není to ještě ucelená statistika. Velký potenciál pro rozvoj nových metod a inovativních přístupů má také environmentální statistika založená na využívání satelitních snímků.

Jak hodnotíte roli Eurostatu v určování směru evropské statistiky?

Role Eurostatu je velmi záslužná v oblasti metodiky, v podpoře zavádění nových postupů a v oblasti získávání datových zdrojů. Například míra harmonizace statistik a mezinárodní srovnatelnost výsledků je díky Eurostatu v Evropě světově unikátní.

Eurostat rovněž silně podporuje členské země v tom, že se jim snaží ulehčovat cestu k administrativním zdrojům dat a snižovat byrokratickou náročnost získávání dat. Ve spolupráci s Evropskou komisí se například podařilo v nařízení o statistice zakotvit princip, že národní statistické úřady mají mít pro účely statistiky bezplatný přístup k existujícím zdrojům dat jiných subjektů. Protože nařízení má přednost před národní legislativou, pomáhá nám to při jednání s vlastníky a správci administrativních zdrojů dat. Na straně států jsou to třeba různé registry, u soukromých subjektů například data z pokladních systémů obchodních řetězců pro výpočet indexu spotřebitelských cen. Řekl bych, že představitelé byznysu i státní správy pochopili, že poskytování dat statistikům je i v jejich zájmu. Že díky tomu získávají lepší přehled o situaci na trhu a ve společnosti.

Z Evropy ale přicházejí i požadavky, které nevíme s radostí. V některých případech se na statistiku nakládá víc, než je schopná zvládnout. Jako opravdu špatný příklad uvedu snahu statisticky zjišťovat projevy násilí. Prosazují to zejména někteří uživatelé statistiky, kteří si bohužel dokážou získat odpovídající lobby u evropských institucí. My a některé další země tyto snahy dlouhodobě odmítáme a říkáme, že statistici nejsou policisté. Považují za nešťastné posílat tazatele do domácností, aby se ptali na násilí na dětech nebo na ženách. To statistikům nepřísluší a výsledky takového šetření nemohou poskytnout reálné výsledky.

Jak je na tom se zaváděním novinek a moderních postupů konkrétně ČSÚ?

V uplynulých letech se nám podařilo uskutečnit řadu poměrně velkých kroků, a jsem moc rád, že uživatelé si jich téměř nevšimli. Kdyby totiž vyvolaly nějaký

větší ohlas, nejspíš by to znamenalo, že jsme něco udělali špatně.

Svůj výčet začnu tím, co už běží delší dobu, a sice implementací scanner dat z pokladních systémů obchodních řetězců do výpočtu indexu spotřebitelských cen. Využíváme k tomu metodu strojového učení a stále rozšiřujeme okruh sledovaného zboží. Dnes už takto zpracováváme třetinu spotřebního koše. Tento obsáhlý zdroj dat nám umožnil výrazně zpřesnit odhady průměrných spotřebitelských cen a letos jsme také zavedli zveřejňování předběžného odhadu indexu spotřebitelských cen.

Další oblastí, kde jsme zásadně postoupili dopředu, je statistika zahraničního obchodu. V červenci 2023 jsme spustili databázi zahraničního obchodu se zbožím, která nabízí údaje na velice podrobné úrovni v takzvaném národním pojetí. Data v ní vypovídají o skutečném obchodu mezi rezidenty a nerezidenty, tedy o tom, když zboží opravdu změnilo majitele, nikoli jen bylo převezeno přes naše hranice.

Mezi nedávné novinky patří Statistický geoportál, který mimo jiné získal ocenění na konferenci České asociace manažerů informačních technologií. Ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství jsme začali využívat nové zdroje administrativních dat a zredukovali jsme tak dotazování zemědělských podnikatelů. Zároveň se zvýšila kvalita výsledků. Začínáme s využíváním webscrappingu a strojového učení pro automatické kódování v registru ekonomických subjektů.

Aktuálně připravujeme dokončení přechodu prezentace našich výstupů na platformu DataStat. Ta už běží v testovacím provozu a uživatelům výrazně rozšíří možnosti zobrazování statistických dat a práce s nimi. Děláme ji maximálně komfortní, aby si tam každý mohl navolit strukturu výstupů přesně tak, jak to potřebuje a jak mu to vyhovuje.

V ČSÚ také naplno běží práce na portálu respondenta. Můžete čtenářům tuto novinku trochu přiblížit?

Portál respondenta bude branou mezi naším úřadem a respondenty. Poskytne všechny informace k respondentovi na jednom místě, umožní rychlé, bezpečné a kvalitní vyplnění výkazů včetně uchování jejich historie. Díky němu získá respondent přehled a kontrolu nad svými daty a současně si usnadní práci. Portál chceme zprovoznit v první polovině příštího roku a věříme, že to bude další kvalitativní skok od současných PDF formulářů a Dante Webu k bohatšímu a uživatelsky přívětivějšímu prostředí. Respondenti se budou přihlašovat svou státem garantovanou elektronickou identitou.

Současně s Portálem respondenta připravujeme rovněž technologii pro napojení podnikových informačních systémů (ERP, agendové systémy) na naše rozhraní a odesílání dat na stisknutí tlačítka. Dodavatelé podnikových informačních systémů mohou, dle zadaných požadavků a datové struktury, vytvořit pro své klienty funkci, která jim výrazně ulehčí plnění zpravodajské povinnosti vůči ČSÚ.

Z Evropy
přicházejí
i požadavky, které
nevíme s radostí.

V rámci šetření v domácnostech už mají respondenti od letošního roku možnost vyplnit některé formuláře online přes webové rozhraní. Jak se tato nabídka osvědčila, kolik respondentů ji zatím využilo?

Jsem moc rád, že se nám online dotazníky podařilo zprovoznit a respondentům nabídnout. Jsou nasazené na oblast sociálních statistik. Po absolvování úvodního rozhovoru s tazatelem si respondent může nechat poslat e-mailem odkaz na online dotazník, který pak do určeného termínu vyplní. Dotazníky jsme se snažili vytvořit tak, aby byly dynamické a snadno srozumitelné, aby jejich vyplňování respondenty nijak zvlášť nezatěžovalo. Vše se zatím teprve rozbíhá, za období od února do srpna 2025 se nám vrátilo zhruba 500 vyplněných dotazníků od respondentů. Ve zjišťování o informačních technologiích využilo online sběr dat 10 procent ze všech vyšetřených osob. Další online sběr dat bude opět spuštěn v příštím roce.

V posledních letech se nejen v Česku, ale i v celé Evropě snižuje ochota respondentů mluvit s tazateli a poskytovat data. Lze nějak tento negativní trend zvrátit?

O tomto problému diskutujeme s ostatními evropskými statistiky mnoho let. Míra response v Česku přesahuje 60 procent a patří k těm výrazně lepším. Přesto hledáme způsoby, jak respondenty motivovat, a jedním z nich jsou právě uvedené online dotazníky na webu. Možná se někomu může zdát, že jejich zavedení trvalo dlouho, ale musíme si uvědomit, že pro nás je klíčové uchovat anonymitu a bezpečnost respondenta. Informace, které nám svěří, musejí být dokonale zabezpečeny, aby je nikdo nemohl zneužít. Dotazníky nelze jen tak zavěsit na nějaký web. Vyžaduje to celou řadu kroků a opatření, na jejichž realizaci je potřeba čas a důkladné testování.

Druhou možností, jak zvýšit response, je omezit množství otázek, na které se ptáme. To se ale bohužel na evropské úrovni moc nedaří. Stále šetříme oblasti, které zajímají možná několik málo expertů, ale z širšího pohledu nemají pro společnost nějaký zásadní význam. Kupříkladu ve zjišťování o tom, jak domácnosti využívají informační technologie, je takových dotazů celá řada.

Domácnosti se snažíme motivovat i prostřednictvím drobných dárečků a upomínkových předmětů, ale to samozřejmě není to hlavní, co by zabralo. Myslím, že mnohem účinnější je víc a lépe vysvětlovat, že statistická zjišťování přináší užitek pro všechny. Když nám lidé dají data, bude statistika kvalitnější a bude moci být lepší i rozhodování o tom, na co by se měla společnost zaměřit, co a jakým směrem je potřeba změnit, a v důsledku se zlepší i život těch, kteří ta data poskytli. Osvěta ovšem není jednoduchá, ale stále se o ni snažíme.

Rezervy máme i ve využívání administrativních zdrojů. Stále u nás neexistuje registr bytů, který by nám umožnil zjišťovat bytovou situaci domácností,

aniž bychom se jich museli ptát. Rádi bychom využili také třeba informace o úvěrech z bankovních systémů. To by výrazně posunulo statistiku finančních aktiv a závazků domácností. Pomohlo by to například s identifikací konkrétních skupin obyvatel, které jsou předlužené, nevycházejí s příjmy nebo nemají žádné úspory, a stát by pak mohl lépe zacílit podporu potřebných. Je to velmi náročná oblast, která se bude v následujících letech teprve rozjíždět.

Myslíte, že bude někdy možné se bez dat z dotazování v domácnostech obejít a nahradit je kompletně administrativními zdroji?

Pokud máme plnit předepsané úkoly, tak to nepůjde. Například při zjišťování materiální deprivace se ptáme na věci typu, kolikrát v týdnu si lidé mohou dovolit jíst maso, zda jsou schopni platit dětem zájmové kroužky a podobně. To se z žádné databáze nedozvíme.

Osobní dotazování je důležité také vzhledem k propojení zjištěných údajů s charakteristikou osob či domácností. Dnes třeba funguje spousta nástrojů, které měří, odkud se lidé připojují k internetu, jak dlouho tam tráví a co tam vyhledávají a dělají, ale z těchto dat nepoznáme, jaký mají ti lidé příjem, vzdělání, jak početná je jejich domácnost nebo jak velký mají byt. Musíme se jich na to zeptat.

Nové metody a technologie snižují zátěž respondentů a zvyšují kvalitu statistických výstupů. Roste ale také efektivita práce statistiků? Snižují se díky zavádění novinek stavby zaměstnanců ČSÚ?

Modernizace statistického úřadu má za následek spíše to, že neustále rostou nároky na naše zaměstnance. Postupně sice zefektivňujeme různé procesy, ale zároveň se na nás hrnou nové požadavky, které musíme zvládnout.

Třeba přechod statistiky trhu práce z výkazů sbíraných od firem na Jednotné měsíční hlášení zaměstnavatelů sice ulehčí podnikům, které vyplňovaly a posílaly nám údaje, pro nás ovšem mnohonásobně vzroste množství zpracovávaných dat. Dosud jsme měli výkazy od vybraného vzorku firem. Nyní dostaneme údaje za všechny. To s sebou nese obrovskou počáteční investici, protože se musíme kompletně přepnout na nový systém, přizpůsobit metodiku, vyvinout a otestovat nové postupy v analýze a zpracování dat. A přestože jednotné hlášení zahrne všechny firmy, některé skupiny v něm budou chybět. I s tím se musíme nějak vypořádat.

Zavádění novinek si tedy neustále žádá další a další kapacity, a bohužel, dost často je nelze nahradit těmi, jejichž práci ušetříme. Práce statistiků se víc a víc posouvá směrem k analýze velkých datových souborů, programování a dalším vysoce specializovaným činnostem, které vyžadují specifické znalosti a nedá se na ně snadno během krátké doby přeškolen. Snažíme se tedy nalákat studenty a absolventy vysokých škol a nabízet jim zajímavou práci v tomto velmi

Stále hledáme způsoby, jak lépe motivovat respondenty k účasti na našich šetřeních.



doc. Ing. Jaroslav Sixta, Ph.D.

dynamicky se rozvíjejícím prostředí. Statistika dnes rozhodně není nudné zapisování čísel do nekonečných tabulek.

Co považujete za největší výzvu, které bude evropská statistika čelit v příštích letech?

Největší změnou a výzvou je nasazení umělé inteligence. Z mnohých článků v médiích to vypadá, že AI za nás všechno vyřeší, ale ukazuje se, že AI je sice výborný sluha, ale dost špatný pán. Pro statistiky je klíčové udržet si kontrolu nad celým procesem – jaká data a jak jsem získal, jak jsem je zpracoval, co mi vyšlo a co předkládám uživateli. Nemůžeme si proto dovolit jen tak zadat úkol nějakému nástroji umělé inteligence a spolehnout se na výsledek. Tyto nástroje

nám jistě výrazně pomohou třeba při hledání chyb a podezřelých záznamů, při výběru vzorku respondentů nebo při vizualizaci a prezentaci výsledků. Vlastní vyhodnocování však stále musí dělat člověk, který musí vědět, co a proč se s daty děje.

Proč jste si vybral jako obor pro svou kariéru zrovna statistiku?

Když jsem nastupoval na VŠE, nebyl jsem pro konkrétní obor úplně rozhodnut. Vždycky mě bavila matematika, a tak jsem se hlásil současně na finance a na statistiku a k tomu ještě na ČVUT. Nakonec jsem se rozhodl pro statistiku a jsem za to rád. Myslím, že statistika je velmi zajímavá a pořád je co nového objevovat.

V ČSÚ pracuje od roku 2002. Začínal jako referent ve statistice národních účtů a zabýval se problematikou fixních aktiv a input-output tabulkami. V letech 2014 až 2018 působil jako ředitel sekce makroekonomických statistik a významně přispěl k modernizaci statistiky zahraničního obchodu a implementaci machine learningových postupů v oblasti cenových statistik. Má řadu zkušeností z působení v zahraničí v oblasti implementace statistických postupů a statistiku přednáší na vysokých školách. Od roku 2016 je docentem a je autorem více než stovky vědeckých a odborných příspěvků. Místopředsedou ČSÚ je od roku 2018.

Mezinárodní odborný časopis

Statistika: Statistics and Economy Journal



Recenzované
články, žádné
publikační
poplatky



Zařazen
v databázích
Web of Science
(impakt faktor) a Scopus



Časopis
s otevřeným
přístupem
(open access)



csu.gov.cz/statistika_journal

Klíčová součást české ekonomiky

Automobilový průmysl tvoří v Česku přes 10 % domácí produkce. Na vlastní výrobu aut je navázána celá řada subdodavatelů.



JAROSLAV ZBRÁNEK
vedoucí oddělení
input-output
tabulek



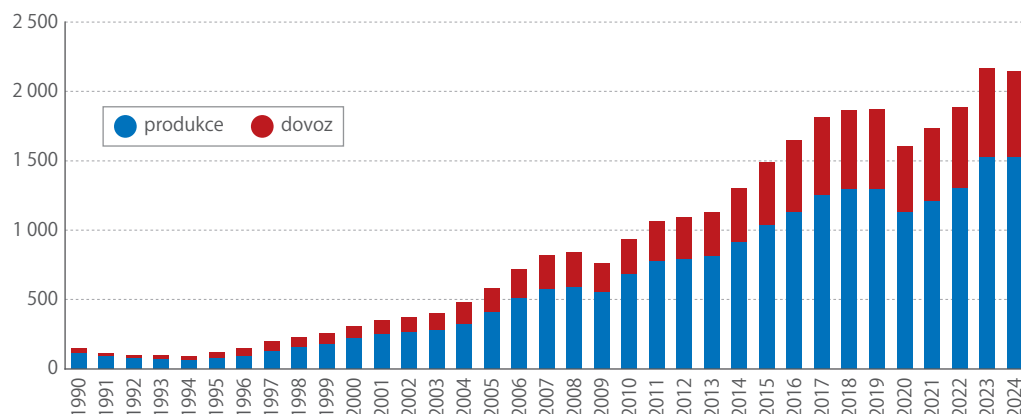
Automobilový průmysl lze chápat jako činnosti zaměřené na výrobu osobních automobilů, nákladních vozidel, autobusů, motocyklů a dalších vozidel včetně výroby autodílů a příslušenství. Spolu s výrobou sem patří také výzkum a vývoj v oblasti technologií souvisejících s automobily. Do segmentu automobilového průmyslu se rovněž řadí činnosti související s prodejem a marketingem, ale také servis vozidel. Tento článek se zaměřuje primárně na samotnou

výrobu automobilů, nákladních vozidel, autobusů, autodílů a příslušenství, kterou lze jednoznačně zařadit do odvětví výroby motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů (29) v rámci klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE).

AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL TVOŘÍ PŘES 10 % DOMÁCÍ PRODUKCE

Automobilový průmysl patří ke klíčovým oblastem české ekonomiky.

PRODUKCE A DOVOZ MOTOROVÝCH VOZIDEL, PŘÍVĚSŮ A NÁVĚSŮ (mld. Kč, stálé ceny 2020)



Zdroj: ČSÚ

AUTA VE STATISTICCE

OBSAH

19

Klíčová součást české ekonomiky

Hodnota celkové produkce odvětví výroby motorových vozidel v Česku v roce 2023 činila 1 732 mld. Kč.

23

Auta na českých silnicích

Podle počtu osobních aut na obyvatele zaujímá Česko osmou příčku mezi zeměmi EU.

26

Cesta od průměru ke špičce

Odvětví výroba motorových vozidel, přívěsů a návěsů se stalo jedním z nejvýznamnějších pilířů české ekonomiky.

28

Autem do práce a do školy

Automobil jako hlavní dopravní prostředek pro cestu do práce využívají více než 2 milionů osob.

30

Auta jedou přes hranice

32

Co je třeba pro auta

Odvětví výroby motorových vozidel představovalo v roce 2023 přibližně 10,2 % celkové produkce s hodnotou 1 732 mld. Kč. Nad hranici 10 % se pohybuje výroba motorových vozidel již od roku 2015, k poklesu o necelé jedno procento pod tuto úroveň došlo pouze v období 2020–2022, což lze přisuzovat objektivním důvodům souvisejícím s pandemií covidu-19. Pohledem tabulek dodávek a užití se na odvětví CZ-NACE 29 nahlíží zároveň v členění podle klasifikace produkce (CZ-CPA), která poskytuje informaci o komoditní struktuře produkce. Nejvýznamnější vyráběnou komoditou v rámci CZ-NACE 29 je dle klasifikace CZ-CPA ta s názvem „motorová vozidla (kromě motocyklů), přívěsy a návěsy, včetně subdodavatelských prací“ s kódem 29. V roce 2023 se této komodity v odvětví CZ-NACE 29 vyrobilo přibližně za 1 498 mld. Kč, tedy asi 86,5 % z produkce celého odvětví. Na vedlejší produkci tak připadá přibližně 13,5 %. Mezi významné skupiny výrobků v rámci vedlejší produkce patří CZ-CPA 27 elektrická zařízení (4,1 %), CZ-CPA 28 stroje a zařízení jinde neuvedené, včetně souvisejících služeb a prací (3,4 %), CZ-CPA 72 výzkum a vývoj (2,2 %) a CZ-CPA 45 velkoobchod a maloobchod s motorovými vozidly a motocykly, jejich opravy (1,4 %). Ostatní mají menší význam. Podíly zmíněných významných skupin produktů vedlejší produkce odvětví NACE 29 zůstávají v čase poměrně stabilní, zejména po roce 2015.

Produkci výrobků ze skupiny CZ-CPA 29 vykazují i jiná odvětví, nicméně na CZ-NACE 29 připadá přibližně 95 % celkové produkce v této skupině. Podíl převyšující 90 % lze pozorovat již od 90. let. Mezi odvětví s poměrně významnou vedlejší produkcí produktů ze skupiny CZ-CPA 29 patří CZ-NACE 22 výroba pryžových a plastových výrobků (1,5 % v roce 2023), 25 výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, kromě strojů a zařízení (1,6 %), 26 výroba počítačů, elektronických a optických přístrojů a zařízení (0,1 %), 27 výroba elektrických zařízení (0,4 %) a 28 výroba strojů a zařízení jinde neuvedených (0,5 %). Celková produkce výrobků ze

skupiny CZ-CPA 29 tak byla v roce 2023 přibližně 1 575 mld. Kč, tedy 9,3 % z celkové hodnoty produkce.

VSTUPY DO VÝROBY

Výroba motorových vozidel se vyznačuje poměrně významnou spotřebou subdodávek a mnohé komponenty jsou řešeny dodavatelským způsobem. V 90. letech se podíl nákupu subdodávek, vyjádřený v základních cenách, pohyboval kolem 30 % z celkové mezispotřeby odvětví CZ-NACE 29, po roce 2005 využití subdodávek vzrostlo k 35 % a mezi lety 2011 a 2016 se zvýšilo až na 45 %. Kolem této úrovně se trvalo i v dalších letech.

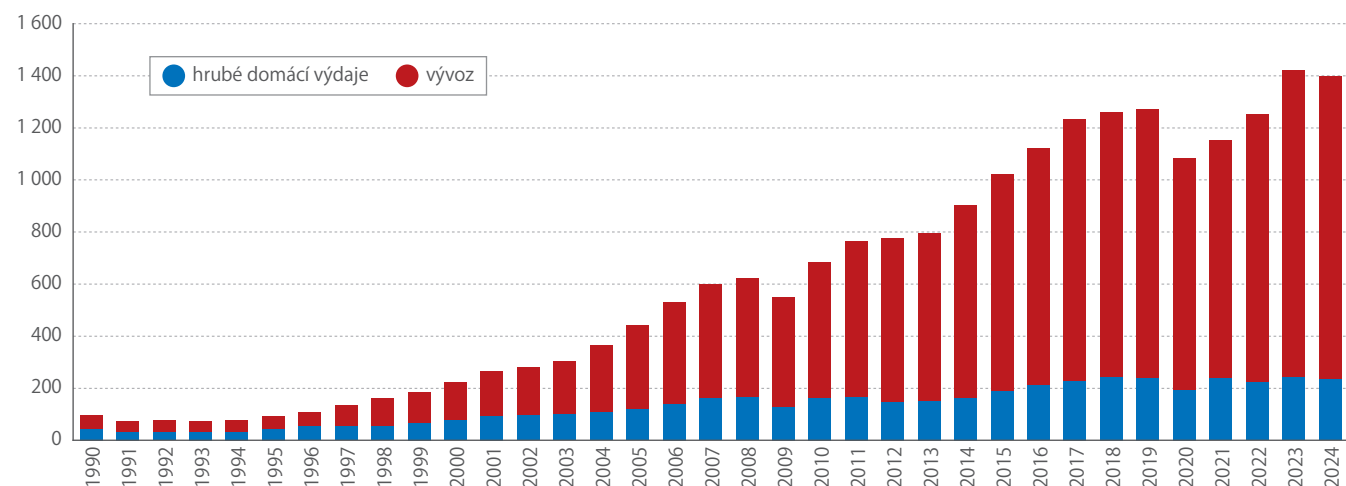
Komoditní struktura mezispotřeby související s výrobou motorových vozidel se v průběhu posledních let nikterak významně nezměnila. Kromě nákupů subdodávek patří mezi významné vstupy produkty z CZ-CPA 26–28, tedy počítače, elektronické a optické přístroje a zařízení, vč. souvisejících služeb a prací, elektrická zařízení, vč. subdodavatelských prací a stroje a zařízení jinde neuvedené, vč. souvisejících služeb a prací. Přitom ve zmíněné skupině produktů je nejvýznamnějším vstupem CZ-CPA 27 elektrická zařízení. Další významnou skupinu vstupů představují produkty z CZ-CPA 24–25, tedy základní kovy, včetně subdodavatelských prací a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení, vč. subdodavatelských prací. Z materiálových vstupů patří mezi významné produkty z CZ-CPA 10–21, kde jsou stěžejní produkty CZ-CPA 13 textilie, vč. souvisejících služeb a prací, a dále CZ-CPA 20 chemické látky a chemické přípravky, vč. subdodavatelských prací. Mezi další významné vstupy se řadí nákup služeb ze sekcí CZ-CPA G-S. Z nich jsou nejvýznamnější CZ-CPA 49 pozemní a potrubní doprava, CZ-CPA 72 výzkum a vývoj a v posledních letech rovněž CZ-CPA 70 vedení podniků; poradenství v oblasti řízení.

VLIV VÝVOZU A DOVOZU

Z pohledu výroby patří automobilový průmysl k základním pilířům české ekonomiky zejména

1 732 mld. Kč
byla hodnota
produkce odvětví
výroby motoro-
vých vozidel
v roce 2023.

HRUBÉ DOMÁCÍ VÝDAJE A VÝVOZ MOTOROVÝCH VOZIDEL, PŘÍVĚSŮ A NÁVĚSŮ (mld. Kč, stálé ceny 2020)



Zdroj: ČSÚ

JAK VÝZNAMNÝ JE PRO ZNAČKU ŠKODA ČESKÝ TRH? MAJÍ ČEŠTÍ ZÁKAZNÍCI ROZDÍLNÉ PREFERENCE OD ZÁKAZNÍKŮ V JINÝCH ZEMÍCH?



TOMÁŠ KOTERA

vedoucí korporátní a interní komunikace
Škoda Auto

“

Český trh má pro značku Škoda mimořádný význam. Nejde jen o „domácí půdu“ a dlouholetou tradici. I z hlediska počtu prodaných vozů se jedná o druhý největší trh v celosvětovém měřítku. Za první pololetí letošního roku zde Škoda prodala 42 099 vozů a dosáhla tržního podílu 34,3 %. Nejprodávanějšími modely jsou Octavia (22,6 %), Kamiq (13,8 %), Karoq (13,4 %), Kodiaq (13,0 %) a Fabia (12,3 %).

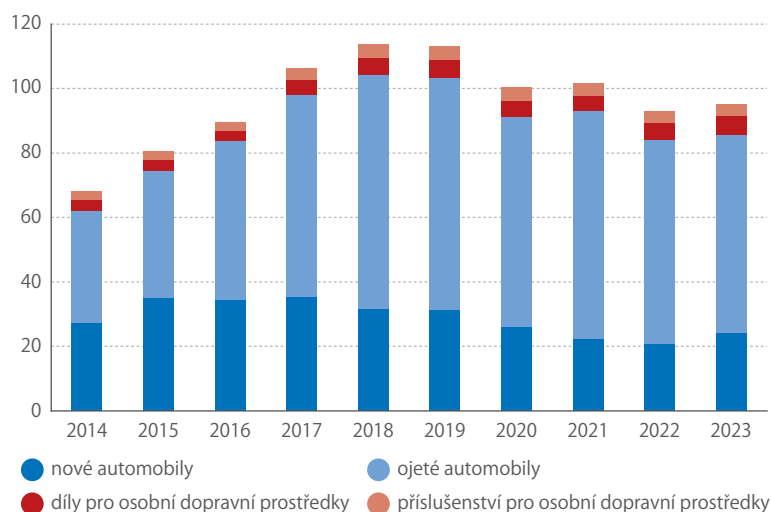
Každý ze zahraničních trhů má svá specifika, jednoduché srovnání s Českou republikou není možné. Například v Německu a Rakousku je také nejprodávanějším modelem Octavia. V Německu následují modely Kodiaq a Karoq, v Rakousku Karoq a Fabia. Ve Velké Británii drží první tři příčky modely Kodiaq, Kamiq a Karoq, zatímco Octavia je až na pátém místě.

Významně se na jednotlivých trzích liší také podíl elektromobilů. V Česku se na prodejích značky Škoda podílely 5,8 %, v Rakousku 16,8 %, v Německu 22,4 % a ve Velké Británii 25,4 %. Nejvyššího podílu dosáhly v Norsku s 92,4 %.

”

díky výrobě osobních automobilů. Nezanedbatelný význam má v Česku bezesporu i výroba nákladních vozidel a autobusů. Český trh je však velmi malý, proto je potřeba výrobu, ale i nákupy osobních automobilů a nákladních vozidel zasadit do kontextu zahraničního obchodu s motorovými vozidly. Přitom dovoz produktů klasifikovaných do CZ-CPA 29 se pohybuje v rozmezí 21–29 % ze souhrnu vyrobených a dovezených produktů CZ-CPA 29. Během posledních deseti let se podíl dovozu pohyboval v průměru kolem 28 %. Na druhou stranu vývoz produktů CZ-CPA 29 v novodobé historii tvořil 31–54 % z celkového užití. Po roce 2010 však podíl vývozu na celkovém užití neklesl

STRUKTURA SPOTŘEBNÍCH VÝDAJŮ DOMÁCNOSTÍ ZA MOTOROVÁ VOZIDLA, PŘÍVĚSY A NÁVĚSY (mld. Kč, stálé ceny 2020)



Zdroj: ČSÚ

pod hodnotu 50 %, průměrná váha vývozu na celkovém užití činila 52 %.

Vývoz se vyvíjí konzistentně s tuzemskou produkcí. Obojí od poloviny 90. let až do roku 2008 kontinuálně narůstá, v roce 2009 nastalo zpomalení v souvislosti s hospodářskou recesí. Poté nastal dynamičtější nárůst, který se zastavil až v roce 2020 v souvislosti s pandemií covidu-19 a omezenou dostupností čipů z dovozu – důležitých komponent při výrobě dopravních prostředků. Po roce 2020 následoval další dynamický růst. Větší dynamiku růstu produkce i vývozu na konci 90. let lze přisuzovat náběhu výroby modernějších modelů značky Škoda, které byly již více konkurenceschopné i v zahraničí. Po roce 2005 lze zrychlení růstu přisuzovat zahájení provozu TPCA v Kolíně, po roce 2011 začal přispívat v rámci výroby a dovozu Hyundai v Nošovicích. Mimo zmíněné výrobce osobních automobilů do výroby a vývozu přispívají rovněž výrobci nákladních vozidel a autobusů.

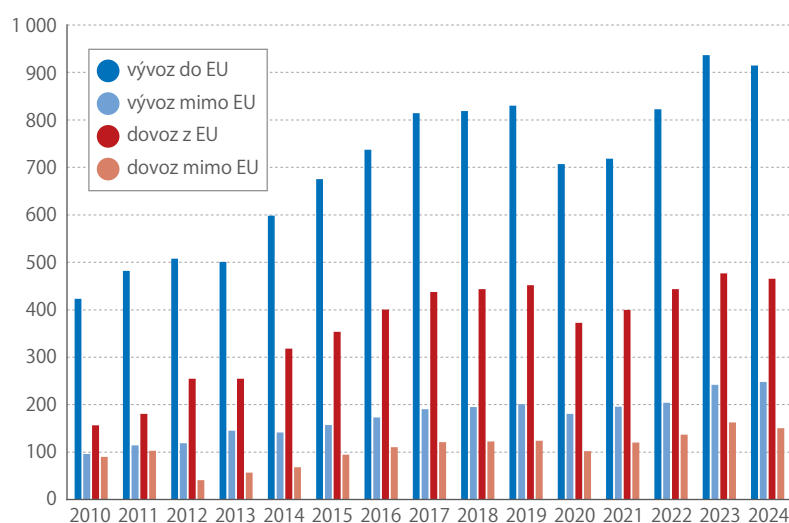
Z hlediska zahraničního obchodu souvisejících s dopravními prostředky lze zkoumat vývoz a dovoz v členění na zboží a související služby, ale také regionální rozměr, přesněji uskupení zemí, do a ze kterých se vyváží a dováží. Vývoz a dovoz ve vztahu k CZ-CPA 29 z pohledu České republiky tvoří od roku 2010 téměř stoprocentně zboží. Zahraniční obchod se službami se pohybuje řádově na úrovni jednotek miliard Kč. Z pohledu regionálního členění vývozu a dovozu produktů CZ-CPA 29 převažují u obou směrů státy Evropské unie. Vývoz do nich se pohyboval ve sledovaném období kolem 80 % celkového vývozu. Na straně dovozu se podíl ze států EU pohybuje v průměru kolem 77 %.

Regionální struktura vývozu služeb souvisejících s CZ-CPA 29 vykazuje výrazně větší variabilitu. Zejména v letech 2012 a 2024 je patrný větší podíl vývozu do zemí mimo EU. Naproti tomu na straně dovozu je z pohledu regionálního členění vidět

52 %

tvoří podíl vývozu na celkovém užití motorových vozidel, přívěsů a návěsů.

VÝVOZ A DOVOZ MOTOROVÝCH VOZIDEL, PŘÍVĚSŮ A NÁVĚSŮ (mld. Kč, stálé ceny 2020)



Zdroj: ČSÚ

stabilnější vývoj. Podíl dovozu ze států EU se pohybuje nejčastěji kolem 86 %.

DOMÁCÍ VÝDAJE V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU

Jak již bylo uvedeno, od roku 2010 se vývoz podílel na celkovém užití motorových vozidel, přívěsů a návěsů přibližně 52 %. Je tedy zřejmé, že skoro polovina vyrobených a dovezených motorových vozidel, přívěsů a návěsů, včetně náhradních dílů je užitá domácími subjekty. Nicméně hrubé domácí výdaje, tedy investice a spotřební výdaje, představovaly průměrně kolem 12 % celkového užití v uvedeném období. V době rostoucích hrubých domácích výdajů oba dílčí indikátory rovněž rostou, byť v případě spotřebních výdajů je růst opticky pomalejší.

V čase, kdy hrubé domácí výdaje klesají, spotřební výdaje spíše stagnují, či klesají jen velmi mírně. Tvorba hrubého fixního kapitálu (THK) vykazuje výraznější variabilitu. Největší výkyv je patrný v roce 2020, kdy kvůli pandemii covidu-19 došlo k významnému poklesu THK, zatímco spotřební výdaje klesly jen nevýrazně.

U spotřebních výdajů lze konstatovat, že se jedná téměř výhradně o výdaje domácností. V detailnějším členění podle klasifikace CZ-COICOP zjistíme, že nejvíce domácnosti v souvislosti s motorovými vozidly vydávají za nákupy ojetých automobilů. Nákupy nových automobilů představují v uvedeném období čtvrtinu až polovinu výdajů domácností za automobily. Kromě nových a ojetých automobilů však domácnosti nakupují také díly a příslušenství pro osobní dopravní prostředky, které se v uvedeném období na celkových výdajích za produkty CZ-CPA 29 podílely 7 až 10 %. Skutečnost, že domácnosti nakupují více ojeté automobily ve srovnání s novými, potvrzují rovněž data o nově registrovaných dopravních prostředcích v Česku.

Struktura výdajů firem se od domácností výrazně liší, a to zejména ve prospěch pořízení nových automobilů.

VÝNOS DANÍ

S prodejem dopravních prostředků, resp. obecně produktů CZ-CPA 29, úzce souvisí výběr daně z přidané hodnoty (DPH). Po roce 2000 tvoří podíl DPH vybrané za tyto produkty přibližně 5 % z celkově vybrané DPH. V roce 2023 se v souvislosti s CZ-CPA 29 vybralo přibližně 29,8 mld. Kč. Na celkovém inkasu ostatních daní se produkty CZ-CPA 29 podílejí zhruba jedním procentem, v roce 2023 to představovalo přibližně 2,5 mld. Kč. Přitom většinu takto vybraných ostatních daní představují cla.

Snadná cesta k informacím

Oficiální statistická data
a časové řady na webu ČSÚ



Analýzy, databáze,
odborné články,
geodata, infografiky



Informace
zdarma
pro všechny



Otevřená
data

csu.gov.cz



Auta na českých silnicích

Podle počtu osobních aut na obyvatele zaujímá Česko čtvrtou příčku mezi zeměmi EU. Podle stáří vozového parku jsme druzí nejstarší.



PAVEL ČERNÝ
oddělení
marketingu a PR



Podle údajů Ministerstva dopravy bylo na konci roku 2024 v Česku registrováno 9 072 729 motorových vozidel, z nichž 6 638 172 byla osobní auta. Oproti roku 2023 se vozový park navýšil o 125 398 osobních aut a o 175 801 vozidel celkem. Na každého dospělého obyvatele Česka (18+) vychází 0,75 osobního automobilu, respektive 1,33 osoby na automobil.

Nových osobních aut bylo loni registrováno 231 600 a přibližně stejné množství jich bylo z provozu vyřazeno. Za rok se tak obměnilo méně než 3,5 % vozového parku, a při dodržení stejného tempa by obnova všech osobních automobilů trvala 29 let.

Tři čtvrtiny všech nových osobních aut byly registrovány na firmy.

Ojetých osobních aut loni prošlo registrací 140 397, tedy skoro dvě třetiny v porovnání s počtem nových vozidel.

Z dat publikovaných Asociací evropských výrobců automobilů (ACEA) vyplývá, že v zemích Evropské unie (mimo Bulharska a Malty) v roce 2023 jezdilo 248 824 542 osobních aut. Nejvíce z nich bylo registrováno v Německu (49 098 685), následovaly Itálie, Francie, Španělsko a Polsko. Česku patřila osmá příčka. Podle počtu aut na obyvatele jsme se s hodnotou 0,59 spolu s Německem dělili o třetí až čtvrté místo, před námi se nacházely Lucembursko (0,68) a Itálie (0,69). Nejméně aut na obyvatele (0,38) vycházelo v Lotyšsku.

REGISTROVANÁ A VYŘAZENÁ VOZIDLA V ROCE 2024

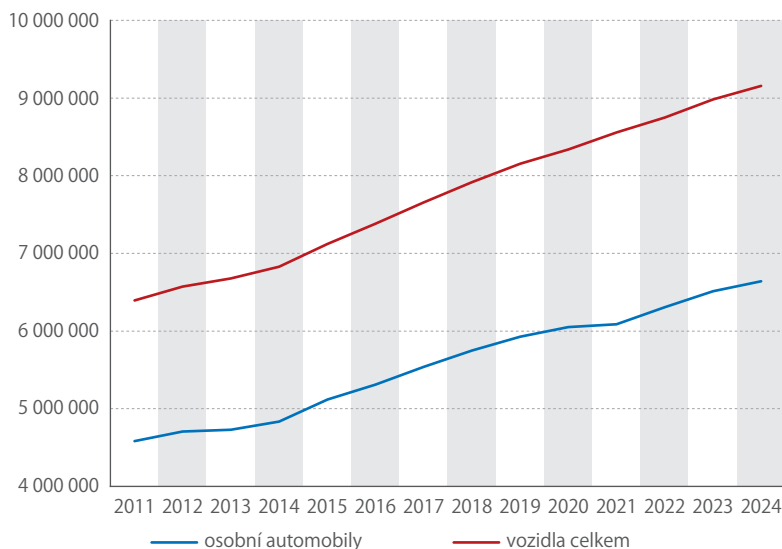
	registrovaná		vyřazená
	nová	ojetá	
osobní automobily	231 600	140 397	231 189
lehká užitková vozidla	21 761	12 809	21 388
autobusy	1 331	351	1 254
nákladní automobily	9 172	3 367	11 103
motocykly	30 330	12 536	4 697
přívěsy a návěsy	36 482	5 154	14 347
traktory	6 041	1 073	1 137
ostatní vozidla	2 747	800	1 046
nezařaditelná vozidla			2 047
celkem	339 464	176 487	288 208

Zdroj: SDA

STARÁ AUTA JEZDÍ MÉNĚ

Průměrné stáří osobních aut v Česku se neustále zvyšuje a v roce 2024 dosáhlo 16,48 roku. V roce 2014 bylo průměrné stáří osobních aut 14,06 roku, od té doby tedy vzrostlo o více než 2 roky. V evropském srovnání za rok 2023 jsme se s hodnotou 16,21 roku umístili na druhé pozici hned za Řeckem, kde průměrné stáří osobních vozů bylo 17,5 roku. Další pozice za námi zaujaly Rumunsko (15,4 roku), Polsko (15,1), Slovensko (15,1) a Maďarsko (15,0). Nejmladší osobní auta měli v Lucembursku, kde průměrné stáří v roce 2023 vycházelo na 8,0 roku. Další relativně mladé vozové parky najdeme

POČTY VOZIDEL V ČESKU



Zdroj: Ministerstvo dopravy

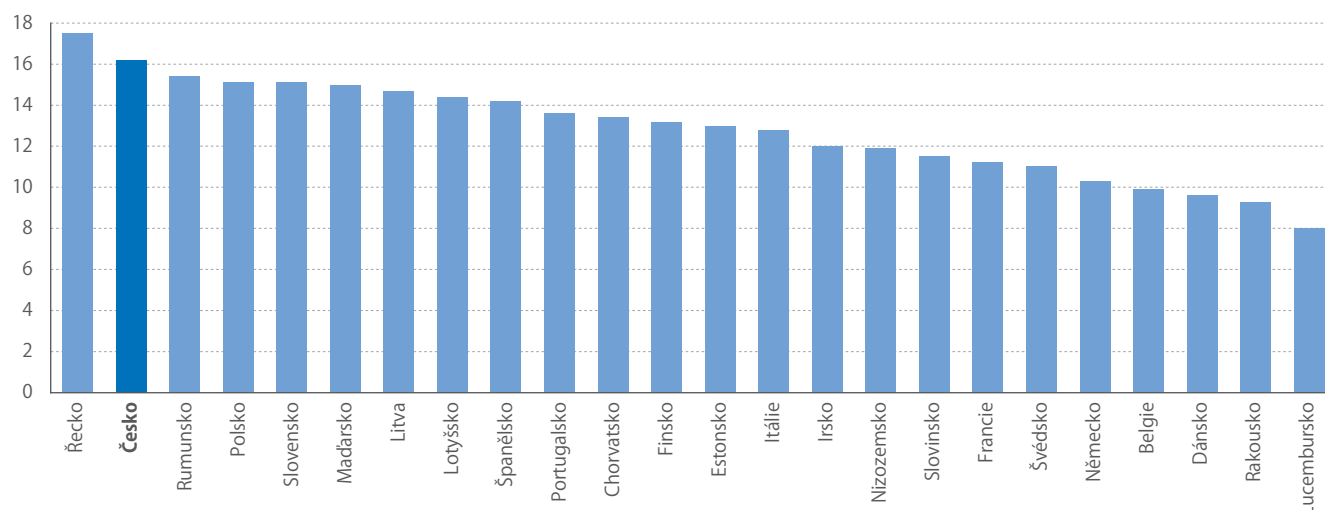
v Rakousku (9,3 roku), Dánsku (9,6), Belgii (9,9) a Německu (10,3).

Ovšem mnohá stále registrovaná stará auta, řidiči nepoužívají nebo je používají jen sporadicky. Na naše silnice směřují vyjet pouze automobily s úspěšně absolvovanou technickou kontrolou, která se provádí po 4 letech od uvedení do provozu a následně každé 2 roky. Analýza společnosti Cebia z listopadu 2024 ukázala, že průměrné stáří osobních aut, která prošla v posledních čtyřech letech povinnou technickou kontrolou, je 13,79 roku. Zdá se tedy, že řada vozidel zůstává sice v registraci, ale jsou odstavena mimo provoz.

V ČESKU JSOU NEJOBLÍBENĚJŠÍ ŠKODOVKY

Jak uvádí Svaz dovozců automobilů (SDA), mezi novými registrovanými osobními automobily dominuje v Česku značka Škoda. Loni na našich silnicích přibýlo 78 097 aut s okřídleným šípem ve znaku. S velkým odstupem se na druhém místě nachází značka

PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V ZEMÍCH EU V ROCE 2023 (roky)



Zdroj: ACEA

JE V ČESKU JEŠTĚ PROSTOR PRO NAVYŠOVÁNÍ POČTU OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ?

V polovině letošního roku počet osobních automobilů registrovaných v Česku dosáhl 6 808 296. Nárůst za posledních deset let činí zhruba 1,75 milionu. Jde o údaje uvedené v registru vozidel jako „provozované“. Určitý prostor pro další navýšení tu je, neboť měsíční přírůstky nových registrací jsou stále vyšší než hodnoty vyřazovaných vozidel. V Evropě lze nalézt i státy s vyšším počtem automobilů na 1 000 obyvatel než u nás.

Nárůst počtu registrovaných osobních automobilů v Česku v příštích letech bude ovlivněn několika parametry, jako jsou kapacita a cena parkovacích míst ve městech, náklady



**JOSEF
POKORNÝ**

tajemník Svazu
dovozců automobilů

na udržování technického stavu starších vozidel a vyšší vymahatelnost plnění zákonných povinností vlastníků a provozovatelů k technickému stavu vozidel, pojištění a odstavování na veřejných pozemních komunikacích. Z veřejných zdrojů jsou také dostupné informace o budoucí snaze „vyčistit registr vozidel“ od těch aut, která reálně provozována nejsou (nemají platnou STK, zákonné pojištění nebo jsou fyzicky zlikvidována či vyvezena). Růst se patrně zastaví za několik let, přičemž vyčištění registru vozidel případnými kroky státu může přinést snížení počtu registrovaných automobilů.

Hyundai s 20 309 nově registrovanými vozy. Následují Toyota (18 994), Volkswagen (15 555) a Kia (10 743).

Také trhu ojetých osobních automobilů vládne škodovka. V roce 2024 jich bylo registrováno 33 293. Hned za ní se umístil stájový kolega Volkswagen (28 549) a další příčky žebříčku obsadily Ford (9 026), BMW (7 984) a Mercedes-Benz (7 245).

Jak uvádí společnost Cebia, nejprodávanějším modelem osobního vozu v celé Evropě se loni stala Dacia Sandero s 286 663 prodanými auty. Česká Škoda Octavia v celoevropském žebříčku zaujala osmou příčku.

V PALIVECH VEDE BENZIN

Podle druhu paliva na českém trhu v prodeji jednoznačně převažují benzinové osobní automobily. Loni jich noví majitelé koupili víc než 211 tisíc. Aut s naftovým motorem si lidé a firmy pořídili 129 tisíc, elektromobilů téměř 15 tisíc a hybridů skoro 10 tisíc.

Zaměříme-li se na prodeje nových osobních aut za posledních 10 let, vidíme výrazný nárůst podílu vozů s benzinovým motorem. Od roku 2014 se zvýšil o 10 procentních bodů z 56 % na 66 %. Naproti tomu ze 42 % na 25 % klesl podíl dieselů na celkových prodeji osobních aut. Podíl elektromobilů na trhu nových osobních vozů činil v roce 2014 pouhé 0,2 %, a hybridů 1 %. Loni už to bylo 4,7 % u elektromobilů a 2,6 % v případě hybridů.

V Evropské unii bylo v roce 2023 ze všech provozovaných osobních automobilů 50 % benzinových, 40 % dieselů, 5,3 % hybridů a 1,8 % elektromobilů. Nejvyšší zastoupení benzinového pohonu vykazovaly Řecko (88 %), Nizozemsko (77 %) a Kypr (74 %). Velkou převahou dieselů se vyznačovaly Lotyšsko (63 %),

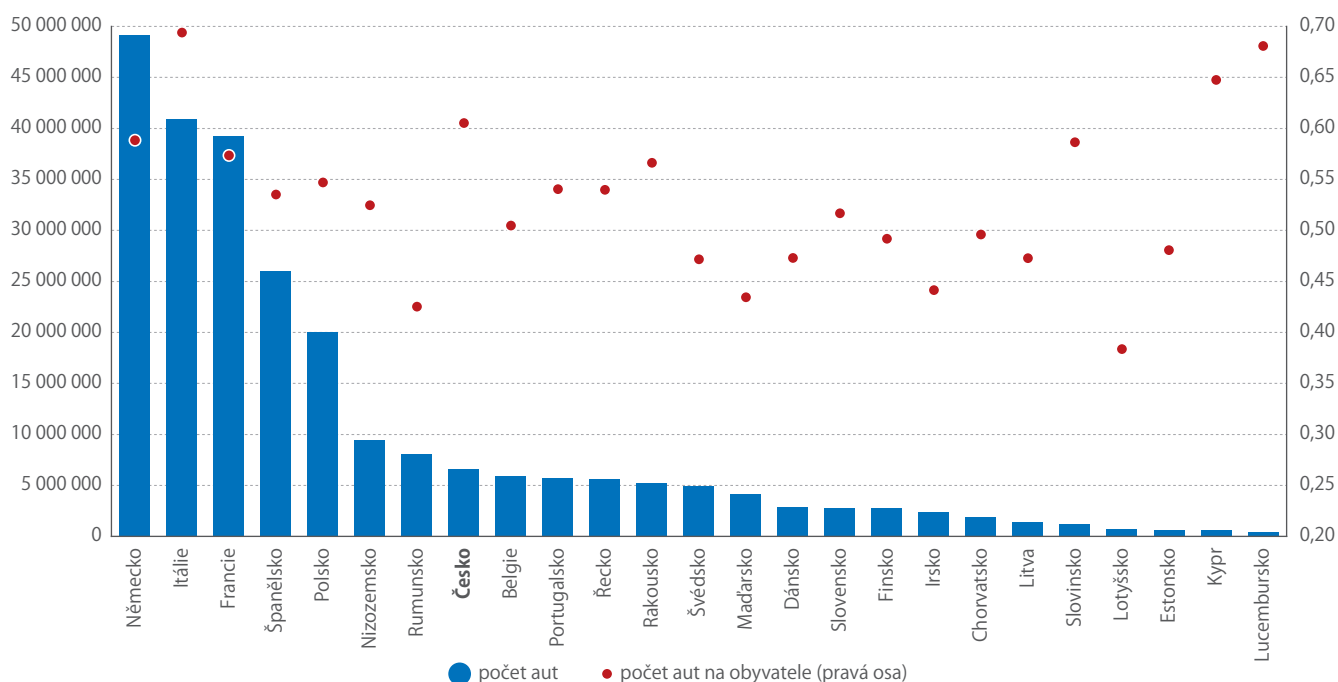
NEJPRODÁVANĚJŠÍ ZNAČKY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V ČESKU V ROCE 2024

pořadí	nová	ks	ojetá	ks
1.	Škoda	78 097	Škoda	33 293
2.	Hyundai	20 309	Volkswagen	28 549
3.	Toyota	18 994	Ford	9 026
4.	Volkswagen	15 555	BMW	7 984
5.	Kia	10 743	Mercedes-Benz	7 245
6.	Dacia	9 422	Audi	7 185
7.	Mercedes-Benz	8 061	Opel	3 952
8.	Ford	6 601	Volvo	3 648
9.	Renault	5 495	Mazda	3 453
10.	BMW	5 459	Seat	3 355
11.	Peugeot	5 063	Peugeot	3 165
12.	Volvo	5 025	Renault	2 855
13.	MG	4 101	Citroën	2 578
14.	Audi	3 951	Toyota	2 431
15.	Tesla	3 716	Fiat	2 265
16.	Suzuki	3 512	Suzuki	2 003
17.	Opel	3 419	Hyundai	1 518
18.	Ssangyong	3 379	Dacia	1 267
19.	Citroën	2 863	Kia	1 173
20.	Lexus	2 326	Nissan	1 147

Zdroj: SDA

Litva (58 %) a Portugalsko (57 %). Nadpoloviční podíl naftového pohonu na celém vozovém parku osobních aut měly ještě Chorvatsko, Španělsko, Irsko a Francie. Žebříček zemí podle podílu elektromobilů vedly Dánsko (7,1 %), Švédsko (5,9 %), Nizozemsko (4,9 %) a Lucembursko (4,9 %).

POČTY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V ZEMÍCH EU V ROCE 2023



Zdroj: ACEA

Cesta od průměru ke špičce

Odvětví výroba motorových vozidel, přívěsů a návěsů (CZ-NACE 29) se během posledních třech dekád stalo jedním z nejvýznamnějších pilířů české ekonomiky.



**VLADIMÍR
KERMET**

ředitel odboru
národních účtů

Pojďme se podívat na vývoj odvětví od začátku 90. let až po současnost na základě dat národních účtů ČSÚ. Prostřednictvím ukazatelů jako hrubá přidaná hodnota (HPH), náhrady zaměstnancům, provozní přebytek a zaměstnanost si můžeme celé sledované období rozdělit na několik etap, během nichž odvětví procházelo zásadními změnami nebo čelilo důležitým výzvám.

1993–2004 TRANSFORMACE A NÁSTUP ŠKODY AUTO JAKO TAHOUNA

Po roce 1993 navazoval automobilový průmysl na transformaci po vstupu Volkswagenu do Škody Auto (1991). Tento krok zásadně modernizoval domácí výrobu a během dekády se Škoda Auto stala tahounem celého odvětví.

Podle národních účtů vzrostla hrubá přidaná hodnota (HPH) odvětví ze 17 mld. Kč v roce 1993 na 104 mld. Kč v roce 2004. Podíl na celkové HPH národního hospodářství vzrostl z 1,6 % na 3,7 %. Význam odvětví se tak v tomto období více než

zdvojnásobil. Výrazně rostly i náhrady zaměstnancům (z 8,5 mld. Kč na 39,5 mld. Kč), což při zvyšujících se mzdách značí také růst zaměstnanosti, přestože pomalejší než HPH.

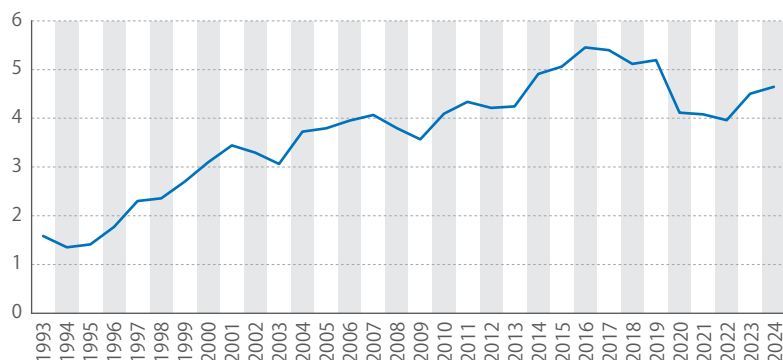
Zásadní je vývoj produktivity práce. HPH na zaměstnance v odvětví vzrostla ze zhruba 0,2 mil. Kč na téměř 0,9 mil. Kč ročně. To odráží zavádění moderních výrobních technologií a efektivní restrukturalizaci.

Výroba motorových vozidel se postupně stala klíčovým exportním sektorem a podíl na zaměstnanosti v celé ekonomice vzrostl z přibližně 1,6 % na téměř 2,5 %. Ve srovnání s pomaleji rostoucím zbytkem průmyslu i službami byl automobilový průmysl jednoznačně růstovým sektorem.

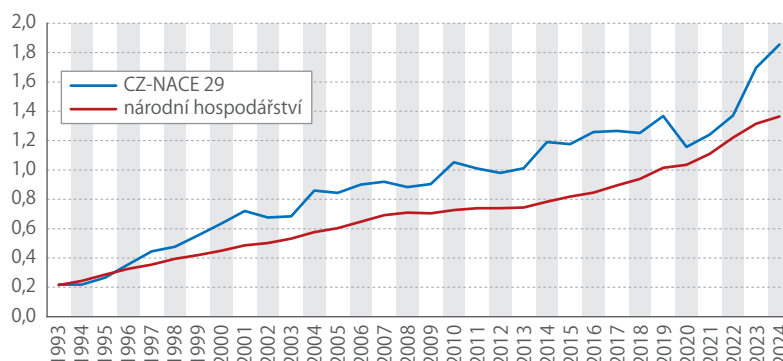
Kromě Škody Auto probíhala také restrukturalizace podniků jako Karosa nebo Tatra. Mnohé tradiční značky zanikly, jiné se specializovaly nebo přeorientovaly na subdodávky. Odvětví se konsolidovalo, a v roce 2003 již výroba vozidel tvořila téměř 30 % celé průmyslové produkce České republiky.

Tato dekáda položila základ pro dynamický růst, který měl teprve přijít po roce 2004.

PODÍL HPH ODVĚTVÍ CZ-NACE 29 NA HPH NÁRODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ (%)



PRODUKTIVITA PRÁCE – HPH NA ZAMĚSTNANCE (mil. Kč)



Zdroj: ČSÚ

2005–2008 RŮST DÍKY NOVÝM INVESTICÍM (TPCA, HYUNDAI)

Období před globální finanční krizí bylo pro český automobilový průmysl zlatým obdobím růstu. V roce 2005 zahájila výrobu automobilka TPCA v Kolíně a v roce 2008 se přidala Hyundai v Nošovicích. Tyto investice přivedly do odvětví stovky nových dodavatelů a tisíce zaměstnanců.

HPH odvětví CZ-NACE 29 vzrostla ze 113 mld. Kč v roce 2005 na 139 mld. Kč v roce 2008. Podíl na národní HPH se v tomto období přiblížil k 3,8 %. Růst náhrad zaměstnancům byl ještě rychlejší – ze 47 mld. Kč na více než 65 mld. Kč, což svědčí o expanzi zaměstnanosti.

Produktivita práce (HPH/zaměstnanec) se v tomto období pohybovala těsně pod 0,9 mil. Kč ročně a podíl odvětví na celkové zaměstnanosti se přiblížil 3 %.

2009–2019 STABILIZACE, ELEKTROMOBILITA A DIVERZIFIKACE

Globální krize v roce 2009 zasáhla i automobilový průmysl, ale český sektor se zotavil rychle. HPH v roce 2009 klesla na 127 mld. Kč, ale již v roce 2013 překonala předkrizovou úroveň. Do roku 2019 vzrostla na rekordních 277 mld. Kč. Podíl na celkové HPH Česka vzrostl na 5,2 %.

DO KTERÝCH ZEMÍ SE VYVÁŽÍ NEJVÍCE VOZŮ TATRA? JAK VÝZNAMNÝ JE PRO ZNAČKU TATRA ČESKÝ TRH?



ANDREJ ČÍRTEK

tiskový mluvčí Tatra Trucks



Tatra Trucks vyváží do mnoha zemí světa, přičemž počty exportovaných vozů do jednotlivých regionů a zemí se liší rok od roku. Obecně ale lze říci, že v posledních letech nejvíce vozů a podvozků na export míří do Belgie, Austrálie, Indie, Slovenska, Německa, Rakouska či Polska nebo SAE a Turecka.

Česko je pro Tatra nej důležitějším trhem a také hlavní referencí, přibližně 20 % z celkové produkce vozů míří právě k českým zákazníkům. V současné době je nejvíce vozů určeno pro ministerstvo obrany, respektive českou armádu, dále pro Hasičský záchranný sbor ČR, české společnosti obranného průmyslu, které vozidla a podvozky Tatra využívají pro různé projekty, a firmy či organizace působící například ve stavebnictví, zemědělství, lesnictví, v oblasti údržby silnic a technických služeb a podobně.



Náhrady zaměstnancům se za dekádu více než zdvojnásobily (2019: 130 mld. Kč) a odvětví dosáhlo rekordního počtu zaměstnanců. HPH na zaměstnance dosáhla v roce 2019 přibližně 1,37 mil. Kč a ziskovost (provozní přebytek / HPH) se pohybovala v průměru kolem 33 %.

Tato dekáda byla ve znamení stabilního růstu exportů, digitalizace a přípravy na přechod k elektromobilitě. Automobilky rozšiřovaly výrobu motorů, baterií a hybridních modelů.

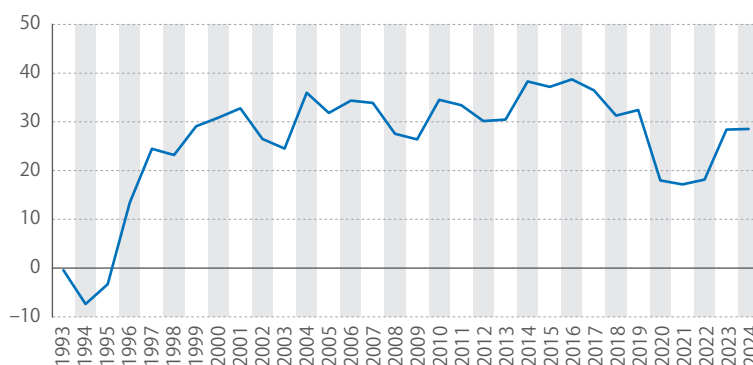
2020–2021

PANDEMIE COVIDU-19 A NARUŠENÍ ŘETĚZCŮ

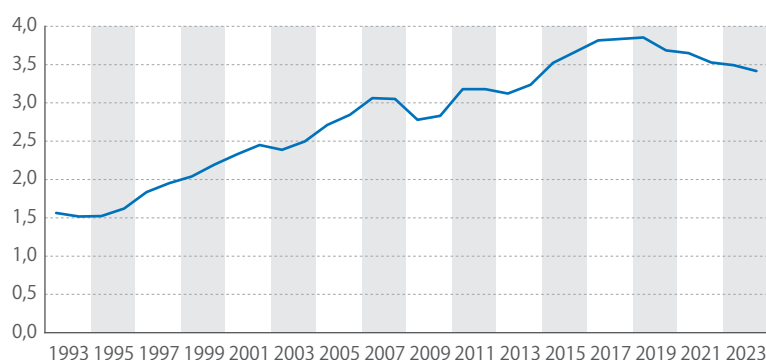
Pandemie přinesla krátkodobý, ale citelný otřes. V roce 2020 HPH klesla na 219 mld. Kč, provozní přebytek se propadl o více než 50 % a zaměstnanost stagnovala. Problémy v dodavatelských řetězcích a chybějící čipy vedly k výpadkům výroby.

Podíl na HPH klesl zpět na 4,1 %, ale odvětví si i přes krizi zachovalo produktivitu přes 1,1 mil. Kč na zaměstnance a silnou pozici v exportu.

ZISKOVOST ODVĚTVÍ CZ-NACE 29 – PROVOZNÍ PŘEBYTEK JAKO PODÍL NA HPH (%)



PODÍL ZAMĚSTNANOSTI V ODVĚTVÍ CZ-NACE 29 NA CELKOVÉM POČTU ZAMĚSTNANCŮ (%)



Zdroj: ČSÚ

2022–2025

PŘECHODOVÉ OBDOBÍ A NOVÉ VÝZVY

Od roku 2022 začala další transformace – směrem k elektromobilitě, digitalizaci a udržitelnosti. HPH zůstává na vysoké úrovni (2024: 342 mld. Kč), ale růst zpomaluje. Zaměstnanost stagnuje, zatímco náhrady dále rostou (167 mld. Kč), což zvyšuje tlak na produktivitu.

Odvětví se v roce 2024 podílelo na celkové průmyslové produkci České republiky z 30,1 %.

Celkový podíl na celkové produkci Česka dosáhl v roce 2023 přibližně 10,2 % a v roce 2024 se přiblížil k 10,4 %.

Ziskovost odvětví je stále nadprůměrná (2024: 28,6 % provozního přebytku k HPH), ale automobilky čelí výzvám spojeným s legislativními změnami, emisními normami a globální konkurencí.

I přes tyto výzvy si automobilový průmysl v Česku udržuje stabilní postavení a podíl na národní ekonomice.

ZÁVĚR

Český automobilový průmysl se během třiceti let proměnil z průměrného sektoru lokálního významu v zásadní pilíř české ekonomiky a v rovnocenného konkurenta globálních lídrů s mimořádně vysokou produktivitou práce. Přesto nyní čelí novým výzvám spojeným s elektromobilitou a měnícími se globálními trhy.

Autem do práce a do školy

O tom, kolik lidí využívá automobil pro dojíždění do práce a do školy, vypovídají data z posledního sčítání.



PETR KLÍMA
oddělení
cenzového
informačního
systému
a primárního
zpracování dat

Podle Sčítání 2021 využívalo automobil jako hlavní dopravní prostředek pro cestu do práce více než 2 miliony osob, tedy 60,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Jednalo se o jednoznačně nejčastěji využívaný hlavní dopravní prostředek pro cestu do práce. Ostatní dopravní prostředky byly zastoupené mnohem méně. Druhým nejčastějším dopravním prostředkem byla městská hromadná doprava, kterou jako hlavní dopravní prostředek využilo 530 tisíc osob, tedy 15,5 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Pěšky do práce docházelo 356 tisíc osob, tedy 10,4 % osob se zjištěným dopravním prostředkem (mezi zjištěnými dopravními prostředky je zahrnuto i docházení pěšky).

Dalších 94 tisíc osob uvedlo automobil jako vedlejší dopravní prostředek. Tyto osoby využívaly pro cestu do práce odlišný hlavní dopravní prostředek, ale automobilem absolvovaly alespoň část cesty. Celkově 63,0 % osob se zjištěným dopravním prostředkem využívalo automobil alespoň pro část cesty do práce.

ZA 10 LET NÁRŮST O 11 PROCENTNÍCH BODŮ

Oproti Sčítání 2011 se význam automobilu jako dopravního prostředku pro cestu do práce výrazně zvýšil, konkrétně o více než 11 procentních bodů. V roce 2011 využilo automobil (samostatně nebo v kombinaci s jiným dopravním prostředkem) pro cestu do práce 51,6 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. Ke zvýšení podílu osob využívajících automobil pro cestu do práce došlo i na úrovni všech krajů. Nejvýraznější byla změna v Karlovarském kraji, kde se podíl osob využívajících automobil zvýšil o téměř 15 p. b. Naproti tomu v Praze se podíl osob využívajících automobil zvýšil méně než o 4 p. b. Praha tedy byla krajem s nejnižším nárůstem podílu osob využívajících automobil pro cestu do práce.

Míra využívání automobilu pro alespoň část cesty do práce se významně lišila napříč Českem. Velmi specifickou pozici měla Praha, kde do práce jezdilo automobilem pouze 36,0 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. V ostatních krajích byl tento



podíl mnohem vyšší a pohyboval se většinou mezi 60 a 73 %. V Praze je automobil do značné míry nahrazen městskou hromadnou dopravou, která je častěji využívána i v dalších velkých městech. Nejvyšší podíl osob vyjíždějících do práce automobilem vykazovaly oblasti na západě a jihu Česka. Na prvním místě byl Karlovarský kraj, kde do práce automobilem jezdilo 72,2 % osob se zjištěným dopravním prostředkem.

Osoby, které absolvovaly alespoň část cesty do práce automobilem, nejčastěji jezdily do práce pětikrát týdně nebo častěji. Celkem se jednalo o více než 1,6 milionu osob. Ostatní typy frekvence vyjížděly byly mnohem méně časté. Jedenkrát až čtyřikrát týdně jezdilo automobilem do práce 362 tisíc osob a 103 tisíc osob vyjíždělo do práce nepravidelně.

AUTO VEDE PŘI CESTÁCH DO JINÉ OBCE

Automobil byl v mnohem větší míře využíván pro cesty do práce mimo obec. Tento dopravní prostředek využívalo pro cesty za prací do jiné obce téměř 1,6 milionu osob a alespoň pro část cesty do práce 79,4 % osob se zjištěným dopravním prostředkem. V případě vyjížděky do práce v rámci obce byl význam automobilu jako dopravního prostředku výrazně nižší. Pro takové cesty využívalo automobil 560 tisíc osob, což odpovídá 39,6 % osob se zjištěným dopravním prostředkem vyjíždějících do práce v rámci obce. V případě vyjížděky v rámci obce měla významnou pozici městská hromadná doprava. Velký počet osob také v rámci obce docházel do práce pěšky.

DO ŠKOLY PŘEDEVŠÍM PĚŠKY

V případě vyjížděky do školy je význam automobilu mnohem nižší. Jako hlavní dopravní prostředek využívalo automobil 175 tisíc žáků a studentů,

PODÍL OSOB VYUŽÍVAJÍCÍCH VYBRANÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY PRO CESTU DO PRÁCE PODLE TYPU VYJÍŽDKY (%)

Typ vyjížděky	Automobil	MHD	Autobus	Žádný (pěšky)
v rámci obce	39,6	34,4	1,9	23,7
mimo obec	79,4	11,1	12,8	1,0

Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

Pozn.: Zahrnuje i osoby, které uvedly více než jeden dopravní prostředek (max. jeden hlavní a dva vedlejší). Tyto osoby jsou zahrnuty ve všech uvedených prostředcích.

což představuje pouze 18,9 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Automobil je až čtvrtým nejčastějším hlavním dopravním prostředkem. Nejčastěji žáci a studenti docházeli do školy pěšky. Celkem do školy docházelo pěšky téměř 250 tisíc žáků a studentů. Na druhém místě byl autobus, který jako hlavní dopravní prostředek využilo 215 tisíc žáků a studentů, tedy 23,1 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem. Třetí nejčastěji využívaný hlavní dopravní prostředek představovala městská hromadná doprava. Jezdilo jí do školy 192 tisíc žáků, tedy 20,6 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem.

Dalších 38 tisíc žáků a studentů uvedlo automobil jako vedlejší dopravní prostředek. Tito žáci a studenti používali automobil alespoň k části cesty do školy. Celkově 23,0 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem využívalo automobil pro alespoň část cesty do školy.

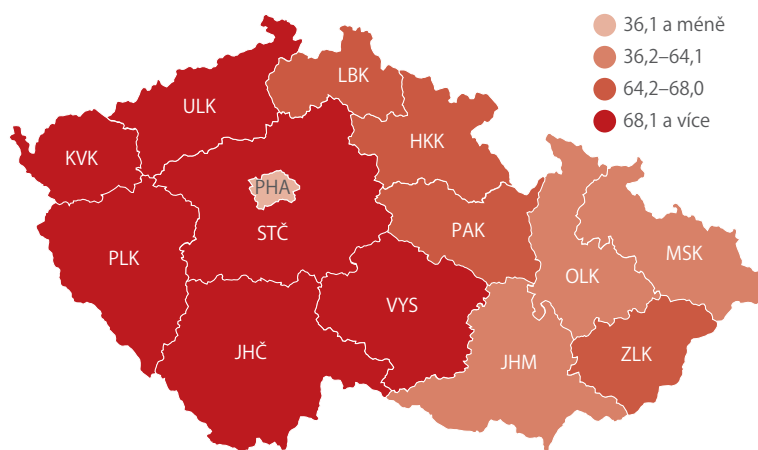
Stejně jako u vyjížděky do práce se i v případě vyjížděky do školy význam automobilu jako dopravního prostředku v posledním desetiletí výrazně zvýšil. Podíl žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem, kteří využívali automobil alespoň pro část cesty do školy, narostl o více než 8 p. b. ze 14,6 % v roce 2011 na 23,0 % v roce 2021. Na úrovni krajů se největší změna odehrála v Kraji Vysočina, kde se podíl žáků a studentů využívajících automobil zvýšil o více než 11 p. b.

Podíl žáků a studentů využívajících automobil pro alespoň část cesty do školy se na úrovni krajů pohyboval od 13,4 % v Praze do 32,4 % ve Středočeském kraji. V západní a jihozápadní části Česka byl podíl žáků a studentů využívajících automobil vyšší, naopak na Moravě byl tento podíl výrazně nižší.

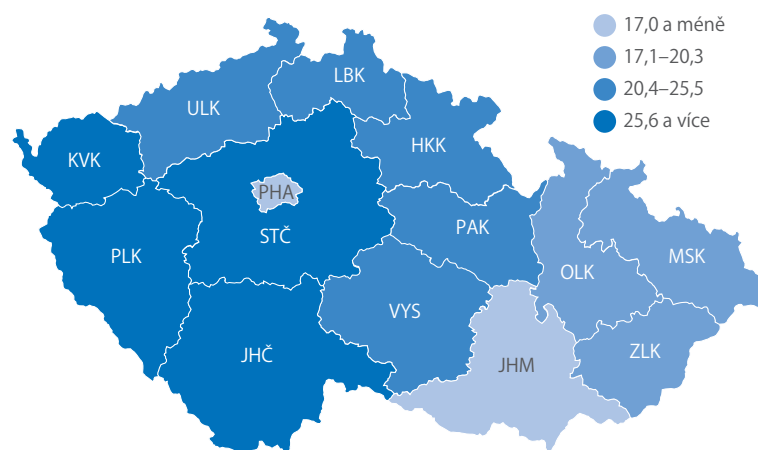
Většina žáků a studentů jezdila do školy automobilem alespoň pětkrát týdně. Celkem se jednalo o 191 tisíc žáků a studentů. Ostatní typy frekvence vyjížděky byly mnohem méně časté. Jedenkrát až čtyřikrát týdně vyjíždělo automobilem do školy 14 tisíc žáků a studentů a nepravidelně vyjíždělo 5 tisíc žáků a studentů.

I v případě vyjížděky do školy je automobil významnějším dopravním prostředkem pro cesty mimo obec. Pro alespoň část cesty do jiné obce využívalo automobil 140 tisíc žáků a studentů, což představovalo 29,3 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem vyjíždějících mimo obec. Naopak v rámci obce vyjíždělo automobilem pouze

PODÍL OSOB VYUŽÍVAJÍCÍCH AUTOMOBIL PRO ALESPŮŇ ČÁST CESTY DO PRÁCE NA ÚROVNI KRAJŮ (%)



PODÍL OSOB VYUŽÍVAJÍCÍCH AUTOMOBIL PRO ALESPŮŇ ČÁST CESTY DO ŠKOLY NA ÚROVNI KRAJŮ (%)



Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

73 tisíc žáků a studentů, což odpovídá 16,3 % žáků a studentů se zjištěným dopravním prostředkem vyjíždějících v rámci obce.

PODÍL OSOB VYUŽÍVAJÍCÍCH VYBRANÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY PRO CESTU DO ŠKOLY PODLE TYPU VYJÍŽDKY (%)

Typ vyjížděky	Automobil	MHD	Autobus	Žádný (pěšky)
v rámci obce	16,3	30,6	5,0	52,1
mimo obec	29,3	31,6	49,8	2,6

Zdroj: ČSÚ, Sčítání 2021

Pozn.: Zahrnuje i osoby, které uvedly více než jeden dopravní prostředek (max. jeden hlavní a dva vedlejší). Tyto osoby jsou zahrnuty ve všech uvedených prostředcích.

Při Sčítání 2021 se mj. zjišťoval i hlavní a vedlejší dopravní prostředek pro cestu do školy nebo do práce. Hlavní dopravní prostředek je využíván k nejdélejší části cesty, a každý má pouze jeden. Vedlejší dopravní prostředky slouží ke zbylé části cesty a mohou být maximálně dva.

V článku jsou sloučeny případy, kdy vyjíždějící osoba automobil řídila a kdy cestovala jako spolujezdec.

Sčítání 2021 bylo bohužel negativně ovlivněno probíhající pandemií covidu-19, což omezuje spolehlivost některých výstupů. V případě dat týkajících se vyjížděky do práce pozorujeme v důsledku pandemie nárůst počtu osob pracujících z domova.

Auta jedou přes hranice

Bilance zahraničního obchodu s automobily je dlouhodobě aktivní.



**FILIP
ZÍKA**

oddělení obchodní
bilance

Období posledních pěti let lze označit jako velmi turbulentní. Evropské ekonomiky byly nejdříve poznamenány pandemií covidu-19 a následnými opatřeními. Brzy na to začala ruská invaze vůči Ukrajině. Následoval skokový růst cen energií, což vyvolalo problémy u energeticky náročnějších odvětví průmyslu. Firmy z odvětví automotive, které v české ekonomice hraje zásadní roli, si s tím však do značné míry dokázaly poradit.

ČESKO JE AUTOMOBILOVOU VELMOCÍ

Bilance zahraničního obchodu s motorovými vozidly je podle metodiky zahraničního obchodu se zbožím dlouhodobě kladná a v posledních letech překročila 500 mld. Kč. Česko lze proto stále označovat za automobilovou velmoc. Vývoz i dovoz mají dlouhodobě rostoucí trend, který byl přerušen pouze opatřeními souvisejícími s pandemií covidu-19 v roce 2020. V jeho první polovině hlavní výrobci automobilů v Česku i jinde ve světě velmi omezili činnost. Poté,

i když proticovidová opatření pokračovala, se výroba automobilů a potažmo zahraniční obchod s nimi opět rozjely. Nárůst cen energií v roce 2022 vedl ke zvýšení vstupních nákladů pro zpracovatelský průmysl, větší problémy však způsobil hlavně v energeticky náročných odvětvích jako hutnictví nebo chemie. Oblast automotive tolik nezasáhl.

Vývoz motorových vozidel v letech 2016 a 2017 rostl tempem překračujícím 6 %, v roce 2020 se propadl téměř o 12 %, od té doby však opět signifikantně roste. Nejvíce, bezmála o 18 %, narostl v roce 2023. Vývoj dovozu silně koreluje s vývozem. V roce 2020 se snížil skoro o 15 %, nejvyšší růst (přes 13 %) zaznamenal v roce 2022. Loni byl oproti roku 2015 vývoz vyšší o 53,5 %, dovoz o 48,7 %. V posledních třech letech překročila celková hodnota vývozu motorových vozidel 1 bilion Kč.

DOMINANTNÍ ÚLOHU MÁ NĚMECKO

Skladba hlavních teritorií, kam směřoval vývoz motorových vozidel, se v uplynulých pěti letech prakticky neměnila. Naprostou převahu mělo Německo jako hlavní český obchodní partner, na dalších příčkách se umístily Polsko a Slovensko a v posledních dvou letech vzrostl význam vývozu do Spojeného království.

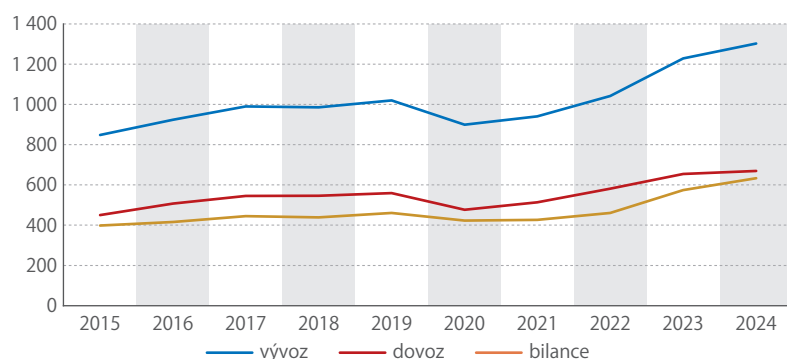
Struktura hlavních obchodních partnerů se v letech 2020–2024 výrazně neměnila ani v oblasti dovozu. Nejvýznamnějším obchodním partnerem zůstávalo Německo, na dalších místech setrvaly buď sousední státy (Polsko, Slovensko), velké evropské ekonomiky (Francie, Spojené království) či asijská exportéři automobilů Korejská republika a Čína.

Převaha Německa u vývozu v průběhu let mírně klesla z 35,1 % na 32,3 % z celkového vývozu motorových vozidel. Naproti tomu se výrazně zvýšil podíl Spojeného království ze 4,8 % na 8,2 %. U dovozu se podíl Německa snížil z 31,3 % na 27,6 %. Za zmínku určitě stojí vzestup Číny, odkud import motorových vozidel mezi lety 2020 a 2024 narostl z 1,7 % na 4,3 %. To potvrzuje, že tato země dokáže kromě zboží s nízkou přidanou hodnotou konkurovat i automobily. K citelnému poklesu ze 4,8 % na 3,9 % došlo u Maďarska.

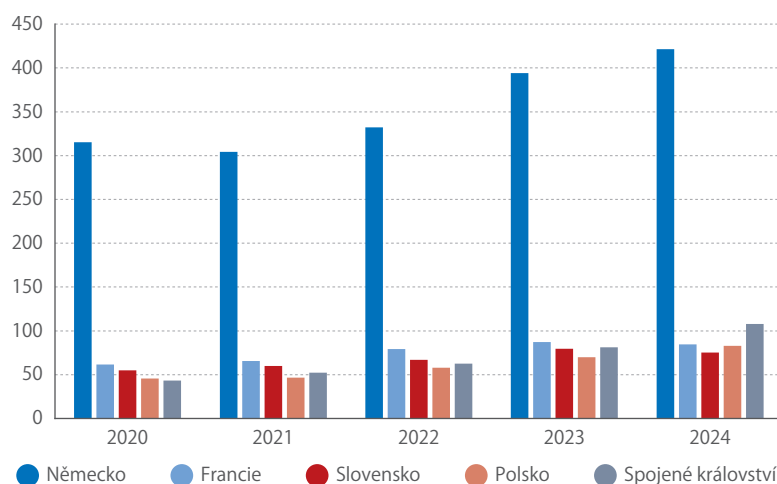
PŘEVAHU MAJÍ OSOBNÍ AUTOMOBILY

Struktura vývozu i dovozu motorových vozidel zůstávala v uplynulých pěti letech poměrně stabilní. Vývozu dominovaly osobní automobily. Vývoz autobusů a nákladních automobilů byl i přes nárůst marginální, protože v Česku v tomto oboru již dlouhodobě nepůsobí velcí výrobci. Vývoz osobních automobilů poměrně silně rostl, v roce 2024 byl téměř o 300 mld. Kč vyšší než v roce 2020 a o 200 mld. Kč

ZAHRA NIČNÍ OBCHOD ČESKA S MOTOROVÝMI VOZIDLY (mld. Kč)



VÝVOZ MOTOROVÝCH VOZIDEL Z ČESKA (mld. Kč)



Zdroj: ČSÚ

vyšší než v roce 2022. Nejvyšší nárůst byl u vývozu osobních automobilů zaznamenán v roce 2023, kdy stoupl o více než 20 %, celkově se v letech 2020–2024 zvýšil o 40 %. Vývoz nákladních automobilů se během tohoto období zvýšil více než 2,5krát, přesto stále nepřekračoval 15 mld. Kč, což je makroekonomicky zanedbatelná hodnota.

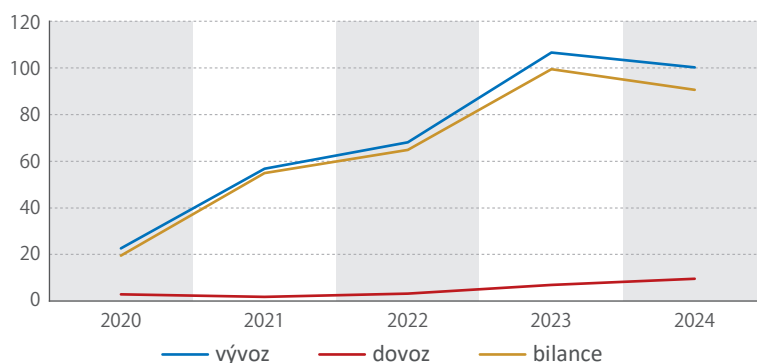
Zajímavější byla situace u dovozu motorových vozidel. Tam též největší část tvořily osobní automobily, ovšem zdaleka ne tak výraznou jako v případě vývozu. Významný podíl měl i dovoz nákladních vozidel. Od roku 2020 se dovoz osobních automobilů zvýšil o 62 %, v roce 2024 došlo u dovozu jak osobních, tak i nákladních motorových vozidel k mírnému poklesu. Bilance zahraničního obchodu s osobními automobily byla v posledních letech trvale kladná, stejně jako u autobusů. Negativní saldo bylo zaznamenáno pouze u nákladních automobilů.

ELEKTROMOBILY SE HLAVNĚ VYVÁŽEJÍ

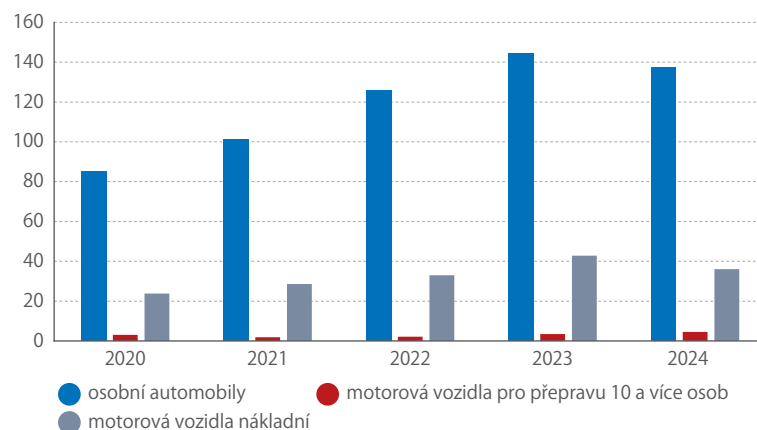
Jedním z fenoménů, který je v posledních letech zmiňován zejména v souvislosti s přechodem na ekologicky udržitelné formy ekonomiky, je ústup od automobilů se spalovacími motory a zavádění elektrického pohonu. Zahraniční obchod s osobními elektromobily zaznamenal v uplynulých pěti letech značný růst. Zatímco hodnota dovozu zůstávala velmi nízká a v roce 2024 nepřekročila 10 mld. Kč, hodnota vývozu se více než zpětinásobila a v letech 2023 a 2024 přesáhla 100 mld. Kč. To představovalo téměř 8 % z celkového vývozu motorových vozidel, což je z makroekonomického pohledu již významný podíl. Vzhledem k velmi pomalému růstu dovozu je bilance v tomto segmentu kladná a v podstatě kopíruje vývoj vývozu.

Naproti tomu zahraniční obchod s elektromobily pro více než 10 osob tvoří jen nepatrnou část z celkového zahraničního obchodu s motorovými vozidly. V letech 2020–2023 vývoz setrval na nízkých hodnotách pod 1 mld. Kč, k nárůstu a překročení 2 mld. Kč došlo až v roce 2024. Dovoz se pohyboval

ZAHRA NIČNÍ OBCHOD ČESKA S OSOBNÍMI ELEKTROMOBILY (mld. Kč)



STRUKTURA DOVOZU MOTOROVÝCH VOZIDEL DO ČESKA (mld. Kč)



Zdroj: ČSÚ

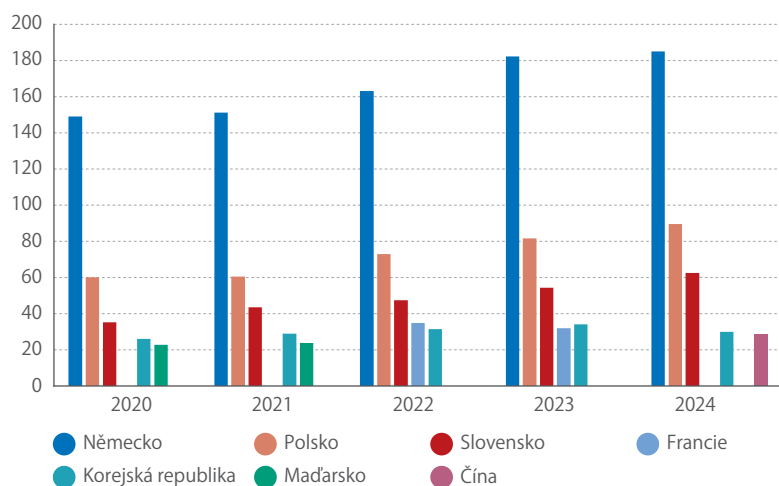
na výrazně menších hodnotách, v řádu desítek milionů Kč. Výsledná bilance díky tomu byla za celou sledovanou dobu kladná. Podobně stále makroekonomicky nevýznamnou záležitostí jsou nákladní elektromobily. Zahraniční obchod s nimi byl v Česku zaznamenán až v roce 2022, a teprve v roce 2024 hodnoty dovozu i vývozu překročily 1 mld. Kč. Celková bilance je mírně záporná.

Struktura dovozu osobních elektromobilů doznala během uplynulých pěti let značných změn. Zatímco v roce 2020 převažoval na ještě poměrně nízkých hodnotách dovoz ze Slovenska, v následujících letech se na přední místo dostalo Německo a postupně se zvyšoval dovoz z Číny. Zatímco v roce 2020 činil pouze 2 % z celku, v roce 2024 dosáhl již 44 % a zaujímal po Německu druhé místo. Vývoz směřoval převážně do Německa, dalšími hlavními partnerskými zeměmi byly Nizozemsko, Norsko, Spojené království a Francie.

DOBŘÝ ZÁKLAD PRO BUDOUCNOST

Sektor automobilového průmyslu v současné době prochází a nadále bude procházet významnými změnami. Zásadním faktorem jsou snahy o dekarbonizaci ekonomiky a s tím související postupný přechod k elektromobilům. Český automobilový průmysl má vzhledem ke své robustnosti a dalším faktorům (např. relativně nízké ceně práce) všechny předpoklady, aby tyto procesy zvládl dobře.

DOVOZ MOTOROVÝCH VOZIDEL DO ČESKA (mld. Kč)



Zdroj: ČSÚ

Co je třeba pro auta

Na výrobu aut je navázáno mnoho dalších odvětví, které v Česku tvoří významnou součást celkové domácí produkce.



MARTA ORTOVÁ

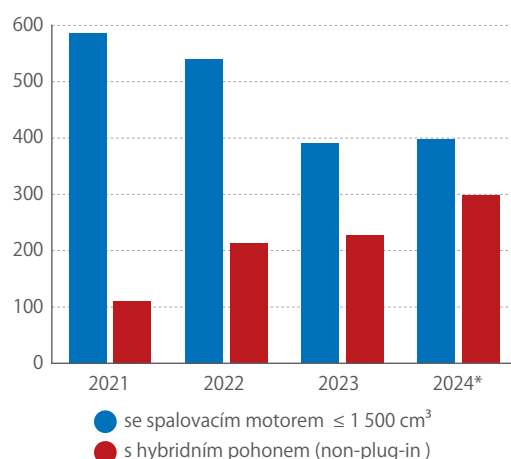
oddělení statistiky
průmyslu

Automobilový průmysl je v 21. století dominantou českého průmyslu. Počet u nás vyrobených osobních automobilů se už v roce 2010 přehoupl přes milion. Z rozsáhlého výrobního portfolia České republiky dosahují výrobky odvětví motorových vozidel nejvyšších hodnot prodané produkce** a v roce 2024 jich najdeme v první desítce výrobků šest. Na samém vrcholu hodnoty prodané produkce stojí osobní automobily.

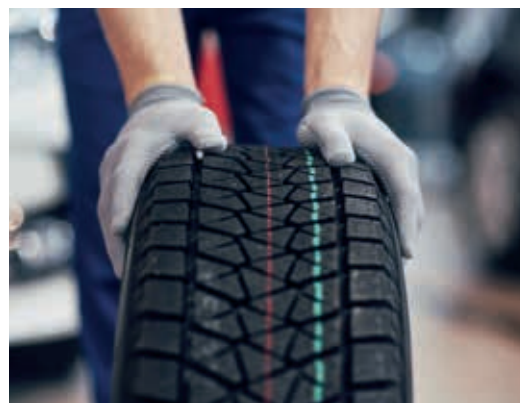
Podívejme se podrobněji na vývoj produkce některých z nich v posledním desetiletí. Výroba dříve nejběžnějších osobních automobilů, motorových vozidel se zážehovými spalovacími motory (s obsahem válců $\leq 1\,500\text{ cm}^3$) *** stoupala až do roku 2019, kdy dosáhla maxima téměř 800 tis. vozidel, a od té doby zvolna klesá. Naproti tomu v posledních několika letech rychle vzrostla výroba tzv. non-plug-in hybridů (vozů jak s motorem s vnitřním spalováním, tak i elektrickým, kromě vozů nabíjených připojením k vnějšímu zdroji elektrické energie). Podle předběžných údajů za rok 2024 dokonce předstihla v hodnotě prodané produkce vozy se spalovacími motory, ovšem s méně početnou flotilou 297 tisíc kusů.

Automobilový průmysl najdeme v řadě členských států EU. Počet v EU vyrobených osobních automobilů se spalovacím motorem (s obsahem válců $\leq 1\,500\text{ cm}^3$) v roce 2019 překročil šestimilionovou hranici (6 208 tisíc vozů), poté se výroba skokově snížila a drží se na úrovni kolem čtyř milionů. Podle údajů Eurostatu za rok 2024 je jedna třetina osobních vozů (1,4 mil.) se spalovacím motorem španělské provenience. Půl milionu vozidel je z Německa a představuje už jen polovinou německé roční produkce

OSOBNÍ AUTOMOBILY VYROBENÉ V ČESKU (prodaná produkce v tis. ks)



Zdroj: ČSÚ



vrcholného období let 2015–2018. Do výroby hybridních non-plug-in automobilů, která v roce 2022 vystoupala nad milion vozů, se pustila jen část evropských zemí s automobilovou tradicí.

VÝZNAMNÉ KOMPONENTY

Kromě samotných vozidel patří do automobilového průmyslu i výroba různých komponent, která v Česku dosahuje srovnatelně vysokých hodnot prodané produkce – části a příslušenství karoserií (148 mld. Kč v roce 2023), tlumiče výfuku a výfuková potrubí (80 tis. tun v hodnotě 54 mld. Kč v roce 2023) a ostatní díly a příslušenství pro všechny typy vozidel (157 mld. Kč v roce 2023). Do odvětví výroby motorových vozidel náleží i sedadla. Už v roce 2008 se v Česku vyrobilo více než 4,5 milionu sedadel používaných v motorových vozidlech. Od té doby produkce stále stoupá, až na výjimky související s oslabením produkce automobilového průmyslu v krizových letech. Evropská výroba sedadel byla dlouho poměrně suverénně v rukou Německa, Francie a Itálie, později i Portugalska, a to až do roku 2018, kdy dosáhla svého maxima se 140 miliony kusů. Poté během dvou let spadla na polovinu, a mezi významné producenty se zařadily Španělsko a Česká republika. Itálie naopak špičku opustila.

Na segment automotive jsou navázána i další odvětví. S mírnou nadsázkou můžeme říci, že mezi průmyslovými odvětvími není žádné, které by do něj nějak nepřispívalo. V následujících odstavcích upozorníme alespoň na některé výrobky s automobily neodmyslitelně spojenými, které se zároveň ve svých odvětvích objevují na předních místech v hodnotě prodané produkce.

PNEUMATIKY

V Česku se vyrábějí pneumatiky pro kola, motocykly, nákladní automobily i zemědělské stroje,

K JAKÝM NEJVÝZNAMNĚJŠÍM ZMĚNÁM V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU U NÁS DOŠLO ZA POSLEDNÍCH 10 LET?



TOMÁŠ NEJEDLO

Ministerstvo dopravy,
samostatné oddělení
BESIP



Za posledních deset let došlo v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Česku k výraznému zlepšení. Klesl počet smrtelných nehod i zranění. Klíčové přínosy přineslo zprůsnění legislativy, bodový systém, častější kontroly a přísnější postihy za závažné přestupky. Osvětové kampaně zaměřené na rizikové skupiny (mladí řidiči, motorkáři či cyklisté) a chodce rovněž sehrály svou roli. Výrazně pomohla i modernizace vozidel – asistenční systémy, airbagy či nouzové brzdění snižují riziko a následky nehod.

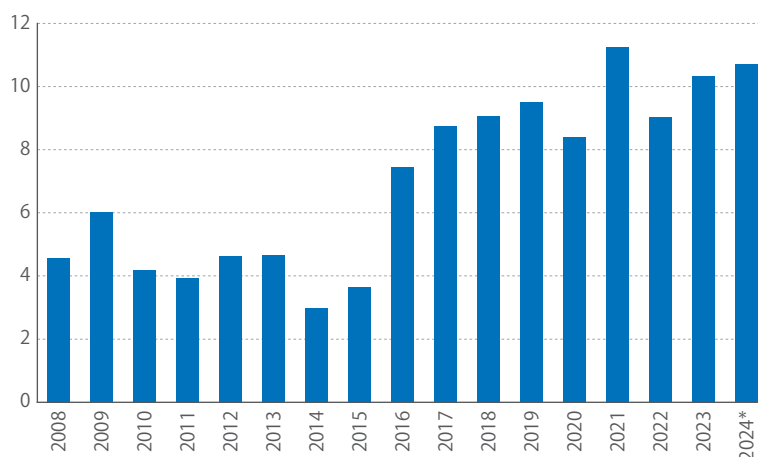
Pozitivní dopad mělo také zlepšení infrastruktury – nové obchvaty, bezpečnostní prvky nebo modernizace křižovatek. Významné jsou rovněž dopravní výchova na školách či lepší fungování záchranných složek.

Do budoucna je potřeba dále rozvíjet chytré dopravní systémy, pokračovat v prevenci formou osvětových programů, zpřísnit postihy za opakované přestupky a důsledněji vymáhat pravidla nejen na hlavních tazích, ale i v menších obcích. Cílem by měla být nulová tolerance k riskantnímu chování a vytvoření prostředí, kde je bezpečnost prioritou všech.



a především pneumatiky pro osobní automobily. Ty posledně jmenované se vyznačují nejvyšší hodnotou prodané produkce v odvětví pryže a plastů (51 mld. Kč v roce 2023) a ročně se jich vyrobí kolem 25 milionů kusů ročně. V posledních 20 letech neklesla výroba pod 22 milionů pneumatik, maxima dosáhla v roce 2007 s více než 33 miliony pneumatik. Mezi zeměmi EU se v produkci pneumatik řadíme na šesté místo, žebříčku dlouho dominovaly Francie a Německo. V posledních několika letech vystřídaly dlouholeté evropské matadory na špici Rumunsko a Španělsko.

SEDADLA PRO MOTOROVÁ VOZIDLA VYROBENÁ V ČESKU (prodaná produkce v mil. ks)



Zdroj: ČSÚ

CHEMIE

Nezapomínejme na klíčovou roli chemického průmyslu, jehož produkce tvoří základ mnohých výrobků, o kterých se zmiňujeme. Pro výrobu pneumatik nezbytný syntetický kaučuk se začal vyrábět v Československu v 60. letech minulého století, kdy bylo potřeba vyhovět potřebám rychle se rozvíjejícího automobilismu. Zatímco v roce 1970 se ho vyrobilo 50 tis. tun, v roce 2021 to bylo téměř 275 tis. tun. V posledních letech jeho výroba mírně klesla. Mezi produkty chemického průmyslu je dnes hodnota prodané produkce syntetického kaučuku čtvrtá nejvyšší.

VÝROBKY TEXTILNÍHO PRŮMYSLU

Kromě tradiční výroby kordových textilií pro pneumatiky produkuje český průmysl i další tkaniny z vysokopevnostní příze využívané v automotive. Například prodaná produkce tkanin ze syntetického hedvábí získaného z vysokopevnostní příze dosáhla v roce 2023 těžko představitelných 149 milionů metrů čtverečních. Jejich hlavním odběratelem je právě automotive, kde slouží jako potahy už zmiňovaných sedadel, k výrobě airbagů, bezpečnostních pásů apod. V posledních letech představuje česká produkce tkanin z vysokopevnostní příze přibližně čtvrtinu z prodané produkce EU a řadí nás po Německu na druhé místo.

SVĚTLA

Odvětví výroby elektrických zařízení produkuje ve dvacátých letech 21. století na 20 milionů světlometů a téměř 30 tis. tun dalších světelných a signalizačních zařízení pro motorová vozidla.

KOVOVÉ ODLITKY A DÍLY

Nepostradatelnými vstupy pro automotive jsou výrobky slévárenského odvětví, jako například odlitky dílů a příslušenství z lehkých kovů (43 tis. tun prodané produkce v roce 2023) nebo odlitky z oceli (7 tis. tun), tvárné i netvárné litiny (36 tis. tun, resp. 4 tis. tun). Kovozpracující průmysl provádí průmyslovou službu

6. místo

zaujímá Česko
mezi zeměmi EU
v produkci pneu-
matik.

kování, tvarování a soustružení kovových dílů pro pozemní vozidla za více než 18 mld. Kč. Ze stejného odvětví uvedme ještě alespoň zámky do motorových vozidel, jejichž výroba neklesla od roku 2017 pod 100 mil. ks ročně (127 mil. ks v roce 2023).

PLASTOVÉ DÍLY, PRYŽOVÉ KOMPONENTY

Výroba plastových částí, dílů a příslušenství pozemních vozidel je průmyslová služba s hodnotou 44 mld. Kč v roce 2023 (od roku 2008 zmožutněla na čtyřnásobek). Řadí se tím v odvětví pryže a plastů na druhé místo v hodnotě produkce, hned za pneumatiky. Značné výše dosahuje i výroba lisovaných pryžových výrobků pro automobily. V roce 2023 to bylo 27 tis. tun prodané produkce.

SKLO

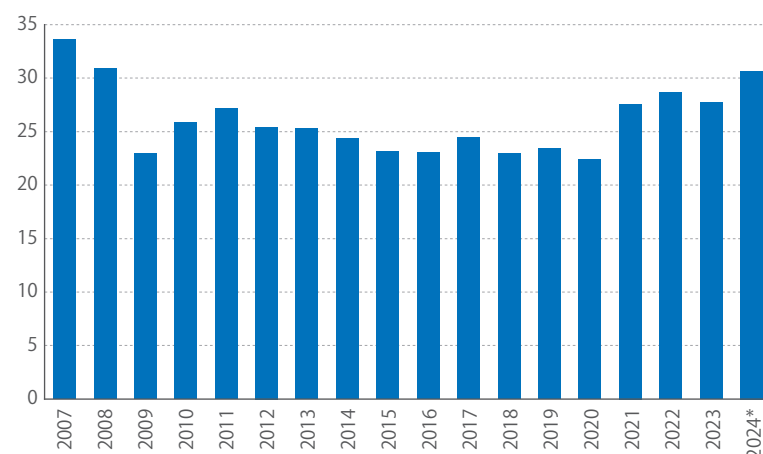
Výroba skla a porcelánu zahrnuje mnoho různých komponent pro motorová vozidla, ale i letadla či plavidla. Např. tvrzeného bezpečnostního skla ve vhodných rozměrech a tvarech se v nejlepších letech naší automobilové výroby (2017 a 2018) expedovalo z průmyslových podniků ročně za více než 3 mld. Kč.

Výčet by byl ještě dlouhý, kromě výrobků výslovně určených pro pozemní motorová vozidla existuje další celá řada těch, které vedle automotive slouží i jiným oborům. Ale uvedme na závěr speciálně jeden.

NEALKO PIVO

Sympatický výrobek, který s automotive souvisí sice jen volně, ale přece. Pro řidiče spásný, osvěžující nápoj se vyrábí v objemu řádově nižším než klasické pivo, ale zatímco výrobu tradičního, alkoholického piva citelně zasáhla covidová léta, produkce nealkoholické verze tohoto nápoje vytrvale a relativně rychle

PNEUMATIKY PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY VYROBENÉ V ČESKU (prodaná produkce v mil. ks)



Zdroj: ČSÚ

stoupá, ze 700 tis. hl prodané produkce v roce 2017 na 1,2 mil. hl v roce 2023.

* předběžné údaje

**Prodávající produkce se rozumí produkce podniky vyfakturovaná v základních běžných cenách, bez přírůžek; produkcí celkovou v textu označujeme veškerou výrobu včetně takové, která byla uložena do zásob nebo použita pro další zpracování.

***Vzhledem k nízkému počtu výrobců automobilů v Česku podléhají data, z nichž by bylo možné identifikovat konkrétního výrobce, principu ochrany individuálních údajů. Článek proto popisuje pouze část výrobního portfolia.

JAK SE DAŘÍ SNIŽOVAT POČTY A VÁŽNOST NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD VE MĚSTECH V ČESKU? JAKÁ OPATŘENÍ POVAŽUJETE PRO SNIŽOVÁNÍ POČTU A NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍCH NEHOD VE MĚSTECH ZA NEJÚČINNĚJŠÍ?

AutoMat se zabývá nehodovostí lidí na kolech a koloběžkách, v městském prostředí se pak soustředíme hlavně na Prahu. Tam roste počet nehod s účastí těchto dopravních prostředků úměrně rostoucímu zájmu o jejich využívání. Výrazněji však roste počet nehod se zraněním. Domníváme se proto, že rozvoj infrastruktury nesměřuje k plnění skutečných potřeb zranitelných účastníků provozu – a to zejména v kontextu stále rostoucího množství motorových vozidel.

Nejefektivnějším nástrojem ke snižování počtu a následků nehod je přizpůsobení rychlosti provozu. Riziko vážných zranění je při střetu s vozidly v rychlosti 50 km/h o 80 % vyšší než při rychlosti 30 km/h. V těchto rychlostech mají také lidé více času



**ZUZANA
POLÁKOVÁ**

Laboratoř udržitelného urbanismu, spolek AutoMat

na rizika lépe reagovat. Pokud ale nedokážeme nebo nechceme nižší rychlosti ve městě zajistit, nezbyvá nám nic jiného než dopravu v různých rychlostech ve městě oddělovat. K tomu slouží třeba chodníky. Při střetu s vozidlem jsou ale stejně jako chodci zranitelní i cyklisté, proto je fyzické oddělení důležité i pro cykloinfrastrukturu. Cyklopruhy nehodovost sice mírně snižují, ale riziko střetu je stále vysoké. Velký vliv na bezpečnost má i způsob komunikace o opatřeních.

V našich analýzách primárně čerpáme z dat Policie ČR a částečně z dat z cyklosčítačů hlavního města Prahy. Z nedávných analýz o nereportovaných nehodách ovšem vyplývá, že nehod cyklistů je ve skutečnosti mnohem víc, než oficiální statistiky uvádějí.



Když nebudeme reflektovat realitu, narazíme do zdi

Výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Petzl hovoří o přínosech, které toto odvětví znamená pro českou ekonomiku, a upozorňuje na překážky, které mohou jeho slibný rozvoj zbrzdit.

Foto: Barbora Mráčková

V médiích se občas objevuje informace, že česká ekonomika je příliš závislá na automobilovém průmyslu. Jak velké riziko podle vás představuje vysoký podíl firem zaměřených na výrobu aut a dodávky pro ni?

To je takové populární téma k diskusi. V Česku se oblast automotive podílí zhruba 9 % na HDP a vytváří asi 20 % přidané hodnoty průmyslového sektoru. Existuje řada zemí, které mají podíl autoprůmyslu výrazně větší. A nemusíme chodit nijak daleko, stačí se podívat k sousedům na Slovensko. Nejsme tedy žádný extrém.

Když se ohlédneme trochu do minulosti, je vidět, že autoprůmysl držel pozitivní saldo i v dobách, kdy celková průmyslová výroba byla oslabená. To

potvrzuje, že toto odvětví je pro Českou republiku rozhodně dlouhodobým přínosem.

Myslím, že namísto snahy hledat úplně nové směry bychom měli využít to, v čem už jsme silní – tedy navázat na tradici a know-how v automobilovém průmyslu a rozvíjet jej směrem k ještě vyšší přidané hodnotě, například prostřednictvím inovací, digitalizace nebo přechodu k nízkoemisní mobilitě. Český autoprůmysl má velmi dobrou výchozí pozici i potenciál obstát v transformaci, která se v sektoru odehrává.

V souvislosti s automobilovým průmyslem u nás se také často uvádí pojem montovna. Jsme skutečně zemí, kde levná pracovní síla jen kompletuje součástky vyvinuté jinde?



**PAVEL
ČERNÝ**
oddělení
marketingu a PR

V České republice se třetina výdajů na výzkum a vývoj realizuje v sektoru automotive. V Evropě je tento obor v investicích do výzkumu také jasnou jedničkou, druhá farmacie vydává až o polovinu méně. Automobilový průmysl ovšem táhne i výzkum a vývoj v navazujících odvětvích, jako je plastikářství, sklářství nebo ocelářství.

Když navštívíte výrobní závody automobilek a jejich dodavatelů, uvidíte moderní čisté provozy s vysokou mírou automatizace a robotizace. Jedná se o výrobu s vysokou přidanou hodnotou, v žádném případě nemůžeme mluvit o montovně. Tohle slovo patří do dávné historie a v souvislosti s automotive by se nemělo vůbec používat.

Jak byste zhodnotil současný stav autoprůmyslu u nás?

Řekl bych, že je velmi dobrý. Rok 2024 byl mimořádný a rekordní, a to navzdory realitě, kdy napříč Evropou ekonomika spíše zpomalovala. Přestože čísla prodeje nových aut vyrobených v Česku byla loni ještě 18 až 20 procent pod úroveň před vypuknutím pandemie covidu-19, prokázal český autoprůmysl extrémní odolnost. Rostl a česká auta se dokázala prosadit v tvrdé konkurenci ostatních značek. Konkrétně: Škoda Enyaq se umístila druhá na evropských trzích v prodeji elektromobilů a výborné výsledky dosahuje i Škoda Elroq nebo třeba Hyundai Kona.

Co nás brzdí a tlačí dolů, je přebujelá a přísná evropská byrokracie. Aktuálně například nevíme, jak přesně bude nabíhat norma Euro 7, jejíž ustanovení mají začít platit v příštím a přespříštím roce. Ještě nejsou doladěna všechna prováděcí pravidla, a výrobci tak nemohou plánovat, jakým směrem se mají vydat, které modely upřednostnit a které utlumit. Jasně je jenom to, že se plány budou měnit, a zdrží se tak například uvádění nových modelů, či modernizace těch stávajících. Zákazníci budou nuceni na svá auta déle čekat, nebo vybírat něco jiného, než původně chtěli. To nepochybně dopadne negativně na trhy a promítne se to do ekonomických výsledků.

Podobný případ jsme zažili v roce 2018, kdy nabíhala norma pro měření spotřeby WLTP. Legislativní předpis byl vydán pozdě a jaksi se zapomnělo, že v Evropě není dostatečný počet homologačních kapacit, které by vyrobená auta podle nové normy ověřily. Najednou nebylo co prodávat, a trh se z měsíce na měsíc propadl o 20 až 30 procent. Úplně zbytečně a uměle.

Problematické jsou i schvalovací procesy. V Americe trvá posouzení vlivů na životní prostředí EIA při stavbě nového závodu několik měsíců, u nás to jsou dlouhé roky.

Všechny tyhle okolnosti dopadají negativně nejen na samotné automobilky, ale na celý průmysl, a nakonec i na státní rozpočet a na schopnost konkurovat jiným ekonomikám. Například v Číně volí dost odlišný přístup a přemýšlejí více strategicky a dlouhodobě. Své výrobce podporují a snaží se jim bariéry snižovat, Evropa se naproti tomu střílí do vlastní nohy.

Ale čínští výrobci, když se chtějí dostat na evropský trh, také musejí dodržovat evropské předpisy. Proč to tedy pro ně nepředstavuje takový problém?

Evropský trh je pro čínské automobilky marginální. V Evropě se prodá ročně zhruba 12 milionů aut, a z nich je čínských jen několik set tisíc. Mnohem důležitější je Asie, kde se roční prodeje pohybují okolo 35 milionů vozidel. To je téměř třetina celosvětové výroby, která činí mezi 90 a 100 miliony aut.

Pokud tedy v Evropě nastanou nějaké problémy, čínští výrobci výpadky snadno kompenzují na jiných trzích. Evropským značkám to však obrovsky komplikuje život.

Proč tedy evropští výrobci nejdou také na jiné trhy?

Evropské značky se o to nepochybně snaží, ale není to jednoduché. Potenciálně perspektivní trhy buď nejsou dostatečně rozvinuté, nebo jsou extrémně konkurenční a jsou na nich silně protěžováni domácí hráči. V takové situaci prorazit je velmi náročné a je to běh na dlouhou trať. Přesto v tomto směru zaznamenáváme úspěchy, nedávno třeba Škoda otevřela montážní závod ve Vietnamu a obchodní zastoupení v Ománu. A daří se jí také v severní Africe či Indii.

Jaké konkurenční výhody mají auta vyrobená v Česku?

Určitě je to dobře sestavené portfolio modelů, které jsou cenově dostupné, ale stále velmi kvalitní. Výhodou je i strategická poloha v srdci Evropy. Aby ekonomika výroby vycházela, je dobré, když máte zásadní články dodavatelského řetězce v dojezdové vzdálenosti do 500 kilometrů. Velké plus také je, že v České republice působí všechny mezinárodní koncerny, které s automotive souvisejí. Nejen koncoví výrobci, ale i kompletní infrastruktura od dodavatelů technologií a součástek až třeba po logistické nebo finanční služby. Díky tomu jsme silní a jsme schopní konkurovat. Neméně důležitou výhodou je také hluboká znalost evropského zákazníka, mezi jehož hlavní preference dlouhodobě patří praktičnost, bezpečnost, inovace a kvalita za dostupnou cenu.

Jakou úlohu v cenové dostupnosti hrají náklady na pracovní sílu? Konkuruje i nízkými mzdami?

Cena práce v České republice rozhodně není nízká a není tím důvodem, proč by měl náš autoprůmysl nějakou výraznou konkurenční výhodu. Naší konkurenční výhodou je vysoká technická kvalifikace lidí a jejich zkušenosti a znalosti. Na to bychom se měli zaměřit i do budoucna. Zefektivnit systém vzdělávání, posílit přírodovědné a technické obory a spolupráci škol se zaměstnavateli.

Důležitá je i flexibilita trhu práce, aby firmy mohly pružně reagovat na aktuální situaci. Ukazuje se, že ze zemí, kde pracovní předpisy tu flexibilitu výrazně omezily, začaly firmy odcházet jinam.



Fungování lidské společnosti bez statistik si vůbec nedovedu představit.



Mgr. Zdeněk Petzl, LL.M.

Vystudoval právnickou fakultu Univerzity Karlovy a Západočeské univerzity v Plzni a absolvoval postgraduální studium na Technické univerzitě v Drážďanech. Působil na Ministerstvu zahraničních věcí a jako právní poradce v týmu Stálého zastoupení Česka při EU. Z pozice výkonného ředitele Sdružení automobilového průmyslu od roku 2016 hájí zájmy firem zapojených do výrobního řetězce automobilového průmyslu a podílí se na tvorbě programů a politiky podporujících toto odvětví.

Nezkrácený rozhovor najdete na: bit.ly/45KyHSy

Jak se automobilovému průmyslu daří snižovat emise skleníkových plynů?

Doprava je na jedné straně označována za jednoho z největších producentů emisí, na druhé straně však individuální emise z vozidel výrazně klesají. Problém tedy není v samotných autech a motorech, ale v tom, že neustále roste objem přepravy. Pokud chceme bojovat proti emisím z dopravy, je potřeba to brát komplexně a vysvětlit občanům, že by neměli tolik cestovat a tolik chtít zboží odjinud. To ovšem politici skoro vůbec nedělají.

Evropský přístup k dekarbonizaci není moc dobře zvládnutý. Dali jsme si ambiciózní cíle, ale pořádně jsme si neujasnili, jak bychom jich měli dosáhnout, a nespočítali jsme si, jaký efekt ty cíle budou mít. Zaměřit se jenom na auta je ekonomicky extrémně neefektivní. Ekonomická teorie ukazuje, že náklady vynaložené na nějakou změnu se vyplácejí jen do té doby, než dosáhnete určitého limitu, za kterým už i přes obrovskou investici dostanete jen minimální posun. Kdybyste ty peníze investovali jinde, z hlediska emisí třeba v jiném průmyslovém odvětví nebo jinde na planetě, získali byste mnohem lepší výsledky.

Upřímně bychom si také měli přiznat, že v Evropě jsme sice významně snížili produkci CO₂, ale z velké části i proto, že kvůli přísné regulaci se řada emisně náročných výrobních přemístila do rozvojových zemí. Takže ty skleníkové plyny ze světa nezmizely, jen se produkují jinde.

Může nám s plněním ambiciózních dekarbonizačních cílů pomoci masivní nástup elektromobilů?

Na elektromobilitu se v automotive nyní klade velký důraz. Podle aktuálních pravidel by měl do roku 2035 skončit prodej vozidel s klasickými spalovacími motory. Vidíme však, že ani tento konkrétní krok z celé transformace není projektově dobře zvládnutý. Aby vytčeného cíle bylo možné dosáhnout a automobilky už letos neplatily pokuty za neplnění, musely by už teď prodávat okolo 25 procent vozů na elektřinu. Realita je však úplně jinde, elektroaut se prodává zhruba 15 procent. Nabídka modelů je sice široká, ale zákazníci nemají o víc vozů s elektropohonem zájem. Vzhledem k vysokým cenám energií se elektromobily nevyplácejí ani ekonomicky. Jestliže nemáte možnost nabíjet doma přetoky z vlastní fotovoltaické elektrárny a jste odkázáni na veřejnou nabíjecí síť, přestává to cenově vycházet. Elektrovůz je dnes dražší na provoz než diesel. V Evropě jsme si vytyčili elektrický pohon jako hlavní trend, ale zároveň děláme všechno pro to, abychom ho zákazníkům zneprůjemnili. Nad tím se musíme zamyslet a nastavená pravidla revidovat a zefektivnit. Když nebudeme reflektovat realitu a zákazníka, narazíme do zdi.

Jak se autoprůmysl vyrovnává se skutečností, že populace v Česku stárne?

Demografický vývoj pro Českou republiku a pro Evropu obecně není šťastný. V automotive se projevuje v nedostatku pracovních sil, což se řeší prostřednictvím automatizace a digitalizace procesů. Současně s tím se snažíme získávat experty a pracovníky z jiných zemí, což je docela komplikované. Zatímco například v Polsku se k tomu stavějí pragmaticky a racionálně, u nás se okolo zaměstnávání cizinců vedou vždycky dlouhé diskuze, jejichž výsledky jsou spíše jenom dílčí a neřeší problém systematicky a komplexně.

Kromě lidí stárne v Česku i vozový park. Mohou s tím výrobci aut něco dělat?

Dost těžko. To by spíše mělo být téma pro stát a pro vládu. Vždyť stárí aut, kromě jiného, výrazně ovlivňuje emise z dopravy. Evropská regulace se zaměřuje pouze na nová vozidla vstupující na trh, ale pokud chceme snížit produkci CO₂, měli bychom brát v potaz celý vozový park. Určitě by bylo dobré zamyslet se třeba nad tím, zda a jak by šly nahradit stávající benzin a nafta ekologičtějšími syntetickými palivy. To, že děláme opatření pouze na vstupu, je sice krásné, ale jejich dopad do reality je hrozně malý.

Dovedete si představit fungování automobilového průmyslu bez statistik?

Já si vůbec nedovedu představit fungování lidské společnosti bez statistik. Protože statistika je základem pro racionální rozhodování. Bohužel mám pocit, že na evropské úrovni se to ratio vytrácí a mnohem více se uplatňují emoce. Místo toho, aby se přijímala opatření, která jsou podložena reálnými daty a pragmatickým zhodnocením dopadů, dává se přednost tomu, co prosazují různé nátlakové skupiny a organizace hlasitým křikem a negativními emocemi.

Přeměna slov na kódy

Popis činností, jimž se firmy zabývají, bývá obvykle slovní. Pro statistické účely je však třeba převést ho do číselného kódu.



PAVEL ČERNÝ
oddělení
marketingu a PR

Český statistický úřad ve svých šetřeních sbírá data od firem, které se zabývají různými činnostmi. Aby ve zveřejňovaných statistikách rozlišil, k jakému odvětví se dané údaje vztahují, musí mít pro jednotlivé činnosti stanovené kódy. Tyto kódy tvoří klasifikaci ekonomických činností, která je kvůli mezinárodní srovnatelnosti jednotná pro celou Evropskou unii a řadu dalších států. Setkat se s ní můžete pod zkratkou NACE. Kompletní klasifikaci najdete na webu ČSÚ, pouze pro ilustraci uvádíme, že například pěstování vinných hroznů má kód A 01.21, těžba černého uhlí B 05.10 a finanční leasing L 64.91.

JAK SE KÓDY PŘÍRAZUJÍ

Aby mohl ČSÚ firmy oslovovat a získávat od nich údaje, musí si vést jejich evidenci. K tomu slouží Registr ekonomických subjektů (RES), v němž se nacházejí informace o subjektech s přiděleným IČO (s výjimkou svěřenských fondů). V Česku jich v prvním čtvrtletí 2025 bylo téměř 2 850 tisíc. Každý z nich má (kromě jiného) v registru uvedeny i kódy činností, které vykonává. Ty se přiřazují primárně ze zápisů v obchodním či živnostenském rejstříku, ale protože

činnosti uváděné do těchto rejstříků neodpovídají členění podle klasifikace NACE, nelze je mechanicky na kódy převést. Kód se musí odvodit, a někdy je to doslova detektivní práce dopátrat se, čím konkrétně se daná firma zabývá. Ve většině případů se NACE odvozuje na základě textových popisů činností získaných z administrativních zdrojů dat nebo statistických šetření. Z těchto textů však nelze NACE vždy jednoznačně určit, proto si pracovníci ČSÚ při jeho stanovování pomáhají dodatečnými informacemi získanými z webových stránek daných subjektů nebo z veřejně přístupných zdrojů a databází.

Na tom, jak dobře odpovídají přidělené kódy NACE skutečně vykonávané činnosti, závisí nejen to, že při šetření zaměřeném na průmyslové podniky oslovuje ČSÚ opravdu jen ty, které se zabývají průmyslovou výrobou, a nikoliv třeba zemědělce, ale také řada dalších úkonů. Klasifikaci NACE využívají například evropské dotační programy, a subjekty, jejichž kódy NACE neodpovídají zaměření programu, na dotaci nemají nárok. Kódy NACE slouží také Finanční správě ČR a dalším institucím, jejichž agenda se týká podnikatelských subjektů. Proto je důležité mít je zaříděné správně,

HLAVNÍ SKUPINY ČINNOSTÍ PODLE KLASIFIKACE NACE

kód	skupina činností
A	zemědělství, lesnictví a rybářství
B	těžba a dobývání nerostných surovin
C	zpracovatelský průmysl
D	dodávání elektřiny, plynu, páry a klimatizovaného vzduchu
E	zásobování vodou; činnosti související s odpadními vodami, odpady a sanacemi
F	stavební činnosti
G	velkoobchod a maloobchod
H	doprava a skladování
I	poskytování ubytování a stravování
J	vydavatelské činnosti, vysílání a tvorba obsahu a distribuční činnosti
K	telekomunikační činnosti, počítačové programování a poradenství, poskytování počítačové infrastruktury a ostatní informační činnosti
L	finanční a pojišťovací činnosti
M	činnosti v oblasti nemovitostí
N	odborné, vědecké a technické činnosti
O	administrativní a podpůrné činnosti
P	činnosti v oblasti veřejné správy, obrany a povinného sociálního zabezpečení
Q	vzdělávání
R	zdravotní a sociální péče
S	činnosti v oblasti kultury, sportu a rekreace
T	ostatní činnosti
U	činnosti domácností jako zaměstnavatelů; činnosti domácností produkujících blíže neurčené výrobky a služby pro vlastní potřebu
V	činnosti exteritoriálních organizací a institucí

Zdroj: ČSÚ

a to nejen při prvním zápisu firmy do registru, ale také vždy, když se její činnosti v průběhu času změní. To je velmi náročný a v podstatě sisyfovský úkol, do jehož plnění zapojuje ČSÚ i moderní technologie.

POMŮŽE NÁM AUTOMAT

Ve spolupráci s experty z VŠE v Praze začal ČSÚ vyvíjet nástroj, který by kódy NACE přiřazoval automaticky, a navíc se v tom postupně zdokonaloval. V první etapě v loňském roce vznikl software, s jehož pomocí se podařilo na základě veřejně dostupných údajů doplnit kódy velké části subjektů, u nichž dosud chybělo podrobnější zařazení. Software na základě slovního popisu z katalogu či jiného zdroje navrhne kód NACE, a k němu uvede i pravděpodobnost, s jakou by měl odpovídat skutečnosti. Konečné rozhodnutí, zda se kód subjektu přiřadí, zůstává na člověku.

V současné době se software s využitím postupů tzv. strojového učení postupně zdokonaluje, aby dosáhl co nevyšší přesnosti. K jeho dalšímu nasazení by mělo dojít v rámci aktualizace klasifikace NACE, která probíhá od začátku letošního roku. Vzhledem k tomu, že se ekonomické činnosti v čase vyvíjejí, některé zanikají a nové vznikají, je třeba vždy po určité době klasifikaci upravit, aby odpovídala situaci na trhu. K tomu dochází po 17 letech právě nyní, a řadu subjektů bude tedy třeba nově zařadit. Například dosavadní skupina

činností „Výroba, přenos a rozvod elektřiny“ s kódem D 35.1 se nově dělí na třídy 35.11 „Výroba elektřiny z neobnovitelných zdrojů“, 35.12 „Výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů“ a 35.16 „Skládování elektřiny“. Právě vyvíjený software by měl pracovníkům ČSÚ pomoci alespoň v některých případech rozhodnout, pod které kódy budou konkrétní subjekty nyní zařazeny.

V další fázi se plánuje nasazení nově vyvinutého nástroje jako speciální aplikace na webu ČSÚ, pomocí které budou mít zástupci ekonomických subjektů možnost popsat svou činnost vlastními slovy, a software je pomocí doplňujících otázek postupně navede k zadání správných kódů NACE. Pracovníkům ČSÚ tak odpadne zdlouhavé vyhledávání a ověřování a firmy budou mít jistotu, že jejich činnosti jsou zaevidovány správně.

Kódy klasifikace ekonomických činností NACE mají 5 úrovní. První označovaná písmenem označuje hlavní skupinu činností, další (označované čísly) pak tuto skupinu postupně člení na jednotlivé obory. Pro zohlednění odlišností v jednotlivých zemích je určena úroveň 5, v níž je možné vybrané obory dále podrobněji rozdělit. V České republice platí národní úprava klasifikace označovaná CZ-NACE.

Statistická data pro všechny

Otevřená data ČSÚ



Aktuální
ekonomické údaje



Data ze sčítání,
výsledky voleb



Strojově čitelná,
ve velkém detailu

csu.gov.cz/otevrena_data





Nechybí vám v knihovničce Key figures 2025?

Publikace obsahuje výběr zajímavých statistik o Evropské unii, jejích členských státech a zemích Evropského sdružení volného obchodu.

Najdete v ní vizualizace, inovativní prezentace dat a stručné texty, které poskytují přehled o nejnovějším vývoji v celé EU a EFTA a umožňují snadné srovnání jednotlivých členských zemí. Klíčové údaje o Evropě zahrnují ukazatele ze tří hlavních oblastí: lidé a společnost, ekonomika a podnikání, životní prostředí a přírodní zdroje.

Publikace představuje skvělý zdroj pro studenty a pedagogy, novináře a analytiky nebo každého, kdo chce porozumět fungování EU na základě dat.

 bit.ly/4mkoYld

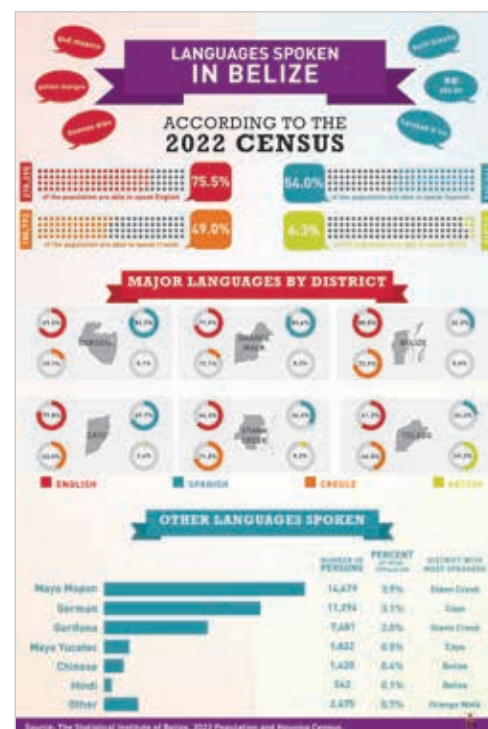


Jak se mluví v Belize

Belize je jediná země ve Střední Americe s britským koloniálním dědictvím, má však silná pouta i s Latinskou Amerikou.

To dokazuje fakt, že oficiálním úředním jazykem je sice angličtina, kterou podle sčítání z roku 2022 umí více než 75 % tamních obyvatel, ale více než polovina (54 %) používá španělštinu a necelá polovina (49 %) pak belizskou kreolštinu. Bez zajímavosti jistě není ani skutečnost, že více než 3 % Belizanů mluví německy, a tak by nemělo nikoho překvapit, že na pozdrav good mornig mu soused odpoví buenos días, gud maanin nebo třeba Gutten Morgen. A jak se po ránu zdraví v jazyce ketchi? To se budete muset do Belize vypravit, nejlépe do oblasti Toledo, kde tímto jazykem mluví každý druhý.

 bit.ly/4mSY22j



Statistika, která baví mladé

V prázdninové epizodě podcastu Stats in a Wrap z dílny Eurostatu se hovořilo o Evropské statistické soutěži (ESC). Je možné prostřednictvím zajímavých videoprojektů pomoci mladým lidem rozvíjet statistickou gramotnost?

Při poslechu se dozvíte, že to možné je, a navíc se účastníci soutěže zábavnou formou učí kritickému myšlení a dovednosti interpretace dat, které jsou relevantní i v běžném životě mimo školu. Soutěž nejen že rozvíjí prezentační schopnosti účastníků, ale také ukazuje, že statistika může být zábavná, srozumitelná a vizuálně atraktivní. Dochází tak k propojení školní výuky s praktickými dovednostmi.

Projekty na rozvíjení statistické gramotnosti školáků probíhají i v České republice. V září například odstartoval další ročník Minisčítání, který organizuje Český statistický úřad. Zapojit se do něj mohou žákovské kolektivy z druhého stupně základních škol.

bit.ly/45r57Br
csu.gov.cz/miniscitani



V roce 2024 hladovělo téměř 0,7 mld. lidí

Podle Organizace pro výživu a zemědělství (FAO) trpěl v loňském roce hladem každý 12. obyvatel planety, tj. 8,2 % světové populace. Zlepšení oproti roku 2022 bylo zaznamenáno v Asii a Jižní Americe, zatímco v Africe se situace zhoršila.

Stránka FAO Hunger Map 2025 je interaktivní nástroj, který ukazuje aktuální data o podvýživě ve světě. Na mapovém podkladu je možné zvolit zobrazení údajů o hladu nebo o míře potravinové nejistoty. Potravinová nejistota dle FAO znamená situaci, kdy lidé nemají stálý a spolehlivý přístup k dostatečnému množství

bezpečných a výživných potravin, aby mohli vést zdravý a aktivní život. Mírné nebo vážné potravinové nejistotě bylo vystaveno 28 % světové populace.

Data jsou dostupná podle zemí a regionů, a to i zpětně do roku 2014.

bit.ly/3JDZvuU



Skleníky 2.0

Kanadští statistici představili Otevřenou databázi skleníků (ODG) verze 2.0, která obsahuje přibližně 3 900 ručně digitalizovaných skleníků z 38 obcí ve čtyřech provinciích po celé Kanadě.

Skleníky identifikované v otevřených zdrojích snímků z pozorování Země jsou nejprve obrazově upraveny a převedeny do sjednoceného geografického digitálního formátu. Poté jsou uloženy do společného datového souboru pro celou Kanadu.

V nejnovější verzi databáze bylo automaticky detekováno a digitalizováno dalších 1 006



skleníků ze snímků zemského povrchu s vysokým rozlišením pomocí metod strojového učení. Tento projekt pomáhá kanadským statistikům ověřovat moderní metody získávání

a vyhodnocování statistických dat z veřejně dostupných zdrojů, a snižovat tak zátěž respondentů.

bit.ly/4fINbFV

Cizinců na školách přibývá

Podíl dětí s odkladem povinné školní docházky se naopak snižuje.



VENDULA KAŠPAROVÁ

oddělení statistiky
vzdělávání,
zdravotnictví,
kultury a sociálního
zabezpečení

V posledních třech letech výrazně vzrostl podíl žáků s cizí státní příslušností na našich školách. Příčinou je zejména propuknutí války na Ukrajině v únoru 2022, kdy školy přijímaly děti ukrajinských uprchlíků. Přes tento příliv dětí s odlišným mateřským jazykem a kulturním pozadím se však v uvedeném období snižoval podíl dětí s odkladem povinné školní docházky. Zvyšuje se ale podíl takových dětí s odkladem, které si povinné předškolní vzdělávání plní na základních školách.

VLIV VÁLKY NA UKRAJINĚ

Ve školním roce 2024/25 navštěvovalo mateřské školy s právem poskytování předškolní přípravy 360 420 dětí, přičemž již druhým rokem počet dětí ve školách klesá. Za poslední dva roky (tj. mezi zářím 2022 a 2024) se snížil o 8 785, mezi zářím 2021 a 2022 se však naopak o 8 715 zvýšil. Tento nárůst byl výrazněji ovlivněn přijímáním dětí ukrajinských uprchlíků na naše školy.

Na základních školách mezi školními roky 2014/15 a 2022/23 počet žáků stoupal až na 1 007 778. Stejně jako u mateřských škol, lze nejvyšší nárůst zaznamenat mezi zářím 2021 a 2022 vlivem přijímání ukrajinských dětí. V září 2023 počet žáků zapsaných v základních školách poklesl na 1 000 346 žáků, do září 2024 se však opět zvýšil, a sice na 1 002 460 žáků. Tento meziroční nárůst způsobili cizinci, jichž přibýlo 3 693. Žáků české státní příslušnosti naopak již druhým rokem ubývá.

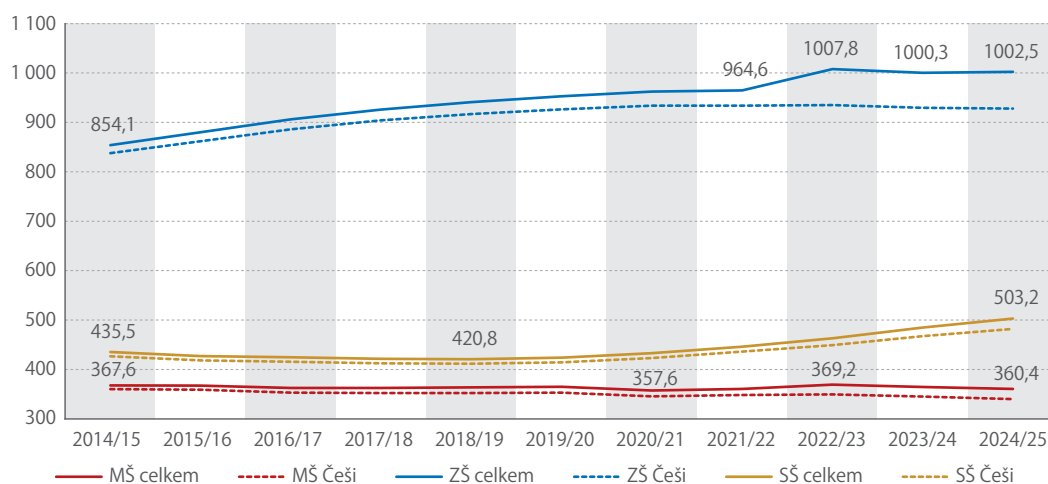
Žáků středních škol od školního roku 2014/15 do školního roku 2018/19 ubývalo, a sice ze 435 542 v září 2014 na 420 814 žáků v září 2018. V následujících šesti letech se jejich počet zvyšoval až na 503 189



žáků v září 2024. Rychlejší tempem přitom rostl počet žáků cizí státní příslušnosti než české.

Jak již bylo zmíněno, po propuknutí války na Ukrajině se v září 2022 skokem zvýšil podíl cizinců, a to zejména ukrajinské státní příslušnosti v mateřských, a ještě výrazněji v základních školách. Následně mezi posledními dvěma školními roky opět stoupl podíl dětí s cizí státní příslušností v mateřských školách, ale již jen o 0,4 p. b. V základních školách došlo mezi zářím 2022 a 2023 k nepatrnému úbytku podílu Ukrajinců i všech cizinců, v září 2024 však oba tyto podíly mírně převýšily hodnotu ze září 2022. Nejplynulejší vývoj zaznamenal růst podílu ukrajinských žáků (a potažmo i všech cizinců) na středních školách. V těch se podíl ukrajinských žáků ze všech žáků od začátku války na Ukrajině každoročně zvyšil o minimálně 0,5 p. b.

VÝVOJ POČTU DĚTÍ A ŽÁKŮ V MATEŘSKÝCH, ZÁKLADNÍCH A STŘEDNÍCH ŠKOLÁCH (tis.)



Zdroj: ČSÚ podle údajů MŠMT

Většinu cizinců na českých školách tvoří Ukrajinci, Vietnamci, Slováci a Rusové. Tyto čtyři státní příslušnosti se v září 2024 podílely na všech žácích s cizím státním občanstvím v mateřských školách 82,6 %, v základních školách 87,7 % a ve středních školách 86,8 %.

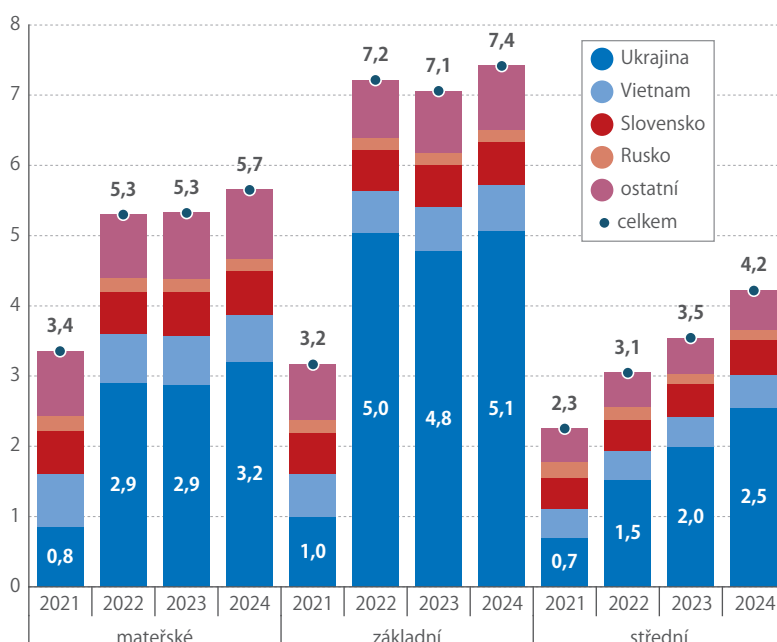
Mezi posledními dvěma školními roky se v mateřských a základních školách počet cizinců zvýšil o zhruba 5 %, zatímco ve středních školách o 23,5 %. Děti, resp. žáků s ukrajinskou státní příslušností v mateřských školách přibýlo o 9,9 %, v základních školách o 6,2 % a ve středních školách o 33,0 %. Naopak, na všech těchto úrovních vzdělávání poklesl počet dětí či žáků s ruskou státní příslušností. V mateřských školách o 10,8 %, v základních školách o 5,3 % a ve středních o 2,3 %.

NEJVÍCE ODKLADŮ V DOBĚ PANDEMIE

Přes výše zmíněný příliv dětí s odlišným mateřským jazykem a kulturním pozadím lze již třetí rok pozorovat snižování podílu dětí s odkladem povinné školní docházky. Podíl šestiletých dětí v předškolním vzdělávání, ať již v mateřských školách, v přípravných třídách základních škol běžných či v přípravném stupni základních škol speciálních, ze všech šestiletých dětí v Česku stoupl mezi školními roky 2020/21 a 2021/22, tedy v době pandemie onemocnění covid-19, z 22,1 % na 24,1 %. Poté však do školního roku 2024/25 poklesl na 20,5 %, přičemž nejvýrazněji se snížil mezi posledními dvěma školními roky. Odklad mívají častěji chlapci než dívky.

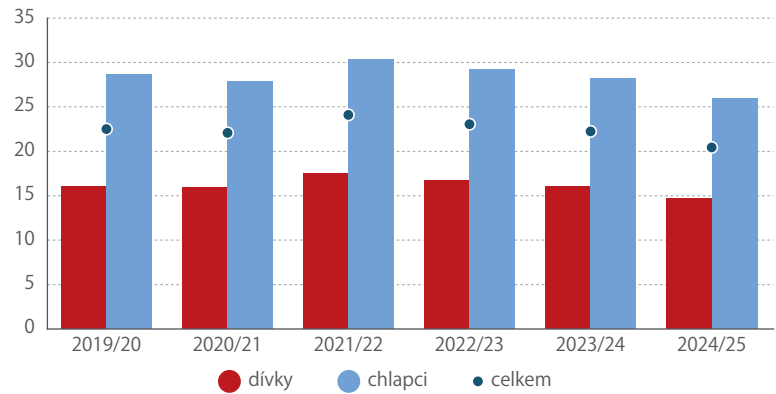
Děti s odkladem povinné školní docházky mohou navštěvovat nejen mateřskou školu, ale také předškolní vzdělávání na základních školách, tj. v přípravné třídě základních škol, či v přípravném stupni

PODÍL CIZINCŮ NA CELKOVÉM POČTU ŽÁKŮ V MATEŘSKÝCH, ZÁKLADNÍCH A STŘEDNÍCH ŠKOLÁCH (% k 30. 9.)



Zdroj: ČSÚ podle údajů MŠMT

PODÍL DĚTÍ S ODKLADEM NA POPULACI 6LETÝCH V ČESKU (%)



Zdroj: ČSÚ podle údajů MŠMT

Pozn.: Podíly uvedené v textu a grafu udávají počty dětí ve školkách či školách v daném věku k 31. srpnu vůči celkovému počtu dětí v populaci Česka v daném věku k 1. červenci. Údaje jsou tedy orientační, neboť část populace dětí uvedeného věku oslaví během letních prázdnin další narozeniny, a přeřadí se tím do starší věkové skupiny. Navíc je třeba vzít v úvahu, že do populace České republiky nejsou zahrnuti cizinci bez trvalého pobytu, kteří také mohou navštěvovat předškolní vzdělávání.

základních škol speciálních. Podívejme se tedy ještě na zastoupení cizinců mezi dětmi v přípravných třídách základních škol a v přípravném stupni základních škol speciálních, kam ve školním roce 2024/25 docházely ze 71 % děti s odkladem povinné školní docházky.

V září 2014 činil podíl cizinců v předškolním vzdělávání na základních školách 4 %, ve školních rocích 2019/20 až 2021/22 zhruba 8 % a v září 2022 se navýšil na 12,0 %. V posledních dvou školních rocích však klesal a v září 2024 dosahoval 9,6 %. Za poslední dva roky se tak počet cizinců v tomto vzdělávání snížil o 12,8 % (tj. z 810 na 706), zatímco Čechů v tomto vzdělávání naopak o 12,8 % přibýlo (tj. z 5 921 na 6 676).

Přitom podíl dětí ve věku 6 let a více, tedy s odkladem, které si předškolní vzdělávání plní na základních školách, ze všech dětí s odkladem povinné školní docházky (tj. i těch v mateřských školách), se za posledních deset let zvýšil z 10,4 % na 21,4 %.

Do přípravné třídy či přípravného stupně docházeli ve školním roce 2024/25 nejvyšší podíl dětí s odkladem povinné školní docházky v krajích Karlovarském (46,8 %), Ústeckém (46,6 %) a v Praze (40,3 %). Oproti tomu v kraji Královéhradeckém tvořil podíl žáků s odkladem povinné školní docházky v přípravných třídách či v přípravném stupni jen 4,7 % a méně než 10 % takových žáků zaznamenaly také kraje Jihočeský (5,5 %) a Olomoucký (6,3 %). To samozřejmě souvisí s odlišnou dostupností přípravných tříd v různých regionech.

V budoucnu vzhledem k plánovaným změnám ve vzdělávací politice, které zahrnují zpřísnování podmínek pro udělování odkladů povinné školní docházky a zrušení přípravných tříd do roku 2029, lze očekávat snižování počtu dětí s odkladem povinné školní docházky, jakož i dětí v přípravných třídách.

Československé opevnění ve statistice

Co možná nevíte o přípravách prvorepublikového Československa na obranu před hrozbou z Německa.



RICHARD ŠVANDA

oddělení terénních zjišťování KS ČSÚ
v Hradci Králové

Když se v roce 1933 chopili moci v sousedním Německu nacisté v čele s Adolfem Hitlerem, bylo československé vládě jasné, že mír ve střední Evropě nebude trvat dlouho. Už v roce 1934 se proto nejvyšší představitelé armády a vlády intenzivně zabývali otázkou, jak efektivně ochránit hranice před případným rozsáhlým útokem. Názory na strategii obrany se však výrazně lišily. Jedna skupina preferovala co nejrychlejší modernizaci armády, druhá naproti tomu zdůrazňovala výstavbu pevnostního systému po vzoru francouzské Maginotovy linie, který měl sloužit jako hlavní obranný prvek proti agresorovi. Ani jeden z uvedených návrhů nebyl zcela zavřen, přesto v rozhodovacích kruzích převážil názor, že podstatná část vynaložených prostředků by měla být investována právě do výstavby opevnění. Podívejme se na některá základní čísla, která situaci v té době charakterizovala.

KAŽDÝ DVANÁCTÝ DO ZBRANĚ

V době míru se Československá armáda skládala ze 7 velitelství sborů, 17 pěších divizí a 4 rychlých divizí, přičemž její celkový stav činil něco přes 200 000 mužů. V době mnichovského krize v září 1938 však čítala již zhruba 1,3 milionu mobilizovaných vojáků (42 divizí). Československá republika měla tehdy společné státní hranice s Německem o délce 1 545 km, s Polskem 984 km, s Rumunskem 201 km, s Maďarskem 832 km a s Rakouskem 558 km. Po anexi Rakouska 12. března 1938 se hranice s Německem významně prodloužila, což samozřejmě zkomplikovalo obranné plány. Z celého rozsáhlého pohraničí byla za bezpečnou považována jen hranice s Rumunskem, neboť to bylo spojencem Československa v rámci Malé dohody.

Zajímavé jsou také demografické údaje. Počet obyvatel tehdejší Československé republiky činil přibližně 15 182 000 osob, přičemž podíl Čechoslováků byl 66,24 %. Při zářijové mobilizaci v roce 1938 představoval počet povolanců vojáků asi 8,56 % tehdejší populace, což znamená, že téměř každý dvanáctý obyvatel státu byl povolán do armády. Ani takové soustředění sil však nestačilo k dlouhodobé obraně rozsáhlých hranic. Československá diplomacie proto vsadila na zahraniční smlouvy o případné vojenské pomoci především ze strany Francie a Sovětského svazu. Jelikož však tato pomoc nemohla přijít okamžitě, bylo nezbytné, aby domácí armáda co nejdříve zadržela nepřítele na hranicích, než se spojenecká



Československý voják na stráž v roce 1938

vojska stihnou zmobilizovat a dorazit na pomoc. Z tohoto důvodu se stavba opevnění ukázala jako strategicky nejvýhodnější a ekonomicky smysluplné řešení. Ukažme si proč.

OPEVNĚNÍ ŠETŘÍ LIDSKOU SÍLU

V jedné z vojenských studií bylo analyzováno, že na nejohroženějším úseku hranic mezi řekami Odrou a Labem, což je přibližně 400 km dlouhý úsek, mohl nepřítel nasadit 30 až 35 divizí. Obrana takového prostoru by vyžadovala vyčlenit nejméně 25 až 30 pěších divizí. To bylo z hlediska dostupnosti lidských zdrojů, výzbroje a materiálu prakticky nemožné. Náklady na vybudování jedné pěší divize včetně výzbroje a munice tehdy činily přibližně 150 milionů Kč. Vybudování třiceti divizí by si vyžádalo až 4,5 miliardy korun a nasazení asi 600 tisíc vojáků. Naproti tomu souvislé těžké opevnění v délce 330 km by bylo potřeba obsadit zhruba 45 tisíci muži, další dvě divize by byly nutné k obraně horských oblastí Krkonoš a Jeseníků a přibližně čtyři divize motorizované zálohy by zajišťovaly mobilitu a podporu – dohromady tedy asi 165 tisíc mužů. Při nákladech kolem 12,5 milionu Kč na jeden kilometr souvislého opevnění včetně výzbroje a munice by celkové náklady na opevnění byly srovnatelné s náklady na výstavbu polních jednotek, avšak s výraznou úsporou

lidských zdrojů téměř o 335 tisíc mužů. Tato skutečnost jednoznačně ukazuje, že investice do opevnění byla nejen smysluplná, ale i nezbytná.

JEDEN BUNKR ZA TÝDEN

Výstavba opevnění byla svěřena Ředitelství opevňovacích prací, známému jako ŘOP. Na celý program výstavby opevnění uvolnila naše vláda zhruba 10,9 miliardy korun, s plánem dokončit jej do roku 1942. Kvůli Mnichovské dohodě však bylo nakonec proinvestováno pouze něco přes 2,56 miliardy korun.

Velkým úspěchem byla především samotná rychlost výstavby. Hrubá stavba samostatného pěchotního srubu trvala vždy přibližně jeden měsíc. Na každý metr krychlový betonu bylo předepsáno 400 kg kvalitního cementu a pouhých 100 litrů vody, přičemž minimální krychelná pevnost betonu musela dosáhnout 450 kg/cm^2 (tedy 45 MPa). Denně bylo zpracováno mezi 170 a 270 m^3 betonové směsi, což znamenalo, že průměrný pěchotní srub mohl být vybetonován během 6 až 8 dnů. Menší objekty lehkého opevnění se stavěly ještě rychleji, mnohdy během jediného dne. Mezi lety 1935 a 1938 bylo na území Československa postaveno téměř 10 000 lehkých opevňovacích objektů a 262 těžkých objektů, z nichž mnohé byly součástí rozsáhlých dělostřeleckých tvrzí s propracovaným podzemím.



Dělostřelecký srub N-S 75 Zelený, tvrz Dobruška

Po Mnichovské dohodě z 30. září 1938 musela československá vláda odstoupit pohraniční území Sudet, kde se kromě německého obyvatelstva nacházelo i opevnění. Po zvážení situace dohodu přijala. Už v říjnu 1938 Hitler osobně navštívil některé pevnosti a podle pamětníků byl překvapen jejich kvalitou.

Statistika v mapách

Statistický geoportál



Statistické údaje
vztahované
k území



Demografická data,
pohyb obyvatel,
výsledky voleb
a mnoho dalšího



Názorně,
přehledně,
srozumitelně



Dlouhodobé úrokové sazby v EU se drží nad 3 %

Úročení desetiletých dluhopisů rychle vystoupalo během roku 2022, a dosud zůstává vysoké.



KAROLÍNA ZÁBAJKOVÁ
analytička ČSÚ

Dlouhodobá úroková sazba, která je jedním z Maastrichtských kritérií, je pro jednotlivé země sestavována jako průměr výnosů sady vládních dluhopisů denominovaných v národní měně se splatností okolo 10 let. Podle nejnovějších údajů z července 2025 dosáhla dlouhodobá úroková sazba dluhopisů v EU hodnoty 3,46 %. Mírně se tak zvýšila oproti červnové úrovni a meziročně byla vyšší o 0,08 p. b.

V pásmu mezi 3 a 4 % se výnosy v EU pohybují už od září 2022. Šokové navýšení, ke kterému došlo v první polovině roku 2022 (v prosinci 2021 dosahovalo průměrné úročení desetiletých dluhopisů v Unii 0,59 % a v říjnu 2022 to bylo

3,8 %), tehdy dostalo dlouhodobé úrokové sazby na nejvyšší úroveň od roku 2013. V předchozím období let 2019–2021 se přitom nemalá část zemí EU těšila z negativních úrokových sazeb vládních dluhopisů.

ZEMĚ BEZ EURA OBSADILY OBA KONCE ŽEBŘÍČKU

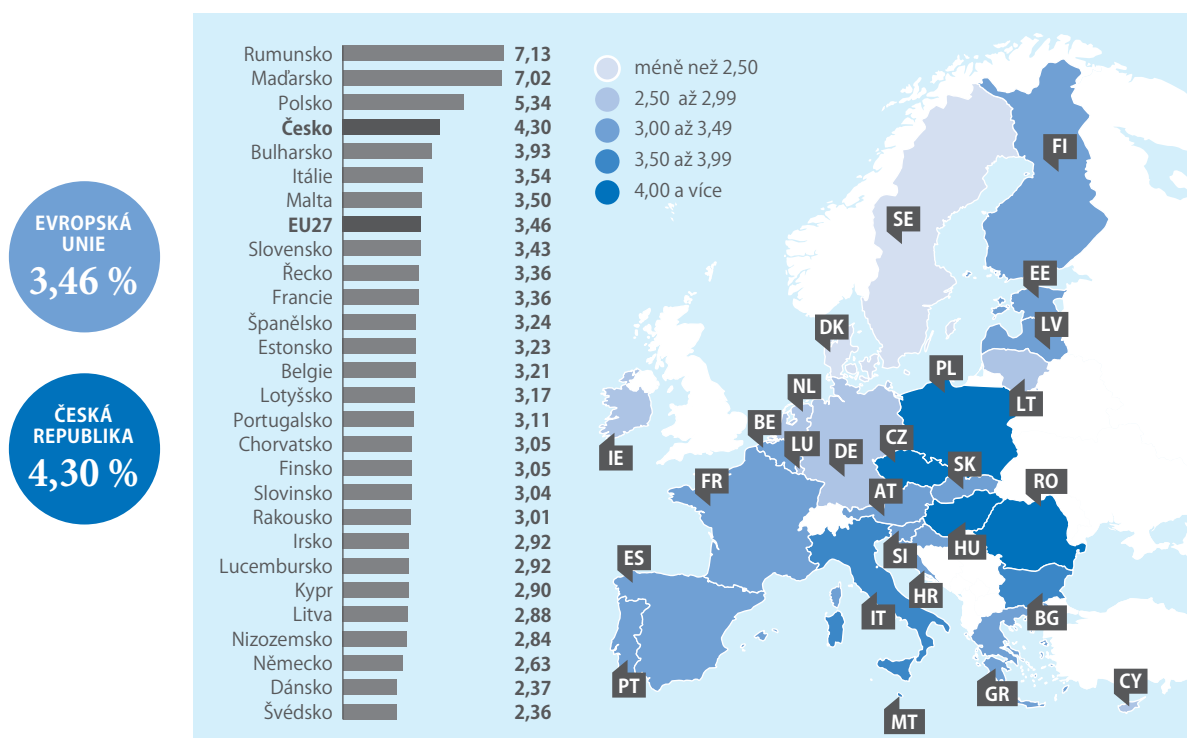
Nejvyšší úrokové sazby dlouhodobých vládních dluhopisů měly v červenci Rumunsko (7,13 %) a Maďarsko (7,02 %) a s odstupem za nimi Polsko (5,34 %) a Česko (4,30 %). Nejnižší výnosy vládních dluhopisů s desetiletou splatností v červenci měly Švédsko (2,36 %), Dánsko (2,37 %) a Německo (2,63 %).

Skupina zemí z čela žebříčku se zde se vzájemnými

proměnami pozic drží už od druhé poloviny roku 2020. V době, kdy se staly běžnými záporné úrokové sazby, se úrokové rozdíly mezi tímto čelem a zbytkem žebříčku zvýraznily. Začátek nárůstu sazeb, ke kterému nakonec došlo v roce 2022 v celé EU, byl u této čtveřice patrný již ve druhé polovině roku 2021.

Pořadí zemí podle výnosů dlouhodobých vládních dluhopisů otevírají i uzavírají země s vlastní měnou. V rámci Eurozóny měla nejvyšší sazby vládních dluhopisů Itálie (3,54 %) následovaná Maltou (3,50 %) a Slovenskem (3,43 %). Rozpětí úrokových sazeb v rámci eurozóny nepřesahuje 1 p. b.

PRŮMĚRNÁ ÚROKOVÁ SAZBA VLÁDNÍCH DLUHOPISŮ S DLOUHODOBOU SPLATNOSTÍ V ZEMÍCH EU V ČERVENCÍ 2025 (%)



Zdroj: Eurostat

V PŘÍŠTÍM VYDÁNÍ:

Statistika lesů

Rozloha a skladba lesů v Česku

Těžba a vývoz dřeva

Zdravotní stav lesních porostů

Umělá a přirozená obnova lesa



STATISTIKA&MY

MĚSÍČNÍK ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU 09/2025

ROČNÍK 15, vychází 10x ročně

ELEKTRONICKÁ VERZE ČASOPISU: statistikaamy.csu.gov.cz

ADRESA REDAKCE: Český statistický úřad,
Na padesátém 81, 100 82 Praha 10
telefon: 274 054 248, e-mail: redakce@csu.gov.cz

REDAKCE: Michal Novotný (šéfredaktor), Pavel Černý (vedoucí redaktor), Eva Henzlerová, Karolína Zábojníková, Jan Cieslar, Jan Ernest, Dalibor Holý, Pavel Hortig, Jiří Kamenický, Petr Musil, Jaroslav Sixta

REDAKČNÍ RADA: Ing. Marek Rojíček, Ph.D. (předseda RR), Ing. Bc. Eva Krumpová, MBA, doc. Ing. Jaroslav Sixta, Ph.D., Ing. Pavla Trendová, Ing. Petr Musil, Ph.D., Ing. Jan Ernest, Ing. Mgr. Martin Zelený, Ph.D., Ing. Petr Böhm, Ph.D., Ing. Petra Kuncová, Egor Sidorov, Ph.D., JUDr. Veronika Zavoralová, MBA, Ing. Jaromír Makovec, Mgr. Jana Nechvátalová, Mgr. Marcela Ernest Jindrová, B.A., Ing. Michal Novotný, Mgr. Jan Cieslar

LAYOUT ČASOPISU: Veronika Wölfelová, Jana Chocholoušová

GRAFICKÁ ÚPRAVA: Tomáš Kubašta, Veronika Wölfelová

JAZYKOVÁ KOREKTURA: Tamara Wölfelová, Erika Hanáčková

FOTOGRAFIE: archiv ČSÚ, shutterstock.com, Tereza Koutecká, freepik.com

Máte-li zájem o bezplatný odběr časopisu, napište na e-mail:
redakce@csu.gov.cz.

TISK: Jiří Bartoš – SLON, spol. s r. o.

VYDAVATEL: Český statistický úřad, csu.gov.cz,
ISSN 1804-7149, ev. č. MK ČR E 1992

PODMÍNKY PRO VYUŽÍVÁNÍ A DALŠÍ ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ
Z ČASOPISU STATISTIKA & MY:
bit.ly/3ddicBp

KALENDÁŘ: Rychlé informace

ŘÍJEN
2025

PO	ÚT	ST	ČT	PÁ	SO	NE
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

1 ST

Míry zaměstnanosti,
nezaměstnanosti
a ekonomické aktivity
(8/2025)

Deficit a dluh
vládních institucí
(2. Q 2025)

Notifikace deficitu
a dluhu vládních
institucí
(2024)

6 PO

Předběžný
odhad indexu
spotřebitelských cen
(9/2025)

7 ÚT

Zahraniční obchod
se zbožím
(8/2025)
Průmysl
(8/2025)
Stavebnictví
(8/2025)

8 ST

Maloobchod
(8/2025)

10 PÁ

Indexy cen vývozu
a dovozu zboží
(8/2025)

Indexy
spotřebitelských cen
– inflace
(9/2025)

16 ČT

Indexy cen výrobců
(9/2025)

21 ÚT

Notifikace deficitu
a dluhu vládních
institucí – údaje
notifikované
Eurostatem
(2024)

24 PÁ

Konjunkturální
průzkumy
(10/2025)

Odhady sklizní
(9/2025)

30 ČT

Míry zaměstnanosti,
nezaměstnanosti
a ekonomické aktivity
(9/2025)

Předběžný odhad
HDP
(3. Q 2025)



OJETÁ VOZIDLA

ČÍM JEZDÍME

NOVÁ VOZIDLA

12 809

Lehká užitková vozidla

12 536

Motocykly

5 154

Přívěsy a návěsy

3 367

Nákladní automobily

1 073

Traktory

351

Autobusy

800

Ostatní



140 397

Osobní automobily

PRVNÍ REGISTRACE VOZIDEL V ČR
515 951
CELKEM



231 600

Osobní automobily



36 482

Přívěsy a návěsy

30 330

Motocykly

21 761

Lehká užitková vozidla

9 172

Nákladní automobily

6 041

Traktory

1 331

Autobusy

2 747

Ostatní

DOPRAVNÍ PARK V ČESKU – SILNIČNÍ DOPRAVA



Osobní automobily

6 638 172



Motocykly

1 340 677



Nákladní vozidla

780 571



Přívěsy a návěsy

475 941



Speciální automobily

25 762



Mikrobusy a autobusy

21 758



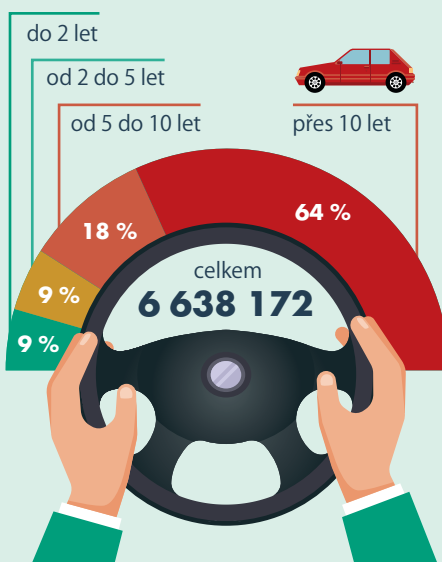
Silniční tahače

3 269

OSOBNÍ AUTOMOBILY DLE POUŽÍVANÉ ENERGIE/PALIVA



OSOBNÍ AUTOMOBILY V ČR DLE STÁŘÍ VOZIDLA



NEHODY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

