

**ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.**

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor/specializace: 6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu

**INDICKÁ HOSPODÁŘSKÁ POLITIKA A JEJÍ  
VLIV NA AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL**  
**Bakalářská práce**

**Michaela Čubanová**

Vedoucí práce: Mgr. Emil Velinov, Ph.D.



ŠKODA AUTO Vysoká škola

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Michaela Čubanová**

Studijní program: Ekonomika a management

Obor: Podniková ekonomika a management obchodu

Název tématu: **Indická hospodářská politika a její vliv na automobilový průmysl**

Cíl: Bakalářská práce na téma „Indická hospodářská politika a její vliv na automobilový průmysl“ je zaměřena na zkoumání hospodářské politiky Indie a rozebírá její vliv na automobilový průmysl. Pro splnění hlavního cíle bakalářské práce jsou důležité i další dílčí cíle, těmi jsou:

- vymezení a definování základních makroekonomických pojmů, které souvisí s bakalářskou prací
- charakteristika Indické hospodářské politiky
- rozebrání automobilového průmyslu v Indii

Rámcový obsah:

- Úvod a cíle práce
- Teoretická část – Zkoumání makroekonomických a průmyslových vlivů na automobilové firmy, VRIO analýza, Porterův 5S model
- Praktická část – Indická hospodářská politika, automobilový průmysl (analýza vlivů Indické hospodářské politiky na automobilový průmysl)
- Vyhodnocení, návrhy řešení
- Závěr

Rozsah práce: 25 – 30 stran

Seznam odborné literatury:

1. PŘIKRYLOVÁ, J. *Moderní marketingová komunikace*. 2. vyd. Grada Publishing, 2019. 328 s. Expert. ISBN 978-80-271-0787-2.
2. SOUKUP, J. – POŠTA, V. – NESET, P. – PAVELKA, T. *Makroekonomie*. 3. vyd. Management Press, 2018. 535 s. ISBN 978-80-7261-537-7.
3. DANĚK, P. *Indie: společnost a hospodářství v transformaci. Kapitoly z humánní geografie Indie*. Brno: Masarykova univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7528-3.

Datum zadání bakalářské práce: prosinec 2020

Termín odevzdání bakalářské práce: prosinec 2021

L. S.

Elektronicky schváleno dne 6. 5. 2021

**Michaela Čubanová**

Autorka práce

Elektronicky schváleno dne 6. 5. 2021

**Mgr. Emil Velinov, Ph.D.**

Vedoucí práce

Elektronicky schváleno dne 7. 5. 2021

**doc. Ing. Jana Přikrylová, Ph.D.**

Garantka studijního oboru

Elektronicky schváleno dne 9. 5. 2021

**doc. Ing. Pavel Mertlík, CSc.**

Rektor ŠAVŠ

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval(a) samostatně a použité zdroje uvádím v seznamu literatury. Prohlašuji, že jsem se při vypracování řídil(a) vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. (dále jen ŠAVŠ) směrnici OS.17.10 Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědom(a), že se na tuto závěrečnou práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, že se jedná ve smyslu § 60 o školní dílo a že podle § 35 odst. 3 je ŠAVŠ oprávněna mou práci využít k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna podle § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiji-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, mám povinnost o této skutečnosti informovat ŠAVŠ. V takovém případě má ŠAVŠ právo ode mne požadovat příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to až do jejich skutečné výše.

V Mladé Boleslavi dne 6. 12. 2021

Děkuji Mgr. Emilu Velinovi, Ph.D. za poskytování rad a odborné vedení závěrečné práce.

## Obsah

Úvod.....	8
1 Definování základních pojmů z hospodářské politiky.....	9
1.1 Hospodářská politika.....	9
1.2 Nositelé a nástroje hospodářské politiky.....	9
1.3 Cíle hospodářské politiky.....	11
1.3.1 Hrubý domácí produkt.....	11
1.3.2 Nezaměstnanost.....	11
1.3.3 Cenová stabilita.....	12
1.3.4 Platební bilance.....	12
2 Zkoumání makroekonomických a průmyslových vlivů na automobilové firmy	13
2.1 VRIO analýza.....	14
2.2 Porterův model 5 sil.....	15
3 Charakteristika hospodářské politiky Indie.....	16
3.1 Chronologie ekonomického růstu.....	16
3.2 Ekonomický propad, pandemie COVID-19.....	17
4 Automobilový průmysl v Indii.....	20
4.1 Vývoj automobilového průmyslu v Indii.....	22
4.2 Indický automobilový průmysl a pandemie COVID-19.....	23
5 Analýza indického automobilového sektoru.....	24
5.1 VRIO analýza.....	24
5.2 Porterův model 5 sil.....	25
5.2.1 Stávající konkurence uvnitř automobilového sektoru.....	25
5.2.2 Nové vstupy do automobilového sektoru.....	27
5.2.3 Substituty.....	28
5.2.4 Vliv dodavatelů.....	28
5.2.5 Vliv odběratelů.....	29
6 Analýza vlivů hospodářské politiky Indie na automobilový průmysl.....	31
6.1 Importní cla.....	31
6.2 Daň ze zboží a služeb.....	33
6.3 Další ekonomická hlediska.....	34
6.4 Emisní normy.....	35

6.5	Bezpečnostní normy.....	36
7	Vyhodnocení, návrhy řešení .....	38
	Závěr .....	40
	Seznam literatury .....	41
	Seznam obrázků a tabulek.....	45

## **Seznam použitých zkratk a symbolů**

ACES	Autonomous driving, Connectivity, Electrification, and Shared mobility
BS-VI	emisní normy Bharat Stage VI
CIF	Cost, Insurance and Freight
EIU	The Economist Intelligence Unit
EV	Electric Vehicle
FAME	Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and EV
GST	Goods and Services Tax
HC	Uhlovodíky
HDP	Hrubý domácí produkt
ICE	Internal Combustion Engine
NOx	Oxidy dusíku
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PM	Prachové částice
RBI	Reverse Bank of India
SIAM	Society of Indian Automobile Manufacturers
WB	World Bank



## Úvod

Bakalářská práce se věnuje indické hospodářské politice a jejímu vlivu na automobilový průmysl.

V ekonomice Indie má průmysl větší význam, než se na první pohled může zdát. Konkrétně automobilový průmysl je jedno z klíčových odvětví tamní ekonomiky. Na hrubém domácím produktu se podílí 7,5 %. Jakýkoliv pokles v tomto sektoru proto značně poškozuje ekonomické výsledky země a zároveň narušuje zaměstnanost, neboť automobilový sektor přímo zaměstnává 8 milionů lidí a nepřímo 29 milionů lidí. Kromě toho však podněcuje tvoření pracovních míst i v jiných průmyslových odvětvích. Nicméně automobilový průmysl v zemi zvolňuje a situace spojená s pandemií COVID-19 přinesla nečekané komplikace. Tamní automobilový sektor se tak po obchodní stránce stal jedním z nejvíce zasažených odvětví v zemi.

Samotná indická ekonomika začala zpomalovat již před příchodem pandemie COVID-19 a země tak v roce 2017 přišla o post nejrychleji rostoucí ekonomiky. Zlepšení stavu automobilového sektoru by však mohlo pomoci tamní ekonomiku oživit.

Téma bakalářské práce vychází z absolvování povinné praxe ve ŠKODA AUTO a.s. v Konstrukčním centru na oddělení EX – Technické vedení projektů, a to v období od 1. 9. 2020 do 31. 1. 2021. Toto oddělení totiž mimo jiné řídí vývojové činnosti v regionu Indie a zodpovídá za Technologické centrum v Pune, kde se vyvíjejí vozy vyráběné tak, aby odpovídaly požadavkům indických odběratelů. Z tohoto důvodu mi bylo kolegy doporučeno věnovat se problematice vlivů indické hospodářské politiky na automobilový průmysl v závěrečné práci.

Hlavním cílem bakalářské práce je zkoumání hospodářské politiky Indie a rozebrání jejího vlivu na automobilový průmysl, na základě čehož budou navržena řešení, která povedou k posílení sektoru.

Pro splnění hlavního cíle práce je třeba provést i cíle dílčí. Prvním dílčím cílem je vymezit a definovat základní makroekonomické pojmy, které souvisí s bakalářskou prací. Druhý dílčí cíl spočívá v charakteristice indické hospodářské politiky. Poslední, třetí dílčí cíl se zakládá na rozebrání automobilového průmyslu v Indii.

# **1 Definování základních pojmů z hospodářské politiky**

V první kapitole je nezbytné vymezit a definovat základní pojmy z hospodářské politiky, jako jsou její nositelé, nástroje a cíle. Nejdříve je však třeba objasnit samotný pojem hospodářská politika.

## **1.1 Hospodářská politika**

Hospodářskou politiku dle Žáka (2007) lze chápat ve dvojitým smyslu.

Za prvé je možné hospodářskou politiku obecně pojímat jako přístup státu (zde pojem „stát“ zahrnuje vlády, centrální banky a instituce, které mají rozhodovací pravomoce) k ekonomice země. V tomto případě hospodářská politika není samoúčelná. Vždycky jde o praktickou a záměrnou činnost státu. Státní rozpočet navrhuje vláda, která ho v demokratické společnosti podává parlamentu ke schválení. Vláda dále může navrhnout nové daně, zvyšovat či snižovat stávající daně a tak dále. S ohledem na stav inflace, resp. kurz domácí měny, zvyšuje či snižuje základní úrokové sazby centrální banka. Jestliže dojde k narušení hospodářské soutěže, např. kartelovými dohodami mezi významnými producenty, musí zasáhnout antimonopolní úřad.

Za druhé je možné hospodářskou politiku vnímat jako teoretickou disciplínu. V tomto pojetí se hospodářská politika zaměřuje na analyzování již probíhajících jevů, po němž přichází navrhování opatření, jež jsou prostřednictvím konkrétních nástrojů určené k jejich řešení. Jaké nástroje se použijí, za jakým účelem a kdy, je rozhodnutím převažujícího teoretického zázemí, z něhož vláda, resp. stát, čerpá.

Teorie hospodářské politiky vychází zejména z makroekonomie, ale i z oblasti politologie, práva, politiky a veřejné správy. Jedná se o relativně mladou vědní disciplínu, neboť její formování započalo ve 30. letech minulého století (Šulc, 1993 in Slaný a kol., 2003). Během jejího formování se zrodily dva hlavní proudy, a to kontinentální a anglo-americký.

## **1.2 Nositelé a nástroje hospodářské politiky**

Nositelé hospodářské politiky jsou subjekty podílející se na procesu jejího formulování, provádění a kontrole (Slaný a kol., 2003).

Mezi nositele hospodářské politiky pak patří (Žák, 2007):

- vládní instituce, jež zahrnují ministerstva, vládu nebo další státní instituce, jako jsou např. živnostenské úřady, daňové a celní orgány,
- zákonodárné instituce, tedy parlament,
- soudní instituce zajišťující vymahatelnost pravidel stanovených zákonem,
- instituce protivážných sil nebo nositelé vlivu, jež mají přímý či nepřímý vliv na hospodářskou politiku (politické strany, odbory atd.),
- instituce, které tvoří a dohlížejí na kvalitu tržního prostředí (protimonopolní úřady),
- nositelé měnové politiky (emisní banka).

Nástrojem, nebo také prostředkem, hospodářské politiky je pak ekonomicky relevantní veličina nebo ekonomická veličina, jež hospodářští politikové mohou určit či měnit, čímž mají vliv na cílové proměnné (Slaný a kol., 2003). Ekonomicky relevantní veličinou je ku příkladu kartelový zákon, bankovní zákon apod., a ekonomickou veličinou pak např. daňová sazba nebo cena.

Z výše uvedeného plyne, že nástrojů hospodářské politiky je mnoho a jak uvádí Žák (2007), člení se dle různých hledisek:

- dle oblasti působení (fiskální nástroje, měnové nástroje atd.),
- dle úrovně působení (makroekonomické a mikroekonomické nástroje),
- dle charakteru vlivu (přímé a nepřímé nástroje),
- dle způsobu ovlivňování (plošné a selektivní nástroje),
- dle vlivu na vývoj vztahů mezi účastníky trhu (nástroje běžné hospodářské politiky a systémotvorné nástroje).

Dále je třeba zmínit základní členění hospodářské politiky, neboť pro každou oblast hospodářství se obvykle tvoří specifické nástroje řešící jejich problémy (Sojka a Konečný, 1996).

Hospodářská politika se kategorizuje zejména na fiskální a monetární politiku. Fiskální politika představuje opatření, která ovlivňují ekonomiku pomocí výdajové a příjmové strany veřejných rozpočtů. Monetární politika pak na ekonomiku působí skrze změny v „ceně“ peněz a změny v peněžní zásobě (Pavelka, 2018).

### **1.3 Cíle hospodářské politiky**

Hlavním tradičním cílem hospodářské politiky je zabezpečit podmínky pro progresivní a stabilní vývoj ekonomiky (Žák, 2007). Tento hlavní cíl je pak možné dále zjednodušeně rozdělit na čtyři základní ekonomické cíle. Těmi jsou stabilní a vyvážený ekonomický růst, nízká míra nezaměstnanosti, stabilní a nízká inflace, vnější rovnováha, tedy vyrovnaná platební bilance nebo jen obchodní bilance a udržování stabilního a optimálního devizového kurzu.

#### **1.3.1 Hrubý domácí produkt**

Důležitým ukazatelem, který zobrazuje výkonnost dané ekonomiky, je hrubý domácí produkt. Hrubý domácí produkt (dále též HDP) vystihuje tržní hodnotu všech finálních statků, které se vyprodukovaly za určité období v dané ekonomice.

Pro získání HDP je možné využít 3 metody, a to výrobní, výdajovou či důchodovou. Za základní metodu lze pokládat výrobní metodu (Pavelka, 2018). HDP se pomocí této metody zjistí sečtením hrubé přidané hodnoty (včetně odpisů) a přičtením nepřímých daní, které jsou sniženy o dotace. Hrubá přidaná hodnota představuje hodnotu celkové produkce, od které se odečte mezipotřeba.

#### **1.3.2 Nezaměstnanost**

Dalším klíčovým cílem hospodářské politiky, jenž je úzce spojen se zvyšováním ekonomické výkonnosti, je dosahování nízké nezaměstnanosti.

Z ekonomického hlediska se jedná o stav v národním hospodářství, v rámci kterého část pracovního potenciálu společnosti dobrovolně neusiluje o uplatnění či uplatnění nemůže najít (Žák, 2007).

Nezaměstnané osoby jsou pak ty, kterým je 15 a více let, jsou bez práce (tedy nemají placené zaměstnání), ale zároveň aktivně hledají práci a jsou připraveny nejpozději do 14 dnů nastoupit do práce (Lipovská, 2017).

Při analyzování trhu práce konkrétní ekonomiky se pozornost nejvíce věnuje právě nezaměstnanosti, neboť je významným makroekonomickým problémem (Pavelka, 2018). Pouhá nezaměstnanost, resp. míra nezaměstnanosti (procento nezaměstnaných z celkové pracovní síly), ale nepodává úplný obraz o tom, jaká je situace na trhu práce. Z tohoto důvodu je nutné se věnovat nejen nezaměstnanosti, ale i dalším charakteristikám.

### 1.3.3 Cenová stabilita

Inflace představuje růst všeobecné cenové hladiny a jejím opakem je deflace. Stav, kdy dochází ke snížení inflace, resp. míry inflace, se nazývá desinflace. Míra inflace je tedy nejčastějším vyjádřením inflace a jedná se o procentní změnu cenové hladiny (Pavelka, 2018). Pokud cenová hladina neklesá ani neroste, jedná se o situaci, která se nazývá cenová stabilita (Jurečka, 2017). Inflace může být poptávková, nabídková nebo importní, a z hlediska rychlosti se rozlišují následující 3 typy inflace:

- plíživá inflace – do 10 %,
- pádivá inflace – do 100 %,
- hyperinflace – vyšší než 100 %.

### 1.3.4 Platební bilance

V oblasti vnějších vztahů je nejdůležitějším cílem hospodářské politiky dosažení vyrovnané platební bilance nebo jejich dílčích částí.

Platební bilance je základní výkaz, jenž zobrazuje vztah domácí ekonomiky se zahraničím (Pavelka, 2018). Kromě reálných transakcí (přesun zboží a služeb), zaznamenává platební bilance i transakce finanční (přesun kapitálu). Její struktura a pravidla, jak platební bilanci sestavit, vychází z metodiky Mezinárodního měnového fondu. Skládá se ze tří účtů (běžný, kapitálový a finanční účet) a čistých chyb a opomenutí.

Běžný účet v platební bilanci pak zahrnuje obchodní bilanci, bilanci služeb, bilanci výnosů a běžné převody. Nejdůležitější položkou je obchodní bilance. Posuzujeme její saldo, které značí rozdíl mezi hodnotou vyvezeného a dovezeného zboží. Z toho plyne, že pokud je saldo obchodní bilance kladné, tak export je vyšší než import. Druhý, kapitálový účet obsahuje transfery, které jsou spjaty s migrací obyvatelstva, dále s promíjením dluhu nebo převody nefinančních nevýrobních hmotných aktiv či nehmotných práv. Finanční účet tvoří přímé, portfoliové a ostatní investice (Žák, 2007). Čisté chyby a opomenutí odstraňují nepřesnosti, které vznikly během sestavování platební bilance, a vliv kurzových rozdílů.

Platební bilance se úzce pojí s investiční pozicí země (Pavelka, 2018). Investiční pozice země pak znázorňuje hodnotu finančních pasiv rezidentů vůči nerezidentům a hodnotu finančních aktiv ve formě pohledávek vůči nerezidentům.

## 2 Zkoumání makroekonomických a průmyslových vlivů na automobilové firmy

Podle Fotra a kol. (2017) monitoring tzv. makrookolí obsahuje situace, okolnosti a vlivy, jež firma nemůže anebo může, ale pouze velmi těžko, svými aktivitami ovlivnit. Informace a data, ze kterých vychází analýza makrookolí, jsou velmi často veřejně dostupné. V rámci této analýzy se zpravidla shromažďují a hodnotí informace o vývoji hospodářství (ekonomiky), legislativy a technologií, dále o demografickém a sociologickém vývoji, politických aspektech dané země či regionu a environmentálních vlivech a jiné.

V jednotlivých kategoriích nás zajímají sledované faktory (Fotr a kol., 2020):

- V rámci hospodářství (ekonomiky) mají vliv makroekonomické údaje a jejich trendy, neboť ty mohou podstatně ovlivnit strategický záměr. Mezi základní sledované faktory patří inflace, vývoj HDP, míra nezaměstnanosti, směnné kurzy, daně a další.
- Jeden z klíčových faktorů, který ovlivňuje podnikatelské prostředí a zároveň i vytváření podnikatelské strategie, je vývoj legislativy (národní i nadnárodní). Základní oblasti jsou zde obecná legislativa, odvětvová státní regulace ekonomiky, hospodářská oblast (obchodní bariéry, daňová legislativa apod.), environmentální zákony, mezinárodní normy a závazky.
- Dále pak zmíněné technologie, resp. technologické a technické úrovně, mohou výrazně ovlivnit především úspěšnost záměru. Sledují se zde hlavně státní pobídky, vývoj technologie v konkrétní oblasti, rozsah prováděných inovací, nástup nových technologií apod.
- Vzhledem ke globalizaci socioekonomického prostoru má demografie a sociologie stále větší význam. Podstatnými složkami této oblasti jsou např. pravidla pro zaměstnanost obyvatel, míra vzdělanosti, životní úroveň, demografický vývoj populace atd.
- Politika a politické faktory, jako jsou např. politický systém, investiční pobídky, vývoj státního rozpočtu, podstatně určují podnikatelskou pozici.
- Důležité jsou i ekologické předpisy, jež mohou ovlivňovat investiční výstavbu a prostředí zemí či jednotlivých regionů.

## 2.1 VRIO analýza

K zabezpečení včasné reakce na vlivy externího prostředí, které se neustále mění, je potřeba plánování a organizování zdrojů firmy s dostatečnou flexibilitou. V tomto smyslu se využívá VRIO analýza (Fotr a kol., 2020). Tato analýza totiž konfrontuje při realizování firemní strategie jednak možnosti nasazení zdrojů, ale i potenciál jejich úspěšnosti za respektování externího prostředí firmy, resp. jeho vlivů. Obecně jde o analytickou techniku, jejíž účelem je posuzování dimenzí hodnocení, jak pro vlastní organizaci, tak případně i pro konkurenty. Právě počáteční písmena anglických názvů jednotlivých dimenzí tvoří zkratku VRIO:

- value neboli hodnota,
- rareness, znamenající vzácnost,
- imitability, tedy napodobitelnost,
- organization, v překladu organizace, uspořádání.

V rámci dimenzí se hodnotí odpovědi na otázky, které se týkají nákladnosti a snadnosti získání zdrojů, dále vzácnosti, resp. omezenosti, složitosti napodobení zdrojů, a zda současné uspořádání podporuje jejich využitelnost.

V kontextu automobilových firem se jedná zejména o posuzování lidských (pracovní síla, vzdělání atd.) a hmotných zdrojů (výrobní závody, vývojová centra apod.).

Na základě získaných odpovědí se pak porovnává postavení firmy, eventuálně celého odvětví, vůči konkurenci (viz Obr. 1).

V	R	I	O	
Je zdroj hodnotný?	vzácný?	nenapodobitelný?	organizován?	
NE				= KONKURENČNÍ NEVÝHODA
ANO	NE			= KONKURENČNÍ PARITA (SHODA)
ANO	ANO	NE		= DOČASNÁ KONKURENČNÍ VÝHODA
ANO	ANO	ANO	NE	= NEVYUŽITÁ KONKURENČNÍ VÝHODA
ANO	ANO	ANO	ANO	= UDRŽITELNÁ KONKURENČNÍ VÝHODA

Zdroj: (Business-to-you, 2016)

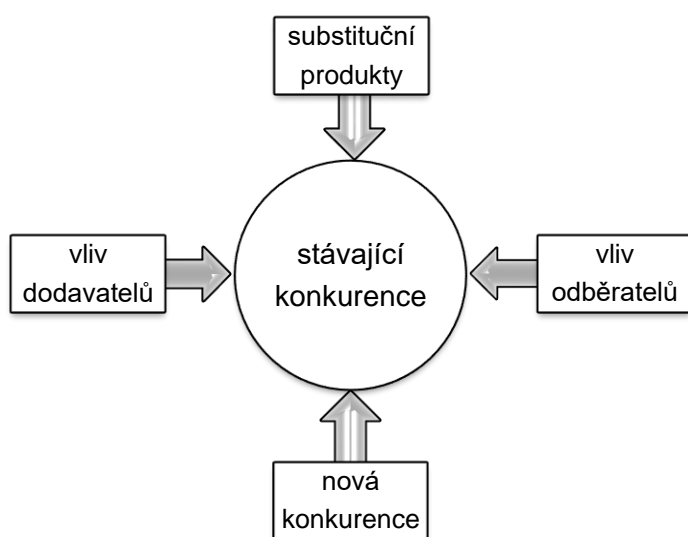
**Obr. 1 VRIO**

## 2.2 Porterův model 5 sil

Porterův model 5 sil se uplatňuje v situacích, které ovlivňují konkurenční prostředí a pomáhá např. u rozhodování o obchodní strategii.

První z pěti sil představuje hlavní konkurenci, která má srovnatelné šance na prosazení na trhu s hlavním subjektem. Druhá síla jsou konkurenti, kteří nově vstupují na trh. Třetí síla reprezentuje substituty, tedy výrobky, jež mohou částečně či úplně nahradit stávající produkt. Poslední dvě síly spočívají v kupní a vyjednávací síle, kterou mají odběratelé a dodavatelé (Sieglová, 2020).

Působení jednotlivých sil znázorňuje obrázek 2.



Zdroj: (Sieglová, 2020)

**Obr. 2 Porterův model 5 sil**

Cílem modelu je pochopení působících sil a následně zjištění, které síly mají největší význam pro podnik z pohledu budoucího vývoje, a které mohou být ovlivněny managementem a jeho strategickými rozhodnutími (Sedláčková a Buchta, 2006). Rozpoznání, vyrovnání a schopnost reagovat na tyto síly je pak nezbytné pro podniky, které chtějí dosáhnout úspěchu. Model zároveň bývá často používán jako analytický nástroj pro vytvoření si obrazu o odvětví, popřípadě o strategické konkurenční skupině.



### 3 Charakteristika hospodářské politiky Indie

Kapitola pojednává o proměně hospodářské politiky Indie, poukazuje na chronologii ekonomického růstu, ale zároveň zmiňuje ekonomický propad, který započal již před příchodem pandemie COVID-19. V poslední řadě kapitola dokumentuje i aktuální stav hospodářské politiky země a zobrazuje predikce ekonomických ukazatelů pro roky 2021 až 2023.

#### 3.1 Chronologie ekonomického růstu

Už ve 4. tisíciletí př. n. l. v Indii vzkvétaly první starověké kultury. V novověku se jednalo o hlavní cíl koloniálních a obchodních výbojů a postupně docházelo k ovládnutí a sjednocení Indie Spojeným královstvím. Indická kolonie, která zahrnovala i území Bangladéše, Pákistánu a Myanmaru, se tak stala nejvýznamnější a nejbohatší kolonií celého britského impéria (Brzóska, 2020). V roce 1947 došlo k získání úplné nezávislosti, což bylo zapříčiněno separatistickým hnutím, ke kterému docházelo během 20. století.

Ekonomická historie nezávislé Indie se pak dělí na 4 období (Daněk a kol., 2014):

- 1951–1965: Jednalo se o počátek industrializace, budovaly se instituce, vykazováno průměrné tempo růstu.
- 1965–1981: Období „indické míry růstu“, mezinárodní ekonomický systém měl negativní vliv (ropné šoky, hospodářská krize), vnitřní politická krize.
- 1981–1990: Centrálně plánovaná ekonomika a dílčí reformy za vládnutí Rádžíva Gándhího započaly ekonomický růst.
- od 1991: Ekonomický růst pokračoval, nová ekonomická politika a ekonomická liberalizace. Zmíněnou novou ekonomickou politikou zde pak tvoří vzniklé politické koalice mezi státem a podnikatelskými elitami a s tím související postupný přesun moci od státu na podnikatele.

Co se posledních třech dekadách týče, Indie spadá mezi prvních deset nejrychleji rostoucích ekonomik na světě.

Vzhledem ke strategické poloze, kterou má Indie, se země považuje za vstupní bránu do celé Asie (Brzóska, 2020). Tato poloha a vlastnictví jaderných zbraní, vlastní kosmický program, dramaticky rostoucí (už tak početná) populace dohromady s pozoruhodně dynamickým hospodářským růstem je důvodem proč je

Indie vnímána jako budoucí globální velmoc. Nicméně zmíněný hospodářský růst se váže především na velká města a přístavy, které mají vysokou životní úroveň obyvatelstva. Venkovské oblasti a vnitrozemí jsou pořád z ekonomického hlediska zaostalé a vykazují nízkou životní úroveň.

Indie patří mezi nově industrializované státy, avšak na rozdíl od zbylých zemí východní Asie, se v zemi staly hlavním důvodem růstu terciální činnosti (Daněk a kol., 2014). Terciální činnosti v zemi tvoří značný ekonomický profit a růst HDP, ale na druhou stranu pouze málo pracovních příležitostí pro špatně vzdělané a chudé Indý.

### **3.2 Ekonomický propad, pandemie COVID-19**

Ekonomika Indie začala zpomalovat již před počátkem pandemie COVID-19. V roce 2017 přišla o své prvenství jakožto nejrychleji rostoucí ekonomiky, což bylo zapříčiněno poklesem hospodářského růstu na 6,7 % (Tlapa a kol., 2019). Toto zpomalení vyvolaly krátkodobé negativní důsledky tzv. demonetizace, tedy zneplatnění bankovek o nejvyšší nominální hodnotě, a změny v systému nepřímých daní.

Ve fiskálním roce 2019 až 2020 (duben–březen) se reálný růst HDP Indie dostal na nejnižší úroveň za posledních 11 let. Ekonomika totiž meziročně dospěla k pouhému růstu o 4,2 % HDP, a to i přes to, že v předchozích 5 letech dosahoval průměrný reálný růst HDP 7,5 % ročně (Tlapa a kol., 2020). Zpomalování ekonomiky země je posuzováno jako výsledek hospodářského cyklu, který byl ovlivněn narůstající nezaměstnaností, dále oslabením spotřebitelské důvěry a také zhoršujícími podmínkami úvěrové emise kvůli problémům ve finančním sektoru.

Ve fiskálním roce 2020 až 2021 (duben–březen) tvořil očekávaný propad ekonomiky Indie 7 %, čímž se stává vůbec nejhorším od začátku sledování v roce 1950 až 1951. I přes to, že výkonnost hospodářství země zaostávala už před příchodem pandemie COVID-19, mimořádně špatný výsledek ekonomiky zapříčinil především tzv. lockdown na 68 dní, jenž zavedla indická vláda 25. března 2020. Cílem tohoto úplného uzavření bylo zamezení šíření virové infekce. Poté následovaly i další restriktce turistických a ekonomických aktivit (Tlapa a kol., 2021). Následně v květnu 2020 představil premiér Indie Naréndra Módí balíček opatření na podporu ekonomiky země, pomocí kterého mobilizuje vláda finanční prostředky ve výši

10 % HDP. Tento objem finančních prostředků také obsahuje záruky státu za bankovní úvěry a opatření centrální banky sloužící k podpoře likvidity. Naréndra Módí kromě toho nařídil i „Misi soběstačné Indie“. Jedná se o programovou náhradu dovozu domácí výrobou. Vláda mimo jiné znovu zavedla reformní kurz. V souvislosti s tím je vláda rozhodnuta privatizovat velké společnosti státu, je odhodlána ekonomiku více zpřístupnit zahraničním investorům a soukromému kapitálu. Díky opatřením vlády by měly střední a malé podniky snadněji dosáhnout na nutné bankovní úvěry.

K vytvoření bližšího přehledu o stavu ekonomiky Indie slouží tabulka 1, která je vypracovaná dle Organisation for Economic Co-operation and Development (dále též OECD) a kromě přehledu ukazatelů pro roky 2019 a 2020 obsahuje i predikce The Economist Intelligence Unit (EIU) pro 2021 až 2023.

**Tab. 1 Přehled ukazatelů**

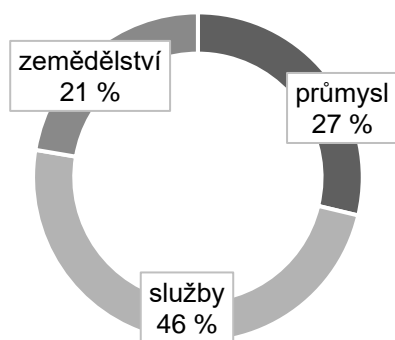
Ukazatel	Období				
	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Růst HDP (%)</b>	4,2	-7,0	13,0	4,5	5,5
<b>Veřejný dluh (% HDP)</b>	50,4	60,9	59,7	61,3	61,7
<b>Míra inflace (%)</b>	3,7	6,6	5,0	4,7	4,3
<b>Populace (mil.)</b>	1 306,4	1 380,0	1 393,0	1 407,0	1 420,0
<b>Nezaměstnanost (%)</b>	7,5	10,9	8,0	7,8	7,3
<b>HDP na obyvatele (USD, PPP)</b>	6 996,5	6 560,0	7 470,0	7 880,0	8 420,0
<b>Bilance běžného účtu (mld. USD)</b>	-29,8	31,7	-26,4	-37,9	-35,8
<b>Saldo obchodní bilance (mld. USD)</b>	-157,7	-92,7	-158,2	-180,5	-188,1
<b>Průmyslová produkce (%)</b>	0,7	-11,1	13,4	4,5	6,0
<b>Exportní riziko OECD</b>	3/7	3/7	3/7	-	-
Predikce EIU					

Zdroj: (EIU a OECD, dostupné v Tlapa a kol., 2021)

V roce 2021 se předpokládá růst HDP lehce přes 10 %, avšak tempo HDP může záporně ovlivnit, tzn. zpomalit, 2. vlna koronavirové pandemie z jara 2021. Zadluženost Indie je poměrně nízká, a to sice na úrovni kolem 60 % HDP, což z velké části zapříčiňuje zejména konzervativní vládní fiskální politika. Nezaměstnanost (ve výši 8 %) a současná míra inflace (na úrovni 5 %) se s ohledem na závažnou pandemickou situaci pořád udržují na poměrně přijatelné úrovni. Nicméně v době po pandemii se od ekonomiky země očekává silný

návrat v podobě solidního průměrného ročního růstu HDP ve výši 4 až 5 %. Dále má v roce 2021 běžný účet platební bilance spadnout do záporných čísel, kde se očekává, že se bude držet i v budoucnu (Businessinfo, 2021).

Jak je vidět v grafu na obrázku 3, na tvorbě HDP se nejvíce podílejí tři oblasti. Jsou jimi služby, dále pak průmysl a nejnižší podíl má zemědělství.



Zdroj: (WB, 2020 přebráno z Tlapy a kol., 2021)

**Obr. 3** Sektory podílející se na HDP

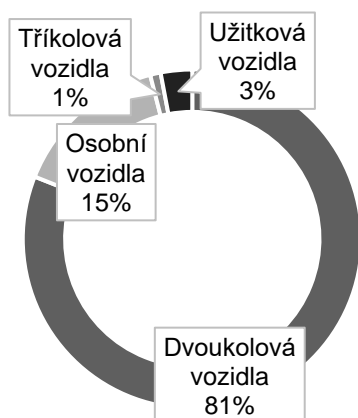
## 4 Automobilový průmysl v Indii

V ekonomice Indie má průmysl větší význam, než odpovídá zaměstnanosti či jeho podílu na HDP (Daněk a kol., 2014). Je to způsobeno tím, že průmysl zpracovává část zemědělských produktů a tvoří výrobky, jež jednak slouží k obchodu, ale dále se využívají i v jiných terciárních činnostech. Hovoříme-li o odvětví automobilového průmyslu, k jeho růstu značně přispěl vzestup středních vrstev v zemi, čímž se zvýšila domácí poptávka, což bylo provázeno novou ekonomickou politikou.

Automobilový průmysl je jedno z klíčových odvětví ekonomiky Indie (Auto SAP, 2021). Jakýkoliv pokles v této oblasti proto výrazně poškozuje ekonomické výsledky země. Pokles prodejů vozidel zároveň zasahuje i zaměstnanost, neboť automobilový průmysl poskytuje mnoho přímých i nepřímých pracovních míst a také stimuluje vytváření pracovních míst v dalších průmyslových odvětvích (McKinsey & Company, 2021). Přesněji automobilový průmysl v Indii přímo zaměstnává 8 milionů lidí a nepřímo pak dalších 29 milionů. Co se HDP týče, tento průmysl aktuálně tvoří v zemi 7,5 % HDP.

Automobilový sektor zde členíme na čtyři segmenty (India Briefing, 2021):

- výrobu užitkových vozů,
- výrobu osobních automobilů,
- výrobu tříkolových vozidel,
- výrobu dvoukolových vozidel, tedy výrobu skútrů, mopedů, koloběžek a motocyklů.

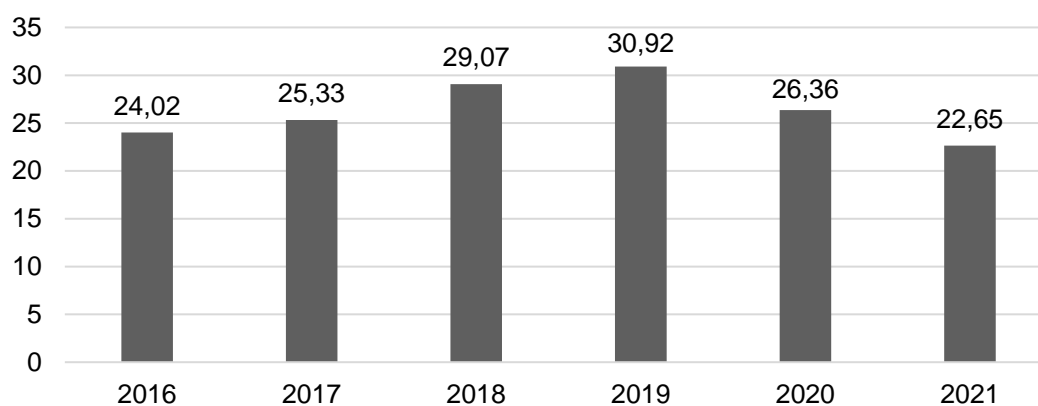


Zdroj: (India Briefing, 2021)

**Obr. 4 Podíl segmentů na indickém trhu v roce 2021**

Jak je patrné z grafu na obrázku 4, na indickém trhu v roce 2021 naprosto převažuje segment dvoukolových vozidel, který má zastoupení 81 %. Druhým segmentem ve stejném roce jsou osobní vozidla, na jež připadá 15 %. Užitková vozidla jsou na třetím místě se 3 %. Posledním segmentem se s 1% podílem na indickém trhu v roce 2021 stala tříkolová vozidla.

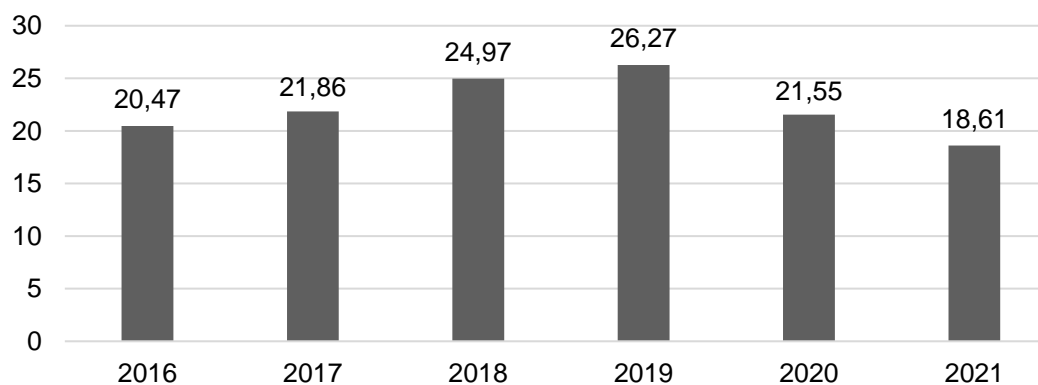
Z roční výrobní kapacity 24,02 milionů kusů vykázanou v roce 2014 se výrobní kapacita v Indii do roku 2019 vyšplhala až na 30,92 milionů. Po roce 2019 však přišlo zpomalení v důsledku koronavirové pandemie, kdy došlo k poklesu roční produkce a v roce 2021 tak činila pouze 22,65 milionů (viz Obr. 5).



Zdroj: (India Briefing, 2021)

**Obr. 5 Množství automobilů vyrobených v Indii (v milionech)**

Roční prodeje automobilů v Indii dosáhly vrcholu v roce 2019 a poté klesly. Množství prodaných automobilů se proto v roce 2021 současně dostalo na hodnotu 18,61 milionů (viz Obr. 6).



Zdroj: (India Briefing, 2021)

**Obr. 6 Množství prodaných automobilů v Indii (v milionech)**

Aktuálně je tamní trh s novými osobními automobily 5. na světě. Před Indií se umístilo Německo, Japonsko, USA a vedoucí Čína (Auto SAP, 2021).

#### **4.1 Vývoj automobilového průmyslu v Indii**

První automobil po indických silnicích jezdil roku 1897 a vlastnil ho pan Crompton Greaves. Roku 1901 pak automobil vlastnil první Ind, který se jmenoval Jamshedji Tata (The Pitstop Blog, 2020).

Indie do roku 1930 neměla žádné výrobní závody, a proto se automobily dovážely z jiných zemí (Auto News Reporter, 2018). Období 40. let minulého století pak ve výrobním procesu bylo historickým desetiletím, neboť indické společnosti jako Premier a Hindustan Motors (první automobilová společnost v Indii) započaly vyrábět vozy od jiných firem. V průběhu tohoto desetiletí začala vozy vyrábět i společnost Mahindra & Mahindra.

První automobil byl v Indii vyroben v roce 1942 společností Hindustan Motors, avšak formálně v zemi automobilový sektor vznikl až v roce 1952 (Symbo Insurance, 2017). V centru pozornosti byli výrobci jako již zmínění Hindustan Motors a Premier Automobiles, dále pak Standard Motors. Začaly se vyrábět i SUV, kde dominovaly společnosti Mahindra & Mahindra, Standard Motors, Bajaj a další. Těžkopádná a střední užitková vozidla vyrábělo 7 výrobců, mezi které patří např. Simpsons and Co. a Ashok Motors. Dvoukolová vozidla vyráběly společnosti Bajaj Auto, Ideal Jawa, Automobiles Product of India, Escorts Group a Royal Enfield.

V 50. letech bylo zahájeno úsilí o vytvoření integrovaného průmyslu automobilových součástek. Automobilový průmysl byl chráněn vysokými dovozními tarify. Výroba byla licencována a platila kvantitativní omezení dovozu automobilů a automobilových součástek (Liu a Racherla, 2019). S rostoucí populací země a příjmem obyvatel se však objevovala značná poptávka po osobních automobilech. Vláda tak chtěla představit úsporné, moderní, a hlavně levné vozy, které by byly dostupné i pro tzv. obyčejné lidi.

Avšak průmysl měl až do 80. let velmi pomalý růst, neboť trh s automobily nebyl vzhledem k nízké míře hospodářského růstu v Indii v tomto období velký. V polovině roku 1991 provedla indická vláda ve své hospodářské a průmyslové politice

významné změny vedoucí k liberalizaci trhů. To poskytlo indickému automobilovému průmyslu impuls k dalšímu rozkvětu (Liu a Racherla, 2019).

Nedlouho po liberalizačním období do země dorazily automobilky, jež dříve nesměly kvůli přísným politikám působit na indickém trhu. Následné ekonomické reformy pozvolna přiváděly do Indie velké mezinárodní společnosti, jako např. Hondu a Hyundai. Během několika let se tak indický automobilový sektor vyvinul mílovými kroky a země se stala centrem výrobců automobilů, jež zde mají své závody určené pro národní a mezinárodní trhy (The Pitstop Blog, 2020).

Nicméně automobilový průmysl zde zpomaluje, a to už od třetího čtvrtletí fiskálního roku 2018 (McKinsey & Company, 2020), přičemž mezi příčiny krize patřily vyšší pořizovací náklady, omezení likvidity a slabší sentiment zákazníků. V porovnání s fiskálním rokem 2019 (duben–březen) klesly v roce 2020 prodeje užitkových vozidel o 29 %. U osobních a dvoukolových vozidel došlo k poklesu o 18 %.

#### **4.2 Indický automobilový průmysl a pandemie COVID-19**

COVID-19 přinesl indickému automobilovému sektoru nečekané komplikace. Po obchodní stránce totiž automobilový průmysl Indie patří k nejhůře zasaženým. Dle vzoru jiných zemí, kde se koronavirus šířil dříve, veškerá opatření k zastavení šíření epidemie ve značné míře omezila cestování a zanechala mnoho odběratelů neschopných či neochotných kupovat vozidla. Kromě toho se koronavirus objevil zrovna ve chvíli, kdy se výrobci automobilů snažili vzpamatovat z razantního poklesu ročních tržeb v 2019 (McKinsey & Company, 2020). V březnu roku 2020, kdy tamní vláda zavedla lockdown, byly domácí prodeje automobilů v porovnání s březnem předchozího roku o 45 % nižší. Následující měsíce v roce 2020 pak přinesly ještě více nepříjemné zprávy, neboť meziroční prodeje byly o více než 90 % menší.

Avšak nadále se očekává, že indický automobilový průmysl v letech 2021 až 2022 zaznamená značný růst a zotaví se z dopadů pandemie COVID-19 (IBEF, 2021). Pozitivní prodeje v tomto období by mohla zapříčinit elektrická vozidla, zejména ta dvoukolová.



## 5 Analýza indického automobilového sektoru

Kapitola prostřednictvím VRIO analýzy a Porterova modelu 5 sil zjišťuje situaci a typické rysy indického automobilového sektoru.

### 5.1 VRIO analýza

VRIO analýza má za cíl získat odpovědi na otázky, resp. dimenze hodnocení, které byly rozebrány v kapitole 2, a jejich pomocí posoudit konkurenční výhodu sektoru.

Indický automobilový sektor se vyznačuje obrovskou velikostí a atraktivitou trhu související se strategickou polohou země, což potvrzuje množství výrobních závodů, které zde má v podstatě každá velká automobilka. Indii lze proto považovat za centrum výrobců automobilů. Kombinace velikosti, atraktivity a strategické polohy je vzácná, ale pokud jiné země, jako např. Čína, zaboují a zvýší své úsilí, lze do určité míry napodobit.

Kromě toho se v zemi nachází testovací, výzkumná a vývojová centra (IBEF, 2021). Vznikají zde však i centra na podporu chytré a pokročilé výroby, která pomáhají malým a středním podnikům zavádět Průmysl 4.0 (automatizaci a výměnu dat ve výrobní technologii). To dává možnost navrhovat, vyvíjet a konstruovat vozy světové třídy kompletně v Indii.

Na tamním automobilovém sektoru je třeba dále vyzdvihnout dostatek levné, vzdělané a kvalifikované pracovní síly, přičemž výrobní náklady spolu s náklady na pracovní sílu nejsou v porovnání s ostatními zeměmi tak vysoké. Kvalita výroby zde také neustále roste. Je však otázkou, jak jsou tyto zdroje do budoucna udržitelné.

Co se ostatním nedaří napodobit, a indický automobilový sektor tím zároveň může být příkladem pro zbytek světa, jsou odolnost a agilita, které sektor předvádí. Tuto skutečnost lze zaznamenat např. u přijetí emisních norem Bharat Stage VI (dále jen BS-VI), neboť mnoha vyspělým ekonomikám trval přechod na BS-VI téměř 9 let, zatímco Indii se to podařilo v rekordní době 3 let (Businessworld, 2020).

Testovací a další centra spolu s dostatkem vzdělané a kvalifikované pracovní síly tvoří konkurenční paritu. Velikost a atraktivita sektoru, resp. trhu, levná pracovní síla a nízké výrobní náklady udělují dočasnou konkurenční výhodu. Odolnost a agilita sektoru představují udržitelnou konkurenční výhodu (viz Obr. 7). Současná organizace zde podporuje využitelnost zdrojů, potažmo využití konkurenční výhody.

	V Je zdroj hodnotný?	R vzácný?	I nenapodobitelný?	O organizován?
Testovací a jiná centra	ANO	NE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dostatek vzdělané, kvalifikované prac. síly	ANO	NE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velikost, atraktivita	ANO	ANO	NE	<input type="checkbox"/>
Levná pracovní síla	ANO	ANO	NE	<input type="checkbox"/>
Nízké výrobní náklady	ANO	ANO	NE	<input type="checkbox"/>
Odolnost a agilita sektoru	ANO	ANO	ANO	ANO

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě provedené VRIO analýzy dle Obr. 1)

### **Obr. 7 Posouzení zdrojů v rámci VRIO**

Jak je vidět, indický automobilový sektor má potenciál konkurovat světovým lídrům.

## **5.2 Porterův model 5 sil**

V Porterově modelu 5 sil se nejdříve sleduje stávající konkurence, tedy rivalita uvnitř automobilového sektoru, kde je nutné zjistit především počet a sílu konkurentů. Dále je třeba zabývat se novou konkurencí, která představuje nové vstupy do sektoru, kde se posuzuje schopnost firem či podniků vstoupit do odvětví automobilového průmyslu v Indii. Další silou v modelu 5 sil, na kterou je třeba se koncentrovat, jsou substituty v odvětví. Otázkou je, zda mohou zákazníci najít jiný způsob, jak uspokojit svou potřebu, která vyplývá z využívání, resp. vlastnění, vozidel. Následně se monitorují dvě poslední síly, a to vliv dodavatelů a odběratelů v sektoru.

### **5.2.1 Stávající konkurence uvnitř automobilového sektoru**

Konkurence je v indickém automobilovém sektoru vzhledem k počtu působících společností velká. Tato konkurence prospívá trhu, jelikož podněcuje výrobce k získání co nejvíce odběratelů. Kdo tak nabídne výhodnější a z pohledu zákazníka atraktivnější nabídku, od toho pak odběratel nakoupí.

Přehled prvních 10 nejprodávanějších modelů aut v Indii za první polovinu roku 2021 znázorňuje tabulka 2.

**Tab. 2 Nejprodávanější modely aut v Indii**

Název značky a modelu	Počet prodaných kusů
Maruti Suzuki Swift	97 312
Maruti Suzuki Wagon-R	94 839
Maruti Suzuki Baleno	93 823
Maruti Suzuki Alto	85 616
Hyundai Creta	67 283
Maruti Suzuki Vitara Brezza	65 077
Maruti Suzuki Dzire	61 583
Maruti Suzuki Eeco	56 901
Hyundai Grand i10 Nios	56 286
Hyundai Venue	54 675

Zdroj: (OVERDRIVE, 2021)

Maruti Suzuki měla mezi prvními 10 nejprodávanějšími modely aut hned 7 zastoupení. Tomu odpovídá i současný vedoucí podíl na trhu v celé v Indii, který je způsoben především věrností značce a novinkami na trhu.

Celkový žebříček automobilových společností v Indii dle podílu na trhu za září 2021 je zobrazen v tabulce 3.

**Tab. 3 Podíly na trhu automobilových společností v Indii**

Název značky	Podíl na trhu
Maruti Suzuki	33,9 %
Hyundai	17,8 %
Tata Motors	13,8 %
Kia	7,8 %
Mahindra	7 %
Toyota	5 %
Renault	3,9 %
Honda	3,6 %
MG	1,7 %
ŠKODA AUTO	1,7 %
Nissan	1,5 %
Volkswagen	1,4 %
Jeep	0,7 %
Citroën	0,04 %
Ford	0 %

Zdroj: (GaadiWaadi, 2021)

Maruti Suzuki, největší indický výrobce automobilů, i přes vedoucí pozici oproti září minulého roku zaznamenal pokles svého podílu z 50,5 % na 33,9 % (GaadiWaadi, 2021). Vysoký tržní podíl zajišťuje i pochopení zákazníka, přijmutí toho, jaké vozidlo si přeje a přizpůsobení se jeho potřebám. To si Maruti Suzuki uvědomuje, a proto spolu s reklamou a distribučními centry v prakticky každém indickém městě má zaručen úspěch a vedoucí podíl na trhu. Na opačné straně žebříčku stojí Citroën, který získal pouze nepatrný 0,04% podíl, neboť jeho sestava se aktuálně skládá pouze z jediného specializovaného produktu. Poslední Ford měl 0% podíl, protože se rozhodl ukončit své působení v Indii, avšak plánuje návrat v blízké budoucnosti. Konkurenty v automobilovém sektoru ovšem do budoucna čeká výzva v podobě elektromobility, neboť ta může znamenat mnohé příležitosti k růstu.

### **5.2.2 Nové vstupy do automobilového sektoru**

Indický trh je střežen bariérou cel a administrativními překážkami, jež se dále stupňují v rámci vládní iniciativy nesoucí název „Make in India“ (Businessinfo, 2021). Mezi jednu z nejdůležitějších přímých daní z pohledu podnikání v Indii patří korporátní daň ve výši 25 %. Pro společnosti, jež založí výrobní závod v Indii do roku 2023, bude však platit 15% snížená sazba korporátní daně. K této dani se pojí i další různé příplatky a 4% vzdělávací daň. Společností, které mají daňové zatížení nižší než 18,5 %, se navíc týká povinnost odvádět minimální náhradní daň ve výši 19 až 21 %. Snahou Indie je nahrazení zahraničního dovozu domácí výrobou a celkově podpora rozvoje vlastního průmyslu. Protekcionismus spočívá např. ve zvyšování cel, povinných auditech kvality výrobců dováženého zboží či v zavádění importních licencí a kvót. V automobilovém sektoru došlo v poslední době ke zvýšení celních tarifů na díly a komponenty, které se používají u evropských značek při místní kompletaci vozů. U těchto součástek se navýšil celní tarif z 10 na 15 %. Dovoz automobilů ze zahraničí je vystaven celnímu tarifu ve výši 100 %, a jejich prodej spadá do nejvyšší sazby daně ze zboží a služeb, která činí 28 %. S dovozem se pojí i další poplatky, jako např. přírážka na sociální zabezpečení ve výši 10 % základního cla. Z toho vyplývá nesnadný vstup na indický trh zejména pro evropské značky. To je však dáno i velikostí trhu a rozdílnou podnikatelskou kulturou.

Mezi další negativní faktory ovlivňující vstup na trh spadá složitost založení podniku, nízká úroveň vymahatelnosti smluv a registrace nemovitostí. Nové společnosti se musí potýkat i s vysokými nároky a očekáváním místních odběratelů.

### **5.2.3 Substituty**

Jako substituty pro automobilový sektor lze považovat ostatní způsoby dopravy, jako např. železniční či autobusovou dopravu.

Potřeby uživatelů osobních automobilů, dvoukolových, tříkolových a užitkových vozidel spočívají zejména v:

- možnosti přesunout se z výchozího bodu do místa určení bez přestupů,
- možnosti cestovat kdy a kam chtějí bez omezování se jízdními řády,
- možnosti bezpečné a pohodlné jízdy, která zajistí, že se nemusí strkat s davy, řešit dostupnost a nákup jízdenek.

Tyto potřeby železniční, autobusová ani jiná doprava (kromě té automobilové) nedokáže uspokojit. Avšak zejména chudší vrstvy indické společnosti si nemohou vozidla dovolit, a proto k cestování musí využívat hlavně systémy veřejné dopravy.

Tomu odpovídá i vlastnictví automobilů, které na konci roku 2018 činilo 30 vozidel na každý tisíc obyvatel země, což je opravdu malé číslo vzhledem k populaci čítající více než 1,3 miliardy (Statista, 2021).

Aby vlastnictví a samotné prodeje vozidel v Indii byly ještě menší, musely by se ostatní způsoby dopravy pro cestující zatraktivnit a to tak, aby se umožnil přechod od používání osobních motorových vozidel. Toho by šlo docílit zvýšením kapacity a bezpečnosti železniční a autobusové dopravy, zvýšením rychlosti cestování těmito typy dopravy a podobně.

Možná hrozba substituce aktuálně spočívá v rostoucí ceně pohonných hmot a nízké ekonomické úrovni značné části obyvatel Indie, což může vést k využívání jiných typů dopravy.

### **5.2.4 Vliv dodavatelů**

Právě v automobilovém sektoru byly během koronavirové pandemie nejvíce zhrouteny některé dodavatelské systémy a řetězce, a to jak lokální, tak globální.

Díky tomu bylo jasně prokázáno, jak velká je potřeba výrobců mít zajištěný materiál, komponenty a služby pro výzkum, vývoj a výrobu.

Poptávka, zavedené normy a předpisy v Indii vedou ke kvalitě, která odpovídá evropským standardům (Businessinfo, 2021). To mnohdy donucuje místní podnikatele vyhledávat evropské dodavatele, subdodavatele a partnery, jež mají odpovídající technologie pro výrobní spolupráci.

K dispozici je však celá řada dodavatelů, a proto mají malou vyjednávací sílu.

### **5.2.5 Vliv odběratelů**

Vzhledem k obrovské geografické zóně se značnými jazykovými, sociálními a kulturními odlišnostmi je třeba prakticky využívat všechny prvky integrované marketingové komunikace (Velinov, 2019). Nejdůležitější médium komunikace je tisk. V zemi se denně přečte více než sto milionů různých výtisků, přičemž tento trend, na rozdíl od Evropy, dosud neklesá. Je zapotřebí být vysoce kreativní a flexibilní. Důležitou roli však hraje i interakce mezi prodávajícím a klientem.

Tamní automobilový trh je netypický a vyžaduje od výrobců individuální přístup (Auto SAP, 2021). V porovnání s Evropany jsou totiž indičtí řidiči zvyklí na náročný a velmi chaotický provoz, ve kterém vozidla nešetří, a to jak z pohledu jízdního stylu, tak z hlediska vytížení nákladem a posádkou. Indičtí odběratelé proto požadují robustní vzhled, jež sám o sobě signalizuje odolnost vozu a zvládnutí jízdy v náročném provozu. Mnoho majitelů vozidel v Indii osobně neřídí, jelikož mají vlastního řidiče. Z toho vyplývá další požadavek, a to sice velký prostor při sezení na zadních sedadlech. Náročnost odběratelů je značná i v oblastech elektroniky a vnitřního vybavení vozidel.

V indickém automobilovém sektoru můžeme pozorovat silnou pozici kupujících. V rámci krize se zde mnoho odběratelů rozhodlo omezit své výdaje, a z důvodu současné nejisté situace a cenové dostupnosti zvažují odklad koupě vozidla. Mnoho obyvatel Indie si ale již před krizí nemohlo dovolit zakoupení vozidla, případně nemělo finanční prostředky na jeho provoz.

### **Shrnutí Porterova modelu 5 sil**

Konkurence v indickém automobilovém sektoru je vysoká, ale největší podíl na trhu má Maruti Suzuki. Pro všechny výrobce se zde však otevírají nové příležitosti pro

růst v podobě elektromobility. Sektor je specifický nesnadným vstupem nových značek na trh, zejména těch evropských, a to hlavně kvůli výši celních poplatků, daní a administrativním překážkám. Žádný jiný způsob dopravy v Indii v současnosti není schopen uspokojit stejné potřeby odběratelů vyplývající z cestování osobními vozidly. Obavy z možné substituce vozidel však mohou aktuálně spočívat v rostoucích cenách pohonných hmot a nízké ekonomické úrovni podstatné části obyvatel, což může vést k upřednostnění jiného typu dopravy před automobilovou. S tím souvisí i možné riziko pro výrobce, které představuje výrazné snížení poptávky kvůli současné nepříznivé situaci, kdy se odběratelé rozhodli omezit své výdaje, odkládají koupi vozidel, případně nemají na nákup či jejich provoz finance. Je zde proto vidět, jak významný vliv odběratelé mají. Naopak dodavatelé vzhledem k jejich vysokému počtu mají vyjednávací sílu nízkou.

## 6 Analýza vlivů hospodářské politiky Indie na automobilový průmysl

Automobilový průmysl, stejně jako jiná odvětví, je v Indii regulován a ovlivněn mnoho předpisy uzákoněnými různými ministerstvy. Na základě toho kapitola popisuje aktuální vládní opatření, která ovlivňují automobilový sektor, a to sice jak samotné automobilové firmy, tak jejich odběratele.

### 6.1 Importní cla

Indická hospodářská politika automobilový průmysl, resp. automobilové firmy, ovlivňuje zejména prostřednictvím importních cel. Právě importní cla tvoří indický trh velmi unikátním a kvůli konkurenceschopnosti musí i automobilky ze zahraničí vyrábět své modely na místě. Výše importních cel je znázorněna v Tab. 4 vypracované dle Society of Indian Automobile Manufacturers (dále jen SIAM). CBU v tabulce představuje kompletní auto a CKD rozložený vůz minimálně na 4 části.

Tab. 4 Importní cla vozů

Kritéria / použitelnost	Importní clo v %
Dovoz ojetých vozů	125
Auta CBU, jejichž hodnota Cost, Insurance and Freight (dále jen CIF) je vyšší než 40 000 USD nebo benzínový motor > 3 000 cm <sup>3</sup> nebo dieselový motor > 2 500 cm <sup>3</sup>	100
Auta CBU, jejichž hodnota CIF je nižší než 40 000 USD a benzínový motor < 3 000 cm <sup>3</sup> a naftový motor < 2 500 cm <sup>3</sup>	60
Dvoukolové CBU	50
CBU užitkových vozidel (nákladní automobily a autobusy)	30
CKD obsahující motor nebo převodovku nebo převodový mechanismus v předem smontované formě, ale nemontované na podvozku nebo karoserii (osobní vozidla)	30
CKD obsahující motor nebo převodovku nebo převodový mechanismus v předem smontované formě, ale nemontované na podvozku nebo karoserii (dvoukolky)	25
CKD obsahující motor nebo převodovku nebo převodový mechanismus v předem smontované formě, ale ne namontované na podvozku nebo karoserii (užitková vozidla)	25
CKD obsahující motor, převodovku a převodový mechanismus není v předem smontovaném stavu	15

Zdroj: (SIAM, 2021a)



## Elektromobily

Dle agentury Reuters (2021) Indie uvažuje o výrazném snížení importních cel u elektromobilů. U dovážených elektrických vozidel (dále jen EV), jejichž hodnota včetně CIF je nižší než 40 000 USD vláda projednává snížení daňové sazby ze současných 60 % na 40 %. U EV v hodnotě více než 40 000 USD by se jednalo o snížení sazby ze 100 % na 60 %. Toto okomentovala ve svém prohlášení vláde Tesla, která tvrdí, že snížení importních cel na EV na 40 % by zvýšilo jejich prodej a udělalo je dostupnějšími. To však vyvolalo veřejnou diskusi mezi výrobcí automobilů o tom, jestli by tento krok nebyl v rozporu s tlakem Indie na zvýšení domácí výroby. Proti snížení cel stojí např. společnost Tata Motors vyrábějící cenově dostupné elektromobily v zemi, a společnost Ola podporovaná Softbank Group, která je zde činná ve výrobě elektrických skútrů. Nicméně pokud společnosti jako je Tesla poskytují určité výhody domácí ekonomice, je vláda pro snížení sazeb.

Tamnímu trhu s elektromobilitou by dále mohly pomoci pobídky od ústředních a státních vlád Indie. S tímto souvisí program Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and EV (dále též FAME). Program byl poprvé uplatněn v roce 2015 a v roce 2019 dále aktualizován, přičemž poskytuje domácím společnostem a odběratelům různé pobídky (McKinsey & Company, 2020). Ve druhé fázi FAME vláda oznámila výdaje ve výši 1,4 miliardy USD do roku 2022. Kromě dotování rozvoje infrastruktury a nákupů EV toto financování poskytne místním výrobcům pobídky k jejich výrobě. EV by se dále mohly stát mnohem dostupnějšími díky nižší ceně baterií. Očekává se, že by se cena baterie v Indii do roku 2030 mohla snížit zhruba na 110 až 120 USD pro kapacitu baterie 5 GWh.

Z výše zmíněných pobídek plyne i ambiciózní cíl indické vlády, a to, aby se v zemi prodávaly pouze EV (IBEF, 2021). Od června 2021 tak bylo prostřednictvím pobídek podpořeno 87 659 elektrických vozidel a 6 265 elektrických autobusů bylo sankcionováno různými městskými či státními dopravními podnikům. Vláda také prostřednictvím Ministerstva těžkého průmyslu v rámci FAME zařadila 11 tamních měst do užšího výběru pro zavedení EV do jejich systému veřejné dopravy.

Je třeba aby průmyslové orgány nebo sdružení, jakož i vláda, pomohly k cestě vpřed pro elektromobilitu a celkově automobilový průmysl. Onu cestu vpřed by mohlo nastartovat vytváření pobídek na podporu přijetí EV zahrnující např. rozvoj místního dodavatelského řetězce, což by snížilo závislost dovozu některých komponentů. To

je důležité zejména u zmíněných elektromobilů, jelikož více než 60 % komponentů pro EV se dováží (McKinsey & Company, 2020). Dalšími kroky by mohlo být zřízení inkubačních center, která by byla situována v metropolitních zónách, a jež podporují inovace v Autonomous driving, Connectivity, Electrification, and Shared mobility (dále jen ACES) a podobně.

## 6.2 Daň ze zboží a služeb

Daň ze zboží a služeb (dále též GST) je nepřímou daní, jež v Indii nahradila několik dalších nepřímých daní, jako např. spotřební daně, DPH a jiné (ClearTax, 2021a). Jedná-li se o vnitrostátní prodej, účtuje se centrální GST a státní GST. Veškeré mezistátní prodeje pak spadají pod integrovanou GST.

Indie tuto daň zavedla od 1. července 2017 (SIAM, 2021b). Sazby platné pro vozidla jsou uvedeny níže v tabulce 5.

**Tab. 5 Sazby daně platné pro vozidla**

Typ daně	Kategorie vozidla	Sazba daně	
<b>GST</b>	Osobní vozidla (benzín, nafta, CNG, elektrický hybrid), užitková vozidla, tříkolky, dvoukolky	28 %	
	Elektrická vozidla	5 %	
		<b>Cess</b>	<b>Aplikovaná povinnost</b>
<b>Kompenzační Cess</b>	Osobní vozidla (benzín, CNG, LPG) <4 m na délku a motor <1200 cm <sup>3</sup>	1 %	29 %
	Osobní vozidla (nafta) <4 m na délku a motor <1500 cm <sup>3</sup>	3 %	31 %
	Středně velká osobní vozidla (>4 m na délku s motorem <1501 cm <sup>3</sup> )	17 %	45 %
	Velká osobní vozidla (>4 m na délku s motorem >1500 cm <sup>3</sup> )	20 %	48 %
	SUV (>4 m na délku s motorem >1500 cm <sup>3</sup> a světlou výškou >169 mm)	22 %	50 %
	Hybridní vozidla (kromě malých)	15 %	43 %
	>350 cm <sup>3</sup> dvoukolky	3 %	31 %
	10 – 13místná vozidla MHD	15 %	43 %

Zdroj: (SIAM, 2021b)

Kompenzační daň Cess se vybírá dle zákona o dani ze zboží a služeb z roku 2017 (ClearTax, 2021b). Předmětem vybírání daně Cess je kompenzovat státům ztrátu

příjmů, která nastala z důvodu implementace GST dne 1. července 2017, a to po dobu 5 let, případně po takové období, které doporučuje Rada GST.

Sazba daně u EV byla v rámci vzniklé GST snížena a pevně stanovena na 5 % pro podporu elektromobility, což značí možnou mezeru pro snížení 28% sazby GST u vozidel, což by zvýšilo poptávku a pomohlo automobilovému sektoru.

### **6.3 Další ekonomická hlediska**

Ekonomická hlediska lze považovat za nejzásadnější faktory ovlivňující prodej vozidel. Kromě již probraného cla a daně se mezi ně řadí HDP, inflace, nezaměstnanost, disponibilní důchod, úrokové sazby a směnné kurzy.

V roce 2020 indická ekonomika vykazovala růst HDP v záporných číslech, avšak za aktuální rok (2021) se očekává růst HDP ve výši přes 10 %. HDP na obyvatele (USD, PPP) pak v roce 2020 činilo 6 560 a v aktuálním roce se odhaduje na 7 470. V tomto případě proto zaznamenáváme pozitivní vliv na prodej vozidel, kdy současný vyšší HDP oproti předchozímu roku značí vyšší kupní sílu odběratelů.

Predikce míry inflace pro rok 2021 je 5 %, což oproti předchozímu roku značí pokles o 1,6 %, a v budoucnu se má nadále snižovat. To v Indii povede k nárůstu poptávky, čímž se bude zvyšovat zaměstnanost a mzdy.

Míra nezaměstnanosti se v roce 2021 předpokládá v hodnotě 8 % a i v následujících letech má být v Indii trend klesající. Nižší míra nezaměstnanosti znamená vyšší poptávku po vozidlech a zároveň vyšší kupní sílu odběratelů.

Disponibilní důchod v Indii za rok 2020 činil přibližně 2,7 bilionů USD. Do konce roku 2021 se predikuje výše disponibilního důchodu kolem 2,8 bilionů USD a v roce 2022 cca 3 biliony USD (Trading Economics, 2021a). Rostoucí trend představuje podporu poptávky, resp. ochoty odběratelů koupit vozidla.

Reverse Bank of India (dále jen RBI) ponechala úrokové sazby beze změny, a to na rekordně nízké úrovni kolem 4 %, aby se tak povzbudilo oživení ekonomiky země. Je to způsobeno plíživou inflací, díky které má RBI možnost udržovat nízké úrokové sazby (Hindustan Times, 2021). Nízké úrokové sazby zabezpečují snadné financování vozidel, resp. povzbuzují odběratele, aby si půjčili finanční prostředky na jejich nákup, což podporuje prodej.

V rámci směnného kurzu se odhaduje, že se jedna indická rupie bude obchodovat do konce roku 2021 za 74,63 USD a v horizontu 12 měsíců se má vyšplhat na 75,51 USD (Trading Economics, 2021b). To zapříčiní znevýhodnění dovozců do země, a naopak se zvýhodní vývozci, neboť pro zahraniční odběratele se bude zlevňovat.

## 6.4 Emisní normy

Emisní normy regulované indickou vládou, jejichž účelem je kontrola produkce znečišťujících látek, které vypouští do ovzduší vozidla se spalovacím motorem (zkratka ICE), nesou název Bharat Stage. Normy se pravidelně aktualizují, aby vozidla byla více ekologická a šetrná k životnímu prostředí (EVO India, 2021).

Jak uvádí India Today (2017) normy byly uvedeny v roce 2000 a jsou prosazovány podle standardů a harmonogramu stanoveným Ústřední radou pro kontrolu znečištění, která patří pod Ministerstvo životního prostředí, lesů a změny klimatu. Samotné normy však zavádí Ministerstvo ropy a zemního plynu.

Aktuálně v Indii platí emisní normy BS-VI (viz Tab. 6), které jsou celostátně povinné od roku 2020 (EVO India, 2021). Látky, které se prostřednictvím emisních norem regulují, jsou zejména uhlovodíky (HC), oxidy dusíku (NOx) a prachové částice (PM). Ty mají negativní dopad na zdraví a životní prostředí a jejich snížení tak vede k udržitelné a zelenější budoucnosti. Avšak alternativní paliva začínají v automobilovém průmyslu tvořit rozruch, a proto se velcí výrobci automobilů odhodlali jít „zelenější cestou“ a přejít na elektrickou energii, vodíkové palivové články a začlenit etanol pro čistší emise.

**Tab. 6 Emisní normy BS-VI**

	Lehká užitková vozidla (benzín)	Dvoukolová vozidla	Lehká užitková vozidla (diesel)
<b>Oxid uhelnatý (g/km)</b>	1	1	0,5
<b>HC (g/km)</b>	0,1	0,1	-
<b>NOx (g/km)</b>	0,06	0,06	0,08
<b>PM</b>	0,0045	0,0045	0,0045
<b>HC+NOx (g/km)</b>	-	0,068	0,17

Zdroj: (EVO India, 2021)

Přechod na BS-VI znamenal pro výrobce automobilů zvýšené náklady, a tím i vyšší ceny vozidel.

## 6.5 Bezpečnostní normy

V Indii je bezpečnost silničního provozu obrovským problémem. To je patrné i ze skutečnosti, že Indie vykazuje nejvyšší počet dopravních nehod na světě a dle reportu World Bank (dále též WB) má země na svědomí 11 % celosvětových úmrtí, ke kterým došlo při dopravních nehodách (Times Now News, 2021). Na základě toho vyvíjí indická vláda, resp. Ministerstvo silniční dopravy a dálnic, úsilí, aby vozidla, ale i silnice byly bezpečnější.

Od 1. října 2019 musí být všechny nové vozy standardně opatřeny bočním airbagem u řidiče, protiblokovacím brzdovým systémem, zpětnými parkovacími senzory a rychlostním varovným systémem (Times Now News, 2020). Podstatou těchto norem však není jen ochrana řidiče a členů posádky. Snahou je chránit i chodce. V souvislosti s tím musí výrobci automobilů v Indii povinně od 1. října 2020 vybavovat vozidla prvky pro bezpečnost chodců. K bezpečnosti chodců se např. instalují senzory na přední část vozidel pro detekci nárazu. U nových modelů aut jsou tyto prvky aplikovány již od října 2018.

Bližší informace k bezpečnostním normám jsou k dispozici v tabulce 7.

**Tab. 7 Bezpečnostní normy**

Bezpečnostní normy	Datum realizace – nové modely aut	Datum realizace – všechny modely aut
Ochrana řidiče s ohledem na narušení sloupku řízení (rychlost nárazu 50 km/h)	1. října 2017	1. října 2019
Ochrana řidičů a cestujících v případě čelní srážky (rychlost nárazu 56 km/h)	1. října 2017	1. října 2019
Ochrana členů posádky v případě bočního nárazu (rychlost nárazu 50 km/h)	1. října 2017	1. října 2019
Ochrana chodců v případě kolize	1. října 2018	1. října 2020

Zdroj: (Times Now News, 2020)

V letošním roce došlo k aktualizaci bezpečnostních norem. Ministerstvo silniční dopravy a dálnic nařídilo, aby všechny nové modely čtyřkolových vozidel byly vybaveny dvojitými předními airbagy, tzn. airbagem na straně řidiče a spolujezdce (Times Now News, 2021). Již existující modely v sestavě automobilek musely těmto normám vyhovovat do 31. srpna 2021. Spolu s tím se dále zvažují i jiné přísnější bezpečnostní normy pro čtyřkolová vozidla. Přísnější bezpečnostní normy v zemi mají pomoci snížit alarmující počet úmrtí způsobených dopravními nehodami.

Aktualizace norem však vede k vyšším cenám vozidel, neboť kvůli zvýšení bezpečnostních výbav vozidel rostou výrobcům náklady, a odběratelé si tak musí za vozidla připlatit.

## 7 Vyhodnocení, návrhy řešení

Indický automobilový sektor byl od roku 2017 ovlivněn změnami, jako bylo zavedení daně ze zboží a služeb, přeskočení z emisních norem BS-IV rovnou na BS-VI nebo postupné zavádění nových bezpečnostních norem. Dále následovala pandemie COVID-19, která zesílila zpomalení, resp. pokles, tohoto sektoru.

Nicméně po uvolnění omezení spojených s COVID-19 zaznamenal tamní automobilový průmysl růst. Avšak na jedné z konferencí SIAM předseda Maruti Suzuki India uvedl, že oživení automobilového průmyslu nemůže spočívat ve spalovacích motorech, CNG, biopalivech či elektromobilech, jestli se nikdo nebude zajímat o otázku cenové dostupnosti pro zákazníka (India Today, 2021). Dále zmínil, že vysoké daně a zvýšené náklady na vyhovění novým emisním a bezpečnostním normám je činí nedostupnými pro odběratele.

V návaznosti na vyjádření předsedy Maruti Suzuki India je nutné, aby vláda byla pragmatická, pokud jde o zavádění nových předpisů a norem, neboť jejich vlivem zde automobilové společnosti čelily zvýšeným nákladům a výrazně tak vzrostly ceny vozidel. Dále by prospělo, kdyby indická vláda pouze nezvyšovala své nároky na kvalitu a bezpečnost vozidel, ale také investovala více do dopravní infrastruktury, aby se zlepšila i kvalita a bezpečnost silnic a dálnic.

Zároveň by bylo vhodné, aby vláda podpořila automobilový průmysl snížením daňových sazeb uvalených na tento sektor. Navrhovala bych zvážit zejména snížení sazby GST, protože by to učinilo vozidla dostupnější. Obzvláště pak v segmentu dvoukolových vozidel, která jsou v Indii nejvíce využívána.

V budoucnosti by mohl být indický automobilový sektor posílen opatřeními, jako např. zmenšením nákladů na materiál či komponenty, které jsou potřebné pro výrobu. Pomoci by v tomto směru mohlo zmírnění závislosti na dovozu materiálu a některých komponentů, neboť jen v rámci EV se jich více než 60 % dováží.

Na automobilový sektor, který se zde vyznačuje velkou konkurencí, do budoucna čekají mnohé příležitosti pro růst automobilových společností, jež mohou spočívat ve výzvě v podobě elektromobility. I indická vláda si klade za ambiciózní cíl v celé zemi prodávat pouze EV. Je proto třeba vytvářet pobídky pro podporu jejich přijetí a výrobu či podporovat inovace v ACES. Příhodné by bylo i rozhodnutí vlády o snížení importních cel (nejen) u EV.

Je zde však riziko, které představuje výrazné snížení poptávky zapříčiněné nepříznivou situací, kdy se odběratelé rozhodli omezit své výdaje a odkládají tak koupi vozidel, případně nemají na nákup či jejich provoz dostatek financí. V rámci toho je třeba dosáhnout kladným predikcím zejména v oblasti inflace, aby vzrostla hodnota peněz a zároveň i poptávka, což pomůže i růstu zaměstnanosti a mezd. Současně plíživá inflace podporuje nízké úrokové sazby, což hraje ve prospěch tamního automobilového sektoru, neboť nízké úrokové sazby představují snadné financování vozidel. To je důležité, protože podstatná část nákupů vozidel je v Indii financována úvěrem.



## Závěr

Bakalářská práce se zabývala indickou hospodářskou politikou a jejím vlivem na automobilový průmysl. Dílčí cíle byly splněny definováním základních makroekonomických pojmů, charakterizováním indické hospodářské politiky a rozebráním tamního automobilového průmyslu. Naplnění hlavního cíle proběhlo vymezením vládních faktorů, které ovlivňují automobilový průmysl, zjištěním, jak se faktory projevují a jejich následným vyhodnocením a navrženými řešeními. Byla provedena i VRIO analýza a Porterův model 5 sil tamního automobilového sektoru.

Prostřednictvím VRIO analýzy bylo zjištěno, že indický automobilový sektor má potenciál konkurovat světovým lídrům, je zde však prostor pro zlepšení. Velikost a atraktivita, levná pracovní síla a nízké výrobní náklady v porovnání s jinými zeměmi udělují sektoru dočasnou konkurenční výhodu. Udržitelnou konkurenční výhodu představují odolnost a agilita sektoru.

Výsledky Porterova modelu 5 sil reflektují velkou konkurenci v indickém automobilovém sektoru, avšak výrobce Maruti Suzuki má minimálně v tržním podílu oproti ostatním jasnou převahu. Sektor se vyznačuje nesnadným vstupem nových značek na trh. Hrozba substituce aktuálně spočívá v rostoucí ceně pohonných hmot a nízké ekonomické úrovni značné části obyvatel Indie, což může vést k využívání jiných typů dopravy. Celkově však žádný jiný typ dopravy nedokáže uspokojit potřeby, které vyplývají z cestování, resp. vlastnění vozidel. Odběratelé zde vykazují významnou sílu, neboť mají vysoké požadavky a vyvíjejí tlak na cenu, což ovlivňuje automobilové výrobce. Naopak dodavatelé mají nízkou sílu, která je zapříčiněna především jejich vysokým počtem.

Analýza vlivů hospodářské politiky na automobilový průmysl odhalila vysoká cla a daně, které jsou uvaleny na tento sektor, a jak aktualizace emisních a bezpečnostních norem vedou k vyšším nákladům, a tím pádem i vyšším cenám vozidel. Na základě těchto zjištění bylo navrženo snížení daňových sazeb, zejména pak sazby GST, a aby vláda byla pragmatická, pokud jde o zavedení nových předpisů a norem. Dále bylo navrženo zmírnění závislosti na dovoz materiálu či komponentů na výrobu vozidel, a v rámci EV vytvářet pobídky pro podporu jejich přijetí a výrobu. Vhodné by bylo i rozhodnutí vlády o snížení importních cel, a to nejen u EV.

## Seznam literatury

- Auto SAP* [online]. Praha: Václav Lavička, 11. 3. 2021 [2021-10-15]. Dostupné z: <https://autosap.cz/topic/indicky-autoprmysl-nekteri-obstoji-jini-odchazeji/>.
- Auto News Reporter* [online]. Patna: Auto News Reporter, 16. 10. 2018 [2021-10-16]. Dostupné z: <https://www.autonewsreporter.com/history-of-indian-automobile-industry/>.
- BRZÓSKA, Martin. *Nový zeměpis v kostce pro SŠ II*. Praha: Fragment, 2020. ISBN 978-80-253-4810-9.
- Businessinfo* [online]. Praha: CzechTrade, 1. 7. 2021 [2021-10-15]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/indie-souhrnna-teritorialni-informace/2/>.
- Business-to-you* [online]. Business-to-you, 20. 11. 2016 [2021-10-14]. Dostupné z: <https://www.business-to-you.com/vrio-from-firm-resources-to-competitive-advantage/>.
- Businessworld* [online]. New Delhi: Businessworld, 2020 [2021-11-10]. Dostupné z: <http://www.businessworld.in/article/Indian-Automobiles-Segment-At-The-Cusp-Of-A-Technological-Revolution/23-12-2020-357424/>.
- ClearTax* [online]. Bangalore: ClearTax, 20. 10. 2021a [2021-10-28]. Dostupné z: <https://cleartax.in/s/gst-law-goods-and-services-tax>.
- ClearTax* [online]. Bangalore: ClearTax, 28. 5. 2021b [2021-10-28]. Dostupné z: <https://cleartax.in/s/gst-compensation-cess>.
- DANĚK, Petr, Adam ČAJKA, Filip CHVÁTAL, Petr VODA, Lenka ZAHŘÁDKOVÁ a Pavlína ZRŮSTOVÁ. *Indie: společnost a hospodářství v transformaci. Kapitoly z humánní geografie Indie*. Brno: Masarykova Univerzita, 2014. ISBN 978-80-210-7528-3.
- EVO India* [online]. Pune: EVO India, 24. 9. 2021 [2021-10-27]. Dostupné z: <https://www.evointdia.com/features/bharat-stage-emission-norms-explained>.
- FOTR, Jiří, Emil VACÍK, Ivan SOUČEK, Miroslav ŠPAČEK a Stanislav HÁJEK. *Tvorba strategie a strategické plánování, Teorie a praxe – 2. aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2020. ISBN 978-80-271-2499-2.
- FOTR, Jiří, Emil VACÍK, Miroslav ŠPAČEK a Ivan SOUČEK. *Úspěšná realizace strategie a strategického plánu*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0434-5.

*GaadiWaadi*. [online]. Gurgaon: GaadiWaadi, 2. 10. 2021 [2021-11-04]. Dostupné z: <https://gaadiwaadi.com/market-share-september-2021-maruti-tata-hyundai-kia-mahindra-mg/>.

*Global management consulting McKinsey & Company* [online]. Londýn: McKinsey & Company, 17. 7. 2020 [2021-09-04]. Dostupné z: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-unexpected-trip-the-future-of-mobility-in-india-beyond-covid-19>.

*Global management consulting McKinsey & Company* [online]. Gurgaon: McKinsey & Company, 3. 3. 2021 [2021-09-04]. Dostupné z: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-indian-automotive-industry-from-resilience-to-resurgence>.

*Hindustan Times* [online]. New Delhi: Hindustan Times, 8. 10. 2021 [2021-11-21]. Dostupné z: <https://www.hindustantimes.com/india-news/reserve-bank-keeps-key-rates-unchanged-at-4-101633675809679.html>.

*IBEF* [online]. New Delhi: IBEF, 2021 [2021-11-09]. Dostupné z: <https://www.ibef.org/industry/india-automobiles.aspx>.

*India Briefing* [online]. Hong Kong: India Briefing, 7. 10. 2021 [2021-10-15]. Dostupné z: <https://www.india-briefing.com/news/indias-automotive-ecosystem-a-primer-for-investors-23333.html/>.

*India Today* [online]. New Delhi: India Today, 15.11. 2017 [2021-10-27]. Dostupné z: <https://www.indiatoday.in/india/story/pollution-in-delhi-smog-bs-vi-norms-bharat-stage-emission-standards-petroleum-ministry-dharmendra-pradhan-1086857-2017-11-15>.

*India Today* [online]. New Delhi: India Today, 26. 8. 2021 [2021-10-28]. Dostupné z: <https://www.indiatoday.in/business/story/govt-puts-plan-to-cut-gst-on-certain-categories-of-automobiles-on-hold-1845815-2021-08-26>.

JUREČKA, Václav, Karel HLAVÁČEK, Ivana JÁNOŠÍKOVÁ, Eva KOLCUNOVÁ, Martin MACHÁČEK, Irena PALIČKOVÁ, Lenka ŠPÁČILOVÁ a Tomáš WROBLOWSKÝ. *Makroekonomie, 3. aktualizované a rozšířené vydání*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0251-8.

LIPOVSKÁ, Hana. *Moderní ekonomie: Jednoduše o všem, co byste měli vědět*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. ISBN 978-80-271-0120-7.

LIU, Kung-Chung a Uday S. RACHERLA. *Innovation, Economic Development, and Intellectual Property in India and China*. Singapore: Springer, 2019. ISBN 978-981-13-8102-7.

OVERDRIVE [online]. Mumbai: OVERDRIVE, 9. 7. 2021 [2021-11-04].

Dostupné z: <https://www.overdrive.in/news-cars-auto/top-10-best-selling-cars-in-india-2021-maruti-suzuki-and-hyundai-dominate/>.

PŘIKRYLOVÁ, Jana, Eva JADERNÁ, Tomáš KINCL, Emil VELINOV a Pavel ŠTRACH. *Moderní marketingová komunikace*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2019. ISBN 978-80-271-0787-2.

Reuters: *Breaking International News & Views* [online]. Londýn: Reuters, 9. 8. 2021 [2021-09-04]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/world/india/exclusive-india-considers-sharp-import-tax-cuts-evs-after-tesla-lobbying-sources-2021-08-09/>.

SEDLÁČKOVÁ, Helena a Karel BUCHTA. *Strategická analýza*. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-367-1.

SIAM [online]. New Delhi: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM), 2021a [2021-09-04]. Dostupné z: <https://www.siam.in/economic-affairs.aspx?mpgid=16&pgid1=18&pgidtrail=20>.

SIAM [online]. New Delhi: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM), 2021b [2021-10-28]. Dostupné z: <https://www.siam.in/cpage.aspx?mpgid=16&pgid1=18&pgidtrail=85>.

SIEGLOVÁ, Dagmar. *Cesta k cizím jazykům: 100+10 metod, strategií, cvičení a rad pro učitele i samostudium*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2020. ISBN 978-80-271-1382-8.

SLANÝ, Antonín a kolektiv. *Makroekonomická analýza a hospodářská politika*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. ISBN 80-7179-738-3.

SOJKA, Milan a Bronislav KONEČNÝ. *Malá encyklopedie moderní ekonomie*. Praha: Libri, 1996. ISBN: 80-85983-05-2.

SOUKUP, Jindřich, Vít POŠTA, Pavel NESET a Tomáš PAVELKA. *Makroekonomie*. 3. vyd. Praha: Management Press, 2018. ISBN 978-80-7261-537-7.

Statista [online]. Hamburg: Shangliao Sun, 7. 9. 2021 [2021-10-17]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1027474/india-car-owners-by-gender/>.

*Symbo Insurance* [online]. Mumbai: Symbo Insurance, 15. 8. 2017 [2021-10-20]. Dostupné z: <https://www.symboinsurance.com/blogs/car-insurance/evolution-automobile-industry-india/>.

*The Pitstop Blog* [online]. Bangalore: The Pitstop Blog, 13. 8. 2020 [2021-10-16]. Dostupné z: <https://blog.getpitstop.com/the-evolution-of-the-indian-automobile-industry/>.

*Times Now News* [online]. Mumbai: Times Drive Desk, 17. 1. 2020 [2021-11-18]. Dostupné z: <https://www.timesnownews.com/auto/features/article/new-car-safety-norms-in-india-timeline-explained/541413>.

*Times Now News* [online]. Mumbai: Times Drive Desk, 17. 3. 2021 [2021-10-28]. Dostupné z: <https://www.timesnownews.com/auto/car-news/article/arai-considering-strict-safety-norms-for-cars-in-india/733728>.

TLAPA, Martin, Marek SVOBODA, Michaela KOLETOVÁ, Marek PYSZKO a kolektiv pracovníků Ministerstva zahraničních věcí České republiky. *Mapa strategických příležitostí*. 2. vyd. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2021. ISBN 978-80-7441-073-4.

TLAPA, Martin, Marek SVOBODA, Michaela CHRTOVÁ, Michaela KOLETOVÁ, Marek PYSZKO a kolektiv pracovníků Ministerstva zahraničních věcí České republiky. *Mapa strategických příležitostí*. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2020. ISBN 978-80-7441-052-9.

TLAPA, Martin, Marek SVOBODA, Rudolf KLEPÁČEK, Michaela KOLETOVÁ a kolektiv pracovníků Ministerstva zahraničních věcí České republiky. *Mapa globálních oborových příležitostí*. 5. vyd. Praha: Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2019. ISBN 978-80-7441-041-3.

*Trading Economics* [online]. City of New York: Trading Economics, 2021a [2021-11-21]. Dostupné z: <https://tradingeconomics.com/india/disposable-personal-income>.

*Trading Economics* [online]. City of New York: Trading Economics, 2021b [2021-11-21]. Dostupné z: <https://tradingeconomics.com/india/currency>.

ŽÁK, Milan. *Hospodářská politika*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2007. ISBN 978-80-86730-04-2.

## Seznam obrázků a tabulek

### Seznam obrázků

Obr. 1 VRIO.....	14
Obr. 2 Porterův model 5 sil.....	15
Obr. 3 Sektory podílející se na HDP.....	19
Obr. 4 Podíl segmentů na indickém trhu v roce 2021.....	20
Obr. 5 Množství automobilů vyrobených v Indii (v milionech) .....	21
Obr. 6 Množství prodaných automobilů v Indii (v milionech) .....	21
Obr. 7 Posouzení zdrojů v rámci VRIO .....	25

### Seznam tabulek

Tab. 1 Přehled ukazatelů .....	18
Tab. 2 Nejprodávanejší modely aut v Indii .....	26
Tab. 3 Podíly na trhu automobilových společností v Indii.....	26
Tab. 4 Importní cla vozů.....	31
Tab. 5 Sazby daně platné pro vozidla .....	33
Tab. 6 Emisní normy BS-VI.....	35
Tab. 7 Bezpečnostní normy.....	36

## ANOTAČNÍ ZÁZNAM

<b>AUTOR</b>	Michaela Čubánová		
<b>STUDIJNÍ PROGRAM/OBOR/SPECIALIZACE</b>	6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu		
<b>NÁZEV PRÁCE</b>	Indická hospodářská politika a její vliv na automobilový průmysl		
<b>VEDOUCÍ PRÁCE</b>	Mgr. Emil Velinov, Ph.D.		
<b>KATEDRA</b>	KMM - Katedra marketingu a managementu	<b>ROK ODEVZDÁNÍ</b>	2021
<b>POČET STRAN</b>	47		
<b>POČET OBRÁZKŮ</b>	7		
<b>POČET TABULEK</b>	7		
<b>POČET PŘÍLOH</b>	0		
<b>STRUČNÝ POPIS</b>	<p>Bakalářská práce se zabývá vlivy indické hospodářské politiky na automobilový průmysl. V rámci dílčích cílů byly definovány základní makroekonomické pojmy, charakterizována indická hospodářská politika a rozebrán tamní automobilový průmysl. Naplnění hlavního cíle proběhlo vymezením vládních faktorů, které ovlivňují automobilový průmysl, zjištěním, jak se tyto faktory projevují a jejich následným vyhodnocením, navrženými řešeními. Provedla se i VRIO analýza a Porterův model 5 sil. Bylo zjištěno, že indický automobilový sektor má potenciál konkurovat světovým lídrům, avšak je zde prostor pro zlepšení.</p>		
<b>KLÍČOVÁ SLOVA</b>	Automobilový průmysl, Hospodářská politika, Indie, Porterův model pěti sil, VRIO analýza		

## ANNOTATION

<b>AUTHOR</b>	Michaela Čubanová		
<b>FIELD</b>	6208R087 Business Administration and Sales		
<b>THESIS TITLE</b>	Indian economic policy and its effect on automotive industry		
<b>SUPERVISOR</b>	Mgr. Emil Velinov, Ph.D.		
<b>DEPARTMENT</b>	KMM - Department of Marketing and Management	<b>YEAR</b>	2021
<b>NUMBER OF PAGES</b>			
	47		
<b>NUMBER OF PICTURES</b>			
	7		
<b>NUMBER OF TABLES</b>			
	7		
<b>NUMBER OF APPENDICES</b>			
	0		
<b>SUMMARY</b>	<p>The bachelor thesis deals with the effects of the Indian economic policy on the automotive industry. Within the sub-objectives, basic macroeconomic concepts are defined, Indian economic policy is characterized and local automotive industry is described. The main objective is achieved by defining the factors of government that affect the automotive industry, finding out how these factors manifest themselves and their subsequent evaluation and proposed solutions. VRIO analysis and Porter's Five Forces model are also performed. The Indian automotive sector has been identified as having the potential to compete with the world leaders, however, there is still a space for improvement.</p>		
<b>KEY WORDS</b>	Automotive industry, Economic policy, India, Porter's Five Forces model, VRIO analysis		