Mendelova univerzita v Brně
Provozně ekonomická fakulta

Hospodářská krize a její dopady na automobilový průmysl USA

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Mgr. Ing. Pavlína Balcarová **Jakub Kouřil**

Brno 2015

Poděkování

Na tomto místě chci poděkovat Mgr. Ing. Pavlíně Balcarové, za vstřícnost, trpělivost a konstruktivní kritiku během zpracování bakalářské práce.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci **Hospodářská krize a její dopady na automobilový průmysl USA**
vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.*

Jsem si vědom, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne 1. ledna 2015 _____

Abstract

Kouřil, J., Economics crisis and her impacts on automotive industry in US. Bachelor thesis. Brno: Mendel University, 2015.
Bachelor thesis is engaged in an impacts of economic crisis on automotive industry in the United States of America. A purpose of thesis is analyse impacts of mortgage and financial crisis on automotive industry and each manufacturers of automobiles in the U.S. First part of thesis is briefly engaged in origins, process and consequences of mortgage and financial crisis. Further thesis describes initial analysis of automotive industry in the United States and the greatest automobile manufacturers. Next part of thesis evaluate: crisis in the automotive industry, an impact of crisis on each manufacturers and identifies other factors affecting the American auto market.

Keywords

Automotive industry, economic crisis, United States of America, automaker, automobile market.

Abstrakt

Kouřil, J., Hospodářská krize a její dopady na automobilový průmysl USA. Bakalářská práce. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2015.
Bakalářská práce se zabývá dopady hospodářské krize na automobilový průmysl ve Spojených Státech amerických. Cílem práce je vyhodnotit dopady hypoteční a finanční krize na automobilový průmysl a jednotlivé producenty automobilů v USA. První část práce se stručně zabývá vznikem, průběhem a následky hospodářské a finanční krize. Dále popisuje výchozí analýzu automobilového průmyslu na území Spojených Států a největší automobilové výrobce. Další část práce: zhodnocuje krizi v automobilovém průmyslu, dopad krize na jednotlivé producenty a identifikuje další faktory působící na trh automobilů v USA.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, hospodářská krize, Spojené státy americké, automobilový výrobce, trh automobilů.

Obsah

1 Úvod a cíl práce 15

1.1 Úvod ... 15

1.2 Cíl práce a metodika ... 15

2 Hypoteční a finanční krize ve Spojených státech 17

2.1 Příčiny vzniku hypoteční a finanční krize ... 17

2.2 Propuknutí hypoteční a finanční krize ... 19

2.3 Následky hypoteční a finanční krize ... 20

3 Výchozí analýza automobilového průmyslu USA 22

3.1 Závislost automobilového průmyslu na ekonomickém cyklu ... 22

3.2 Vymezení automobilových výrobců ... 23

3.2.1 Domácí americké automobilky; „Big Three“ (Velká Trojka) ... 23

3.2.2 Zahraniční automobilky vyrábějící na území USA ... 24

3.3 Vývoj automobilového průmyslu na začátku 21. století ... 25

3.4 Regulace v automobilového průmyslu ... 26

3.5 Výzkum a vývoj automobilů ... 27

3.6 Způsob prodeje automobilů ... 27

4 Krize v automobilovém odvětví 29

4.1 Úvod ... 29

4.2 Ztráta světového prvenství ... 29

4.3 Dopady krize na automobilový průmysl ... 30

4.3.1 Prodeje ... 30

4.3.2 Produkce ... 32

4.3.3 Zaměstnanost ... 33

4.3.4 Geografický dopad automobilové krize ... 34

4.3.5 Počet obchodních zastoupení ... 35

4.3.6 Dodavatelé automobilových součástek ... 36

4.4 Vládní podpůrné programy ... 36

5 Dopad krize na jednotlivé automobilové výrobce 39

5.1 Mzdy a americká odborová organizace UAW 41

5.2 Záchrana Velké Trojky 42

6 Další faktory působící na automobilový průmysl 45

6.1.1 Makroekonomické faktory 45

6.1.2 Mikroekonomické faktory 45

7 Závěr 47

8 Literatura 48

Seznam obrázků

Obr. 1 Znázorňuje vývoj Case-Shiller indexu od roku 1980 do roku 2010 Zdroj: (Ritholdz, 2011) 19

Obr. 2 Geografické umístění automobilových fabrik a jejich dodavatelů Zdroj: (Canis, Yacobucci, 2010) 35

Seznam tabulek

Tab. 1 Znázorňující chronologii výpůjček automobilkám 1 dole38

Tab. 2 Automobilky GM a Chrysler před a po vstoupení do konkurzu 43

Seznam grafů

Graf. 1 Znázorňuje závislost automobilového průmyslu na ekonomickém cyklu od roku 2001 do roku 2008 22

Graf. 2 Celkové roční prodeje a celková roční produkce vozidel od roku 2000 do roku 2006 25

Graf. 3 Počet prodaných vozidel jednotlivými automobilkami od roku 2000 do roku 2006 26

Graf. 4 Trend celkových měsíčních prodejů automobilů v USA od roku 2006 do roku 2013 29

Graf. 5 Vývoj automobilové produkce čtyř nejvíce produkujících států 30

Graf. 6 Celkové roční prodeje v USA od roku 2006 do roku 2012 31

Graf. 7 Celkové měsíční prodeje v roce 2009 32

Graf. 8 Celková měsíční produkce osobních automobilů do 8500 lbs v USA od roku 2006 do roku 2013 32

Graf. 9 Celková zaměstnanost v automobilovém průmyslu 33

Graf. 10 Vývoj počtu obchodních zastoupení o roku 2006 do roku 2012 36

Graf. 11 Počet prodaných vozidel jednotlivými automobilkami od roku 2006 do roku 2012 39

Graf. 12 Podíly na trhu vybraných producentů automobilů v USA od roku 2006 do roku 2012 40

Graf. 13 Kumulovaný podíl trhu domácích, zahraničních producentů a importovaných vozidel 41

1 Úvod a cíl práce

1.1 Úvod

Americká ekonomika byla v minulém desetiletí strůjcem globální finanční krize. Postupná eskalace nezodpovědného chování amerických domácností a finančních institucí vyvrcholila v hypoteční krizi, která o pár měsíců později zasáhla i trh finanční. Zhoršující se situace na finančního trhu vyústila pádem finančních institucí a americká ekonomika se tak ocitla v krizi. V důsledku globální provázanosti jednotlivých ekonomik se krize přelila nejprve do evropských zemí a následně do dalších zemí.

Spojené státy americké měly před krizí největší automobilový trh na světě zahrnující malé, střední a velké podniky, které produkují, distribuují, prodávají, montují a opravují motorové části vozidel, doplňků, maziv a zevnějších produktů. Americkou poptávku po automobilech uspokojují domácí a zahraniční automobilky produkující na americkém území, ale i automobilky, které svá vozidla pouze importují.

Automobilový průmysl je úzce spjatý s vývojovým cyklem americké ekonomiky. Když praskla realitní bublina a ekonomika se ocitla v recesi, o pár dnů později byl postihnutý automobilový průmysl a zároveň jeden z největších automobilových trhů na světě. Krizový stav musela intervenovat federální vláda. Krize v automobilovém průmyslu vygradovala roku 2009 řízeným krachem dvou tradičních domácích automobilek.

V práci je popsáno hlavní téma spjaté s hospodářskou krizí a americkým automobilovým průmyslem. Dále autor popisuje, jak hospodářská krize ovlivnila automobilové výrobce a celý automobilový průmysl, jak na situaci zareagovala federální vláda, nebo jak krizi v automobilovém průmyslu vystupňovaly ostatní faktory.

1.2 Cíl práce a metodika

Primárním cílem bakalářské práce je zhodnocení dopadů hospodářské krize na automobilový průmysl a jednotlivé producenty automobilů ve Spojených Státech amerických. Dílčím cílem práce je základní popis teoretických východisek, týkajících se příčin, průběhu a důsledků hospodářské krize. Dalším dílčím cílem je výchozí analýza automobilového průmyslu ve Spojených Státech amerických na počátku 21. století, včetně vymezení automobilových výrobců. Dále se autor zhodnotí dopady krize na automobilový průmysly a identifikuje a popíše další faktory působící na trh automobilů na území Spojených Států.

V první části své práce se autor bude věnovat, na základě studia odborné literatury a článků, příčinám hospodářské krize. Stručně shrne příčiny, průběh a vývoj hospodářské krize na území Spojených států. Dále vymezí největší automobilové producenty vozidel na americkém trhu a charakterizuje výchozí situaci automobilového průmyslu.

Autor na základě studia odborných článků, výročních zpráv a dostupných dat odrážejících vývoj celkové produkce, prodejů, zaměstnanosti, počtu obchodních zastoupení v automobilovém odvětví, vyhodnotí dopad hospodářské krize na automobilový průmysl.

V další části autor podrobně rozebere a charakterizuje změny na trhu automobilových výrobců. K charakteristice si autor zvolil nejvíce vyrábějící automobilky na americkém území: General Motors, Chrysler, Ford, Volkswagen, Nissan, Honda, Toyota a importovaná vozidla. Autor volil automobilky podle velikosti jejich produkce, rozsahu portfolia nabízených vozidel a také jako největší zástupce jednotlivých kontinentů produkující automobily. Celou část zpracuje na základě dostupných vědeckých prací, výročních zpráv a statistických dat odrážejících celkovou roční produkci automobilek a jejich podíl trhu.

2 Hypoteční a finanční krize ve Spojených státech

Od začátku nového milénia si Spojené státy prošly obdobím značné konjunktury na trhu s nemovitostmi, která byla spojena hlavně s nízkými úrokovými sazbami. Konjunktuře pomohl i značný rozvoj finančních instrumentů. Eskalace celé situace vyvrcholila pádem cen nemovitostí. (Glaeser, Nathanson, 2014)

K prvním vážným otřesům na hypotečním trhu došlo koncem jara 2006, kdy ceny začaly klesat nejprve pomalu a pak stále rychleji. Dlužníci začali směřovat, s nedostatečnou hodnotou vlastního kapitálu, k neschopnosti plnit své závazky, věřitelé naopak přicházeli o své investice. (Sornette, Woodard, 2009) Díky provázanosti trhů se propad na realitním trhu přelil do trhů finančních, kde se i přes počáteční optimismus roztočil „začarovaný kruh“. (Krugman, 2009)

2.1 Příčiny vzniku hypoteční a finanční krize

Stabilní ekonomické prostředí s velice nízkými úrokovými sazbami na začátku nového milénia začalo zlehka vybízet spotřebitelské chování k rostoucímu zadlužování (Foster, Magdoff, 2009). I Krugman (2009) ve své knize uvádí, že ekonomika s nízkou mírou zadluženosti vede k přesvědčení, že se dluh pokládá za relativně bezpečný. Tento předpoklad vede k velkorysejším podmínkám při poskytování úvěrů, podniky a rodiny si zvyknou půjčovat a míra zadluženosti v ekonomice roste. Směřovalo k tomu i spotřebitelské chování, spotřební výdaje ve Spojených státech stoupaly mnohem rychleji než příjmy, vzrostl rovněž podíl spotřebitelského zadlužení vůči disponibilním příjmům.

Tato eskalace zadlužování domácností byla do značné míry vyvolána Federální rezervní bankou a její expanzivní politikou na reakci burzovního propadu v roce 2000. Když snížila úrokové sazby na historická minima, aby zabránila pádu ekonomiky do recese, začalo se zadlužování domácností. Mezi lety 2001 a 2004 vzrostl medián zadluženosti o nevídaných 27,3 procenta. Největší podíl zadlužení ve Spojených státech spadá do kategorie primárního bydlení. Dluh na bydlení nepřetržitě rostl. Současně s růstem zadluženosti rostly i ceny nemovitostí, leč jejich majetková hodnota klesla mezi lety 2000 – 2005 na 57 procent. (Foster, Magdoff, 2009).

Rostoucí ceny pozemků potažmo domů ospravedlňovaly výše zmíněné úrokové sazby, které podněcovaly spotřebitele k nákupu, jakožto investici do nejvýznamnějšího aktiva amerických rodin. Nákup nemovitostí povzbuzovaly i minimální fundamentální pravidla, které musely domácnosti splnit pro dosáhnutí požadované výše hypotéky. Postupně během roku 2003 nemusely domácnosti skládat dostatečně velkou nebo vůbec žádnou finanční zálohu a také se nemusely prokazovat dostatečně velkými prostředky na splácení hypotéky. (Foster, Magdoff, 2009) Další domácnosti vycítily příležitost a rozhodly se vstoupit na trh raději hned, i přes skutečnost, že by

měly problém dluh splácet. Často docházelo i situaci, kdy si vlastníci domů brali hypoteční půjčky ve snaze pokrýt své spotřební výdaje, aby si udrželi dosavadní životní úroveň. (Krugman, 2009)

Je všeobecně známo, že tento druh vysoce rizikových hypotečních úvěrů pro méně bonitní klienty, kteří neplnili výše zmíněné fundamentální kritéria, byl označován značkou „subprime" neboli druhořadý. Sornette a Woodard (2009) zmiňují, že právě druhořadé hypotéky jednou z příčin hypoteční krize a od samého začátku byly velice riskantní, ale jejich pravá rizikovost byla zahalena rapidní apreciací cen nemovitostí, povolující scházející část hypotéky refinancovat. Dále Krugman (2009) uvádí, že věřitelé naivně začali věřit v navždy rostoucí ceny domů a neřešili, zda je dlužník schopen splácet. Jsou-li splátky příliš vysoké, může kupující vzít půjčku, třeba z kreditní karty, nebo hypotéku refinancovat prostřednictvím tzv. „home loan equity"[1]. Věřitelé se kvalitou svých půjček neznepokojovali, protože je ihned přeprodali na sekundárním trhu investorům, kteří nerozuměli tomu, co kupují.

Přeprodej či sekuritizace hypoték byla zavedeným finančním nástrojem od třicátých let minulého století. Poskytovala se však výhradně na tzv. „prime" (standardní, prvotřídní) hypotéky. Takto označené hypotéky se poskytovaly výlučně bonitním dlužníkům, kteří složili vysokou zálohu a měli dostatečný příjem. (Krugman, 2009)

Sekuritizací se věřitelé, působící na finančním trhu, snaží eliminovat riziko ztrát z nesplnění závazků smluvní protistrany, tím že toto riziko přenesou na jiné subjekty. V praxi to funguje tak, že finanční instituce vytvoří cenné papíry, které prodá investorům. Investoři z nich postupně získávají výnosy podle toho, jak jsou úvěry splacené. K nejvýznamnějším instrumentům sekuritizace patří například zajištěné dluhové obligace „Collateralized Debt Obligation" (CDO). (Bučková, 2010)

Právě finanční inovací byly výše zmíněné CDO, které umožnily sekuritizaci druhořadých hypoték. Zajištěné dluhové obligace měly rozdílnou hodnotu, rizikovost a součástí jejich vymezení bylo i pořadí při absorbování možných ztrát. Ty, které nesly nálepku „senior", měly přednostní nárok na výnosy ze splátek a byly nejméně rizikové. Po uspokojení těchto nároku přišly na řadu CDO s nižší tranší, „mezzanine" a „junior". „Junior" tranše byly naopak nejrizikovější a jistina úroku se vyplácí až po uspokojení „senior" a „mezzanine" tranší. Riziko kompenzují vysokým úrokem. (Středoevropské centrum pro finance a management, nedatováno)

Je třeba zmínit, že tyto finanční instrumenty byly ohromnou inovací, která v normálních časech mohla doopravdy poskytnout situaci, při které byly spokojeni jak věřitelé, tak dlužníci. Více lidí mělo přístup k půjčkám za nižší cenu, protože banky přeprodaly risk do předpokládaných nevyčerpatelných přehrad celosvětových investorů a nabyly další aktiva určená pro nové budoucí dlužníky. Jejich komplexnost a nedostatek zkušeností pravděpodobně položily základy pro nerealistické očekávání nízkého risku a vysokých výnosů. (Sornette, Woodard, 2009)

[1] Druh půjčky, který umožnoval majitelům nemovitosti si půjčit po druhé a znovu se zaručit cenou nemovitosti.

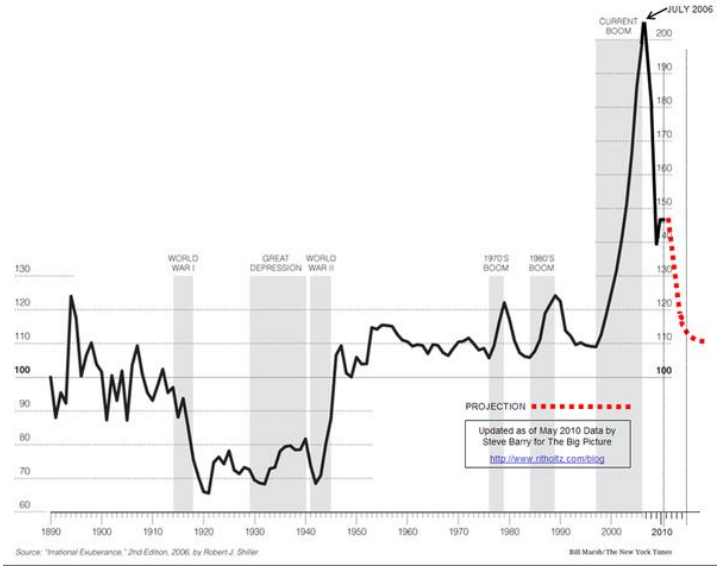
Ratingové agentury celou situaci podporovaly, tím že zajištěným dluhovým obligacím s tranší „senior“ přidělovaly nálepku AAA, i v případě, že tyto obligace v pokrývaly nanejvýše pochybné hypotéky.(Sornette, Woodard, 2009) Díky tomu se otevřela cesta k financování substandardní hypoték. Například penzijní fondy nakupují pouze cenné papíry s ratingem AAA. Stejný rating mají běžné dluhopisy, výnosnost oproti substandardní dluhopisům byla podstatně menší. (Krugman, 2009)

Mezi další půjčky, nad rámec užívané americkými domácnostmi, řadíme půjčky na kreditních kartách. Ke konci roku 2005 průměrný dluh na jednoho držitele kreditních karet dosahoval 4956 dolarů. Dvě třetiny držitelů kreditních karet měli tyto karty s variabilní úrokovou sazbou. Těsně před vypuknutím krize v únoru 2006 stouply variabilní úrokové sazby z 12,8 (sazba po celý rok 2005) na 15,8 procenta, což znamenalo pro dlužníky zvýšené riziko dostát svým závazkům a někteří se ocitli v dluhové pasti. Další oblastní, kde míra zadluženosti rostla, byly spotřebitelské úvěry a studentské půjčky. (Foster, Magdoff, 2009)

2.2 Propuknutí hypoteční a finanční krize

Na podzim 2005 začala konjunktura polevovat, nejprve pomaleji a pak stále rychleji. Široké veřejnosti nějakou dobu trvalo, než dokázala situaci analyzovat a začátkem léta 2006 už byl trh přesycený. Situace se stala neudržitelnou, ceny nemovitostí začaly klesat. (Krugman, 2009)

Jeden z ukazatelů, měřící změny v cenách rodinných domů v celém USA je „Case-Shiller index“, který dosáhl vrcholu v červenci 2006, jak ukazuje obrázek 1. Tento bod považujeme za vrchol hypoteční bubliny.



Obr. 1 Znázorňuje vývoj Case-Shiller indexu od roku 1980 do roku 2010
Zdroj: (Ritholdz, 2011)

S cenami nemovitostí se pojilo i další úskalí, jejich heterogenita. Cenový pokles byl mnohem výraznější na území jižní Kalifornie nebo na pobřeží Floridy, kde byly ne-

movitosti pro investory velice atraktivní v době boomu. Takovému cenovému poklesu předcházely ceny, které na zmíněných vyletěly do závratných výšin. (Krugman, 2009)

Ve vyspělých průmyslových ekonomikách je krize finančních trhů typicky spojována s rozmachem finančních, většinou nebankovních, instrumentů a náhlým poklesem cen nemovitostí, vycházející ze spekulační bubliny, protože pozemky jsou hlavní zálohou půjček. (Walterskirchen, 2010)

Finanční krize byla zaznamenána „runy" na finanční subjekty. Tyto finanční instituce však byly součástí stínového bankovnictví a to byl stěžejní problém. Pro tyto instituce platí rozdílná pravidla, jak pro ty tradiční regulované depozitní instituce. Jimy vydané finanční instrumenty tudíž nejsou zajištěné. V případě nouze, tak nemůžou žádat o záchranu americkou centrální banku (v našem případě FED). (Kodres, 2013)

Nebankovní instituce byly právě ty, které nejvíce poskytovaly substandartní půjčky. Obdržené zástavní listy k nemovitostem ihned přeprodaly dalším finančním společnostem, které jimi naplnily své fondy a cenné papíry těchto fondů rozprodaly dalším investorům. (Foster, Magdoff, 2009)

2.3 Následky hypoteční a finanční krize

Následovalo drastické snížení počtu žádostí o hypoteční úvěry a s tím i spjatý nákup rodinných domů upadal. Prodejní doba nemovitosti se z průměrných čtyř měsíců prodloužila na měsíců 10. Růst hypotečních úrokových sazeb se odrazil do výše měsíčních splátek a přivedl tak do finanční tísně méně bonitní domácnosti. (Zemánek, 2008)

Stupňující se finanční požadavky na umoření všech možných dluhů v roce 2007 donutily domácnosti k snížení výdajů na spotřební zboží a zbytné služby. V USA tak klesla poptávka po **automobilech**, elektronice, nábytku, stavebních materiálech. Část finančně nejzatíženějších domácností přestala splácet měsíční splátky hypotečních úvěrů a domy jim byly následně odebrány. (Zemánek, 2008)

Krugman (2009) ve své knize zmiňuje, že počet nucených prodejů rostl, s tím spjatý nárůst nabídky nemovitostí znemožňoval jejich snadný prodej. Ceny nemovitostí začaly klesat, což s sebou stahovalo další a další majitelé domů. Opatrné spotřební schování a strach z těžkých časů amerických domácností napomohly k poklesu celkové ekonomiky. Omezená spotřeba nutí omezovat produkce, která redukuje pracovní pozice.

Na trhu jsme mohli být svědky neobvyklé situace, hodnoty nemovitostí nabývaly záporné hodnoty tzv. „negative equity". Znamenalo to stav, kdy hodnota hypotečního úvěru převyšovala hodnotu nemovitosti. (Investopedia, nedatováno) Jev byl zapříčiněný pádem cen nemovitostí. Týkalo se skoro každého, kdo si koupil dům v letech vrcholu realitní bubliny. (Foster, Magdoff, 2009)

Krok, který otřásl finančním trhem, se týkal substandartních hypoték a jejich následné recyklování (sekuritizace) na sekundárním trhu. Ratingové agentury prozřely „kvalitu" těchto finančních instrumentů a hromadně jim snížily rating. To

v podstatě znamenalo konec substandardních půjček, protože by tyto cenné papíry už nikdo nekoupil. (Gorton, Metrick, 2012)

Stupňující situace na finančním trhu měla za následek, úpadek jedné z největších amerických investičních bank – Lehman Brothers v září 2008. Konkurz banky Lehman Brothers situaci nekompromisně eskaloval do globálních rozměrů, což vedlo k dalším runům na peněžní trh. Na tento stav reagovalo americké ministerstvo financí dočasnou garancí penzijních fondů. Důvěra ve stabilitu finančního systému v USA byla ztracena. Následný poprask vedl banky k hromadění likvidy, což sehrálo velkou roli při přenesení krize do reálného sektoru. V zásadě vzato, narušení oblasti finančních trhů a institucí se ukázalo víc poškozující než samotné ztráty druhořadých hypoték. (Gorton, Metrick, 2012)

Pádu investiční banky Lehman Brothers odstartoval, výše zmíněný, strach veřejnosti. Domácnosti, ve snaze udržet svou dosavadní životní úroveň, začaly poptávat spotřebitelské úvěry nebo využívat úvěry na svých kreditních kartách. Ke konci roku 2008 se stávalo, že začaly být s žádostmi o úvěr odmítány a úvěrové limity na kreditních kartách se snižovaly. (Krugman, 2009) Tento strach se projevil „runem“ na krátkodobé úvěry. Rozšířená ztráta jistoty týkající se solventnosti a likvidity finančních institucí vedla k zastavení půjčování. (Gorton, Metrick, 2012)

3 Výchozí analýza automobilového průmyslu USA

S vynálezem automobilu a s novými technikami masové výroby Henryho Forda, který učinil stroj dostupný pro širokou veřejnost, se automobilový průmysl stal klíčovým prvkem americké ekonomiky. Americký automobilový průmysl se stal jedním z největších automobilových trhů na světě.

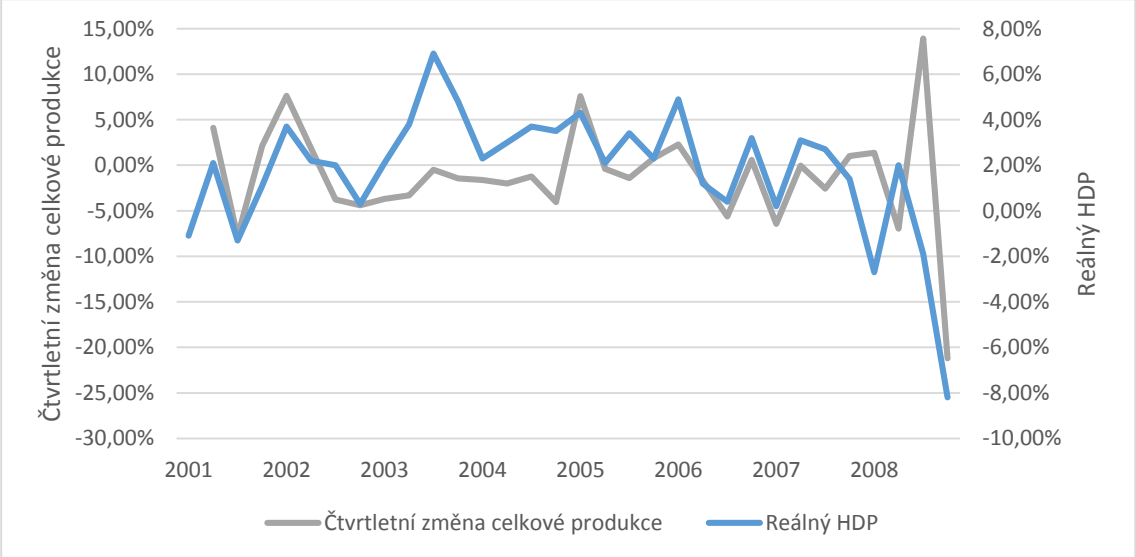
Automobilové odvětví zahrnuje kromě výrobců automobilů i malé střední a velké podniky, které produkují, distribuují, prodávají, montují a opravují motorové části vozidel, doplňků, maziv a zevnějších produktů. Jejich posláním je zabezpečovat kvalitu a cenově dostupné doplňky včetně servisu, které majitelé vozidel požadují. (Auto Care Association, 2012)

Mezi současné největší trendy ve výrobně osobních automobilů řadíme stále probíhající redukci nákladů, snižování emisí a snižování spotřeby. (United States International Trade Commission, 2013)

3.1 Závislost automobilového průmyslu na ekonomickém cyklu

Ekonomická aktivita automobilového průmyslu se ve Spojených státech v posledních letech odvíjela od stavu, ve kterém se zrovna nacházelo celkové americké hospodářství. Z grafu 1 je patrné pro cyklické chování s větší kolísavostí automobilového průmyslu než celkové ekonomiky. (Haugh, Mourougane, Chatal, 2010)

Graf. 1 Znázorňuje závislost automobilového průmyslu na ekonomickém cyklu od roku 2001 do roku 2008



Zdroj: (Johnson, Davis, 2014), (Bureau of Economic Analysis, 2014)

Studie OECD také uvádí, že v americkém průmyslu se vyskytuje vysoká korelace mezi prodejem automobilům a soukromou spotřebou. Mezi lety 2000 a 2009 byla korelace 68 procent. Tak vysoká korelace značně ovlivňuje celkové automobilové odvětví a velkou část celkové americké produkce vozidel. (Haugh, Mourougane, Chatal, 2010) Proto vypuklá krize v americké ekonomice zakrátko zasáhla i automobilový průmysl.

3.2 Vymezení automobilových výrobců

Je všeobecně známo, že na americkém automobilovém trhu se vyskytuje 13 automobilek s vlastními továrnami. Ostatní automobilky jsou nuceny svá vozidla na americký trh importovat. Automobilové výrobce rozdělíme na domácí a zahraniční. Označení domácí automobilky vymezuje automobilky, které byly v minulosti na území Spojených států založeny, i když v současnosti nemusí mít ryze americké vlastníky.

Americký automobilový trh je vysoce konkurenční prostředí, kde proti sobě stojí řada domácích a zahraničních automobilek. Konkurence automobilek se liší dle segmentu. Japonské a korejské automobilky konkurují Velké Trojce[2] v segmentu malých a středně velkých aut. Německé automobilky převážně vyplňují segment luxusních osobních vozidel a SUV. Pickupové nákladní vozy jsou segmentem, kam zahraniční automobilky vstupují jen zřídka, a žádná zahraniční automobilka tento typ na americké území neimportuje. (United States International Trade Commission, 2013)

Takto specifická konkurence na poli osobních vozidel je způsobena vývojem trhu a požadavků zákazníku. Díky dlouhodobě nízkým cenám pohonných hmot na území Spojených států domácí automobilky vyráběly velká auta s vysokou spotřebou. Naproti tomu domácí trhy zahraničních automobilek vyžadovali malá a palivově úsporná vozidla, i proto že ceny pohonných hmot byly na jejich domácím území daleko vyšší. Ropná krize v sedmdesátých letech připravila zahraničním výrobcům první příležitost proniknutí na americký trh, protože s sebou přinesla rostoucí ceny pohonných hmot a s tím spojenou jemnou změnu spotřebitelské poptávky po úspornějších vozidlech. Proto stále těžce zahraniční automobilky konkurují domácím ve výrobě velkých vozidel, jako jsou například SUV, vany, pick-upy. (Rubenstein, 1992), (Carson, Bonk, 1992), (Davis, 2012)

3.2.1 Domácí americké automobilky; „Big Three“ (Velká Trojka)

Na americkém trhu působí řada domácích výrobců. Většina těchto výrobců nepokryje ani procento z celkových prodejů na trhu. Americkou produkci však značně reprezentuje tzv. „Big Three“ („Velká Trojka“). Označení „Big Three“ odkazuje na tři

[2] Velká Trojka je název označující tři největší americké automobilky: General Motors, Chrysler, Ford. *Bližší popis níže*.

největší americké automobilky, které byly založeny na území Spojených států a do roku 2006 byly největšími americkými prodejci vozidel. Všechny mají sídlo v Detroitu a jejich produkce značně ovlivňuje městskou a celou federální, ekonomiku. Velkou trojku zastupuje General Motors, Chrysler a Ford. (Bennett, 2013)

General Motors (General Motors Company)

Americký koncern byl založen roku 1908 Williamem Durantem. Na počátku holding vlastnil pouze Buick Motor Company, nicméně za pár let rozšířil své portfolio o více než dvacet společností. Od elektrických a malých městských vozidel až po velké silné nákladní vozy, GM nabízí širokou škálu vozidel ve více jak 120 zemích po celém světě. Mezi její portfolio nabízených značek patří následující: Chevrolet, Buick, GMC, Cadillac, Baojun, Holden, Isuzu, Jie-fang, Opel, Vauxhall a Wuling. Pouze první čtyři zmíněné jsou určeny pro americký trh.

Zaměstnává přes 212 tisíc zaměstnanců po celém světě. (General Motors, 2014)

Ford (Ford Motor Company)

Společnost Ford Motor Company byla založena v roce 1903 Henry Fordem. Za pár let od založení se stal Ford největší a nejvíce vydělávající společností na světě. V současnosti se její portfolio skládá ze dvou značek Ford a Lincoln. V minulosti Ford vlastnil i Jaguar, Volvo, Land Rover nebo Aston Martin. Značky však byly prodány jiným společnostem. (Encyclopedia Britannica, 2014)

Zaměstnává kolem 175 tisíc zaměstnanců ve více než 65 zemích světa. (Ford Motor Company, 2014)

Chrysler (Fiat Chrysler Automobiles)

Chrysler Group LLC je plně vlastněná nadnárodní společností Fiat Chrysler Automobiles. V minulých letech společnost Chrysler prošla mnoha fúzemi. Prvopočátky korporace se píší roku 1925, kdy společnost Chrysler Corporation vznikla z Maxwell Motor Company. Název nese po svém konstruktéru a pozdějším manažerovi Walteru P. Chryslerovi, který využil svých zkušeností z automobilek Buick a Generel Motors, aby založil svou vlastní společnost.

Mezi dceřiné společnosti, Fiat Chrysler Automobiles, patří Chrysler, Dodge, Ram, FIAT, Jeep a Mopar. V současnosti zaměstnává kolem 74 tisíc zaměstnanců. (FCA, 2014)

3.2.2 Zahraniční automobilky vyrábějící na území USA

Od doby co Honda v roce 1982, jako první otevřela fabriku na uzení Spojených států, skoro každý větší evropský, japonský a korejský výrobce automobilů začal produkovat vozidla v jedné nebo více automobilových fabrik na území USA. Dodatečně se (k roku 2012) k Hondě přidala Toyota, Nissan, Hyundai-Kia, BMW, Mercedes-Benz, Mazda, Mitsubishi, Subaru a Volkswagen. Tyto zahraniční automobilky mají na

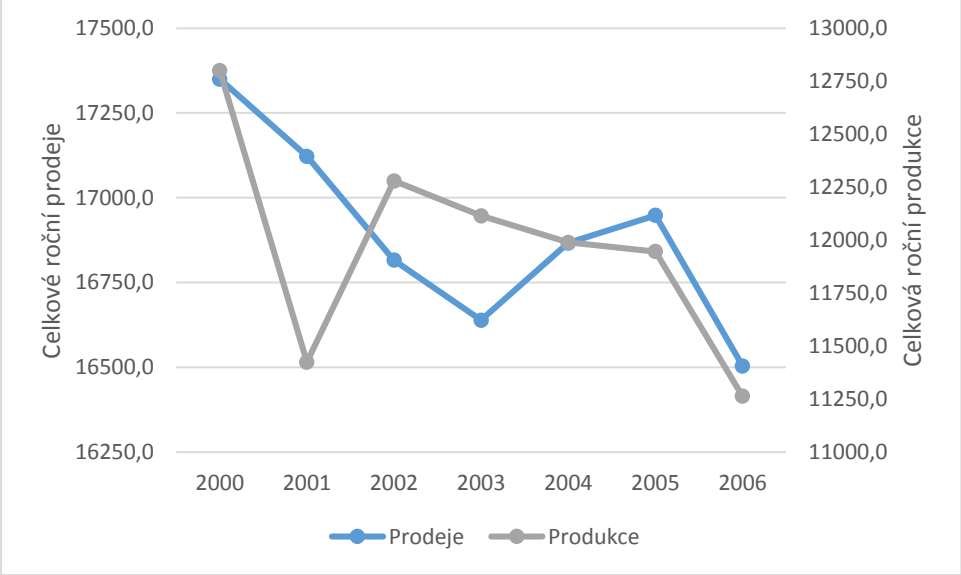
území spojených států plnou výrobní podporu. Další výrobci mají ve Spojených státech například fabriky, kde konstruují pouze motory neb jiné části vozidel. (SelectUSA, nedatováno)

Mezi nejvíce vyrábějící zahraniční automobilky patří Toyota, Honda, Nissan, Volkswagen. Tyto automobilové výrobce budeme v nadcházející části srovnávat, z pohledu jejich změny podílu trhu.

3.3 Vývoj automobilového průmyslu na začátku 21. století

Americký automobilový průmysl na začátku nového milénia produkoval nejvíce vozidel na celém světě. Prvenství si udržel do konce roku 2005. Během let předcházejících krizi, kromě meziročního růstu mezi lety 2001 a 2002, produkce vozidel postupně klesala. Klesající tendenci měla do roku 2003 i křivka celkových prodejů, která však od roku 2003 do roku 2005 vykazovala růst. Podle Grahama (2010) byl růst prodejů před hospodářskou krizí zapříčeněný nízkými úrokovými sazbami a snadnou úvěrovou dostupností. Situaci produkční a prodejové křivky vykresluje graf 2.

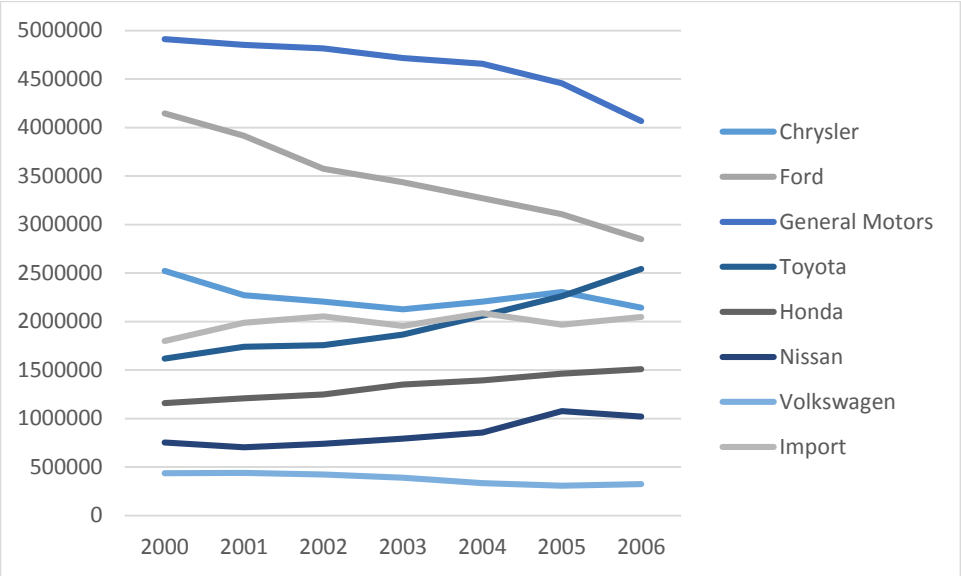
Graf. 2 Celkové roční prodeje a celková roční produkce vozidel od roku 2000 do roku 2006



Zdroj: (OICA, 2014), (Johnson, Davis 2014)

Na začátku nového tisíciletí byla na americkém trhu patrná jasná převaha domácích automobilek v počtu prodaných vozidel. Nejvíce vozidel od roku 2000 do roku 2006 konstantně prodával Generel Motors. Další nejvíce prodávajícími automobilkami byly Ford a Chrysler. Automobilku Chrysler v roce 2006 předběhla rostoucí japonská automobilka Toyota. Vývoj prodejů vybraných automobilek odráží graf 3.

Graf. 3 Počet prodaných vozidel jednotlivými automobilkami od roku 2000 do roku 2006



Zdroj: (State of the Industry Report 2013, 2013)

3.4 Regulace v automobilového průmyslu

Na automobilový průmysl působí na území Spojených států dva hlavní státní orgány, které jsou na sobě vzájemně nezávislé. Subjekty stanovují regule, které musí všechny automobilky bez výjimky dodržovat.

První ze subjektů je National Highway Traffic Safety Administration. Úřad je částí amerického Ministerstva dopravy a reguluje minimální bezpečnostní vlastnosti motorových vozidel nebo prvků motorových součástí. Minimální vlastnosti chrání veřejnost před nebezpečím způsobeným jako výsledek nepřiměřené konstrukce nebo výkonu motoru vozidel. V rámci NHTSA vznikl speciální program zaměřený na úsporu spotřeby paliva. (NHTSA, nedatováno)

Druhý ze subjektů reguluje emise skleníkových plynů a se jmenuje U. S. Environmental Protection Agency dale (EPA). Primární aktivity EPA vedou k ochraně životního prostředí. (Union of Concerned Scientists, nedatováno)

Vzhledem k rostoucí spotřebě pohonných hmot na území Spojených států a benevolentnímu programu CAFE, se v roce 2009 dohodla federální vláda, výše zmínění regulátoři, státy federace se zástupci automobilek na striktním programu, který povede v budoucích dvou dekádách k ekonomicky úspornějším a environmentálně šetrnějším vozidlům. Výsledkem jednání byl program, který u všech vozidel ve dvou etapách sníží emise skleníkových plynů a zvýší počet ujetých mil na galon nádrže. (Union of Concerned Scientists, nedatováno)

Za průběh programu zodpovídají výše zmíněné autority s California Air Resources Board (CARB). NHTSA stanovuje standard průměrné efektivity paliva u nově uvedených modelů. Efektivita paliva udává počet mil, které je schopné vozidlo urazit na jeden galon pohonných hmot. (NHTSA, nedatováno) Povolené množství

výfukových plynů u všech druhů vozidel nařizuje a kontroluje EPA. V programu má unikátní úlohu California Air Resources Board (CARB), která může přijímané vládní nařízení zpřísnit. Stát Kalifornia následuje v přejímání přísnějších opatření dalších 13 států, představující 40 procent americké auto produkce. (Union of Concerned Scientists, nedatováno)

3.5 Výzkum a vývoj automobilů

Výrobci osobních automobilů ročně investují biliony dolarů do výzkumu a vývoje nových technologií a vozidel, aby si udrželi konkurence schopnost a prestiž u svých zákazníků. Technologicky se tak přiblížili efektivnějšímu využívání paliva a bezpečnostním požadavkům. Proces vývoje nových typů osobních vozidel typicky zabere dva a půl až tři roky. Automobilový výzkum a vývoj se zaměřuje na vývoj produktů a technologií, ne jenom pro současnou výrobu, ale hlavně z dlouhodobého hlediska, kvůli relativně dlouhé délce vývoje některých technologií. (United States International Trade Commission, 2013)

Výrobci, kteří produkují vozidla na území Spojených států, používají technologická centra k navrhování automobilů pro americký trh, nebo alespoň modifikují vozidla, tak aby seděla americkým regulacím a zákaznické libosti. Výroba osobních vozidel se vyvíjí konstantně každý rok. Nové technologie jsou často implementovány a představeny v drahých luxusních modelech a poté pozvolně přidávány do vozidel nižších tříd. Tento proces muže probíhat desetiletí nebo i déle. (United States International Trade Commission, 2013)

Současným, velice žádaným, vývojovým cílem mnoha automobilek je dovedení k dokonalosti alternativní zdroje energie a motory jimi poháněné. Jako příklad alternativních zdrojů, lze uvést hybridní, elektrické a bio palivové pohony vozidel. (Dixon, nedatováno)

Je všeobecně známo, že cíl je úzce spjatý a tlačený s výše zmíněnými regulacemi nadřazených autorit. Hromadná adaptace a vývoj těchto alternativních pohonů bude hlavním tématem v blízké budoucnosti.

Pro představu výše investované částky do výzkumu a vývoje nových technologií si dovolím ocitovat údaje z United States International Trade Commission (2013), kde se uvádí, že výdaje na výzkum a vývoj vozidel „Velké Trojky“ se za rok 2012 vyšplhaly na celkový 14 bilionů amerických dolarů a 80 procent těchto výdajů utratily automobilky na území USA.

3.6 Způsob prodeje automobilů

Osobní automobily jsou ve velkém prodávány na americkém trhu přes nezávislé obchodní zastoupení, které jsou k výrobě přidruženy. Obchodní zastoupení zakoupí svá vozidla od výrobních jednotek, ale nemají plnou kontrolu nad počtem a typem dodaných vozidel do jejich obchodních zastoupení. Poptávka je vypočítána výrobou, která stanoví počet automobilů poslaných do jednotlivých obchodních zastoupení

stejně tak jako modelové řady, výbavu a barvy. (United States International Trade Commission, 2013)

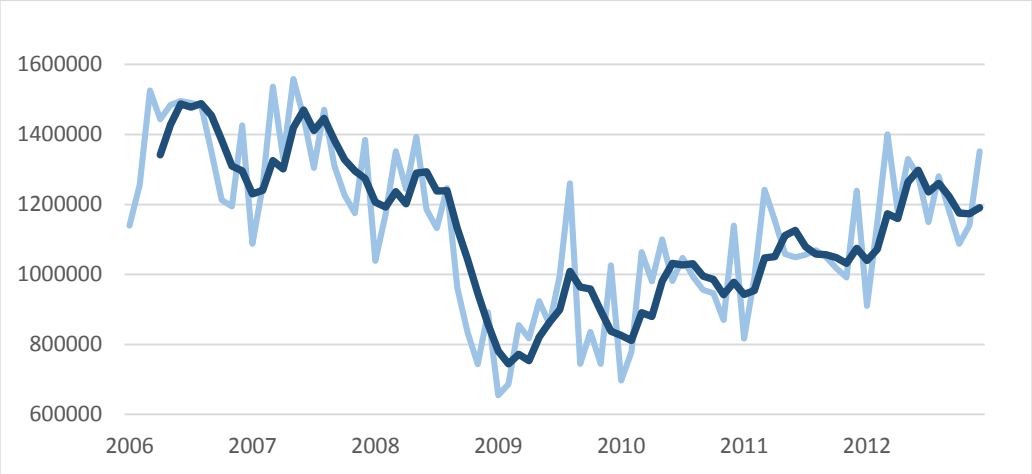
Obchodní zastoupení prodává osobní automobily retailově (jednotlivcům) a hromadně, tzv. „fleet sales“ (podnikům nebo vládě). Retailový prodej je více výdělečný, zákazník má možnost volby výbavy a neuplatňuje množstevní slevu. (United States International Trade Commission, 2013)

4 Krize v automobilovém odvětví

4.1 Úvod

Prvotní příznaky dopadu finanční krize v americké ekonomice se začaly projevovat na automobilový průmysl v roce 2007, kdy automobilky zaznamenaly meziroční pokles prodejů o 3,45 procenta. Pokles byl zapříčiněný finančními institucemi, které zpřísnily podmínky poskytování úvěrů. V ekonomice se snížilo množství dostupných prostředků k financování nových automobilů. V roce 2008 krize v automobilovém průmyslu na plno udeřila a prodeje rapidně během roku poklesy. Situaci odráží graf 4, kde je patrný zlom na trendové křivce. (Stanger, Frost, Clark 2014)

Graf. 4 Trend celkových měsíčních prodejů automobilů v USA od roku 2006 do roku 2013



Zdroj: (www.ycharts.com , 2014)

Propad celkových amerických prodejů vozidel začal ohrožovat situaci státní ekonomiky. GM a Chrysler byly na pokraji krachu. Kvůli krachu takto velkých automobilových výrobců by přišlo o své pracovní místo přímo i nepřímo kolem 1,5 milionů zaměstnanců. Do situace se tak vložila americká vláda, společnostem poskytla finanční pomoc a připravila oživovací plán auto průmyslu. (Cooney et al., 2009)

Jak ukazuje graf 3, ke konci roku 2012 velká část automobilových výrobců zaznamenala nárůst jejich prodejů, množství celkových prodejů se přiblížilo hodnotám před krizí. Automobilky začaly znova naplňovat své výrobní strategie. Celkový americký automobilový průmysl se úspěšně z krize uzdravuje.

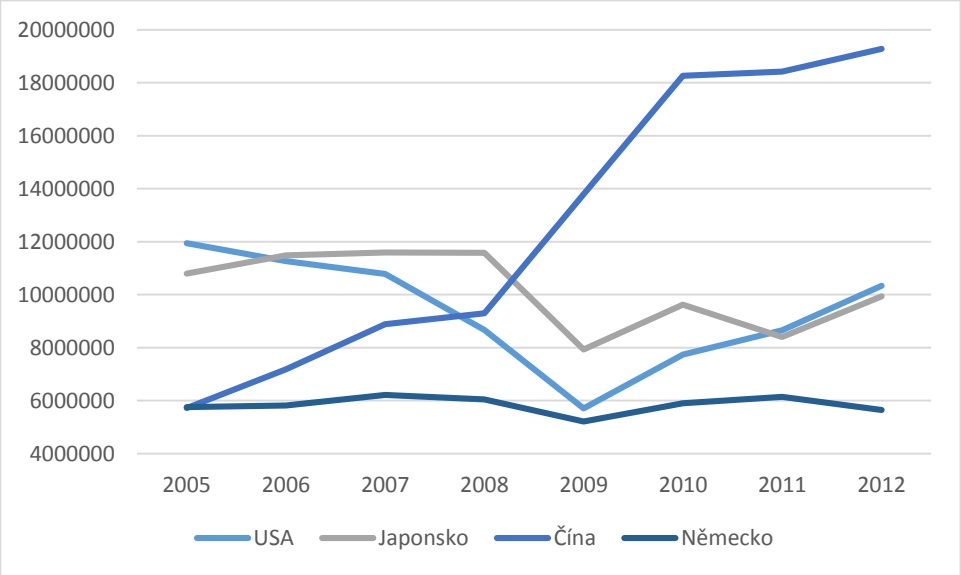
4.2 Ztráta světového prvenství

Americký automobilový trh byl do začátku krize největší na světě. S příchodem krize a s ní spojený pokles produkce způsobil ztrátu prvenství v počtu produkovaných vozidel na světě. Spojené státy o prvenství připravilo Japonsko v roce 2006, které

do roku 2008 produkovalo nejvíce vozidel na světě. Japonsko na prvním místě vystřídala rapidně rostoucí Čína, která například v roce 2012 vyprodukovala téměř dvakrát více vozidel než druhé USA. Graf 5 odráží vývoj produkce ve čtyřech státech, které produkují nejvíce vozidel. Graf 5 ukazuje také sílu a rozsáhlost krize v americkém automobilovém odvětví oproti jiným státům.

V roce 2009 Spojené státy předběhla Čína i v celkovém počtu prodaných vozidel a stala se tak největším automobilových trhem na světě. K roku 2012 čínský trh prodal 19 306 435, což je o 4 520 499 více než na americkém automobilovém trhu. (OICA, 2014)

Graf. 5 Vývoj automobilové produkce čtyř nejvíce produkujících států



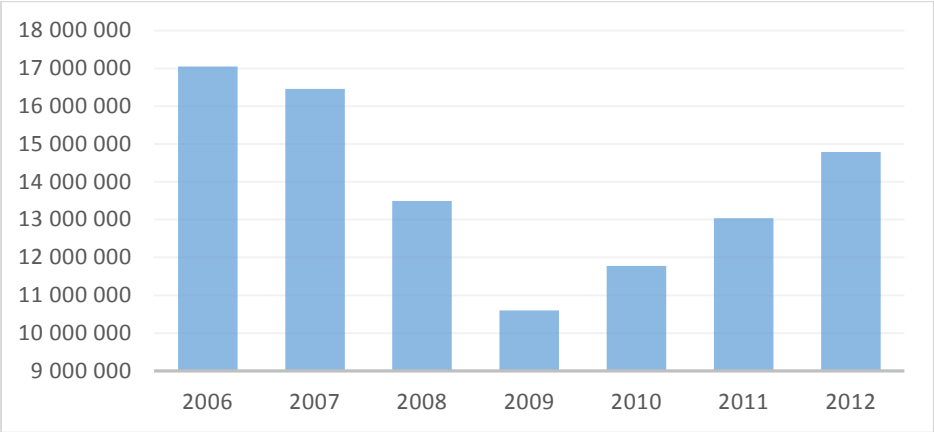
Zdroj: (OICA, 2014)

4.3 Dopady krize na automobilový průmysl

4.3.1 Prodeje

V automobilovém odvětví se krize začala projevovat nejprve v ubývajícím počtu prodejů, situaci odráží graf 6. K propadu prodejů vedly výše zmíněné příčiny, které omezily spotřebitelskou poptávku po automobilech. Klesající prodeje postupně degradovaly k nejnižšímu počtu prodaných vozidel za posledních 39 let, kdy byla americká populace o necelou jednu třetinu menší než dnes. (WardsAuto, 2014)

Graf. 6 Celkové roční prodeje v USA od roku 2006 do roku 2012



Zdroj: (Johnson, Davis 2014)

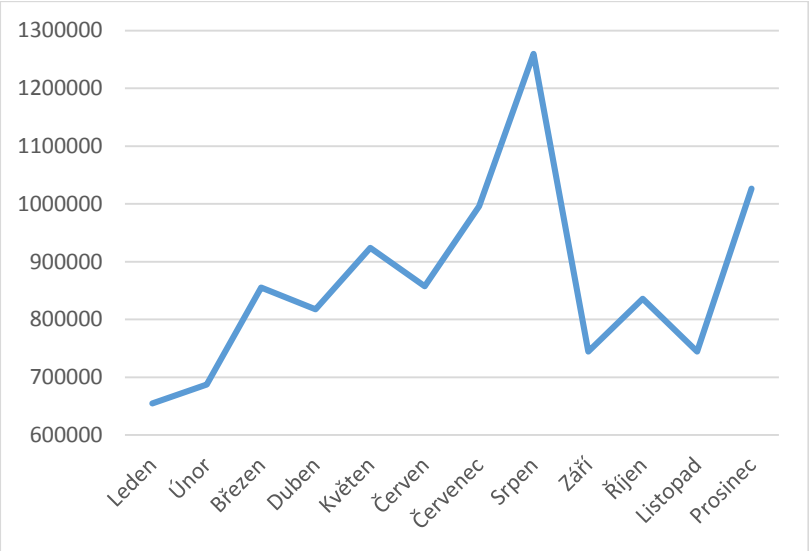
Graf 4 znázorňuje hodnoty měsíčních prodejů, které padají na dno v únoru 2009, kdy bylo prodáno pouhých 670,4 tisíc vozidel. Což je o 42,6 procenta méně než ve stejném měsíci roku 2006, před krizí.

Situaci na trhu začaly nezvládat domácí automobilky a v důsledku toho začala krizovou situaci řešit vláda na konci roku 2008. Sestavila krizový kabinet, zabívající se výhradně krizí v automobilovém průmyslu. Kabinet během prvních měsíců působení připravil několik prorůstových programů zaměřených na podporu celého průmyslu; automobilek, automobilových dodavatelů a také výhody pro budoucí spotřebitele automobilů. Vyhradil vysoké finanční prostředky a zřídil konzultační asociaci. Jakmile prodeje dosáhly minima na začátku roku 2009, začaly prodeje lehce růst a průmysl se začal pomalu uzdravovat. (Cooney et al., 2009)

Roční trend prodejů po roce 2009 má růstovou tendenci a dle zprávy z roku 2013 Bíleho Domu měla vládní intervence v odvětví pozitvní dopad. (White House, 2013)

Nejvýraznější, federální vládou, učiněný krok se projevil v druhé části roku 2009, když zavedla krátkodobý program vedoucí k podpoře poptávky po osobních vozidlech. Program se projevil strmým nárůstem prodejů v měsíci září a vybízel domácnosti k výměně starého vozidla za nový. Šrotovné, které je podrobněji zmíněno níže, pomohlo vyčerpat zásoby automobilu na showroomech a na skladech. Propad v následujících měsících byl zapříčiněný uspíšeným spotřebním chování, v podobě poskytnuté finanční pomoci ke koupi nového vozidla. Motivace měla předem známé krátkodobé trvání, proto vedla některé spotřebitele k předčasnému nákupu (neboli k „výměně“) vozidla. (Cooney et al., 2009) Vývoj měsíční produkce v roce 2009 vykresluje graf 7.

Graf. 7 Celkové měsíční prodeje v roce 2009

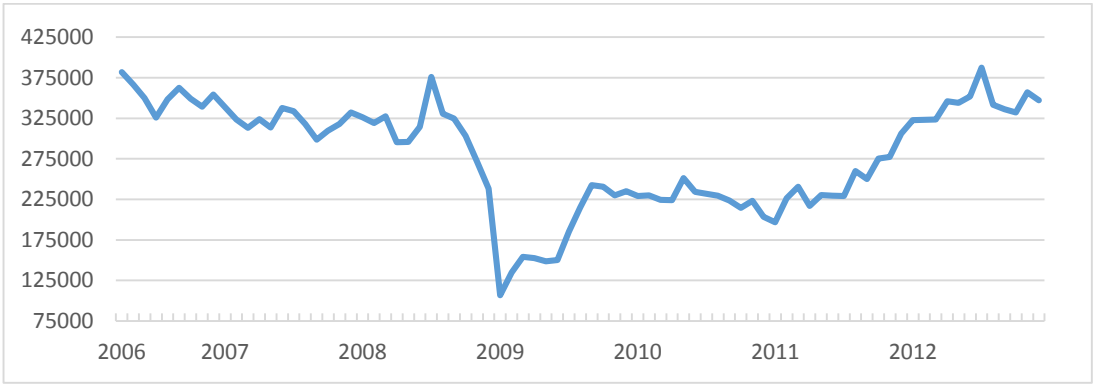


Zdroj: (Johnson, Davis 2014)

4.3.2 Produkce

S prodejem je úzce provázaná produkce, která klesala v čase obdobně jako počty prodaných osobních automobilů do 8500 lbs. Jak můžeme vidět v grafu 8, největší propad byl zaznamenán mezi lety 2008 a 2009. Celková produkce osobních vozidel poklesla na dno v lednu roku 2009, stejně jako tomu bylo s prodejem. Mezi prosincem 2008 a lednem 2009 zaznamenala produkce 55,25 procentní propad. Celkový mezi roční propad vyrobených vozidel mezi lety 2008 a 2009 byl 41,04 procenta a v absolutním vyjádření představoval pokles 1527700 kusů.

Graf. 8 Celková měsíční produkce osobních automobilů do 8500 lbs v USA od roku 2006 do roku 2013



Zdroj: (www.ycharts.com, 2014)

Tvrdou ránu amerického automobilového trhu odlehčila federální krátkodobá podpora v podobě šrotovného[3]. Šrotovné bylo přijato v červenci a trvalo do konce srpna. Za dva měsíce pomohlo lehce oživit produkci, protože hodně automobilových výrobců vyčerpalo své zásoby automobilů. (Cooney et al., 2009)

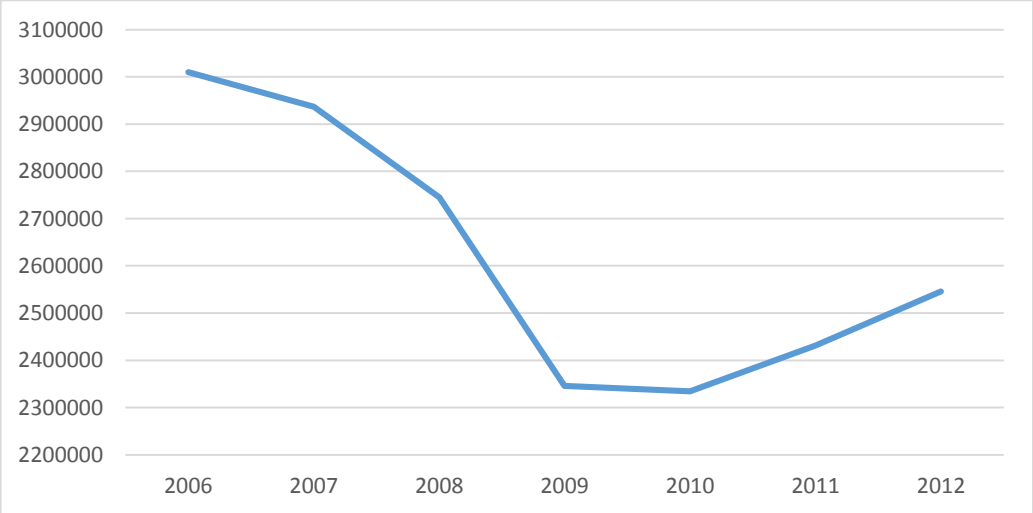
Na začátku roku 2012 už automobilový průmysl, jak ukazuje graf 8, zaznamenal měsíční hodnoty výrobních výstupů, které předcházely krizovým rokům. Za rok 2012 průmysl vyprodukoval dohromady 4112900 kusů vozidel, což bylo o 1918100 kusů více než v roce 2009 a jen o 180400 kusů méně, než v roce před krizí.

4.3.3 Zaměstnanost

Od klesající velikosti produkce a prodejů se patřičně odvíjela i celková zaměstnanost v odvětví. Když kvůli krizi v průmyslu začaly dramaticky klesat prodeje a produkce, začala klesat i zaměstnanost.

V roce 2006, než krize udeřila, přesahoval celkový počet zaměstnanců v odvětví lehce přes 3 miliony zaměstnanců. Toto číslo zahrnuje výrobce a distributory automobilů a součástí k nim přidružených ve Spojených státech amerických. V grafu 9, vidíme jeden z dopadů krize na automobilový průmysl, celková zaměstnanost klesla na 2,3 milionu. Jenom v automobilovém odvětví od roku 2006 do roku 2009 ztratilo zaměstnání kolem 664 tisíc zaměstnanců. Podle Bureau Of Labour Statistics pořádný kolaps nastal během roku 2008, kdy v první polovině roku 2008 ztrátu zaměstnání v automobilovém průmyslu pociťovalo průměrně 11 tisíc zaměstnanců měsíčně a v druhé polovině roku 2008 průměrně 20,5 tisíce zaměstnanců měsíčně. (Kelter, 2009)

Graf. 9 Celková zaměstnanost v automobilovém průmyslu



[3] Více v kapitole níže.

Zdroj: (Bureau of Economic Analysis, 2014)

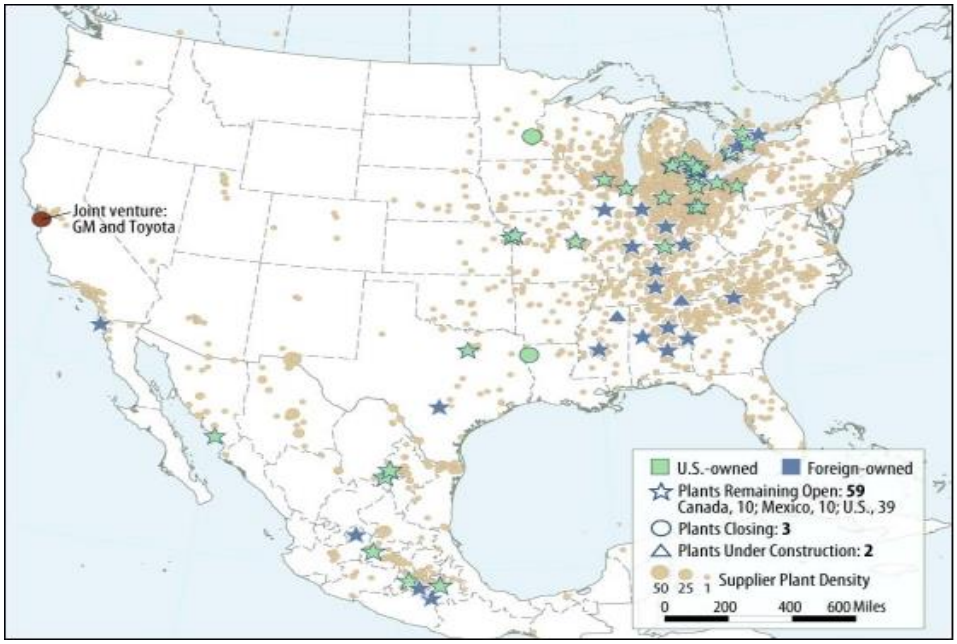
Problém zaměstnanosti diskutovala i vláda Spojených států během rozhodování se nad finanční pomocí pro GM a Chrysler. Hypoteticky kdyby tyto společnosti ponechány na pospas krachu, společnost by přišla o 1,5 miliony zaměstnaných. Z toho třetina zaměstnání byla vysoce platově ohodnocena. Kalkulované výpočty odhadly, že by uzavření GM a Chrysler způsobilo pokles částky vybrané na daních v hodnotě 56 bilionů dolarů za rok. Ekonomové dále odhadovali, že kvůli ztrátě tolika zaměstnání by ekonomika poklesla o další procento a celkové náklady na zapojení zaměstnanců zpátky do pracovního procesu by stálo nejméně další 2 procenta HDP. Což byl jeden z důvodů proč těmto automobilkám v nouzi pomoci. (Canis, Yacobucci, 2010)

Na pokles zaměstnanosti v odvětví reagovala vláda Spojených států amerických krokem, který měl za cíl usnadnění budoucí integrace čerstvých nezaměstnaných zpátky do pracovního procesu. Součástí schválení Amerického ozdraveného a reinvestičního aktu v roce 2009 bylo program na rozvoj pracovní síly. V každém státě vznikly konzultační centra sloužící ke školení a znovu zapojení čerstvě nezaměstnaných do pracovního procesu. (Cooney et al., 2009)

4.3.4 Geografický dopad automobilové krize

I přes to, že automobilová krize ovlivnila znatelně celou federaci, byla v některý státech Spojených států rozsáhlejší. Hloubka automobilové krize se odlišně projevovala ve státech, kde byla koncentrovanější poloha výrobních fabrik, dodavatelů a jiných výrobců přidružených k výrobě automobilu. Nejvýraznější dopad krize zaznamenaly státy na severovýchodě Spojených států, kde se nachází tzv. „Auto Alley“. Pokud by vláda sektoru neasistovala během krizových měsíců, tato část by byla postižena nejvíce. (Bureau of Labour Statistics, 2014)

„Auto Alley“ je koridor táhnoucí se od Velkých amerických jezer k Mexickému zálivu. Jak ukazuje obrázek 2, největší koncentrace se vyskytuje ve státech Michigan, Ohio, Indiana. Michigan ze všech států trpěl automobilovou krizí nejvíce. Od roku 2008 do roku 2009 ztratilo zaměstnání v Michiganu přes 55 tisíc zaměstnanců v automobilovém průmyslu. (Canis, Yacobucci, 2010), (Bureau of Labour Statistics, 2014)



Obr. 2 Geografické umístění automobilových fabrik a jejich dodavatelů
Zdroj: (Canis, Yacobucci, 2010)

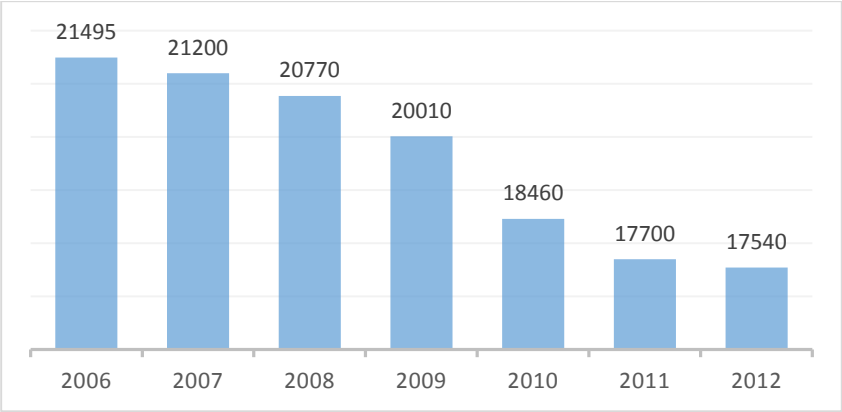
Poznámka: Zelená barva představuje fabriky vlastněné americkými automobilkami. Modrá barva znázorňuje fabriky zahraničních automobilek. Světle hnědá umístění automobilových dodavatelů. Kolečko na mapě představuje uzavřenou fabriku.

4.3.5 Počet obchodních zastoupení

Další oblastí v automobilovém průmyslu, kde se krize projevila, byl v počtu obchodních zastoupení. I když v posledních letech byl trend v počtu obchodních zastoupení prodejců zanedbatelně klesající, příchod krize přinesl vývoji značný spád.

Nejvíce se krize projevila ke konci roku 2010, když automobilky vyhlásily bankrot a žádaly federaci o finanční pomoc. Jendou z podmínek pro obdržení finanční injekce od federální vlády bylo zefektivnit hospodaření. Automobilky nezbývalo než mnoho obchodních zastoupení uzavřít. Během roku 2010 tak napříč americkým automobilovým trhem ubylo 1550 obchodních zastoupení a v dalších letech počet nadále klesal, jak ukazuje graf 10.

Graf. 10 Vývoj počtu obchodních zastoupení o roku 2006 do roku 2012



Zdroj: (State of the Industry Report 2013, 2013)

4.3.6 Dodavatelé automobilových součástek

Automobilová krize negativně ovlivnila i dodavatele automobilových součástek, kvůli úzké spolupráci se samotnými automobilkami. Samotní automobiloví výrobci by bez rozsáhlé sítě více než 1700 dodavatelů nebyli schopní automobil zkompletovat. Dohromady automobilkám poskytují přímí dodavatelé odhadem 8-12 tisíc součástek, které se ve výsledku promítnou na dvou třetinách ceny dnešních automobilů. (Canis, Yacobucci, 2010)

Během roku 2009 mnoho dodavatelů bylo nuceno čelit nedostatku kapitálu, ze kterého mohli platit své explicitní náklady. Platební morálka automobilových fabrik se měsíc od měsíce zhoršovala od začátku finanční krize a postupně zasahovala více dodavatelů. Nedodržování překlenovacích úvěrů vedlo dodavatele postupně ke stejnému scénáři jako automobilky GM a Chrysler. V horších případech byli dodavatelé nuceni svoji činnost ukončit. (Cooney et al., 2009)

Na problém s nedostatkem likvidity odpověděla vláda Spojených států podpůrným programem. Program poskytl finanční injekci dodavatelům skrz automobilky GM a Chrysler. Automobilky GM a Chrysler měly největší problémy s uspokojením svých dodavatelů, proto jim vláda poskytla finanční injekci, která byla ihned přímo distribuována k jejich největším přímým dodavatelům. (Canis, Yacobucci, 2010)

4.4 Vládní podpůrné programy

Během prvních let trvající krize v automobilovém průmyslu se angažovanost americké vlády zvyšovala, až byla nakonec v celé věci důkladně zapojena. Nejprve a nejvíce se zapojila, když chránila od krachu GM a Chrysler. V době kdy se jejich krach stal nevyhnutelným, snažila se najít pohotové řešení, které by situaci vyřešilo s nejnižšími možnými ztrátami. Dále se intervenovala politiku a osobní rozhodnutí společností GM a Chrysler. (Graham, 2010)

Během krize, jako odpověď na ni, vláda připravila následující kroky:

- Americká vláda použila k finanční podpoře automobilového průmyslu fondy z programu Troubled Asset Relief Program. Program byl založen a řízen ministerstvem financí ke stabilizaci a obnově finančního systému státu. Fondy byly založeny v září roce 2008 a sloužily k odkupu problémových aktiv a majetku rizikových firem. Dohromady program vydal na nastartování automobilového průmyslu kolem 82,8 bilionu Amerických dolarů. Více o výši a době poskytnutých financích tabulka 1. (Canis, Yacobucci, 2010)
- Federální vláda si v krizové situaci sestavila vrcholový kabinet nazývaný Presidential Task Force on the Auto Industry, který měl za úkol připravit výchozí analýzu automobilového průmyslu a radit prezidentu s ministerstvem financí v otázkách další pomoci směřující k automobilovému průmyslu. Dále měl kabinet připravit optimální kroky vedoucí k restrukturalizaci GM a Chrysler. Kabinet se skládal z vrcholných členů americké vlády a odborníků z různých sektorů, aby mohli připravit co nejkomplexnější řešení. (White House, 2009)
- Supplier Support Program Program pro podporu dodavatelů poskytoval finanční pomoc v celkové hodnotě 5 bilionů dolarů, přispíval dodavatelům GM a Chrysler. Fond garantoval dodavatelům splatnost jejich pohledávek, protože u finančně vyčerpaných společností hrozilo riziko insolvence. Program usiloval, aby se neodkladné finanční problémy GM a Chrysler nerozšířily mezi jejich dodavateli. Byl založen v březnu 2009. (Cooney et al., 2009)
- Warranty Commitment Program zajišťující záruku na vozidla zakoupená během restrukturalizaci. 1,1 bilionu dolarů v programu bylo navrženo k ujištění zákazníkům, kteří by mohli být oprávněně znepokojení nad situací ve společnostech, které stáli tváří v tvář krachu. (Cooney et al., 2009)
- The American Recovery and Reinvestment Act (Americký ozdravný a reinvestiční akt) z roku 2009 byl schválen prezidentem Obamou a poskytl granty ke zlepšení sociálního prostředí. Součástí aktu byl i grant na založení kanceláří ve všech členských státech sloužící ke koordinaci asistence komunitám a pracovníkům, kteří byli nepříjemně ovlivnění ztrátou zaměstnání v automobilovém průmyslu. (NCSL, 2010)
- Car Allowance Rebate System neboli Program CARS zajišťoval federální podporu ve formě šrotovného, hlavním cílem programu bylo poskytnout impulz americkým spotřebitelů k výměně starého automobilu za nový, více ekonomicky úspornější. K uskutečnění programu bylo vyhrazeny 3 biliony dolarů a trval, dokud se finanční prostředky nevyčerpaly, ve skutečnosti program trval 1 měsíc. (Graham, 2010)

Tab. 1 Znázorňující chronologii výpůjček automobilkám

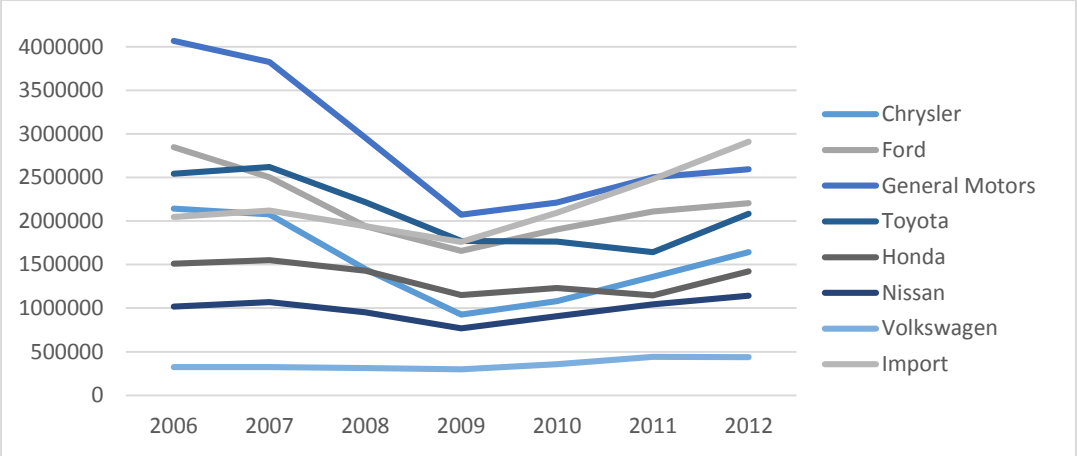
Datum	Příjemce	Částka (biliony dolarů)
Prosinec 2008	GMAC	5,9
	General Motors	13,4
Leden 2009	Chrysler Holding	4,0
	Chrysler Financial Services	1,5
Duben 2009	General Motors	2,0
	Chrysler Holding Warranty Program	0,3
	GM Supplier Receivables	2,5
	Chrysler Receivables	1,0
Květen 2009	Chrysler	1,9
	General Motors	4,0
	General Motors Warranty Program	0,4
	GMAC	7,5
	"New" Chrysler	4,6
Červen 2009	General Motors	30,0
Prosince 2009	GMAC	3,8
Celkem		82,8

Zdroj: (Canis, Yacobucci, 2010)

5 Dopad krize na jednotlivé automobilové výrobce

Šířící se krize napříč ekonomikou a automobilovým odvětvím zasáhla i jednotlivé automobilové výrobce. V následujícím popisu budeme vycházet z grafů 11 a 12.

Graf. 11 Počet prodaných vozidel jednotlivými automobilkami od roku 2006 do roku 2012



Zdroj: (State of the Industry Report 2013, 2013)

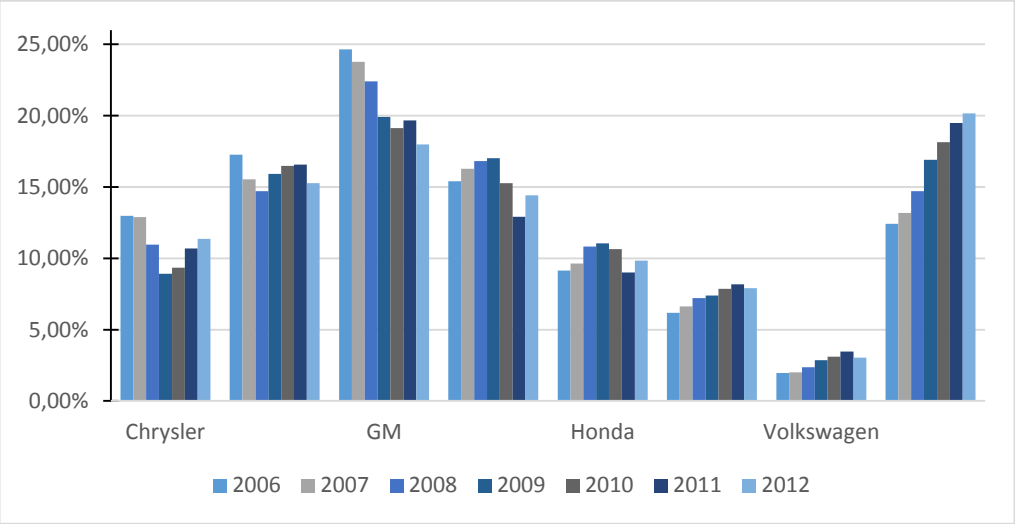
Nejvíce ze všech automobilek pocítil krizi, v počtu prodaných vozidel, nejdominantnější výrobce automobilů na americkém trhu – General Motors, kterému se od roku 2006 do roku 2009 propadly prodeje o 49 procent, v absolutním vyjádření pokles představoval 1995400 kusů, a jeho celkový podíl trhu poklesl o 4,73 procentních bodů. Takto vysoký pokles byl kromě krize způsobený i strukturálními problémy v automobilce. V roce 2009 čelila automobilka krachu a prošla celkovou restrukturalizací. Během tří let od roku 2009 počty prodaných vozidel postupně narůstaly, ale přesto se nedostaly na hodnoty, které předcházely krizi. Automobilka GM sice neztratila během krizových let své prvenství[4] na americkém trhu, ale její dominanci značně zredukovaly konkurenční automobilky.

Další domácí automobilkou, kterou zasáhla krize, byla automobilka Chrysler. Chrysler pocítil největší pokles mezi lety 2007 a 2009, kdy jeho prodeje poklesly z 2076100 kusů na 927200 kusů, což je 55,34 procentní pokles. Takový to razantní pokles byl zapříčiněný stejnou situací, které čelila GM. Krachem a následnou optimalizaci prošla automobilka Chrysler v roce 2009. Od roku 2009 se počet prodaných vozidel zvyšoval. Přesto v roce 2012 byl počet prodaných vozidel od 501020 kusů menší než v roce 2006 a s celkovým 11,37 procentním podílem na americkém trhu se zařadila na čtvrté místo.

[4]Za předpokladu, že nebereme v potaz hodnoty importu.

Posledním domácím krizím zasaženým výrobcem byl Ford, který v letech 2007 až 2009 snížil své prodeje na hranici, kterou překonala zahraniční Toyota. Fordu poklesla produkce o 41,85 procent, číslo představuje srovnání hodnot za roku 2006 a roku 2009. Od roku 2010 do roku 2012 jeho prodeje na rostly víc jak u Toyoty a vrátila se s 15,27 procenty na druhé místo na americkém trhu v počtu prodaných vozidel.

Graf. 12 Podíly na trhu vybraných producentů automobilů v USA od roku 2006 do roku 2012



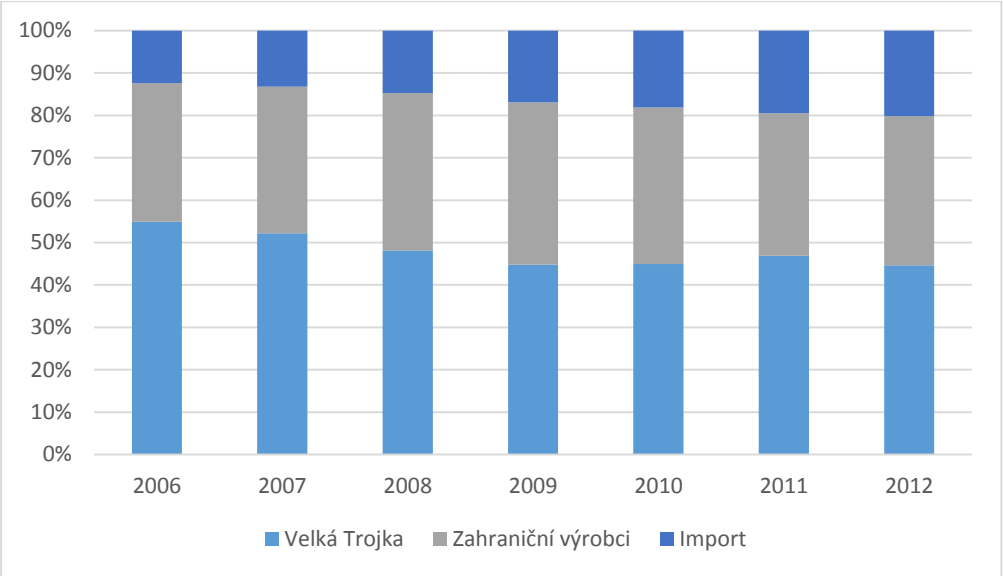
Zdroj: (State of the Industry Report 2013, 2013)

Největším zahraničním hráčem na americkém automobilovém trhu je automobilka Toyota, která byla krizí zasažena obdobně, jako její domácí konkurenti. Toyota zaznamenala pokles prodejů až od roku 2008, oproti domácím automobilkám. Ty pokles prodejů zaznamenaly už v roce 2007. Toyotu, jako jedinou automobilku na americkém trhu, trápil klesající počet prodejů nejdéle, až do začátku roku 2012. Za rok 2011 měla automobilka nejnižší objem prodejů za posledních jedenáct let produkce na americkém trhu v rozsahu 1644700 kusů. Za rok 2012 zaznamenala automobilka první nárůst prodejů od vypuknutí krize. Počet prodaných vozidel v roce 2012 byl ovšem o 18,1 procent menší než v roce 2006.

Obdobě krizí prošly japonské automobilky Honda a Nissan, které pocítily pokles prodejů v letech 2008 a 2009 okolo 24 procent. Od roku 2009 se jejich prodeje rostly. Automobilce Nissan se však podařilo v roce 2012 dosáhnout větších prodejů, jak před krizí v roce 2006. Stejný výsledek se podařil dosáhnout i německé automobilce Volkswagen.

Automobilka Volkswagen byla krizí zasažena ze všech automobilek na americkém trhu nejméně. I když jí meziročně do roku 2009 klesaly prodeje, stejně jako všem automobilkám produkujícím na území Spojených států, za rok 2010 se jí podařilo prodat více vozidel než v roce 2006, než krize vypukla. Její podíl na americkém trhu je stále minoritní kolem 3 procent.

Graf. 13 Kumulovaný podíl trhu domácích, zahraničních producentů a importovaných vozidel



Zdroj: (State of the Industry Report 2013, 2013)

Podle grafu 13 je patrné, že krize postihující producenty na území Spojených Států, měla po roce 2009 pozitivní dopad na množství importovaných vozidel. Číslo stouplo o 42,21 procent k roku 2012, oproti roku 2006. 42,21 procentní nárůst k roku 2012 představuje v absolutním vyjádření 864338 kusů.

Když porovnáme kumulované hodnoty domácích a zahraničních automobilek, můžeme konstatovat, že hospodářská krize značně změnila trh automobilových výrobců, z velké části v neprospěch domácích – amerických automobilek. Během posledních let se snížil celkový podíl trhu velké trojky, k roku 2012 na 44,62 procenta. Historicky tak poprvé ztratila dominanci nad domácím trhem. Zahraniční automobilky spolu s importovanými vozidly pokrývaly v roce 2012 55,38 procent trhu. Průběh vývoje v jednotlivých letech můžeme vidět v grafu 13.

5.1 Mzdy a americká odborová organizace UAW

Hodinová mzda vyplácena pracovníkům zaměstnaným v automobilové výrobě byla relativně totožná, jak u domácích, tak u zahraničních automobilek. Velké rozdíly však spočívaly v množství výhod a bonusů, které byly poskytovány nad rámec hodinové mzdy zaměstnancům, kteří pracovali u automobilek, které měly smluvenou dohodu s americkou odborovou organizací UAW. V praxi výhody a bonusy, které musely automobilky platit, představovaly rozdíl 25 dolarů za hodinu na jednoho zaměstnance. (Canis, Yacobucci, 2010)

UAW je považována za jednu z nejúspěšnějších odborových organizací na území Spojených států, která primárně bojuje za přiměřenou výši penze a nemocenské pro jejich členy. V automobilovém sektoru jsou jejími členy všechny automo-

bilky Velké Trojky. Velká trojka s UAW uzavřela program nazývaný "Jobs Bank", jejímž cílem bylo chránit práva zaměstnanců a zamezovat případným odchodům ze zaměstnání v roce 1984. (UAW, 2014)

Příliš velké náklady práce, spojené s programem Jobs Bank bránily Velké Trojce vyvíjet a následně vyrábět jakékoliv vysoce kvalitní produkty, které byly podstatné pro dosažení zisků stejně jako pro přežití v silně konkurenčním prostředí. (Bunkley, 2014)

Podle mnoha studií byl program Jobs Bank jedním z největších problémů, kterému musely čelit automobilky Velké Trojky během krize, a dopad finanční krize na automobilový průmysl uspíšil její následný konec. Program poskytoval obrovské množství benefitů, které se promítly do obrovského množství kapitálu, který představoval vysoké náklady ušlé příležitosti. Kapitál mohli automobilový výrobci využít na mnoho lepších investic, které mohli pomoci lépe obstát v krizových letech a nepřijít tak o značnou část trhu.

Proto v roce 2009 byl přijat nový pracovní kontrakt mezi Velkou Trojkou a UAW, který nastoloval velké změny oproti minulým pracovním dohodám a možná v budoucnu přinese větší rovnost mezi domácími a zahraničními výrobci automobilů. Tato pracovní dohoda snížila platy a ostatní výhody pro nově najímané zaměstnance, zrušila neuspokojivý program Jobs Bank, zastavila systém bonusů a přesunula zodpovědnost zdravotní péče více na UAW. (Canis, Yacobucci, 2010)

5.2 Záchrana Velké Trojky

Vrcholový management jednotlivých automobilek Velké Trojky několikrát vypovídal před senátem v listopadu 2008. Zástupci automobilek řešili společně téma krize v automobilovém průmyslu, součástí jednání byla i jednotná žádost o naléhavou finanční pomoc. Automobilky Velké Trojky žádaly úvěr v hodnotě 25 bilionu dolarů.

Před senátem každý zástupce jednotlivě vystoupili s obhajobou, proč by pomoc měli obdržet. Jeden z vystupujících byl i ředitel GM, G. Richard Wagoner, Jr., který mimo jiné zmínil, na co by finanční pomoc využili, viz citace ze zasedání amerického senátu. (Vlastní překlad, United State Senate, 2008)

> *Použijeme tuto pomoc, a využijeme ji efektivně, k zaplacení základních operací sloužící; na výrobu nových aut a motorů, na součástky od našich dodavatelů, mzdy a bonusy pro naše zaměstnance a dodavatele, výnosy ke zdanění pro státní a lokální vlády, které pomohou navrátit základní služby milionům Američanům A v procesu budeme pokračovat s cílem zlepšování automobilů a zlepšení národní energetické bezpečnosti vývojem pokročilých technologií, jaké představuje Chevy Volt.*

Proti tomu reagovala část senátorů s doporučením nechat automobilky projít krachem a uzavřít. Argumentovali například tím, že to nemusí být první ani poslední poskytnutá pomoc, nebo že je zbytečné pomáhat společnostem s tak rozsáhlými strukturálními problémy. (United State Senate, 2008)

Během několika uplynutých dnů po jednání senátu, Ford svou finanční situaci přehodnotil a od žádosti se odstoupil. Automobilka Ford dostala finanční pomoc ve formě úvěru před rokem 2008. O pomoc ve finále žádaly pouze Chrysler s GM, kteří v jejich krizové situaci neměly na výběr. Kongres volání vyslyšel a federální pomoc jim byla poskytnuta v prosinci 2008 a v lednu 2009. Federální úřad poskytl pomoct GM a Chrysler v hodnotě 24,8 bilionu dolarů. Celý poskytnutý úvěr financovala vláda z fondu TARP a byla podmíněna přísnými restrukturalizačními podmínkami. (White House, 2011)

Do 17. února 2009 musely automobilky přistoupit na plány, které optimalizovaly jejich hospodaření v dlouhodobém horizontu. Cílem produkce vozidel bylo dosažení energeticky efektivnějších a celosvětově konkurence schopných vozidel. Nejpozději 30. března 2009, měla každá společnost představit progres, který učinily v restrukturalizačním plánu. (Canis, Yacobucci, 2010)

Bohužel už 17. února žádaly o další finanční pomoc, protože první injekce nebyla dostačující. Automobilky musely přistoupit na radikální specifické kroky stanovené vládou. Mezi tyto kroky patřil a splatnost federální půjčky ve stanovených termínech, schopnost aplikovat vládní nařízení týkající se ekonomické efektivity vozidel, dosažení kladného výsledku hospodaření, konkurence schopné portfolio vozidel, optimalizace celkových nákladů. (White House, 2011)

Nakonec, jako nejlepší možnost jak reorganizace dosáhnout, se ukázalo přiznání krachu přes kapitolu 11 státního konkurzního zákona. Chrysler podepsal bankrot 14. května 2009 a GM 1. června 2009. Následně začala rychlá restrukturalizace. (White House, 2011)

„Starý“ Chrysler a „starý“ GM zůstali v konkurzu a „nový“ Chrysler a „nový“ GM byly začleněni na trh, jako nové společnosti. Celý proces trval 42 dnů u Chrysleru a 40dní u GM. Společnostem se výrazně změnila aktiva i pasiva. Nutno podotknout, že během transformace automobilkám postupně plynula finanční podpora, kterou budou muset v budoucnu postupně splácet. Celkové množství poskytnutých finančních prostředků se vyšplhalo na 82,8 bilionů dolarů, včetně první půjčky. Finální změny před a po rekonstrukci zobrazuje tabulka 2. (Canis, Yacobucci, 2010)

Tab. 2 Automobilky GM a Chrysler před a po vstoupení do konkurzu

	Starý	Nový	Starý	Nový
	General Motors	General Motors	Chrysler	Chrysler
Počet zaměstnanců	243500	209000	51000	48000
z toho v USA	91000	75000	36000	33000
Počet výrobních fabrik	47	24	21	20
Obchodní zastoupení	5900	3600	3298	2355
údaje k roku	*2008*	*2009*	*2008*	*2009*

Zdroj: (Canis, Yacobucci, 2010)

K roku 2012 je GM menší a štíhlejší a globálně rostoucí společností, než byla před krizí. Vlastní kolem 4500 obchodních zastoupení a má uzavřené konkurenceschopnější dohody s americkou odborovou organizací UAW. (General Motors, 2014)

Automobilka FIAT odkoupila od amerického ministerstva financí všechny akcie jím držené a Chrysler se stal zahraničně vlastněnou společností. V roce 2014 FIAT odkoupil další akcie a celou společnost reorganizoval, vznikla mezinárodní společnost Fiat Chrysler Automobiles. (Reuters.com, 2014)

Množství vlastněných značek GM

Rekonstrukce značky GM ovlivnila i počet značek jím vlastněných. Ještě na začátku roku 2009 automobilka vlastnila sedm značek. Velký počet značek vyplýval z jejich počáteční strategie a vize, poskytnout automobil každé fázi osobního života. Většina značek vlastněných GM byla prodělečná a kvůli restrukturalizaci v roce 2009 byla i zrušena. „Novému“ GM zbyly pouze čtyři značky; Buick, Cadillac, Chevrolet a GMC. (General Motors, 2014)

Spolu se zrušením automobilové značky jsou spjaty i značné náklady. Cooney a kolektiv (2009) uvádí, že GM vzniky značné náklady spojené s konsolidací obchodních zastoupení. Proces spojený s ukončením činnosti obchodních zastoupení je ošetřen státním zákonem o franchisovém prodeji. Například odloučení značky Oldsmobile od GM stálo společnost necelé dva biliony dolarů.

Z redukovaný počet značek tak ovlivnil budoucí situaci GM na trhu a částečně způsobil i její snížení podíl na trhu.

6 Další faktory působící na automobilový průmysl

Dlouhotrvající konjunktura zastínila těžkosti v automobilovém průmyslu, které pak byly dlouhou dobu přehlíženy. Když se projevila recese v automobilovém průmyslu, její následky byly tvrdší a rozsáhlejší. Skryté problémy vyplynuvší na povrch postihující většinu automobilek, zejména domácích, se dají rozdělit na dvě části. V první části to jsou problémy makroekonomické a v druhé části jsou to problémy mikroekonomické.

6.1.1 Makroekonomické faktory

Na počátku krize panovala, napříč americkým trhem, omezená dostupnost všech druhů půjček, které byly úzce spjaty s hloubkou celkové recese. Strach finančních institucí z probíhající finanční krize vedl k přísným pravidlům poskytování půjček. S omezenou dostupností byl úzce spjatý propad celkových prodejů. Přísnější půjčovací podmínky a následná dostupnost půjček kvůli finanční krizi v roce 2008 omezily spotřebu napříč trhem všem spotřebitelům. Z celkového počtu prodaných vozidel na americkém trhu bylo zhruba 25 až 30 procent v letech před krizí financována na dluh.(White House, 2011), (Graham, 2010)

Další z makro faktorů, který rozšiřoval zkázu napříč automobilovým trhem, byly ceny pohonných hmot. Ceny pohonných hmot stouply kvůli ropným šokům během roku 2008, které se trhem prohnaly před krizí v automobilovém průmyslu. Ropná krize značně ovlivnila spotřebitelské chování. Velká a výkonná vozidla mají obrovskou spotřebu paliva. Spotřebitelé začali poptávat více menších a úspornějších vozidel na úkor pickupových dodávek či SUV. (Canis, Yacobucci, 2010)

6.1.2 Mikroekonomické faktory

Mezi mikroekonomické příčiny řadíme nasycený, až přesycený, automobilový trh zapříčiněný levným dluhem v období před krizí a poskytování slev když spotřebitelé například využívali k financování automobilů hypoteční úvěry. Další příčinou byl odklad současných nákupů vozidel způsobený levnými půjčkami v minulosti. Spotřebitelé v období před krizí viděli za levným dluhem kupní příležitost, tudíž svůj nákup uspíšili na úkor pozdějšího nákupu v budoucnu. (Canis, Yacobucci, 2010)

Hloubka a rozsáhlost automobilové krize na území Spojených států nebyla způsobena jen uspíšenými nákupy, ale i dlouhodobě neudržitelnými praktikami hospodaření automobilek. Nevhodné praktiky hospodaření se postupně kumulovaly, například vrcholový management pobíral extrémně vysoké platy a bonusy. Z dlouhodobého hlediska praktiky hospodaření automobilek způsobily strukturální problémy v automobilovém odvětví, které učinily odvětví citlivější vzhledem k ekonomickým šokům. (Graham, 2010)

Další příčinou byly značně vysoké náklady na práci, které byly v odvětvích chráněných odbory. Ty zahrnovaly výplaty, zdravotní péči, bonusy, důchody a další pracovní výhody. Management usiloval o klidné pracovní podmínky, proto odborům garantoval mnoho úlev. Úlevy však vedly k nadstandardním nákladům, které zhoršovaly konkurenceschopnost. (Graham, 2010)

7 Závěr

Práce prezentuje analýzu automobilového průmyslu po dopadu hospodářské krize na území Spojených států amerických. Aby bylo možné analýzu vůbec provést, bylo nejdříve nutné téma zasadit do širšího teoretického rámce. Úvodní část tak přibližovala příčiny, průběh a dopady hospodářské krize na území Spojených států. Následná pozornost byla věnovaná americkému automobilovému průmyslu a vymezení jednotlivých automobilových výrobců produkujících na americkém území. Po úvodní části bylo možné přistoupit k části, která podrobně zkoumala dopady krize na automobilový průmysl jako celek i jednotlivé výrobce automobilů i na americkém trhu.

Když naplno propukla hospodářská krize v roce 2008 na území Spojených států, zasáhla rozsáhle a hluboce domácí ekonomiku včetně amerického automobilového průmyslu. Automobilový průmysl byl jedním z krizí nejvíce postihnutým průmyslem, a to především kvůli pro cyklickému charakteru odvětví a vysoké korelaci mezi spotřebitelskou poptávkou a spotřebou vozidel. Autor zjistil, že kromě charakteru průmyslu, krizi podpořily ropné šoky v roce 2008, zpřísněné podmínky a neochota poskytování úvěrů a spotřebitelské chování, které uspíšilo spotřebu během let před krizí, kvůli snadno dostupným úvěrům. Další příčiny se týkaly převážně domácích automobilek, které byly svázány nevýhodnými smlouvami s odborovou organizací a dlouhodobými strukturálními problémy spojené s neefektivním hospodařením.

V důsledku krize a všech zmíněných příčin v roce 2009 poklesly celkové prodeje spolu s produkcí v odvětví ke třicet let starým minimům. V odvětví přišlo o práci od roku 2006 do roku 2009 přes 660 tisíc zaměstnanců. Během krizových let ukončila činnost řada dodavatelů a obchodních zastoupení, které nebyly schopné krizi čelit. Autor zdůrazňuje, že krize nezasáhla území USA rovnoměrně a její dopad byl silnější v místech, kde byla zvýšená koncentrace výrobních fabrik dodavatelů a obchodních zastoupení. Do celé situace se musela vložit federální vláda s připravenými ozdravovacími a záchrannými plány. Krize vyvrcholila řízeným krachem domácích automobilek General Motors a Chrysler. Události krize značně ovlivnily podíl na trhu jednotlivých automobilových výrobců v neprospěch domácích producentů. Autor podotýká, že během krizových měsíců domácí automobilky přišly o své dominantní postavení na úkor zahraničních producentů a importovaných vozidel. Celkové podíly trhu v počtu prodaných vozidel se mezi konkurenčními automobilkami v po krizovém období vyrovnaly.

Autor si dovoluje o krizi ve vztahu k automobilovému průmyslu tvrdit, že urychlila řešení vysoké závislosti na ceně pohonných hmot a vrcholících strukturálních problémů založených na neefektivnosti hospodaření jednotlivých subjektů. Autor se domnívá, že krize v automobilovém odvětví urychlila přijetí přísnějších ekologických pravidel. Americké domácí automobilky přijaly perspektivní opatření vedoucí v posledních letech k růstovému trendu a úspěšné rekonvalescenci.

8 Literatura

BENNETT, DRAKE. GM, Ford, and Chrysler: The Detroit Three Are Back, Right. Businessweek.com [online]. 2013 [cit. 2014-11-07]. Dostupné z: http://www.businessweek.com/articles/2013-04-04/gm-ford-and-chrysler-the-detroit-three-are-back-right

BUČKOVÁ. *Sekuritizace – novodobý globální trend s následky krize*. Finance.cz [online]. 2010 [cit. 2014-10-16]. Dostupné z: http://www.finance.cz/zpravy/finance/261776-sekuritizace-novodoby-globalni-trend-s-nasledky-krize/

BUNKLEY, NICK. The end of the Jobs Bank, a symbol of excess. Automotive News [online]. 2014 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: http://www.autonews.com/article/20140127/OEM/301279990/the-end-of-the-jobs-bank-a-symbol-of-excess

Bureau of Labor Statistics: *State and Area Employment, Hours, and Earnings* [online]. 2014 [cit. 2014-12-28]. Dostupné z: http://data.bls.gov/pdq/querytool.jsp?survey=sm

CANIS, BILL A BRENT D. YACOBUCCI. The U.S. Motor Vehicle Industry: Confronting a New Dynamic in the Global Economy. Cornell University ILR School [online]. 2010 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1727&context=key_workplace

CARSON, THOMAS A MARY BONK. Gale encyclopedia of U.S. economic history: Automobile Industry. Detroit: Gale Group, c1999, 2 v. (lvi, 1250 p.). ISBN 07876389002. Dostupné z:http://www.encyclopedia.com/topic/automobile_industry.aspx#4

Company: History & Heritage. General Motors [online]. 2014 [cit. 2014-11-06]. Dostupné z: http://www.gm.com/company/historyAndHeritage.html

Collateralized Debt Obligation (CDO). Středoevropské centrum pro finance a management [online]. Nedatováno [cit. 2014-10-17]. Dostupné z: http://www.finance-management.cz/080vypisPojmu.php?IdPojPass=87

COONEY, STEPHEN, JAMES M. BICKLEY, HINDA CHAIKIND, CAROL A. PETTIT, PATRICK PURCELL, CAROL RAPAPORT A GARY SHORTER. U.S. Motor Vehicle Industry: Federal Financial Assistance and Restructuring. U.S. Department of State [online]. 2009 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z:http://fpc.state.gov/documents/organization/120596.pdf

DAVIS, MARC. How The U.S. Automobile Industry Has Changed. Investopedia.com [online]. 2012 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.investopedia.com/articles/pf/12/auto-industry.asp

DIXON, PATRICK. *Future of the Automotive Industry (Auto Trends).* Globalchange.com [online]. nedatováno [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.globalchange.com/future-of-the-automotive-industry-auto-trends.htm

Economic Data. Auto Care Association [online]. 2012 [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.autocare.org/Secondary.aspx?id=222&gmssopc=1

Fiat says merger into Dutch-registered FCA effective October 12. Reuters.com [online]. 2014 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z: http://www.reuters.com/article/2014/10/07/us-fiat-spa-chrysler-idUSKCN0HW0CZ20141007

Ford Motor Company. Encyclopedia Britannica [online]. 2014 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.britannica.com/EBchecked/topic/213265/Ford-Motor-Company

FOSTER, JOHN BELLAMY A FRED MAGDOFF. *Velká finanční krize: příčiny a následky. 1. české vyd.* Všeň: Grimmus, c2009, 156 s. Ekonomie (Grimmus). ISBN 978-80-902831-1-4

Fuel Economy Basics. Union of Concerned Scientists [online]. nedatováno [cit. 2014-10-20]. Dostupné z: http://www.ucsusa.org/clean_vehicles/smart-transportation-solutions/better-fuel-efficiency/fuel-economy-basics.html#.VJ72l14A5

Geithner, Summers Convene Official Designees to Presidential Task Force on the Auto Industry. White House: Office of the Press Secretary [online]. 2009 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z:http://www.whitehouse.gov/the-press-office/geithner-summers-convene-official-designees-presidential-task-force-auto-industry

GORTON, GARY B. A ANDREW. METRICK. *Getting up to Speed on the Financial Crisis: A One-Weekend-Reader's Guide* [online]. Cambridge: NBER, 2012, 34 s. [cit. 2014-11-10]. Dostupné z: http://www.nber.org/papers/w17778

GLAESER, EDWARD L. A CHARLES G. NATHANSON. *Housing Bubbles* [online]. Cambridge: NBER, 2014, 55 s. [cit. 2014-11-10]. Dostupné z: http://www.nber.org/papers/w20426

GRAHAM, IAN A SECTORAL ACTIVITIES PROGRAMME INTERNATIONAL LABOUR OFFICE. The global economic crisis: sectoral coverage: automotive industry: trends and reflections [online]. Geneva: ILO, 2010 [cit. 2014-11-28]. ISBN 978-922-1241-041. Dostupné z: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_161519.pdf

Gross Domestic Product. Bureau of Economic Analysis (BEA) [online]. 2014 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: http://www.bea.gov/iTable/iTable.cfm?ReqID=9&step=1#reqid=9&step=3&isuri=1&904=2012&903=5&906=q&905=2006&910=x&911=0

Full-Time and Part-Time Employees by Industry. Bureau of Economic Analysis (BEA) [online]. 2014 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: http://www.bea.gov/iTable/iTable.cfm?ReqID=9&step=1#reqid=9&step=3&isuri=1&903=193

HAUGH, DAVID, ANNABELLE MOUROUGANE A OLIVIER CHATAL. ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. *Automobile Industry In and Beyond the Crisis.* 2010, 36 s. Dostupné z: http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=eco/wkp(2010)1

JOHNSON, EVERETTE P. A HARVEY L. DAVIS. *Auto and Truck Seasonal Adjustment*. Bureau of Economic Analysis (BEA) [online]. 2014 [cit. 2014-11-26]. Dostupné z: https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xls

KELTER, LAURA A. Substantial job losses in 2008: weakness broadens and deepens across industries. Bureau of Labor Statistics [online]. 2009 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z:http://www.bls.gov/opub/mlr/2009/03/art2full.pdf

KODRES, LAURA E. *What Is Shadow Banking?* In: *FI*NANCE & DEVELOPMENT [online]. 2013 [cit. 2014-10-18]. Dostupné z: http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2013/06/pdf/basics.pdf

KRUGMAN, PAUL. *The return of depression economics and the crisis of 2008*. [New ed.]. New York: W.W. Norton, 2009. ISBN 978-039-3071-016.

Negative Equity. Investopedia.com [online]. nedatováno [cit. 2014-10-27]. Dostupné z: http://www.investopedia.com/terms/n/negativeequity.asp

OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles: 2005-2013 Sales Statistics [online]. Nedatováno, 2014 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: http://www.oica.net/category/sales-statistics/sales-statistics-2005-2013/

OICA - Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles [online]. Nedatováno, 2014 [cit. 2014-12-31]. Dostupné z: http://www.oica.net/category/production-statistics/2000-statistics/

Our History. Ford Motor Company [online]. 2014 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://corporate.ford.com/company/history.html

Our History. FCA [online]. 2014 [cit. 2014-11-01]. Dostupné z: http://www.chryslergroupllc.com/company/AboutUs/Pages/AboutUs.aspx

Passenger Vehicles Industry and Trade Summary. In: United States International Trade Commission [online]. 2013 [cit. 2014-10-23]. Dostupné z:http://www.usitc.gov/publications/332/working_papers/pub_ITS_09_PassengerVehiclesSummary5211.pdf

RITHOLTZ, BARRY. Case Shiller 100 Year Chart (2011 Update). Http://www.ritholtz.com/ [online]. 2011 [cit. 2014-11-30]. Dostupné z: http://www.ritholtz.com/blog/2011/04/case-shiller-100-year-chart-2011-update/

RUBENSTEIN, JAMES M. *The changing US auto industry: a geographical analysis. New York: Routledge*, 1992, vi, 318 p. ISBN 04-150-5544-X. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=PFmIAgAAQBAJ&pg=PT20&lpg=PT20&dq=US+autoindustry+history&source=bl&ots=q5SXRjB3kD&sig=pNnFGpHcflUywKyyv9NFUi8SHo4&hl=cs&sa=X&ei=IeJhVLXjHILVOJ_5gYgM&ved=0CDQQ6AEwAg#v=onepage&q=US%20autoindustry%20history&f=false

SORKIN, ANDREW R. A Bridge Loan? U.S. Should Guide G.M. in a Chapter 11. New York Times [online]. 2008 [cit. 2014-11-08]. Dostupné z:http://www.nytimes.com/2008/11/18/business/economy/18sorkin.html?_r=5&pagewanted=1&em&oref=slogin&

SORNETTE, DIDIER A RYAN WOODARD. *Financial Bubbles, Real Estate bubbles, Derivative Bubbles, and the Financial and Economic Crisis*. Geneva, 2009, 51 s. Dostupné z: http://arxiv.org/abs/0905.0220

STANGER, HOWARD, ANN C. FROST A PAUL F. CLARK. Collective bargaining under duress: case studies of major U.S. industries. First Edition. Ithaca (U.S.): ILR Press, 2014, 368 pages. Labor and Employment Relations Association series. ISBN 09-134-4706-4.

State of the Industry Report 2008: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships. In: NADA [online]. 2008 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z:http://big.assets.huffingtonpost.com/NADAData.pdf

State of the Industry Report 2009: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships. In: NADA [online]. 2009 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z:http://leblog.gerpisa.org/system/files/NADA_Data_2009_final_091109.pdf

State of the Industry Report 2010: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships. In: NADA [online]. 2010 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z:http://www.nada.org/Nr/rdonlyres/41CF3D08-1E7C-4934-ACE2-E87F4A983944/0/NADA_Data_2010_f2.pdf

State of the Industry Report 2011: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships. In: NADA [online]. 2011 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z:http://www.nada.org/NR/rdonlyres/0798BE2A-9291-44BF-A126-0D372FC89B8A/0/NADA_DATA_08222011.pdf

State of the Industry Report 2012: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships In: NADA [online]. 2012 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z: http://www.nada.org/NR/rdonlyres/0798BE2A-9291-44BF-A126-0D372FC89B8A/0/NADA_DATA_08222011.pdf

State of the Industry Report 2013: The annual financial profile of America's franchised new-car dealerships. In: NADA [online]. 2013 [cit. 2014-11-10]. Dostupné z:http://www.nada.org/NR/rdonlyres/1B512AC7-DCFC-472C-A854-6F5527931A2F/0/2013_NADA_Data_102113.pdf?

The Automotive Industry in the United States: The U.S. Automotive Industry. SelectUSA [online]. Nedatováno [cit. 2014-10-28]. Dostupné z: http://selectusa.commerce.gov/industry-snapshots/automotive-industry-united-states

The Financial Crisis: Five Years Later. White House [online]. 2013 [cit. 2014-11-02]. Dostupné z: http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/20130915-financial-crisis-five-years-later.pdf

The Resurgence of the American Automotive Industry. White House [online]. 2011 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z: http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/uploads/auto_report_06_01_11.pdf

UNITED STATES SENATE. Examining the State of the Domestic Automobile Industry - Part I., [online]. 2008 [cit. 2014-11-08] Dostupné z:

http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/CHRG-110shrg50418/html/CHRG-110shrg50418.htm

US Domestic Auto Production. Ycharts.com [online]. 2014 [cit. 2014-11-28]. Dostupné z: http://ycharts.com/indicators/us_production_of_domestic_automobiles_sa

U.S. Car and Truck Sales, 1931-2013. In: WardsAuto.com [online]. 2014 [cit. 2014-10-19]. Dostupné z: http://wardsauto.com/keydata/historical/UsaSa01summary

WALTERSKIRCHEN, EWALD. AUSTRIAN INSTITUTE OF ECONOMIC RESEARCH. *The Burst of the Real Estate Bubble - More Than a Trigger for the Financial Market Crisis. Vienna* [online]. 2010 [cit. 2014-10-05] Dostupné z: http://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=39074&mime_type=application/pdf

Who We Are. UAW - International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America [online]. 2014 [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: http://www.uaw.org/page/who-we-are

Who We Are and What We Do. NHTSA; National Highway Traffic Safety Administration. Nhtsa.gov [online]. nedatováno [cit. 2014-10-20]. Dostupné z:http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Who+We+Are+and+What+We+Do

Workforce Investment. NCSL - National Conference of State Legislatures [online]. 2010 [cit. 2014-11-11]. Dostupné z: http://www.ncsl.org/research/labor-and-employment/workforce-development-initiatives-in-the-american.aspx?

ZEMÁNEK, JOSEF. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky*. Euroekonom.cz [online]. 2008 [cit. 2014-10-18]. Dostupné z: http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky

Přílohy