



Dopady dohody o volném obchodu mezi EU a Jižní Koreou na český automobilový průmysl

Diplomová práce

Studijní program:

N6208 Ekonomika a management

Studijní obor:

Podniková ekonomika – Podnik v mezinárodním prostředí

Autor práce:

Bc. Marek Hlubuček

Vedoucí práce:

Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.

Katedra ekonomie





Zadání diplomové práce

Dopady dohody o volném obchodu mezi EU a Jižní Koreou na český automobilový průmysl

Jméno a příjmení: **Bc. Marek Hlubuček**
Osobní číslo: E18000265
Studijní program: N6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika – Podnik v mezinárodním prostředí
Zadávající katedra: Katedra ekonomie
Akademický rok: **2019/2020**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů a formulace výzkumných otázek.
2. Charakteristika obchodní politiky Evropské unie.
3. Vzájemný obchod mezi EU a Jižní Koreou.
4. Analýza současné situace automobilového průmyslu v České republice a Jižní Koreji.
5. Identifikace dopadů dohody o volném obchodu mezi EU a Jižní Koreou.
6. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.

Rozsah grafických prací:
Rozsah pracovní zprávy:
Forma zpracování práce:
Jazyk práce:

65 normostran
tištěná/elektronická
Čeština



Seznam odborné literatury:

- EC. 2017. *Report on Implementation of EU Free Trade Agreements* [online]. Brussels, Belgium: European Commission [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/june/tradoc_155673.pdf.
- KUNEŠOVÁ, Hana, Aleš KOCOUREK, Pavla BEDNÁŘOVÁ, Eva CIHELKOVÁ a Miloš NOVÝ. 2014. *Světová ekonomika: nové jevy a perspektivy*. 3. vyd. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-502-2.
- EP. 2016. *Implementation of the EUKFTA* [online]. Brussels, Belgium: European Parliament [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: https://www.ispionline.it/DOC/EU_Parl_EU-ROK_3.pdf.
- SAVOVOVÁ, Alice, Antonín KOUKOLÍK, Vladimír BEROUN a Šárka BALADOVÁ. 2010. *Studie dopadů uzavření Dohody o volném obchodu mezi EU a Korejskou republikou na ekonomiku ČR* [online]. Praha: Asociace pro mezinárodní otázky [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/42067/47100/563895/priloha001.pdf>.
- PROQUEST. 2019. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2019-09-30]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz/>.

Konzultant: Ing. Jana Šimanová, Ph.D., Technická univerzita v Liberci, katedra ekonomie

Vedoucí práce:

Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.
Katedra ekonomie

Datum zadání práce:

31. října 2019

Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2021

prof. Ing. Miroslav Žižka, Ph.D.
děkan

L.S.

prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2019

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má diplomová práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

15. prosince 2020

Bc. Marek Hlubuček

Anotace

Diplomová práce se zabývá dopady dohody o volném obchodu mezi EU a Jižní Koreou na český automobilový průmysl. První část práce pojednává o Společné obchodní politice Evropské unie a popisuje, na jakých principech a společných cílech tato politika funguje. Dále přibližuje některé již uzavřené dohody na vybraných stupních ekonomické integrace. Cílem práce je zhodnocení vybrané dohody o volném obchodu, proto je v další části detailně popsána dohoda EUKFTA se všemi oblastmi působnosti. Po této části následuje popis vztahů mezi EU a Jižní Koreou, odvíjející se od historického navazování prvních vztahů, přes profil korejské obchodní politiky, až k současnému vzájemnému obchodu mezi oběma partnery.

Další kapitoly se zaměřují na stručnou charakteristiku makroekonomických ukazatelů Jižní Koreje a České republiky, které poskytují základ k analýze automobilového průmyslu obou zemí. Při charakteristice automobilového průmyslu obou zemí cílí autor práce zejména na poskytnutí základních informací o finálních výrobcích automobilů vyráběných v obou zemích, poté celkovou výrobu a prodej na tamních trzích. V poslední kapitole, hodnotící dopady dohody na český automobilový průmysl, je cíleno na změnu vzájemného obchodu před aplikací dohody a po ní, vše s přihlédnutím k obchodu v automobilovém průmyslu.

Jako hlavní cíl práce si autor určil potvrzení či vyvrácení hypotézy, že dohoda EUKFTA měla za příčinu rychlejší růst poptávky českých spotřebitelů po automobilech jihokorejských značek Hyundai a Kia v jednotlivých třídách než po modelech značky Škoda Auto. V závěru práce autor hodnotí dopady a přidává návrh svého řešení a doporučení.

Klíčová slova

Společná obchodní politika Evropské unie, dohoda o volném obchodu, automobilový průmysl, dopady, Hyundai, Kia, Škoda Auto

Annotation

The diploma thesis deals with the impact of the EU-Korea free trade agreement on the Czech automobile industry. The first part deals with the European Union's Common Commercial Policy and describes the principles and common objectives of it. It also outlines some agreements already concluded at selected degrees of economic integration. The goal of the work is to evaluate the selected free trade agreement, so the next part describes in detail the EUKFTA agreement with all areas of scope. That section is followed by a description of EU-South Korea relations, ranging from the historical establishment of the first relations, through the profile of Korean trade policy to the current trade between the two partners.

The next chapters focus on a brief characteristics of the macroeconomic indicators of South Korea and the Czech Republic, which provide a basis for the analysis of the automotive industry in both countries. In characterizing the automotive industry of both countries, the author aims mainly to provide basic information about the final car manufacturers in both countries, then the total production and sales in the local markets. In the last chapter evaluating the effects of the agreement on the Czech automotive industry, it is aimed at changes in mutual trade before and after the application of the agreement, all with regard to trade in the automobile industry.

The author's main goal of the thesis was to confirm or reject the hypothesis whether the EUKFTA agreement caused faster growth of Czech consumer demand for cars of the South Korean brands Hyundai and Kia in individual classes than for Škoda Auto models. At the end of the paper, the author evaluates the impacts and proposes his solution and recommendation.

Key Words

European Union's Common Commercial Policy, free trade agreement, automobile industry, impacts, Hyundai, Kia, Škoda Auto

Obsah

Seznam obrázků.....	11
Seznam tabulek.....	12
Seznam zkratk.....	13
Úvod.....	15
1. Společná obchodní politika Evropské unie	17
1.1 Obchodní dohody EU.....	18
1.1.1 Dohody o hospodářském partnerství (EPA).....	19
1.1.2 Dohody o přidružení.....	21
1.1.3 Zóna volného obchodu (FTA).....	23
1.1.4 Celní unie.....	25
1.2 Další stádia (stupně) ekonomické integrace.....	26
1.2.1 Společný trh.....	27
1.2.2 Hospodářská a měnová unie	27
1.2.3 Politická unie.....	29
2. Detailní charakteristika dohod o volném obchodu Evropské unie	30
2.1 Dohody první generace	30
2.2 Prohloubené a komplexní dohody (DCFTA)	30
2.3 Dohody nové generace	31
3. Dohoda s Jižní Koreou (EUKFTA).....	34
3.1 Struktura a obsah.....	35
3.1.1 Cíle a obecné definice	35
3.1.2 Národní zacházení a přístup zboží na trh.....	36
3.1.3 Nápravná opatření	37
3.1.4 Technické překážky obchodu.....	37
3.1.5 Sanitární a fytosanitární opatření.....	38
3.1.6 Celní spolupráce a usnadnění obchodu	38
3.1.7 Obchod službami, usazování, pohyb kapitálu a veřejné zakázky.....	39
3.1.8 Duševní vlastnictví	40
3.1.9 Hospodářská soutěž a transparentnost.....	41
3.1.10 Obchod a udržitelný rozvoj	41
3.1.11 Řešení sporů	42
3.1.12 Institucionální, obecná a závěrečná ustanovení.....	42
4. Vzájemná spolupráce EU-Jižní Korea	44

4.1	Historie navazování vztahů	44
4.2	Jihokorejská obchodní politika.....	44
4.2.1	Export a import.....	46
4.3	Vzájemný obchod	46
5.	Ekonomické ukazatele Jižní Koreje	50
5.1	Hrubý domácí produkt (GDP)	50
5.2	Počet a obyvatel, pracovní síla a urbanizace.....	51
5.3	Nezaměstnanost	52
5.4	Zaměstnanost v sektorech ekonomiky.....	53
5.5	Inflace	54
5.6	Státní dluh.....	55
5.7	Výdaje na výzkum a vývoj.....	56
6.	Ekonomické ukazatele České republiky	57
6.1	Hrubý domácí produkt (GDP)	57
6.2	Počet obyvatel, pracovní síla a urbanizace.....	58
6.3	Nezaměstnanost	60
6.4	Zaměstnanost v sektorech ekonomiky.....	61
6.5	Inflace	62
6.6	Státní dluh.....	63
6.7	Výdaje na výzkum a vývoj.....	63
7.	Automobilový průmysl	65
7.1	Automobilový průmysl České republiky.....	66
7.1.1	Produkce a prodeje v sektoru automotive v České republice	69
7.2	Automobilový průmysl Jižní Koreje.....	74
7.2.1	Produkce a prodeje v sektoru automotive v Jižní Koreji	78
8.	Dopady dohody EUKFTA	82
8.1	Reakce před uzavřením dohody.....	82
8.2	Vzájemný obchod ČR-Jižní Korea se zaměřením na automobilový průmysl	83
8.3	Změna rozhodování spotřebitelů o koupi značek automobilů	89
8.4	Zhodnocení dopadů a návrh řešení.....	98
	Závěr.....	102
	Seznam použité literatury.....	104

Seznam obrázků

Obrázek 1: Extra- trade a Intra-trade zemí EU28 (2019)	18
Obrázek 2: Vzájemný obchod EU - ACP	21
Obrázek 3: Vzájemný obchod EU - západní Balkán	23
Obrázek 4: Vzájemný obchod EU – Turecko.....	26
Obrázek 5: Vzájemný obchod EU - Jižní Korea	47
Obrázek 6: Vývoj nezaměstnanosti v Jižní Koreji	53
Obrázek 7: Zaměstnanost v sektorech ekonomiky Jižní Koreje.....	54
Obrázek 8: Vývoj inflace v Jižní Koreji.....	55
Obrázek 9: Vývoj výdajů na vědu a výzkum Jižní Koreje	56
Obrázek 10: Vývoj nezaměstnanosti v České republice	60
Obrázek 11: Zaměstnanost v sektorech ekonomiky České republiky	61
Obrázek 12: Vývoj inflace v České republice	62
Obrázek 13: Vývoj výdajů na vědu a výzkum České republiky	64
Obrázek 14: Výrobní, dodavatelské a subdodavatelské podniky automobilového průmyslu ČR.....	69
Obrázek 15: Celková výroba automobilů v České republice	70
Obrázek 16: Poptávka po osobních automobilech podle obchodních tříd v ČR.....	73
Obrázek 17: Celková výroba automobilů v Jižní Koreji	78

Seznam tabulek

Tabulka 1: Dohody o volném obchodu nové generace	33
Tabulka 2: Platné obchodní dohody Jižní Koreje	46
Tabulka 3: Obchodní výměna zemí EU-27 s Jižní Koreou v roce 2019	49
Tabulka 4: Hrubý domácí produkt Jižní Koreje.....	50
Tabulka 5: Vývoj počtu obyvatel a pracovní síly Jižní Koreje	51
Tabulka 6: Počet obyvatel žijících ve městech	52
Tabulka 7: Vývoj státního dluhu Jižní Koreje	55
Tabulka 8: Hrubý domácí produkt České republiky	58
Tabulka 9: Vývoj počtu obyvatel a pracovní síly České republiky	59
Tabulka 10: Počet obyvatel žijících ve městech	59
Tabulka 11: Vývoj státního dluhu České republiky.....	63
Tabulka 12: Výroba tří největších výrobců v České republice	71
Tabulka 13: Prodej tří největších výrobců v České republice.....	72
Tabulka 14: Výroba producentů automobilů v Jižní Koreji.....	79
Tabulka 15: Prodej producentů automobilů v Jižní Koreji	81
Tabulka 16: Vzájemný obchod ČR-Korea před FTA (v tis. USD).....	85
Tabulka 17: Změna obchodu po prvním roce implementace FTA (v tis. USD).....	85
Tabulka 18: Vzájemný obchod ČR-Korea po 2-5 letech provádění FTA (v tis. USD).....	87
Tabulka 19: Vzájemný obchod ČR-Korea po 6–9 letech provádění FTA (v tis. USD)	88
Tabulka 20: Registrované modely osobních automobilů na českém území v roce 2011	90
Tabulka 21: Počet registrací vozidel třídy „mini“ v ČR v roce 2011	91
Tabulka 22: Počet registrací vozidel třídy „malé“ v ČR v roce 2011	91
Tabulka 23: Počet registrací vozidel nižší střední třídy v ČR v roce 2011	92
Tabulka 24: Počet registrací vozidel střední třídy v ČR v roce 2011	93
Tabulka 25: Počet registrací vozidel třídy SUV a terénní v ČR v roce 2011	94
Tabulka 26: Počet registrací vozidel třídy MPV v ČR v roce 2011.....	95
Tabulka 27: Vývoj registrace vybraných značek v letech 2011-2015	96
Tabulka 28: Vývoj registrace vybraných značek v letech 2016-2019	97

Seznam zkratek

ACEA	European Automobile Manufacturers Association
ACP	African, Carribean and Pacific Group of States
APEC	Asijsko-pacifické hospodářské společenství (<i>Asia-Pacific Economic Cooperation</i>)
ASEAN	Sdružení národů jihovýchodní Asie (<i>Association of South East Asian Nations</i>)
AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
BOT	Koncese Vybudovat-Provozovat-Předat (<i>Build-Operate-Transfer</i>)
CETA	Komplexní a hospodářská a obchodní dohoda (<i>Comprehensive Economic and Trade Agreement</i>)
ČNB	Česká národní banka
ČSÚ	Český statistický úřad
DCFTA	Prohloubené a komplexní dohody volného obchodu (<i>Deep and Comprehensive Free Trade Areas</i>)
EAC	East African Community
EEC	Evropské hospodářské společenství (<i>European Economic Community</i>)
EFTA	Evropské sdružení volného obchodu (<i>European Free Trade Association</i>)
EPA	Dohoda o hospodářském partnerství (<i>Economic Partnership Agreement</i>)
ESA	Eastern and Southern Africa
EUKFTA	Dohoda mezi EU a Jižní Koreou o volném obchodu (<i>EU-Korea Free Trade Agreement</i>)
FCEV	Fuel cell electric vehicle
FTA	Zóna volného obchodu (<i>Free Trade Agreement</i>)
GATS	Všeobecná dohoda o obchodu službami (<i>General Agreement on Trade in Services</i>)

GATT	Všeobecná dohoda o clech a obchodu (<i>General Agreement on Tariffs and Trade</i>)
GDP	Hrubý domácí produkt (<i>Gross Domestic Product</i>)
GPA	Dohoda o vládních zakázkách (<i>Government Procurement Agreement</i>)
ILO	Mezinárodní organizace práce (<i>International Labour Organization</i>)
OICA	International Organization of Motor Vehicle Manufacturers
OSN	Organizace spojených národů
SADC	Southern African Development Community
SDA	Svaz dovozců automobilů
SITC	Standardní mezinárodní obchodní klasifikace (<i>Standard International Trade Classification</i>)
TRIPS	Dohoda o obchodních aspektech práv k duševnímu vlastnictví (<i>Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights</i>)
TTIP	Transatlantické obchodní a investiční partnerství (<i>Transatlantic Trade and Investment partnership</i>)
TUL	Technická univerzita v Liberci
WTO	Světová obchodní organizace (<i>World Trade Organisation</i>)

Úvod

Předkládaná diplomová práce se zabývá určením dopadů dohody mezi Evropskou unií a Jižní Koreou. Dohoda začala předběžně platit od 1. července 2011, což je dostatečně dlouhá doba pro identifikaci a zhodnocení případných dopadů.

Teoretická část diplomové práce se zabývá charakteristikou Společné obchodní politiky Evropské unie a uvádí předpoklady, cíle a principy efektivní společné politiky. Následuje výčet a stručný popis již platných a fungujících různých typů dohod, uzavřených právě Evropskou unií. Pro úplnost jsou v kapitole obsaženy i další stupně ekonomické integrace. Z důvodu zaměření diplomové práce na dohodu o volném obchodu, přidává autor historické a novodobé typy dohod FTA, které Evropská unie již uzavřela. Teoretickou část uzavírá kapitola, která se zaměřuje na detailní charakteristiku dohody EUKFTA a popisuje informace, které každá kapitola této dohody obsahuje.

Další část se zabývá první vzájemnou spoluprací západoevropských států s Korejskou republikou a analyzuje jihokorejskou obchodní politiku. Na závěr kapitoly ještě přidává současnou charakteristiku obchodní výměny mezi členskými státy Evropské unie a Jižní Koreou. Před částí automobilového průmyslu se autor zaměřuje na charakteristiku vybraných makroekonomických ukazatelů, které přiblíží Jižní Koreu a Českou republiku, tím pomohou lépe dokreslit situaci v automobilovém průmyslu obou zemí.

Automobilový průmysl je jedním z klíčových průmyslových odvětví evropských zemí. Značnou měrou přispívá k hospodářskému růstu, zaměstnanosti, rozvoji společnosti, životní úrovni obyvatelstva a momentální cesta nastavená směrem k elektromobilitě a jiným alternativním pohonům přispívá k ochraně životního prostředí. Produkty současných evropských automobilových koncernů patří mezi kvalitní a žádané po celém světě. Popularitu zajišťuje nastavování a vytváření nových trendů nejen v designu a v použití moderních technologií, ale také ve spolehlivosti a cenové dostupnosti pro různé sociální skupiny. Diverzita je hlavní výhodou evropských automobilek, které díky ní dokážou uspokojit široké skupiny zákazníků. V dnešní době prochází automobilový průmysl řadou velkých změn. Hlavními trendy jsou pokračující tlak na snižování nákladů a zvyšování efektivity. Spojení průmyslu 4.0 a automobilového průmyslu je velké téma současné doby a nutno zdůraznit, že v tomto ohledu je právě výroba automobilů nejdále ze všech

průmyslových odvětví. Jak uvádí Mandelík a Škapa (2018), „*do budoucna povede cesta k úspěchu přes diverzifikované portfolio produktů, globálních trhů a investic do vývoje a inovací*“ (Mandelík a Škapa, 2018).

Poslední kapitola celé diplomové práce se soustřeďuje na vyhodnocení dopadů dohody EUKFTA. Autor svoji pozornost zaměřil na obchodní výměnu České republiky a Jižní Koreje ještě před uzavřením dohody a po uzavření dohody. Jelikož je dlouhodobě automobilový průmysl důležitou součástí vzájemného obchodu obou zemí, byl vliv dohody patrný od samého začátku. Stanovenou hypotézou bylo určení, zda zvýšená liberalizace obchodu přiměla české zákazníky k rychlejšímu růstu poptávky po korejských automobilech, než v případě domácího výrobce Škoda Auto. Po vyhodnocení hypotézy nabídne autor celkové zhodnocení dopadů a návrh svého řešení.

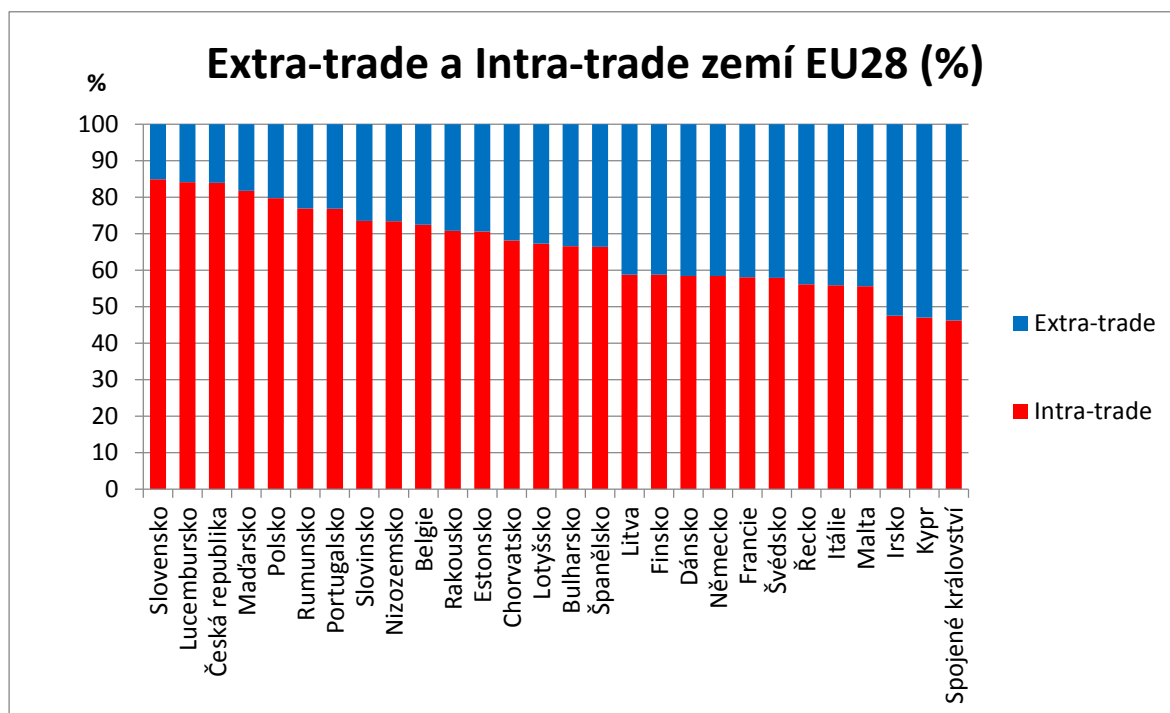
1. Společná obchodní politika Evropské unie

Společná obchodní politika Evropské unie (*European Union's Common Commercial Policy*) je oblast hospodářské politiky, která je považována za jeden ze základních zdrojů hospodářského růstu EU. Obchodní politika je výlučně v pravomoci EU a žádný členský stát nemá pravomoc uzavírat vlastní obchodní dohody. Tím je zároveň posíleno postavení všech zemí, za které jedná EU jako významný článek v mezinárodním obchodě. Podle statistik je Evropská unie největším světovým vývozcem výrobků a služeb a současně je největším dovozním trhem pro více než sto států. Podle prognóz Evropské komise bude v následujících deseti až patnácti letech 90 % světového ekonomického růstu generováno mimo hranice EU, je tedy nutné realizovat efektivní společnou obchodní politiku, která zajistí stabilní hospodářský růst celého společenství (EU, 2015), (Kocourek, 2019), (EU, 2020a).

Principem obchodní politiky je volný obchod mezi členskými státy a prosazování liberalizace světového obchodu. Základem účinné a stanovené obchodní politiky jsou zcela nepochybně obchodní dohody s jinými státy nebo celky. Vyjednávání obchodních dohod je zcela v kompetenci Evropské komise, která před samotným jednáním získává mandát k jednání od Rady Evropské Unie. Následné formální přijímání dohod je rovněž v kompetenci Rady EU (EU, 2015), (Kocourek, 2019), (EU, 2020a).

Obchodní politika je také prostředkem k prosazování evropských cílů, zásad a hodnot, demokracie, lidských práv, ochrany životního prostředí a sociálního práva. Veškeré cíle a hodnoty jsou ustanoveny v Lisabonské smlouvě a Listině základních práv EU. Mezi cíle EU patří prosazování míru, zajištění svobody, bezpečnost a spravedlnost, udržitelný hospodářský růst a rozvoj, podpora vědecko-technického pokroku, zvyšování soudržnosti a solidarity mezi členskými státy, respektování kulturního bohatství a jazykové rozmanitosti, vytvoření hospodářské a měnové unie se společnou měnou. Hodnoty sdílené všemi členskými státy se týkají zejména společnosti, jedná se o respektování a ochranu lidské důstojnosti, svobodu volného pohybu a pobytu na území Unie, prosazování demokracie, rovnosti a lidských práv občanů (EU, 2015), (Kocourek, 2019), (EU, 2020a).

Evropská unie rozlišuje mezi dvěma režimy pohybu zboží: Intra-trade, který zachycuje obchod zboží a služeb mezi členskými státy v rámci vnitřního trhu, a Extra-trade, který zachycuje obchod s nečlenskými státy v rámci společné obchodní politiky. První čtyři země, které mají největší procento v režimu Intra-trade jsou z více než čtyř pětin vázány na obchodní spolupráci v rámci společného trhu. Nejvyšší procento celkového obchodu v režimu Intra-trade realizuje Slovensko (84,9 %), Lucembursko (84,1 %), Česká republika (83,9 %) a Maďarsko (81,7 %). Na úplném chvostu se naopak nacházejí země, jejichž obchod se zbožím a službami se více než z poloviny orientuje na „třetí“ země, jedná se o Irsko (47,5 %), Kypr (47 %) a Spojené království (46,2 %), které odstoupilo z EU ke dni 1. února 2020, ve statistikách za rok 2019 tedy ještě figuruje jako právoplatný člen. Průměrný podíl Intra-trade v rámci všech zemí EU28 činil 66,3 %, tedy téměř dvě třetiny zboží a služeb neopouští unijní území (Eurostat, 2020a).



Obrázek 1: Extra- trade a Intra-trade zemí EU28 (2019)

Zdroj: (Eurostat, 2020a); vlastní zpracování

1.1 Obchodní dohody EU

Obchodní vztahy mezi EU a třetími zeměmi jsou dány obchodními smlouvami, u kterých jsou dodržovány vzájemné hodnoty a zásady. Důležitým prvkem obchodních dohod je integrace. Integrace jako celek může nabývat celé řady podob. Nejčastěji jsou uváděny tři

podoby: integrace politická, vojenská a ekonomická. V diplomové práci bude pozornost zaměřena především na ekonomický rozměr (Lacina et al., 2011), (REU, 2019).

Ekonomická integrace je proces, díky kterému dochází k odstraňování překážek obchodu zbožím a službami, toku kapitálu a mobility pracovní síly. Výsledkem je propojení národních ekonomik více států. Ekonomická teorie v zásadě rozlišuje několik stupňů ekonomické integrace, které budou detailně rozebrány v následujících kapitolách (Lacina et al., 2011).

Obchodní dohody EU se dělí podle svého obsahu na dohody o hospodářském partnerství, dohody o přidružení a dohody o volném obchodu (REU, 2019).

1.1.1 Dohody o hospodářském partnerství (EPA)

Cílem těchto dohod je zejména podpora obchodu, investic, udržitelného rozvoje, regionální a postupné integrace do světového hospodářství a snížení chudoby. Dohody o hospodářském partnerství prohlubují vzájemné vztahy EU se zeměmi z Afriky, Karibiku a Tichomoří (*ACP – African, Caribbean and Pacific Group of States*). Vzájemný obchod mezi těmito smluvními stranami činí více než 5 % z celkového obchodu Evropské unie a pro ACP je EU hlavní obchodní partner. Po vstupu dohody v platnost, je EU nucena eliminovat veškerá cla a kvóty na všechny dovozy ze zemí ACP, naproti tomu ACP se zavázala v horizontu 15 až 20 let liberalizovat až 80 % veškerého obchodu s EU (Kocourek, 2019), (EC, 2020a).

Dohodu o hospodářském partnerství představuje např. dohoda s Jihoafrickým společenstvím pro rozvoj (*SADC – Southern African Development Community*), podepsána byla v červnu 2016. SADC je tvořena těmito státy: Botswana, Jihoafrická republika, Lesotho, Mosambik, Namibie a Svazijsko. Evropská unie poskytuje členským státům SADC volný přístup na svůj trh. V případě Jihoafrické republiky se jedná o zrušení celních povinností na 98,7 % celkového importovaného zboží na území Společenství. Jihoafrické společenství pro rozvoj zase odstraňuje veškerá cla a kvóty na zhruba 86 % importu z EU, jedinou výjimkou je Mosambik, který liberalizuje 74 % dovozů zboží (EC, 2016a), (Kocourek, 2019).

Jiným příkladem EPA je dohoda s východní a jižní Afrikou (*ESA – Eastern and Southern Africa*), která zahrnuje státy Džibutsko, Etiopii, Eritreu, Komorské ostrovy, Madagaskar, Malawi, Mauricius, Seychely, Súdán, Zambii a Zimbabwe. Dohoda začala být prováděna v květnu 2012 pouze pro státy Madagaskar, Mauricius, Seychely a Zimbabwe, v únoru 2019 se k nim přidaly i Komorské ostrovy. Hlavní dopady jsou podobné jako u dohody se státy SADC, zrušení cel a kvót při vývozu zemí ESA do EU a v opačném směru postupná liberalizace importu z EU (EEAS, 2010), (EUR-LEX, 2012), (Kocourek, 2019), (EC, 2020b).

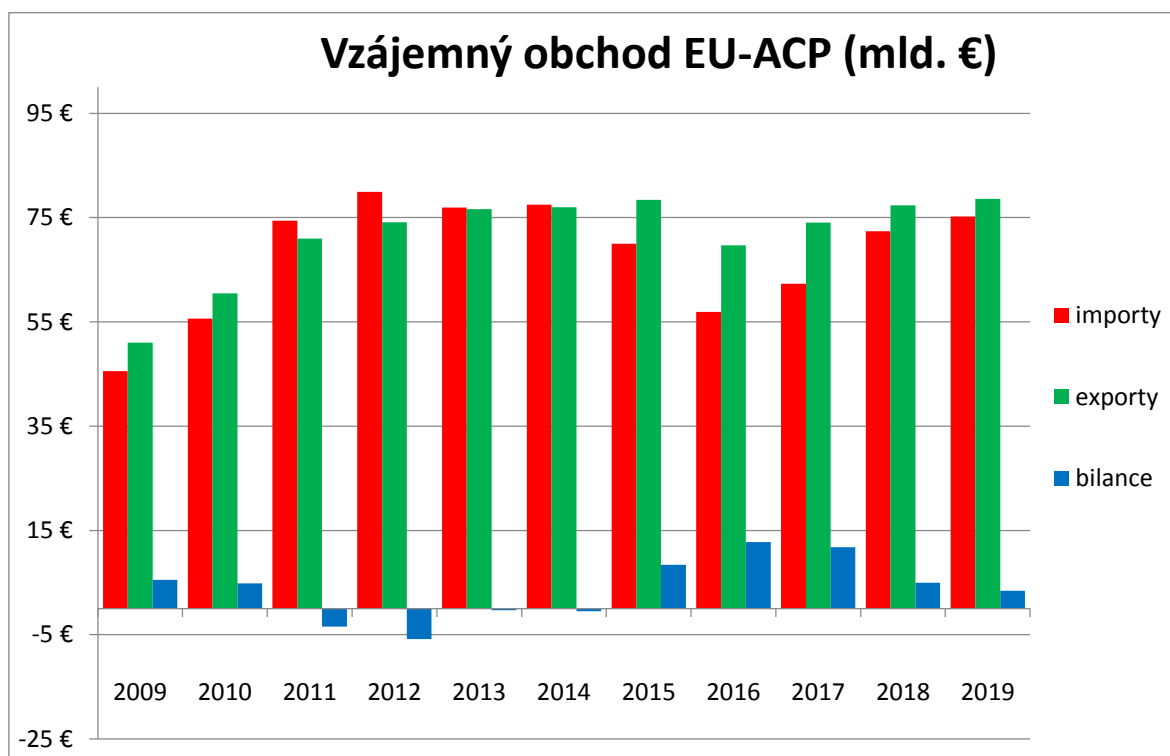
Dohoda v tichomoří byla zatím schválena a aplikována pouze třemi státy: Fidži, Papoua-Novou Guineou a Samoou. Šalamounovy ostrovy a Tonga kontaktovaly Evropskou komisi s žádostí o připojení k současným třem státům aplikující dohodu. Šalamounovy ostrovy již podaly formální žádost a v současné době probíhají jednání (EUR-LEX, 2009), (EC, 2020c).

V říjnu 2008 došlo k podpisu dohody také s karibskými státy, pro které je Evropská unie po USA největším obchodním partnerem. Svůj podpis přidaly tyto státy: Antigua a Barbuda, Bahamy, Barbados, Belize, Dominika, Dominikánská republika, Grenada, Guyana, Jamajka, Svatá Lucie, Svatý Kryštof a Nevis, Svatý Vincenc a Grenadiny, Surinam, Trinidad a Tobago. Haiti podepsaly koncem roku 2009, k aplikaci dohody však zatím nedošlo. Karibské státy se zavázaly do roku 2033 zrušit 83 % veškerých dovozních cel (EC, 2018), (EC, 2019a).

Dohoda o hospodářském partnerství s východoafrickými státy (*EAC – East African Community*) byla vyjednána v říjnu 2014. Dosud podepsaly pouze Keňa a Rwanda, naopak Burundi, Tanzanie a Uganda s podpisem váhají. Pro ratifikaci dohody je potřeba podpis všech zúčastněných stran, do té doby nemůže být aplikována (EC, 2015), (EC, 2019b).

Dohoda ve střední a západní Africe byla uzavřena s Kamerunem, Ghanou a Pobřežím slonoviny. Západoafrické země Nigérie, Gambie a Mauretánie dohodu odmítly, ostatní jednání se středoafričnými státy jsou prozatím odložena kvůli nestabilní situaci ve Středoafričské republice (Kocourek, 2019), (EC, 2020d), (EC, 2020e).

Vzájemný obchod EU – ACP z pohledu Evropské unie zobrazuje Obrázek č. 2, přičemž podle klasifikace SITC¹ jsou největšími importovanými skupinami: 3 – minerální paliva, maziva a příbuzné materiály (29,340 mld. €; 39%), 0 – potraviny a živá zvířata (12,668 mld. €; 16,9 %), 7 – stroje a dopravní prostředky (9,003 mld. €; 12 %). Největšími exportovanými skupinami jsou: 7 – stroje a dopravní prostředky (29,288 mld. €; 37,3 %), 3 – minerální paliva, maziva a příbuzné materiály (12,209 mld. €; 15,5 %), 5 – chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené (10,869 mld. €; 13,8 %) (EC, 2020f).



Obrázek 2: *Vzájemný obchod EU - ACP*
Zdroj: (EC, 2020f); vlastní zpracování

1.1.2 Dohody o přidružení

Dohody o přidružení jsou sjednávány mezi Evropskou unií se třetími státy, jejich skupinami, ale také s mezinárodními organizacemi. Tyto dohody jsou uzavírány ve dvou typech. Jeden typ počítá se vstupem daného subjektu do EU, druhý vstup nepředpokládá.

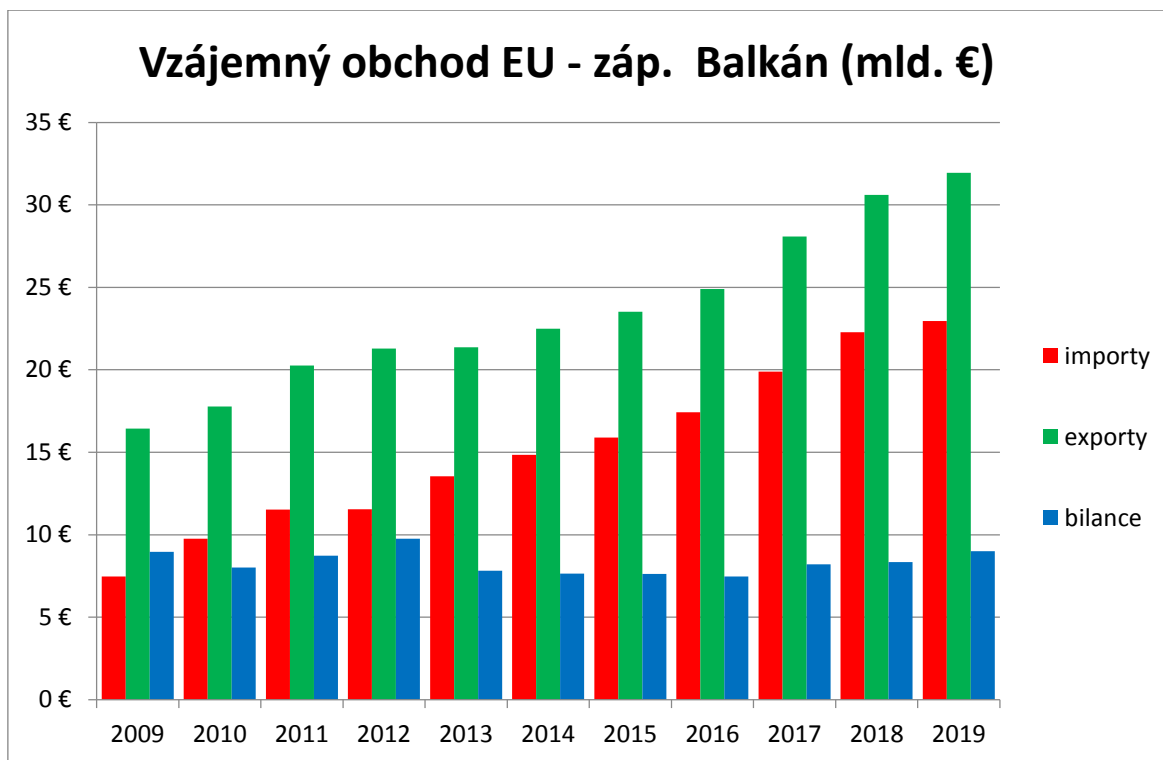
¹ SITC (*Standard International Trade Classification*) je standardní mezinárodní obchodní klasifikace spravována Statistickým odborem Spojených národů.

Dohoda, která počítala se vstupem do Společenství, byla uzavřena například mezi Českou republikou a Evropskou unií v říjnu roku 1993, vstup pak proběhl za 11 let od podepsání asociační dohody (MPOČR, 2017), (Kocourek, 2019).

Ve většině případů je obsahem přidružení vytvoření zóny volného obchodu nebo celní unie a částečné nebo úplné zavedení svobody pohybu osob, podnikání, poskytování služeb a pohybu kapitálu (Kocourek, 2019).

V současné době má EU sjednány dohody o stabilizaci a přidružení se státy západního Balkánu, u kterých se v budoucnu předpokládá členství (Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Kosovo, Severní Makedonie, Srbsko) v minulosti byla tato dohoda uzavřena i s Chorvatskem, které je unijním státem od července 2013. Dohody o přidružení, které nepředpokládají vstup do Unie, jsou uzavřeny se zeměmi jižního Středomoří (Alžírsko, Egypt, Izrael, Jordánsko, Libanon, Maroko, Palestina a Tunisko), dále s jihoamerickým Chile. Dohoda se sdružením MERCOSUR byla vyjednána v roce 2019 (EUR-LEX, 2011a), (Kocourek, 2019), (EC, 2020g).

Vzájemný obchod EU – západní Balkán ilustruje Obrázek č. 3. Nejvíce importované skupiny zboží ze zemí západního Balkánu jsou: 7 – stroje a dopravní prostředky (6,827 mld. €; 29,7 %), 8 – průmyslové spotřební zboží (4,647 mld. €; 20,3 %), 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu (4,477 mld. €; 19,5 %). Naproti tomu Evropská unie vyváží nejvíce skupiny zboží: 7 – stroje a dopravní prostředky (9,540 mld. €; 29,9 %), 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu (6,982 mld. €; 21,9 %), 5 – chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené (4,553 mld. €; 14,3 %) (EC, 2020f).



Obrázek 3: *Vzájemný obchod EU - západní Balkán*

Zdroj: (EC, 2020f); vlastní zpracování

1.1.3 Zóna volného obchodu (FTA)

Zóna volného obchodu je jednou z jednodušších forem ekonomické integrace. Vznik FTA je dán dohodou mezi dvěma nebo více zeměmi, že dojde k vzájemnému a postupnému odstranění obchodních překážek a jiných omezení. Dochází tedy k volnému pohybu zboží mezi dohodnutými státy, to znamená, že je při přechodu hranic zbaveno celní povinnosti (Lacina et al., 2011).

Charakteristikou FTA je ponechání pravomocí členských zemí o rozhodování své obchodní politiky vůči nečlenským (třetím) zemím. Členské země si mohou stanovovat libovolné překážky obchodu vůči třetím zemím a řídit se podle svých vlastních celních sazebníků. Zboží je při dovozu z nečlenských států opatřeno certifikátem o zemi původu, který slouží orgánům celní správy při rozhodování o výši uvaleného cla na konkrétní dovoz (Lacina et al., 2011).

Důvodů pro uplatňování ochranných opatření, které zdražují nebo množstevně omezují určité produkty, je celá řada. Prvním příkladem ochrany je clo, které je definováno jako

„*dávka vybíraná státem při přechodu zboží přes celní hranici*“ (Celní správa, 2020), jedná se o jeden z nejstarších ochranných prostředků. Cla významně ovlivňují rozdělení příjmů, zaměstnanost a efektivitu hospodaření s výrobními zdroji v rámci trhu. Původní účel uvalování cel byl především fiskální, neboť tvořily významnou část příjmů do státního rozpočtu. Koncem 17. a v první polovině 18. století se vzhledem k výraznému rozvoji mezinárodního obchodu začínalo nahlížet na clo také jako na ochranný nástroj, protože zvyšuje cenu dováženého zboží zahraničních výrobců a tím zvýhodňuje ty domácí, současně tak chrání pracovní místa. Negativním efektem může být nedostatečně efektivní konkurenční prostředí, s tím spojená nedostatečná motivace k inovacím, což vede k postupné ztrátě konkurenceschopnosti a znevýhodnění spotřebitelů, kteří jsou nuceni kupovat zboží za cenu vyšší, než je cena světová. Výrazný zlom nastal na počátku 19. století v období liberalizace zahraničního obchodu s využitím teorie komparativních výhod od Adama Smithe a Davida Ricarda. I v současné době je hlavním cílem Světové obchodní organizace (WTO) odstranění překážek v mezinárodním obchodu a jeho liberalizace (Lacina et al., 2011).

Druhým příkladem ochrany jsou necelní omezení, mezi které se například řadí stanovení maximálních kvót dovozu zboží a služeb vyjádřených v množstevních nebo hodnotových jednotkách, certifikáty jakosti, povolovací řízení k prodeji, pravidla o značení na obalech, pravidla o původu zboží atd. Překročení hranice kvót na dovoz je administrativně znemožněno nebo postihováno sankcemi. Stejně jako u použití cel je hlavním motivem ochrana domácích výrobců před zahraniční konkurencí (Lacina et al., 2011).

Na závěr lze konstatovat, že přínos odstranění překážek obchodu spočívá zejména ve vytvoření plně konkurenčního prostředí a případného snížení cen pro spotřebitele. Ochrana trhu má smysl pouze u strategických odvětví, která jsou pro danou ekonomiku klíčová (Lacina et al., 2011).

Členství ve FTA je výhodné pro země, které mají mezi sebou vysoký objem celkového obchodu. Liberalizace obchodu jim napomůže k lepšímu využití výrobních faktorů a zefektivnění vzájemného obchodu. Příklady FTA Evropské unie budou popsány v kapitole číslo 2 (Lacina et al., 2011).

1.1.4 Celní unie

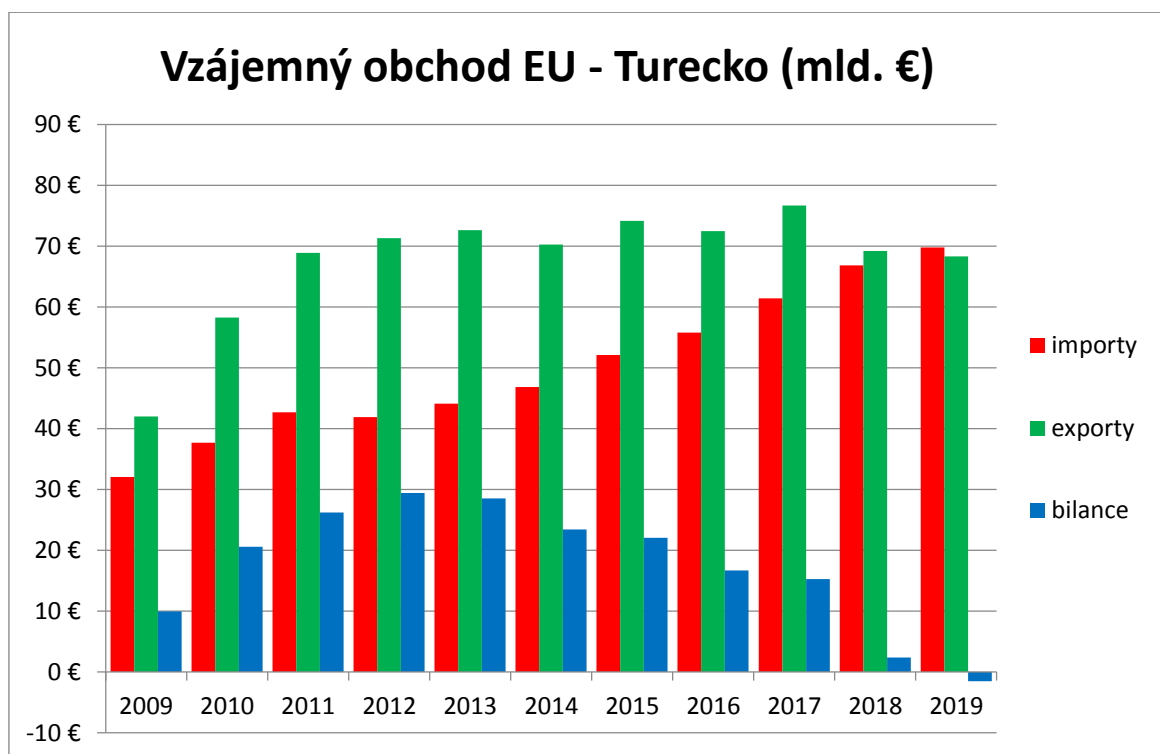
Celní unie je vyšší formou ekonomické integrace než zóna volného obchodu, zahrnující v sobě prvky FTA a navíc členské státy uplatňují společnou obchodní politiku vůči třetím zemím. Všechny členské země mají v obchodních vztazích rovné postavení. Pro dovoz zboží z nečlenských zemí je použit společný celní sazebník, ochrana trhu celní unie je tak přenesena na její vnější hranice. Zboží puštěné na území celní unie se může volně pohybovat díky zajištění svobody volného pohybu zboží (Lacina et al., 2011).

Historie vzniku společné obchodní politiky dnešní Evropské unie se datuje do roku 1957, kdy se šest zakládajících členů Evropského hospodářského společenství (*EEC – European Economic Community*), Belgie, Francie, Itálie, Lucembursko, Německo a Nizozemsko rozhodlo k vytvoření celní unie na základě podpisu Římské smlouvy. Přejícné období potřebné pro zrušení cel mezi členskými státy a vytvoření společného celního sazebníku bylo stanoveno na dvanáct let. Společný celní sazebník byl vytvořen s předstihem a začal platit již od 1. července 1968, agenda společné obchodní politiky byla kompletně zpracována k 31. prosinci 1969 (Hřích, 2001), (Kocourek, 2019).

Jako další příklady celní unie lze uvést formální vztahy EU s Andorrou, San Marinem a Tureckem. Dohoda s Tureckem platná od 31. prosince 1995 zajišťuje volný pohyb průmyslového zboží na unijní trh, nezahrnuje však citlivou oblast zemědělských výrobků s výjimkou zpracovaných zemědělských produktů dále obchod službami a oblast veřejných zakázek. Dohoda navíc neslaďuje celní sazebníky obou stran. Přes všechny okolnosti však Turecko zůstává šestým největším obchodním partnerem Evropské unie. V prosinci 2016 navrhla Evropská komise modernizaci celní unie rozšiřující vzájemné obchodní vztahy o oblast obchodu se službami, veřejných zakázek a udržitelného rozvoje. Návrh byl podán na základě podrobného posouzení dopadů, veřejných konzultací se zúčastněnými stranami a odborné studie nezávislého externího konzultanta. Jednání nemůžou začít do doby, než Evropská komise obdrží nezbytný mandát od Rady Evropské unie (EC, 2020g), (EC, 2020h).

Na základě platné celní unie je na Obrázku č. 4 zachycen vzájemný obchod Evropské unie s Tureckem. Podle členění SITC patří mezi nejimportovanější skupiny zboží: 7 – stroje a dopravní prostředky (28,987 mld. €; 41,5 %), 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle

materiálu (15,822 mld. €; 22,7 %), 8 – průmyslové spotřební zboží (13,240 mld. €; 19 %). Nejexportovanější skupiny zboží z EU do Turecka jsou: 7 – stroje a dopravní prostředky (26,302 mld. €; 38,5 %), 5 – chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené (12,968 mld. €; 19 %), 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu (10,499 mld. €; 15,4 %) (EC, 2020f).



Obrázek 4: Vzájemný obchod EU – Turecko

Zdroj: (EC, 2020f); vlastní zpracování

1.2 Další stádia (stupně) ekonomické integrace

Přístupy k jednotlivým stádiím poprvé definoval profesor Bela Ballasa v 60. letech 20. století ve své práci *The Theory of Economic Integration*. Práce byla poprvé publikována v roce 1961 nakladatelstvím Greenwood Press. Definování stádií (stupňů), které vychází z rozdělení profesora Ballasa začíná od nejjednodušších forem (Zóna volného obchodu), až po tu nejvyšší (Politická unie), přičemž se předpokládá, že každá vyšší forma v sobě zahrnuje atributy předcházejícího stupně. Zóna volného obchodu a celní unie byly detailně vysvětleny v předchozích kapitolách (Lacina et al., 2011).

1.2.1 Společný trh

Společný trh, někdy označován jako jednotný vnitřní trh je vysoký stupeň ekonomické integrace stojící na základech celní unie. Na rozdíl od celní unie zajišťující pouze volný pohyb zboží, společný trh umožňuje zcela volný pohyb zboží, práce, kapitálu a služeb, tzv. čtyři svobody, dochází také k vytváření společných orgánů a politik. Občané členských zemí mají možnost studovat, žít, pracovat, podnikat a pobírat důchod v jakékoliv zemi, která je součástí společného trhu. Každá členská země naproti tomu používá své vlastní zákony, normy a předpisy, jedná se o daňové systémy, vnitrostátní trhy v oblasti finančních služeb, energetiky a dopravy, elektronické obchodování, pravidla uznávání odborných kvalifikací, pravidla pro založení obchodních společností atd. Pro efektivní fungování společného trhu by však měly mít členské státy snahu i o harmonizaci těchto norem (Varadzin, 2013), (EU, 2019).

1.2.2 Hospodářská a měnová unie

Jedná se o nejvyšší stupeň integrace, který je realizován v rámci vnitřního trhu, důvodem pro vytvoření tohoto stupně integrace by měla být podobná struktura ekonomik členských zemí. Princip spočívá ve vzájemné koordinaci členských hospodářských politik. V případě hospodářské unie provádí členské státy svou vlastní hospodářskou politiku korespondující s cíli, které byly stanoveny v rámci integračního uskupení. Pokud se členské státy rozhodnou pro vytvoření měnové unie, může se jednat o neúplnou měnovou unii nebo o přímou měnovou unii. V rámci neúplné měnové unie dochází k fixování směnných kurzů národních měn v rámci uskupení. Přímá měnová unie se naproti tomu zakládá na nahrazení národních měn společnou měnovou jednotkou, která se stává zákonným platidlem členských zemí. Tímto krokem se státy měnové unie zřeknou své vlastní měnové politiky, veškerý dohled se tím přenáší na nadnárodní centrální banku měnové unie (Varadzin, 2013).

Jedním z hlavních cílů Evropské unie představených v kapitole 1 je vytvoření hospodářské a měnové unie. První zmínky o vytvoření Evropské měnové unie se objevují v Římských smlouvách z roku 1957, kdy došlo k vytvoření Evropského hospodářského společenství. První návrh na vznik měnové unie byl představen v roce 1962 v Akčním programu

Evropské komise. Ten spočíval v harmonizaci hospodářských a měnových politik členských zemí. Následně rok 1979 přinesl vznik Evropského měnového systému, účast v něm byla povinná pro vstup do společné měnové unie. Podstatou Evropského měnového systému bylo kompletní navázání kurzů veškerých měn v rámci společenství, aby se eliminovaly kurzové fluktuace. Nakonec v roce 1989 vyšla Delorova zpráva, která navrhla vybudování hospodářské měnové unie ve třech etapách (EC, 2020ch), (EP, 2020).

První etapa probíhala v období od července 1990 až do prosince 1993. Hlavním úkolem první etapy byla kompletní liberalizace kapitálových toků, užší koordinace centrálních bank a prohloubení ekonomické konvergence. V listopadu 1993 vstoupila v platnost Maastrichtská smlouva stanovující právní základ hospodářské měnové unie a konvergenční kritéria (EC, 2020ch), (ECB, 2020a), (EP, 2020).

Druhá etapa trvající od ledna 1994 až do prosince 1998 si kladla za cíl koordinaci měnových politik, která byla podpořena zřízením Evropského měnového institutu, předchůdce dnešní Evropské centrální banky. Ten posílil vzájemnou spolupráci mezi národními centrálními bankami a zároveň podnikal potřebné kroky k zavedení jednotné měny. V roce 1995 došlo k vytvoření názvu jednotné měny (Euro) a v roce 1997 byl přijat Pakt stability a růstu stanovující konvergenční kritéria v rámci Evropské měnové unie. V polovině roku 1998 Rada nominovala 11 zemí (Belgie, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko a Španělsko), které vytvoří eurozónu. Následně zahajuje činnost Evropská centrální banka se sídlem ve Frankfurtu nad Mohanem, tímto krokem zaniká Evropský měnový institut. Hlavními úkoly Evropské centrální banky je zajištění cenové stability, podpora plynulého fungování platebních systémů, realizace měnové politiky, devizové operace a správa devizových rezerv (EC, 2020ch), (ECB, 2020a), (ECB, 2020b), (EP, 2020).

Třetí etapa začala v lednu 1999 a probíhá i v současné době. Cílem je postupné zavádění eura v členských zemích EU a provádění společné měnové politiky. V první fázi došlo v roce 1999 ke vzniku eurozóny a zavedení eura v bezhotovostní podobě, o rok později byla připravena potřebná legislativa pro zavedení eura v podobě hotovostní. V březnu 2002 se stává euro oficiální jednotnou měnou ve dvanácti zemích eurozóny (v roce 2001 se stalo Řecko dvanáctým členem). V následujících letech se díky rozšiřování EU o nové členy, rozšířila i eurozóna následujícím způsobem: 2007 – Slovinsko, 2008 – Kypr a

Malta, 2009 – Slovensko, 2011 – Estonsko, 2014 – Lotyšsko, 2015 – Litva. V roce 2020 je euro oficiálním platidlem v 19 zemích ze současných 27 členských států (EC, 2020ch), (ECB, 2020a), (EP, 2020), (EU, 2020b).

1.2.3 Politická unie

Jedná se o vrchol integračního procesu. Při realizaci tohoto integračního stupně dochází ke kompletní koordinaci hospodářské, proticyklické, sociální a fiskální politiky. Původně nezávislé státy dobrovolně vstupující do politické unie splynou v nový celek, který je řízen z jednoho centra. Je třeba vytvořit jednotné instituce s pravomocemi nad správou různých oblastí. Nový celek má jednotnou hlavu státu, vládu, rozpočet, společnou zahraniční politiku, měnu a společnou obranu. Za příklady politických unií se dají považovat Spojené státy americké od roku 1776 a Německo od roku 1990. Evropská unie zatím nemá žádný podobný článek, který by v budoucnu počítal s vytvořením politické unie mezi členskými státy (Varadzin, 2013).

2. Detailní charakteristika dohod o volném obchodu Evropské unie

Podstata fungování dohod o volném obchodu byla již vysvětlena v kapitole 1.1.3. Tato kapitola se zaměří na dohody, které má Evropská unie uzavřené se třetími zeměmi. Důležité je rozlišovat mezi první generací dohod, prohloubenými komplexními dohodami a novou generací dohod. V další kapitole bude speciální pozornost věnována dohodě s Jižní Koreou (EUR-LEX, 2018).

2.1 Dohody první generace

Dohody o volném obchodu nazývané jako první generace jsou primárně zaměřené na odstraňování vzájemných cel. Jedná se o dohody sjednané před rokem 2006, než Evropská komise přijala sdělení „Globální Evropa“. První generace zahrnuje dohody s Islandem, Norskem a Švýcarskem ze 70. let 20. století, dále v rámci dohod o přidružení se středomořskými partnerskými zeměmi v 90. letech 20. století (Alžírsko, Egypt, Izrael, Jordánsko, Libanon, Maroko, Palestina, Sýrie a Tunisko), s Faerskými ostrovy (1997), Mexikem (2000) a Chile (2005), ale také se jedná o dohody o stabilizaci a přidružení uzavřené mezi lety 2001 až 2016 s pěti zeměmi západního Balkánu (Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Severní Makedonie a Srbsko). Dohody první generace se nevztahují na obchod službami s výjimkou Chile a Mexika (EUR-LEX, 2018), (EC, 2019c), (EC, 2020g).

2.2 Prohloubené a komplexní dohody (DCFTA)

Prohloubené a komplexní dohody o volném obchodu (*DCFTA – Deep and Comprehensive Free Trade Areas*) mají za hlavní cíl prohloubení politické a hospodářské integrace. Dohody obsahují dvě hlavní složky o recipročním otevření trhu se zbožím a o sbližování právních předpisů s právem Evropské unie s patřičným důrazem na oblast související s obchodem. Typ dohod DCFTA má EU uzavřený pouze se třemi zeměmi východní Evropy, a to s Gruzíí, Moldavskem (oba od 2014) a Ukrajinou (2016). I přes různé nevyřešené otázky a spory se krátce po zavedení začaly projevovat první přínosy a

vzájemný obchod mezi smluvními partnery rostl. Pozitivní trend platí i v posledních letech, kdy zároveň dochází ke sblížování právních předpisů. Jeho dopady na dynamiku a udržitelnost obchodu je nutné posuzovat ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. Evropská unie se zároveň finančně, technicky a administrativně podílí na široké škále oblastí reforem právních předpisů u východních partnerů. Kvůli novým požadavkům na trhu byla z rozpočtu EU vyčleněna dotace okolo 200 milionů EUR na podporu malých a středních podniků, které by měly pomoci vytvořit investice ve výši nejméně 2 miliard EUR (EUR-LEX, 2018), (EC, 2019c), (EC, 2020g).

2.3 Dohody nové generace

Dohody o volném obchodu „nové generace“ jsou velmi komplexní dohody sjednané s vybranými třetími zeměmi po roce 2006. Tyto dohody se nezaměřují pouze na snižování celních sazeb a obchod se zbožím, ale upravují širokou škálu dalších činností (např. služby a zadávání veřejných zakázek), úkolem je také přispívat k otevírání nových trhů, zlepšit ochranu zahraničních investic a tím zvýšit jejich růst. Dohody nové generace respektují řadu zásad, které korespondují se strategií EU a WTO: zásadu boje proti diskriminaci, zásadu prosazování spravedlivé hospodářské soutěže a zásadu předvídatelnosti. Na všechny dohody „nové generace“ uzavřené od roku 2010 jsou navíc aplikována důkladná ustanovení o obchodu, udržitelném rozvoji, ochraně životního prostředí a dodržování základních lidských práv (EUR-LEX, 2018), (Kocourek, 2019), (REU, 2019).

Z aktuálně uplatňovaných dohod se do této kategorie řadí dohody s Jižní Koreou, Ekvádorem, Kolumbií, Peru, Střední Amerikou (Guatemala, Honduras, Kostarika, Nikaragua, Panama, Salvador), Kanadou a Japonskem. Dohoda o volném obchodu se Singapurem byla schválena a již začala platit od listopadu 2019, dohoda v sobě navíc zahrnuje část o ochraně investic, která zatím nebyla ratifikována všemi členskými zeměmi podle vnitrostátních předpisů. Podobně je na tom dohoda s Vietnamem, u které se momentálně čeká na ratifikaci z vietnamské strany, ze strany EU byla schválena Radou i Evropským parlamentem. Ze současných dohod má největší pokrytí témat dohoda se státy Střední Ameriky, která obsahuje nejvíce oblastí spolupráce nad rámec stávajících dohod WTO (MPOČR, 2017), (EUR-LEX, 2018), (EC, 2020g).

Do nové generace dohod lze zařadit plánovanou modernizaci dohody o přidružení s Mexikem z roku 2000, politické shody o obchodní části bylo dosaženo v dubnu 2018. V červnu 2019 se po téměř dvaceti letech vyjednání podařilo dosáhnout politické shody se státy MERCOSUR (Argentina, Brazílie, Paraguay, Uruguay) o budoucí obchodní dohodě (MPOČR, 2018), (MPOČR, 2019), (EC, 2020g).

Současná jednání týkající se uzavírání nových zón volného obchodu probíhají se dvěma členy Sdružení národů jihovýchodní Asie (*ASEAN – Association of South East Asian Nations*) Indonésií a Filipínami, dále s vyspělými tržními ekonomikami Novým Zélandem a Austrálií, které by měly podpořit další postupnou liberalizaci světového obchodu ze strany Evropské unie (EC, 2020g).

Rozhovory s Indií, Malajsií a Thajskem uvízly na mrtvém bodě a v dohledné době nejeví známky zlepšení současné situace. Podobným příkladem je dohoda se Spojenými státy americkými (Transatlantické obchodní a investiční partnerství, *Transatlantic Trade and Investment Partnership*; TTIP), u které byla jednání do odvolání pozastavena (Kocourek, 2019), (EC, 2020g).

Tabulka č. 1 na straně 33 přehledně zobrazuje novou generaci dohod o volném obchodu, která v sobě zahrnuje, datum zahájení jednání, podpisu dohody a jejího uplatňování (MPOČR, 2017), (Kocourek, 2019).

Tabulka 1: Dohody o volném obchodu nové generace

	Partner	Zahájení jednání	Podpis dohody	Platnost
Dohoda o volném obchodu s Jižní Koreou	Jižní Korea	7. 5. 2007	6. 10. 2010	1. 7. 2011
Dohoda o přidružení se Střední Amerikou	Guatemala	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 12. 2013
	Honduras	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 8. 2013
	Kostarika	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 10. 2013
	Nikaragua	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 8. 2013
	Panama	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 8. 2013
	Salvador	13. 5. 2006	29. 6. 2012	1. 10. 2013
Obchodní dohoda se zeměmi Andského společenství	Ekvádor	8. 6. 2007	11. 11. 2016	1. 1. 2017
	Kolumbie	8. 6. 2007	26. 6. 2012	1. 8. 2013
	Peru	8. 6. 2007	26. 6. 2012	1. 3. 2013
Komplexní hospodářská a obchodní dohoda s Kanadou (CETA)	Kanada	6. 5. 2009	30. 10. 2016	21. 9. 2017
Dohoda o hospodářském partnerství s Japonskem	Japonsko	25. 3. 2013	17. 7. 2018	1. 2. 2019
Dohoda o volném obchodu se Singapurem	Singapur	5. 10. 2010	19. 10. 2018	21. 11. 2019
Dohoda o volném obchodu s Vietnamem	Vietnam	26. 6. 2012	30. 6. 2019	x

Zdroj: (MPOČR, 2017), (Kocourek, 2019), (EC, 2020g); vlastní zpracování

3. Dohoda s Jižní Koreou (EUKFTA)

Dohoda o volném obchodu mezi EU a Jižní Koreou (*EUKFTA – EU-Korea Free Trade Agreement*) je oficiálně považována za první, která v sobě zahrnuje prvky mezinárodně-politické agendy „Globální Evropa“, tedy se nezaměřuje pouze na snižování bariér v zahraničním obchodě. Zároveň se jedná o první preferenční obchodní dohodu EU s asijskou zemí. Jižní Korea byla vybrána jako vhodný partner, s nímž měla být vyjednána obchodní dohoda nové generace, protože se jednalo o velmi lákavý trh nejen s ohledem na jeho velký tržní potenciál, ale také na výši protekcionistických nástrojů a sílu konkurence na trhu (EC, 2010), (EC, 2017).

Uzavření takto obsáhlých dohod vyžaduje dostatek času a prostoru, aby byly řádně prodiskutovány a dohodnuty všechny oblasti týkající se obsahu dohody. V případě dohody EUKFTA se jednalo o více než tři roky a osm jednacích kol, než bylo dosaženo podpisu zúčastněných stran. První formální jednání bylo uskutečněno 7. května 2007, k podpisu došlo 6. října 2010 v Bruselu viz Tabulku č. 1 na straně 33. Předběžné provádění dohody bylo zahájeno 1. července 2011 s tím, že kompletní ratifikace všemi členskými zeměmi byla ukončena 1. října 2015. Od předběžného provádění dohody byla zrušena většina dovozních cel s tím, že do pěti let se rozšíří na 98,7 % hodnoty importovaného a exportovaného zboží, výjimka bude uplatňována pouze pro citlivou oblast zemědělské produkce (EUR-LEX, 2011b), (REU, 2015).

Několik kapitol dohody EUKFTA obsahuje ustanovení překračující rámec příslušných závazků WTO. Spolupráce nad rámec ustanovení se týká zdravotnictví a veřejného zdraví, kulturní a regionální spolupráce, audiovizuálních služeb, informační společnosti, současně obsahuje přílohy týkající se obchodu elektronikou, motorovými vozidly a jejich částmi, farmaceutickými výrobky, zdravotnickými prostředky a chemikáliemi. Dohoda se zároveň zaměřuje na udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí. Vytvořeny byly komplexní rámce zaměřené na správné provádění této dohody. Prostředky k projednávání a spolupráci související s rozvojem a řešením případných problémů zajišťují vytvořené výbory a pracovní skupiny (EC, 2017).

3.1 Struktura a obsah

Dohoda o volném obchodu s Jižní Koreou je velmi rozsáhlý a komplexní dokument, originál obsahuje 1 432 stran, obsahuje 15 kapitol uvedených níže a s nimi související přílohy (EUR-LEX, 2011b), (EC, 2017):

1. *Cíle a obecné definice*
2. *Národní zacházení a přístup zboží na trh*
3. *Nápravná opatření*
4. *Technické překážky obchodu*
5. *Sanitární a fytosanitární opatření*
6. *Celní spolupráce a usnadnění obchodu*
7. *Obchod službami, usazování a elektronický obchod*
8. *Platby a pohyb kapitálu*
9. *Veřejné zakázky*
10. *Duševní vlastnictví*
11. *Hospodářská soutěž*
12. *Transparentnost*
13. *Obchod a udržitelný rozvoj*
14. *Řešení sporů*
15. *Institucionální, obecná a závěrečná ustanovení*

3.1.1 Cíle a obecné definice

První kapitola definuje pouze stanovené cíle dohody a smluvní strany (EC, 2017).

Následující výčet představuje osm cílů stanovených smluvními stranami (EUR-LEX, 2011b):

- *„Liberalizovat a zjednodušit obchod se zbožím mezi stranami v souladu s článkem XXIV Všeobecné dohody o clech a obchodu (GATT – General Agreement on Tariffs and Trade) z roku 1994,*

- *liberalizovat obchod službami a investice mezi stranami v souladu s článkem V Všeobecné dohody o obchodu (GATS – General Agreement on Trade in Services),*
- *podporovat hospodářskou soutěž ve svých hospodářstvích, zejména pokud se týká hospodářských vztahů mezi stranami,*
- *dále vzájemně liberalizovat trhy s veřejnými zakázkami stran,*
- *přiměřeně a účinně chránit práva k duševnímu vlastnictví,*
- *prostřednictvím odstranění překážek obchodu a vytváření prostředí napomáhajícího zvýšení investičních toků přispět k harmonickému rozvoji a expanzi světového obchodu,*
- *angažovat se v rozvoji mezinárodního obchodu tak, aby přispěla k cíli udržitelného rozvoje, vycházejíce z toho, že udržitelný rozvoj je rámcovým cílem, a snažit se zajistit, aby byl tento cíl obsažen a reflektován na všech úrovních obchodního vztahu,*
- *podporovat přímé zahraniční investice, aniž by se při používání a vymáhání právních předpisů stran v oblasti životního prostředí a zaměstnání snížily či omezily normy týkající se životního prostředí, práce nebo zdraví a bezpečnosti při práci“ (EUR-LEX, 2011b).*

3.1.2 Národní zacházení a přístup zboží na trh

Ve druhé kapitole dohody s názvem Národní zacházení a přístup zboží na trh jsou obsaženy informace o zrušení cel a dalších netarifních opatření ve vzájemném obchodu. Jak již bylo zmíněno na straně 34, tato kapitola obsahuje informace o tom, že dojde k odstranění veškerých cel na 98,7 % hodnoty zboží během pěti let od zahájení předběžného provádění dohody. U vybraných zemědělských produktů se jedná o období sedmi let, z dohody je vyloučena rýže a několik dalších zemědělských produktů (např. sladká paprika, česnek, cibule, korejské citrusy, ječmen a fazole), které nepředstavují významný podíl na vývozech EU. Přílohy doplňující tuto kapitolu se týkají elektroniky, motorových vozidel a jejich částí, farmaceutických výrobků a chemikálií (EC, 2010), (EUR-LEX, 2011b), (EC, 2017).

3.1.3 Nápravná opatření

Kapitola dohody zaměřující se na nápravná opatření se řídí podle předpisů, které jsou součástí legislativy WTO. Jedná se o tradiční anti-dumpingová a anti-subvenční opatření. Následně je v textu dohody uvedeno, že velikost cla musí být nižší než částka dumpingu nebo subvence (EC, 2010), (EC, 2017).

V případě nutnosti je umožněno provést test veřejného zájmu, aby byl posouzen dopad na vybrané ekonomické subjekty. Transparentnost vyšetřovacích procesů ekonomických subjektů je zajištěna předkládáním dokumentů v angličtině, čímž je zajištěno lepší uplatňování práva a umožňuje ušetření finančních prostředků na nákladné překlady (EC, 2010), (EC, 2017).

Nejdůležitější částí této kapitoly je možnost dočasného zavedení tarifních opatření, to umožňuje tzv. dvoustranná ochranná doložka. Ta je použita v případě, že by zvýšení importů vybraného zboží způsobilo vážnou újmu cílovému trhu a snížilo konkurenceschopnost jeho výrobců. Pro tento případ má Evropská unie rychlá a účinná opatření, kdy nepřetržitě monitoruje trh a v případě nouze je připravena aktivovat ochranné postupy (EC, 2010), (EC, 2017).

V oblasti nápravných opatření byla zřízena pracovní skupina s cílem lépe informovat zasažené strany a zároveň vytvářet prostor pro rozhovory, které umožňují výměnu názorů za účelem zvýšení standardů v řízeních na ochranu obchodu (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.4 Technické překážky obchodu

Technické překážky obchodu vyplývají z různorodosti technických předpisů, norem, postupů. Stejně jako v kapitole o nápravných opatřeních byly i v tomto případě použity předpisy WTO. Navíc se obě strany zavázaly spolupracovat v otázkách norem a regulací a tím se vyhnout zbytečným rozdílům v technických požadavcích vztahujících se na výrobky (EC, 2010), (EC, 2017).

Konkrétní závazky týkající se regulační praxe se řídí použitím mezinárodních norem. Druhé straně se musí umožnit projednání, vyjádření a zohlednění dopadů nových pravidel dříve, než budou učiněna (EC, 2010), (EC, 2017).

Jsou také stanoveny minimální závazné předpisy na označování výrobků, které nesmí být diskriminační. Pro efektivní řešení otázek je zřízen mechanismus koordinace mezi oběma smluvními stranami (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.5 Sanitární a fytosanitární opatření

Tato kapitola se týká usnadnění obchodu se zvířaty, živočišnými produkty, rostlinami a rostlinnými produkty, vše s důrazem na zachování zdraví lidí, zvířat a rostlin. Náležitosti věnované tomuto tématu překračují rámec předpisů WTO (EC, 2010), (EC, 2017).

Za účelem poskytnutí důstojných životních podmínek pro zvířata je tomuto citlivému tématu věnováno ustanovení o spolupráci. Další cíl této kapitoly spočívá v zajištění transparentnosti v souladu s hygienickými a rostlinolékařskými postupy (EC, 2010), (EC, 2017).

Pro diskuzi o problémech týkajících se této oblasti je vytvořen výbor, který současně stanovuje a upřesňuje konkrétní nezbytné postupy a opatření, aby docházelo k neustálému zdokonalování v přístupu ke zvířatům a rostlinám (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.6 Celní spolupráce a usnadnění obchodu

Vzájemná spolupráce v celních záležitostech usiluje zejména o harmonizaci dokumentací s cílem usnadnit vzájemný obchod, cílí na rozvoj komunikace s podnikatelským sektorem, podporuje účinné vymáhání práv k duševnímu vlastnictví a zaměřuje se na zvýšení bezpečnosti zásilek v námořních kontejnerech. Rovněž poskytuje komplexní nástroje pro uplatňování šetrných celních postupů. Obsahuje ustanovení o usnadnění obchodu, která se týkají odvolacích postupů a pravidel pro zveřejňování celních předpisů (EC, 2010), (EC, 2017).

Kapitola rovněž staví na mezinárodních standardech, povinnosti obou stran překračují rámec WTO v usnadňování cel a obchodu se silným zaměřením na vymahatelnost. Za celní záležitosti a usnadnění obchodu odpovídá výbor složený ze zástupců celních a jiných věcně příslušných orgánů (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.7 Obchod službami, usazování, pohyb kapitálu a veřejné zakázky

Ustanovení obsažené v této kapitole přesahují veškeré dohody FTA doposud uzavřené Evropskou unií z hlediska pokrytí, rozsahu služeb a přístupu na trh. Kapitola zahrnuje tato odvětví: doprava, finance, telekomunikace, právní služby, ekologické služby, stavebnictví, zatímco audiovizuální služby jsou z kapitoly vyloučeny. Důležitou součástí jsou také ustanovení o liberalizaci zahraničních investic. Oblast působnosti se vztahuje nejen na liberalizaci investic v odvětví služeb, ale i na odvětví mimo ně. (EC, 2010), (EC, 2017).

Jižní Korea se také zavázala k čištění svých průmyslových odpadních vod, veškeré společnosti lodní dopravy členských zemí EU mají úplný přístup na jihokorejský trh, s tím spojené právo usazování, využívání přístavních služeb včetně infrastruktury a nediskriminačního zacházení (EC, 2010), (EC, 2017).

Významný přístup na trh je umožněn finančním firmám, poskytovatelům mezinárodních doručovacích služeb a advokátním kancelářím. Advokátní kanceláře slouží k poradenství zahraničním investorům v otázce korejského práva (EC, 2010), (EC, 2017).

Mezi EU a Jižní Koreou byl ustanoven volný pohyb kapitálu proto, aby bylo zajištěno hladké fungování dohody. Součástí jsou standardní záruky pro obě strany s možností uplatnění jistých opatření k zajištění stability finančního systému (EC, 2010), (EC, 2017).

Sféra veřejných zakázek nabízí příležitost k rozšíření zadávání veřejných zakázek pro evropské dodavatele na koncese na korejské stavební práce a BOT² (*Build-Operate-Transfer*) (Hayes, 2019). Pro evropské dodavatele se tím otevírá možnost praktické a legální dostupnosti jednoho z největších světových trhů s veřejnými zakázkami a vylepšení jejich konkurenční pozice. Na zakázky BOT se nevztahují závazky vyplývající z Dohody o vládních zakázkách (*GPA – Government Procurement Agreement*) vydané WTO (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.8 Duševní vlastnictví

Kapitola o duševním vlastnictví obsahuje ustanovení týkající se autorských práv, průmyslových vzorů a zeměpisných označení. Upravuje také problematiku vymáhání práv k duševnímu vlastnictví na základě vnitřních pravidel EU. Text upravující toto téma je možné označit za doplněk k aktuální Dohodě o obchodních aspektech práv k duševnímu vlastnictví (*TRIPS – Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights*) vydané světovou obchodní organizací (EC, 2010), (EC, 2017).

Řešení problémů s autorskými právy je upraveno v souladu s nejnovějším mezinárodním vývojem. Ustanovení má držitelům práv usnadnit odškodnění za nedovolené používání hudby nebo jiných uměleckých děl (EC, 2010), (EC, 2017).

Vysoká úroveň ochrany mezi oběma trhy je poskytnuta produktům dodávaným jak z EU, tak z Jižní Koreje díky zeměpisnému označení. V Jižní Koreji se těší značné oblibě hlavně evropská vína, destiláty, sýry nebo šunky. V opačném směru se jedná např. o tradiční zelené čaje Boseong a Hadong nebo jihokorejské ostružinové víno. Dohodou je chráněno okolo 160 zeměpisných označení produktů z Evropské unie, mezi nimi je zahrnuto například i české pivo nebo žatecký chmel (EC, 2010), (EUR-LEX, 2011b), (EC, 2017).

² BOT (*Build-Operate-Transfer*) je model používaný k financování větších projektů obvykle v oblastech infrastruktury. Veřejný subjekt poskytne soukromé firmě koncesi na vybudování a komerční provozování daného projektu. Po uplynutí stanoveného časového rámce je správa a provozování projektu převedeno na veřejný subjekt.

3.1.9 Hospodářská soutěž a transparentnost

Veškeré praktiky, jež jsou v rozporu s pravidly spravedlivé hospodářské soutěže, nejsou ani jednou stranou tolerovány. Zakázány jsou kartely, nedovolené zneužívání dominantní pozice monopolem, protisoutěžní fúze nebo jiné nekalé praktiky vedoucí ke znevýhodnění a diskriminaci spotřebitelů. Pravidla jsou rovněž vztažena na státní podniky (EC, 2010), (EC, 2017).

Pro zajištění účinných a dostatečných postihů byly ve všech smluvních zemích zachovány právní předpisy o hospodářské soutěži a příslušné kontrolní orgány odpovědné za řešení vzniklých problémů. Kromě toho se konají pravidelné mezinárodní konzultace související s touto tematikou (EC, 2010), (EC, 2017).

Součástí kapitoly o hospodářské soutěži je i oddíl zaměřený na dotace. Z pohledu EU se jedná o první dohodu o volném obchodu upravující tuto problematiku. V textu je uvedeno, že pokud by měly dotace negativní vliv na dodržování pravidel hospodářské soutěže a na mezinárodní obchod, musí dojít k nápravě nebo odstranění těchto negativních dopadů. Oddíl dále obsahuje ustanovení o transparentnosti, podle nějž se musí vykazovat roční výše, druhy a sektorové rozdělení veškerých dotací (EC, 2010), (EC, 2017).

Nedostatek transparentnosti regulačního prostředí byl v minulosti častým problémem evropských firem při pronikání na trhy v Jižní Koreji. Od vstupu dohody v platnost dochází k postupnému zdokonalování účinného a předvídatelného regulačního prostředí tím, že zavádí dialog zainteresovaných subjektů o navrhovaných regulačních opatřeních. Pro vzniklé otázky a problémy vyplývající z přijetí nových regulací jsou zřízena kontaktní místa a pro vzniklé spory jsou definované požadavky na zajištění řádného procesu včetně následného přezkoumání nebo odvolání (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.10 Obchod a udržitelný rozvoj

Kapitola o obchodu a udržitelném rozvoji v sobě zahrnuje pracovní a environmentální normy, sdílené závazky a společný rámec spolupráce. Klíčovým bodem této kapitoly je dodržování základních pracovních norem specializované organizace OSN, Mezinárodní

organizace práce (*ILO – International Labour Organization*) včetně ratifikování a provádění všech úmluv, které ILO označila za aktuální (EC, 2010), (EC, 2017).

V oblasti životního prostředí byl přijat závazek k provádění multilaterálních dohod o životním prostředí. Zřízeny jsou rovněž domácí občanské poradenské skupiny na obou stranách, včetně vyváženého zastoupení organizací pro životní prostředí, práce a podnikání. Obě skupiny se každoročně schází, aby diskutovaly o dopadech dohody v oblasti udržitelného rozvoje. Činnosti v oblasti spolupráce, sledování plnění závazků a monitorování mechanismů při řešení rozdílů jsou v kompetenci Výboru pro obchod a udržitelný rozvoj (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.11 Řešení sporů

Za účelem pružnějšího řešení sporů je zřízen mechanismus, který je podobný modelu Ujednání o řešení sporů (*Dispute Settlement Understanding*) Světové obchodní organizace (WTO), ale jeho postupy jsou v tomto případě značně rychlejší než u WTO (EC, 2010), (EC, 2017).

V případě problému je prvním krokem konzultace mezi stranami s cílem dosažení řešení. Pokud se nedosáhne vzájemné dohody, je spor předán rozhodčímu soudu. Po rozhodnutí soudu vydaném do 120 dnů má strana porušující dohodu přiměřenou lhůtu (stanovenou soudem nebo dohodnutou účastníky sporu), aby dosáhla sjednaného stavu. Pokud je i po uplynutí lhůty dohoda stále porušována, je poškozená strana oprávněna ukládat přiměřené sankce. V některých naléhavých případech se postupuje podle zrychleného rozhodčího řízení (EC, 2010), (EC, 2017).

3.1.12 Institucionální, obecná a závěrečná ustanovení

V závěrečné kapitole je určeno, že dohoda EUKFTA bude řízena vytvořeným Výborem pro obchod. Výboru předsedá ministr obchodu Jižní Koreje a člen Evropské komise odpovědný za obchod. Mezi úkoly patří povinnost scházet se alespoň jednou ročně a aktualizovat program. Na závěr je zmíněno vytvoření šesti specializovaných výborů a

sedmi pracovních skupin, přičemž každá zastává jinou oblast působnosti (EC, 2010), (EC, 2017).

Evropská unie úzce spolupracuje se všemi zúčastněnými stranami, aby bylo zajištěno plnění závazků plynoucích z dohody. Evropská komise pravidelně pořádá konzultace s odbory, obchodními a s ekologickými organizacemi s cílem vytvořit co nejúčinnější mechanismy pro sledování dopadů provádění dohody EUKFTA (EC, 2010), (EC, 2017).

4. Vzájemná spolupráce EU-Jižní Korea

Čtvrtá kapitola diplomové práce se zaměří na vzájemné obchodní a politické vazby mezi výše zmíněnými stranami. Stručný pohled do historie navazování vzájemných vztahů bude následován popisem jihokorejské obchodní politiky, na závěr dojde na profil vzájemného obchodu.

4.1 Historie navazování vztahů

První formální navázání vztahů mezi členskými státy Evropských společenství a Jižní Koreou sahá až do roku 1963, kdy rychlý růst jihokorejské ekonomiky vyvolal v západoevropských zemích zvýšený zájem o hospodářskou a politickou spolupráci. V tehdejší době se jednalo pouze o snahu evropských států prohloubit a zvýšit objem vzájemného obchodu (EC, 2017).

Obchodní vztahy ještě více zesílily v 90. letech 20. století díky podpisu několika dohod, které utvořily základní rámec pro hospodářskou spolupráci. Rok 1996 přinesl další posun, došlo k podpisu rámcové dohody pro obchod a spolupráci a současně s ní k přijetí deklarace o společném politickém dialogu. Pro vytvoření rovných hospodářských podmínek a výměnu informací o celních předpisech byla podepsána smlouva o spolupráci a vzájemné pomoci v celních záležitostech. V roce 2009 následoval podpis dohody o spolupráci v oblasti protisoutěžního jednání s cílem lepšího prosazování zákonů o hospodářské soutěži. Aktualizace rámcové dohody z roku 1996 byla dokončena v květnu 2010. Tato aktualizovaná verze se už nezabývá tématem obchodní spolupráce, která je upravena v dohodě o volném obchodu mezi EU Jižní Koreou. Hlavními tématy aktualizované rámcové dohody jsou vzájemná spolupráce v oblastech politiky, mezinárodních organizací, ekonomického rozvoje, udržitelného rozvoje, vzdělávání, kultury, práva, svobody a ochrany (EC, 2017).

4.2 Jihokorejská obchodní politika

Po korejské válce v 50. letech 20. století byla Korea ekonomicky i společensky zdevastována a patřila mezi nejchudší země na světě. Po konci války a v dalších

následujících dekádách byla země vysoce proexportně zaměřená s podporou vlády v klíčových průmyslových oblastech (petrochemický, ocelářský, lodní atd.). Snahy o liberalizaci obchodu se začaly objevovat s nastupujícími osmdesátými lety a postupnou deregulací v letech devadesátých (EC, 2017).

Korejská obchodní politika se začala výhradně zaměřovat na mnohostranná jednání v rámci Světové obchodní organizace (WTO). Ve snaze o zvýšení národní konkurenceschopnosti, proniknutí na mezinárodní trhy, získání stabilních zdrojů energie a surovin ale byla korejská vláda nucena tuto politiku s nástupem nového tisíciletí změnit. Pro dosažení vytyčených cílů přišly ke slovu dvoustranné nebo plurilaterální dohody o volném obchodu (FTA). Tato změna obchodní politiky poskytla rovněž silnější impuls k prosazení důležitých strukturálních reforem, od politiky vedené vládou až k liberalizaci jihokorejského trhu (EC, 2017).

Jako jeden ze zakládajících členů Asijsko-pacifického hospodářského společenství (*APEC – Asia-Pacific Economic Cooperation*) v roce 1989 má Jižní Korea uzavřenou celou řadu významných obchodních dohod (APEC, 2020). Jedním z cílů APEC je do roku 2020 vytvořit mezi všemi členskými státy zónu volného obchodu (ITA, 2019). První dohodu o volném obchodu dojednala Jižní Korea v roce 2002 s Chile. Do dnešní doby bylo uzavřeno několik dalších dohod s ekonomicky a politicky významnými zeměmi a uskupeními (vedle EU, např. se zeměmi ASEAN, Indií, Singapurem nebo s USA – viz též tabulku 2 na následující straně). Novodobě nastavená zahraniční politika přešla do ještě vyššího stupně, pod kterým je rozhodnuto uzavírat komplexní a široce pojaté obchodní dohody. Celková změna politické strategie přinesla úspěšnou liberalizaci domácího trhu, zejména sektoru automotive, zemědělství, obchodu službami, podpořila export a poptávku po produktech jihokorejských podniků (EC, 2017).

Tabulka 2: Platné obchodní dohody Jižní Koreje

Partner	Typ dohody	Platnost
Chile	Dohoda o volném obchodu	1. 4. 2004
Singapur	Dohoda o volném obchodu	2. 3. 2006
EFTA	Dohoda o volném obchodu	1. 9. 2006
ASEAN	Dohoda o volném obchodu	1. 6. 2007
Indie	Komplexní dohoda o hospodářském partnerství	1. 1. 2010
EU	Dohoda o volném obchodu	1. 7. 2011
Peru	Dohoda o volném obchodu	1. 8. 2011
USA	Dohoda o volném obchodu	15. 4. 2012
Turecko	Dohoda o volném obchodu	1. 5. 2013
Austrálie	Dohoda o volném obchodu	12. 12. 2014
Kanada	Dohoda o volném obchodu	1. 1. 2015
Čína	Dohoda o volném obchodu	20. 12. 2015
Nový Zéland	Dohoda o volném obchodu	20. 12. 2015
Vietnam	Dohoda o volném obchodu	20. 12. 2015
Kolumbie	Dohoda o volném obchodu	15. 7. 2016

Zdroj: (EC, 2017), (FTA KOREA, 2020); vlastní zpracování

4.2.1 Export a import

Za rok 2019 byly největšími vývozními destinacemi tyto trhy: Čína (120,973 mld. €; 25 %), USA (65,575 mld. €; 13,5 %), Vietnam (43,148 mld. €; 8,9 %), EU27 (42,235 mld. €; 8,7 %) a Hong Kong (28,196 mld. €; 5,8 %) (EC, 2020i). Nejexportovanějšími komoditami byly: integrované obvody, rafinovaná ropa, automobily, části vozidel, osobní a nákladní lodě (OEC, 2020). Celkový objem exportů dosahoval hodnoty 484,004 mld. € (EC, 2020i).

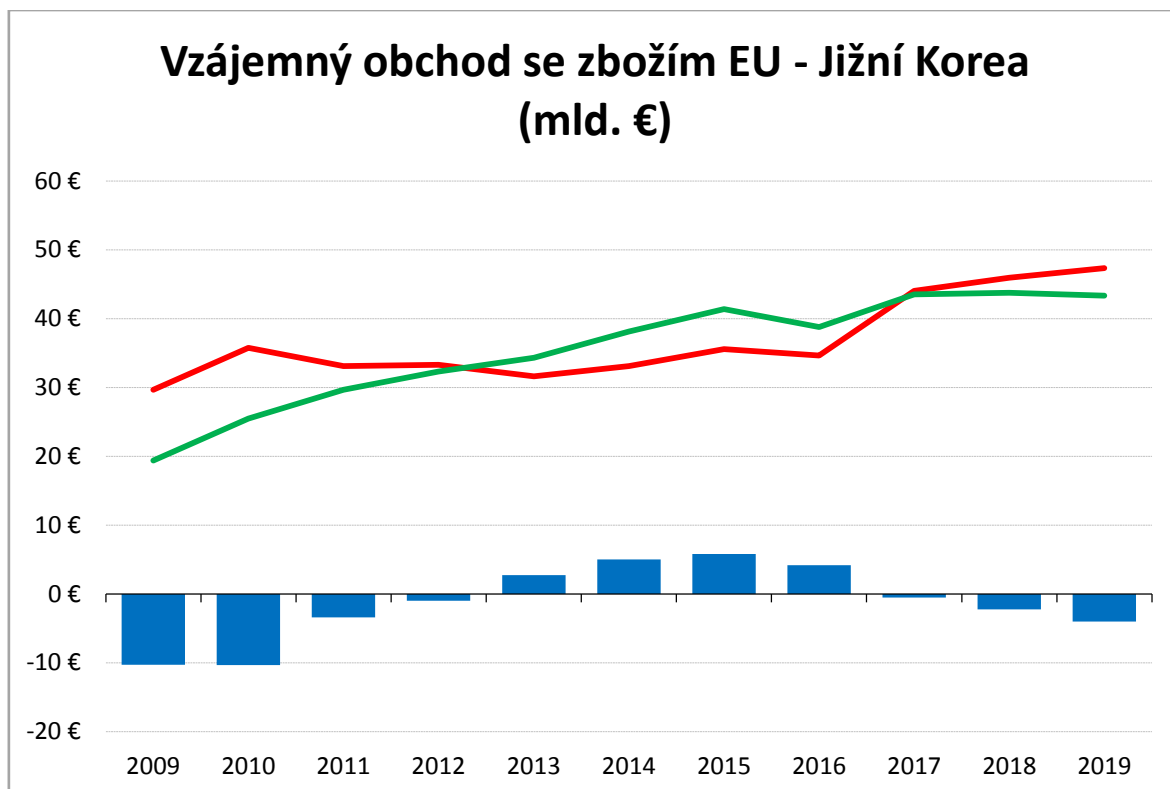
Největšími dovozci do Jižní Koreje byly: Čína (96,749 mld. €; 21,5 %), USA (54,685 mld. €; 12,1 %), EU27 (45,979 mld. €; 10,2 %), Japonsko (42,820 mld. €; 9,5 %) a Vietnam (19,730 mld. €; 4,4 %) (EC, 2020i). Dováženým produktům dominovaly zejména minerální produkty: ropa, ropný plyn, rafinovaná ropa a uhelné brikety, ale také integrované obvody (OEC, 2020). Hodnota celkového importu činila 450,354 mld. €. Jižní Korea měla za rok 2019 kladnou bilanci zahraničního obchodu +33,654 mld. € (EC,2020i).

4.3 Vzájemný obchod

Podíl Jižní Koreje na Extra-trade exportech členských zemí Evropské unie představuje asi 2 %, podíl na importech nepatrně větší, konkrétně 2,2 %. Jihokorejská ekonomika je pro

EU třetí nejvýznamnější asijský obchodní partner a devátý celosvětově. Pro Jižní Koreu jsou členské státy EU třetím nejsilnějším obchodním protějškem po dvou nejsilnějších ekonomikách světa, Číně a USA (EC, 2020i).

Celkový vzájemný obchod zbožím mezi Jižní Koreou a EU ilustruje Obrázek č. 5.



Obrázek 5: *Vzájemný obchod EU - Jižní Korea*

Zdroj: (EC, 2020i); vlastní zpracování

Před rokem 2011 rostl vzájemný obchod ročně průměrně o 10 %. S rokem 2012 však přišlo značné snížení jihokorejských importů do EU a pouze k mírnému nárůstu evropských exportů. Na obratu obchodní výměny se z více než 83 % podílí sekundární (průmyslový) sektor, okolo 15 % je realizováno v sektoru služeb a pouze 2 % zbývají na sektor primární (Kocourek, 2019), (EC, 2020i).

Bilance vzájemné obchodní výměny byla pro evropské státy dlouhodobě schodková. Mezi lety 2013–2016 došlo ke krátkodobému přebytku obchodu, jeho výše ale od roku 2015 začíná klesat a v posledních třech letech opět padá do záporných hodnot. K aktivnímu saldu vzájemného obchodu přispěl zejména skokový nárůst vývozu nerostných surovin od evropských výrobců (Kocourek, 2019), (EC, 2020i).

Na pasivní bilanci vzájemného obchodu EU s Jižní Koreou se největší měrou podílí sekundární (průmyslový) sektor, zejména tedy strojírenské a elektrotechnické výrobky, v menší míře pak automobilový průmysl. Zbylé dva sektory primární a terciární díky svým přebytkům negativní bilanci částečně zmírňují (Kocourek, 2019), (EC, 2020i).

Jak již bylo zmíněno výše, číslem jedna ve vzájemném obchodu je strojírenský průmysl. Z pohledu evropských výrobců představuje třetinu veškerých vývozů do Jižní Koreje a podílí se více než z poloviny na hodnotě dovozů zboží a služeb do zemí EU. Druhým nejvýznamnějším je sektor služeb, jenž zemím EU přináší nejvýraznější přebytky v řádech několika milionů eur ročně. Další klíčové sektory jsou automotive, chemický průmysl a metalurgie. Všechny tyto tři sektory skončily v roce 2019 z pohledu EU schodkem. Nutno také zmínit, že všechna zmíněná odvětví zaznamenávají od roku 2011 pokles tempa růstu vzájemné obchodní výměny (Kocourek, 2019), (EC, 2020i).

Z hlediska geografické struktury obchodu zemí Evropské unie s Jižní Koreou je neochvějným lídrem Německo, které mělo v roce 2019 podíl 19,8 % na celkových importech z Jižní Koreje a až 40,4 % na celkových exportech do Jižní Koreje. Celková obchodní výměna mezi těmito dvěma zeměmi činila bezmála 27 mld. €. Na dalších místech se s větším odstupem umístily Nizozemsko, Itálie, Francie a Španělsko. Pouze 10 zemí z celkových 27 mělo s Jižní Koreou pozitivní obchodní bilanci. Detailní obchodní výměnu všech členských zemí v roce 2019 ukazuje Tabulka č. 3 na následující straně (Eurostat, 2020b)

Tabulka 3: Obchodní výměna zemí EU-27 s Jižní Koreou v roce 2019

Země	Hodnota importů (mil. €)	Hodnota exportů (mil. €)	Bilance (mil. €)
Německo	9 381	17 520	8 139
Francie	3 330	5 207	1 877
Itálie	3 734	4 869	1 135
Finsko	264	870	606
Rakousko	700	1 028	328
Dánsko	513	824	311
Švédsko	1 068	1 328	260
Lotyšsko	26	71	45
Malta	40	64	25
Lucembursko	46	62	16
Irsko	521	519	-2
Bulharsko	148	123	-25
Estonsko	78	51	-27
Chorvatsko	188	24	-164
Rumunsko	462	252	-210
Litva	283	61	-222
Kypr	341	7	-334
Portugalsko	515	101	-414
Řecko	619	157	-462
Španělsko	2 960	2 257	-703
Belgie	2 374	1 603	-771
Slovinsko	1 062	99	-963
Nizozemsko	6 337	4 589	-1 748
Česká republika	2 268	399	-1 870
Maďarsko	2 923	329	-2 594
Polsko	3 629	623	-3 006
Slovensko	3 540	289	-3 252

Zdroj: (Eurostat, 2020b); vlastní zpracování

Za zajímavý poznatek se dají považovat výrazné objemy importů z Jižní Koreje právě u zemí, které se staly cílem masivních jihokorejských investic v nedávné minulosti. Evropské státy jsou pro mnoho ekonomik atraktivní investiční destinací, zejména menší ekonomiky s levnější pracovní silou. U těchto států se také dají předpokládat největší dopady dohody EUKFTA (Savovová et al., 2010). Největší podíly importů z Jižní Koreje v rámci Extra-trade vykazují: Slovensko (21,01 %), Kypr (10,14 %), Maďarsko (9,73 %), Slovinsko (7,14 %) a Česká republika (5,45 %). Obchodní bilance zmíněných zemí je díky takovým objemům dovozů dlouhodobě záporná a ve srovnání zemí EU-27 končí na posledních místech, viz Tabulku č. 3 (Kocourek, 2019), (Eurostat, 2020b).

5. Ekonomické ukazatele Jižní Koreje

Před zhodnocením vývoje a současné situace automobilového průmyslu v jedné z nejvýznamnějších zemí tohoto odvětví, bude provedena stručná charakteristika základních makroekonomických ukazatelů. Jedná se o ukazatele, které pomohou lépe pochopit situaci tamější ekonomiky a budou užitečným podkladem při analýze sektoru automotiv této země.

Jižní Korea je po Číně, Japonsku a Indii největší ekonomikou Asie a dvanáctou nejsilnější ekonomikou světa. Svoji rozlohou, která činí 100 339 km² je však značně menší než ostatní státy, které vykazují větší GDP (WB, 2020), (CIA, 2020).

5.1 Hrubý domácí produkt (GDP)

Výkonnost ekonomiky lze nejlépe vyjádřit pomocí GDP (Gross domestic product), které „je peněžním vyjádřením celkové hodnoty statků a služeb nově vytvořených v daném období na určitém území“ (ČSÚ, 2020a). Vývoj GDP Jižní Koreje po dekáдах znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 4: Hrubý domácí produkt Jižní Koreje

Rok	GDP (USD)	Změna GDP (%)	GDP na obyvatele (PPP) (USD)
1960	3,958 mld.	-	-
1970	9,005 mld.	127,514	-
1980	65,399 mld.	626,252	-
1990	283,368 mld.	333,291	8 392,411
2000	576,178 mld.	103,332	18 551,261
2010	1 144,067 mld.	98,550	31 740,460
2019	1 642,383 mld.	43,531	43 028,896

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Za zmínění jistě stojí období, kdy Jižní Korea dosáhla svého vrcholu, tedy rok 2018, velikost GDP dosahovalo hodnoty 1,721 bilionů. Nejúspěšnějšího desetiletí však tato země dosáhla mezi lety 1970–1980, kdy se jí podařilo zvýšit výkon své ekonomiky o více než 626 %. Dalším významným indikátorem, který je nutné při analýze sledovat, je velikost GDP na obyvatele v přepočtu podle parity kupní síly (GDP per capita, PPP), které má lepší vypovídací hodnotu o stavu ekonomiky z důvodů zahrnutí počtu obyvatel a cenové hladiny všech výrobků a služeb (WB, 2020). Parity kupní síly (PPP) „jsou indikátory cenových rozdílů v jednotlivých zemích. V nejjednodušší verzi Parity kupní síly

(PPP) představují poměr cen v národních měnách za stejné výrobky a služby v různých zemích“ (ČSÚ, 2019). Hodnoty GDP na obyvatele (PPP) dostupné od roku 1990 se ve sledovaném období neustále zvyšovaly a dosáhly svého prozatímního maxima v roce 2019 (WB, 2020).

5.2 Počet a obyvatel, pracovní síla a urbanizace

Důležitým aspektem každé ekonomiky je nepochybně počet obyvatel. Počet obyvatel Jižní Koreje se stabilně zvyšuje již od roku 1960, kdy počet obyvatel činil 25 012 374. V roce 2019 se zvýšil na dvojnásobek v porovnání s rokem 1960 a dosáhl 51 709 098. Detailnější vývoj počtu obyvatel zobrazuje Tabulka č. 5 (WB, 2020).

Tabulka 5: Vývoj počtu obyvatel a pracovní síly Jižní Koreje

Rok	Počet obyvatel	Změna (%)	Pracovní síla	Podíl pracovní síly k celkovému počtu obyvatel (%)
1960	25 012 374	-	-	-
1970	32 240 827	28,900	-	-
1980	38 123 775	18,247	-	-
1990	42 869 283	12,448	19 182 453	44,746
2000	47 008 111	9,655	22 812 596	48,530
2010	49 554 112	5,416	25 260 618	50,976
2019	51 709 098	4,349	28 410 822	54,944

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Z celkového počtu obyvatel je také důležité stanovit, jaká je celková pracovní síla dané ekonomiky. Z údajů dostupných od roku 1990 je patrné, že se každé desetiletí zvyšovalo procento pracovní síly. Mezi lety 1990 až 2019 vzrostl podíl pracovní síly na populaci o více než 10 procentních bodů.

S rostoucím počtem obyvatel v průběhu let se také očekává zvýšená urbanizace neboli koncentrace obyvatelstva žijících ve městech. Počet obyvatel žijících ve městech zachycuje následující Tabulka č. 6 (WB, 2020).

Tabulka 6: Počet obyvatel žijících ve městech

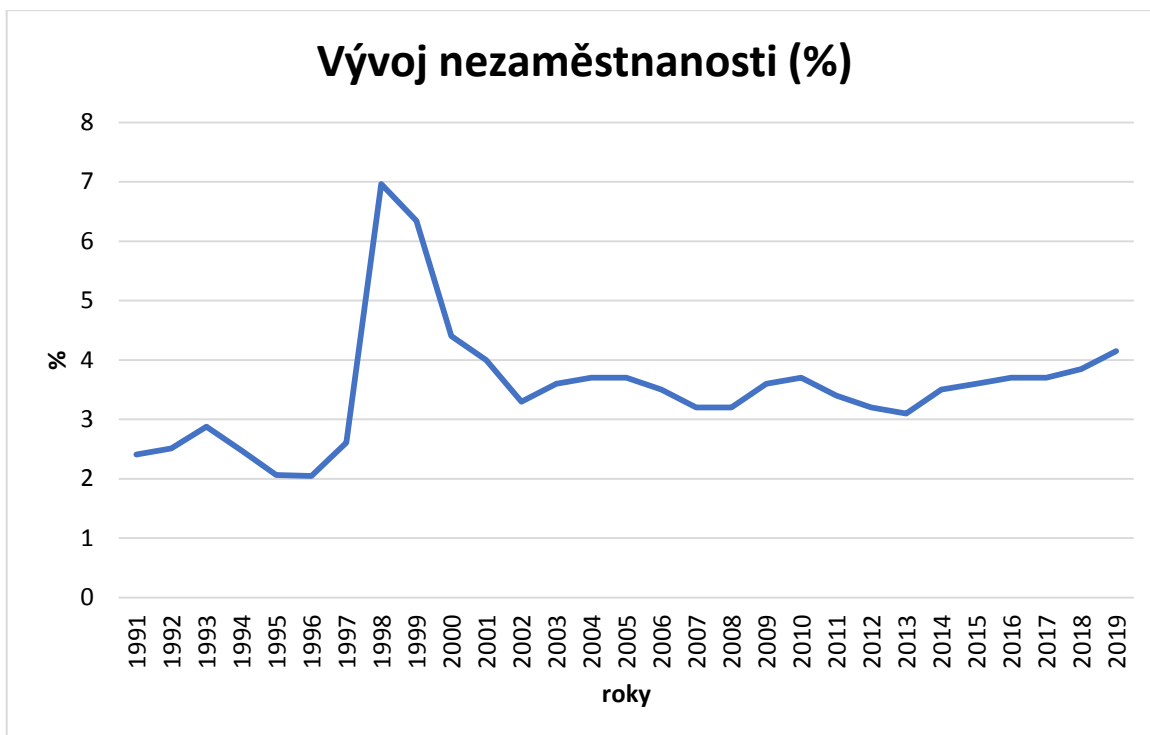
Rok	Počet obyvatel žijících ve městech	Urbanizace (%)
1960	6 930 929	27,710
1970	13 123 306	40,704
1980	21 623 805	56,720
1990	31 656 393	73,844
2000	37 428 328	79,621
2010	40 602 657	81,936
2018	42 106 719	81,430

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

V posledním sledovaném období je patrné, že se urbanizace zastavila, resp. se dokonce nepatrně snížila. V roce 2018 v porovnání se zbytkem světa byla urbanizace v Jižní Koreji nadprůměrná, celosvětově činila 56 %. Ve východní Asii a Tichomoří, kam země podle rozdělení Světové banky geograficky patří, dosahovala hodnot okolo 60 % (WB, 2020).

5.3 Nezaměstnanost

Nezaměstnanost, makroekonomický ukazatel, jenž Jižní Koreji od roku 1991 nepůsobí výraznější problémy. Výjimku tvořily roky 1998 a 1999, kdy naplno probíhala asijská finanční krize, nezaměstnanost tehdy činila necelých 7 %, v ostatních letech se naopak dařilo zvládat situaci na výbornou a lze říci, že se v posledních dvaceti letech ekonomika blížila plné míře nezaměstnanosti. Dlouhodobé vykazování nízké úrovně nezaměstnanosti je nepochybně determinováno kulturními faktory. Na obrázku č. 6 je zachycen roční vývoj míry nezaměstnanosti od roku 1991 až do roku 2019 (Savovová et al., 2010). (WB, 2020).

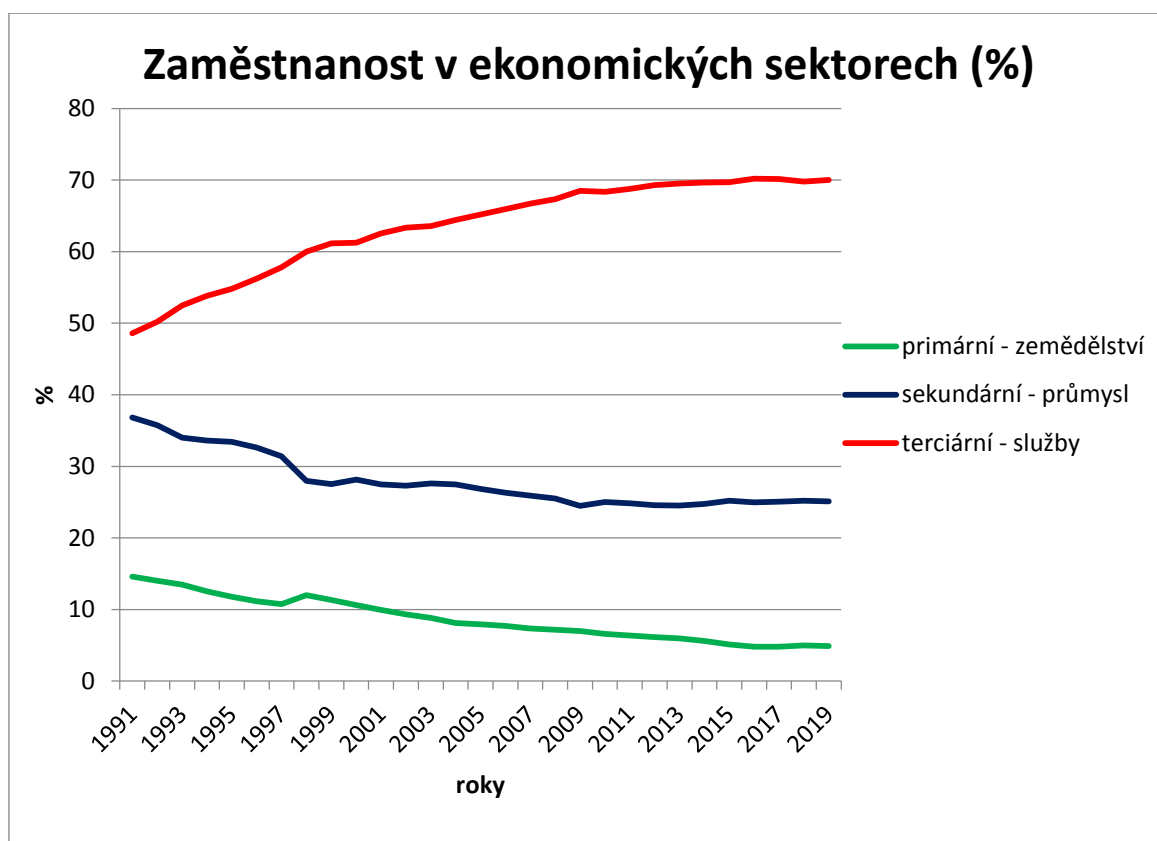


Obrázek 6: Vývoj nezaměstnanosti v Jižní Koreji
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

5.4 Zaměstnanost v sektorech ekonomiky

V návaznosti na nezaměstnanost je vhodné charakterizovat zaměstnanost v jednotlivých sektorech ekonomiky. Ekonomiku lze standardně v nejhrubším členění dělit na tři sektory: primární sektor – zemědělství, sekundární sektor – průmysl a terciární sektor – služby. Průběh zaměstnanosti je u jedné z největších ekonomik Asie podobný jako u většiny vyspělých zemí. V současné fázi, ve které se vyspělé národní ekonomiky nachází, dochází ke snižování podílu primárního a částečně sekundárního sektoru na úkor sektoru terciárního.

Na Obrázku č. 7 je zaznamenán vývoj zaměstnanosti v jednotlivých sektorech od roku 1991 až do roku 2019 (WB, 2020).

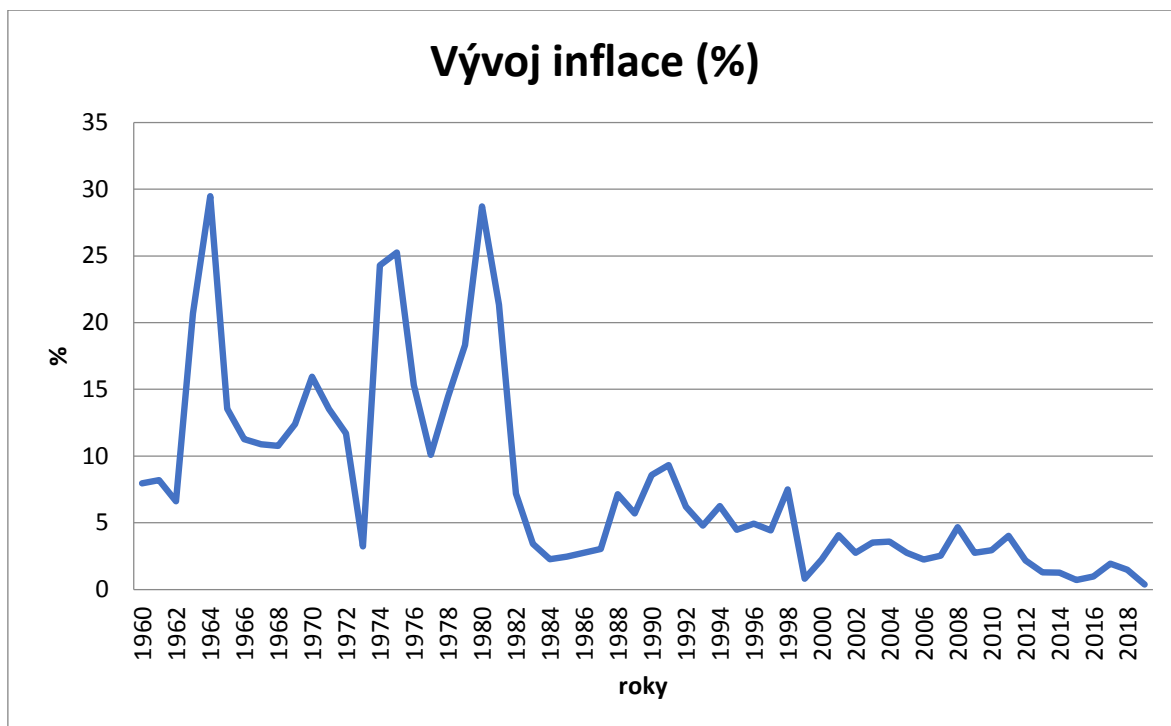


Obrázek 7: Zaměstnanost v sektorech ekonomiky Jižní Koreje
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

5.5 Inflace

Inflace je makroekonomický ukazatel, který obvykle měří meziroční tempo růstu indexu spotřebitelských cen. Český statistický úřad (ČSÚ) definuje inflaci následovně: „*Míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřuje procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměru 12 předchozích měsíců. Tato míra inflace je vhodná při úpravách nebo posuzování průměrných veličin. Bere se v úvahu zejména při propočtech reálných mezd, důchodů apod.*“ (ČSÚ, 2020b).

Pro lepší přehlednost bude v tomto případě použit graf, který nejlépe ilustruje vývoj inflace v Jižní Koreji. Z obrázku č. 8 jsou zřejmé značné výkyvy inflace zejména mezi lety 1962–1983, přičemž rekordní míra inflace byla zaznamenána v roce 1964 ve výši 29,463 %. Od roku 1984 až do roku 2019 byla situace relativně stabilní bez větších výkyvů (WB, 2020).



Obrázek 8: Vývoj inflace v Jižní Koreji
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

5.6 Státní dluh

Současný negativní trend, který postihuje většinu ať už více či méně vyspělých států je zvyšující se podíl státního dluhu na celkovém hrubém domácím produktu (GDP). Ani Jižní Korea není v tomto směru výjimkou, protože v roce 1990 činil státní dluh pouze 7,443 % GDP, během 26 let se tento dluh zvýšil více než pětinašobně, konkrétně na 38,066 %. Detailnější vývoj státního dluhu obsahuje Tabulka č. 7 (WB, 2020).

Tabulka 7: Vývoj státního dluhu Jižní Koreje

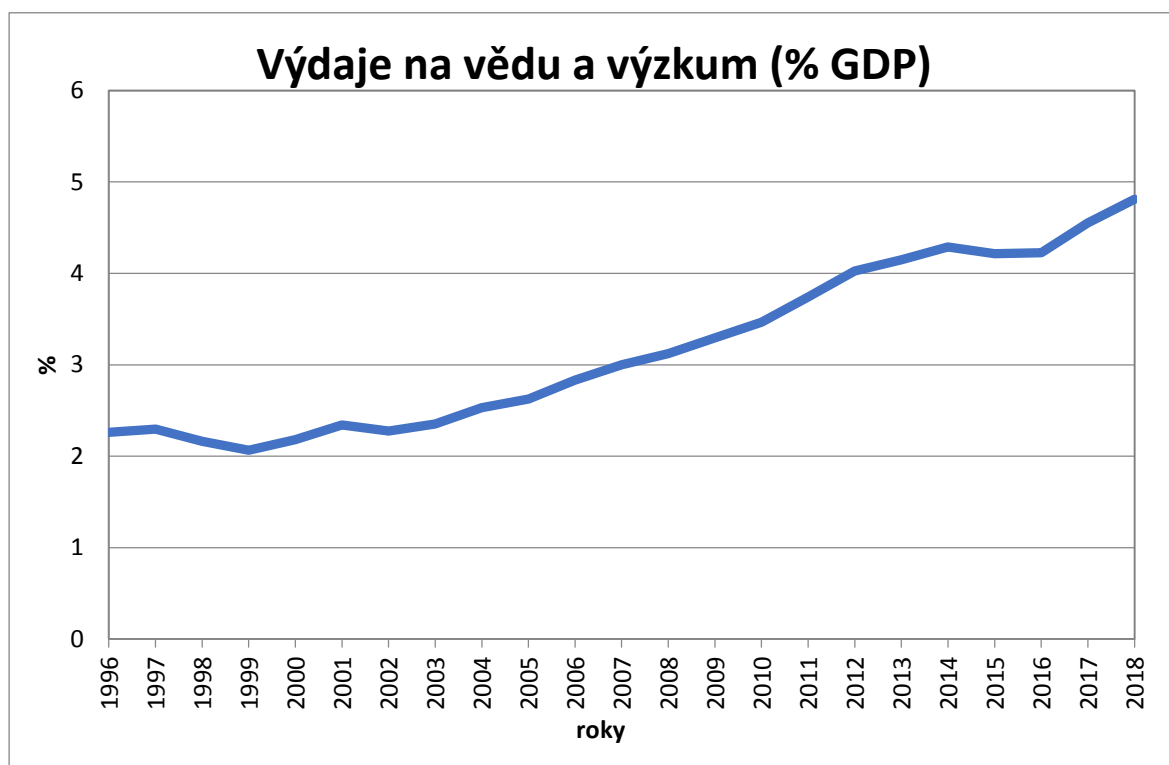
Rok	Podíl veřejného dluhu k GDP (%)	Velikost dluhu (USD)
1990	7,443	21,091 mld.
2012	32,409	414,187 mld.
2013	34,930	478,890 mld.
2014	36,500	541,660 mld.
2015	37,493	549,647 mld.
2016	38,066	570,990 mld.

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

5.7 Výdaje na výzkum a vývoj

Nezanedbatelným prvkem každé ekonomiky jsou také výdaje na výzkum a vývoj. Do výzkumu a vývoje se zapojují podniky, vysoké školy a veřejné výzkumné instituce. V dnešním liberalizovaném světě se jedná o klíčový aspekt při zvyšování produktivity, zaměstnanosti, ekonomického růstu a sociálního smíru. Pro Jižní Koreu se jedná o důležitou položku, což se odráží i na vynaložených výdajích, převyšujících 4 % GDP. To Jižní Koreu spolu s Izraelem řadí ke světové špičce. U nejvyspělejších ekonomik se průměrná hodnota pohybuje mezi 2–4 % GDP (WB, 2020).

Důkazem vyspělosti jihokorejské ekonomiky je první komerční spuštění telekomunikačních služeb páté generace (5G) na světě (ČTK, 2019). Vývoj výdajů na výzkum a vývoj od roku 1996 ilustruje Obrázek č. 9.



Obrázek 9: Vývoj výdajů na vědu a výzkum Jižní Koreje
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

6. Ekonomické ukazatele České republiky

Podobně jako u Jižní Koreje, budou pro stručnou makroekonomickou charakteristiku České republiky použity stejné ekonomické ukazatele. Identifikace jednotlivých ukazatelů poskytnou relevantní informace o stavu ekonomiky jako celku a současně s tím pomohou vytvořit silný základ pro hlavní téma diplomové práce – automobilový průmysl.

Česká republika se svojí rozlohou 78 867 km² se řadí mezi menší státy v Evropě. Po referendu v roce 2003 bylo občany odsouhlaseno členství České republiky v Evropské unii. K oficiálnímu přijetí došlo 1. května 2004 spolu s Estonskem, Kypr, Litvou, Lotyšskem, Maďarskem, Maltou, Polskem, Slovenskem a Slovinskem. Dne 21. prosince 2007 se Česko stalo také součástí Schengenského prostoru (EU, 2020c).

V Evropském parlamentu je v současné době 21 českých poslanců a členkou Evropské komise je Věra Jourová, která má na starosti oblast týkající se evropských hodnot, transparentnosti a dodržování zásad právního státu (EU, 2020d). Předsednictví České republiky v Radě EU proběhlo v první polovině roku 2009, další termín českého předsednictví je naplánován na druhou polovinu roku 2022. Celkové výdaje Evropské unie pro Českou republiku k roku 2018 činily 4,123 miliard EUR, opačným směrem proudil příspěvek do rozpočtu Evropské unie 1,720 miliard EUR (EU, 2020c).

V roce 2018 směřovalo 84 % celkového českého exportu do členských států EU z toho, téměř jedna třetina měla za cílovou destinaci Německo. Celkové importy jsou ze 76 % z vnitřního trhu, největší objem pochází rovněž z Německa (EU, 2020c).

6.1 Hrubý domácí produkt (GDP)

Definice hrubého domácího produktu byla již provedena v kapitole Ekonomické údaje Jižní Koreje. Vývoj hrubého domácího produktu České republiky ukazuje Tabulka č. 8 na následující straně.

Údaje jsou dostupné až od roku 1990 a nikoliv od roku 1960, jako tomu bylo v případě Jižní Koreje. V průběhu sledovaných pětiletých období, došlo pouze k jednomu snížení GDP, a to v roce 2015. Svého dosavadního absolutního vrcholu dosáhla Česká republika

v roce 2019 (246,489 mld. USD). Období největšího ekonomického růstu podle změny hrubého domácího produktu bylo zaznamenáno mezi lety 2000-2005, kdy ekonomickou konjunkturu posílilo členství v Evropské unii od 1. května 2004. Vstup do EU měl na ekonomickou realitu malé středoevropské země veskrze pozitivní vliv. GDP per capita (PPP) se v celém průběhu zvyšovalo až na maximální hodnotu v roce 2019 (WB, 2020).

Tabulka 8: Hrubý domácí produkt České republiky

Rok	GDP (USD)	změna GDP (v %)	GDP na obyvatele (PPP) (USD)
1990	40,477 mld.	-	12 656,241
1995	59,776 mld.	47,679	13 748,591
2000	61,649 mld.	3,133	16 194,628
2005	136,281 mld.	121,060	21 956,384
2010	207,478 mld.	52,243	27 688,143
2015	186,830 mld.	-9,952	33 691,424
2019	246,489 mld.	31,932	42 575,611

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Ve srovnání celkového GDP se Česko nemůže s Jižní Koreou rovnat, pokud by byl brán v úvahu poslední sledovaný rok 2019, rozdíl mezi oběma zeměmi byl propastných 1,395 bilionů USD. Na druhé straně GDP per capita (PPP) bylo u obou zemí na podobné úrovni, v roce 2019 měla Jižní Korea vyšší hodnotu o 453,285 USD, což není nijak závratný rozdíl oproti nepoměru v celkovém GDP. Rozdíl v celkové ekonomické výkonnosti je tak dán zejména rozdílem v populaci obou zemí (WB, 2020).

6.2 Počet obyvatel, pracovní síla a urbanizace

Největší růst počtu obyvatel zažila Česká republika mezi lety 1970–1980, kdy se naplno rozběhl tzv. babyboom. Přírůstek obyvatelstva v té době byl více než 4,5 % za deset let. V 90. letech 20. století a začátkem 21. století se zvýšil podíl pracovní síly 7 procentních bodů, významný vliv na tom má zcela nepochybně zvýšená porodnost v předešlých dekádách. V otázce pracovní síly se Česká republika mohla v roce 2019 pyšnit vyšším podílem pracovní síly (51,037 %), než byl průměr států Evropské unie (48,318 %) (WB, 2020).

Tabulka 9: Vývoj počtu obyvatel a pracovní síly České republiky

Rok	Počet obyvatel	Změna (v %)	Pracovní síla	Podíl pracovní síly k celkovému počtu obyvatel (%)
1960	9 602 006	-	-	-
1970	9 858 071	2,667	-	-
1980	10 304 193	4,525	-	-
1990	10 333 355	0,283	4 498 460	43,533
2000	10 255 063	-0,758	5 153 252	50,251
2010	10 474 410	2,139	5 241 226	50,038
2019	10 669 709	1,865	5 445 535	51,037

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Stejně jako ve velikosti GDP se ani ve srovnání počtu obyvatel nemůže ČR ani zdaleka Jižní Koreji rovnat. Ani procentuální změny nedosahovaly takových hodnot jako u asijského protějšku. Navzdory těmto faktům, byl podíl pracovní síly až na malé odchylky v celém sledovaném období téměř stejný. V posledním roce 2019 měly obě ekonomiky více než 50% podíl pracovní síly na populaci (WB, 2020).

Trend postupného stěhování obyvatelstva z venkova do měst se nevyhnul ani České republice. Z dostupných údajů lze říci, že trend začal stagnovat mezi lety 1980–2000. Od roku 2000 je patrný pokles ukazatele urbanizace, kdy se hodnota držela okolo 73 %. Toto procento platilo i v posledním roce 2019. Průměrná hodnota v Evropské unii dosahovala hodnoty 74,730 % (2019). Detailní změny urbanizace v Česku zachycuje Tabulka č. 10 (WB, 2020).

Tabulka 10: Počet obyvatel žijících ve městech

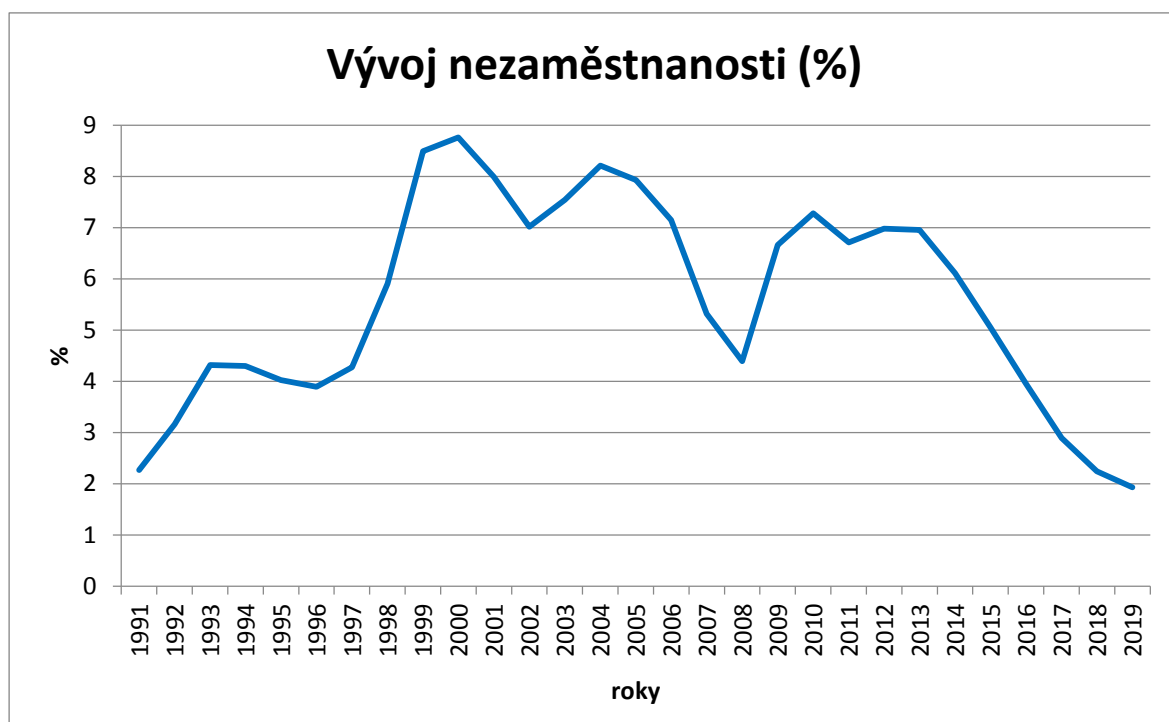
Rok	Počet obyvatel žijících ve městech	Urbanizace (%)
1960	5 717 803	59,548
1970	6 348 795	64,402
1980	7 745 353	75,167
1990	7 772 750	75,220
2000	7 587 516	73,988
2010	7 673 029	73,255
2019	7 887 156	73,921

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Při srovnání obou analyzovaných zemí lze konstatovat, že větší podíl urbanizace je momentálně na straně Jižní Koreje. Situace se však změnila až s příchodem nového tisíciletí, v minulém století totiž země procházela výraznými změnami, mezi které patřila modernizace a rozšiřování velkých měst. To umožnilo rozsáhlé stěhování z venkova právě do těchto nových ekonomických center (WB, 2020).

6.3 Nezaměstnanost

Od svého vzniku v roce 1993 neměla Česká republika výraznější problémy s nezaměstnaností. Nejvýraznější potíže nastaly koncem 90. let 20. století, ty však postihly téměř všechny země Evropy. Česko si však s vyšší nezaměstnaností dokázalo velmi dobře poradit. Rekordní nezaměstnanost byla registrována v roce 2000 (8,762 %). Od roku 2012 nezaměstnanost dlouhodobě klesala, až se dostala na historicky nejnižší hodnotu, která byla naměřena v roce 2019 (1,933 %) a byla nejnižší ze všech zemí EU (WB, 2020).

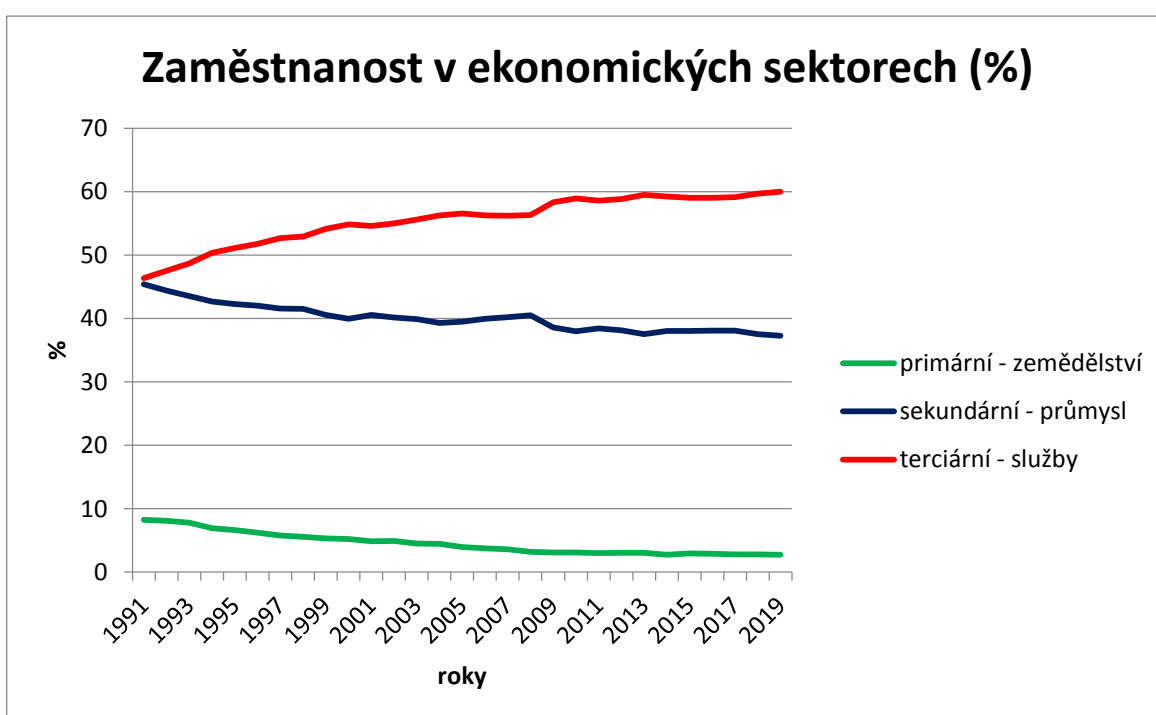


Obrázek 10: Vývoj nezaměstnanosti v České republice
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

V posledních letech je situace Česka a Jižní Koreje z pohledu míry nezaměstnanosti poměrně stabilní. Oběma ekonomikám se daří efektivně využívat své výrobní faktory a tím držet nezaměstnanost na historicky nejnižších číslech. V blízké budoucnosti se nedá očekávat, že by čísla byla podobně nízká a celosvětově se očekává nárůst nezaměstnanosti kvůli pandemii koronaviru, což nejspíš nemine ani Česko a Jižní Koreu (WB, 2020).

6.4 Zaměstnanost v sektorech ekonomiky

Stejně jako u všech vyspělých ekonomik dochází v průběhu let ke snižování podílu primárního a sekundárního sektoru na zaměstnanosti. Ani ČR není v tomto ohledu výjimkou, je však nutné zmínit zvýšenou závislost ekonomiky na sekundárním sektoru (průmyslu). I přes nepatrný pokles zaměstnanosti ve sledovaném období se i v roce 2019 jedná o nejvyšší podíl na zaměstnanosti v rámci EU-27. Na úkor zaměstnanosti v průmyslovém sektoru jsou naopak zbylé dva sektory podprůměrně obsazené (zejména sektor služeb) vůči průměru členských zemí. (WB, 2020).

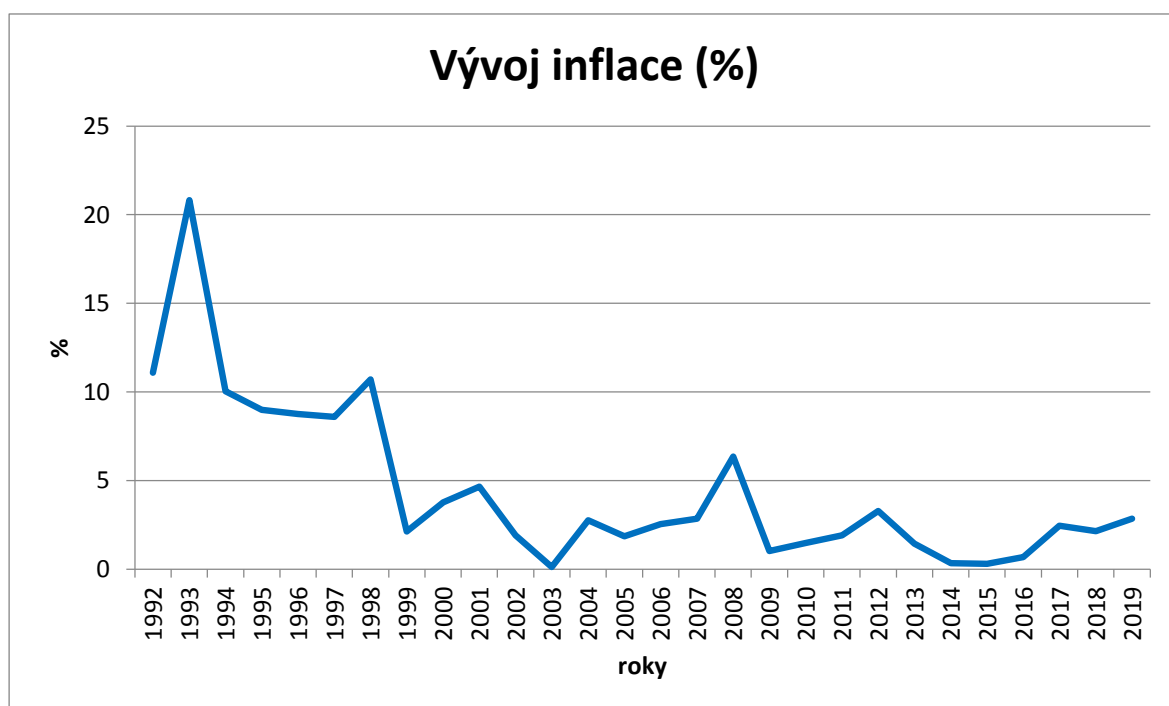


Obrázek 11: Zaměstnanost v sektorech ekonomiky České republiky
Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Česká republika se více orientuje na průmyslovou výrobu než Jižní Korea, naopak je tomu v případě sektoru služeb. Rozdíly v zaměstnanosti v primárním sektoru nejsou nijak zásadní a činí méně 2 procentní body ve prospěch asijské země. Podle ideálního rozdělení se Jižní Korea jeví jako ekonomika s ideálním rozložením své zaměstnanosti. Naproti tomu se Česko až příliš spoléhá na průmyslový sektor, což může v případě krize (zejména v sektoru automotive) způsobit fatálnější problémy (WB, 2020).

6.5 Inflace

Ani inflační tendence nebyly v historii České republiky významnějším problémem (až na „divoké“ porevoluční období 90. let a postupné přeměňování centrálně řízené ekonomiky na tržní). Nejvyšší míra inflace tehdy dosahovala přes 20 %, tyto inflační problémy však postihovaly všechny postkomunistické země. Díky efektivní monetární politice České národní banky a opatrné fiskální politice tehdejší vlády, vyšla z tohoto těžkého období Česká republika nejlépe ze všech bývalých centrálně plánovaných ekonomik. Veškeré tržní tendence, které by mohly způsobit nezdravě vysokou inflaci, byly po roce 2000 včas eliminovány. Podíl na tom nese i nový režim měnové politiky zaměřený právě na cílování inflace (ČNB, 2018). Po dobu 20 let nemělo Česko větší problémy s inflací hlavně zásluhou účinné politiky České národní banky, pro kterou je udržení zdravé inflace jedním z klíčových úkolů (WB, 2020).



Obrázek 12: Vývoj inflace v České republice

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Stejně jako nízká míra nezaměstnanosti je i míra inflace u obou zemí na „zdravé“ úrovni již několik posledních let. Příčinou jsou efektivní monetární politiky, které potlačují negativní proinflační tlaky (WB, 2020).

6.6 Státní dluh

Zatímco v roce 2000 tvořil podíl státního dluhu pouze 17 % hrubého domácího produktu, v roce 2014 to bylo téměř 2,5× více. V posledních šesti letech však docházelo ke snižování procentuální zadluženosti, ačkoli dluh až na výjimky (v roce 2016 a 2019) v absolutní hodnotě rostl. Z tohoto faktu lze soudit, že tempo růstu státního dluhu bylo vyváženo ještě rychlejším tempem růstu GDP. Navzdory více než 30% zadluženosti v roce 2019 patří České republice v tomto ohledu čtvrté místo v rámci členských zemí EU, lepší situace panovala jen v Estonsku (8,4 %), Bulharsku (20,4 %) a Lucembursku (22,1 %) (Eurostat, 2020b), (WB, 2020).

Tabulka 11: Vývoj státního dluhu České republiky

Rok	Podíl veřejného dluhu k GDP (%)	Velikost dluhu (USD)
2000	17,00	10,480 mld.
2014	42,20	87,699 mld.
2015	40,00	74,732 mld.
2016	36,80	71,793 mld.
2017	34,70	74,922 mld.
2018	32,60	79,944 mld.
2019	30,80	75,919 mld.

Zdroj: (Eurostat, 2020c); vlastní zpracování

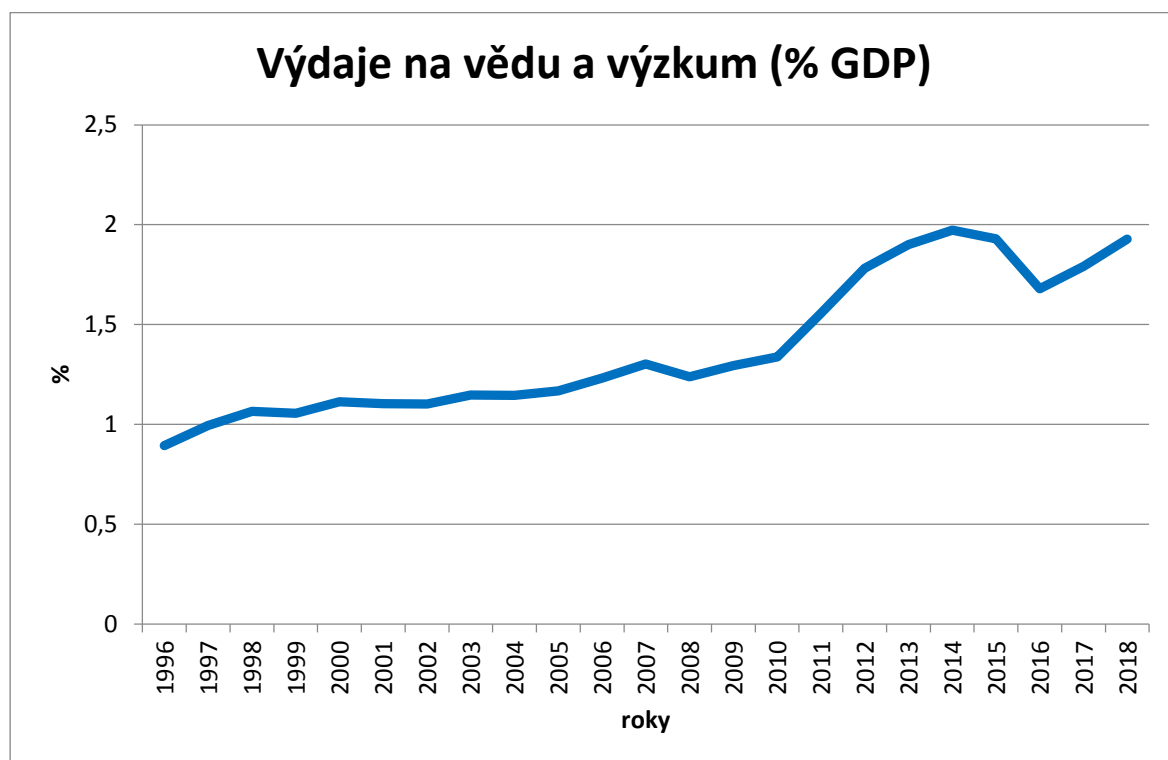
Rozdíl mezi oběma zeměmi není ani v případě procentní výše dluhu k velikosti GDP nijak výrazný. V konečném výsledku má jihokorejská ekonomika dluh nepatrně vyšší. Celková částka je ovšem značně větší díky velikosti hrubého domácího produktu, který má Jižní Korea na úplně jiné úrovni než Česko (Eurostat, 2020c), (WB, 2020).

6.7 Výdaje na výzkum a vývoj

Pokud bude pozornost zaměřena na financování výzkumu a vývoje, v České republice není situace příliš optimistická. Nejvyšší výdaje na výzkum a vývoj z hlediska podílu na GDP byly uskutečněny v roce 2014 ve výši 1,973 % GDP.

Při srovnání zemí Evropské unie spadá Česko do podprůměru, jelikož výdaje evropských států činily v roce 2018 přibližně 2,184 % GDP, zatímco v případě ČR se jednalo o 1,928 % GDP. Strategie Europe 2020 navržená Evropskou komisí dává za cíl zvýšení těchto výdajů jednotlivých ekonomik alespoň na 3 % hrubého domácího produktu

(Eurostat, 2016). Za rok 2018 toto kritérium splnily pouze Dánsko, Německo, Rakousko a Švédsko (WB, 2020).



Obrázek 13: Vývoj výdajů na vědu a výzkum České republiky

Zdroj: (WB, 2020); vlastní zpracování

Při porovnání tohoto ukazatele je mezi oběma zeměmi výrazný rozdíl: zatímco Jižní Korea byla za rok 2018 v pořadí druhá na světě v podílu výdajů na vědu a výzkum, Česká republika zaujímá až desáté místo v rámci Evropské unie a rozhodně se tak neřadí ani k evropské špičce (WB, 2020).

7. Automobilový průmysl

Hlavním úkolem diplomové práce je analyzovat dopady dohody EUKFTA, která byla představena v předešlých kapitolách na český automobilový průmysl. Kapitola číslo sedm se zaměří na to, jakým způsobem jsou motorová vozidla a jejich části a součásti v dohodě upraveny a jaké výhody přináší dovozcům a vývozcům. Následovat bude stručná charakteristika automobilového průmyslu České republiky a Jižní Koreje. Stručný podklad o základních informacích automobilového průmyslu poskytne autorova bakalářská práce, která zkoumala význam sektoru automotive zemí: České republiky, Německa a Francie.

Motorová vozidla a jejich části a součásti (příloha 2-C) jsou přílohou ke kapitole 2. Národní zacházení a přístup zboží na trh v dohodě EUKFTA. Před vstupem dohody v platnost vidělo mnoho výrobců EU největší překážku v netarifních opatřeních bránících dovozu na jihokorejský trh. K eliminaci tohoto problému obsahuje dohoda ustanovení, na jejichž základě budou v případě technických předpisů rovnocenné normy národní a mezinárodní normy Evropské hospodářské komise OSN nebo normy EU. Pro evropské výrobce to znamená, že za účelem vývozu nemusí podstatně měnit vyráběná vozidla, protože jsou již vyráběná podle specifikací Evropské unie, a nemusí je ani znovu certifikovat pro jihokorejský trh (EC, 2010), (MPOČR, 2011).

V případě dalších 29 norem (např. bezpečnostní pásy, podvozky, rám a karoserie apod.) (EUR-LEX, 2011b) následovalo pětileté přechodné období, ve kterém musela Jižní Korea sladit svá nařízení s předpisy Evropské hospodářské komise OSN. Normy, které nepodléhají rovnocennosti nebo harmonizaci, musí Jižní Korea uplatňovat takovým způsobem, aby zamezila problémům s přístupem na trh (EC, 2010). Stávající požadavky, které se odchyľují od předpisů Evropské hospodářské komise OSN, se jednou za tři roky přezkoumávají s cílem posoudit důvody rozdílů (MPOČR, 2011).

Výrobcům automobilů z Evropské unie se zájmem prodávat na jihokorejském trhu je současně umožněna flexibilita v souladu s korejskými emisními normami, jsou stanoveny úrovně emisí pod přesně určenými prahovými hodnotami. Navíc veškeré nové funkce a technologie jsou podle dohody povoleny bez výraznějších překážek, pokud se

neprokáže, že tyto inovace představují riziko pro zdraví, bezpečnost nebo životní prostředí (EC, 2010), (MPOČR, 2011).

Dále jsou předmětem úpravy technická pravidla (např. odolnost proti nárazu, účinnost brždění apod.). Od vstupu dohody v platnost odpadá nutnost provedení nákladných testů prokazující vzájemnou shodu v předpisech: obě strany si uznávají testy provedené na domácím trhu, což podpoří exportující podniky a zjednoduší vývoz (EC, 2010).

Podle doložky nejvyšších výhod je stanoveno, že pokud se jedna ze smluvních stran rozhodne jiné třetí zemi poskytnout příznivější zacházení s výrobky s ohledem na vnitrostátní daňové nebo emisní předpisy, rozšíří toto zacházení rovněž na výrobky smluvního partnera (MPOČR, 2011).

V poslední oblasti zaměřující se na řešení sporů v automobilovém průmyslu se smluvní strany dohodly na zrychleném řízení. Lhůta pro rozhodnutí soudu se zkrátila ze 120 na 75 dnů, plnění závazků je následně monitorováno prostřednictvím vybrané pracovní skupiny. Skupina se schází nejméně jednou ročně a odpovídá za účinné provádění dohody (EC, 2010), (EUR-LEX, 2011b).

7.1 Automobilový průmysl České republiky

Automobilový průmysl v České republice se může pyšnit bohatou a úspěšnou historií. Ve zkratce tvoří automobilový průmysl téměř 10 % hrubého domácího produktu, má 26% podíl na celkové průmyslové výrobě a 23 % na vývozu. Zaměstnává téměř 180 000 lidí a více než 5 000 výzkumných a vývojových pracovníků. Patří mezi lídry v investicích do vědy a výzkumu, ročně zhruba 12 mld. Kč (CzechInvest, 2019). S přírůstkem pracovníků finálních výrobců automobilů přibývá zároveň pracovníků v dodavatelských a subdodavatelských podnicích. V minulosti měl přesun subdodavatelů největší podíl na zvýšení počtu zaměstnanců v českém automobilovém průmyslu. Na jednoho pracovníka automobilového závodu připadají dva pracovníci z dodavatelského sektoru. Úloha dodavatelů a subdodavatelů je klíčová pro automobilový průmysl, neboť právě oni se největší měrou podílí na snižování nákladů, zvyšování produktivity, na inovacích, výzkumu a vývoji (Mandelík a Škapa, 2018).

Průměrná nominální mzda zaměstnanců finálních výrobců automobilů v Česku v roce 2019 činila 54 227 Kč (+ 6,7 %), dodavatelů 37 883 Kč (+ 4,4 %) a účelových organizací 45 364 Kč (+ 1,8 %) (AutoSAP, 2020a). Oproti průměrné mzdě v Česku, která dosahovala 34 125 Kč (+ 7,1 %), se jednalo o nadprůměrné hodnoty. Na druhou stranu je nutné poukázat na fakt, že v automobilovém průmyslu rostly nominální mzdy meziročně pomaleji než ve zbytku ekonomiky (ČSÚ, 2020c). Český automobilový průmysl je čtvrtým největším výrobcem automobilů v Evropské unii. Největším výrobcem zůstává neochvějně Německo, s velkým odstupem následuje Španělsko a třetí pozici drží Francie (ACEA, 2020).

Nejznámější a nejsilnější českou automobilovou značkou je bezesporu mladoboleslavská Škoda Auto, a. s. založená v roce 1894 pod názvem Laurin a Klement podle svých zakladatelů. Ve svých začátcích se soustředila na výrobu klasických jízdních kol a po deseti letech své existence vyrobila svůj první automobil. Další milník, který rychle rostoucí automobilku potkal, bylo spojení se Škodovými závody v roce 1925, tím skončila značka L&K. V moderní historii značky Škoda byl klíčový rok 1991, kdy se připojila k německému koncernu Volkswagen Group. Díky tomu zaznamenala Škoda zvýšení povědomí o značce zejména na evropském trhu a v následujících letech expandovala na asijské trhy. Ty byly výzvou zejména díky své odlišnosti, specifičnosti a představovaly příležitost pro masivní růst odbytů. V současné době provozuje Škoda Auto jeden hlavní závod v Mladé Boleslavi a dva pobočné výrobní závody v Kvasinách a ve Vrchlabí (Škoda Auto, 2020a). Kromě České republiky sjíždějí vozy z linky v Číně, Rusku, Indii, Alžírsku a na Slovensku, ve většině případů prostřednictvím partnerství v koncernu Volkswagen. Na Ukrajině a v Kazachstánu se vyrábí ve spolupráci s lokálními partnery (Škoda Auto, 2019a). V roce 2019 zaměstnávala celosvětově 41 800 kmenových a agenturních zaměstnanců, z toho bylo 34 829 zaměstnáno v České republice (Škoda Auto, 2020b). Důkaz o dominanci značky na českém trhu v segmentu osobních a lehkých užitkových automobilů potvrzuje i fakt, že v roce 2019 činil podíl značky Škoda 63,6 % na celkové produkci automobilů v Česku (AutoSAP, 2020b).

Druhou nejsilnější značkou s výrobním závodem v Česku je Hyundai Motor Company se sídlem v Jižní Koreji. Oficiální dovoz vozů a příslušenství zajišťuje Hyundai Motor Czech, s. r. o. Výrobní závod v průmyslové zóně v Nošovicích s výrobní kapacitou více než 350 000 automobilů ročně provozuje dceřiná společnost Hyundai Motor

Manufacturing Czech s. r. o. (HMC, 2020). Dceřiná společnost byla oficiálně založena 7. července 2006. Historicky nejvyšší zahraniční investice na území České republiky byla dohodnuta o rok dříve za přítomnosti zástupců České republiky, Moravskoslezského kraje, agentury CzechInvest a Hyundai Motor Group. Se stavbou nového závodu se začalo v dubnu roku 2007 a v listopadu 2008 sjelo z linky první vozidlo. Do dnešní doby se jedná o jediný výrobní závod značky Hyundai na území Evropské unie a všechny modely jsou určeny pro potřeby evropského trhu. Kromě výroby automobilů slouží nošovický závod jako výrobná převodovka pro závod Kia v Žilině a Hyundai v Petrohradě (HMMC, 2020a). Ke konci roku 2019 bylo ve společnosti zaměstnáno 3 364 kmenových a agenturních zaměstnanců, kteří se starají o výrobu tří modelů: ix20 (ukončeno v červenci 2019), i30 a Tucson (eJustice, 2020).

Třetím největším výrobcem na území České republiky je automobilka TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile) působící v Kolíně pod názvem Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. Jedná se o joint venture největšího výrobce automobilů na světě japonské Toyota Motor Corporation a francouzské PSA Groupe. Společná spolupráce byla podepsána v lednu 2002 (TPCA, 2020a). S výstavbou závodu, který se chlubí kapacitou až 215 000 vozů ročně, se začalo v dubnu 2002 a první vozy se začaly montovat v únoru 2005. V současné době podnik vyrábí tři modely: Toyota Aygo, Peugeot 108, Citroën C1 na jejichž produkci se podílí 2 400 zaměstnanců (TPCA, 2020b).

Mezi další významné výrobce se také řadí Iveco Czech Republic, a. s. se závodem ve Vysokém Mýtě. Jedná se nejen o největšího výrobce meziměstských, příměstských a turistických autobusů v Evropě, ale také o největšího producenta autobusových sedadel v České republice (Iveco ČR, 2020). Další společnost specializující se na výrobu malých autobusů různých délek je SOR Libchavy spol. s r. o. Těžiště výrobního sortimentu tohoto podniku je ve výrobě malých autobusů s levným provozem (SOR, 2020). Skupinu uzavírá v současnosti jediný výrobce motocyklů na území Česka: JAWA Moto spol. s r. o., dceřiná společnost JIHOSTROJ, a. s. Cílem je nejenom výroba motocyklů, ale také náhradních dílů, příslušenství, náradí a nástrojů (JAWA, 2020).

Na obrázku č. 14 jsou znázorněny veškeré dodavatelské a výrobní podniky se zaměřením na automobilový průmysl. V zemi působí více než polovina top 100 globálních přímých dodavatelů s více montážními skupinami pro automobilový průmysl, což ukazuje na 68

dlouhodobou a kvalitní odbornost tuzemských zaměstnanců v sektoru automotive a příbuzných odvětvích (CzechInvest, 2019).



Obrázek 14: Výrobní, dodavatelské a subdodavatelské podniky automobilového průmyslu ČR
Zdroj: (CzechInvest, 2019)

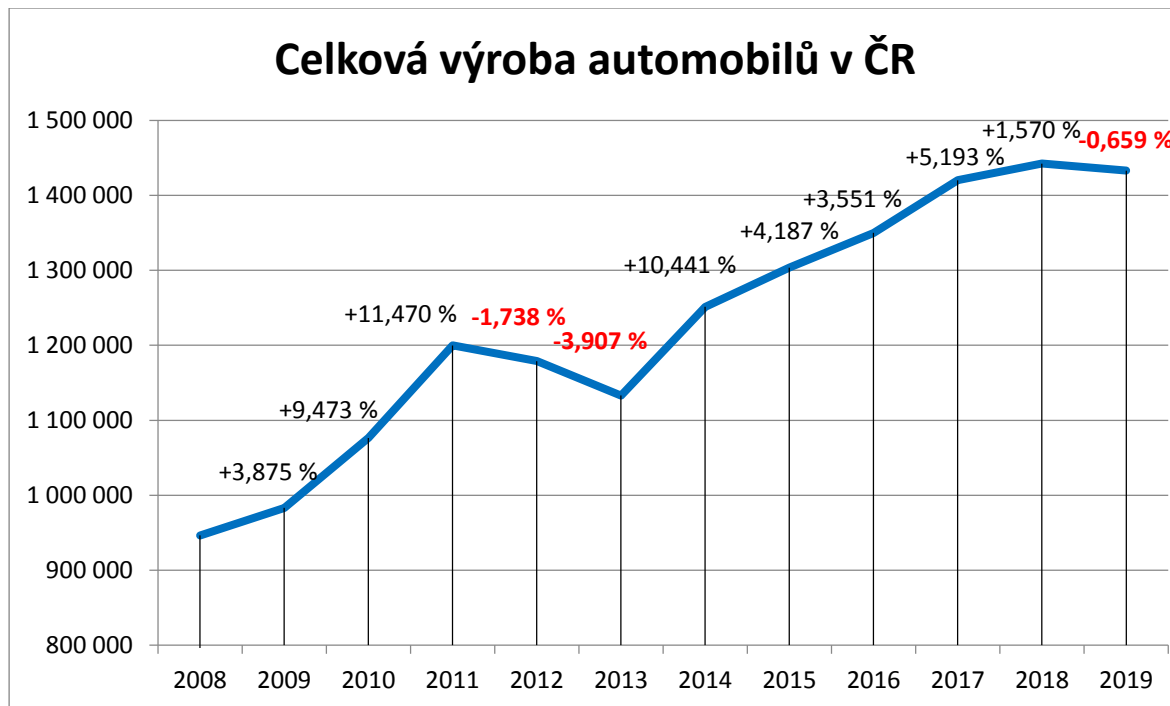
7.1.1 Produkce a prodeje v sektoru automotive v České republice

Tato kapitola se zaměří na produkci a odbyt vozidel, které byly vyrobeny v tuzemsku. Statistiky pochází od Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP), které kategorizuje typy motorových vozidel podle vyhlášky č. 341/2014 Sb., uvedených v příloze č. 2 (ZPL, 2014) :

- Motocykly (L),
- osobní automobily a malá užitková vozidla (M1 + N1),
- autobusy (M2 + M3),
- nákladní vozidla, tahače, podvozky (N2 + N3),
- přívěsy a návěsy (O1 – O4).

Následující statistiky se zaměří pouze na finální výrobce motorových vozidel, kteří vyrábí skupiny motorových vozidel M a N.

Českému automobilovému průmyslu dominuje z více než 99 % výroba osobních a malých užitkových vozidel. To platí zejména díky třem největším automobilkám na našem území zaměřených na tento segment. Nepatrný zbytek si mezi sebou rozdělují výrobci autobusů a nákladních vozidel (AutoSAP, 2020b).



Obrázek 15: Celková výroba automobilů v České republice
Zdroj: (AutoSAP, 2020b); vlastní zpracování

Obrázek č. 15 zachycuje výrobu automobilů na území České republiky. Průměrné změny produkce zachycené v grafu budou srovnány s průměrem Evropské unie. Rok 2009 byl pro mnoho výrobců kritickým rokem po vypuknutí ekonomické krize v roce 2008. Česká republika se navzdory krizi podařilo svoji výrobu zvýšit, zejména díky začátku působení značky Hyundai a také díky zavedení šrotovného, které pomohlo zvýšit poptávku po nových vozech (Zámečník, 2009), (OICA, 2018). Drtivá většina automobilek však byla nucena svoji výrobu snížit, proto se výroba EU propadla meziročně o 17,078 %. Rok 2010 sebou přinesl další milník českého automotive sektoru, poprvé v historii se podařilo za jeden rok vyrobit více než 1 mil. automobilů. Oživení se týkalo i ostatních evropských automobilek, které meziročně zvýšily svoji produkci o 11,699 %, ale stále nedosahovaly čísel jako před rokem 2009. Pozitivní vývoj pokračoval i v následujícím roce 2011. Česká republika zaznamenala nejvyšší přírůstek výroby ve sledovaném období. Evropská unie si polepšila o 2,597 %. Rokem 2012 začal evropský trh stagnovat, průměrně klesla výroba

automobilů v členských zemích EU o 7,152 %. Pokračující stagnace začala v roce 2013 zpomalovat, celkový dopad na výrobu automobilů v Evropské unii (- 0,175 %) nebyl tak výrazný jako v případě českých výrobců (- 3,907 %). Období mezi lety 2014 – 2018 se dá pro české automobilové podniky charakterizovat jako zlaté období. Každým rokem se dařilo navyšovat celkovou výrobu a v roce 2018 dosáhla historického vrcholu. Podobně na tom byli také výrobci z EU, výsledky byly následující: 2014 (+ 4,945 %), 2015 (+ 6,131 %), 2016 (+ 3,026 %), 2017 (+ 0,926 %), 2018 (- 2,195 %). S rokem 2019 přišlo mírné zpomalení, pořád se však pro české výrobce jednalo o druhý nejlepší rok v historii. Pro většinu evropských výrobců již začala výroba zpomalovat v roce 2018. Propad pokračoval i v roce následujícím, kdy klesla výroba o 4,671 % (OICA, 2020). Z dostupných statistik z roku 2020 se očekává výraznější celosvětový útlum. Za horšími čísly stojí uzavření většiny podniků způsobené pandemií nemoci Covid-19 (AutoSAP, 2020c).

Tabulka 12: Výroba tří největších výrobců v České republice

Rok	Škoda Auto	Změna (%)	Hyundai	Změna (%)	TPCA	Změna (%)
2008	603 981	-	12 050	-	324 289	-
2009	528 585	-12,483	118 000	879,253	332 489	2,529
2010	576 362	9,039	200 135	69,606	295 712	-11,061
2011	673 127	16,789	251 146	25,488	270 705	-8,457
2012	656 306	-2,499	303 035	20,661	214 915	-20,609
2013	639 889	-2,501	303 460	0,140	185 124	-13,862
2014	735 951	15,012	307 450	1,315	203 105	9,713
2015	736 977	0,139	342 200	11,303	219 054	7,853
2016	765 171	3,826	358 400	4,734	220 611	0,711
2017	858 103	12,145	356 700	-0,474	161 575	-9,957
2018	886 103	3,263	340 300	-4,598	210 993	6,217
2019	907 942	2,465	309 500	-9,051	210 121	-0,413

Zdroj: (AutoSAP, 2020b); vlastní zpracování

Tabulka 12 se zaměřuje na objem produkce tří největších tuzemských výrobců. Jak již bylo zmíněno výše, meziročnímu poklesu produkce v roce 2009 bylo zabráněno díky zahájení výroby značky Hyundai, která naplno začala s produkcí v prosinci 2008. Za dalším radikálním zvýšením výroby v závodě v Nošovicích v roce 2011 a 2012 stojí zavedení třisměnného provozu od 19. září 2011. Těžko v tomto směru hodnotit, zda měla vliv na zavedení třisměnného provozu Dohoda o volném obchodu (EUKFTA), která začala předběžně platit od 1. července 2011, nebo se jen jednalo o reakci na zvýšenou poptávku po vozech této značky. Podle vyjádření společnosti se jednalo spíše o odezvu na nárůst odbytu (HMMC, 2011). Po letech soustavného meziročního zvyšování produkce začala

společnost od roku 2017 svoji výrobu snižovat. Důvodem je zpomalování poptávky na všech evropských trzích a také znatelný pokles objednávek z Velké Británie (HMMC, 2018).

Škoda Auto byla z tuzemských automobilek nejvíce zasažená krizí z roku 2008. Jejím znovu nastartování po krizi pomohlo: nabíhání nových modelů, výstavby nových zahraničních závodů a získávání postavení na nových perspektivních trzích. To vše přispělo k upevnění pozice číslo jedna na českém trhu a přispělo k mezinárodnímu povědomí o značce. V roce 2019 Škoda Auto poprvé překonala hranici 900 000 vyrobených vozů ročně (Škoda Auto, 2020c).

Nižší výroba koncernu TPCA je způsobená dvousměnným provozem (TPCA, 2020b). V lednu 2021 společnost Toyota odkoupí stávající podíl PSA a podnik tak bude kompletně v jejím vlastnictví. Připojí se tak k dalším sedmi závodům, které Toyota v Evropě provozuje. Plán Toyoty je přejít na třisměnný provoz přistavěním tří nových hal a přijmutím dalších více než 1 000 zaměstnanců. Celkový počet vyrobených vozů by se měl podle odhadů zvýšit zhruba o 1 200 kusů ročně (Soukup, 2020).

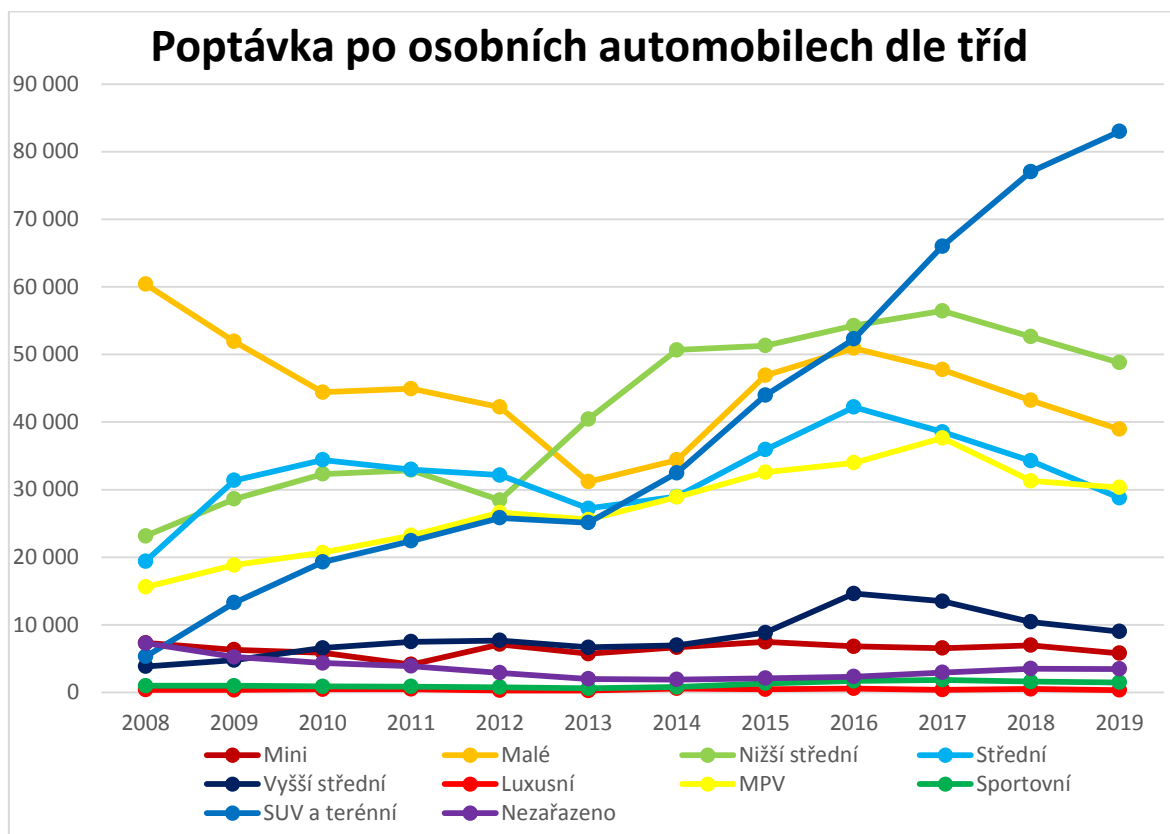
Tabulka 13: Prodej tří největších výrobců v České republice

Rok	Škoda Auto	Změna (%)	Hyundai	Změna (%)	TPCA	Změna (%)
2008	58 001	-	105	-	1 284	-
2009	56 504	-2,581	3 336	3077,143	858	-33,178
2010	58 033	2,706	5 510	65,168	853	-0,583
2011	58 202	0,291	7 282	32,160	909	6,565
2012	59 674	2,529	10 479	43,903	1180	29,813
2013	60 042	0,617	10 900	4,018	764	-35,254
2014	70 200	16,918	12 713	16,633	518	-32,199
2015	85 005	21,090	14 738	15,929	516	-0,386
2016	88 016	3,542	15 697	6,507	450	-12,791
2017	95 017	7,954	15 743	0,293	434	-3,556
2018	93 586	-1,506	15 005	-4,688	733	68,894
2019	94 152	0,605	15 336	2,206	663	-9,550

Zdroj: (AutoSAP, 2020b); vlastní zpracování

Stejně jako výrobě i prodejem na českém trhu s osobními automobily pochopitelně dominuje společnost Škoda Auto. Z celkového počtu vyrobených osobních automobilů jde k odbytí na domácím trhu menší část. Škoda Auto (10,370 %), Hyundai (4,955 %), TPCA (0,316 %). Většina vyrobených vozů je primárně určena pro ostatní evropské či jiné

zahraniční trhy. Pro největší finální výrobce automobilů na českém trhu byl v prodejnosti nejúspěšnější rok 2017, kdy se prodalo rekordních 111 194 vozů (AutoSAP, 2020b). V počtu registrací nových osobních automobilů zaujímá Škoda Auto v Česku první místo, Hyundai třetí místo, Toyota sedmé místo, Peugeot páté místo a Citroën dvanácté. Až na Citroën jsou ve statistikách registrací všechny vyráběné značky v tuzemsku umístěny v první desítce (SDA, 2020).



Obrázek 16: Poptávka po osobních automobilech podle obchodních tříd v ČR
Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

V průběhu let se mění preference zákazníků a poptávka po různých typech automobilů. Důkazem je i Obrázek č. 16. Analýza poptávky po osobních automobilech podle tříd ukázala, že dlouhodobě převažuje zájem o vozidla ve třídě SUV a terénní, nižší střední, malé, MPV a střední. Vliv ostatních tříd automobilů na celkovou poptávku je spíše marginální. Poptávka v České republice značně kopíruje trend nastavený v celé Evropské unii. Zatímco v roce 2008 byl největší zájem o vozy třídy malé, v roce 2019 už to jsou vozy SUV a terénní. Ekonomická krize z roku 2008 významně ovlivnila pouze poptávku po vozech ve třídě malé. Registrace nových vozů v automobilových třídách: nižší střední, střední, MPV, SUV a terénní naopak vzrostly (SDA, 2020).

V posledních letech se poptávka po nových modelech snižuje, což je způsobeno nasyceností evropského trhu. Výjimku tvoří pouze vozy SUV a terénní, kterým se i přes stagnaci celého trhu automotive daří stále lépe. Analýza změna poptávky všech obchodních tříd automobilů mezi roky 2008 a 2019 dává následující výsledky: mini (- 21,002 %), malé (- 35,509 %), nižší střední (+ 110,890 %), střední (+ 48,358 %), vyšší střední (+ 134,792 %), luxusní (- 14,573 %), MPV (+ 94,364 %), sportovní (+ 51,382 %), SUV a terénní (+ 1461,517 %) (SDA, 2020).

Podle zveřejněných statistik bylo v Česku ke konci druhého čtvrtletí roku 2020 registrováno 8 242 952 motorových vozidel, z toho bylo 6 053 623 osobních automobilů (73,440 %), lehkých užitkových vozidel (590 885 ks; 7,168 %), autobusů (20 365 ks; 0,247 %), nákladních automobilů (188 508 ks; 2,287 %), motocyklů, mopedů a motorových tříkolek (1 200 718 ks; 14,567 %), traktorů (188 853 ks; 2,291 %). Průměrné stáří všech kategorií se každým obdobím zvyšuje. Ke konci druhého čtvrtletí roku 2020 činilo průměrné stáří motorových vozidel 18,11 let, u osobních automobilů 15,11 let. Pro snazší srovnání: V roce 2015 bylo na území České republiky registrováno 7 119 185 vozidel s průměrným stářím 17,26 let, u osobních automobilů 14,33 let. V roce 2011 bylo registrováno 6 392 490 vozidel, s průměry 15,36 let, resp. 12,70 let (SDA, 2020).

7.2 Automobilový průmysl Jižní Koreje

Automobilový průmysl Jižní Koreje patří mezi světovou špičku. Jedná se o sedmého největšího výrobce automobilů na světě (OICA, 2020) a pátého největšího výrobce v segmentu osobních automobilů. Sektor představuje 13 % celkového výrobního výstupu země, generuje 12 % přidané hodnoty a přispívá zhruba 12 % k celkové zaměstnanosti v korejské ekonomice. Jedná se o klíčový výrobní sektor, který ovlivňuje ostatní průmyslová odvětví jako ocelářství, sklářství, finanční služby, stavebnictví atd. Již po celá desetiletí rostl jihokorejský automobilový průmysl exponenciálně, proto bývá často používán jako vhodný ilustrativní ukazatel pro demonstraci ekonomického růstu Jižní Koreje v posledních desetiletích (Yoon, 2020).

Historie jihokorejského automobilového průmyslu začíná kolem roku 1958 spolu s prvním vyrobeným vozidlem z karoserie amerického armádního džípu a dalšími jeho díly.

Nedlouho poté vstoupily do automobilového průmyslu domácí firmy z ostatních průmyslových odvětví a začaly spolupracovat se zahraničními společnostmi. Tehdejší protekcionistická obchodní politika jihokorejské vlády však nedovolovala zahraničním společnostem vstup na jejich trh. Jedinou možností vstupu bylo spojení s domácími podniky. Takto nastavená politika přiměla domácí podniky k hromadné výrobě automobilových dílů a k vybudování masivní výrobní infrastruktury zaměřené hlavně na vývozy. Výsledkem takto nastaveného trendu bylo uvedení automobilu Hyundai Excel (Pony) na americký trh ve třetí čtvrtině 80. let 20. století, kde se s 16 miliony prodanými kusy stal nejprodávanějším modelem tehdejší doby. Po tomto úspěchu a postupnou liberalizací obchodu ve všech oblastech došlo v roce 1987 ke změně nastavené domácí politiky, která nově umožnila dovážet automobily zahraničních značek na domácí trh (Yoon, 2020).

Aktálně rychle se měnící situace automobilového průmyslu se dotýká i Jižní Koreje. Cílem tamní vlády je do roku 2040 vyprodukovat 6,3 milionů FCEV³ (*fuel cell electric vehicle*) (Škoda Auto, 2019b), (Yoon, 2020). Dalšími vytyčenými cíly jsou výstavba 1 200 dobíjecích stanic po celé zemi, snížení emisí skleníkových plynů a zajištění energetické nezávislosti. Populární volbou místních obyvatel je systém sdílení automobilů (tzv. carsharing). Podle dat z roku 2018 okolo 9,3 milionů obyvatel použilo nebo aktivně využívá tento systém. Hlavním lídrem na trhu je společnost Socar, která začínala v roce 2012 s pouhou stovkou vozidel, zatímco v současné době jich má k dispozici více než 12 000. Společnost Socar také spolupracuje s významnými technologickými společnostmi na vývoji autonomních vozidel a zdokonalování systému sdílení automobilů. V roce 2018 působilo v Jižní Koreji 4 724 podniků zaměřených na automobilový průmysl zaměstnávajících okolo 351 300 pracovníků (Yoon, 2020).

Největší a nejznámější značkou v Jižní Koreji je společnost Hyundai Motor Company. Začátky firmy Hyundai, jejíž název v korejštině znamená „moderní doba“, sahají až do roku 1947, kdy se firma pod názvem Hyundai Construction Company zabývala výstavbou mostů a silniční infrastruktury. Po úspěšných projektech bylo dalším cílem nabídnout

³ FCEV (*fuel cell electric vehicle*) jedná se o elektromobily s palivovými články, nejčastěji fungující na bázi vodíku. Většina moderních FCEV produkuje nulové emisní hodnoty.

automobily, které by po nových silnicích jezdily. Proto Chung Ju-yung v roce 1967 založil divizi Hyundai Motor Company zaměřenou na produkci automobilů a začal s výstavbou hlavního výrobního závodu ve městě Ulsan na bažinatém pozemku. Závod byl hotov v roce 1968 a zahájil produkci Fordu Cortina, určeného pro místní trh. V roce 1976 se začalo s výrobou prvního osobního vozidla Hyundai Pony, který si vysloužil přezdívku „národní vůz“, jeho první exportní destinací se stal Ekvádor následovaný Argentinou, Kolumbií, Chile, Egyptem, Belgií, Nizozemskem, Řeckem nebo Velkou Británií. I přes finanční potíže mezi lety 1972–1978 se mezinárodní prodeje v roce 1986 zvýšily na 400 000 vozidel ročně a Hyundai se stal nejprodávanější značkou v Koreji. Tento primát ostatně drží i v dnešní době.

V roce 1995 byla dokončena výstavba druhého závodu ve městě Čondžu. O dva roky později byl dokončen třetí závod ve městě Asan a také první zahraniční závod v Turecku, další země brzy následovaly. Výrobní sortiment v Jižní Koreji zahrnuje z velké části výrobu osobních automobilů, ale také autobusů, nákladních automobilů a vozidel pro speciální účely. K roku 2020 má Hyundai své závody v Turecku, Indii, Číně, USA, České republice, Rusku a Brazílii. Cílem společnosti je do roku 2030 vyrábět 500 000 vozidel s palivovými články (FCEV) a připravit se na novou éru elektromobility (HMMC, 2020b), (Hyundai, 2020), (KAMA, 2020).

Druhou největší značkou působící na jihokorejském trhu je společnost Kia Motors Corporation. Kia je nejstarší automobilovou společností na daném území s prvním závodem otevřeným v roce 1945. Prvotní název společnosti byl Kyung Sung Precision Industry. Podobně jako česká Škoda Auto se ve svých začátcích soustředila na výrobu jízdních kol a motocyklů. S prvním vyrobeným kolem došlo i k přejmenování společnosti na Kia Industries. Na první vyrobený automobil čekala Kia až do roku 1974, kdy byl představen model Brisa. Z důvodu asijské finanční krize na konci 20. století se společnost ocitla na pokraji zániku. Se záchranou přispěchal hlavní konkurent Hyundai Motor Company, který se díky tomu stal mateřskou společností značky Kia. V Jižní Koreji provozuje společnost tři montážní závody, konkrétně ve městech: Hwasong, Sohari, Kwangžu. K dispozici má výzkumně-vývojové centrum v Namyangu a ústav ekotechnologií, kde se pracuje na vývoji vodíkových palivových článků a na technologii a procesech recyklace vozidel. Svoji expanzi na evropský trh zahájila v roce 2007, kdy se dokončil moderní závod ve slovenské Žilině s kapacitou 300 000 vozidel ročně. S ročním

prodejem okolo 400 000 vozů pokrývá tento závod 54 % celkové evropské poptávky po vozech této značky. Kia vyčleňuje až 6 % svého ročního obratu na výzkum a vývoj ve svých inovačních centrech v USA, Japonsku a Německu. Šířka výrobního sortimentu je stejná jako v případě Hyundai, tedy z velké části výroba osobních automobilů, následují nákladní automobily, vozidla pro speciální účely a autobusy. V současné době společnost provozuje 14 výrobních a montážních závodů v 8 zemích světa s celkovou kapacitou 1,4 milionů vozidel ročně (KMC, 2018), (KAMA, 2020), (Kia, 2020).

Třetí největší společností je GM Korea Company, která v roce 2002 přešla pod koncern General Motors Company. General Motors patří celosvětově mezi největší automobilové koncerny, zaměstnává okolo 200 000 lidí, vyrábí vozidla ve 34 zemích světa a podniká ve více než 140 státech (GMK, 2020). Společnost GM Korea má v Jižní Koreji tři výrobní závody, kde zaměstnává zhruba 9 200 pracovníků, zaměřuje na výrobu modelů: Buick Encore, Chevrolet Trax, Chevrolet Trailblazer a nastupující Buick Encore GX, které jsou určené pro trh ve Spojených státech. General Motors je jedinou americkou společností, která importuje vyrobené automobily z Jižní Koreje na svůj domácí americký trh. Pro lokální asijské trhy montuje osobní automobily: Chevrolet Malibu a Spark. Mimo jiné se zaměřuje na výrobu autobusů a nákladních automobilů, ale také na výrobu motorů a převodovek, kterých vyrobí až 1,4 milionů kusů ročně (KAMA, 2020), (Wayland, 2020).

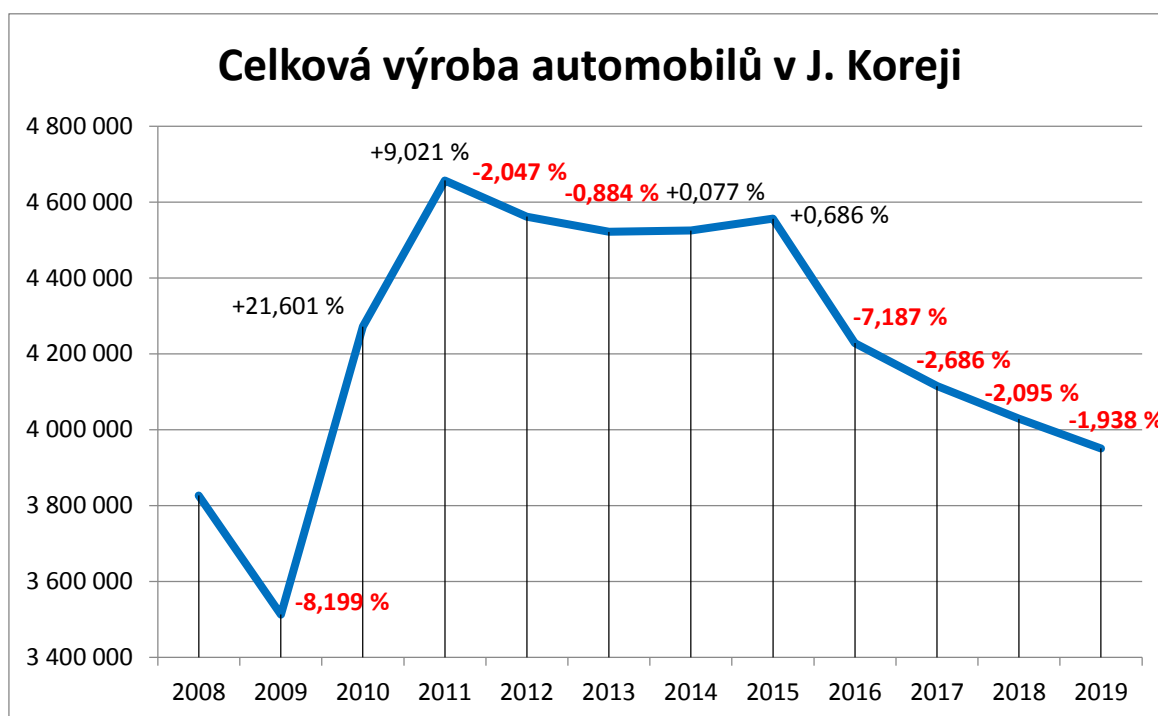
Dalším výrobcem automobilů je Renault Samsung Motors. Ten vznikl roku 2000 odkoupením většinového podílu Nissanu firmou Renault, která se tak stala mateřskou společností s minoritním podílem vlastněným společností Samsung. Podnik provozuje jediný výrobní závod ve městě Pusan s kapacitou 300 000 vozidel ročně a výrobou sedmi modelů osobních automobilů (OAV, 2017), (GR, 2020), (KAMA, 2020)

Následuje SsangYong Motor Company, který na svém začátku vyráběl nákladní automobily, autobusy a speciální vozidla. V 90. letech 20. století uzavřel dohodu o technologické spolupráci s Daimler-Benz, která umožňovala oběma společnostem sdílet své technologie. V současné době má SsangYong v Jižní Koreji jeden výrobní závod v Pchjongtcheku a druhý závod v Čchangwonu slouží k výrobě motorů. Firma celkově zaměstnává okolo 5 000 pracovníků. Společnost exportuje hlavně své SUV modely do 126 zemí po celém světě (OAV, 2017), (SsangYong, 2020a), (SsangYong, 2020b).

Poslední dvě společnosti působící na jihokorejském automobilovém trhu jsou Tata Daewoo Commercial Vehicle Company zabývající se výrobou nákladních automobilů a v malé míře vozidel pro speciální účely a Zyle Daewoo Commercial Vehicle zaměřená na výrobu autobusů. Obě dvě společnosti mají v Jižní Koreji po jednom závodu. Vzhledem k jejich úzké specializaci mají oproti výše uvedeným společnostem zanedbatelný podíl na celkové výrobě i prodeji na jihokorejském trhu (KAMA, 2020), (Tata Daewoo, 2020), (Zyle Daewoo, 2020).

7.2.1 Produkce a prodeje v sektoru automotive v Jižní Koreji

Podobně jako u České republiky dominuje automobilovému průmyslu z 91,444 % výroba osobních a malých užitkových vozidel. Zbývajících necelých 9 % je rozděleno na výrobu nákladních vozidel (5,853 %), autobusů (2,250 %) a vozidel pro speciální účely (0,453 %) (KAMA, 2020). Vývoj celkové výroby v letech 2008–2019 zobrazuje Obrázek č. 17 níže.



Obrázek 17: Celková výroba automobilů v Jižní Koreji

Zdroj: (KAMA, 2020); vlastní zpracování

Podobně jako řadu dalších ekonomik světa, nebyl ani pro Jižní Koreu rok 2009 příznivý. Negativní dopad do té doby největší novodobé finanční krize se projevil v mnoha odvětvích a automobilový průmysl nebyl výjimkou. Celková výroba se oproti roku 2008

propadla o více než 8 %. Následující dva roky pak byly obdobím konjunktury a pro finální výrobce v Jižní Koreji představovaly velmi úspěšné období, které vyvrcholilo v roce 2011, kdy se výroba dostala na historické maximum s 4 657 094 vyrobenými automobily. Od roku 2012 začíná výroba mírně stagnovat. Je to trend, který postihl většinu vyspělých asijských ekonomik. Do popředí se začínají posouvat rychle rostoucí asijské megatrhy, zejména Čína, ale také Indie. Po slabších letech 2012 a 2013 přišlo mírné oživení, které vydrželo do roku 2015. Poté nastává období recese, které přetrvalo až do posledního sledovaného roku 2019. Vzhledem k celosvětové stagnaci prodeje vozů a momentální nejisté situaci v roce 2020 se nedá předpokládat výraznější změna trendu a v následujících letech lze očekávat přinejlepším podobné výsledky celkové výroby (KAMA, 2020).

Tabulka 14: Výroba producentů automobilů v Jižní Koreji

Rok	Hyundai	Změna (%)	Kia	Změna (%)	GM Korea	Změna (%)	Renault Samsung	Změna (%)
2008	1 673 580	-	1 055 152	-	813 023	-	187 947	-
2009	1 606 879	-3,986	1 137 176	7,774	532 191	-34,542	189 831	1,002
2010	1 743 375	8,494	1 416 681	24,579	744 096	39,817	275 269	45,007
2011	1 892 254	8,540	1 583 921	11,805	810 854	8,972	244 260	-11,265
2012	1 905 261	0,687	1 585 685	0,111	785 757	-3,095	153 891	-36,997
2013	1 852 456	-2,772	1 598 863	0,831	782 721	-0,386	129 638	-15,760
2014	1 876 408	1,293	1 712 485	7,106	629 230	-19,610	152 138	17,356
2015	1 858 395	-0,960	1 718 467	0,349	614 808	-2,292	205 059	34,785
2016	1 679 906	-9,604	1 556 845	-9,405	579 745	-5,703	243 965	18,973
2017	1 651 710	-1,678	1 522 520	-2,205	519 385	-10,411	264 037	8,227
2018	1 747 837	5,820	1 469 415	-3,488	444 816	-14,357	215 680	-18,314
2019	1 786 131	2,191	1 450 102	-1,314	409 830	-7,865	164 974	-23,510
Rok	SsangYong	Změna (%)	Tata Daewoo	Změna (%)	Daewoo Bus	Změna (%)		
2008	81 445	-	10 669	-	4 866	-		
2009	34 703	-57,391	8 131	-23,789	4 015	-17,489		
2010	80 067	130,721	9 039	11,167	3 214	-19,950		
2011	113 249	41,443	9 346	3,396	3 210	-0,124		
2012	119 142	5,204	9 309	-0,396	2 721	-15,234		
2013	143 516	20,458	10 380	11,505	3 855	41,676		
2014	140 259	-2,269	11 173	7,640	3 239	-15,979		
2015	145 633	3,831	10 515	-5,889	3 080	-4,909		
2016	155 600	6,844	9 342	-11,155	3 106	0,844		
2017	145 345	-6,591	9 481	1,488	2 435	-21,603		
2018	142 138	-2,206	6 692	-29,417	2 127	-12,649		
2019	132 994	-6,433	4 669	-30,230	1 914	-10,014		

Zdroj: (KAMA, 2020); vlastní zpracování

Z Tabulky č. 14 je zřejmá dlouhodobá a drtivá dominance značek Hyundai a Kia na jihokorejském trhu. Společnost Hyundai-Kia Automotive Group je pátým největším

výrobcem automobilů na světě (KMC, 2018). Z historického hlediska byla Jižní Korea vždy proexportně zaměřenou ekonomikou. Pro automobilový průmysl to platí i v posledních sledovaných letech. Z celkového počtu 3 950 614 vyrobených automobilů v roce 2019 bylo celkem vyvezeno 2 401 383 vozů, tedy téměř dvě třetiny vyrobených automobilů. Největší exportní destinací jsou Spojené státy americké, kam se vyveze více než jedna třetina veškeré výroby (884 244 ks). Druhou největší exportní destinací je Austrálie, kam zamířilo 152 628 automobilů (6,356 %). Do Evropské unie je z Jižní Koreje dovezeno ročně celkem 517 155 vozidel (21,536 %). Největší počet míří do Německa (89 148 ks), Spojeného království (88 253 ks) a Španělska (54 817 ks). Dovozy jihokorejských automobilů do České republiky jsou v rámci členských států Evropské unie až na 17. místě s 4 810 dovezenými kusy. Překvapivým faktem je skutečnost, že pouze 2 % vývozu Jižní Koreje končí na asijských trzích, při lokálním postavení se jedná o poměrně zajímavou situaci. Důvodem je pravděpodobně rozdělení globálních trhů, kdy několik výrobních závodů na území Číny díky svým objemům výroby dokáže uspokojit asijské trhy (KAMA, 2020).

Tabulka 15: Prodej producentů automobilů v Jižní Koreji

Rok	Hyundai	Změna (%)	Kia	Změna (%)	GM Korea	Změna (%)	Renault Samsung	Změna (%)
2008	570 962	-	316 432	-	116 520	-	101 981	-
2009	702 678	23,069	412 752	30,439	114 845	-1,438	133 630	31,034
2010	659 565	-6,136	484 512	17,386	125 730	9,478	155 697	16,514
2011	684 157	3,729	493 003	1,752	140 705	11,910	109 221	-29,850
2012	667 777	-2,394	482 060	-2,220	145 702	3,551	59 926	-45,133
2013	640 865	-4,030	458 000	-4,991	151 040	3,664	60 027	0,169
2014	685 191	6,917	465 200	1,572	154 381	2,212	80 003	33,278
2015	714 121	4,222	527 500	13,392	158 404	2,606	80 017	0,017
2016	658 642	-7,769	535 000	1,422	180 275	13,807	111 101	38,847
2017	688 939	4,600	521 550	-2,514	132 378	-26,569	100 537	-9,508
2018	721 100	4,668	531 700	1,946	93 317	-29,507	90 104	-10,377
2019	741 842	2,876	521 145	-1,985	76 471	-18,052	83 635	-7,179
Rok	SsangYong	Změna (%)	Tata Daewoo	Změna (%)	Daewoo Bus	Změna (%)		
2008	39 165	-	5 633	-	3 790	-		
2009	22 189	-43,345	5 356	-4,917	2 550	-32,718		
2010	32 459	46,284	5 099	-4,798	2 364	-7,294		
2011	38 651	19,076	7 170	40,616	1 730	-26,819		
2012	47 700	23,412	5 422	-24,379	2 270	31,214		
2013	63 970	34,109	6 039	11,380	3 417	50,529		
2014	69 036	7,919	6 986	15,681	3 096	-9,394		
2015	99 664	44,365	6 701	-4,080	2 986	-3,553		
2016	103 554	3,903	8 700	29,831	2 882	-3,483		
2017	106 677	3,016	7 662	-11,931	2 459	-14,677		
2018	109 140	2,309	4 705	-38,593	2 015	-18,056		
2019	107 789	-1,238	3 742	-20,468	1 918	-4,814		

Zdroj: (KAMA, 2020); vlastní zpracování

Podobně jako výrobě i prodejem na jihokorejském trhu dominuje domácí značka Hyundai. Nejúspěšnějším rokem se pro všechny výrobce stal rok 2016, tehdy se prodalo 1 600 154 automobilů. Se zvyšující nasyceností trhu se však poptávka po nových modelech dlouhodobě snižuje. I přes to se ale hodnoty importu každoročně zvyšují a svého vrcholu dosáhly v roce 2019 s bilancí 324 580 automobilů. Oproti exportovanému množství se však jedná o zanedbatelné číslo, které jen potvrzuje pozitivní obchodní bilanci Jižní Koreje v segmentu automotive. Největší objem dovozu je z Německa (126 475 ks), Japonska (57 624 ks) a USA (55 231 ks) (KAMA, 2020).

Ke konci roku 2019 bylo v Jižní Koreji registrováno 23 677 366 dvoustopých motorových vozidel, z toho bylo 19 177 517 osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel (80,995 %), nákladních automobilů (3 592 586 ks; 15,173 %), autobusů (811 799 ks; 3,429 %) a vozidel pro speciální účely (95 464 ks; 0,403 %) (KAMA, 2020).

8. Dopady dohody EUKFTA

Tato kapitola se zaměří na dopady dohody mezi EU a Jižní Koreou. Nejprve se zaměří na reakce zainteresovaných stran automobilového průmyslu ještě před uzavřením finálního znění a podpisu dohody. Poté se přesune ke stručné charakteristice vzájemného obchodu a korejských investic na území České republiky. Zhodnocen bude celkový vzájemný obchod před uzavřením EUKFTA a hlavně vzájemný obchod, který se týká obchodovaných položek automobilového průmyslu. Následně dojde k rozboru změn po jednotlivých letech od implementace dohody. Hlavním cílem práce bude potvrdit či vyvrátit hypotézu, že dopady dohody EUKFTA ovlivnily rozhodování českých spotřebitelů o koupi jihokorejských značek v porovnání s modely značky Škoda Auto v jednotlivých třídách. V závěrečné podkapitole bude následovat celkové zhodnocení dopadů a návrh vlastního řešení.

8.1 Reakce před uzavřením dohody

Ještě před závěrečnými jednáními a nastíněním obsahu dohody se evropským výrobcům automobilů nelíbilo, jakým způsobem by měla být dohoda aplikována, a argumentovali tím, že smlouva by zvýhodňovala korejské výrobce a mohla by negativně ovlivnit evropský průmysl, zejména ten automobilový. Ředitel vnějších vztahů Škoda Auto pan Radek Špicar prohlásil: *„Pokud by byla schválena dohoda s Jižní Koreou v současné podobě, mohlo by to skutečně podstatně narušit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Korejské automobilky by na trhu EU získaly výrazně výhodnější postavení, zatímco pro evropské výrobce vozů by přístup na jihokorejský trh zůstal i nadále velmi obtížný.“* Evropským producentům vadil především fakt, že podle prvotních jednání by až polovina dílů a součástí pro korejské automobily mohla pocházet z levných asijských zemí (Číny, Indie apod.) a přitom byla brána jako korejský výrobek. V tom případě, by žádnému clu při vstupu na vnitřní trh nepodléhal. Druhým argumentem je, že dohoda by žádné výhody neskýtala, neboť by Korejci nadále vyžadovali své vlastní technické a jiné specifické požadavky u dovezených evropských vozů, tím by se dovoz značně prodražoval a přicházel tak o konkurenční výhodu (ČTK, 2009). Dalším problémem, který podpis dohody nepodporoval, byl tehdejší poměr dovozu a vývozu automobilů. Zatímco Jižní Korea tehdy dovážela do Evropy okolo 700 000 vozů

ročně, opačným směrem se vyvezlo pouze 30 000 automobilů. Zvýšenou liberalizací, by se dalo čekat další masivní zvýšení dovozů do EU, které by mohlo oslabit domácí výrobce (Shabu, 2010).

Jako reakci na tyto negativní reakce se EU podařilo vyjednat kompromis, který stanovoval, že výrobek bude uznán za korejský v případě, že bude obsahovat maximálně 45 % komponentů nutných k výrobě vozidla ze zemí, které se na dohodě nepodílejí. Korejský požadavek na začátcích byl, aby obsah z jiných zemí mohl být více jak 50 %, to však bylo zamítnuto (Shabu, 2010). V případě rozdílných technických norem bylo vyjednáno pětileté přechodné období, ve kterém musela Jižní Korea sladit svá nařízení s předpisy Evropské hospodářské komise OSN. V případě norem, které nepodléhají rovnocennosti nebo harmonizaci, je Jižní Korea povinna je uplatňovat takovým způsobem, aby zamezila problémům s přístupem na trh (EC, 2010). Pro případ obrovského nárůstu objemů dovozů korejských výrobců, ať už v absolutních číslech nebo v poměru k domácí výrobě je součástí dohody všeobecná ochranná doložka. Ta umožňuje obnovení cel podle doložky nejvyšších výhod po dobu až čtyř let (Shabu, 2010).

8.2 Vzájemný obchod ČR-Jižní Korea se zaměřením na automobilový průmysl

Vzájemné vztahy obou zemí se neustále prohlubují a celkový objem obchodu každým rokem roste. Pro Českou republiku patří Jižní Korea mezi tři nejvýznamnější mimoevropské obchodní partnery a ve vzájemných vztazích neexistují žádné vážnější problémy. Obchodní bilance z pohledu ČR je dlouhodobě pasivní. Zásluhu na této skutečnosti mají korejské dodávky do exportně orientovaných továren, které se staly cílem korejských investic v minulosti. Se zvyšujícím se objemem výroby vzniká i potřeba většího dovozu materiálu a ostatních komponentů nutných k zajištění výroby. Výrazná většina finální české produkce je následně exportována do třetích zemí, tím je vysoký objem vzájemné obchodní výměny užitečný pro obě strany (BusinessInfo, 2019).

Se svým podílem 8 % na celkovém objemu přímých zahraničních investic je Jižní Korea čtvrtým největším investorem v historii České republiky (BusinessInfo, 2019). V uplynulých letech zde na dvě desítky jihokorejských firem investovaly 3 mld. € a

pomohly vytvořit okolo 12 000 nových pracovních míst (MPOČR, 2015). Jihokorejské investice už řadu let představují silnou průmyslovou základnu, zejména v automobilovém průmyslu. Jedná se o podniky zaměřené na finální výrobu, ale i navazující subdodavatele. V České republice působí i desítky společností s korejským kapitálem, především výrobní a obchodní společnosti, ale i podniky v oblasti služeb. Významným krokem byl příchod společnosti Hyundai do Nošovic (2006), díky kterému v dalších letech následovaly ostatní, dodavatelské podniky. Další významnou investicí byla výstavba továrny na výrobu pneumatik společnosti Nexen Tire ve výši 22,8 miliardy Kč. V roce 2009 došlo k převzetí a začlenění Škoda Power do skupiny Doosan Heavy (11,5 mld. Kč) podnikající v oboru těžkého strojírenství, energetiky a vodního hospodářství či investice do GS Caltex specializující se na výrobu plastů. V minulosti došlo také k odkoupení 44% podílu ČSA korejskou leteckou společností Korean Air za 67,5 milionu Kč, po několika letech však Korean Air svůj podíl odprodala společnosti Travel Service (BusinessInfo, 2019), (MOFA, 2019).

Většina investic do průmyslových odvětví je soustředěna v Moravskoslezském kraji: Hyundai Motor, Sungwoo Hitech, PLAKOR, Hanhwa, a dále v Praze a okolí: Samsung Electronics, LG Electronics, KOS WIRE, Hyundai Motor Sales, Kia Motors, Doosan Bobcat atd. V Ústeckém kraji se nachází nová továrna Nexen Tire (MOFA, 2019).

Tabulka 16: Vzájemný obchod ČR-Korea před FTA (v tis. USD)

		2007	2008		2009		2010	
Celkový objem obchodu		1 301 047	1 758 503		1 672 278		2 391 771	
Vývoz z ČR		231 537	271 423		267 319		269 380	
Dovoz do ČR		1 069 510	1 487 080		1 404 959		2 122 391	
Obchodní bilance		-837 973	-1 215 657		-1 137 640		-1 853 011	
781 - Automobily osobní a jiná vozidla pro přepravu osob	Vývoz z ČR	0	427	+100 %	818	+91 %	372	-54 %
	Dovoz do ČR	79 774	25 326	-68 %	83 182	+228 %	65 718	-21 %
784 - Díly a příslušenství motorových vozidel	Vývoz z ČR	7 709	7 783	+1 %	12 040	+54 %	12 263	+2 %
	Dovoz do ČR	53 396	94 040	+76 %	231 559	+146 %	415 560	+79 %
713 – Motory pístové s vnitřním spalováním a díly jn.	Vývoz z ČR	1 242	2 446	+97 %	1 349	-45 %	7 379	+447 %
	Dovoz do ČR	10 663	9 100	-14 %	2 452	-73 %	1 588	-35 %

Zdroj: (ČSÚ, 2020d); vlastní zpracování

Již před implementací vzájemné dohody hrály automobily a automobilové díly značnou roli ve vzájemném obchodu. Prudký nárůst dovozů automobilových dílů ve sledovaném období byl zapříčiněn začátkem výroby značky Hyundai na českém území. Pro realizaci požadovaného výstupu, bylo nutné zajistit dodávky materiálu v požadovaném čase, množství a kvalitě. Oproti dovozu na český trh jsou v opačném směru hodnoty takřka zanedbatelné. Jelikož jsou zejména automobilové díly a příslušenství hlavní položkou korejského dovozu na české území, znamenal prudký růst potřeby těchto komodit rychlejší růst dovozů než vývozu, což vedlo ke zvětšení deficitu obchodní bilance (MPOČR, 2012).

Dohoda EUKFTA začala být předběžně prováděna od 1. července 2011. V další části práce bude následovat hodnocení dopadů za první rok od implementace (červenec 2011 až červen 2012). Výsledky tohoto období budou porovnány s průměry předcházejících čtyř let (referenční období červenec 2007 až červen 2011). Viz Tabulku č. 17.

Tabulka 17: Změna obchodu po prvním roce implementace FTA (v tis. USD)

	Průměr referenční období	První rok implementace
Celkový objem obchodu	1 974 722	3 738 746
Vývoz z ČR	289 618	510 530
Dovoz do ČR	1 685 104	3 228 216

Zdroj: (ČSÚ, 2020d); vlastní zpracování

Celkový obrat vzájemného obchodu se po vyhodnocení prvního roku fungování EUKFTA zásadně zvýšil. Ve sledovaném období v porovnání s referenčními roky se zvýšil vzájemný obchod o 89,33 %. Veškeré změny v období prvního roku působení dohody jsou porovnány s průměrem referenčního období (4 roky). Hodnota exportů vzrostla o 76,28 %. Na vývoz automobilů z České republiky to však nemělo výraznější vliv. Důvodem bylo zachování vyšších netarifiních překážek obchodu. Jižní Korea vyžadovala své vlastní technické normy a tím značně stěžovala přístup na trh automobilům vyrobeným v Evropě. Dopad na vývoz automobilových dílů byl větší než v případě osobních automobilů. V prvním roce fungování FTA se export automobilových dílů zvýšil o více než 35 %. V případě pístových motorů s vnitřním spalováním se podařilo České republice zvýšit vývoz o 135,44 % (ČSÚ, 2020d). U deseti nejvýznamnějších zbožových položek českého exportu se devíti z nich podařilo vývoz zvýšit. Největšímu nárůstu se těšily: vývěvy a filtrační stroje (+343 %), elektronické mikroskopy (+198 %) a stavebnice Lego (+154 %). Jediná položka, kde došlo ke snížení o 33 %, byly klikové hřídele a převodovky. Celkové navýšení exportů do Jižní Koreje bylo o 41 % vyšší než do ostatních zemí mimo Evropskou unii. Česká republika měla výrazně vyšší růst exportů do Jižní Koreje (+76 %), než byl průměr zbylých států EU (+ 35 %) (MPOČR, 2012).

Naproti tomu importy z Jižní Koreje rostly ještě rychleji než exporty (+91,57 %). V prvním roce implementace vzrostl import automobilů z Jižní Koreje o 95,12 %. Významný nárůst kompletních automobilů byl pokračováním trendu z předchozího období od roku 2007. V případě dílů a příslušenství, které samostatně tvořily 31,55 % veškerého dovozu, byl nárůst ještě markantnější (+283,40 %). Raketový růst byl způsoben zahájením plného provozu Hyundai Motor Czech. Dovoz pístových motorů se zvýšil ze všech komodit nejvýrazněji, konkrétně o více než 4 394 % (ČSÚ, 2020d). Význam exportu autodílů pro Jižní Koreu potvrzuje statistika za první rok implementace. Bez zahrnutí autodílů do celkového obchodu by pro Českou republiku rostly vývozy rychleji než dovozy. To jen dokazuje, jak klíčovou roli pro obě strany hraje automobilový průmysl (MPOČR, 2012).

Další tabulka zobrazuje vzájemný obchod vždy od července určitého roku do června následujícího roku. Výsledky budou mít lepší vypovídací hodnotu, protože po pěti letech dohody (od 1. července 2016) byla odstraněna veškerá cla u vybraných produktů s výjimkou omezeného výčtu zemědělských produktů (REU, 2015).

Tabulka 18: *Vzájemný obchod ČR-Korea po 2-5 letech provádění FTA (v tis. USD)*

		07/12-06/13		07/13-06/14		07/14-06/15		07/15-06/16	
Celkový objem obchodu		3 479 138		3 754 148		3 690 386		3 976 599	
Vývoz z ČR		568 710		608 076		536 205		465 671	
Dovoz do ČR		2 910 428		3 146 072		3 154 181		3 510 928	
Obchodní bilance		-2 341 718		-2 537 995		-2 617 975		-3 045 257	
781 - Automobily osobní a jiná vozidla pro přepravu osob	Vývoz z ČR	1516	+196 %	2 569	+69 %	443	-83 %	136	-69 %
	Dovoz do ČR	82 679	-30 %	78 387	-5 %	93 622	+19 %	68 558	-27 %
784 - Díly a příslušenství motorových vozidel	Vývoz z ČR	16 901	+5 %	20 244	+20 %	18 591	-8 %	12 857	-31 %
	Dovoz do ČR	898 092	-12 %	986 588	+10 %	900 760	-9 %	1 046 818	+16 %
713 – Motory pístové s vnitřním spalováním a díly jn.	Vývoz z ČR	8 423	-14 %	10 236	+22 %	7 416	-28 %	4 308	-42 %
	Dovoz do ČR	74 414	-71 %	169 329	+128 %	107 169	-37 %	117 363	+10 %

Zdroj: (ČSÚ, 2020d); vlastní zpracování

V druhém roce provádění dohody zaznamenaly úspěch vývozy automobilů z ČR do Koreje, které procentuálně vzrostly nejvýrazněji. Oproti hodnotě opačným směrem se však v celém období jednalo v podstatě o zanedbatelné hodnoty. Po třech optimističtějších letech po zahájení provádění dohody se export automobilů znatelně snížil a spadl na hodnoty, které byly ještě nižší než v roce 2008. Podobný osud, ačkoli méně drastický, potkal i díl a příslušenství do motorových vozidel a pístové motory s vnitřním spalováním (ČSÚ, 2020d). Za nižším vývozem stojí zpomalování jihokorejského automobilového průmyslu, který svůj vrchol z hlediska výroby zažil v roce 2011. Celkově nižší výroba největších producentů už nevyžadovala takové množství dovážených materiálů a dílů. Navzdory zpomalování automobilového průmyslu se Jižní Korea stále více otevírala zahraničním trhům. Z evropských zemí se nejvíce dařilo Německu, které od aplikace dohody nejmasivněji zvýšilo své exporty automobilů do Jižní Koreje (KAMA, 2020).

V případě dovozů do České republiky se ve sledovaném období snížily dovozy automobilů. Kromě toho se zvýšily dodávky dílů a příslušenství a pístových motorů, což bylo způsobeno zvýšenou výrobou značky Hyundai Motor Czech. Po pěti letech provádění dohody se dá konstatovat, že větší přínos z ní měla korejská strana. Po celé sledované

období se jí dařilo zvyšovat celkový vývoz a zvyšovat tak svoji pozitivní obchodní bilanci s Českou republikou (ČSÚ, 2020d).

Tabulka č. 19 zachycuje vzájemný obchod v dalších letech fungování dohody. Po několika letech od fungování přišla Evropská komise se zprávami, které hodnotí dosavadní průběh a výsledky. I přes určité přetrvávající problémy (průmyslové vlastnictví, udržitelný rozvoj atd.) hovořily prvotní zprávy o velmi dobrém fungování dohody. Exporty obou stran (EU a Koreje) se zvýšily, slabší výkon korejského exportu byl podle všeho zapříčiněn stagnující poptávkou na evropském trhu z důvodu doznívající finanční krize. U obou partnerů došlo k markantnějšímu zvýšení exportu zboží částečně liberalizovaného, než zboží kompletně liberalizovaného (EC, 2016b). I přes pozitivní zprávy Evropské komise o fungování dohody a prohlubování vzájemných vztahů docházelo v České republice k prohlubování pasivní obchodní bilance díky rychleji rostoucímu objemu dovozu jihokorejského zboží než zboží, které proudilo opačným směrem. Bilanci zlepšilo období od července 2018, kdy roční objem jihokorejských exportů začal zpomalovat (ČSÚ, 2020d).

Tabulka 19: Vzájemný obchod ČR-Korea po 6–9 letech provádění FTA (v tis. USD)

		07/16–06/17		07/17–06/18		07/18–06/19		07/19–06/20	
Celkový objem obchodu		4 174 136		4 912 590		4 491 685		4 341 705	
Vývoz z ČR		458 193		471 102		485 380		478 731	
Dovoz do ČR		3 715 943		4 441 488		4 006 305		3 862 974	
Obchodní bilance		-3 257 749		-3 970 386		-3 520 925		-3 384 243	
781 - Automobily osobní a jiná vozidla pro přepravu osob	Vývoz z ČR	545	+301 %	1 744	+220 %	118	-93 %	690	+485 %
	Dovoz do ČR	80 455	+17 %	114 833	+43 %	99 888	-13 %	85 921	-14 %
784 - Díly a příslušenství motorových vozidel	Vývoz z ČR	15 290	+19 %	38 488	+152 %	25 374	-34 %	20 818	-18 %
	Dovoz do ČR	1 040 342	-1 %	1 014 892	-2 %	1 024 062	+1 %	866 594	-15 %
713 – Motory pístové s vnitřním spalováním a díly jn.	Vývoz z ČR	2 812	-35 %	3 104	+10 %	931	-70 %	381	-59 %
	Dovoz do ČR	175 382	+49 %	205 048	+17 %	177 537	-13 %	96 419	-46 %

Zdroj: (ČSÚ, 2020d); vlastní zpracování

8.3 Změna rozhodování spotřebitelů o koupi značek automobilů

Hlavním cílem práce bude potvrzení či vyvrácení hypotézy, že liberalizace obchodu zapříčinila rychlejší růst poptávky českých spotřebitelů po automobilech jihokorejských značek v jednotlivých obchodních třídách než po modelech značky Škoda Auto. Z předešlé kapitoly bylo zjištěno, že průměr dovozů jihokorejských automobilů ve čtyřletém referenčním období před dohodou byl 60 793 000 USD. Průměr jednotlivých let od předběžného provádění dohody (červenec 2011 až červen 2020) byl 91 440 000 USD, čili se jednalo o nárůst přes 50 %. (ČSÚ, 2020d). V úvahu je potřeba brát i spuštění provozu Hyundai Motor Czech v listopadu 2008 a také zahájení výroby v závodě Kia v Žilině, které jsou určeny primárně pro evropské zákazníky a jsou levnější než dovezené automobily z třetích zemí. Rozdělení obchodních tříd podle Svazu dovozců automobilů je následující: Mini, malé, nižší střední, střední, vyšší střední, luxusní, sportovní, SUV a terénní, MPV (SDA, 2020).

Tabulka na následující straně zachycuje modely osobních automobilů, které byly v České republice registrovány v roce 2011. Jedná se o modely jihokorejských značek a modely Škoda Auto, nejprodávanější značky na českém území. Jelikož začala dohoda platit v druhé polovině roku 2011, bude z prodaných modelů zajímavé sledovat prodeje samostatně v obou polovinách roku, aby se potvrdil nebo vyvrátil okamžitý dopad dohody na prodeje v České republice.

Tabulka 20: Registrované modely osobních automobilů na českém území v roce 2011

Třídy	Hyundai	Kia	SsangYong	Škoda Auto
Mini	i10	Picanto	-	Citigo
Malé	i20	Rio	-	Fabia
		Soul		
Nižší střední	Accent	Cee'd	-	-
	Elentra			
	i30			
	Veloster			
Střední	i40	Magentis	-	Octavia
Vyšší střední	Genesis	-	-	Superb
	Grandeur			
Luxusní	-	-	-	-
Sportovní	Genesis Coupé	-	-	-
SUV a terénní	iX35	Sorento	Korando	Yeti
	iX55	Sportage	Rexton	
	Santafe			
MPV	H-1	Carens	Rodius	Roomster
	iX20	Carnival		
		Venga		

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Z tabulky je patrné, že největší počet modelů měla k dispozici v roce 2011 značka Hyundai. Značky Hyundai a Kia mají ve svém portfoliu více modelů užšího zaměření než Škoda Auto. U všech tříd byl na prvním místě v počtu registrací vždy model od Škody Auto, výjimku tvořil pouze model Citigo ve třídě mini. Mezi oblíbené modely jihokorejských značek v roce 2011 patřily: Kia Picanto, Cee'd, Sportage, Venga a Hyundai i20, i30, iX35, iX20. Zmíněné modely jsou součástí levnějších a méně luxusních tříd. Ve třídách střední, vyšší střední, luxusní a sportovní nefigurují mezi top registrovanými modely ani jeden od jihokorejských značek. Proto v další části diplomové práce bude pozornost zaměřena právě na změny prodávaných modelů, které se už v roce 2011 těšily větší oblibě zákazníků (SDA, 2020).

Následující tabulky se zaměří na změny registrací vozů ve vybraných třídách mezi první polovinou roku 2011 a druhou polovinou téhož roku. Půjde o porovnání jihokorejských značek se značkou Škoda Auto, které umožní zjistit, jak velký dopad měla aplikace dohody EUKFTA na registrace nových automobilů.

Tabulka 21: Počet registrací vozidel třídy „mini“ v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel třídy „mini“		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Kia Picanto	251	329
Hyundai i10	76	62
Škoda Citigo	0	409

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

V obchodní třídě mini bylo za rok 2011 registrováno v České republice 4 118 nových osobních automobilů. Oblíbená Kia Picanto se v tomto segmentu umístila na druhém místě s 580 prodanými kusy. Její registrace se ve druhém pololetí roku 2011 zvýšily o 78 kusů a také podíl v celkovém segmentu vozidel mini se z 13,16 % zvýšil na 14,94 %. Naproti tomu Hyundai i10, který nepatřil mezi top registrované modely, se ve třídě mini umístil na dvanáctém místě. Druhá polovina roku přinesla tomuto modelu horší výsledek než předchozí pololetí: tržní podíl, který v první polovině roku činil 3,98 %, klesl na 2,82 %. Jedná se o zanedbatelný podíl a lze prohlásit, že registrace tohoto modelu byla spíše raritní záležitostí. Model Citigo je bohužel neporovnatelný s těmito dvěma konkurenčními modely. Jeho prodej se spustil až v říjnu 2011, ale i přes pozdní příchod na trh se stihl během tří měsíců stát čtvrtým nejprodávanějším automobilem v této třídě s 9,93% tržním podílem (SDA, 2020).

Celkový nárůst počtu registrovaných automobilů třídy mini dosáhl v druhé polovině roku +15,41 % oproti první polovině. Samotný nárůst modelu Kia Picanto byl 31,08 %, to potvrzuje zvýšený zájem o tento model oproti konkurenci (SDA, 2020).

Tabulka 22: Počet registrací vozidel třídy „malé“ v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel třídy „malé“		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Hyundai i20	1 625	1 577
Kia Rio	307	631
Kia Soul	108	151
Škoda Fabia	7 907	8 625

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Automobily této třídy byly v roce 2011 celkově nejprodávanější. Celkový počet registrací byl 44 939 automobilů. Hyundai i20 se stal čtvrtým nejprodávanějším modelem i přes pokles počtu registrací v druhé polovině roku. Ve druhé polovině roku se nepatrně snížil i tržní podíl (o 0,09 p. b.), na celkových 7,08 %. Naopak oba modely značky Kia, Rio a

Soul, si vedly v druhé polovině roku lépe. Ani jeden model nepatřil mezi úplnou špičku v prodeji, ale oba okupovaly spíše střední pozice. Modelu Rio se ve druhé polovině roku podařilo o více než 100 % překročit počet registrací dosažený v pololetí prvním. Tržní podíl modelu Rio se pololetně zvýšil z 1,35 % na 2,83 %. Model Soul již tak úspěšný nebyl, ale také zvýšil svůj podíl v tomto segmentu z 0,48 % na 0,68 % (o 0,20 p. b.). Číslem jedna byla však s obrovským náskokem Škoda Fabia. Její tržní podíl v první polovině roku byl 34,89 % a v druhé polovině dokonce 38,72 % (SDA, 2020).

Celkový počet registrovaných automobilů byl v druhé polovině roku nižší o 1,73 %. Registrace Hyundai i20 se snížila o 2,95 %, Kia Rio (+105,54 %), Kia Soul (+39,81 %) a Škoda Fabia (+9,08 %). Z výsledků je patrný zájem o modely značky Kia rychleji rostoucí než zájem o Fabii nebo i20, ačkoli Rio ani Soul nepatřily mezi prodejní špičku. Jednalo se o velmi pozitivní výsledek pro korejské automobilky (SDA, 2020).

Tabulka 23: Počet registrací vozidel nižší střední třídy v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel nižší střední třídy		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Hyundai i30	1 781	1 837
Kia Cee'd	1 713	2 128

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

V nižší střední třídě bylo v České republice registrováno více modelů od jihokorejských výrobců, avšak výše zmíněné modely patřily mezi nejoblíbenější ve své třídě. Hyundai ještě v této třídě nabízel model Accent, kterých se za celý rok registrovalo pouze 18, a modely Elantra a Veloster, které se začaly prodávat v červenci 2011. Podle statistik od července do prosince 2011 se modelu Elantra registrovalo 166 a Veloster 58 vozů, což byl první signál, že tyto modely nebudou úplnou prodejní špičkou v tomto segmentu. To ostatně potvrdily i statistiky za následující roky. Dva zbývající modely, Kia Cee'd a Hyundai i30, se umístily na třetím, resp. čtvrtém místě v této třídě. Oběma modelům se od začátku platnosti dohody podařilo zvýšit prodeje. Modelu i30 se ve druhém pololetí podařilo zvýšit tržní podíl z 10,10 % na 12,04 %, zatímco modelu Cee'd se vedlo ještě lépe. Tomu se podařilo zvýšit tržní podíl z 9,71 % na 13,95 % (SDA, 2020).

Zvýšená registrace obou modelů vychází ještě pozitivněji ze skutečnosti, že ve druhé polovině roku bylo registrováno o 13,49 % méně automobilů než v polovině první. Registrace vozů i30 se zvýšila o 3,14 % a Cee'd o 24,23 %. Pro podniky vyrábějící tuto

nižší střední třídu automobilů byla pozitivní absence Škoda Auto, která zde neměla zastoupení v ani jednom modelu. Vstup přišel až v pozdějších letech s nástupem nové generace vozů (SDA, 2020).

Tabulka 24: Počet registrací vozidel střední třídy v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel střední třídy		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Hyundai i40	1	193
Škoda Octavia	11 845	11 816

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Střední třída představuje velmi silně konkurenční prostředí z důvodu velkého množství známějších výrobců a jejich modelů. Rok 2011 byl pro model Hyundai i40 premiérou na českém trhu a postupně se z něj stal jeden z nejprodávanějších modelů v této třídě, což potvrzují i statistiky následujících let. Méně známý model Kia Magentis do statistik nebude započítán, protože se na českém území ročně prodalo pouze 24 kusů. Nejprodávanějším modelem v České republice napříč všemi obchodními třídami byla Škoda Octavia. Ta si v první polovině roku držela významný podíl 72,16 %, ve druhém pololetí se její tržní podíl snížil o 0,82 p. b. (SDA, 2020).

Celková registrace se ve druhém pololetí roku 2011 zvýšila o 0,91 % (o 149 vozidel), což je z celkového počtu 32 979 kusů zanedbatelné číslo. Škoda Octavia si však nepatrně pohoršila o 0,24 %, naopak do podvědomí českých zákazníků se začal dostávat korejský Hyundai i40, když se z jednoho registrovaného vozu polepšil o 192 ve druhém pololetí (SDA, 2020).

Ve vyšší střední třídě neměla jihokorejská značka svého zástupce až do prosince 2011, kdy byly zaregistrovány dva automobily Hyundai Genesis a jeden automobil Hyundai Grandeur. Jedničkou v této třídě byl Škoda Superb, který měl téměř dvou třetinový tržní podíl, konkrétně 62,13 % (SDA, 2020).

Ve třídě luxusních automobilů se nenacházel ani jeden model vybraných jihokorejských značek. Ve sportovní třídě pak působil pouze Hyundai Genesis Coupé, který se z 8 registrovaných modelů v první polovině roku vyšvihl na 41 registrací v druhé polovině a zajistil si tak 6. místo v této třídě (SDA, 2020).

Tabulka 25: Počet registrací vozidel třídy SUV a terénní v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel třídy SUV a terénní		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Hyundai iX35	881	949
Hyundai iX55	120	76
Hyundai Santafe	165	169
Kia Sorento	146	113
Kia Sportage	813	688
Škoda Yeti	2 037	1 931

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Výroba SUV tvořila již v roce 2011 bohaté portfolio jihokorejských značek. K tradičním značkám Hyundai a Kia se přidává se svými dvěma modely i SsangYong. Modelů Korando a Rexton značky SsangYong se v roce 2011 v Česku dohromady prodalo 21 kusů. Model Hyundai iX35 se stal třetím nejpoptávanějším vozidlem v této kategorii. Jeho tržní podíl, který v první polovině roku činil 7,72 %, se v druhé polovině zvýšil na 8,62 %. Druhému modelu Hyundai, iX55, se naproti tomu poptávka snížila, což vedlo k poklesu tržního podílu z 1,05 % na 0,69 %. Třetí model Hyundai Santafe se oproti první polovině roku mírně zlepšil, svůj tržní podíl z 1,45 % posílil na 1,54 %. Další dva modely pocházejí od značky Kia, jedná se o Sorento a Sportage. Na Sportage připadlo v roce 2011 čtvrté místo nejpoptávanějšího vozu v této kategorii v České republice. Sorento i Sportage se však v druhé polovině roku musely potýkat s nižší poptávkou. To se promítlo i na snížení podílu modelu Sorento z 1,28 % na 1,03 % a zvýšení podílu Sportage z 7,12 % na 6,25 %. Jediný model značky Škoda Auto v této třídě, který se ovšem umístil na prvním místě, byl model Yeti. Stejně jako u většiny dříve zmíněných modelů značky Škoda Auto se i počet registrací vozu Yeti snížil, a sice ze 17,84 % na 17,55 % (SDA, 2020).

Celkový počet registrovaných automobilů se v druhé polovině roku snížil z 11 418 registrací na 11 003, což představuje snížení 3,63 %. Výše vybraným modelům se v druhé polovině roku registrace vyvíjely následovně: Hyundai iX35 (+7,72 %), Hyundai iX55 (-36,67 %), Hyundai Santafe (+2,42 %), Kia Sorento (-22,60 %), Kia Sportage (-15,38 %) a Škoda Yeti (-5,20 %) (SDA, 2020).

Tabulka 26: Počet registrací vozidel třídy MPV v ČR v roce 2011

Počet registrací vozidel třídy MPV		
Model	leden – červen 2011	červenec – prosinec 2011
Hyundai H-1	64	65
Hyundai iX20	1 031	1 044
Kia Carens	34	18
Kia Venga	640	416
Škoda Roomster	1 396	1 783

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Poslední třída, MPV neboli třída víceúčelových vozidel, má u vybraných značek hojně zastoupení. Stejně jako u předešlých skupin byly i zde vynechány dva modely, které v registracích za celý rok dosahují jednociferných čísel. Jedná se o modely Kia Carnival (4 ks) a SsangYong Rodius (1 ks). První z vozidel třídy MPV značky Hyundai, model H-1, svůj malý tržní podíl 0,55 % zvýšil o zanedbatelnou 0,01 p. b., na 0,56 %. Druhý automobil Hyundai iX20 se už těšil větší oblibě a v celé třídě MPV zaujímal druhé místo. Tržní podíl 8,93 % z prvního pololetí roku se ve druhém pololetí podařilo zvýšit na 8,95 %. Další dva modely pocházející od značky Kia byly Carens a Venga. Model Carens patřil mezi méně oblíbený model a jeho tržní podíl 0,29 % v první části roku oslabil na 0,15 %. Naproti tomu Kia Venga zaujímal v této třídě čtvrté místo v počtu registrací, její tržní podíl se však z 5,55 % propadl na 3,57 %. Jedničkou v této třídě byly opět automobily značky Škoda Auto, tentokrát model Roomster, který svůj podíl 12,10 % vylepšil na 15,28 % (SDA, 2020).

Poptávka po vozech MPV se ve druhé polovině roku zvýšila o 1,08 %, tedy z 11 541 se registrace zvýšily na 11 666 kusů. Vývoj zvolených modelů byl následující: Hyundai H-1 (+1,56 %), Hyundai iX20 (+1,26 %), Kia Carens (-47,06 %), Kia Venga (-35 %), Škoda Roomster (+27,72 %) (SDA, 2020).

Následující dvě tabulky (č. 27 a 28) zobrazují roční změny registrací nových osobních automobilů u značek Hyundai, Kia a Škoda Auto (v období 2011–2015 a 2016–2019). Změny pomohou zachytit, zda v následujících letech pomohla dohoda EUKFTA k upřednostňování jihokorejských značek nad značkou Škoda Auto.

Tabulka 27: Vývoj registrace vybraných značek v letech 2011-2015

Třída	Značka	2011	2012	2013	2014	2015
Mini	Hyundai	138	79	71	964	1 238
	Kia	580	544	205	197	134
	Škoda Auto	409	2 659	3 055	3 280	3 557
Malé	Hyundai	3 202	2 944	3 609	3 552	2 167
	Kia	1 197	1 505	471	669	891
	Škoda Auto	16 532	14 355	9 886	8 773	20 434
Nižší střední	Hyundai	3 860	5 287	5 264	6 189	7 005
	Kia	3 841	3 545	2 849	2 997	3 311
	Škoda Auto	0	839	8 355	12 393	11 689
Střední	Hyundai	194	629	992	1 060	1 079
	Kia	24	0	0	0	0
	Škoda Auto	23 661	22 406	18 189	20 539	24 346
Vyšší střední	Hyundai	3	10	4	30	44
	Kia	0	76	90	21	26
	Škoda Auto	4 659	4 608	3 975	4 406	6 009
SUV a terénní	Hyundai	2 360	2 623	2 394	2 645	3 326
	Kia	1 760	1 693	1 759	1 882	2 238
	Škoda Auto	3 968	4 260	3 054	5 016	5 751
MPV	Hyundai	2 204	3 468	3 833	4 415	4 807
	Kia	1 112	1 185	938	923	993
	Škoda Auto	3 179	4 226	3 156	3 322	1 740

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

Od roku 2011 do roku 2015 lze vypočítat výraznější změny počtu registrovaných osobních automobilů. Značka Hyundai se dařilo zejména ve třídě mini, kde model i10 začal konkurovat modelu Citigo. Současně se Hyundai dařilo v nižší střední třídě, zejména zásluhou oblíbeného modelu i30. Ve střední třídě také přišlo znatelné zlepšení s modelem i40. Tradičně oblíbeným modelům SUV a MPV se podařilo svoji poptávku ještě více stimulovat k rostoucím prodejm. Model iX20 je již několik let nejregistrovanějším víceúčelovým vozidlem na českém trhu (SDA, 2020).

Značka Kia se v uvedeném období nedařilo tak dobře jako Hyundai. Jediné zlepšení přišlo v oblasti SUV modelů, hlavně díky modelu Sportage. Ve všech ostatních modelech, kromě pro značku nepodstatného segmentu vyšší střední třídy, došlo k poklesu celkové poptávky a iniciativu začaly přebírat jiné značky a jejich modely (SDA, 2020).

Společnost Škoda Auto ve sledovaném období uspěla při zvyšování svých prodejm ve všech kategoriích automobilů, které produkovala. Jediný pokles zaznamenala u

víceúčelových automobilů z důvodu zastavení výroby modelu Roomster, který se stal i posledním víceúčelovým vozidlem, který sjel z linky mladoboleslavské automobilky (SDA, 2020).

Tabulka 28: Vývoj registrace vybraných značek v letech 2016-2019

Třída	Značka	2016	2017	2018	2019
Mini	Hyundai	1 488	1 491	1 442	668
	Kia	144	255	220	217
	Škoda Auto	3 180	2 953	2 770	2 743
Malé	Hyundai	2 397	2 741	1 947	1 517
	Kia	1 321	1 464	1 264	1 280
	Škoda Auto	21 730	21 260	21 053	20 230
Nižší střední	Hyundai	7 900	7 441	7 522	7 598
	Kia	3 504	3 819	4 250	4 056
	Škoda Auto	11 359	12 407	14 353	15 753
Střední	Hyundai	984	973	671	285
	Kia	0	14	149	74
	Škoda Auto	28 406	27 051	25 834	21 663
Vyšší střední	Hyundai	30	23	17	6
	Kia	178	168	0	0
	Škoda Auto	11 100	8 737	6 760	5 936
SUV a terénní	Hyundai	3 731	4 200	4 696	5 269
	Kia	2 824	2 542	3 394	3 386
	Škoda Auto	6 168	11 234	12 811	18 949
MPV	Hyundai	4 445	4 521	4 162	3 941
	Kia	942	958	1 145	638
	Škoda Auto	3	0	0	0

Zdroj: (SDA, 2020); vlastní zpracování

V období 2016–2019 se prodejem již nedařilo tak dobře a ve většině tříd začala poptávka klesat. Značce Hyundai začaly registrace klesat ve všech třídách, kromě čím dál tím více oblíbených SUV modelů (SDA, 2020).

Pro značku Kia bylo však období od roku 2016 pozitivnější než období předchozí. Registrace modelů tříd mini, nižší střední, střední, SUV začaly pozvolna růst. Poklesy ostatních modelů nebyly nijak drastické, jediné snad modely MPV se snížily v roce 2019 téměř o polovinu (SDA, 2020).

Poptávka po osobních automobilech značky Škoda Auto začala ve třídách mini, malé, střední, vyšší střední zpomalovat. Jediné zlepšení nastalo v nižší střední třídě díky novým modelům Rapid a Scala (SDA, 2020).

8.4 Zhodnocení dopadů a návrh řešení

Při analýze, zda došlo k většímu poptávkovému růstu po jihokorejských značkách Hyundai a Kia než po poptávce nejpobulárnější značky Škoda Auto, bylo zjištěno následující: Po více než osmi letech od aplikace dohody bylo ve většině obchodních tříd registrováno zlepšení prodejů. I přes celkově nízkou poptávku českých spotřebitelů po vozech třídy mini došlo k největšímu procentuálnímu zlepšení právě u těchto vozů. Ze všech tří značek nastalo největší zlepšení registrací u značky Škoda Auto s modelem Citigo, Hyundai zase boduje se svým modelem i10. Modely Citigo a i10 zaujímají ve své kategorii první, resp. druhé místo. Značka Kia se díky modelu Picanto příliš nedařilo, přitom ještě v roce 2011 bylo Picanto druhým nejoblíbenějším modelem v této skupině, ovšem s nástupem nových automobilů konkurence se poptávka začala utlumovat (SDA, 2020).

Změna počtu registrací malých vozů je jistě ovlivněna klesající poptávkou českých spotřebitelů. I přes tento fakt se v první fázi dohody dařilo Hyundai zvyšovat své prodeje. Ve druhé polovině sledovaného období ale začaly její prodeje výrazněji stagnovat, při srovnání roku 2011 a 2019 se registrace vozidel Hyundai snížila o více než polovinu. Modelům Kia se až na menší výkyvy daří udržovat konstatní úroveň prodejů. Silnou stránkou značky Škoda Auto je ideální načasování náběhu nových automobilů, díky kterým dokáže znovu posílit růst poptávky. Důkazem je rok 2015, kdy se rapidně zvýšily registrace vozů díky nástupu nové generace Fabie. Podobná stimulace poptávky funguje i s příchodem jiných nových modelů této značky (SDA, 2020).

Automobilům všech tří značek se v nižší střední třídě dařilo relativně dobře. Stejně jako u dvou předchozích tříd se nejlépe od zavedení dohody EUKFTA daří značce Škoda Auto, která navíc v posledním sledovaném roce přišla i s druhým modelem Scala. Podle prvotních informací se na trhu dobře adaptoval. Značka Hyundai zase boduje díky modelu i30 a Kia díky modelu Cee'd. Mezi těmito dvěma modely se od provádění dohody daří lépe značce Hyundai (SDA, 2020).

Střední a vyšší střední třídy automobilů nepatří mezi klíčové strategické tržní segmenty korejských společností. I přes fakt, že v obou třídách zaznamenaly zlepšení, patří zde největší podíl značce Škoda Auto s modelem Octavia a modelem Superb u vyšší střední třídy. Poslední statistiky dokládají pokles poptávky právě po modelu Octavia, dá se odhadovat, že to je způsobeno – podobně jako u modelu Fabie – nástupem nové generace v roce 2020 (SDA, 2020).

Modely SUV patří již řadu let mezi oblíbenou a silnou baštu korejských automobilek. K zlepšení jejich prodeje přispěl enormní zájem českých zákazníků o vozidla tohoto typu. Díky rostoucí poptávce se všem třem automobilkám dařilo na českém trhu úspěšně prodávat své modely. Největší úspěch však zaznamenala opět Škoda Auto, která zahájila svou SUV revoluci prvním modelem Yeti. V současné době již nabízí tři modely SUV: Kodiaq, Karoq a Kamiq, ke kterým nově přibyl i plně elektrizovaný Enyaq (SDA, 2020).

U modelů víceúčelových vozidel MPV, které nejsou v ohnisku zájmu společnosti Škoda Auto, se Hyundai vyšvihl na jednu z nejúspěšnějších značek. Při relativně konstatní celkové poptávce po MPV vozidlech se oběma jihokorejským automobilkám dařilo mírně zvyšovat své prodeje. Jediné výrazné zhoršení pro značku Kia představoval rok 2019, kdy se registrovalo o téměř polovinu méně vozidel než rok předešlý (SDA, 2020).

Výzkumnou otázkou stanovenou na začátku diplomové práce lze tedy podle dostupných údajů vyvrátit, jelikož registrace osobních automobilů značky Hyundai a Kia nerostly rychlejším tempem než vozy Škoda Auto. Dále je možné konstatovat, že mohutné korejské investice a schválení dohody EUKFTA podpořily masivní zvýšení exportů jednotlivých komponentů nezbytných k výrobě automobilů. Všechny tyto skutečnosti pomohly značkám Hyundai i Kia rozšířit své jméno ještě více do povědomí českých, ale i širěji evropských zákazníků. Přijetí dohody EUKFTA nijak neomezilo výsadní postavení Škoda Auto. Pořád se dle výroby a prodeje jedná o nejsilnější značku na českém trhu. V roce 2019 byl Hyundai celkově třetí nejregistrovanější značkou na českém trhu, Kia byla devátá. Spíše než konkurentem pro Škodu Auto jsou jihokorejské automobilky konkurentem na českém trhu pro Volkswagen, Dacii, Peugeot, Renault, Toyotu a Ford (SDA, 2020).

Po několika letech od vstupu dohody EUKFTA v platnost byly Evropskou komisí zpracovány dopady na různá odvětví ekonomik. V oblasti automobilového průmyslu

převládá názor, že dohoda EUKFTA nedostatečně omezila netarifní opatření v mezinárodním obchodě u obou stran. Od platnosti dohody poklesly náklady jihokorejským exportérům kvůli změnám netarifních opatření o 5,6 %, zatímco exportérům z EU klesly pouze o 2,6 %. Díky tarifním změnám obchodu klesly dodatečné náklady na vývoz evropským podnikům o 7,4 % ve srovnání se 4,7 % u korejských vývozců do EU (EC, 2017).

Hlavním cílem dohody přitom bylo sblížení norem založených na mezinárodních předpisech Evropské hospodářské komise OSN a omezování netarifních překážek obchodu. Mezi přetrvávající problémy patří nedostatečná a včasná harmonizace korejských předpisů právě s předpisy Evropské hospodářské komise OSN. Jako příklad lze uvést neochotu a několikaleté jednání ohledně předpisů týkajících se pouhé vzdálenosti sedadel. Druhým problémem, který přetrvává, bylo vyloučení benzínových automobilů z předmětu dohody. Zatímco pro naftové motory dohoda stanovuje rovnocennost korejských a evropských norem, na benzínové motory používá Jižní Korea spíše americké normy týkající se emisních hodnot. Díky tomu Jižní Korea neakceptuje automobily vyrobené podle evropských emisních norem. Z tohoto důvodu byl vývoz do Jižní Koreje z velké části závislý na naftových automobilech. Po kauze Dieselgate došlo v Jižní Koreji k výraznému poklesu prodeje automobilů značky Volkswagen. Tento krok pak přinutil evropské výrobce omezit podíl naftových motorů na celkovém vývozu do Koreje (EC, 2017).

Dalším problémem netarifních opatření v mezinárodním obchodě pro evropské výrobce je nutnost obstarávání certifikací vozidel, speciální normy týkající se šířky vozidla, zatížení náprav atd. Dále nutnost dodržovat korejský rádiový zákon nebo různé frekvence a specifické testování např. certifikace emisí a hluku, vybití baterií, automobilových dílů apod. (EC, 2017).

Obě strany zároveň potvrdily význam prémiových vozidel jako hlavní přednost evropského vývozu. Tyto evropské vozy se těší velké oblibě u korejských zákazníků. Současně evropským vývozcům pomáhá vyšší redukce netarifních opatření v obchodě luxusními automobily s vyšší cenou. Naproti tomu neprodávanější automobily v Evropské unii mají podle všeho menší šanci na úspěch. Od roku 2014 se Evropská unie v automobilovém odvětví přesunula z obchodního deficitu k přebytku. Ten je zajištěn hlavně díky vývozu

dražších a luxusnějších automobilů. Pokud by se vzal v úvahu pouze počet kusů, byla by obchodní bilance pro EU pasivní zhruba o 145 000 automobilů ročně (EC, 2017).

Posledním faktorem vstupujícím do úvah o automobilovém průmyslu je přidaná hodnota obou smluvních stran. Zatímco mezinárodní obchod přidanou hodnotou registruje na evropské straně deficit (-550,84 mil. USD; -0,19 %), korejská strana vykazuje výrazný přebytek (+1408,28 mil. USD; +4,13 %). Evropská přidaná hodnota v sobě zahrnuje i tu vytvořenou korejskými společnostmi působícími v Evropě. K nižší evropské přidané hodnotě přispívá redukce dopadů netarifních obchodních opatření, díky které je pro Koreu výhodnější dodávat automobilové komponenty prostřednictvím dovozu, než prostřednictvím lokální výroby. Celkové množství dovážených dílů a příslušenství se mezi lety 2011 a 2015 téměř ztrojnásobilo. Největší nárůst zaznamenala Česká republika a Slovensko zásluhou místních závodů značky Hyundai, resp. Kia. Podle vnitropodnikových dat obou automobilek ale pochází 72 % celkového dovezeného materiálu potřebného k výrobě automobilů z území Společenství (EC, 2017). Přesto je pro evropské výrobce automobilů dohoda s Jižní Koreou hrozbou a lze v budoucnu předpokládat až 0,385% snížení výstupu odvětví automotive, zatímco na korejské straně získává automobilová výroba příležitost s očekáváním zvýšení výstupu odvětví až o 3,275 % (Kocourek, 2019).

Navzdory přetrvávajícím problémům vidí autor diplomové práce pozitivní vliv dohody EUKFTA. Vzájemný obchod se podařilo prohloubit přesně tak, jak se od dohody očekávalo. Autor práce by zaměřil svoji pozornost na netarifní opatření v mezinárodním obchodě, která stále automobilovému průmyslu působí značná omezení. Dalším krokem by bylo přesunutí pozornosti na shodu norem ohledně emisí benzínových automobilů. Vzhledem k tomu, že evropské regulace nutí výrobce k omezování produkce naftových motorů, viděl by autor příležitost právě v této oblasti, která by mohla znamenat další podporu pro evropské exporty. Pokud by bylo dosaženo efektivní shody a striktního dodržování výše zmíněných netarifních opatření, autor by doporučil zvážit vstup na korejský trh značce Škoda Auto. I přes počáteční masivní náklady na vstup na jihokorejský trh, by se jednalo o zajímavou příležitost pro rozšíření působnosti Škody Auto na další asijské trhy.

Závěr

Cílem diplomové práce bylo zhodnotit dopady dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Jižní Koreou na český automobilový průmysl.

Práce v prvních kapitolách stručně popisuje Společnou obchodní politikou Evropské unie, vysvětluje princip dobrovolného přenesení pravomoci uzavírat vlastní obchodní dohody z členských států do kompetence EU. Tím dochází k posílení postavení všech členských států při mezinárodních jednáních a zároveň k lepšímu prosazování společných zásad, cílů, hodnot, tradic apod.

Evropská unie má uzavřenou celou řadu obchodních dohod, avšak dohoda s Jižní Koreou je první, která se řídí prvky mezinárodně-politické agendy „Globální Evropa“ a jde o první preferenční obchodní dohodu s asijskou zemí. Předběžné provádění dohody bylo zahájeno 1. července 2011. Dohoda zrušila většinu cel, až na citlivou oblast zemědělské produkce. Jižní Korea, která po korejské válce patřila mezi nejchudší země na světě, byla vysoce proexportně zaměřená a teprve v osmdesátých letech minulého století se začaly objevovat první kroky směřující k liberalizaci obchodu. Momentálně je Jižní Korea dvanáctou nejsilnější ekonomikou světa s relativně nízkou nezaměstnaností, inflací a vysokými výdaji na výzkum a vývoj. Česká republika si díky členství v Evropské unii ekonomicky polepšila, čistý příjem od EU byl během patnáctiletého členství téměř 2,5 miliardy EUR. V současné době se ČR daří udržovat nezaměstnanost i inflaci na nízké úrovni.

Automobilový průmysl je pro obě země důležitou součástí jejich národních ekonomik. Tvoří značnou část GDP, zajišťuje výrazný podíl na zaměstnanosti, obchodní výměně i výdajích na výzkum a vývoj. V České republice vyrábí automobily tři společnosti: Škoda Auto, Hyundai a TPCA. Škoda Auto má ze všech tří společností největší podíl na výrobě, zaměstnanosti a prodeji. Jižní Korea má na svém území sedm výrobců automobilů: Hyundai, Kia, GM Korea, Renault Samsung, SsangYong, Tata Daewoo a Daewoo Bus. Největšími výrobci jsou první dva jmenovaní.

Již samotný návrh dohody vyvolal u většiny evropských automobilových výrobců kritiku kvůli možnému zvýhodnění korejských výrobců. Po této reakci se Evropské unii podařilo vyjednat kompromis, který jednostranné zvýhodnění z části eliminoval. První rok platnosti

dohody vyvolal pro Českou republiku 89% zvýšení vzájemného obchodu s rychlejším růstem dovozů než vývozů. Samostatné díly a příslušenství k automobilům tvořily téměř jednu třetinu veškerého dovozu z Koreje. V následujících letech se vzájemný obchod zvyšoval s tím, že obchodní bilance byla pro ČR stále pasivní. Hlavně dovozy automobilů, dílů, příslušenství motorových vozidel a motorů s vnitřním spalováním hrály v reálných číslech ve prospěch asijské země. Výzkumnou otázku postavenou na předpokladu, že by dohoda EUKFTA měla na české zákazníky vliv v podobě rychlejšího růstu poptávky po jihokorejských vozech (Hyundai, Kia) než po vozech značky Škoda Auto, se podařilo vyvrátit.

V závěrečném hodnocení se autor pozastavuje nad stále přetrvávajícími problémy v oblasti netarifních opatření v mezinárodním obchodě, které znevýhodňují evropské výrobce. Navzdory aktuální pozitivní obchodní bilanci Evropské unie s Jižní Koreou v oblasti automobilů může v budoucnu díky působení dohody EUKFTA dojít k omezení evropské výroby a zvýšení produkce korejských výrobců. Závěrečné doporučení se proto zaměřuje na společnost Škoda Auto a možnost jejího vstupu na jihokorejský trh s osobními automobily.

Seznam použité literatury

ACEA. 2020. *EU production* [online]. Brussels: The European Automobile Manufacturers' Association. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/eu-production>

APEC. 2020. *History* [online]. Singapur: Asia-Pacific Economic Cooperation. [cit. 2020-07-14]. Dostupné z: <https://www.apec.org/About-Us/About-APEC/History>

AUTOSAP. 2020. *Základní přehledy Automotive* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/vyroba-odbyt-tuzemskych-vyrobcu-vozidel/>

AUTOSAP. 2020b. *Základní přehledy* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/>

BUSINESSINFO. 2019. *Korejská republika: Obchodní a ekonomická spolupráce s ČR* [online]. Praha: CzechTrade. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/korejska-republika-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/#section-ea129dc7-d448-472e-86d4-39669ee3df31>

CIA. 2020. *The World Factbook* [online]. Langley, McLean, VA, USA: Central Intelligence Agency. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

CZECHINVEST. 2019. *Automobilový průmysl* [online]. Praha: Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-investory/Klicove-sektory/Automobilovy-prumysl>

ČNB. 2018. *Ekonomický vývoj na území České republiky* [online]. Praha: Česká národní banka. [cit. 2020-06-25]. Dostupné z: https://www.historie.cnb.cz/cs/menova_politika/prurezova_temata_menova_politika/1_ekonomicky_vyvoj_na_uzemi_ceske_republiky.html

ČSÚ. 2019. *Evropský srovnávací program* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/evropsky_srovnavaci_program

ČSÚ. 2020a. *Hrubý domácí produkt (HDP) – Metodika* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/hruby_domaci_produk_t_-hdp-

ČSÚ. 2020b. *Inflace – druhy, definice, tabulky* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace

ČSÚ. 2020d. *Pohyb zboží přes hranice* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

ČTK. 2009. *Škodovka má strach, nelíbí se jí dohoda o volném obchodu s Koreou* [online]. Lidovky.cz. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: https://www.lidovky.cz/byznys/firmy-a-trhy/skodovka-ma-strach-nelibi-se-ji-dohoda-o-volnem-obchodu-s-koreou.A090916_145412_firmy-trhy_nev

ČTK. 2019. *Jižní Korea jako první země spustila 5G síť, je až stokrát rychlejší* [online]. ct24.ceskatelevize.cz. [cit. 2020-09-10]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2780102-jizni-korea-jako-prvni-zeme-spustila-5g-sit-je-az-stokrat-rychlejsi>

EC. 2010. *EU-South Korea Free Trade Agreement: A Quick reading guide* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/october/tradoc_145203.pdf

EC. 2015. *Economic Partnership Agreement between the EU and the Eastern African Community (EAC)* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2009/january/tradoc_142194.pdf

EC. 2016. *Economic Partnership Agreement (EPA) between the European Union and the Southern African Development Community (SADC) EPA Group* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/october/tradoc_152818.pdf

EC. 2016b. *Annual Report in the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-11-13]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/june/tradoc_154699.pdf

EC. 2017. *Evaluation of the Implementation of the Free Trade Agreement between the EU and its Member States and the Republic of Korea* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/june/tradoc_155673.pdf

EC. 2018. *The CARIFORUM-EU Economic Partnership Agreement* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/april/tradoc_149286.pdf

EC. 2019a. *Caribbean* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/caribbean/>

EC. 2019b. *East African Community* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/eac/>

EC. 2019c. *Report on Implementation of EU Free Trade Agreements 2019* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/october/tradoc_158387.pdf

EC. 2020a. *Economic partnerships* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/development/economic-partnerships/>

EC. 2020b. *Eastern and Southern Africa (ESA)* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/esa/>

EC. 2020c. *Pacific* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/pacific/>

EC. 2020d. *Central Africa* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/central-africa/>

EC. 2020e. *West Africa* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/west-africa/>

EC. 2020f. *Statistics* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/statistics/>

EC. 2020g. *Negotiations and agreements* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/negotiations-and-agreements/#_in-place

EC. 2020h. *Enhancement of EU-Turkey bilateral trade relations and modernisation of the EU-Turkey Custom Union* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/turkey/>

EC. 2020ch. *Economic and Monetary Union* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/economic-and-monetary-union_en

EC. 2020i. *European Union, Trade in goods with South* [online]. Brussels, Belgium: European Commission. [cit. 2020-08-17]. Dostupné z: https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_south-korea_en.pdf

ECB. 2020a. *Hospodářská a měnová unie* [online]. Frankfurt nad Mohanem, Německo: Evropská centrální banka. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.ecb.europa.eu/ecb/history/emu/html/index.cs.html>

ECB. 2020b. *Informace o Evropské centrální bance* [online]. Frankfurt nad Mohanem, Německo: Evropská centrální banka. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.ecb.europa.eu/ecb/html/index.cs.html>

EEAS. 2010. *Eastern and Southern Africa (ESA)* [online]. Brussels, Belgium: European External Action Service. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: http://www.eeas.europa.eu/archives/delegations/zimbabwe/documents/eu_zimbabwe/epas_esa_en.pdf

EJUSTICE. 2020. *Účetní závěrka 2019* [online]. Praha: Ministerstvo spravedlnosti. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-detail?dokument=62412824&subjektId=245382&spis=855097>

EP. 2020. *History of economic and monetary union* [online]. Strasbourg, France: European Parliament. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_2.6.1.pdf

EU. 2015. *Trade for all: Towards a more responsible trade and investment policy* [online]. Luxembourg: European Union. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2015/october/tradoc_153846.pdf

EU. 2019. *Jednotný trh* [online]. Luxembourg: Evropská unie. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/topics/single-market_cs

EU. 2020a. *Základní informace o EU* [online]. Luxembourg: Evropská unie. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief_cs#od-hospod%C3%A1%C5%99sk%C3%A9-politick%C3%A9-unii

EU. 2020b. *Which countries use the euro* [online]. Luxembourg: European Union. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/euro/which-countries-use-euro_en

EUR-LEX. 2009. *Official Journal of the European Union* [online]. Brussels, Belgium: EUR-Lex. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2009:272:FULL&from=EN>

EUR-LEX. 2011a. *Evropsko-středomořské dohody o přidružení* [online]. Brusel, Belgie: EUR-Lex. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:r14104&from=CS>

EUR-LEX. 2011b. *Dohoda o volném obchodu mezi Evropskou unií a jejími členskými státy na jedné straně a Korejskou republikou na straně druhé* [online]. Brusel, Belgie: EUR-Lex. [cit. 2020-05-10]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a2fb2aa6-c85d-4223-9880-403cc5c1daa2.0017.02/DOC_3&format=PDF

EUR-LEX. 2012. *Úřední věstník Evropské unie* [online]. Brusel, Belgie: EUR-Lex. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2012:111:FULL&from=EN>

EUR-LEX. 2018. *Zpráva Komise evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů* [online]. Brusel, Belgie: EUR-Lex. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0728&from=EN>

EUROSTAT. 2016. *Europe 2020 indicators – research and development* [online]. Brussels, Belgium: EuroStat. [cit. 2020-06-25]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Europe_2020_indicators_-_research_and_development&oldid=290175

EUROSTAT. 2020a. *International trade* [online]. Brussels, Belgium: EuroStat. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/euro-indicators/international-trade>

EUROSTAT. 2020b. *Database* [online]. Brussels, Belgium: EuroStat. [cit. 2020-06-25]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

EUROSTAT. 2020c. *General government gross debt* [online]. Brussels, Belgium: EuroStat. [cit. 2020-06-25]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_17_40/default/table?lang=en

FTA KOREA. 2020. *Free Trade Agreements* [online]. Sejong, South Korea: FTA KOREA. [cit. 2020-07-14]. Dostupné z: http://www.fta.go.kr/webmodule/_PSD_FTA/situation/FTA_ov_list.pdf

GMK. 2020. *GM Family* [online]. Incheon, South Korea: GM Korea Company. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: https://www.gm-korea.co.kr/gmkorea/gm/family_index.do

GR. 2020. *Renault Samsung Motors, elegance and quality* [online]. Boulogne-Billancourt, France: Groupe Renault. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://group.renault.com/en/our-company/our-brands/renault-samsung-motors/>

HAYES, Adam. 2019. *Build-Operate-Transfer Contract* [online]. Investopedia.com. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/b/botcontract.asp>

HMMC. 2011. *Zahájení třetí směny v závodě HMMC* [online]. Nižní Lhoty: Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://hyundai-motor.cz/zahajeni-treti-smeny-v-zavode-hmmc/>

HMMC. 2018. *Nošovický závod Hyundai vyrobil v roce 2017 350 tisíc vozů. Naprostá většina mířila na západní trhy* [online]. Nižní Lhoty: Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://hyundai-motor.cz/nosovicky-zavod-hyundai-vyrobil-v-roce-2017-pres-350-tisic-vozu-naprosta-vetsina-mirila-na-zapadni-trhy/>

HMMC. 2020. *Výrobní závod Nošovice* [online]. Nižní Lhoty: Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://hyundai-motor.cz/o-spolecnosti/>

HMMC. 2020b. *Vize a historie* [online]. Nižní Lhoty: Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://hyundai-motor.cz/o-spolecnosti/vize-a-historie/>

HŘÍCH, Jan. 2001. Společná obchodní politika Evropské unie jako příklad supranacionálního přístupu k integraci. *Mezinárodní vztahy*. **36**(4): ISSN 0323-1844.

HYUNDAI. 2020. *History* [online]. Seoul: Hyundai Motor Company. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.hyundai.com/worldwide/en/footer/corporate/history/2013-2019>

HYUNDAI. 2020. *O nás* [online]. Praha: Hyundai Motor Czech s. r. o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.hyundai.cz/o-nas>

ITA. 2019. *Korea – Trade Agreements* [online]. Washington, D.C., USA: International Trade Administration. [cit. 2020-07-14]. Dostupné z: <https://www.trade.gov/knowledge-product/korea-trade-agreements>

IVECO ČR. 2020. *Vývoj a výroba* [online]. Vysoké Mýto: Iveco Czech Republic, a. s. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.ivecocr.cz/clanek/vyvoj-a-vyroba>

JAWA. 2020. *O nás* [online]. Týnec nad Sázavou: JAWA Moto spol s r. o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.jawa.eu/o-nas>

KAMA. 2020. *Monthly Statistics* [online]. Seoul, South Korea: Korea Automobile Manufacturers Association. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <http://www.kama.or.kr/BoardController#>

KIA. 2020. *History* [online]. Seoul, South Korea: Kia Motors Corporation. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: https://www.kia.com/worldwide/about_kia/company/history_of_kia.do

KMC. 2018. *Společnost Kia* [online]. Praha: Kia Motors Czech, s. r. o.. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.kia.com/cz/o-kia/spolecnost/>

KOCOUREK, Aleš. 2019. *Posouzení dopadů nové generace dohod Evropské unie o volném obchodu*. Liberec: Technická univerzita v Liberci. ISBN 978-80-7494-499-4.

LACINA, Lubor, Jan OSTŘÍŽEK. et al. 2011. *Učebnice evropské integrace. 3 vydání*. Brno: Barrister & Principal. ISBN 978-80-87474-31-0.

MOFA. 2019. *Korejsko-české vztahy* [online]. Praha: Velvyslanectví Korejské republiky v České republice. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: http://overseas.mofa.go.kr/cz-cs/wpge/m_8969/contents.do

MPOČR. 2011. *Dohoda o volném obchodu mezi EU a Koreou v praxi* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/45363/51106/585420/priloha001.pdf>

MPOČR. 2012. *Dohody o volném obchodu EU-Korejská republika EU-Japonsko* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-11-08]. Dostupné z: https://www.cebrecz.cz/dokums_raw/prezentace_korea_a_japonsko_super_new.pdf

MPOČR. 2015. *Korejská republika země s vyspělou tržní ekonomikou* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/dokument156386.html>

MPOČR. 2017. *Preferenční obchodní vztahy EU s třetími zeměmi* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/mezinarodni-obchodni-dohody/preferencni-obchodni-vztahy-eu-s-tretimizememi--92562/>

MPOČR. 2018. *Nová obchodní dohoda mezi Mexikem a EU přinese výhody spotřebitelům i firmám* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/spolecna-obchodni-politika-eu/dohody-o-volnem-obchodu/nova-obchodni-dohoda-mezi-mexikem-a-eu-prinese-vyhody-spotrebitelum-i-firmam--236698/>

MPOČR. 2019. *Průlom obchodních vztahů: Dosažení politické dohody mezi EU a Mercosur* [online]. Praha: Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/mezinarodni-obchodni-dohody/prulom-obchodnich-vztahu-dosazeni-politicke-dohody-mezi-eu-a-mercotur--248229/>

OAV. 2017. *Overview of Korean Automobile Industry* [online]. Hamburg, Germany: German Asia-Pacific Business Association. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: https://www.oav.de/fileadmin/user_upload/2_Termine/Korea_Sued/4_KAMA.pdf

OECD. 2020. *South Korea* [online]. Cambridge, United Kingdom: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2020-08-17]. Dostupné z: <https://oec.world/en/profile/country/kor#trade-products>

OICA. 2020. *Production Statistics* [online]. Paris: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <http://www.oica.net/production-statistics/>

REU. 2015. *EU-South Korea free trade agreement concluded* [online]. Brussels, Belgium: Council of the European Union. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2015/10/01/korea-free-trade/>

REU. 2019. *EU trade agreements* [online]. Brussels, Belgium: Council of the European Union. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/trade-policy/trade-agreements/>

SAVOVOVÁ, Alice, Antonín KOUKOLÍK, Vladimír BEROUN a Šárka Baladová. 2010. *Studie dopadů uzavření Dohody o volném obchodu mezi EU a Korejskou republikou na ekonomiku ČR* [online]. Praha: Asociace pro mezinárodní otázky, 2010. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/dokumenty/42067/47100/563895/priloha001.pdf>

SDA. 2020. *Statistiky* [online]. Praha: Svaz dovozců automobilů. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?p#str=prehled>

SHABU, Martin. 2010. *Korejského třesku se bojí jen automobilky* [online]. Euro.cz. [cit. 2020-10-28]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/byznys/korejskeho-tresku-se-boji-jen-automobilky-820095>

SOR. 2020. *O nás* [online]. Libchavy: SOR Libchavy spol s r.o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.sor.cz/spolecnost/o-nas/>

SOUKUP, Petr. 2020. *Automobilka TPCA chce příští rok přejít na tři směny a přijmout přes tisíc zaměstnanců, z toho nemalou část z Indie* [online]. Kolinskypres.cz. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://www.kolinskypres.cz/zpravodajstvi/automobilka-tpca-chce-pristi-rok-prejit-na-tri-smeny-a-prijmout-pres-tisic-zamestnancu-z-toho-nemalou-cast-z-indie-2020-02-15>

SSANGYONG. 2020a. *History* [online]. Seoul, South Korea: SsangYong Motor Company. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <http://www.smotor.com/en/smotor/company/history/2011/index.html>

SSANGYONG. 2020b. *Introduction* [online]. Seoul, South Korea: SsangYong Motor Company. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <http://www.smotor.com/en/smotor/company/introduction/index.html>

ŠKODA AUTO. 2019. *Kde všude je Škoda Auto doma* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO a.s.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/modely-cs/kde-vsude-je-skoda-auto-doma/>

ŠKODA AUTO. 2019b. *Druhy elektromobilů* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO a.s.. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/e-mobilita-cs/druhy-elektromobilu-znate-je-vsechny/>

ŠKODA AUTO. 2020a. *Historie* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO a.s.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>

ŠKODA AUTO. 2020b. *Výroční zpráva 2019* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO a.s.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: https://cdn.skoda-storyboard.com/2020/06/SKODA_2019_CZE.pdf

ŠKODA AUTO. 2020c. *ŠKODA AUTO v roce 2019 vytvořila výrobní rekord* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO a.s.. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2020-01-24-vyrobni-rekord>

TATA DAEWOO. 2020. *History* [online]. Gunsan, South Korea: Tata Daewoo Commercial Vehicle Company. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: http://www.tata-daewoo.com/eng_new/company/history.php

TPCA. 2020a. *O nás* [online]. Kolín: Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.tpca.cz/o-nas/>

TPCA. 2020b. *TPCA v číslech* [online]. Kolín: Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.tpca.cz/o-nas/tpca-v-cislech/>

VARADZIN, František. 2013. *Mezinárodní ekonomie (Teorie světového hospodářství)*. Průhonice: Professional Publishing. ISBN 978-80-7431-116-1.

WAYLAND, Michael. 2020. *GM, Hyundai and Kia escape US auto tariffs on South Korean-made cars* [online]. CNBC.com. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.cnbc.com/2020/02/14/gm-hyundai-and-kia-escape-us-auto-tariffs-on-south-korean-made-cars.html>

WB. 2020. *Indicators* [online]. Washington, D.C., USA: World Bank Group. [cit. 2020-03-05]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator>

YOON, Jang Seob. 2020. *Automotive industry in South Korea – Statistics & Facts* [online]. Statista.com. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: <https://www.statista.com/topics/5249/automotive-industry-in-south-korea/>

ZÁMEČNÍK, Petr. 2009. *Šrotovné: Česko bylo srovnáno do latě* [online]. Investujeme.cz. [cit. 2020-10-12]. Dostupné z: <https://www.investujeme.cz/clanky/srotovne-cesko-bylo-srovnano-do-late/>

ZPL. 2014. *Vyhláška č. 341/2014 Sb.* [online]. Zlín: AION CS, s.r.o.. [cit. 2020-09-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>

ZYLE DAEWOO. 2020. *History* [online]. Ulsan, South Korea: Zyle Daewoo Commercial Vehicle. [cit. 2020-10-27]. Dostupné z: http://www.daewoobus.co.kr/newsite/HTML/company/history_2010.php