



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta



Ekonomický význam sektoru automotive: srovnání vybraných zemí EU

Bakalářská práce

Studijní program: B6208 – Ekonomika a management
Studijní obor: 6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Autor práce: **Marek Hlubuček**
Vedoucí práce: Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.





Zadání bakalářské práce

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Marek Hlubuček**
Osobní číslo: E15000199
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: B6210R015 – Ekonomika a management mezinárodního obchodu
Zadávací katedra: katedra ekonomie
Vedoucí práce: Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.
Konzultant práce: prof. Ing. Jiří Fárek, CSc.
Technická univerzita v Liberci, katedra ekonomie

Název práce: **Ekonomický význam sektoru automotive: srovnání vybraných zemí EU**

Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů a formulace výzkumných otázek.
2. Vývoj automobilového průmyslu v Evropě.
3. Význam automobilového průmyslu z hlediska makroekonomických ukazatelů.
4. Automobilové koncerny působící v Česku, Německu a Francii.
5. Kauza Dieselgate a její dopad na koncern Volkswagen Group.
6. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.

Seznam odborné literatury:

- ACEA. 2017. *Statistics* [online]. Brussels: European Automobile Manufacturers Association. [cit. 2017-09-08]. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics>
- AUTOSAP. 2015. *Základní přehledy* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2017-09-08]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/>
- CZECHINVEST. 2017. *Automobilový průmysl* [online]. Praha: CzechInvest. [cit. 2017-09-08]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>
- OICA. 2016. *Production Statistics* [online]. Paris, France: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. [cit. 2017-09-08]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- VOŠTA, Milan a Aleš KOCOUREK. 2015. Automotive Industry in the European Union and Its Competitiveness in the World. *ACC Journal*, **21**(2): 40–50. ISSN 1803-9782.
- VOŠTA, Milan a Aleš KOCOUREK. 2016. Evropské centrum automobilového průmyslu a možnosti posílení jeho konkurenceschopnosti. *Auspicia*, **13**(3–4): 52–68. ISSN 1214-4967.
- PROQUEST. 2017. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit. 2017-09-28]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz/>

Rozsah práce: 30 normostran
Forma zpracování: tištěná / elektronická
Datum zadání práce: 31. října 2017
Datum odevzdání práce: 31. srpna 2019


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




prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.
vedoucí katedry

V Liberci dne 31. října 2017

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

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

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum: 4.5.2018

Podpis: 

Anotace

Automobilový průmysl patří mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví Evropské unie. Pro mnoho evropských ekonomik se jedná o největší průmyslový sektor v zemi ať už z hlediska zaměstnanosti nebo tvorby na HDP. Bakalářská práce je rozdělena na dvě části. V teoretické části jsou představeny klasifikace automobilového průmyslu z pohledu pěti různých organizací. Podle klasifikací představených v teoretické části se bude práce řídit v části praktické. V praktické části je následně rozebrán automobilový průmysl tří vybraných zemí, konkrétně České republiky, Německa a Francie. Všechny tři země patří mezi nejvýznamnější výrobce automobilů v EU. Druhá část praktické části je věnována kauze Dieselgate, kde je identifikován dopad na koncern Volkswagen Group z hlediska prodejnosti automobilů v Evropě a USA.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, automobily, klasifikace, produkce automobilů, zaměstnanost, Dieselgate

Annotation

The automotive industry is one of the most important industry sector in the European Union. For many European economies is the largest industrial sector in the country, whether in terms of employment or GDP. The Bachelor thesis is divided into two parts. The theoretical part introduces the classification of the automotive industry from the perspective of five different organizations. According to the classifications introduced in the theoretical part, the work will be handled in the practical part. In the practical part is analyzed the automobile industry of three selected countries, namely the Czech Republic, Germany and France. All three countries are among the most important car manufacturers in the EU. The second part of the practical part is dedicated to the Dieselgate case where is identified the impact on the Volkswagen Group in terms of car sales in Europe and the US.

Key Words

Automotive, automobiles, classification, car production, employment, Dieselgate

Obsah

Seznam obrázků.....	9
Seznam tabulek.....	10
Seznam zkratk.....	11
Úvod.....	12
1. Klasifikace automobilového průmyslu	14
1.1 Klasifikace podle OICA	14
1.2 Klasifikace podle ACEA	15
1.3 Klasifikace podle AutoSAP	15
1.4 Klasifikace podle NACE	17
1.5 Klasifikace podle SITC	18
2. Česká republika	20
2.1 Charakteristika výroby a její časový růst.....	20
2.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech.....	22
2.3 Zaměstnanost.....	23
2.4 Automobilové koncerny působící v České republice.....	25
3. Německo	27
3.1 Charakteristika výroby a její časový růst.....	27
3.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech.....	29
3.3 Zaměstnanost.....	30
3.4 Automobilové koncerny působící v Německu.....	32
4. Francie	35
4.1 Charakteristika výroby a její časový růst.....	35
4.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech.....	37
4.3 Zaměstnanost.....	38
4.4 Automobilové koncerny působící ve Francii.....	40
5. Srovnání zemí pomocí vybraných ukazatelů	43
5.1 Počet vyrobených automobilů na obyvatele.....	43
5.2 Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných.....	45
6. Kauza Dieselgate.....	47
6.1 Definice Dieselgate.....	47
6.2 Důsledky kauzy.....	47
6.2.1 Důsledky kauzy v prodejnosti vozů značky Volkswagen	48

6.2.2 Důsledky kauzy v prodejnosti vozů ostatních značek patřících pod Volkswagen Group.....	49
Závěr.....	51
Seznam použité literatury.....	53

Seznam obrázků

Obrázek 1: Celková výroba automobilů v ČR mezi lety 2006-2016	20
Obrázek 2: Produkce typů vozidel v ČR v roce 2016	21
Obrázek 3: Vývoj počtu zaměstnanců ve firmách AutoSAP od roku 1998-2016.....	24
Obrázek 4: Srovnání a vývoj průměrných mezd v ČR a ve firmách AutoSAP	25
Obrázek 5: Výroba automobilů na území České republiky od roku 2009-2016.....	26
Obrázek 6: Celková výroba automobilů v Německu mezi lety 2006-2016	28
Obrázek 7: Produkce typů vozidel v Německu v roce 2016	29
Obrázek 8: Vývoj počtu zaměstnanců v německém automobilovém průmyslu mezi lety 2005-2016.....	31
Obrázek 9: Srovnání a vývoj průměrných mezd v Německu a v německých automobilových firmách.....	32
Obrázek 10: Výroba automobilů na území Německa od roku 2009-2016.....	34
Obrázek 11: Celková výroba automobilů ve Francii mezi lety 2006-2016.....	36
Obrázek 12: Produkce typů vozidel ve Francii v roce 2016.....	37
Obrázek 13: Vývoj počtu zaměstnanců ve francouzském automobilovém průmyslu mezi lety 2005-2016.....	39
Obrázek 14: Srovnání a vývoj průměrných mezd ve Francii a ve francouzských automobilových firmách.....	40
Obrázek 15: Výroba automobilů na území Francie od roku 2009-2016.....	42
Obrázek 16: Počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel ve vybraných zemích.....	44
Obrázek 17: Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných ve vybraných zemích (v %)	46

Seznam tabulek

Tabulka 1: Prodej vozů značky Volkswagen v USA a Evropě.....	48
Tabulka 2: Prodej vozů značky Audi v USA a Evropě.....	49
Tabulka 3: Prodej vozů značky Lamborghini a Bentley v USA a Evropě.....	50

Seznam zkratek

€	Euro
ACEA	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
BMW	Bayerische Motoren Werke
CCFA	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CZSO	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
NACE	Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes
OECD	The Observatory of Economic Complexity
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
SITC	Standard International Trade Classification
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
USA	Spojené státy americké
USD	Americký dolar

Úvod

Bakalářská práce se věnuje ekonomickému významu sektoru automotive vybraných zemí (České republiky, Německa, Francie) a následně je porovnává mezi sebou. Světový automobilový průmysl se posledních pár let nachází na absolutním vrcholu a výrobci musejí vynakládat značné objemy investic na výzkum a vývoj. Výrobci se také snaží neustále zvyšovat svoji produkci, k přilákání dalších zaměstnanců do tohoto průmyslového odvětví slouží zejména dlouhodobé zvyšování mezd. V posledních několika letech je také patrná snaha evropských výrobců rozšiřovat své výrobní závody na asijský trh, který představuje největší potenciál z hlediska prodejnosti automobilů. V současné době roční produkce automobilů po celém světě překročila hranici 94 milionů, přičemž největšími světovými producenty jsou Čína (28 118 794 ks), USA (12 198 137 ks) a Japonsko (9 204 590 ks). (OICA, 2016)

Po celém světě jsou také zakládány odvětvové specializované automobilové organizace, které se snaží poskytovat cenné rady a informace svým členům. Tyto organizace zveřejňují nejrůznější statistiky zaměstnanosti, výroby, exportů atd. Příklady těchto organizací jsou OICA, ACEA a v Česku rovněž AutoSAP, jejichž data jsou také využita při hodnocení automobilového průmyslu ve vybraných zemích. V práci je také představena klasifikace automobilového průmyslu podle těchto organizací, ke kterým jsou přidány klasifikace podle NACE a SITC.

Cílem bakalářské práce je identifikovat závislost vybraných zemí na automobilovém průmyslu na základě makroekonomických ukazatelů (exporty, zaměstnanost) a zjistit charakteristiku výroby typů vozidel a jejich počet. Dalším cílem je zjištění dopadu kauzy Dieselgate na koncern Volkswagen Group, zejména vliv v prodejnosti automobilů patřící pod koncern na evropském a americkém automobilovém trhu. Země jsou porovnány na základě totožných ukazatelů. První část každé kapitoly se vždy věnuje celkové produkci automobilů a přidává se také informace o vývoji produkce v čase. Dále se práce věnuje celkové produkci automobilů podle typů (osobní automobily, užitkové automobily do 3,5 tun, užitkové automobily od 3,5 – 15 tun a nákladní automobily nad 15 tun). V další části kapitoly je rozebrán podíl sektoru automotive na exportech, sektor automotive zahrnuje export automobilů a automobilových dílů. Třetí subkapitola se zaměřuje na vývoj

zaměstnanosti a také srovnává vývoj průměrných hrubých mezd s průměrnou hrubou mzdou v automotive. Poslední podkapitola se věnuje působení automobilových koncernů v daných zemích a podává informace o produkci jednotlivých značek, které mají na území země své výrobní závody.

1. Klasifikace automobilového průmyslu

První kapitola se bude věnovat definici a členění automobilového průmyslu pomocí nejčastěji používaných klasifikací. Jako první budou představeny definice pomocí OICA, následovat bude ACEA a AutoSAP (Svaz automobilového průmyslu), podle kterých se bude práce v dalších kapitolách řídit. Vedle těchto klasifikací budou představeny i klasifikace podle NACE a SITC.

1.1 Klasifikace podle OICA

Organizace Mezinárodních výrobců automobilů známá pod názvem Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) byla založena roku 1919 v Paříži. Mezi cíle organizace patří ochrana zájmů členských výrobců a dovozců vozidel.

Členové organizace OICA zastupují automobilový průmysl a řídí jeho ekonomický růst a pokrok, řeší otázky týkající se budoucnosti, sdílí užitečné informace s ostatními asociacemi, stanovují zásady a stanoviska k otázkám společného zájmu členů. Dalšími úkoly jsou: závazky k technologickým inovacím v oblasti bezpečnosti, životního prostředí, energetické účinnosti, snaha o globální harmonizaci bezpečnostních a environmentálních norem pro všechny země. OICA také pravidelně zveřejňuje statistiky vztahující se k automobilovému průmyslu a novinky o aktuálním dění v tomto segmentu.

Organizace OICA dělí automobily do dvou kategorií. Na kategorii osobních automobilů a užitkových vozů. Do kategorie osobních automobilů patří osobní automobily a lehká užitková vozidla. Do kategorie užitkových vozidel patří lehká užitková vozidla, těžká nákladní vozidla, autobusy a dodávky.

Osobní automobily slouží k přepravě cestujících a obsahují maximálně osm míst k sezení včetně místa k sezení řidiče. Lehká užitková vozidla slouží k přepravě zboží, hmotnost uvedená v tunách je 3,5 – 7 tun. Těžké nákladní automobily jsou určena pro přepravu zboží, automobily řadící se do této skupiny musí mít hmotnost větší než 7 tun. Autobusy a dodávky jsou využívány pro přepravu cestujících, které zahrnují více než osm míst sezení kromě sedadla řidiče. (OICA, 2018)

1.2 Klasifikace podle ACEA

Asociace evropských výrobců automobilů je další organizací zaměřující se na automobilový průmysl. Oficiální název organizace je Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA). ACEA zastupuje výrobce všech typů automobilů s výrobními místy v EU a spolupracuje s řadou průmyslových sdružení, která zajišťují ekonomickou, environmentální a sociální udržitelnost v automobilovém průmyslu. Posláním je definovat a hájit společné zájmy a postoje evropského automobilového průmyslu, komunikovat s evropskými institucemi a dalšími stranami s cílem zlepšit automobilový průmysl a přispívat k účinné politice a legislativě. Působí také jako portál pro odborné znalosti týkající se regulace související s motorovými vozidly. Zveřejňuje nejnovější informace a statistiky týkající se evropského automobilového průmyslu. (ACEA, 2018)

Mezi nejvýznamnější členy organizace patří koncerny: BMW Group, Daimler AG, PSA Groupe, Groupe Renault, Volkswagen Group, Fiat Chrysler Automobiles a Honda Motor Europe.

ACEA rozděluje vozidla podle stejných kritérií jako organizace OICA, tedy na osobní automobily a užitková vozidla (nákladní automobily, dodávky a autobusy), jediným rozdílem je, že ACEA je zaměřená pouze na evropský prostor. (ACEA, 2018)

1.3 Klasifikace podle AutoSAP

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) je dobrovolné uskupení samostatných firem, které vzniklo v roce 1989. V současné době je do činnosti zapojeno 146 subjektů z České republiky. Působí jako zájmové sdružení právnických osob v oblastech jako výroba, výzkum, vývoj motorových a přípojných vozidel, projekce a výroba zařízení pro automobilovou výrobu, obchod a opravy vozidel. Tvoří také základnu pro prosazování a řešení společných zájmů, záměrů a cílů automobilového průmyslu a pro vzájemnou výměnu užitečných informací.

Mezi cíle AutoSAP patří trvalý rozvoj automobilového průmyslu. Poskytuje informace a statistiky z oblasti automobilového průmyslu.

Sdružení automobilového průmyslu při kategorizaci motorových vozidel vychází z vyhlášky č.341/2014 Sb., která definuje typy vozidel v příloze 2. (AutoSAP, 2013):

- osobní automobily a malé užitkové automobily (M1 + N1)
- užitková/nákladní vozidla, tahače, podvozky (N2 + N3)
- autobusy (M2 + M3)
- motocykly (L)
- přívěsy a návěsy (O1 + O2 + O3 + O4)

„Kategorie M: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel. Kategorie M1: vozidla kategorie M, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče. Vozidla náležející do kategorie M1 nesmí mít prostor pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče). Kategorie M2: vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M2 mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující. Kategorie M3: vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M3 mohou mít prostor pro stojící cestující.“

„Kategorie N: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů. Kategorie N1: vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny. Kategorie N2: vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun. Kategorie N3: vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.“

„Kategorie O: přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob. Kategorie O1: vozidla kategorie O s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny. Kategorie O2: vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny. Kategorie O3: vozidla kategorie O s

maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun. Kategorie O4: vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 10 tun.“

„Kategorie L: popis silničních vozidel kategorie L a její další členění jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem.“ (Zákony pro lidi, 2015)

1.4 Klasifikace podle NACE

V případě NACE se jedná o statistickou klasifikaci ekonomických činností. Zkratka NACE je odvozena z francouzského Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes. NACE tvoří rámec pro různá statistická data v mnoha ekonomických oblastech, například ve výrobě, zaměstnanosti atd. Používajícími subjekty jsou EU (resp. Evropská společenství) již od roku 1970. Používání klasifikace NACE je povinné pro všechny státy EU a umožňuje tak srovnání všech členských států. Srovnatelnost dat v systému NACE se světovými statistikami je umožněna díky systému statistických klasifikací, jehož je NACE součástí. Systémy statistických klasifikací vznikly z větší části pod záštitou Statistického odboru Spojených národů. Jednotlivé klasifikace jsou (CZSO, 2018):

- Mezinárodní standardní klasifikace všech ekonomických činností (ISIC) klasifikace Spojených národů (klasifikace NACE je odvozena z klasifikace ISIC, srovnání na vyšších úrovních mají shodné v případě srovnání na nižších úrovních je NACE podrobnější).
- Společná klasifikace výrobků (CPC) klasifikace Spojených národů
- Harmonizovaný systém (HS) klasifikace Světové celní organizace
- Standardní klasifikace produkce (CPA) klasifikace Evropské unie
- Evropské statistiky průmyslové produkce (PRODCOM) klasifikace Evropské unie
- Kombinovaná nomenklatura (CN) klasifikace Evropské unie
- Agregovaná klasifikace přemístitelných výrobků pro statistiku mezinárodního obchodu (SITC)

Systém NACE je rozdělen do 21 sekcí označené písmeny A-U, přičemž automobilový průmysl je zařazen do sekce C, reprezentující oblast zpracovatelského průmyslu. Zpracovatelský průmysl je dále rozdělen do 24 oddílů. Automobilový průmysl je zařazen do oddílu C29 (Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů, návěsů).

Oddíl C29 je dále rozdělen následujícím způsobem (NACE, 2018):

- 29.1 Výroba motorových vozidel a jejich motorů
- 29.2 Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
- 29.3 Výroba dílů, příslušenství pro motorová vozidla, jejich motory
- 29.31 Výroba elektrických a elektronických zařízení pro motorová vozidla
- 29.32 Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla

1.5 Klasifikace podle SITC

Standard International Trade Classification je standardní mezinárodní obchodní klasifikace, kterou provozuje Statistický odbor Spojených národů. SITC dělí zboží do skupin, které dále člení ještě na oddíly na základě typu komodity.

Nejaktuálnější verzí, která platí od roku 2006 až do současnosti, je verze číslo 4. Zboží je zde rozděleno do deseti skupin (0-9). Skupiny jsou členěny následujícím způsobem (UNSD, 2018):

- 0 – potraviny a živá zvířata
- 1 – nápoje a tabák
- 2 – suroviny nepoživatelné, s výjimkou paliv
- 3 – minerální paliva, maziva a příbuzné materiály
- 4 – živočišné a rostlinné oleje, tuky a vosky
- 5 – chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené
- 6 – tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu
- 7 – stroje a dopravní prostředky
- 8 – průmyslové spotřební zboží

- 9 – komodity a předměty obchodu jinde nezatříděné

Automobilový průmysl spadá do skupiny sedm (stroje a dopravní prostředky) a následně do oddílu 78, ten je dále členěn následujícím způsobem (UNSD, 2018):

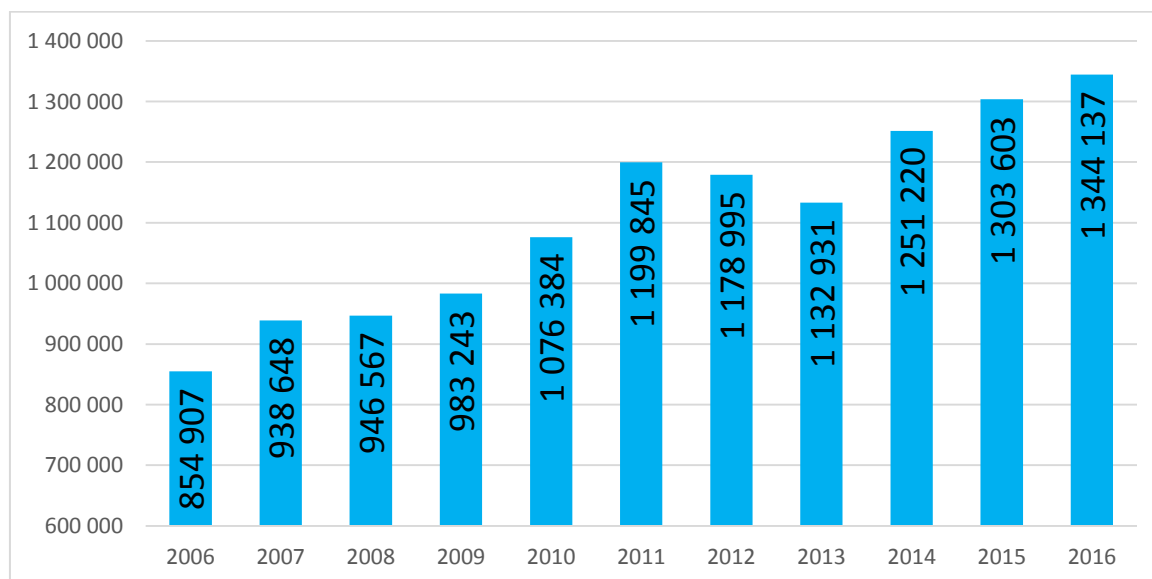
- 781 – osobní automobily a jiná motorová vozidla konstruovaná především pro přepravu osob (jiná než motorová vozidla pro dopravu deseti nebo více osob, (včetně řidiče), včetně vozů typu kombi a závodních automobilů.
- 782 – motorová vozidla pro přepravu zboží a vozidla se speciálním účelem
- 783 – ostatní silniční vozidla jinde neuvedená
- 784 – díly a příslušenství pro kategorie 781, 782 a 783
- 785 – motocykly
- 786 – přívěsy a návěsy

2. Česká republika

V této části se bude práce zabývat automobilovým průmyslem České republiky. Nejprve bude představena charakteristika výroby a její časový růst, poté se práce přesune k hodnocení sektoru automotive pomocí ukazatelů jako je podíl na exportech a zaměstnanost. Dále se bude text věnovat automobilovým koncernům působícím na území České republiky.

2.1 Charakteristika výroby a její časový růst

První graf je zaměřen na celkovou výrobu automobilů v České republice za posledních deset let. Z grafu je patrné, že od roku 2006 do roku 2011 se výroba pravidelně zvyšovala. Po mírné recesi, která nastala v letech 2012 a 2013 se výroba českých výrobců každoročně zvyšovala až do sledovaného roku 2016. Absolutně nejúspěšnějším rokem se z hlediska produkce stal rok 2016. V tomto roce se objem produkce dostal na hodnotu 1 344 137 vyrobených kusů. (OICA, 2016) (ACEA, 2017a)

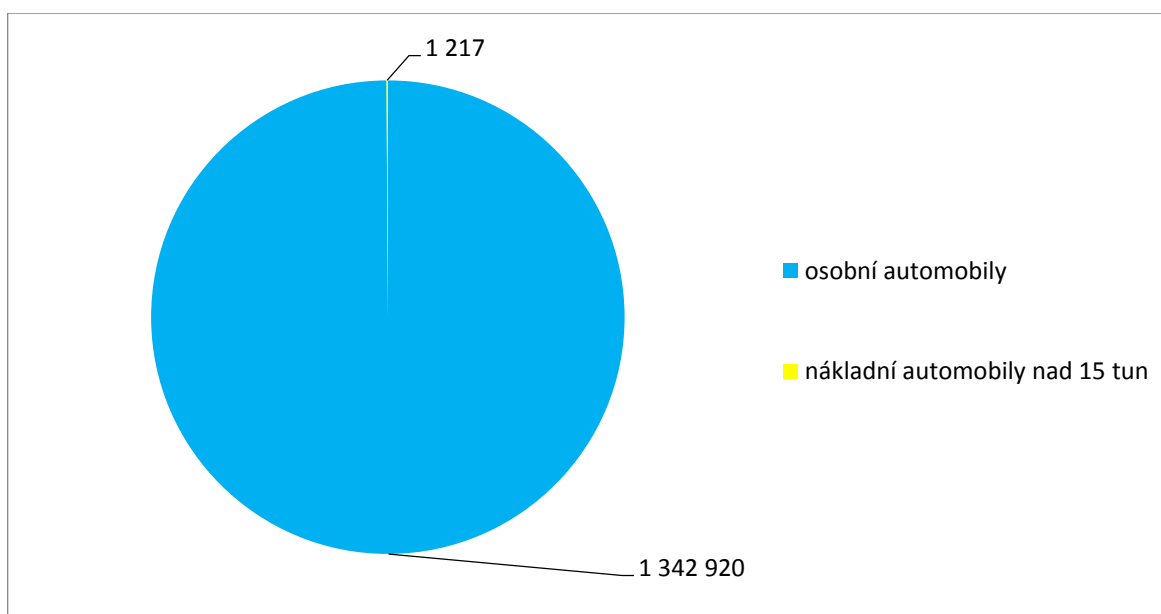


Obrázek 1: Celková výroba automobilů v ČR mezi lety 2006-2016

Zdroj: (OICA, 2016) (ACEA, 2017a); vlastní zpracování

V roce 2016 bylo v celé EU vyrobeno 19,2 milionů automobilů. Česká republika se na tomto čísle podílela 1 344 137 vyrobenými kusy automobilů, oproti roku 2015 se jedná o zvýšení produkce o 8,3 %. Velmi významnou část českého automobilového průmyslu tvoří

výroba osobních automobilů, těch bylo v roce 2016 vyrobeno 1 342 920 kusů. Významně, také stoupla výroba nákladních automobilů nad 15 tun, těch bylo vyrobeno 1 217 kusů, zde je evidován nárůst 56 % oproti minulému roku. Jediným výrobcem nákladních automobilů u nás zůstává Tatra Trucks, a. s. Vyrobeno bylo také 4 388 autobusů, 1 228 motocyklů, kde zůstává jediným českým producentem Jawa Moto, spol. s r. o. Posledním významným segmentem českého automobilového průmyslu zůstává výroba přívěsů a návěsů, kterých bylo vyrobeno 24 690 ks. Oproti předchozímu roku se jedná o nárůst produkce o 5,3 %. Produkci typů motorových vozidel znázorňuje následující obrázek. (AutoSAP, 2017a) (ACEA, 2017a)



Obrázek 2: Produkce typů vozidel v ČR v roce 2016
Zdroj: (ACEA, 2017a), vlastní zpracování

Z obrázku je patrné, že se český automobilový průmysl zaměřuje zejména na výrobu osobních automobilů. V procentuálním vyjádření, tvoří výroba osobních automobilů 99,9 % veškeré automobilové produkce. Zbytek produkce pak tvoří nákladní automobily nad 15 tun. V České republice se nenachází výrobce užitkových vozidel do 3,5 tuny ani výrobce užitkových vozidel od 3,5 do 15 tun. Toto jednostranné, resp. úzké zaměření produkce může představovat nevýhodu, pokud se výroby osobních automobilů dotkne ekonomická krize, může mít pro Českou republiku fatální následky. V EU se však najdou i země, které mají svůj automobilový průmysl postavený pouze na výrobě osobních automobilů a výrobci jiných druhů motorových vozidel se zde nevyskytují. Příkladem jsou

Slovensko (942 546 ks), Maďarsko (522 335 ks), Rumunsko (362 957 ks) a Slovinsko (133 700 ks). (ACEA, 2017a), (AutoSAP, 2017a)

Rok 2016 byl pro výrobce automotive historicky nejlepším rokem. Česká republika nadále zůstává největším světovým výrobcem autobusů v přepočtu na obyvatele a obsadila druhé místo v počtu vyrobených osobních automobilů v přepočtu na obyvatele. Co se týče Evropy, zde obsadila absolutně páté místo ve výrobě motorových vozidel s celkovým počtem 1 344 137 ks. Lepšími v tomto směru byly pouze: Německo (6 126 206 ks), Španělsko (2 923 064 ks), Francie (2 138 122 ks) a Spojené království (1 824 018 ks). (AutoSAP, 2017a) (ACEA, 2017a)

2.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech

Automobilový průmysl v současné době tvoří téměř 25 % celkového exportu České republiky. Objem exportu členů AutoSAP se v roce 2016 zvýšil o téměř 11 %. V roce 2015 činil objem exportu 779,9 mld. Kč, v roce 2016 se tato suma zvýšila na 864,6 mld. Kč. (AutoSAP, 2017a)

Automobily tvoří nejvýznamější část českého exportu, jejich vývoz v roce 2016 činil 18,7 mld. USD. Tato hodnota činila z České republiky desátého největšího exportéra automobilů na světě. Exportované automobily z České republiky se podílejí 2,8 % na celosvětovém exportu automobilů. (OEC, 2017a) (OEC, 2017b)

Další významnou částí exportu jsou automobilové díly, které byly v roce 2016 vyvezeny v celkové hodnotě 13,5 mld. USD. Tato výše exportu činí z České republiky osmého celosvětově největšího exportéra automobilových dílů a po Německu a Francii třetího největšího exportéra v Evropě. Vyvážené automobilové díly se podílejí 3,9 % na celosvětovém exportu automobilových dílů. (OEC, 2017b) (OEC, 2017c)

V roce 2016 bylo nejvíce automobilů z České republiky exportováno do Německa, které tvoří 25 % celkové hodnoty exportu automobilů (4,62 mld. USD). Dalšími významnými zeměmi vývozu jsou Velká Británie (2,13 mld USD; 11 %), Francie (1,09 mld.

USD; 5,8 %), Itálie (1,07 mld. USD; 5,7 %) a Španělsko (913 mil. USD; 4,9 %). (OECD, 2017b)

Automobilové díly byly v roce 2016 nejvíce vyváženy do Německa (6,1 mld. USD; 45 %), na Slovensko (1,34 mld. USD; 9,9 %), do Francie (904 mil. USD; 6,7 %) a Španělska (663 mil. USD; 4,9 %). (OECD, 2017b)

Celkové HDP české ekonomiky v roce 2016 činilo přibližně 354 mld. USD. Automobilový průmysl se na této celkové hodnotě podílí 31,86 mld. USD, v procentuálním vyjádření se jedná o 9 % celkového HDP. (AutoSAP, 2017a) (CIA, 2017)

2.3 Zaměstnanost

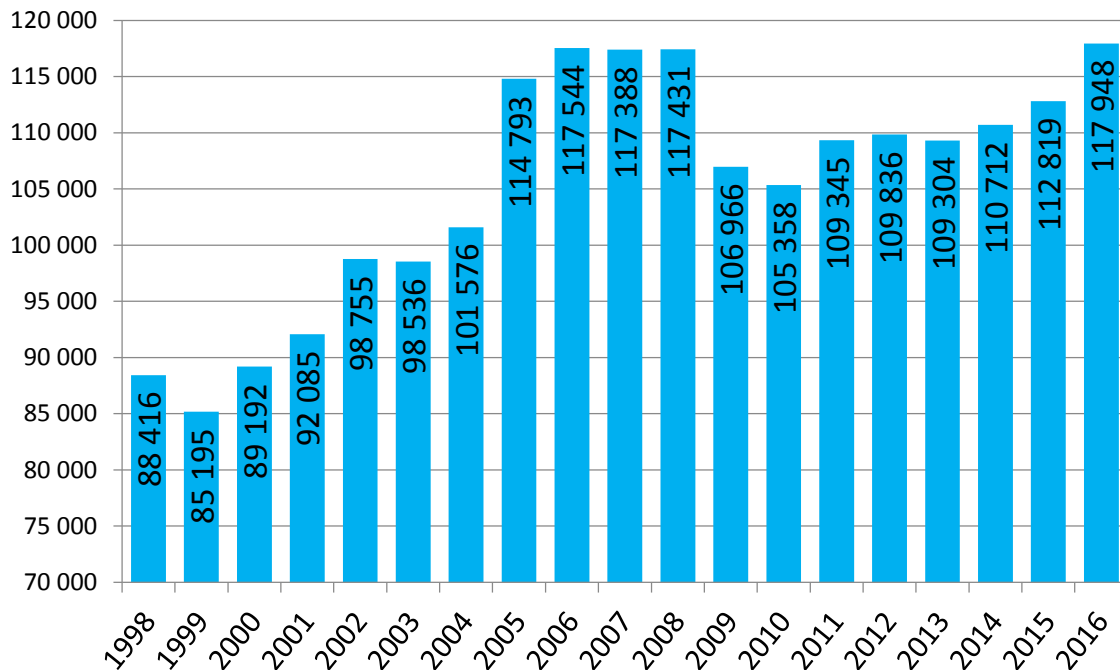
V roce 2015 se pohyboval počet zaměstnanců v českém automobilovém průmyslu okolo 160 000. Toto číslo řadí Českou republiku na šesté místo v celé Evropské unii (EU). Pokud by se však bral v úvahu počet zaměstnaných v automobilovém průmyslu k poměru obyvatel, zaujímala by Česká republika druhé místo v celé EU. (ACEA, 2017b)

Největším zaměstnavatelem v České republice je Škoda Auto, a. s., která v roce 2016 zaměstnávala přes 29 000 zaměstnanců, oproti roku 2015 se jedná o nárůst o 11 %. (Rybecký, 2017)

Počet zaměstnanců se každým rokem zvyšuje, s vyšší produktivitou práce a současně i přidanou hodnotou roste také potřeba dostatečně kvalifikované pracovní síly. Velký nárůst počtu zaměstnanců je proto hlavně evidován ve výzkumu a vývoji, kde jejich počet v roce 2016 vzrostl na téměř 7 000. (AutoSAP, 2017a)

V grafu níže můžeme vidět počet pracovníků ve firmách AutoSAP. Už od evidovaného roku 1998 je viditelný značný rozmach automobilového průmyslu v České republice, který se projevil na počtu zaměstnaných v tomto odvětví. Za zmínku stojí jistě velký úbytek pracovníků v roce 2009. Příčinou tohoto úbytku byla finanční krize, která měla na český automobilový průmysl velmi výrazný dopad. Absolutně nejlepším rokem se pro automobilový průmysl České republiky stal rok 2016. Oproti roku 2015 se počet

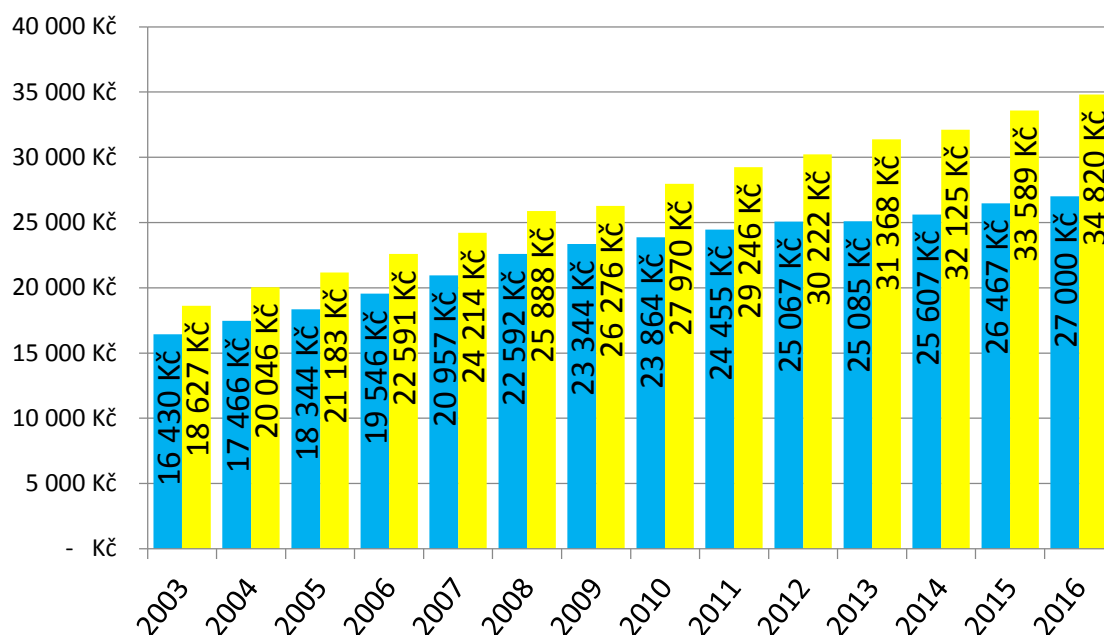
zaměstnanců zvýšil o více než 5 000. V procentuálním vyjádření se jedná o nárůst zaměstnanců o 4,5 %. (AutoSAP, 2017b)



Obrázek 3: Vývoj počtu zaměstnanců ve firmách AutoSAP od roku 1998-2016
Zdroj: (AutoSAP, 2017b); vlastní zpracování

V roce 2016 průměrná mzda ve firmách zaregistrovaných ve Sdružení automobilového průmyslu dosáhla 34 820 Kč. Oproti předchozímu roku se jedná o růst o 3,7 % (+ 1 231 Kč). Pokud bude brána v úvahu průměrná hrubá měsíční nominální mzda, zaměstnanci AutoSAP pobírají mzdu o téměř 30 % vyšší, než je průměrná mzda v České republice. (AutoSAP, 2017b)

V grafu níže je vidět, jak rostly průměrné mzdy v ČR (modrá barva) a ve firmách AutoSAP (žlutá barva) až do roku 2016. Už od roku 2003 je možné pozorovat každoroční růst mezd. Zatímco v roce 2003 činil rozdíl mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou ve firmách AutoSAP 13,37 % v roce 2016 je tento rozdíl 28,96 %. Tento rozdíl potvrzuje významné postavení automobilového průmyslu v České republice. (AutoSAP, 2017b)



Obrázek 4: Srovnání a vývoj průměrných mezd v ČR a ve firmách AutoSAP
Zdroj: (AutoSAP, 2017b); vlastní zpracování

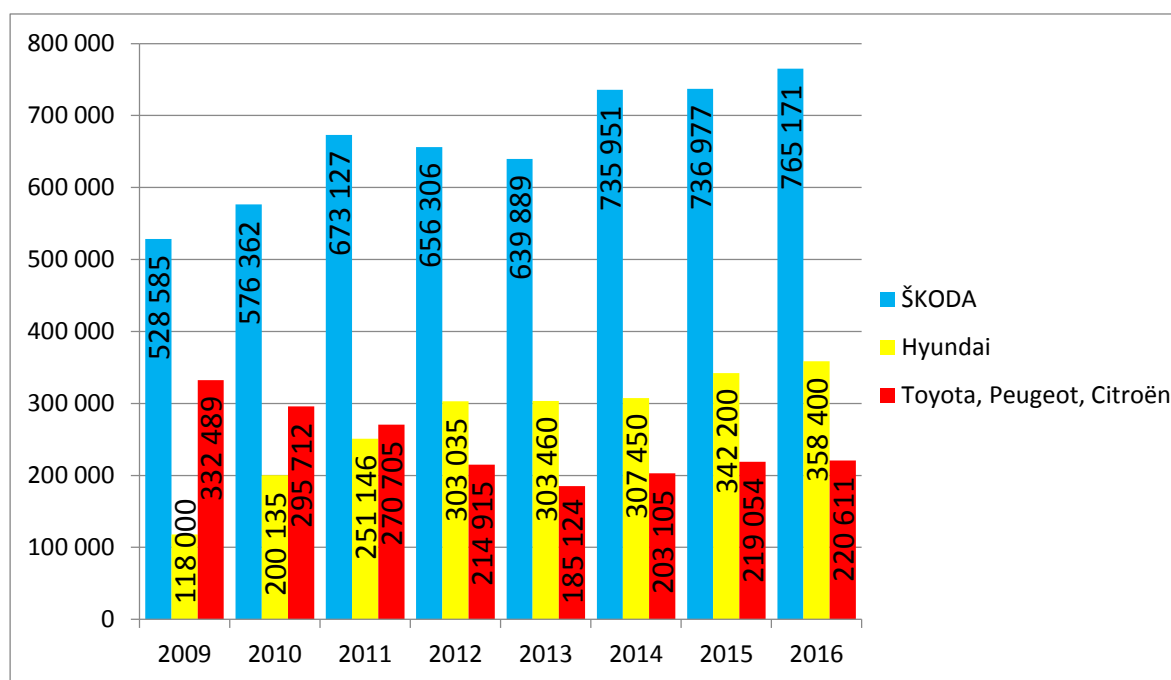
2.4 Automobilové koncerny působící v České republice

Momentálně působí na území České republiky tři automobilové koncerny. Největší výrobce, co se týká výroby automobilů a počtu zaměstnanců je Škoda Auto, a. s., člen koncernu Volkswagen Group. V České republice má Škoda Auto tři závody: hlavní se nachází v Mladé Boleslavi a další dva pobočné závody v Kvasinách a ve Vrchlabí. Významný milník v historii této automobilky nastal v roce 1991, kdy firma přešla do vlastnictví skupiny Volkswagen. (Škoda Auto, 2017a) (Škoda Auto, 2017b)

Druhý největší koncern, který v České republice má svůj závod, je koncern Hyundai. Tato značka automobilů se oficiálně objevila na českém trhu v roce 1992. Provoz výrobního závodu, který se nachází v Nošovicích v Moravskoslezském kraji, zajišťuje Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (Hyundai, 2017a) (Hyundai, 2017b)

Jako třetí v pořadí, je koncern s názvem Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA). Tento koncern mají ve vlastnictví dva automobilové podniky Toyota Motor Corporation, který je také největším výrobcem automobilů na světě, a Groupe PSA. (TPCA, 2017)

V grafu níže je zobrazena výroba tří koncernů působících na území České republiky. Z grafu je patrné, že první místo v počtu vyrobených automobilů drží Škoda Auto, a. s. Výrazný růst objemu produkce nastal v roce 2014. Podařilo se totiž zvýšit produkci o téměř 100 000 kusů, v procentuálním vyjádření se jedná o růst produkce o 15 %. Pro Škoda Auto, a. s. se rok 2016 stal absolutně nejúspěšnějším z hlediska produkce, výroba činila 765 171 ks. Od sledovaného roku 2009 značka Hyundai každoročně navyšuje objem produkce, v roce 2016 bylo na území České republiky vyrobeno 358 400 ks automobilů této značky. V roce 2012 se značce Hyundai podařilo vyrobit více automobilů než koncernu TPCA a poskočit tak na druhé místo v počtu vyrobených automobilů v České republice. Tento primát si značka držela i do sledovaného roku 2016. Naopak koncern pod označením TPCA, která zahrnuje značky: Toyota Peugeot a Citroën, od roku 2009 až do roku 2013 neustále snižoval objem produkce automobilů, od roku 2014 do roku 2016 se už výroba každoročně zvyšovala. (AutoSAP, 2017c)



Obrázek 5: Výroba automobilů na území České republiky od roku 2009-2016

Zdroj: (AutoSAP, 2017c); vlastní zpracování

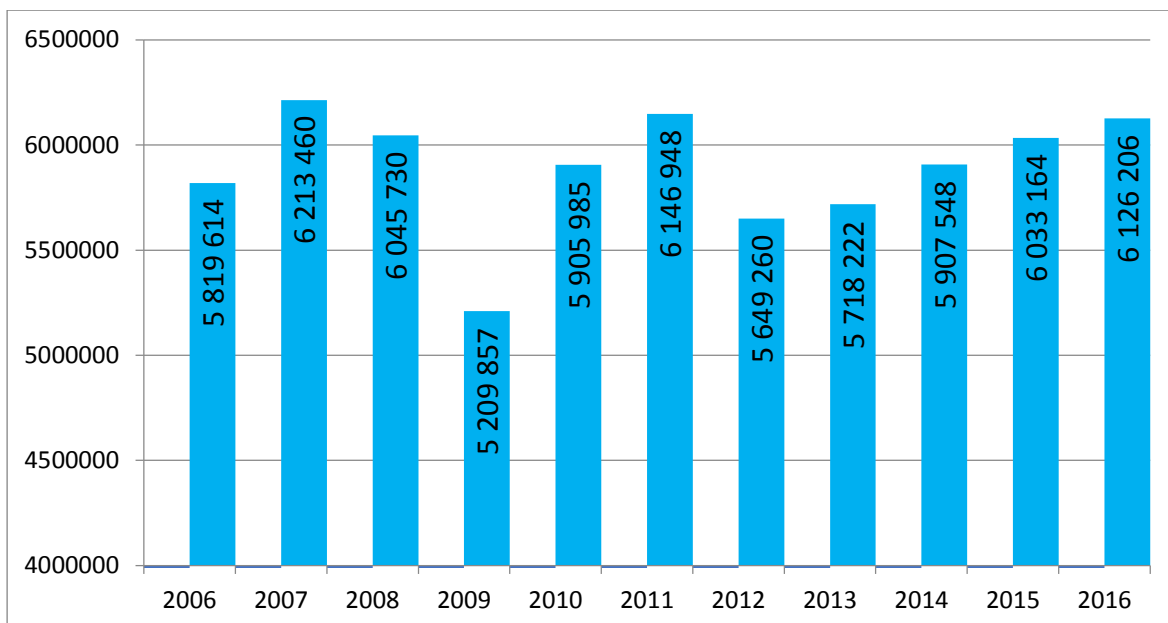
3. Německo

V této části se bude práce zabývat automobilovým průmyslem Německa. Německo bude představeno pomocí stejných ukazatelů jako Česká republika. Jako první bude představena charakteristika výroby a její časový růst, následovat bude hodnocení sektoru automotive pomocí ukazatelů podílů na exportech a zaměstnanosti. Na závěr bude zacíleno na automobilové koncerny na území Německa.

3.1 Charakteristika výroby a její časový růst

Německo jako světová špička ve výrobě automobilů nemá v EU konkurenci, pokud se bere v úvahu počet vyrobených kusů. V roce 2016 bylo vyrobeno na území Německa 6 126 206 ks automobilů, přičemž celkový počet vyrobených automobilů v EU činil 19,2 milionů ks. Německo má tedy více než 30% podíl na celkové výrobě automobilů v celé EU. (ACEA, 2017a)

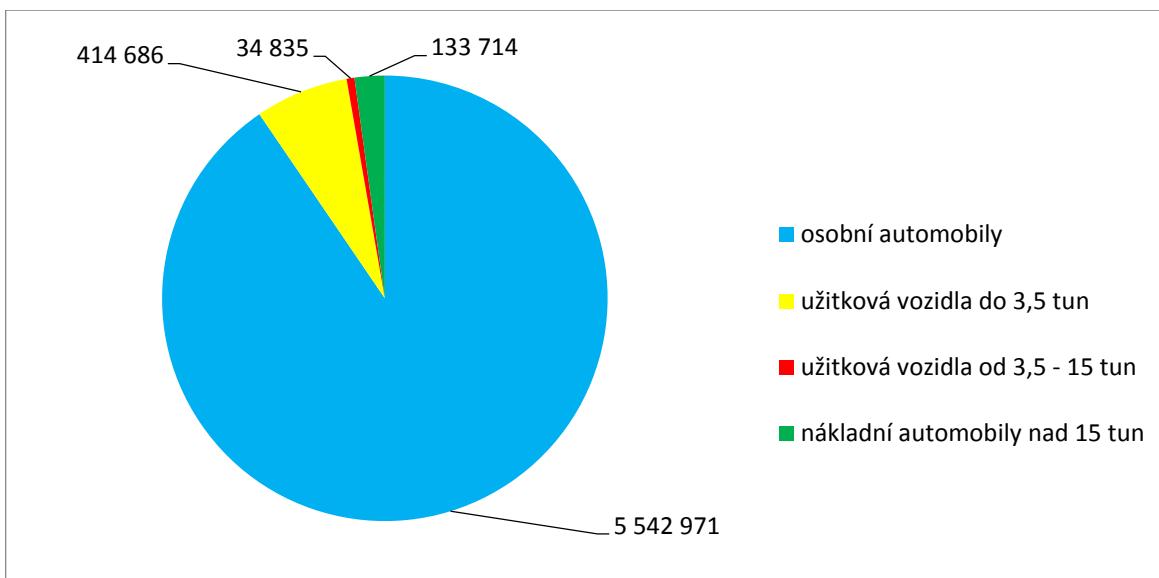
Celková výroba automobilů v Německu za posledních deset let je prvním zkoumaným ukazatelem. Mezi lety 2006-2008 se produkce automobilů držela na hodnotách okolo 6 milionů vyrobených kusů. V roce 2009 klesla produkce z 6 045 730 ks na 5 209 857 ks, oproti roku 2008 bylo vyrobeno o 835 873 ks automobilů méně, v procentuálním vyjádření se výroba snížila o 13,8 %. Mezi lety 2010 a 2011 se výroba dostala na podobné hodnoty jako mezi lety 2006-2008. Po další redukci produkce, která nastala v roce 2012 se objem produkce od tohoto roku neustále zvyšuje. Absolutně nejúspěšnějším rokem byl pro německý automobilový průmysl rok 2011, objem produkce se dostal na hodnotu 6 146 948 vyrobených kusů. (OICA, 2016) (ACEA, 2017a)



Obrázek 6: Celková výroba automobilů v Německu mezi lety 2006-2016

Zdroj: (OICA, 2016) (ACEA, 2017a); vlastní zpracování

Na grafu níže je zobrazena produkce automobilů v roce 2016 podle typu. Stejně jako Česká republika je německý automobilový průmysl postaven především na výrobě osobních automobilů. Výroba osobních automobilů činila 5 542 971 ks, což představuje podíl 90 % na celkové produkci automobilů v Německu. Druhým nejvíce vyráběným typem automobilů jsou užitková vozidla do 3,5 tuny. Těch bylo vyrobeno 414 686 ks, což představuje 6,8% podíl. Dalším typem automobilů jsou nákladní automobily nad 15 tun (133 714 ks; 2,2 %). Nejméně produkovaným typem jsou užitková vozidla od 3,5 – 15 tun (34 835 ks; 0,57 %). (ACEA, 2017a)



Obrázek 7: *Produkcce typů vozidel v Německu v roce 2016*

Zdroj: (ACEA, 2017a); vlastní zpracování

3.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech

Celkový export Německa v roce 2016 činil 1,32 bilionů USD, tato hodnota činí z Německa třetího největšího exportéra na světě po Číně a USA. Automobilový průmysl se na tomto čísle podílel hodnotou 206,3 mld. USD, tvoří tedy přes 15 % celkového exportu Německa. (OEC, 2017d)

V roce 2016 se Německo také stalo největším exportérem automobilů na světě. Celková hodnota exportu automobilů činila 150 mld. USD. Tato hodnota představovala 22% podíl na celosvětovém exportu automobilů. Druhý největší exportér Japonsko exportovalo automobily v celkové hodnotě 90,3 mld. USD, což představovalo podíl 13 %. (OEC, 2017a)

Současně s exportem automobilů bylo Německo také největším exportérem automobilových dílů. Automobilové díly byly exportovány v celkové hodnotě 56,3 mld. USD. Tato hodnota představovala podíl 16 % na celosvětovém exportu automobilových dílů. Druhým největším exportérem automobilových dílů se staly Spojené státy americké, jejichž výše exportovaných automobilových dílů činila 43 mld. USD, v procentuálním vyjádření se jedná o 13% podíl. (OEC, 2017c)

Více než 50 % celkového exportu automobilů vyrobených v Německu je vyváženo do evropských států. Mimo Evropu jsou největším importérem německých automobilů Spojené státy americké následované asijským trhem, který má nejvýznamnější zastoupení díky nejsilnější asijské ekonomice a druhé největší ekonomice světa Číně. (GTAI, 2017)

Do Spojených států amerických byly v roce 2016 z Německa vyvezeny automobily v celkové hodnotě 23,2 mld. USD. Tato hodnota představuje podíl 15 % na celkovém exportu automobilů Německa. V těsném závěsu za USA se umístilo Spojené království, které importovalo z Německa automobily v hodnotě 23,1 mld. USD. Dalšími zeměmi, kam Německo nejvíce vyváželo, byly Čína (13,1 mld. USD; 8,7 %), Francie (10,3 mld. USD; 6,8 %) a Itálie (9 mld. USD; 6 %). (OEC, 2017d)

Zeměmi, kam Německo nejvíce vyváželo automobilové díly, byly Čína (8,64 mld. USD; 15 %), USA (5,76 mld. USD; 10 %), Spojené království (4,17 mld. USD; 7,4 %), Polsko (3,25 mld. USD; 5,8 %) a Česká republika (3,2 mld. USD; 5,7 %). (OEC, 2017d)

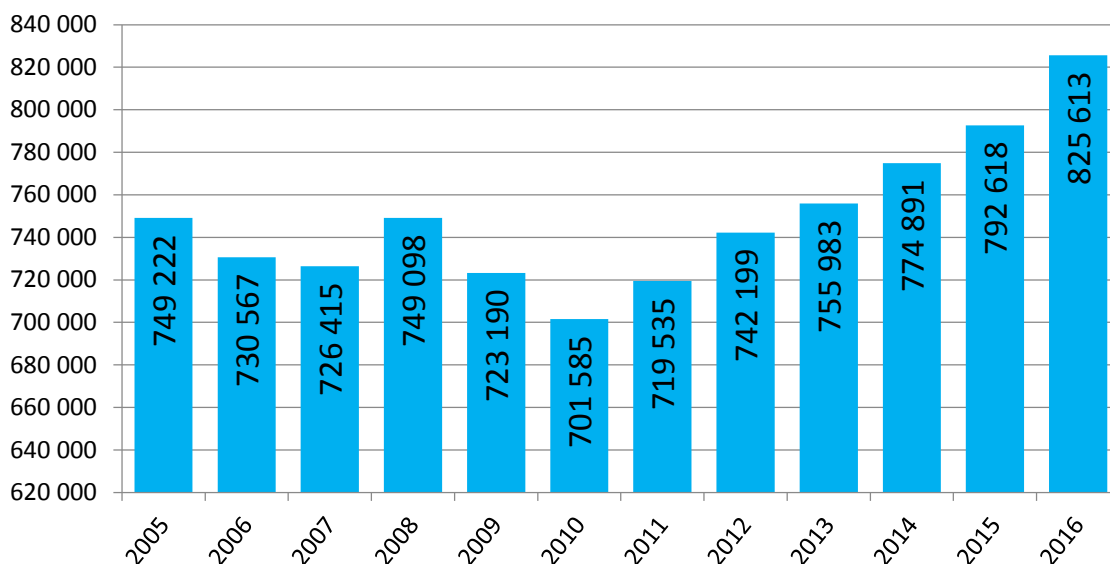
3.3 Zaměstnanost

Pro automobilový průmysl v Německu platí téměř stejný problém, se kterým se potýká většina evropských ekonomik. Tento problém spočívá v nedostatečném počtu kvalifikované pracovní síly a také v neustále se zrychlujícím tempu růstu produkce, který je dokázán v kapitole o charakteristice výroby a časovém růstu. Tato situace se také projevuje na zaměstnanosti v tomto odvětví. V roce 2016 se pohyboval počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu okolo 825 000. Ve srovnání s rokem 2015 se počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu zvýšil o téměř 4 %. Německo se díky tomuto počtu zaměstnanců nachází na první příčce v EU. (Statista, 2017a)

Největším zaměstnavatelem je koncern Volkswagen AG, který v Německu zaměstnává 279 993 pracovníků. (Volkswagen, 2017a)

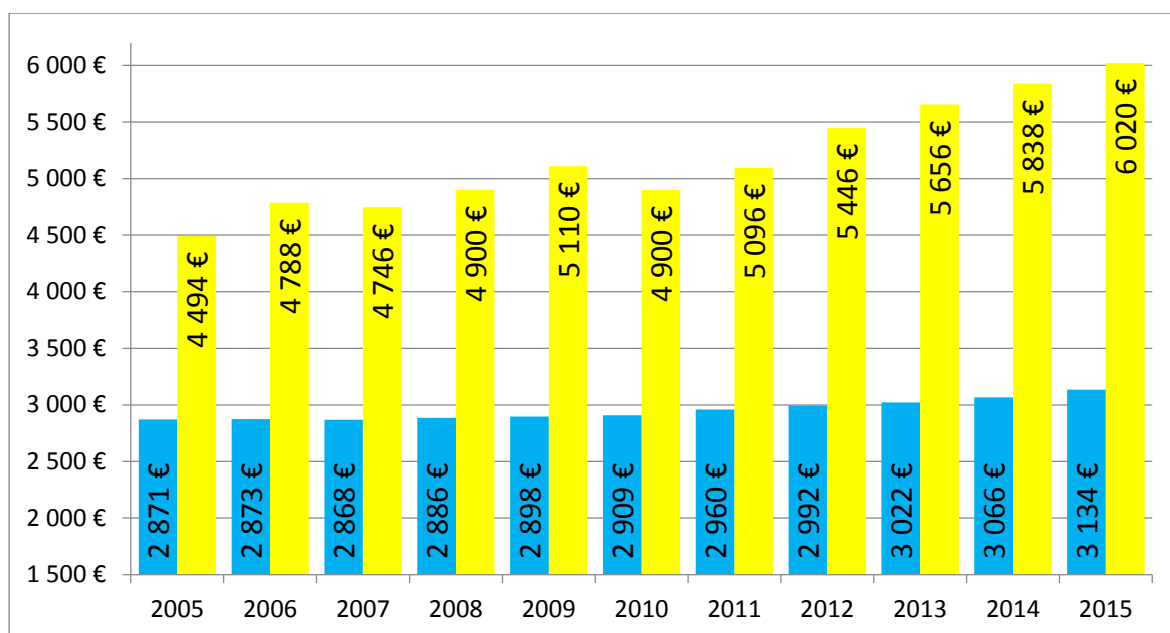
V grafu níže je zobrazen počet pracovníků zaměstnaných v automobilovém průmyslu v Německu. Od roku 2005 do roku 2007 je patrné, že se počet zaměstnanců snižoval, v roce 2008 dosáhl počet zaměstnanců téměř stejné hodnoty jako v roce 2005. Mezi lety

2008 až 2010 došlo k velkému úbytku zaměstnanců o téměř 50 000, hlavním důvodem byla finanční krize, která, se dotkla nejenom automobilového průmyslu. Od roku 2010 až do roku 2016 je zřejmé, že se počet zaměstnanců neustále zvyšoval. Mezi těmito lety došlo k nárůstu počtu pracovníků o více než 124 000. (Statista, 2017a)



Obrázek 8: Vývoj počtu zaměstnanců v německém automobilovém průmyslu mezi lety 2005-2016
Zdroj: (Statista, 2017a); vlastní zpracování

Dalším faktorem, který je spojen se zaměstnaností, je výše průměrné mzdy pracovníků v automobilovém průmyslu v Německu. V grafu níže je zobrazena výše průměrné hrubé měsíční nominální mzdy v německém automobilovém průmyslu (žlutá barva) a její srovnání s průměrnou měsíční nominální mzdou v Německu (modrá barva). Trend je zde podobný jako v případě České republiky, tedy že zaměstnanci pracující v sektoru automotive mají výrazně vyšší mzdy, než je průměr v celé zemi. V Německu je však rozdíl mezi těmito hodnotami větší než v případě České republiky, kde rozdíl činil 29 %. Rozdíl v případě Německa byl téměř dvojnásobný, což jen potvrzuje významné postavení automobilového průmyslu v německé ekonomice. V následujících letech se dá očekávat další zvyšování mezd, a to zejména kvůli neustále zvyšujícímu se objemu produkce a také z důvodu nedostatku potřebně kvalifikované pracovní síly. (Statista, 2017b) (Statista, 2017c)



Obrázek 9: Srovnání a vývoj průměrných mezd v Německu a v německých automobilových firmách
Zdroj: (Statista, 2017b) (Statista, 2017c); vlastní zpracování

3.4 Automobilové koncerny působící v Německu

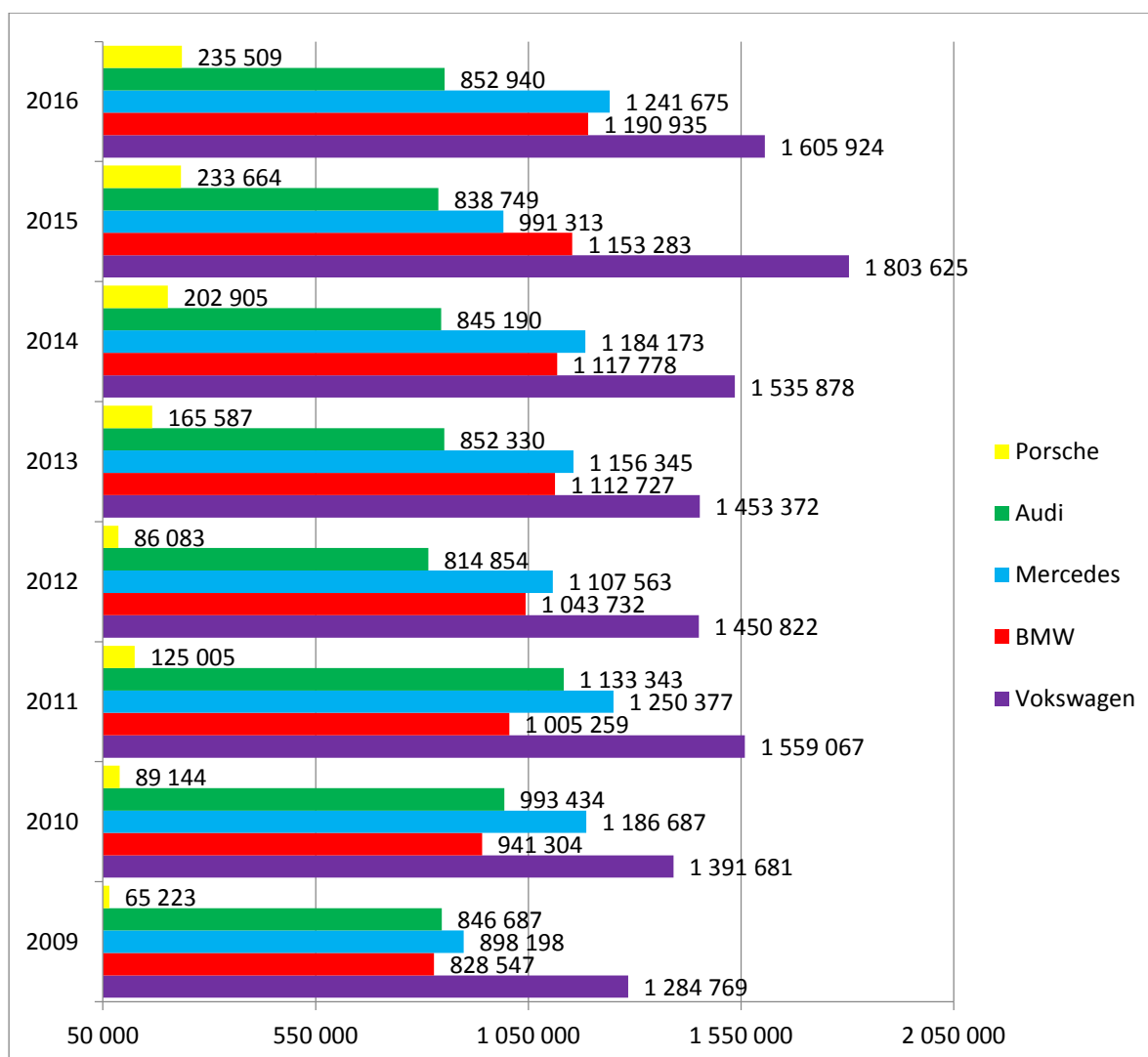
Největším koncernem působícím na území Německa je Volkswagen Group. Hlavní sídlo tohoto koncernu je umístěno ve městě Wolfsburg nacházejícím se ve spolkové zemi Dolní Sasko. Volkswagen Group zahrnuje dvanáct značek ze sedmi zemí evropských zemí. Jedná se o Volkswagen Passenger Cars, Audi, Seat, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Commercial Vehicles, Scania a MAN. Každá ze značek operuje na trhu jako nezávislý subjekt. Produktové spektrum Volkswagen Group je díky těmto značkám velice bohaté, od výrobců motocyklů až po výrobce autobusů a těžkých nákladních vozidel. V Evropě má tento koncern 120 výrobních závodů ve 20 evropských zemích. Celkově se v Německu nachází 8 závodů Volkswagen. Značka Audi provozuje v Německu dva závody, a to konkrétně ve městech Ingolstadt a Neckarsulm, přičemž hlavní sídlo firmy se nachází ve městě Ingolstadt. (Volkswagen, 2017b) (GTAI, 2017) (Audi, 2017)

Další v pořadí je koncern BMW Group, v současné době provozuje v Německu sedm závodů. Závody se nachází ve městech: Mnichov, Dingolfing, Landshut, Regensburg, Leipzig, Wackersdorf a Eisenach. Hlavní sídlo tohoto koncernu je poté umístěno v Mnichově v Bavorsku. (BMW, 2017)

Další významné značky, které mají své závody v Německu, jsou například: Ford, Iveco, MAN, Mercedes, Neoplan, Opel a Porsche. (GTAI, 2017)

V grafu níže je znázorněna výroba pěti nejznámějších automobilových značek v Německu: Porsche, Audi a Volkswagen spadají pod koncern Volkswagen Group, značka Mercedes je členem koncernu Daimler AG a značka BMW je členem koncernu BMW Group.

Nejvíce se na výrobě automobilů podílel koncern Volkswagen Group. Statistika jasně ukazuje, že značka Volkswagen už od prvního evidovaného roku 2009 je absolutně nejvyroběnější značkou automobilů v celém Německu. Výrazně menší objem produkce než Volkswagen, ale velmi podobný objem při vzájemném srovnání těchto dvou značek mezi sebou produkují Mercedes a BMW. Počet vyrobených automobilů značky Mercedes ve sledovaném období byl vždy větší než produkce BMW. Výjimku tvoří rok 2015, kdy výroba BMW překročila výrobu Mercedes o více než 160 000 kusů. Po ekonomické krizi v roce 2009 z grafu vyplývá významný nárůst produkce u všech sledovaných značek. Ve sledovaném období byl pro značky Porsche a BMW z hlediska objemu produkce absolutně nejlepší rok 2016. Pro Audi a Mercedes byl historicky nejlepší rok 2011. V tomto roce se Audi podařilo pokořit hranici 1 milionu vyrobených automobilů a Mercedes poprvé překonal hranici 1,25 milionů vyrobených automobilů. Z hlediska produkce automobilů, byl pro značku Volkswagen nejlepší rok 2015. V tomto roce činila produkce automobilů této značky více než 1 800 000 ks. V následujícím roce 2016 byl však objem produkce o téměř 200 000 kusů nižší, v procentuálním vyjádření se jedná o propad téměř 12 %. Významnou váhu lze v tomto případě přikládat kauze Dieseltgate, která vypukla v roce 2015 a negativně ovlivnila reputaci celého koncernu Volkswagen Group. Nejvíce však poškodila samotnou značku Volkswagen. (OICA, 2017)



Obrázek 10: Výroba automobilů na území Německa od roku 2009-2016

Zdroj: (OICA, 2017); vlastní zpracování

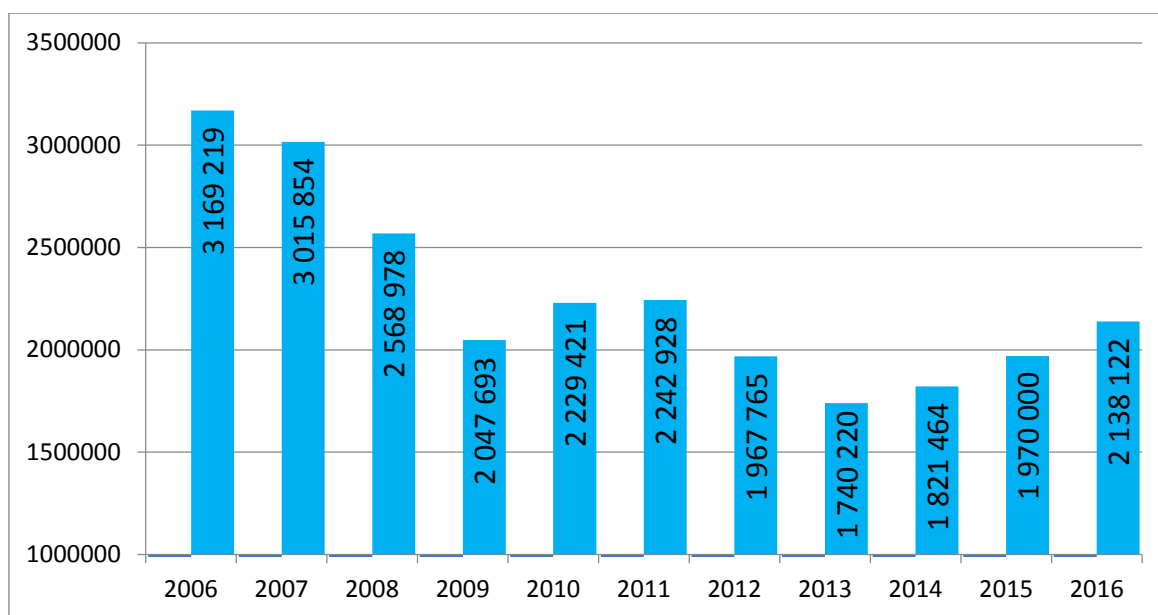
4. Francie

V následujících kapitolách se práce zaměří na automobilový průmysl Francie. Francie, stejně jako Německo se řadí mezi evropskou špičku v tomto odvětví. Francie bude zhodnocena na základě totožných ukazatelů jako předešlé dvě země: Česká republika a Německo.

4.1 Charakteristika výroby a její časový růst

Francie podobně jako Německo, patří mezi špičku automobilového průmyslu v EU. V roce 2016 bylo na území Francie vyrobeno 2 138 122 ks automobilů. V počtu vyrobených automobilů v roce 2016 se Francie umístila na třetím místě v celé EU. Lepšími v tomto směru bylo pouze Německo (6 126 206 ks) a Španělsko (2 923 064 ks). (ACEA, 2017a)

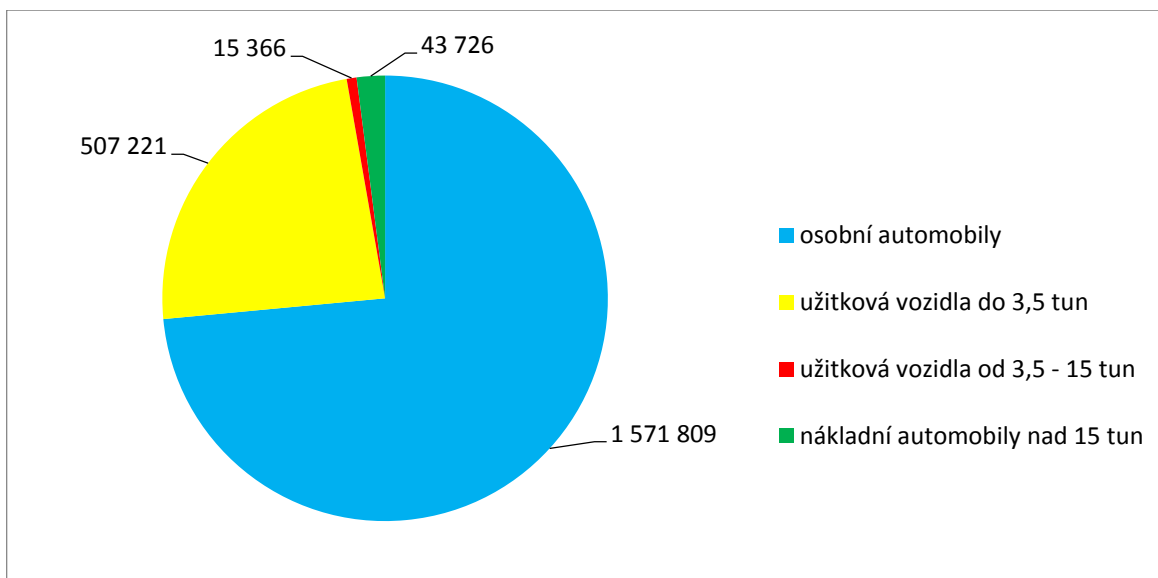
Prvním ukazatelem, na který se práce zaměří, bude celková výroba automobilů za posledních deset let. Z obrázku 11 je patrné, že až do roku 2009 měl objem produkce klesající tendenci. Snižování výroby automobilů ve Francii se ovšem prosazuje dlouhodobě již od roku 2005. V roce 2009 se objem produkce propadl až na hodnotu 2 047 693 ks. Oproti roku 2008 se jednalo o pokles produkce o 20,3 %. V dalších letech 2010 a 2011 již docházelo ke zvýšení produkce. V roce 2010 bylo toto zvýšení objemu produkce o 8,9 % oproti roku 2009. V roce 2012 se výroba dostala pod hodnotu 2 mil. vyrobených kusů automobilů, následující rok 2013 byl však z tohoto hlediska pro automobilový průmysl Francie ještě slabší. Ve sledovaném období se jednalo o nejhorší rok, produkce činila 1 740 220 ks. Absolutně nejspěšnější rokem se pro automobilový průmysl Francie stal rok 2004. V tomto roce bylo vyrobeno 3 665 990 automobilů, pokud se mezi sebou srovná rok 2004 a 2013, výroba v roce 2013 byla o téměř 53 % menší. Od roku 2013 až do roku 2016 docházelo k pravidelnému zvyšování produkce. V roce 2016 se opět výroba automobilů dostala nad 2 mil. vyrobených kusů, konkrétně na hodnotu 2 138 122 ks. Ačkoliv se výroba automobilů v posledních letech zvyšovala, je zřejmé, že automobilový průmysl Francie zažívá méně úspěšné časy. (ACEA, 2017a) (OICA, 2016)



Obrázek 11: Celková výroba automobilů ve Francii mezi lety 2006-2016

Zdroj: (ACEA, 2017a) (OICA, 2016); vlastní zpracování

Následující graf je zaměřen na výrobu automobilů podle typu, zkoumaným rokem je rok 2016. Stejně jako u dalších vybraných zemí je francouzský automobilový průmysl orientovaný především na výrobu osobních vozidel, v případě Francie se však nejedná o tak jednostranně směřovanou produkci. Výroba osobních vozů představovala podíl 73,5 % na celkové produkci automobilů. Druhým nejvyvráběnějším typem jsou užitková vozidla do 3,5 tun. Počet vyrobených vozidel tohoto typu činil 507 221 kusů, podíl na celkové produkci činil 23,72 %. Na třetí místo se řadí nákladní automobily nad 15 tun (43 726 ks; 2,05 %). Nejmenší objem produkce patřil užitkovým vozidlům od 3,5 – 15 tun (15 366 ks; 0,72 %). (ACEA, 2017a)



Obrázek 12: *Produkcce typů vozidel ve Francii v roce 2016*
 Zdroj: (ACEA, 2017a); vlastní zpracování

4.2 Podíl sektoru automotive na tvorbě podílu na exportech

Francie již dlouhá léta patří mezi největší ekonomiky na světě. V roce 2016, činila celková hodnota exportu 485 mld. USD, což dělá z Francie šestého největšího exportéra na světě. Automobilový průmysl produkoval hodnotu 33,1 mld. USD, v procentuálním vyjádření tvořil 6,8 % celkového exportu. (OEC, 2017e)

Mezi nejexportovanější výrobky Francie se řadí letadla, helikoptéry a léky. Automobily se v objemu exportu umístily za těmito výrobky. Celková hodnota exportu automobilů činila 18,4 mld. USD. V celosvětovém exportu automobilů se Francie umístila na jedenáctém místě s podílem 2,7 %, v rámci EU poté obsadila šesté místo. (OEC, 2017a) (OEC, 2017e)

Kromě exportu automobilů se bude práce zabývat exportem automobilových dílů. V tomto případě byly díly vyvezeny v celkové hodnotě 14,7 mld. USD s podílem 4,3 % na celosvětovém exportu. V exportu dílů Francie umístila na sedmém místě na světě, v Evropě obsadila druhé místo za Německem. (OEC, 2017c)

Zemí, do které Francie nejvíce vyvážela své automobily, se stala Belgie, hodnota exportovaných automobilů dosahovala 3,35 mld. USD. V procentuálním vyjádření činil vývoz do Belgie 18 % celkového exportu automobilů Francie. Další země, které z Francie

dovážely nejvíce, byly Německo (3,04 mld. USD; 17 %), Itálie (2,6 mld. USD; 14 %), Španělsko (2,32 mld. USD; 13 %) a Spojené království (1,16 mld. USD; 6,3 %). (OEC, 2017e)

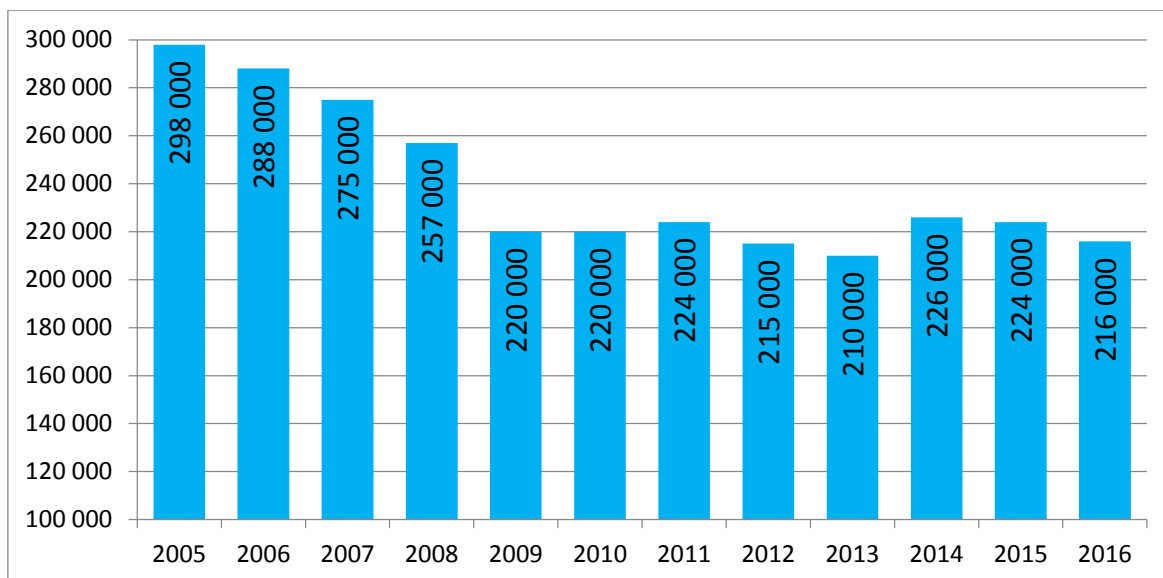
Automobilové díly byly nejvíce exportovány do Německa (3,73 mld. USD; 25 %), Španělska (2,18 mld. USD; 15 %), Spojeného království (1,27 mld. USD; 8,6 %) a Itálie (700 mil. USD; 4,8 %). (OEC, 2017e)

4.3 Zaměstnanost

S počtem zaměstnanců (216 000) se Francie řadí na druhé místo v EU hned za Německo. Automobilový průmysl patří mezi nejdůležitější průmyslová odvětví v zemi. Od Česka a Německa se Francie liší tím, že se počet zaměstnanců snižuje a automobilový průmysl už není tak ekonomicky výkonný jako v letech minulých. Počet zaměstnanců za poslední roky ukazuje graf 13. (CCFA, 2017a)

Z grafu je patrný dlouhodobý klesající trend v počtu zaměstnanců. K největší redukci počtu zaměstnanců došlo v roce 2009, kdy se zaměstnanost v automotive snížila meziročně o 37 000. Doposud absolutně nejslabším rokem byl rok 2013, kdy počet zaměstnanců činil pouze 210 000. Mezi zkoumanými roky došlo k největší zaměstnanosti v roce 2005, kdy počet zaměstnanců byl téměř 300 000. Celkově však došlo mezi roky 2005-2016 ke snížení zaměstnanců o 82 000 v procentuálním vyjádření činí úbytek 27,5 %. Snižující se počet zaměstnanců je jedním z ukazatelů ztráty významného postavení francouzského automobilového průmyslu. (CCFA, 2017a) (CCFA, 2017b)

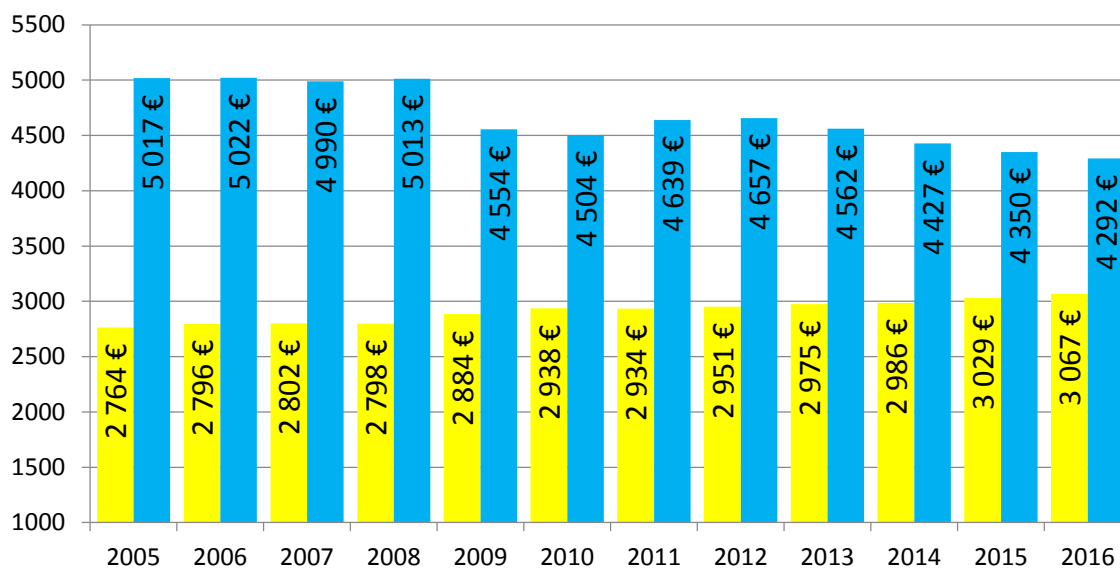
Největším zaměstnavatelem na území Francie byl Groupe PSA, tento koncern v roce 2016 zaměstnával 73 000 pracovníků. Druhé místo zaujímá koncern Groupe Renault, jehož počet zaměstnanců činil 46 000. (CCFA, 2017a)



Obrázek 13: Vývoj počtu zaměstnanců ve francouzském automobilovém průmyslu mezi lety 2005-2016

Zdroj: (CCFA, 2017a) (CCFA, 2017b); vlastní zpracování

Dalším zkoumaným ukazatelem je výše průměrné hrubé měsíční nominální mzdy v automobilovém průmyslu ve Francii (modrá barva) a její porovnání s průměrnou mzdou (žlutá barva). Trend je zde podobný jako u Česka a Německa, že pracovníci zaměstnaní v sektoru automotive mají větší mzdy, než je průměrná mzda v dané zemi. Z grafu 14 je patrné, že ve sledovaném období 2005-2016 se rozdíl mezi těmito dvěma hodnotami vyrovnává. Mezi lety 2005-2008 se mzda v automobilovém průmyslu pohybovala okolo 5 000 €. V roce 2009 poté klesla meziročně o téměř 500 €. V dalších letech už docházelo k mírnému zvyšování mezd, avšak od roku 2012-2016 se mzda každým rokem snižovala. V roce 2016 klesla na minimum sledovaného období, konkrétně na výši 4 292 €, oproti roku 2005 se jednalo o snížení o 725 €. Na druhé straně průměrná měsíční mzda (žlutá barva) měla ve sledovaném období, až na výjimky, rostoucí tendence a v roce 2015 poprvé překonala hranici 3 000 €. Svého vrcholu dosáhla v roce 2016, kdy se dostala na hodnotu 3 067 €. (Statista, 2017d) (Eurostat, 2017) (Salaryexplorer, 2017)



Obrázek 14: Srovnání a vývoj průměrných mezd ve Francii a ve francouzských automobilových firmách

Zdroj: (Statista, 2017d) (Eurostat, 2017) (Salaryexplorer, 2017); vlastní zpracování

4.4 Automobilové koncerny působící ve Francii

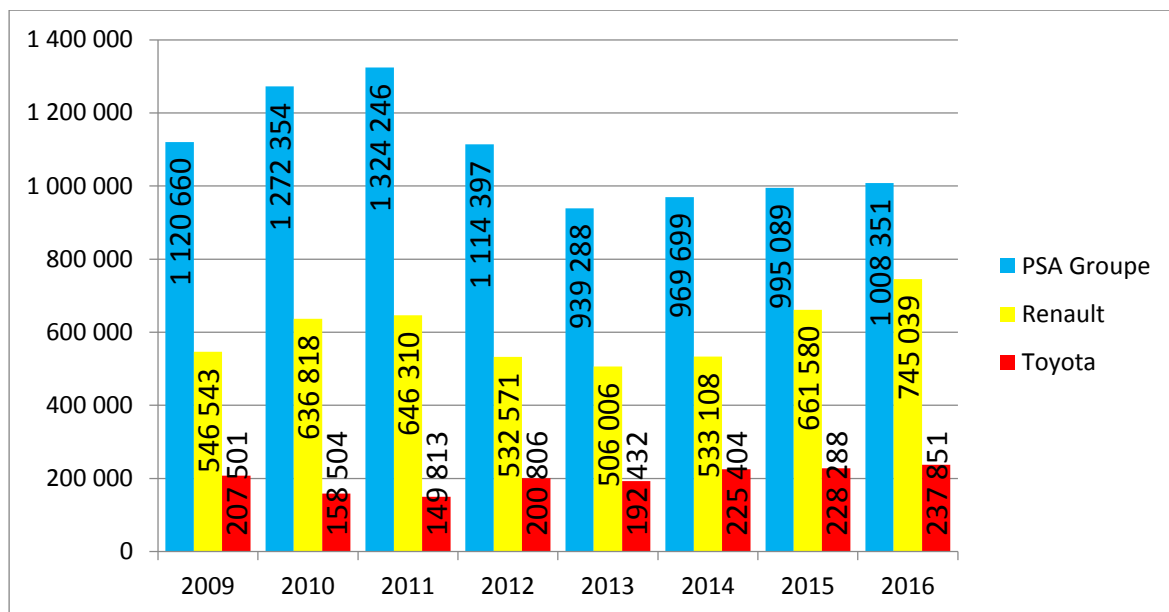
Největším koncernem operujícím ve francouzském automobilovém průmyslu je Groupe PSA. Součástí tohoto koncernu jsou značky Peugeot, Citroën, DS Automobiles, Opel a Vauxhall. Na území Francie se nachází celkem pět závodů tohoto koncernu, konkrétně ve městech: Hordain, Mulhouse, Poissy, Rennes a Sochaux. Groupe PSA je druhým největším výrobcem automobilů v Evropě po Volkswagen Group. (CCFA, 2017a) (PSA, 2017)

Groupe Renault je druhým francouzským koncernem. Spojuje značky: Renault, Dacia, Renault Samsung Motors, Alpine a LADA. Tento koncern provozuje ve Francii celkem šest závodů a to ve městech: Batilly, Dieppe, Douai, Flins, Maubeuge a Sandouville. (CCFA, 2017a) (Renault, 2017)

Další značkou, která má své závody ve Francii je Renault Trucks. V současné době je tato značka součástí skupiny Volvo Group. Renault Trucks momentálně provozuje ve Francii šest závodů, které se nacházejí ve městech: Blainville, Bourg-en-Bresse, Marolles-en-Hurepoix, Saint-Nazaire a dva závody v Limoges. (CCFA, 2017a) (Volvo, 2017). Na území Francie má své výrobní závody rovněž Toyota Motor Manufacturing France (ve

měště Onnaing) a Smart (ve městě Hambach), který patří pod koncern Daimler AG. (Toyota Europe, 2017) (Daimler, 2017)

Z obrázku 15 je patrné, že největší počet automobilů produkuje ve Francii koncern PSA Groupe. Průměr vyrobených automobilů koncernem PSA mezi lety 2009-2016 byl 1 093 011 ks. Ve sledovaném období byl pro PSA absolutně nejlepším rokem rok 2011, hodnota produkce překonala hranici 1,3 mil. vyrobených automobilů. Absolutně nejhorším rokem byl rok 2013, kdy objem produkce klesl pod 1 mil. vyrobených automobilů, konkrétně bylo v tomto roce vyrobeno 939 288 ks. Renault je druhá nejvýroběnější značka automobilů ve Francii. Ve sledovaném období překonala produkce vždy hranici 500 tis. ks. Rok 2016 byl pro značku Renault absolutně nejúspěšnějším rokem, co se týče produkce. Poprvé byla překonána hranice 700 tis. vyrobených kusů automobilů. Stejně jako pro PSA Groupe byl nejméně úspěšným rokem rok 2013, produkce činila 506 006 ks. Z grafů číslo 11 (celková výroba automobilů ve Francii mezi lety 2006-2016) a číslo 13 (vývoj počtu zaměstnanců ve francouzském automobilovém průmyslu mezi lety 2005-2016) je patrné, že rok 2013 byl pro francouzským automobilový průmysl nejméně úspěšným rokem, konkrétně z hledisek celkové produkce a počtu zaměstnaných. Nyní z grafu níže je patrné, že tyto parametry nejvíce ovlivnili dva nejvýznamnější výrobci automobilů na území Francie. Poslední zkoumanou značkou je Toyota. Stejně jako pro Renault byl z hlediska objemu produkce nejlepší rok 2016, objem produkce činil 237 851 ks automobilů. Paradoxně nejhorším rokem pro značku Toyota byl rok 2011, její roční produkce ve Francii klesla pod 150 tis. vyrobených automobilů. (OICA, 2017)



Obrázek 15: Výroba automobilů na území Francie od roku 2009-2016

Zdroj: (OICA, 2017); vlastní zpracování

5. Srovnání zemí pomocí vybraných ukazatelů

V další části práce bude provedeno srovnání vybraných zemí pomocí ukazatelů, které pomohou lépe určit postavení automobilového průmyslu v dané zemi a také míru závislosti dané ekonomiky na automobilovém průmyslu. Tyto ukazatele poskytnou reálnější obraz o postavení automobilového průmyslu v dané zemi.

5.1 Počet vyrobených automobilů na obyvatele

Pro lepší vypovídací hodnotu bude použita statistika, která určí počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel.

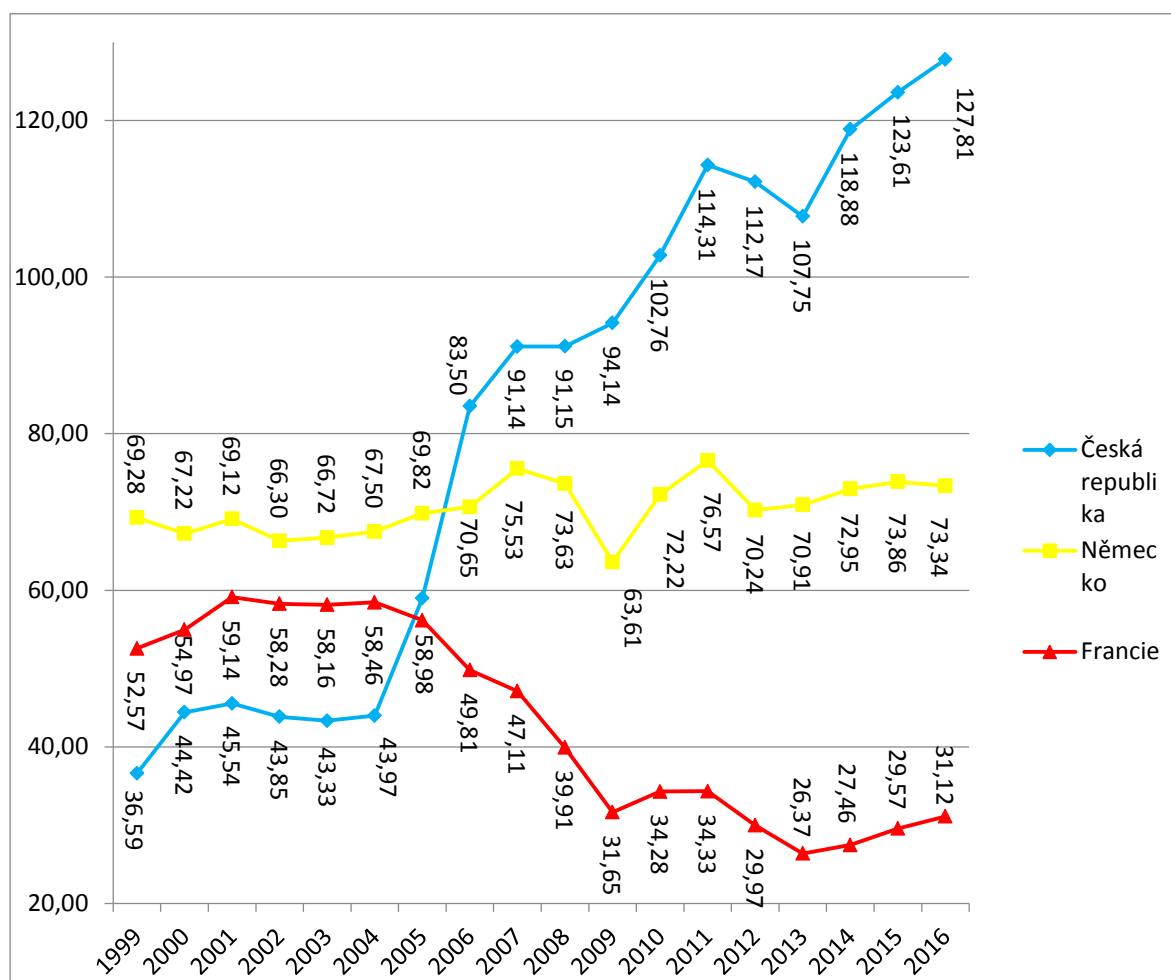
V průběhu sledovaného období je patrné, že v tomto období došlo ke značným změnám. V prvním evidovaném roce 1999 se Německo mohlo pyšnit tím, že ze všech tří srovnávaných zemí dokázalo vyrobit nejvíce automobilů na 1 000 obyvatel, na druhém místě se umístila Francie a na třetím místě Česká republika.

Až do roku 2004 se všechny tři sledované země držely na téměř stejných hodnotách. Zlom nastal v roce 2005, kdy Česká republika v počtu vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel překonala Francii a v následujícím roce i Německo. Český automobilový průmysl figuruje na prvním místě a svou pozici stále posiluje. V posledních letech navíc rozdíl před ostatními dvěma zeměmi neustále navyšoval. Dosud nejsilnějším rokem z pohledu počtu vyrobených automobilů na obyvatele se stal rok 2016, počet vyrobených automobilů činil 127,81 ks. (World Bank, 2017a) (OICA, 2017)

Další vybraná země, Německo se od počátku tisíciletí drží na téměř stejných hodnotách, jediný výraznější propad nastal kolem roku 2009, kdy počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel klesl na 63,61 ks. Do roku 2016 se však Německu podařilo dostat produkci na téměř stejné hodnoty jako před tímto propadem. Za nejsilnější rok se u Německa dá považovat rok 2011, produkce tehdy dosáhla hodnoty 76,57 ks automobilů. (World Bank, 2017a) (OICA, 2017)

V případě Francie se jedná o opačný trend než v případě České republiky. Vrchol zažil francouzský automobilový průmysl v roce 2001, produkce činila až 59,14 vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel. Po čtyři roky tento ukazatel stagnoval, od roku 2005 pak začíná rychle klesat. Doposud nejslabším byl pro automobilový průmysl Francie rok 2013, počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel činil pouze 26,37 ks.

Na závěr je jistě vhodné zmínit, že závislost české ekonomiky na sektoru automotive je velmi silná a každým dalším rokem se prohlubuje. V případě krize v automobilovém průmyslu může mít neblahé následky pro celou ekonomiku státu. Tato krize by se podepsala na růstu nezaměstnanosti v automobilovém průmyslu a poté i na nezaměstnanosti v sektorech dodavatelsky těsně napojených na automotive. Růst nezaměstnanosti v největším průmyslovém sektoru Česka by poté začal ovlivňovat i další makroekonomické ukazatele. (World Bank, 2017a) (OICA, 2017)



Obrázek 16: Počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel ve vybraných zemích
Zdroj: (The World Bank, 2017a) (OICA, 2017); vlastní zpracování

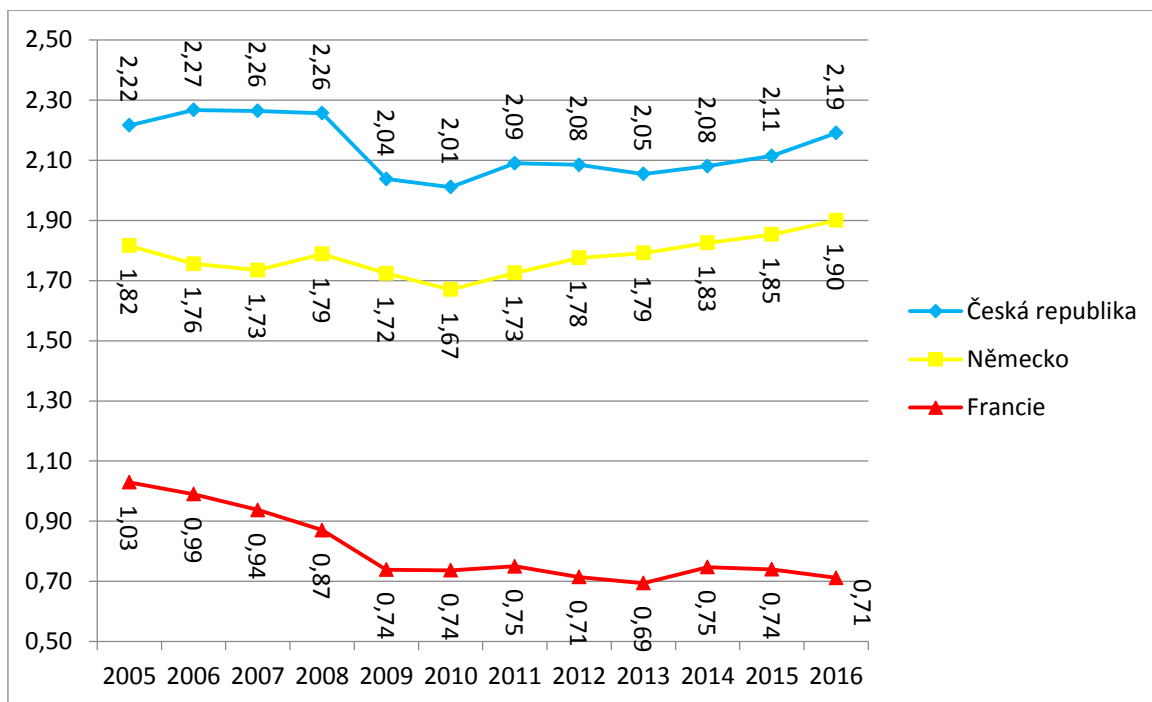
5.2 Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných

Z grafu níže je patrné, že největší procento pracovníků v automobilovém průmyslu bylo v celém sledovaném období zaměstnáno v České republice. Ve sledovaném období bylo procento pracovníků vždy vyšší než 2 %. V roce 2006 zaujímal český automobilový průmysl nejsilnější postavení z hlediska procentuální zaměstnanosti, hodnota činila 2,27 %. Nejslabším obdobím se stal rok 2010, procentuální zaměstnanost byla 2,01 %. (Statista, 2017a) (AutoSAP, 2017b) (CCFA, 2017a) (CCFA, 2017b) (World Bank, 2017b)

Německo se už od roku 2005 drží na téměř totožných hodnotách (stejně tomu bylo i v případě počtu vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel). Průměrná hodnota procentuální zaměstnanosti činila 1,78 %. Nejsilnější postavení zažil německý automobilový průmysl v roce 2016 (1,90 %), neslabší období, stejně jako Česká republika v roce 2010, procentuální hodnota dosahovala 1,67 %. Také v případě Německa lze po roce 2010 pozorovat dlouhodobě pozvolna rostoucí tendenci.

V případě Francie se kromě roku 2005 držela hodnota po celé sledované období pod 1 %. Už od roku 2005 je vývojový trend francouzského automobilového průmyslu jednoznačný, až na výjimky se procentuální zaměstnanost snižovala. Jedná se o další důkaz toho, že automobilový průmysl ve Francii už není dominantním odvětvím. Zatím nejslabším rokem byl 2013 (0,69 %).

Výsledek dalšího ukazatele jen potvrzuje, že z vybraných zemí je nejvíce na automobilovém průmyslu závislá Česká republika. (Statista, 2017a) (AutoSAP, 2017b) (CCFA, 2017a) (CCFA, 2017b) (World Bank, 2017b)



Obrázek 17: Podíl zaměstnaných v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných ve vybraných zemích (v %)

Zdroj: (Statista, 2017a) (AutoSAP, 2017b) (CCFA, 2017a) (CCFA, 2017b) (The World Bank, 2017b); vlastní zpracování

6. Kauza Dieselgate

Tato kapitola se věnuje kauze Dieselgate a identifikuje dopady této kauzy na koncern Volkswagen Group zejména v USA.

6.1 Definice Dieselgate

Kauza Dieselgate vypukla 18. září 2015 poté, co americká vládní organizace ochrany životního prostředí (EPA) obvinila Volkswagen, že vybavuje své motory turbodiesely TDI nelegálním softwarem, který umožňoval podvádění při měření emisí. Ve skutečnosti podle organizace EPA, vypouštěly deseti až čtyřicetinasobné množství emisí oxidu dusíku. Volkswagen přiznal, že téměř 600 tis. naftových vozů v USA vybavil systémem umožňujícím falšovat testy emisí, na světě se pak mělo jednat o 11 milionů naftových automobilů. V případě Škoda Auto, člena koncernu Volkswagen Group, by se toto obvinění mělo týkat 1,2 milionů vozů. (Žák, 2015) (ČTK, 2017)

6.2 Důsledky kauzy

Po propuknutí této kauzy hrozila pokuta pro Volkswagen až ve výši 18 mld. USD, výše pokuty odpovídala novým zákonům, podle kterých měl Volkswagen zaplatit 37 500 USD za každé prodané auto. V roce 2017 potvrdilo americké ministerstvo spravedlnosti, že výše pokuty bude ve výši 4,3 mld. USD. Sám Volkswagen již dříve potvrdil, že v důsledku emisního skandálu vynaloží až 17,5 mld. USD na urovnání obvinění ze stran regulátorů, prodejců a zákazníků. Podle dřívějších dohod by také majitelé problémových vozů měli obdržet odškodné ve výši 10 tis. USD. (Žák, 2015) (ČTK, 2017a)

Pár dní po vypuknutí kauzy skončil ve vedení Volkswagenu Martin Winterkorn, který stál v jeho čele od roku 2007. Kauza se projevila i na kapitálovém trhu, kdy hodnota akcií Volkswagenu klesla o téměř jednu třetinu. (Polák, 2015)

V důsledku aféry oznámila Škoda Auto, že od roku 2019 bude produkovat automobily (Rapid, Fabia) pouze s benzínovým a elektrickým pohonem. (ČTK, 2017b)

6.2.1 Důsledky kauzy v prodejnosti vozů značky Volkswagen

Na území USA působí dceřiná společnost Volkswagenu AG pod obchodním jménem Volkswagen Group of America, Inc. Provozuje výrobní závod ve městě Chattanooga ve státě Tennessee. Volkswagen Group of America zahrnuje značky: Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini a Volkswagen. (Volkswagen Group of America, 2018)

Statistika prodejů v USA a Evropě (tab. 1) ukazuje, jak velký dopad měla kauza Dieselgate na prodejnost automobilů značky Volkswagen v USA a zda měla kauza vliv i na evropské zákazníky nebo se spíše omezila na americký trh automobilů. (Carsalesbase, 2018a)

Tabulka 1: Prodej vozů značky Volkswagen v USA a Evropě

Oblast	USA		Evropa	
	prodej (ks)	tržní podíl (v %)	prodej (ks)	tržní podíl (v %)
2017	339 676	1,97	1 685 053	10,88
2016	322 948	1,84	1 704 547	11,35
2015	349 440	2,00	1 699 221	12,04
2014	366 970	2,22	1 606 145	12,41
2013	407 704	2,62	1 541 890	12,58
2012	438 134	3,02	1 608 647	12,82
2011	324 402	2,54	1 703 915	12,30
2010	256 830	2,22	1 558 848	11,20
2009	213 454	2,05	1 664 443	11,39
2008	223 128	1,68	1 553 488	10,74
2007	230 572	1,43	1 610 684	10,26
Celkem	3 473 258	-	17 936 881	-

Zdroj: (Carsalesbase, 2018a) (Carsalesbase, 2018b); vlastní zpracování

V tabulce jsou zobrazeny prodeje vozů značky Volkswagen v USA a Evropě za posledních deset let, které jsou doplněny ještě o tržní podíly. Z tabulky je patrné, že automobily značky Volkswagen se mohou těšit mnohem větší přízni od evropských zákazníků. Ve sledovaném období činil tržní podíl v Evropě vždy více než 10 %. Ovšem je také patrné, že v posledních letech tržní podíl klesá, pokud by měla kauza Dieselgate významnější vliv na evropské zákazníky, dal by se očekávat zvýšený úbytek prodaných automobilů i tržního podílu zejména v roce 2016. Oproti roku 2015 došlo sice k redukci tržního podílu, ovšem tento trend je patrný už od roku 2013. Na druhou stranu je nutné poznamenat, že úbytek tržního podílu v roce 2016 byl procentuálně nejvyšší, oproti roku 2015 došlo ke ztrátě tržního podílu o 0,69 procentního bodu. (Carsalesbase, 2018b)

Na americkém trhu automobilů se Volkswagen nikdy nemohl těšit takové prodejnosti svých vozů jako v Evropě. Mezi lety 2007-2012 svůj tržní podíl neustále navyšoval, v neúspěšnějším roce 2012 bylo prodáno 438 134 automobilů a tržní podíl poprvé překročil hranici 3 %. V roce 2016, ve kterém se měl projevit největší úbytek tržního podílu i prodejnosti automobilů, došlo k úbytku tržního podílu pouze o 0,16 procentního bodu, jedná se tedy o menší ztrátu tržního podílu než v případě evropského trhu. V případě prodejnosti automobilů na americkém trhu se nezdá, že by měla kauza Dieseltgate výraznější dopad a američtí zákazníci nadále považují automobily značky Volkswagen za záruku kvality. (Carsalesbase, 2018a)

6.2.2 Důsledky kauzy v prodejnosti vozů ostatních značek patřících pod Volkswagen Group

V následujících tabulkách je zobrazena prodejnost značek patřících pod koncern Volkswagen Group současně operujících v USA a Evropě, tedy Audi, Lamborghini a Bentley. (Carsalesbase, 2018a) (Carsalesbase, 2018b)

Tabulka 2: Prodej vozů značky Audi v USA a Evropě

Oblast	USA		Evropa	
	prodej (ks)	tržní podíl (v %)	prodej (ks)	tržní podíl (v %)
2017	226 511	1,30	823 689	5,32
2016	210 213	1,19	827 532	5,50
2015	202 202	1,16	763 308	5,41
2014	182 011	1,10	722 653	5,59
2013	158 061	1,01	695 456	5,67
2012	139 310	0,97	705 023	5,62
2011	117 561	0,92	693 233	5,01
2010	101 629	0,88	630 561	4,53
2009	82,716	0,79	617 606	4,23
2008	87 760	0,66	661 801	4,57
2007	93 506	0,58	660 632	4,21
Celkem	1 518 847	-	7 801 494	-

Zdroj: (Carsalesbase, 2018a) (Carsalesbase, 2018b); vlastní zpracování

Tabulka 3: Prodej vozů značky Lamborghini a Bentley v USA a Evropě

Oblast	USA		Evropa	
	prodej Lamborghini (ks)	prodej Bentley (ks)	prodej Lamborghini (ks)	prodej Bentley (ks)
2017	1 095	2 405	1 005	3 912
2016	1 033	2 581	941	3 595
2015	756	2 686	791	2 419
2014	736	3 003	560	2 443
2013	552	2 841	438	2 164
2012	410	2 315	474	2 220
2011	340	1 877	392	1 774
2010	290	1 430	453	1 578
2009	353	1 367	602	1 473
2008	741	2 693	725	2 826
2007	984	3 990	789	3 759
Celkem	7 290	27 188	7 170	28 163

Zdroj: (Carsalesbase, 2018a) (Carsalesbase, 2018b); vlastní zpracování

Podobně jako Volkswagen i Audi je oblíbenější u evropských zákazníků. Pokud by kauza Dieseltgate měla dopad na prodejnost značky, očekávaný dopad by nastal v roce 2016. Rok 2016 byl však pro Audi úspěšnější než rok 2015 v Evropě i USA. Kauza tedy neměla výraznější dopad na prodejnost této značky.

Luxusní značky automobilů Lamborghini a Bentley podobně jako Audi nezaznamenaly propad v prodejnosti svých automobilů. Značka Lamborghini v roce 2016 poprvé překonala hranici 1 000 prodaných kusů v USA, Bentley zaznamenalo v USA propad v prodejnosti o pouze 100 ks. V případě evropského trhu však obě značky v roce 2016 zvýšily své prodeje. Dá se tedy říci, že ani v případě těchto značek nedošlo k výraznějšímu dopadu v prodejnosti. (Carsalesbase, 2018a) (Carsalesbase, 2018b)

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo identifikovat závislost vybraných zemí na automobilovém průmyslu na základě makroekonomických ukazatelů (exporty, zaměstnanost) a zjistit charakteristiku výroby typů vozidel a jejich počet. Dalším cílem bylo zjištění dopadu kauzy Dieselgate na koncern Volkswagen Group, zejména vliv v prodejnosti automobilů patřící pod koncern na evropském a americkém automobilovém trhu. Zkoumané země byly zvoleny s ohledem na postavení automobilového průmyslu, který je jedním z nejvýznamnějších průmyslových sektorů. Jako důkaz slouží celkový objem produkce za rok 2016: Německo se umístilo na prvním místě, Francie obsadila třetí místo a Česko zaujímalo páté místo v celé Evropské unii.

Česko, Německo i Francie se řadí k evropské špičce ve výrobě automobilů také z důvodu působnosti závodů nejvýznamnějších výrobců, jejichž automobily se řadí k nejprodávanějším v EU. V České republice se jedná o značku Škoda, v Německu Volkswagen, Mercedes, BMW a Audi, ve Francii Peugeot, Citroën a Renault.

Na základě počtu vyrobených vozů bylo zjištěno, jaké typy automobilů vybraná země produkuje. Typy automobilů se dělí na osobní automobily, užitková vozidla do 3,5 tun, užitková vozidla od 3,5 – 15 tun a nákladní automobily nad 15 tun. Nejužší zaměření produkce náleží Česku, kde výroba osobních aut představuje 99,9 % veškeré produkce, v Německu tvoří 90 % a ve Francii 73,5 %. (ACEA, 2017a)

Export automobilů a automobilových dílů vyšel nejlépe pro Německo, které exportuje v celosvětovém měřítku nejvyšší počet automobilů i automobilových dílů. Francie a Česko si při vývozu komodit spojených s automobilovým průmyslem v celosvětovém srovnání rozhodně nevedly špatně a umístily se v první desítku.

Německo zaměstnává v automobilovém průmyslu nejvíce osob, které také pobírají nejvyšší mzdu. Česká republika a zbytek střední a východní Evropy nemůže ve výši mezd konkurovat vyspělým západním ekonomikám. Přesun ze západní Evropy směrem na východ může výrobcům výrazně snížit mzdové náklady. V současné době se také většina výrobců snaží rozšiřovat svoji výrobu do asijských zemí, zejména kvůli levné pracovní

síle, specifickým požadavkům tamějších trhů a raketovému nárustu odbytů v tomto regionu.

Nejobektivnější vypovídající hodnotu mají pochopitelně relativní ukazatele, které nejlépe poslouží při vzájemném srovnání zemí. K porovnání byly použity ukazatele produkce automobilů na 1 000 obyvatel a podíl přímé zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných. Výsledkem je zjištění, že nezávislejší zemí na automobilovém průmyslu je Česká republika, která v posledních letech náskok před Německem a Francií neustále navyšuje.

Poslední kapitola práce je věnována kauze Dieselgate, která nepříjemně otřásla celým automobilovým průmyslem. V první části je popsána definice kauzy a dopady, které se týkaly koncernu Volkswagen Group. V druhé části je zobrazen dopad v prodejnosti automobilů koncernu v Evropě i USA, kde celá kauza vypukla. Ačkoliv kauza byla nepříjemným zjištěním, posune automobilové výrobce směrem, který bude šetrnější k životnímu prostředí. Už v současné době výrobci opouštějí od výroby automobilů s dieselovými motory a nahrazují je ekologicky přívětějšími elektromobily.

Seznam použité literatury

ACEA. 2017a. *EU Production* [online]. Brussels: European Automobile Manufacturers Association. [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/eu-production>

ACEA. 2017b. *Employment trends* [online]. Brussels: European Automobile Manufacturers Association. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/employment-trends>

ACEA. 2018. *About ACEA* [online]. Brussels: European Automobile Manufacturers Association. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <http://www.acea.be/about-acea>

AUDI. 2017. *Audi production worldwide* [online]. Ingolstadt: Audi AG. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.audi.com/corporate/en/company/production-sites/audi-production-worldwide.html>

AUTOSAP. 2013. *O nás* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/o-nas/>

AUTOSAP. 2017a. Automobilový průmysl motorem české ekonomiky. *Tisková zpráva z Výroční konference AutoSAP* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: http://www.autosap.cz/sfiles/TI17_2017_FIN.pdf

AUTOSAP. 2017b. *Základní přehledy a údaje* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/>

AUTOSAP. 2017c. *Production and Sales – Czech Makes* [online]. Praha: Sdružení automobilového průmyslu. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/en/zakladni-prehledy-a-udaje/vyroba-a-odbyt-tuzemskych-vyrobcu-vozidel/#begin>

BMW. 2017. *Locations* [online]. Mnichov: Bayerische Motoren Werke Group. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z:

https://www.bmwgroup.com/en/company/locations.html#&country=at,be,bg,cz,dk,fi,fr,de,gr,hu,ie,it,mt,nl,no,pl,pt,ro,sk,si,es,se,ch,gb&unit=map_filter_2

CARSALESBASE. 2018a. *US Car Sales Data* [online]. Midland, MI, USA: Car Sales Base. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://carsalesbase.com/us-car-sales-data/>

CARSALESBASE. 2018b. *European Car Sales Data* [online]. Midland, MI, USA: Car Sales Base. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://carsalesbase.com/european-car-sales-data/>

CCFA. 2017a. *L'industrie automobile française* [online]. Paris: Comité des Constructeurs Français d'Automobiles. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0000921>

CCFA. 2017b. *L'industrie automobile française* [online]. Paris: Comité des Constructeurs Français d'Automobiles. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.argusdelassurance.com/digest/classements-automobile/analyse-et-statistiques-de-l-industrie-automobile-francaise-en-2006-ccfa.58334>

CIA. 2017. *Factbook* [online]. Washington, D.C.: Central Intelligence Agency. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ez.html>

CZSO. 2018. *Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE)* [online]. Praha: Český statistický úřad. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/klasifikace_ekonomickyh_cinnosti_cz_nace

ČTK. 2017a. Volkswagen přiznal vinu za Dieselpgate, zaplatí rekordní pokutu a bude pod dohledem [online]. *Auto.cz* [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/volkswagen-priznal-vinu-dieselpgate-zaplati-rekordni-pokutu-dohledem-102297>

ČTK. 2017b. Škoda skončí s diesely v malých autech. [online]. *Novinky.cz* [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/auto/449107-skoda-skonci-s-diesely-v-malych-autech.html>

DAIMLER. 2017. *Smart Werk* [online]. Stuttgart: Daimler AG [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.daimler.com/career/thats-us/locations/location-detail-page-5195.html>

EUROSTAT. 2017. *Labour input in industry – annual data* [online]. Luxembourg: Eurostat [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=sts_inlb_a&lang=en

GTAI. 2017. *The Automotive Industry in Germany* [online]. Berlin: Germany Trade & Invest [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: https://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/_SharedDocs/Downloads/GTAI/Industry-overviews/industry-overview-automotive-industry-en.pdf

HYUNDAI. 2017a. *Kontakt* [online]. Praha: Hyundai Motor Czech s. r. o. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.hyundai.cz/o-nas/o-spolecnosti/kontakt>

HYUNDAI. 2017b. *Hyundai Motor Czech* [online]. Praha: Hyundai Motor Czech s. r. o. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://hyundai.jobs.cz/>

NACE. 2018. *29 Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů, návěsů* [online]. Praha: CZ-NACE. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <http://www.nace.cz/nace/29-vyroba-motorovych-vozidel-krome-motocyklu-privesu-navesu/>

OECD. 2017a. *Cars* [online]. Cambridge: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/hs92/8703/>

OECD. 2017b. *Czech Republic* [online]. Cambridge: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/cze/>

OECD. 2017c. *Vehicle Parts* [online]. Cambridge: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/hs92/8708/>

OECD. 2017d. *Germany* [online]. Cambridge: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/deu/>

OECD. 2017e. *France* [online]. Cambridge: The Observatory of Economic Complexity. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/fra/>

OICA. 2016. *2015 Production Statistics* [online]. Paris: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics/>

OICA. 2017. *2016 Production Statistics* [online]. Paris: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/>

OICA. 2018. *About us* [online]. Paris: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles. [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/about-us/>

POLÁK, Pavel. 2015. Šéf Volkswagenu Winterkorn odstoupil kvůli skandálu s emisemi z funkce [online]. *irozhlas.cz* [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/sef-volkswagenu-winterkorn-odstoupil-kvuli-skandalu-s-emisemi-z-funkce_201509232135_mhromadka

PSA. 2017. *Marques et Services* [online]. Rueil-Malmaison: Groupe PSA [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.groupe-psa.com/fr/marques-et-services/>

RENAULT. 2017. *Our Brands Services* [online]. Boulogne-Billancourt: Groupe Renault [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://group.renault.com/en/our-company/our-brands/>

RYBECKÝ, Vladimír. 2017. Rekordy Škoda Auto v roce 2016 [online]. *Autoweek.cz* [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.autoweek.cz/cs-statistiky-rekordyskodaautovroce2016-6186>

SALARYEXPLORER. 2017. *Average Salary Survey 2017 in France* [online]. London: Salary Explorer. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.salaryexplorer.com/salary-survey.php?loc=74&loctype=1&sty=2017>

STATISTA. 2017a. *Number of employees in the automobile industry in Germany from 2005 to 2016* [online]. London: The Statistics Portal. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/587576/number-employees-german-car-industry/>

STATISTA. 2017b. *Average annual wages in Germany from 2000 to 2016 (in euros)* [online]. London: The Statistics Portal. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/416207/average-annual-wages-germany-y-on-y-in-euros/>

STATISTA. 2017c. *Hourly wage in the automobile industry in Germany from 2005 to 2016 (in euros)* [online]. London: The Statistics Portal. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/587603/hourly-wage-german-automobile-industry/>

STATISTA. 2017d. *Average annual wages in France from 2000 to 2016 (in euros)* [online]. London: The Statistics Portal. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/416204/average-annual-wages-france-y-on-y-in-euros/>

ŠKODA. 2017a. *Základní údaje* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO, a. s. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/zakladni-udaje>

ŠKODA. 2017b. *Historie* [online]. Mladá Boleslav: ŠKODA AUTO, a. s. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>

TOYOTA EUROPE. 2017. *Toyota's European manufacturing plants* [online]. Toyota-shi: Toyota Europe [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.toyota-europe.com/world-of-toyota/feel/operations/made-in-europe/manufacturing#>

TPCA. 2017. *O nás* [online]. Kolín: Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/o-nas/>

UNSD. 2018. *Standard International Trade Classification, Rev.4* [online]. New York, NY, USA: United Nations Statistics Division [cit. 2018-04-09]. Dostupné z: <https://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?Cl=28>

VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA. 2018. *About Volkswagen Group of America, Inc.* [online]. Chattanooga, TN, USA: Volkswagen Group of America, Inc. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.volkswagengroupofamerica.com/about>

VOLKSWAGEN. 2017a. *Employees* [online]. Wolfsburg: Volkswagen AG. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://annualreport2016.volkswagenag.com/group-management-report/business-development/employees.html>

VOLKSWAGEN. 2017b. *Portrait & Production Plants* [online]. Wolfsburg: Volkswagen AG. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.volkswagenag.com/en/group/portrait-and-production-plants.html>

VOLVO. 2017. *Our Brands* [online]. Gothenburg: Volvo Group [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.volvogroup.com/en-en/what-we-do/our-brands.html>

WORLD BANK. 2017a. *Labor force* [online]. Washington, D.C., USA: The World Bank [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/SL.TLF.TOTL.IN?end=2017&locations=CZ-DE-FR&start=2005&view=chart>

WORLD BANK. 2017a. *Population* [online]. Washington, D.C., USA: The World Bank [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?end=2016&locations=CZ-DE-FR&start=1999>

ZÁKONY PRO LIDI. 2015. *Kategorie silničních a zvláštních vozidel* [online]. Praha: Zákony pro lidi [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341#prilohy>

ŽÁK, Dalibor. 2015. Volkswagenu hrozí v USA gigantická pokuta, měl švindlovat s emisemi [online]. *Autorevue.cz* [cit. 2018-03-08]. Dostupné z:

<https://www.autorevue.cz/volkswagenu-hrozi-v-usa-giganticka-pokuta-mel-svindlovat-semisemi-tdi>