

## Seznam příloh

<b>Příloha č. 1</b>	Analýza původů dílů vozu Volvo S40, II. generace, r. v. 2004-12	Obrázek č. 1
<b>Příloha č. 2</b>	Vůz Roberts Electric z r. 1896	Obrázek č. 2
<b>Příloha č. 3</b>	Dvě reklamy na automobily z počátku 20. stol.	Obrázek č. 3
<b>Příloha č. 4</b>	Vůz Ford model T z r. 1926	Obrázek č. 4
<b>Příloha č. 5</b>	Vůz Lincoln Zephyr z r. 1939	Obrázek č. 5
<b>Příloha č. 6</b>	Vůz Cadillac Series 62 Convertible z r. 1949	Obrázek č. 6
<b>Příloha č. 7</b>	Vůz General Motors Le Sabre z r. 1951	Obrázek č. 7
<b>Příloha č. 8</b>	Vůz: Cadillac Coupe de Ville z r. 1959	Obrázek č. 8
<b>Příloha č. 9</b>	Vůz Lincoln Continental Convertible z r. 1965	Obrázek č. 9
<b>Příloha č. 10</b>	Vůz Ford Mustang z r. 1966	Obrázek č. 10
<b>Příloha č. 11</b>	Vůz Ford Pinto z r. 1976	Obrázek č. 11
<b>Příloha č. 12</b>	Vůz Chevrolet Nova z r. 1984	Obrázek č. 12
<b>Příloha č. 13</b>	Vůz Dodge Caravan z r. 1984	Obrázek č. 13
<b>Příloha č. 14</b>	Vůz Jeep Grand Wagoneer z r. 1987	Obrázek č. 14
<b>Příloha č. 15</b>	Vůz Chevrolet Suburban z r. 1998	Obrázek č. 15
<b>Příloha č. 16</b>	Mapy srovnávající centra automobilového průmyslu v Severní Americe letech 1995 a 2016	Obrázek č. 16
<b>Příloha č. 17</b>	Mapa znázorňující výši korporátní daně v jednotlivých státech USA v r. 2019	Obrázek č. 17
<b>Příloha č. 18</b>	Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v Mexiku	Obrázek č. 18
<b>Příloha č. 19</b>	Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v USA	Obrázek č. 19
<b>Příloha č. 20</b>	Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v Kanadě	Obrázek č. 20
<b>Příloha č. 21</b>	Počet prodaných vozů amerických automobilek mezi roky 1970 a 1981	Graf č. 1
<b>Příloha č. 22</b>	Roční přírůstek/pokles HDP v zemích NAFTA mezi roky 1993 a 2009	Graf č. 2
<b>Příloha č. 23</b>	Počet prodaných aut v USA mezi roky 1992 a 2009	Graf č. 3

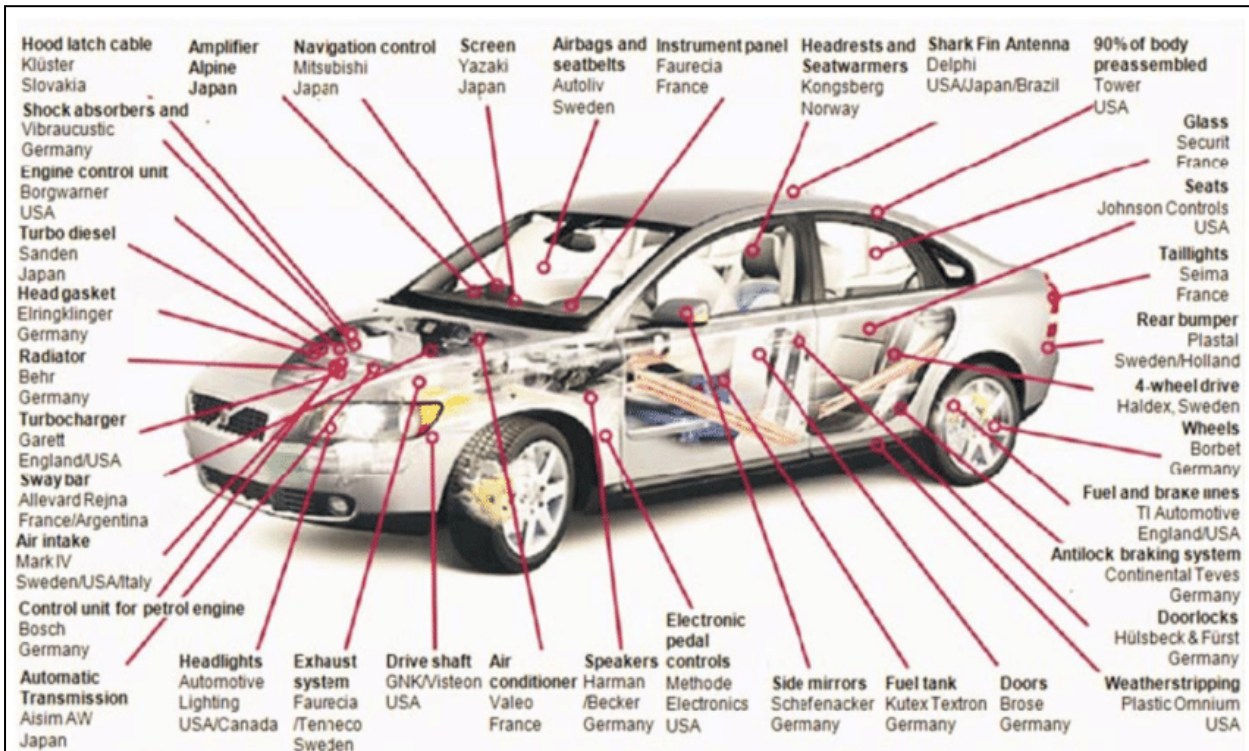
<b>Příloha č. 24</b>	Vývoj podílu jednotlivých značek na americkém automobilovém trhu mezi roky 1992 a 2009	Graf č. 4
<b>Příloha č. 25</b>	Počet prodaných vozů hlavních amerických výrobců v Kanadě a Mexiku mezi roky 1992 a 2009	Graf č. 5
<b>Příloha č. 26</b>	Meziroční zisk/ztráta hlavních amerických automobilek mezi roky 1992 a 2009	Graf č. 6
<b>Příloha č. 27</b>	Počet všech zaměstnanců Ford, GM a Chrysler mezi roky 1992 a 2009	Graf č. 7
<b>Příloha č. 28</b>	Počet zaměstnanců Ford, GM a Chrysler v USA mezi roky 1993 a 2009	Graf č. 8
<b>Příloha č. 29</b>	Podíl jednotlivých segmentů na trhu s novými vozy v USA v letech 1992 až 2009	Graf č. 9
<b>Příloha č. 30</b>	Vývoj objemu produkce a podílu exportu na celkovém objemu automobilového průmyslu v Mexiku	Graf č. 10
<b>Příloha č. 31</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu pick-upů v letech 1992-2009	Graf č. 11
<b>Příloha č. 32</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu SUV v letech 1992-2009	Graf č. 12
<b>Příloha č. 33</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu minivanů v letech 1992-2009	Graf č. 13
<b>Příloha č. 34</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu malých osobních vozů v letech 1992-2009	Graf č. 14
<b>Příloha č. 35</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu sedanů v letech 1992-2009	Graf č. 15
<b>Příloha č. 36</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu luxusních vozů v letech 1992-2009	Graf č. 16
<b>Příloha č. 37</b>	Vývoj cen vybraných modelů v segmentu sportovních vozů v letech 1992-2009	Graf č. 17
<b>Příloha č. 38</b>	Vývoj indexu spotřebitelských cen v USA v letech 1994-2009	Graf č. 18

# Přílohy

**Obrázek č. 1:** Analýza původu dílů vozu Volvo S40 II. generace, 2004-12

Zdroj: Abel M. Mateus, „Development Theory and Globalization, the Second Wave: A Reinterpretation“, SSRN Electronic Journal, 2014,

[https://www.researchgate.net/publication/272302786\\_Development\\_Theory\\_and\\_Globalization\\_the\\_Second\\_Wave\\_A\\_Reinterpertation](https://www.researchgate.net/publication/272302786_Development_Theory_and_Globalization_the_Second_Wave_A_Reinterpertation) (staženo: 01. 07. 2019)



Dnešní automobily se skládají z obrovského množství komponent, které jsou vyráběny ve specializovaných závodech dodavatelů a subdodavatelů po celém světě. Vznik globálních zásobovacích řetězců vede k fragmentaci produkce, která je umožněna rozvojem nákladní dopravy a snížením transakčních nákladů na přepravu.

Pro výrobce (např. Volvo) je tedy výhodnější si objednat díly, např. reproduktor, od specializovaného dodavatele (Harman) než vybudovat vlastní závod na výrobu jednoho dílu, a výsledný produkt smontovat z takto dodaných součástí.

## Obrázek č. 2 : Vůz Roberts Electric z r. 1896

Zdroj: „Specs of a Roberts Electric“, Hemmings, <https://www.hemmings.com/blog/2012/08/21/specs-of-a-roberts-electric/> (staženo: 17. 10. 2018).



První automobily připomínaly kočáry bez koní a místo nich využívaly různé způsoby pohonu. Na obrázku je vůz zn. Roberts, vyrobený ve Spojených státech v roce 1896, na kterém je zajímavé, že je poháněný elektřinou z baterií, uložených nad zadní nápravou. Elektrický akumulátor byl jedním z více rozšířených řešení pohonu prvních automobilů. Dále se objevovaly vozy na parní nebo plynový pohon, nakonec se prosadil koncept spalovacího motoru na benzín nebo naftu.

### Obrázek č. 3: Dvě reklamy na automobily z počátku 20. stol.

Zdroj: „Car Advertisements of the 1920s“, Vitage Ad Browser, <http://www.vintageadbrowser.com/cars-ads-1920s> (staženo: 22. 10. 2018).



Ve 20. letech kladly automobilky důraz na skutečnost, že auto neslouží jen jako prostředek k přepravě z bodu A do bodu B, ale může mít i estetickou hodnotu (vlevo). Chrysler se svým modelem Imperial cílil na movitější klientelu, která kladla důraz na pohodlí a reprezentativní vzhled.

Dále se automobilky stále častěji snažily oslovit také ženy (vpravo) a například Chevrolet na plakátu zdůrazňoval snadné ovládání svého vozu. Musíme mít na paměti, že se nacházíme v době, kdy neexistovaly automatické převodovky, posilovače řízení, ani jiné moderní asistenční systémy a řízení takového vozu vyžadovalo jistou dávku zručnosti a síly.

#### **Obrázek č. 4: Vůz Ford model T z r. 1926**

Zdroj: „No Reserve: 1926 Ford Model T“, Bring A Trailer, <https://bringatrailer.com/listing/1926-ford-model-t/> (staženo: 11. 12. 2018).



Ikonický automobil z dílny Henryho Forda, který je mnohými experty považován za jeden z nejvlivnějších automobilů všech dob. Díky pásové výrobě, a tím pádem velkému objemu produkce, se vůz stal dostupným i pro běžného Američana. Tento relativně spolehlivý, odolný a konstrukčně jednoduchý automobil položil základy americké automobilové kultury.

Na obrázku je vidět klasické čtyřdveřové provedení s dvěma řadami sedadel a pevnou střechou, ale existovaly také varianty dvoudveřového kupé, případně kabrioletu se stahovací plátěnou střechou.

### Obrázek č. 5: Vůz Lincoln Zephyr z r. 1939

Zdroj: „What’s Your Favorite Car From The 1930s?“, Rod Authority, <https://www.rodauthority.com/news/whats-your-favorite-car-from-the-1930s/> (staženo 22. 10. 2018).



Automobily, obzvláště kupé a sportovní vozy, prodělaly ve 30. letech radikální změnu oproti předchozím karosářským verzím. Získávaly aerodynamické prvky, inspirované letectvím, a jejich odvážný design z nich činí i dnes velmi cenné rarity.

Toto luxusní kupé, vyráběné v Detroitu, poháněl dvanáctiválec o objemu 4,4 litru, který vozu dodával výkon 110 koňských sil. Zephyr však vážil více než 1,5 tuny a na pohled aerodynamická karoserie vytvářela značný odpor vzduchu, což ve výsledku znamenalo, že dokázal vyvinout rychlost pouze 140 km/h.

## Obrázek č. 6: Vůz Cadillac Series 62 Convertible z r. 1949

Zdroj: „Cadillac Series 62 Convertible“, Wikimedia Commons,

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1949\\_Cadillac\\_Series\\_62\\_Convertible\\_-\\_fvl.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1949_Cadillac_Series_62_Convertible_-_fvl.jpg) (staženo 29. 10. 2018).



Po vyhrané druhé světové válce byla Amerika na vrcholu, ve společnosti panoval obrovský optimismus a Američané si chtěli užívat. Automobilky jim proto nabídly celou řadu modelů, které byly v porovnání s předchozími auty větší, těžší a výkonnější.

Zobrazený model pohání osmiválec o objemu 5,7 litrů a výkonu 160 koňských sil, vůz měří na délku 5,6 metrů a váží přes dvě tuny, což přispívá k typickým těžkopádným jízdám vlastnostem, zároveň však má člověk při jízdě pocit, jako by vůz po silnici plul a plynulost jízdy nenarušují drobné terénní nerovnosti, které dokáže tlumit masivní odpružení.



### **Obrázek č. 7: Vůz General Motors Le Sabre z r. 1951**

Zdroj: „Cars of the Future Past - 1951 GM Le Sabre Concept“, Hemmings, <https://www.hemmings.com/blog/2014/04/25/cars-of-futures-past-1951-gm-le-sabre-concept/> (staženo 21. 11. 2018).



Pravděpodobně jeden z nejdůležitějších konceptů auta vůbec. Fascinace proudovým motorem a vesmírem se projevila i v designu vozů a tento koncept General Motors to jasně dokazuje. Návrh Le Sabre z pera designéra Harleyho Earla v sobě nese inspiraci bojovými letouny a zároveň je plný těch nejnovějších technologií – vyhřívaná sedadla, autopilot či digitální ukazatele tachometru., což z něj dělá skutečnou sběratelskou raritu a cena tohoto vozu je dnes nevyčíslitelná.

### **Obrázek č. 8:** Vůz: Cadillac Coupe de Ville z r. 1959

Zdroj: „1959 Cadillac Coupe DeVille (RHD)“, Shannons, <https://www.shannons.com.au/auctions/2008-melbourne-international-motorshow-auction/REQXE73D75AQ721L/> (staženo 22. 11. 2018).



Toto nádherné rudé kupé je ikonickým představitelem rozmařilosti, která ovládala USA v 50. letech. Poháněný vidlicovým osmiválcem a vybavený automatickou převodovkou poskytoval cadillac svým zákazníkům ten nejvyšší luxus, který si bylo možné v této době přát. Charakteristické „ploutve“ na zádi vozu byly inspirovány stíhacími letouny a utvářely jedinečný styl tohoto vozu. Cadillac Coupe de Ville patří dodnes k těm nejvyhledávanějším veteránům a je ozdobou každé automobilové přehlídky.

### **Obrázek č. 9: Vůz Lincoln Continental Convertible z r. 1965**

Zdroj: „1965 Lincoln Continental Convertible“, Mecum Auctions, <https://www.mecum.com/lots/SC0516-243378/1965-lincoln-continental-convertible/> (staženo: 24. 11. 2018).



Oproti extravagantnímu designu vozů z přelomu 50. a 60. let můžeme v designu tohoto Lincolnu pozorovat patrný posun k střízlivějšímu, sofistikovanějšímu a konzervativnějšímu stylu. I tento vůz si však zachoval obří rozměry, decentní náznak zadních „ploutví“, žízňivý sedmilitrový vidlicový osmiválec s automatickou převodovkou a posilovačem řízení. Pasažéři si užívali vysoký jízdní komfort i díky klimatizaci a nově vylepšenému odpružení.

Zajímavostí tohoto modelu jsou zadní dveře, které se otevíraly proti směru jízdy, a které můžeme dodnes vidět u luxusních vozů, např. značky Rolls-Royce.

### **Obrázek č. 10:** Vůz Ford Mustang z r. 1966

Zdroj: „1965 Ford Mustang Fastback“, Mecum Auctions, <https://www.mecum.com/lots/HA0417-280226/1965-ford-mustang-fastback/> (staženo: 05. 12. 2018).



První generace mustangu způsobila revoluci v automobilismu a dala vzniknout celému novému segmentu tzv. pony cars. Tyto vozy se vyznačovaly velkým výkonem a kompaktní karoserií (tzv. fastback), které jim propůjčovaly sportovní vzhled a velmi dobré jízdní vlastnosti, a přitom si je, na rozdíl od sportovních modelů jako např. Chevrolet Corvette, mohli dovést i běžní lidé. Výkon, atraktivní vzhled a dostupná cena z mustangu brzy udělaly jedno z nejpobulárnějších amerických aut všech dob.

Vyobrazený model pochází z roku 1966, tedy 2 roky od uvedení mustangu na trh, v té době stál zhruba \$2 500 (ekvivalent \$20 000 dnes). Pod kapotou skrývá „Hi-Po“ (high-performance) osmiválec, který vozu dodával více než 270 koňských sil, což bylo pro auto o hmotnosti jen něco málo přes 1 tunu více než dost.

### Obrázek č. 11: Vůz Ford Pinto z r. 1976

Zdroj: „1976 Ford Pinto“, Mecum Auctions, <https://www.mecum.com/lots/CH1017-318900/1976-ford-pinto/> (staženo: 18. 12. 2018).



Malý, kompaktní a úsporný vůz měl být odpovědí Fordu na stále stoupající popularitu importovaných vozů, zejména z Japonska. Pinto však trpělo hned několika konstrukčními vadami, z nichž nejzávažnější byla nedostatečná ochrana palivové nádrže, uložené v zadní části auta, při nárazu.

V několika případech, konkrétně 27, došlo ke smrtelným nehodám způsobených explozí nádrže a následným požárem po nárazu zezadu. NHTSA<sup>1</sup> na základě vyšetřování nehod a velké medializaci celé kauzy přinutila Ford tento model stáhnout z prodeje a provést změny k zajištění bezpečnosti, nicméně tato aféra nenapravitelně poškodila reputaci malých aut americké výroby.

---

<sup>1</sup> National Highway Traffic Safety Administration, agentura spadající po americké ministerstvo dopravy

## Obrázek č. 12: Vůz Chevrolet Nova z r. 1984

Zdroj: „1986-1988 Chevrolet Nova sedan“, Wikimedia Commons, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1986-1988\\_Chevrolet\\_Nova\\_sedan\\_-\\_11-26-2011.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1986-1988_Chevrolet_Nova_sedan_-_11-26-2011.jpg) (staženo 07. 01. 2019).



Produkt partnerství Toyoty a GM dal vzniknout malému, dostupnému a hlavně ekonomickému sedanu, který měl pomoci americkým automobilkám zastavit propad v prodeji. Nový vůz byl vyráběn mezi roky 1984 a 1988 ve sdílené továrně v kalifornském Fremontu.

Nova sdílela řadu komponent se sesterskou Corollou, což jí bohužel nezískalo velkou popularitu. Skalní příznivci zvučného jména, které Chevrolety nosily desítky let a které bylo synonymem pro dostupný „muscle car“, nemohli přenést přes srdce strohý asijský design a zastánci japonské značky zase neviděli důvod, proč by si neměli koupit rovnou Toyotu. Prodeje Novy tak zůstaly dalece za očekáváním a v po pouhých 4 letech byla výroba ukončena.

### Obrázek č. 13: Vůz Dodge Caravan z r. 1984

Zdroj: „Dodge Caravan: The greatest vehicle of the 1980s“, Hagerty, <https://www.hagerty.com/articles-videos/articles/2018/07/09/dodge-caravan-the-greatest-vehicle-of-the-1980s#> (staženo: 09. 01. 2019).



Poté, co američtí výrobci neuspěli na trhu s malými vozy, obrátili svou pozornost k segmentu, ve kterém nepanovala taková konkurence - k velkokapacitním osobním vozům. Tato auta konstrukčně vycházela z užitkových vozů a dodávek a dokázala pojmout větší množství pasažérů či nákladu než klasické sedany či kombi.

Zde vyobrazený Caravan (prodáváný též pod názvem Plymouth/Chrysler Voyager) má charakteristické posuvné zadní dveře, tři řady sedadel a pod kapotou výkonný 2,2 litrový motor. Dodge cílil především na rodiny s více dětmi a tyto vozy si poměrně rychle získaly popularitu. Hned v prvním roce se jich prodalo více než 200 000 a v nabídce koncernu Fiat-Chrysler bychom je našli i dnes.

### **Obrázek č. 14:** Vůz Jeep Grand Wagoneer z r. 1987

Zdroj: „1987 Jeep Grand Wagoneer“, Mecum Auctions, <https://www.mecum.com/lots/CA0814-196110/1987-jeep-grand-wagoneer/> (staženo: 18. 12. 2018).



Když americkým automobilkám v 80. letech začalo docházet, že nedokážou konkurovat evropským a asijským značkám v segmentu malých osobních aut, vsadily na doposud přehlížený segment, sportovní užitkové vozy, SUV. Tyto vozy, které se dnes těší velké oblibě, kombinují robustní konstrukci terénních vozidel s náhonem na všechna čtyři kola, s prostorným, komfortním interiérem.

Vyobrazený Grand Wagoneer je na boku vybaven panely s imitací dřeva, které odkazují na tradici takzvaných „woodies“, což byly prodloužené (kombi či dodávky) verze aut, u kterých dřevo původně tvořilo skutečně část karoserie.



### **Obrázek č. 15:** Vůz Chevrolet Suburban z r. 1998

Zdroj: „1998 Chevrolet Suburban for sale in La Porte, TX“, CarsForLess,

<https://www.auto4lessonline.com/inventory/view/12114482/1998%20Chevrolet%20Suburban%201500/> (staženo: 23. 09. 2019).

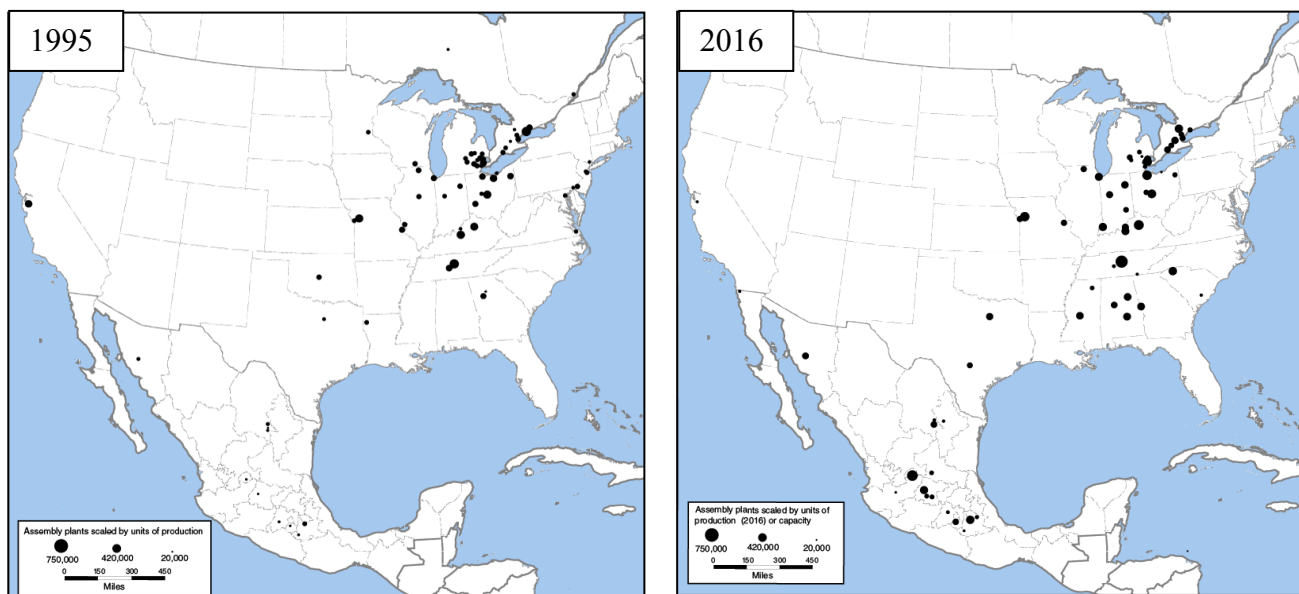


Populární model, postavený na platformě užitkového pick-upu, kombinuje klíčové přednosti automobilů, kvůli kterým jsou SUV dodnes ve velké oblibě. Velký vůz se třemi řadami sedadel pojme až osm pasažérů. Díky masivní karosérii v případě nehody poskytuje posádce značnou ochranu. Silný motor a náhon na všechna čtyři kola dodává pocit jistoty a interiér, vybavený prvky jako např. klimatizace, tempomat nebo kožené čalounění, se postará o pohodlí cestujících i na dlouhých vzdálenostech.

Tento a podobné vozy patří dodnes mezi best-sellery značek, které na nich navíc mají tučnou marži, oproti malým, levným a úsporným vozům, a proto na ně GM, Ford i Chrysler hodně spoléhaly. Zjevnou nevýhodou těchto SUV je však jejich nehospodárnost. Tento konkrétní model pohání mohutný 5,7 l osmiválec, který má dojezd pouze 14 mil na 1 galon, což v přepočtu odpovídá zhruba 16,8 litru na 100 km. Náklady na provoz těchto velikánů se ukázaly jako palčivý problém v době, kdy stouply ceny pohonných hmot, jako např. na přelomu tisíciletí. Poptávka se v tu chvíli přeorientovala na menší, úspornější modely a američtí výrobci utrpěli těžké ztráty.

## Obrázek č. 16: Mapy srovnávající centra automobilového průmyslu v Severní Americe letech 1995 a 2016

Zdroj: Thomas H. Klier a James M. Rubenstein, „Mexico’s growing role in the auto industry under NAFTA: Who makes what and what goes where“, *Economic Perspectives*, vydání 41, číslo 6 (2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. 10. 2018).

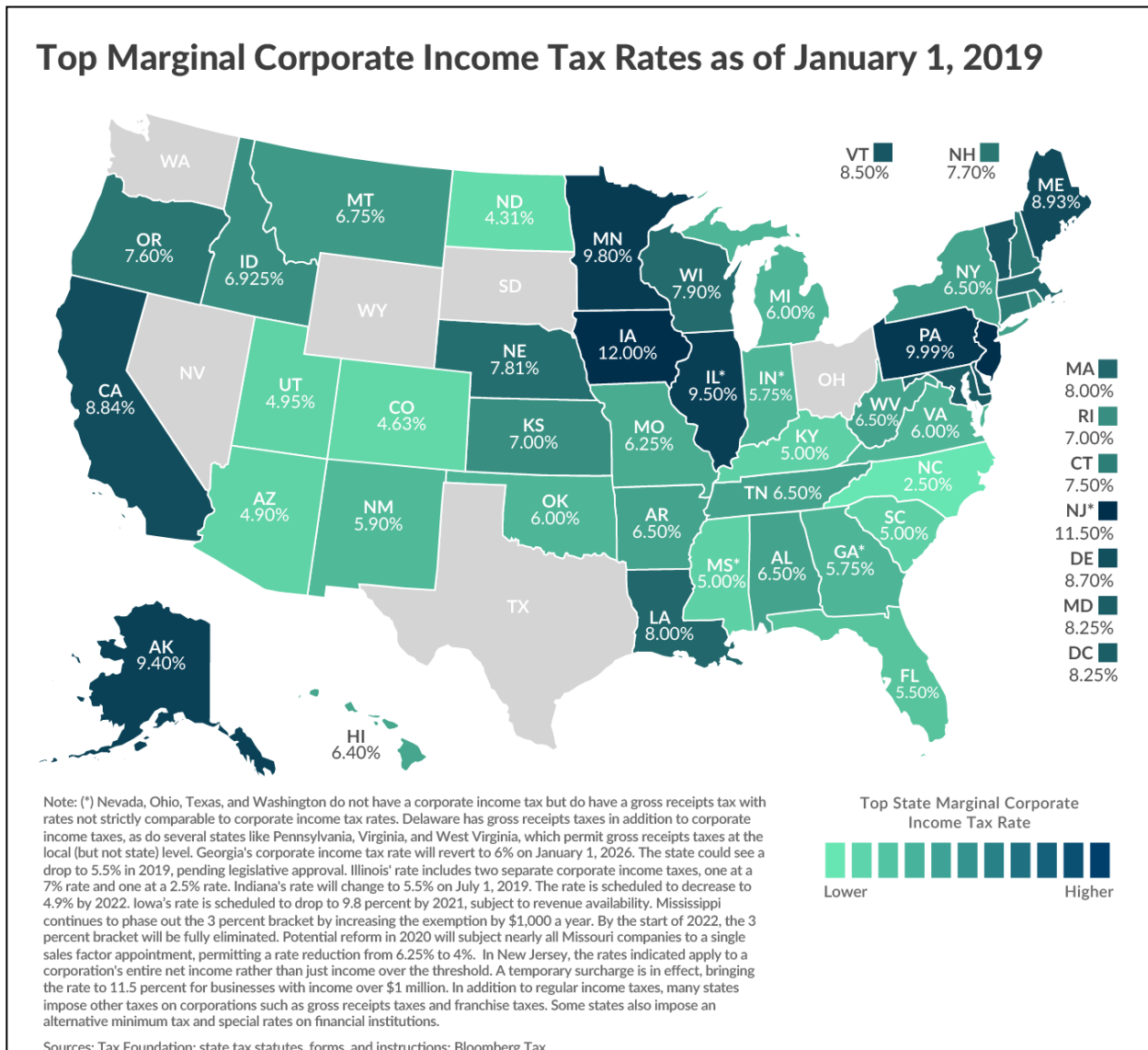


Srovnání vývoje center automobilového průmyslu v USA v letech 1995 a 2016. Je evidentní vznik nových clusterů výroby ve státech na jihovýchodě Spojených států. V těchto tzv. Right to Work státech platí pro firmy příhodné pracovní zákony, které oslabují odborová hnutí a tím pádem umožňují firmám vyplácet zaměstnancům nižší mzdu i benefity. Zároveň se reprezentace těchto států všemožně podbízejí zahraničním firmám prostřednictvím daňových úlev, dotací a dalších forem nabízené spolupráce.

Další významné továrny vznikaly v severním a centrálním Mexiku, kde se nachází dostatečně vyspělá infrastruktura a kde je tím pádem snadný přístup na lukrativní trh v USA. Největší koncentrace automobilového průmyslu je ve státech México, Coahuila de Zaragoza, Puebla a Guanajuato.

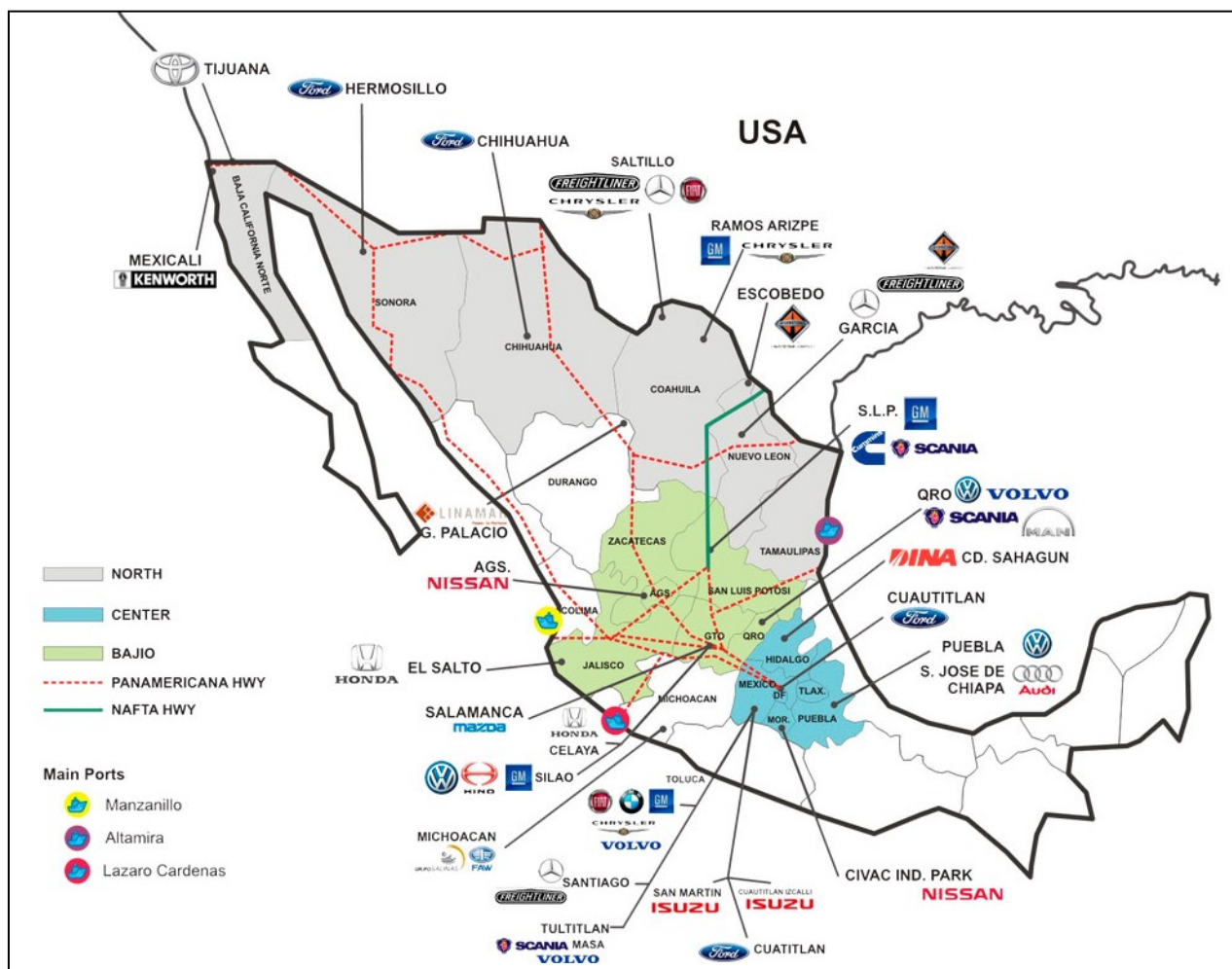
## Obrázek č. 17 - Mapa znázorňující výši korporátní daně v jednotlivých státech USA v r. 2019

Zdroj: Janelle Camenga, „State Corporate Income Tax Rates and Brackets for 2019“, Tax Foundation, 27. 02. 2019, <https://taxfoundation.org/state-corporate-rates-brackets-2019/> (staženo: 02. 09. 2019).



Státy na jihovýchodě USA mají stanovenou míru korporátní daně o poznání níž než státy na severu, což od 90. let láká velké zahraniční investory, včetně automobilek. V kombinaci s příznivou „right to work“ legislativou zde mohou firmy provozovat továrny a montážní linky s nižšími náklady. Není tedy divu, že od 90. let právě zde vznikají průmyslové clusterly zaměřené na automobilový sektor.

**Obrázek č. 18** - Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v Mexiku Zdroj: „World Tree“, CleanPNG, <https://www.cleanpng.com/png-car-mexico-automotive-industry-manufacturing-3163942/> (staženo: 21. 10. 2019).

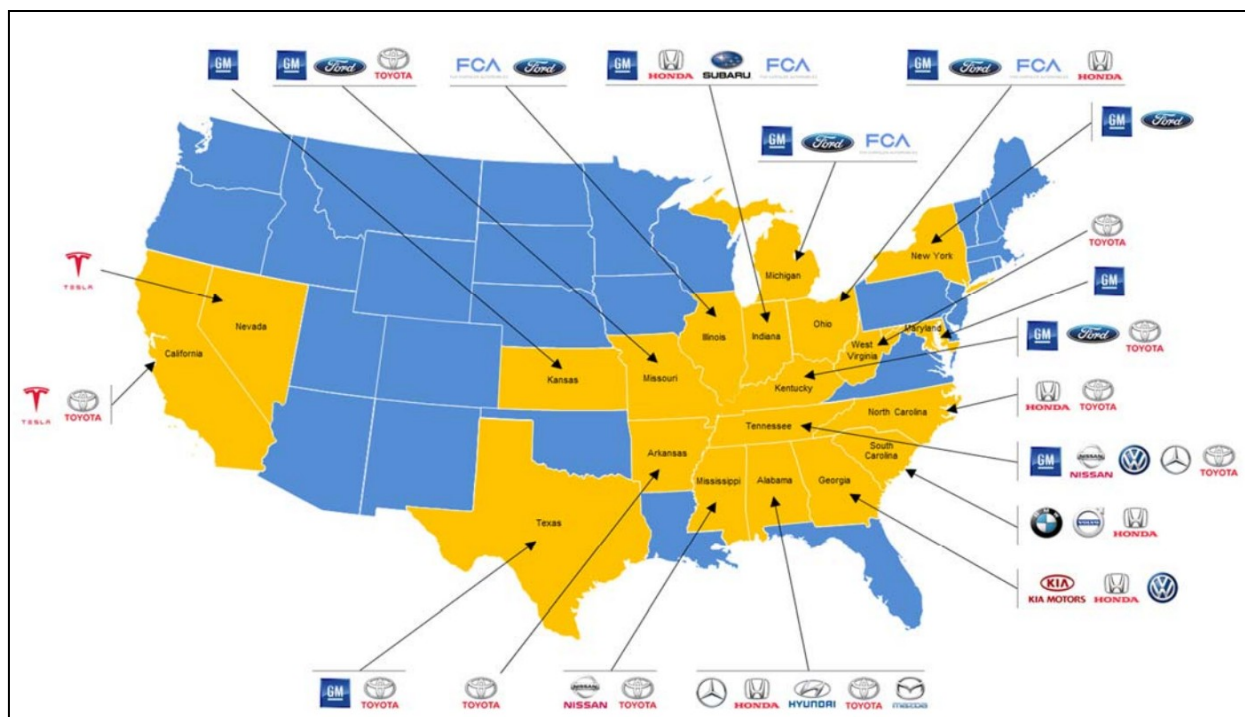


Automobilový průmysl v Mexiku je specifický svým geografickým rozčleněním. Pohledem do mapy můžeme identifikovat tři hlavní oblasti, kde jsou koncentrovány výrobní linky a na ně navazující průmysl. První oblastí je centrální Mexiko, tedy hlavní město Ciudad de México a jeho okolí, kde se tradičně koncentroval průmysl už od svých počátků. Dále oblast Bajío, ležící severně od hlavního města na osách hlavních komunikačních tepen panamerické dálnice vedoucí na sever do USA. A třetí oblastí je pás ležící na severu podél hranice se Spojenými státy.

Od přijetí NAFTA bylo založeno 15 nových a rozšířeno či modernizováno zhruba 10 velkých výrobních továren. Tento trend pokračuje a Mexiko se dnes řadí ke skutečným velmocím na světovém automobilovém poli.

## Obrázek č. 19 - Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v USA

Zdroj: Office of the United States Trade Representative, Executive Office of the President, „Estimated Impact of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) on the U.S. Automotive Sector“, 18. 04. 2019, str. 9, k dispozici online: <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/USTR%20USMCA%20Autos%20White%20Paper.pdf> (staženo: 03. 08. 2019).



Grafické znázornění teritoriálního rozložení hlavních továren v roce 2019 jednoznačně potvrzuje, že nedochází k úpadku amerického automobilového sektoru jako takového.

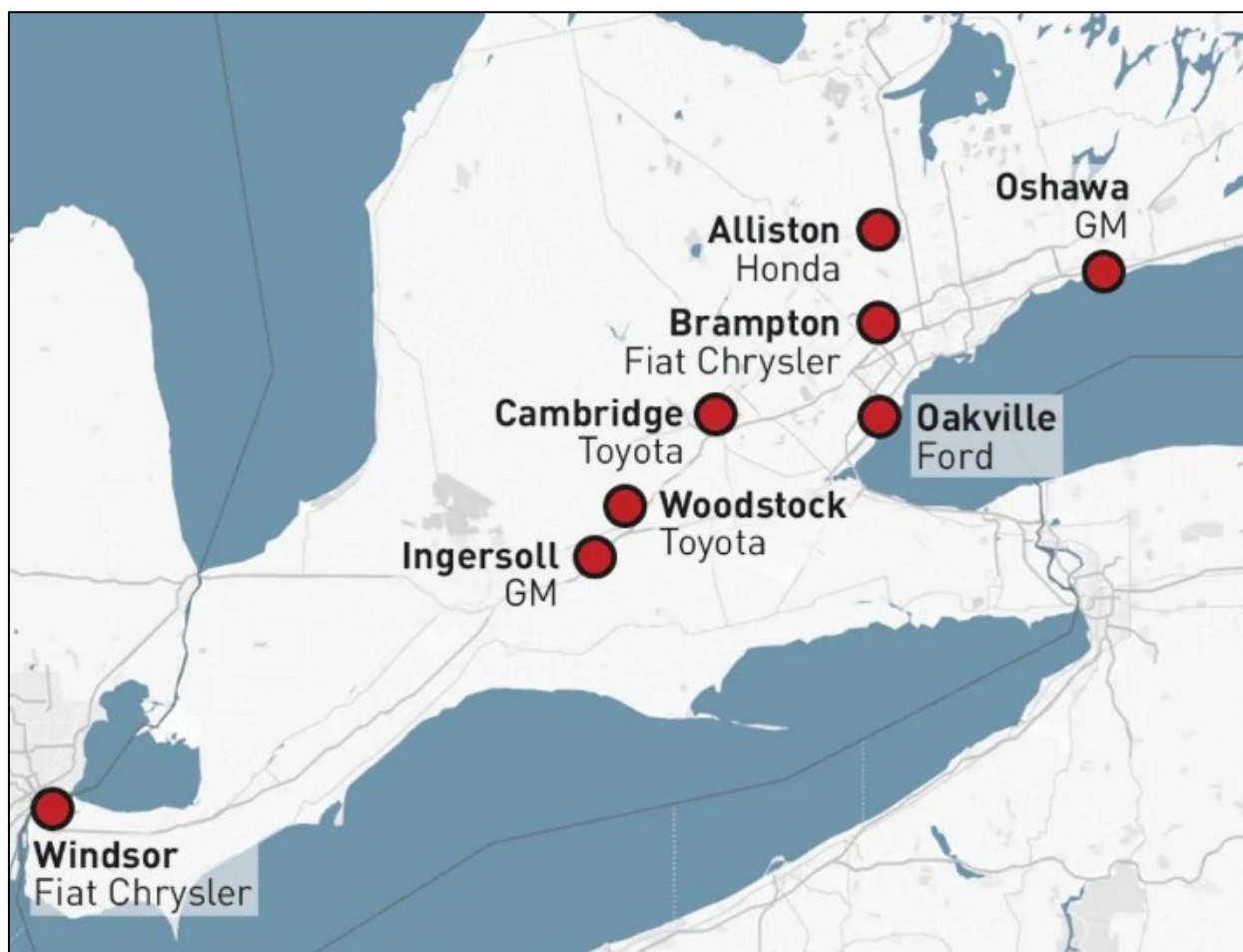
Do USA investují významné automobilky z celého světa a rozvíjí zde své podnikání. Stále větší počet z nich, především evropské a asijské značky, se usazují ve státech na jihovýchodě Spojených států, kde mohou využívat výhodnějších daňových podmínek, příznivé pracovní legislativy a navíc nemusí bojovat o pracovní sílu s konkurencí amerických značek, které dominují sídlí na severovýchodě USA a v okolí Velkých jezer.

Není tedy pravdou, že by z Detroitu odcházela pracovní místa do Mexika a do Číny, odchází do Tennessee, do Georgie a do Alabamy.

Vyjimku tvoří v tomto ohledu značka Tesla, která má své těžiště na západním pobřeží, v Kalifornii. To je dáno povahou značky, která sází na velmi progresivní image, využívá moderní technologie a spolupracuje s vývojáři a techniky z laboratoří v Silicon Valley.

## Obrázek č. 20 - Mapa zobrazující geografické rozložení hlavních center automobilového průmyslu v Kanadě

Zdroj: Pete Evans, „GM's decision to close Oshawa plant raises fears for future of making cars in Canada“, CBC, 21. 11. 2018, <https://www.cbc.ca/news/business/gm-oshawa-analysis-1.4820744> (staženo: 09. 12. 2019).

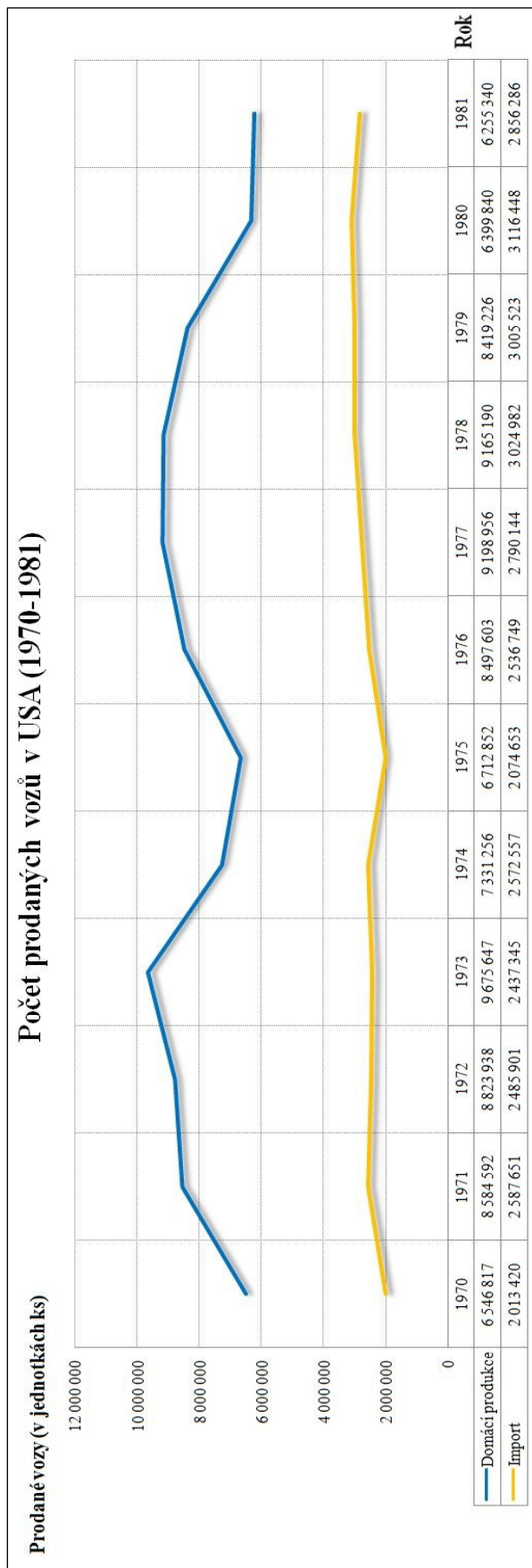


Automobilový průmysl v Kanadě byl historicky velmi úzce navázán na ten americký a dodnes se všechny významné továrny v tomto odvětví soustředí do oblasti jižního Ontaria v těsné blízkosti USA.

Koncem roku 2019 v Kanadě fungovalo deset velkých montážních linek pro značky Toyota, Honda, GM, Ford a koncern Fiat Chrysler, které úzce spolupracovaly s dodavateli v rámci Severní Ameriky i mimo ni. Kanada, a obzvláště provincie Ontario, která těží především ze své polohy, rozvinuté infrastruktury a tradici průmyslové výroby, zůstává pro automobilky lukrativní destinací i když někteří výrobci mohou uvažovat o přesunu výroby do oblastí, kde by mohli těžit z nižších výrobních nákladů, zejména levnější pracovní síly.

V ostatních částech Kanady se nenachází klíčové montážní linky automobilek a tím pádem nejsou na mapě zobrazeny, i když mohou být důležitými centry průmyslu navazujících odvětví, např. zpracování surovin a výroby komponentů.

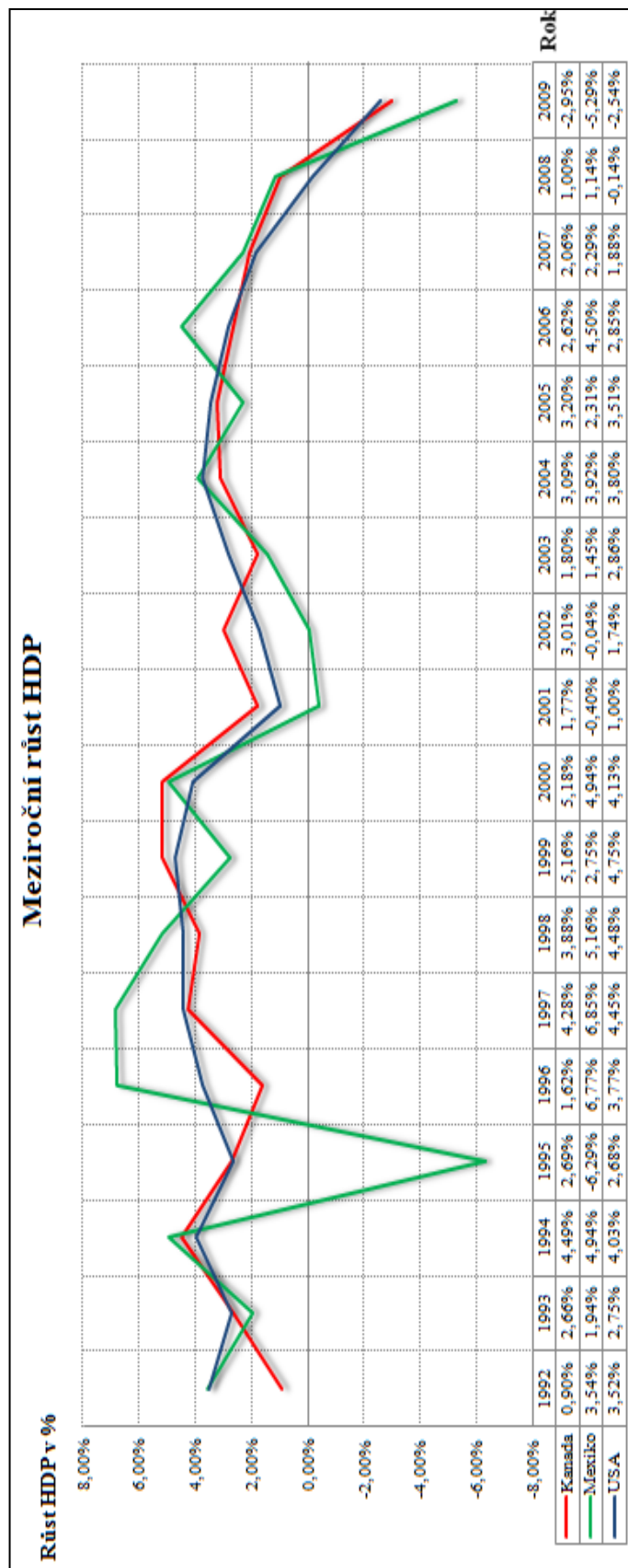
**Graf č.1:** Počet prodaných vozů amerických automobilek a import mezi roky 1970 a 1981



Ropné šoky v letech 1973 a 1979 způsobily změnu spotřebitelských preferencí, neboť lidé se začali soustředit na ekonomizaci provozu a stále častěji sahalo po vozech evropských či asijských značek. Propad v prodejích amerických automobilek s sebou nesl vynucené omezení výroby, což jenom zhoršilo ekonomickou situaci mnoha amerických dělníků v době ekonomické stagnace.

Zdroj: United States International Trade Commission., The U. S. Auto Industry: U. S. Factory Sales, Retail Sales, Imports, Exports, Apparent Consumption, Suggested Retail, Prices and Trade Balances with Selected Countries for Motor Vehicles, 1964-81“, (1982), str. 60, dostupné online: <https://www.usitc.gov/publications/332/publ329.pdf> (staženo 25.11. 2018).

**Grafč. 2:** Roční přírůstek/pokles HDP v zemích NAFTA mezi roky 1993 a 2009

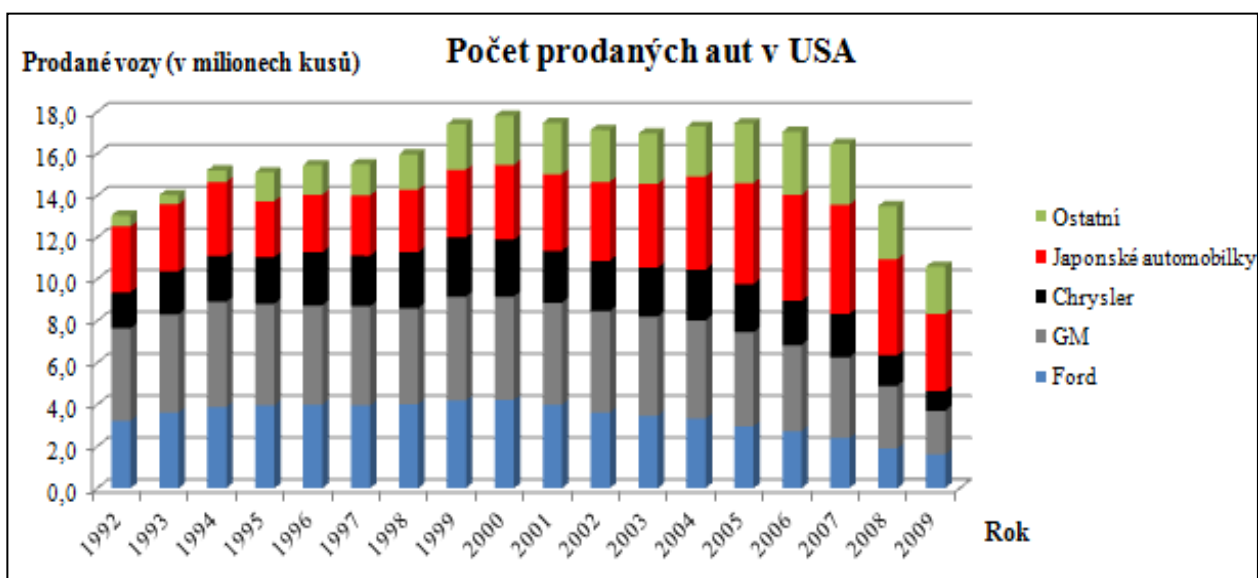
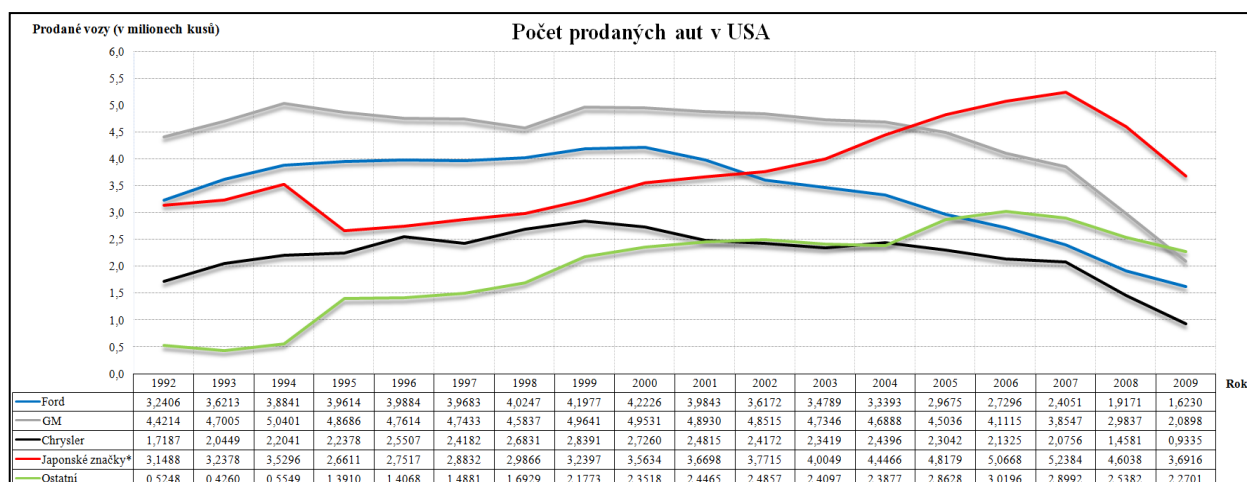


Graf znázorňuje meziroční růst HDP ve třech severoamerických zemích. Je patrné, že jednotlivé země jsou ekonomicky provázané, neboť až na výjimky sledují stejnou trajektorii vývoje. Zmíněné výjimky můžeme pozorovat nejčastěji v případě Mexika, které bylo mezi lety 1994 a 1995 zasaženo měnovou krizí a muselo požádat o zahraniční pomoc. Dynamický vývoj mexické ekonomiky, která se častěji než kanadská nebo americká dostávala do extrémů, ukazuje na vyšší míru volatilitity a tím pádem i náchylnosti k vnějším šokům. Pokles ekonomické výkonnosti tak na Mexiko mívá větší dopady než např. na Kanadu.

Zdroj: „GDP growth (annual %)“, The World Bank, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2018&locations=CA-MX-US&start=1994&view=chart> (staženo 27.07. 2019).



**Graf č. 3:** Počet prodaných aut v USA mezi roky 1992 a 2009



Grafy znázorňující počet prodaných vozů v USA mezi lety 1992 a 2009. Jednotliví výrobci jsou barevně odlišeni. Můžeme vidět jasný trend vzestupu zahraničních značek, převážně japonských a od druhé poloviny 90. let i evropských a korejských.

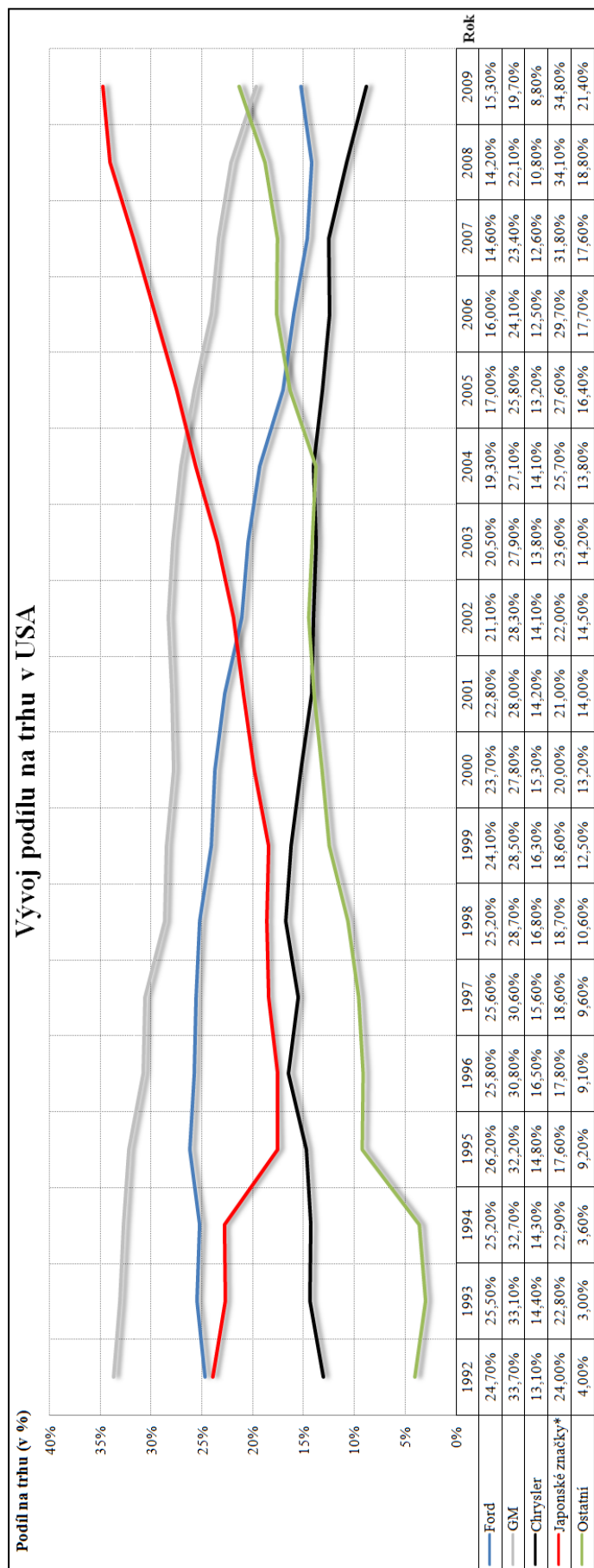
Postupný úpadek „Velké trojky“ završila velká ekonomická krize v r. 2008, která vedla k poklesu prodejů napříč značkami, nicméně už předtím tradiční americké automobilky prohrávaly konkurenční boj s cizími výrobci a krize jejich situaci ještě zhoršila.

V přehledu jsou uvedeny vozy vyrobené přímo v USA i vozy se zahraničním původem, které byly do USA importovány a prodány na tamním trhu.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

\* Mezi japonské značky jsou ve statistických údajích počítány od r. 1995 pouze značky Toyota, Nissan, Honda

**Graf č. 4:** Vývoj podílu jednotlivých značek na americkém automobilovém trhu mezi roky 1992 a 2009

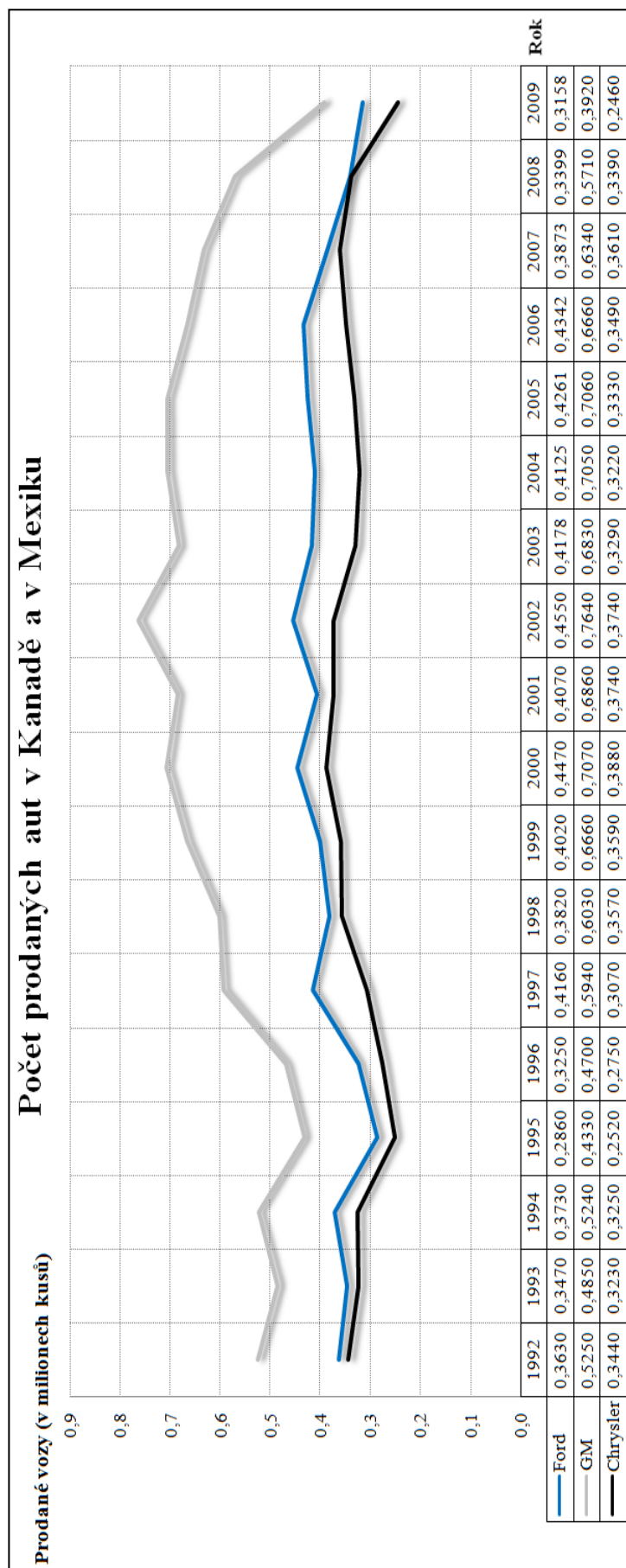


Graf znázorňuje podíl hlavních značek na americkém automobilovém trhu. Ve výčtu jsou zohledněny jak prodejce osobních, tak i užitkových vozů. Je patrné, že američtí výrobci od poloviny 90. let ztrácejí svou pozici na trhu v důsledku konkurenčního boje na úkor evropských a asijských výrobců, zejména Toyota, Hondy a Nissanu.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

\* Mezi japonské značky jsou ve statistických údajích počítány od r. 1995 pouze značky Toyota, Nissan, Honda

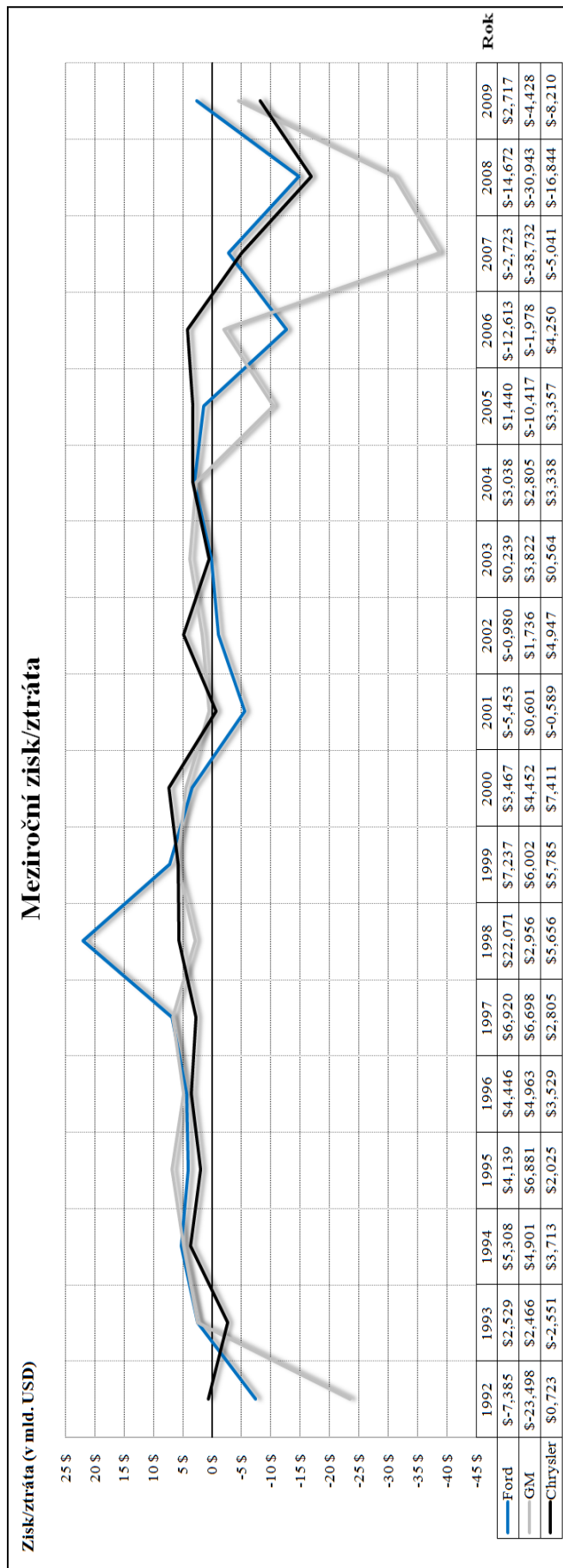
**Graf č. 5:** Počet prodaných vozů hlavních amerických výrobců v Kanadě a Mexiku mezi roky 1992 a 2009



Graf znázorňuje počet prodaných vozů Velké trojky v Kanadě a v Mexiku mezi lety 1992 a 2009. Jednotliví výrobci jsou barevně odlišeni. I na těchto trzích je možné sledovat trend klesajících prodejů, které kopírují vývoj na trhu v USA. Opět se jedná o důsledek konkurenčního boje a mezi oslabujícími americkými značkami a silící euro-asijskou konkurencí.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

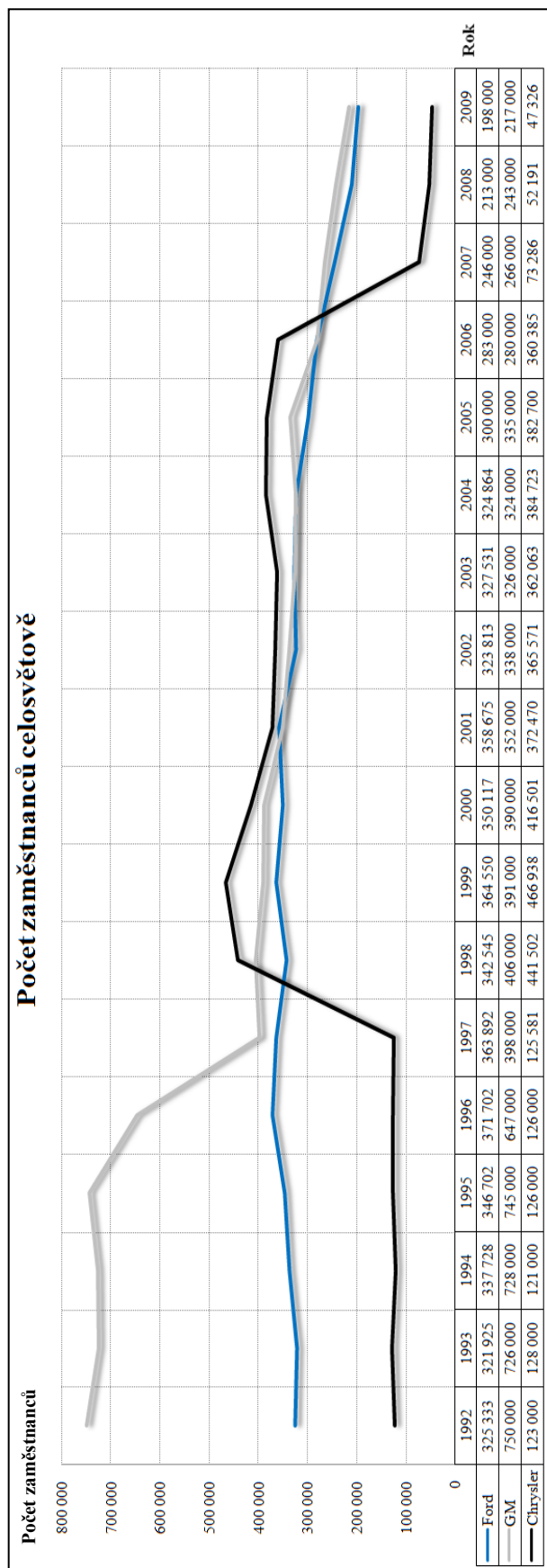
**Graf č. 6:** Meziroční zisk/ztráta hlavních amerických automobilů mezi roky 1992 a 2009



Graf znázorňuje počet meziroční hospodářské výsledky Fordu, General Motors a Chrysleru. Zatímco v 90. letech se značky postupně vzpamatovávaly ze špatných výsledků v důsledku ropných krizí, po přijetí NAFTA vykazovaly vyrovnané hospodářství s občasnými anomáliemi v podobě akvizic či fúzí. Od roku 2005 však můžeme pozorovat postupný propad, který byl způsobený nastupující hospodářskou krizí. Ta znamenala konec hned dvou členů "Velké trojky" a jak GM, tak Chrysler byly nuceny vyhlásit bankrot.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

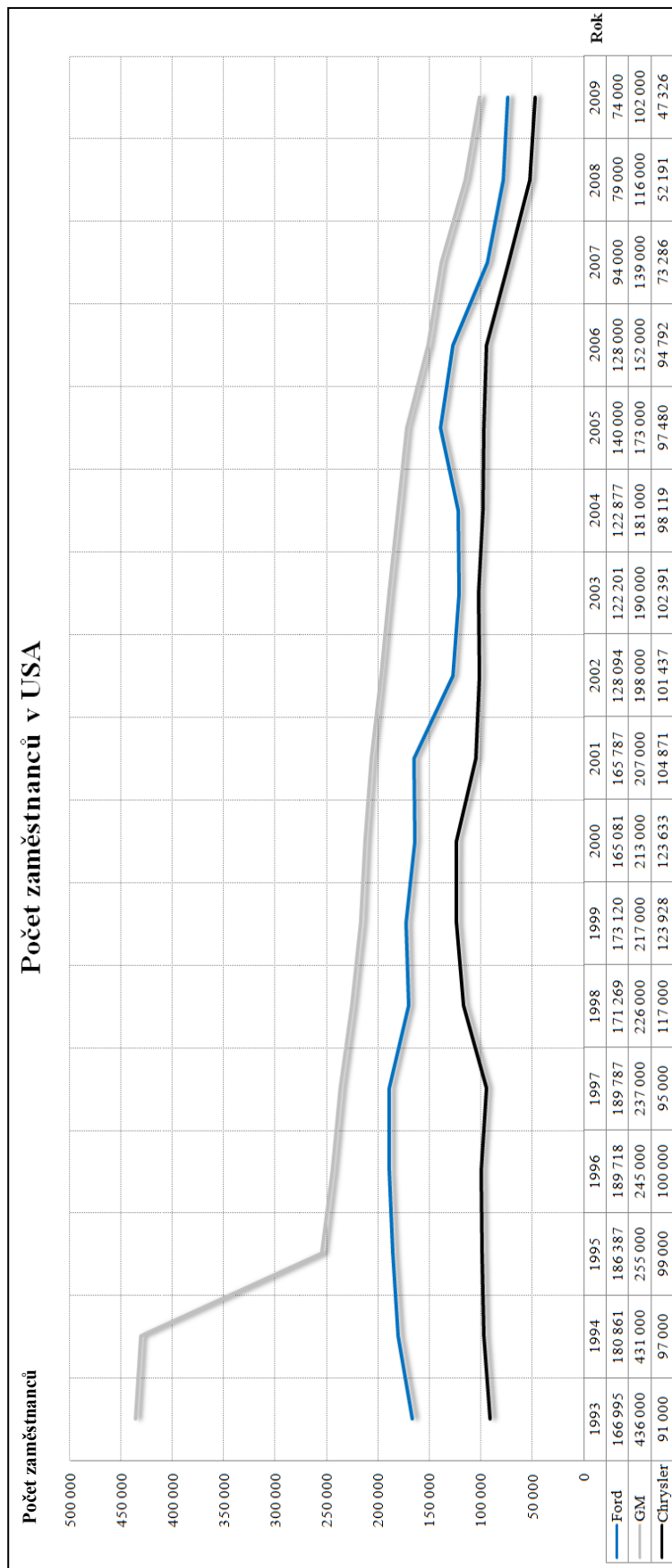
**Graf č. 7:** Počet všech zaměstnanců Ford, GM a Chrysler mezi roky 1992 a 2009



Graf znázorňuje celosvětový počet zaměstnanců "Velké trojky". Je zde evidentní pokles počtu pracovníků, který primárně souvisí s procesem automatizace a racionalizace výroby. Pokles v případě GM v roce 1996-97 je způsoben jiným způsobem vedení statistik ve výročních zprávách GM. Údaje od roku 1997 evidují pouze pracovníky v automobilovém průmyslu. Prudký nárůst počtu zaměstnanců u Chrysleru v roce 1997 je zapříčiněn fúzí s německou automobilkou Daimler AG, jejíž čísla se promítají do evidence. Spojení skončilo v roce 2006, čímž lze vysvětlit významný propad v počtu pracovníků.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

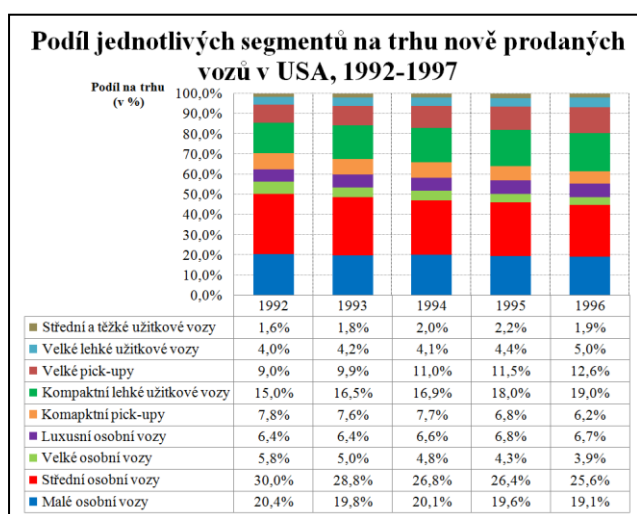
**Graf č. 8:** Počet zaměstnanců Ford, GM a Chrysler v USA mezi roky 1993 a 2009



Graf sledující počet zaměstnanců tří největších amerických automobilů na území USA. Jednoznačně se potvrzuje klesající tendence v zaměstnanosti, která podporuje argumenty o negativním dopadu NAFTA na americký automobilový sektor. Je však důležité zmínit, že pokles zaměstnanosti ve výrobním sektoru vyspělých států je globálním trendem, jak ukazuje předcházející graf, s ohledem na postupující robotizaci a automatizaci výroby, K podobnému, ne-li ještě většímu poklesu zaměstnanosti v sektoru, by tak došlo velmi pravděpodobně i bez přijetí NAFTA. Dramatický pokles počtu zaměstnanců GM mezi lety 1994 a 1995 je způsoben změnou metodiky měření, která dříve zahrnovala i pracovníky GM v jiných odvětvích, než jen v tom automobilovém.

Zdroj: výroční zprávy Ford Motor Company, General Motors a (Daimler)Chrysler za roky 1993-2009.

**Graf č. 9:** Podíl jednotlivých segmentů na trhu s novými vozy v USA v letech 1992 až 2009

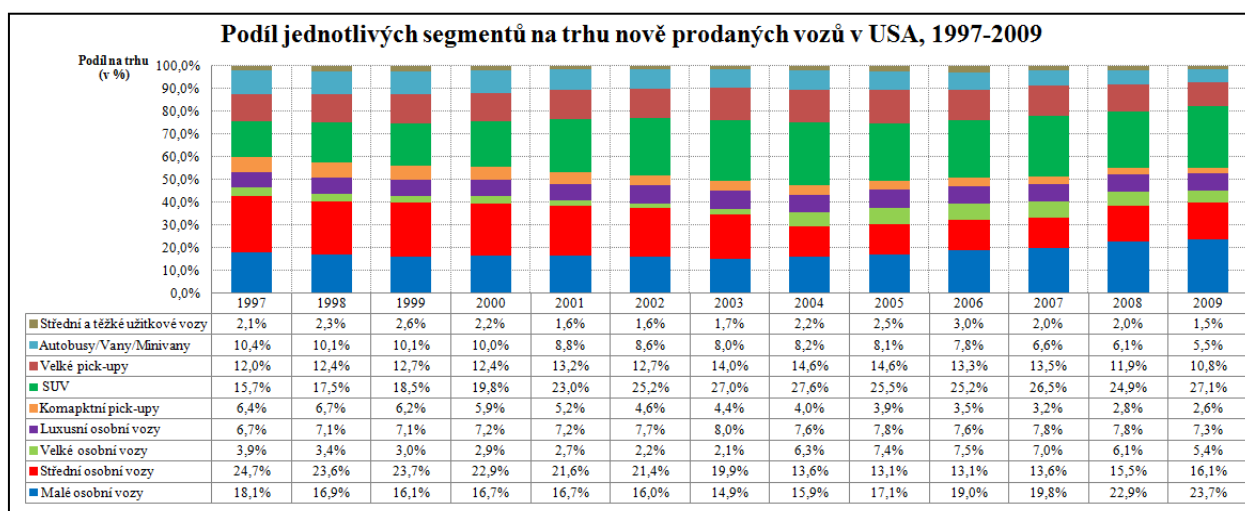


Grafy znázorňující podíl jednotlivých segmentů na automobilovém trhu ve Spojených státech mezi roky 1992 a 2009.

Statistika je rozdělena do dvou grafů, protože vozy kategorie SUV se dělily podle velikosti do kategorií kompaktních a velkých lehkých užitkových vozů, jako samostatná kategorie byly evidovány až od r. 1997.

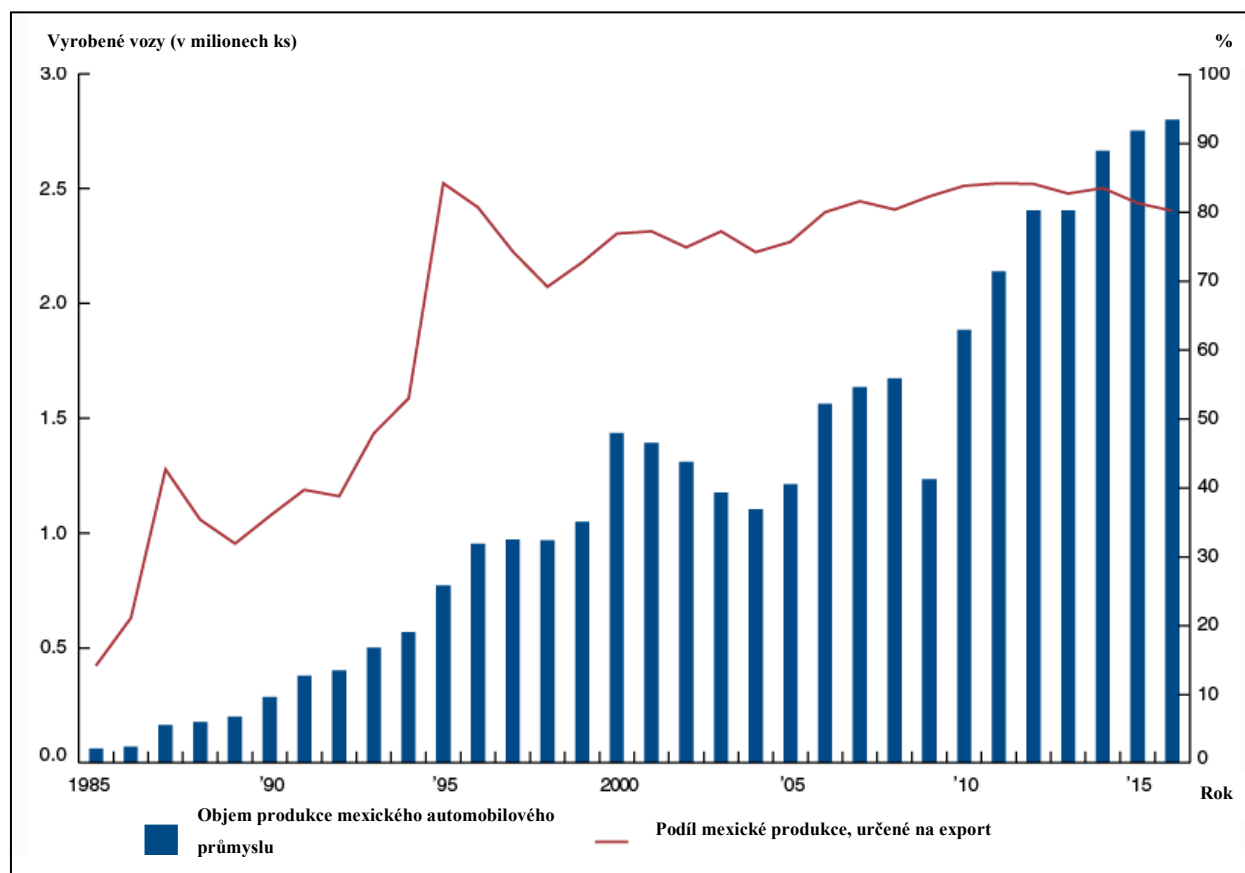
Z uvedených údajů můžeme vyvodit následující závěry. Nejdynamičtějším segmentem jsou sportovní užitkové vozy, SUV, jejichž podíl každým rokem stabilně roste. Naopak se propadal segment minivanů a oslabily také velké osobní vozy. Popularita SUV neklesla ani s příchodem ekonomické krize, kdy posílily prodeje zejména v segmentu malých osobních vozů na úkor aut střední velikosti. Dále můžeme pozorovat pozvolný pokles zájmu o klasické pick-upy, ať už kompaktní či velké. I zde je možné usuzovat, že zákazníci, kteří potřebují skloubit praktičnost užitkového vozu s komfortem osobního vozu, sáhnou raději po některém vozu z kategorie SUV.

Po přijetí NAFTA není patrná žádná výrazná změna, lze tedy usuzovat, že poptávku po vozech ovlivňují jiné faktory, jako např. cena, kvalita zpracování, náklady na provoz, bezpečnost a praktičnost vozu.



Zdroje: výroční zprávy Ford Motor Company z let 1992-2009, k dispozici online: <https://shareholder.ford.com/investors/financials/sec-filings/default.aspx>.

**Graf č. 10:** Vývoj objemu produkce a podílu exportu na celkovém objemu automobilového průmyslu v Mexiku



Už před přijetím NAFTA počet vozů, exportovaných z Mexika, narůstal. Po roce 1994 však můžeme pozorovat významný nárůst objemu vyvážených vozidel. Dynamika vývoje kopíruje makroekonomickou situaci na severoamerickém trhu. V dobách hospodářských krizí, např. po roce 2000, nebo 2009 sledujeme propad, zatímco v období konjunktury se počet vyrobených vozů zvětšuje.

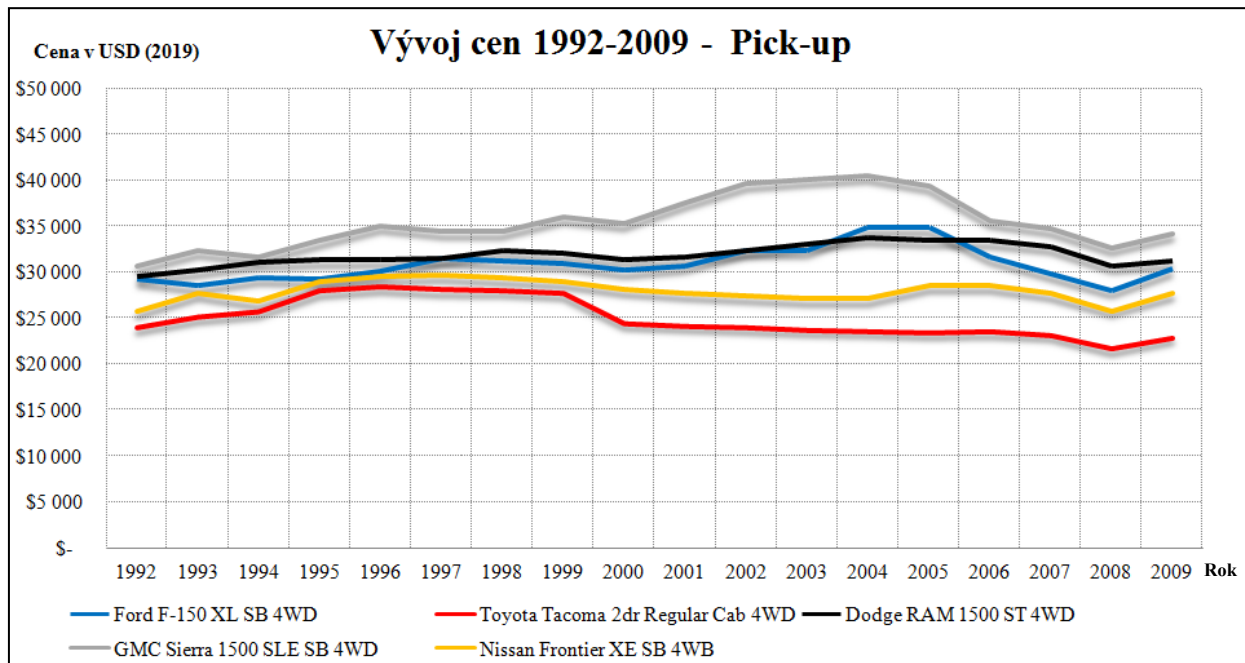
Drtivá většina vozů vyrobených v Mexiku, až 80%, míří od podpisu NAFTA za hranice. Zhruba 60% směřuje do Spojených států a Kanady, 15% produkce je alokováno pro trhy v Střední a Jižní Americe, případně do různých států v Asii, zbývajících 5% nelze spolehlivě určit.

Svým významem pro globální automobilový průmysl se tak Mexiko řadí do první desítky v počtu vyrobených vozů na úroveň států jako je Jižní Korea, Francie nebo Brazílie.

Zdroj: Thomas H. Klier a James M. Rubenstein, „Mexico’s growing role in the auto industry under NAFTA: Who makes what and what goes where“, Economic Perspectives, vydání 41, číslo 6 (2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24.10. 2018).



**Graf č. 11:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu pick-upů v letech 1992-2009

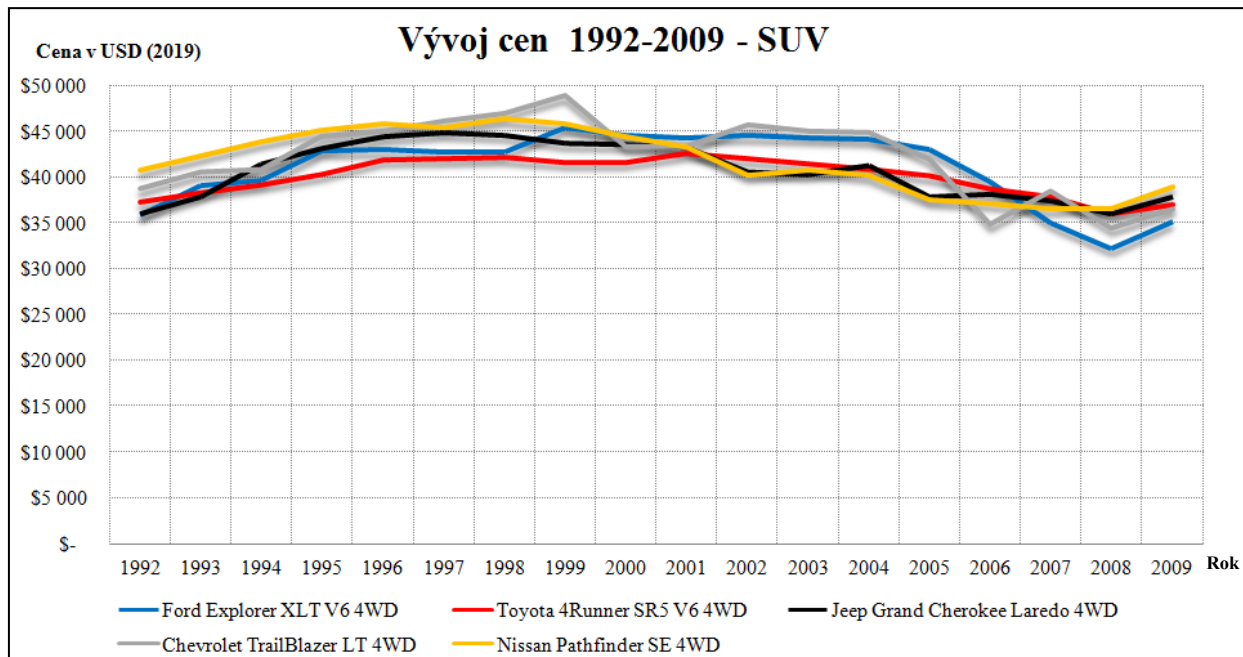


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu pick-upů v letech 1992 až 2009. Od počátku referenčního období můžeme sledovat relativně stabilní vývoj cen, srovnatelný pro jednotlivé značky, až do období ekonomické recese na počátku tisíciletí. Následuje období diferenciací, kdy začínají vznikat rozdíly mezi modely jednotlivých výrobců, dané především cenovými politikami značek. Zatímco asijské výrobce (Toyota a Nissan) u svých modelů mírně snížili cenu, zástupci amerických značek se mírnému zdražení nebránili, ovšem s příchodem ekonomické krize u jejich vozů vidíme významnější pokles cen než u japonské konkurence, která naopak mírně zdražila, když využila oslabené pozice GM, Chrysleru a Fordu.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 12:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu SUV v letech 1992-2009

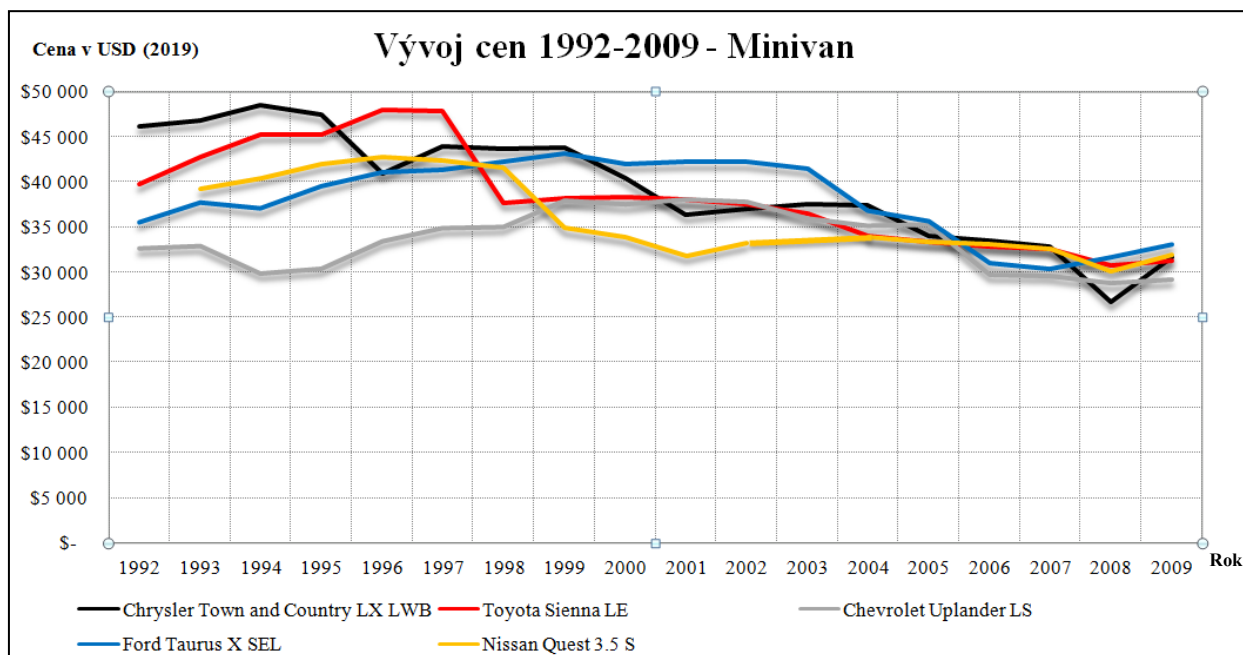


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu sportovních užitkových vozů (SUV) v letech 1992 až 2009. Od počátku 90. let popularita těchto vozů (jako např. Chevrolet Suburban, obr. 15) prudce rostla a nárůst poptávky se projevil i do růstu cen. V tomto případě všechny vybrané modely sledují shodnou trajektorii, což dobře ilustruje vyrovnanou pozici na trhu a odolnost vůči vnějším vlivům. Teprve od roku 2006 pozorujeme oslabování poptávky v počátečních fázích krize, které se projevilo poklesem cen nových vozů zejména amerických značek. Toyota a Nissan, podobně jako v případě předcházejícího grafu, udržovaly stabilní cenu svých automobilů.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 13:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu minivanů v letech 1992-2009

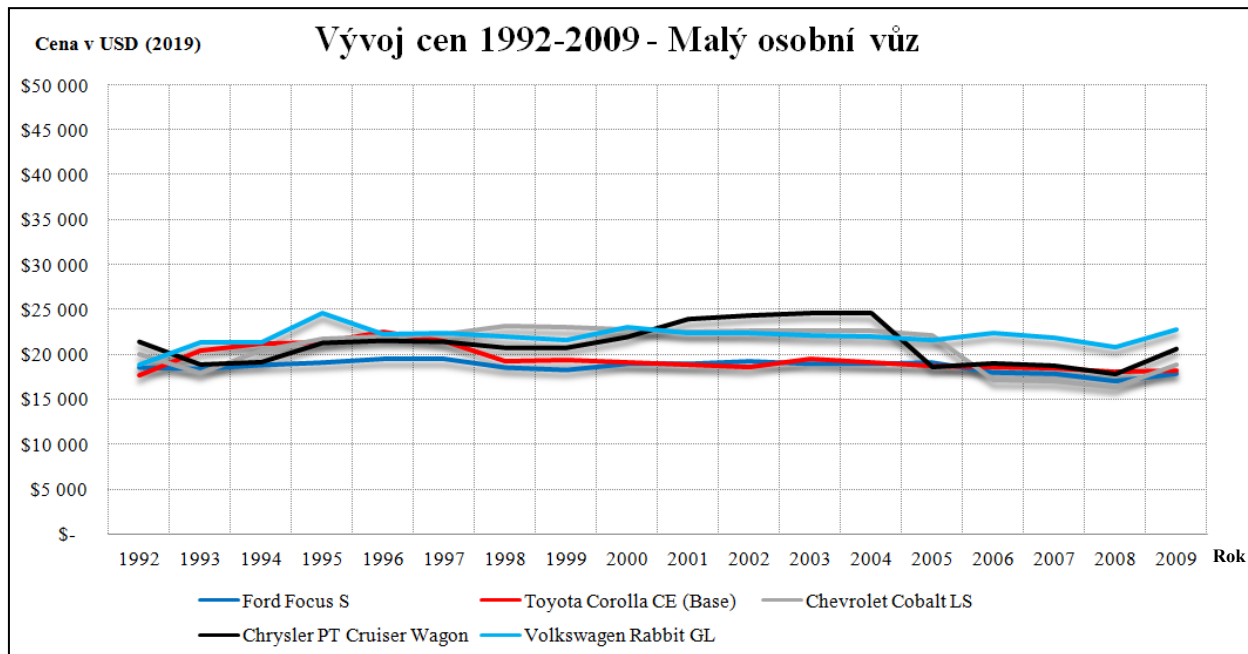


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu minivanů v letech 1992 až 2009. Minivany, jako např. Chrysler (Dodge) Caravan, (obr. 13) byly populární zejména mezi rodinami s dětmi, žijícími na předměstí větších měst. Segment minivanů byl nejvíce zasažen vzestupem SUV, které volilo stále více zákazníků. Jak minivany, tak SUV cílily na podobnou cílovou skupinu, nabízely dostatek prostoru a pohodlí pro každodenní užívání i na dlouhých přejezdech. SUV však jsou díky své robustní konstrukci odolnější a pro posádku tím pádem bezpečnější. Navíc porovnáním cen v předchozím grafu můžeme říci, že jejich pořizovací cena byla nižší než v případě uvedených minivanů. Výrobci tak byli nuceni snížit ceny na úroveň SUV, aby dokázali udržet tyto modely konkurenceschopnými.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 14:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu malých osobních vozů v letech 1992-2009

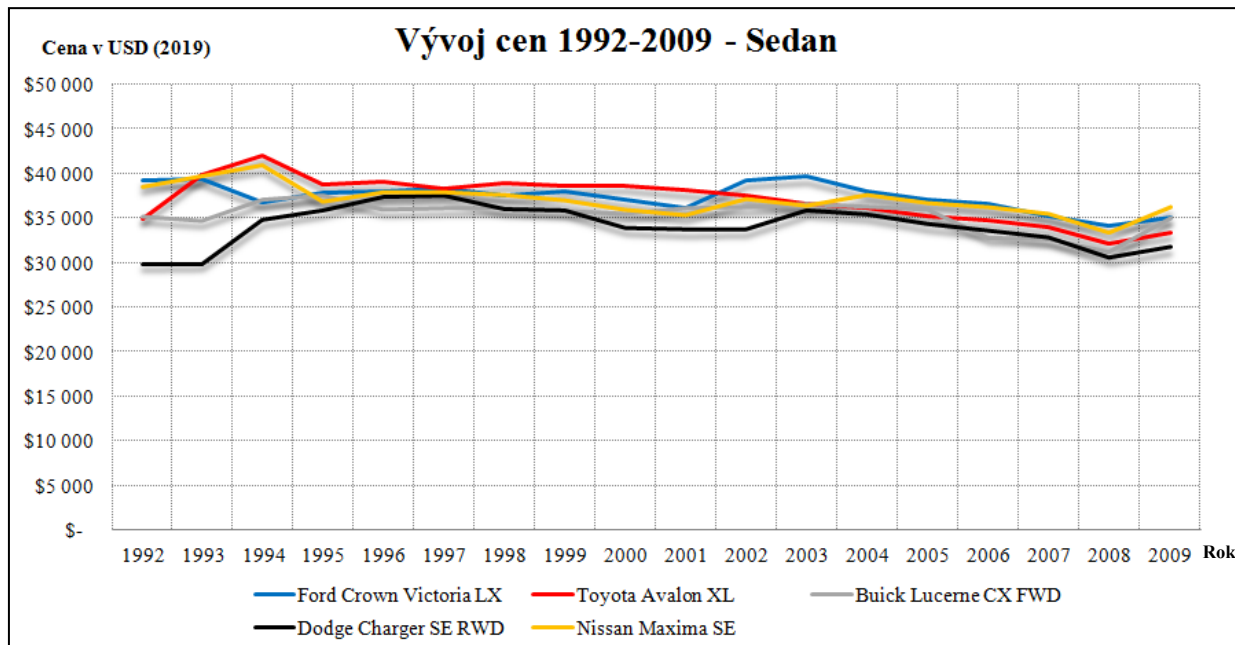


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu malých osobních vozů v letech 1992 až 2009. Poptávka po malých, ekonomických vozech rostla zejména v období ropných krizí, kdy se zákazníci odvraceli od žíznivých velkých vozů typu SUV. Evropské a asijské značky měly v tomto segmentu dlouhou tradici a logicky tak byly silnější než ty americké, pro které šlo historicky o marginální kategorii. Cenově tak musely reagovat na konkurenci, která vycházela z úspěšných modelů nabízených globálně, jako např. VW Rabbit, v Evropě prodávaný pod obchodním označením Golf. S ohledem na cílovou skupinu zákazníků, kteří jsou tradičně citliví na cenové výkyvy nových vozů a v případě zdražení sahají raději po ojetém vozu, pozorujeme značnou míru stability, která vykazuje značnou odolnost vůči vnějším vlivům. Zároveň je v tomto segmentu poptávka velmi stabilní a nenutí výrobce k radikálním změnám v cenové politice, pokud se nedostanou do skutečně vážných problémů a k takovým změnám nejsou nuceni celkově špatnou situací. Tím lze vysvětlit, proč Volkswagen, stejně jako Ford a Toyota, nereagoval na příchod krize snížením cen, jaký můžeme pozorovat v případě modelů Chrysleru a Chevroletu.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 15:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu sedanů v letech 1992-2009

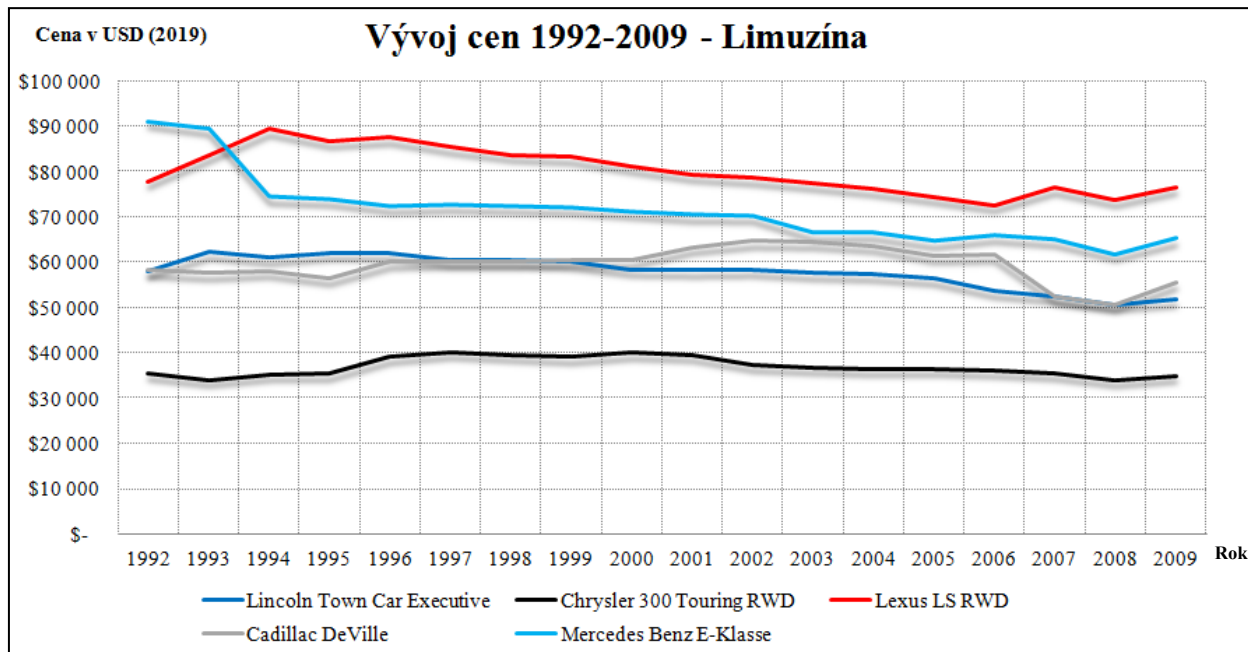


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu sedanů v letech 1992 až 2009. V tradičně nabitém segmentu sedanů přinesla NAFTA zajímavý vývoj. Od roku 1994 vidíme nápadnou harmonizaci cen jednotlivých modelů. Z tohoto vývoje lze usuzovat, že na trhu bylo dosaženo určité rovnováhy, kdy se výchozí podmínky pro jednotlivé výrobce z velké části sjednotily a o přízeň zákazníkы tedy musely bojovat jinak než čistě základní cenou vozu. Sedany, podobně jako malé vozy, patří ke stabilním segmentům, ve kterých cena nových vozů nijak dramaticky neroste ani nepadá. Vidíme mírný pokles cen v kontextu ekonomické recese let 2000-01, následovaný opět mírným zvýšením, které ovšem vystřídal opět konstantní pokles cen, způsobený nastupující krizí a také slabší poptávkou. Řada zákazníkų, kteří dříve jezdili v sedanech, sáhla buď po SUV, nebo naopak po menším, úspornějším voze.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 16:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu luxusních vozů v letech 1992-2009

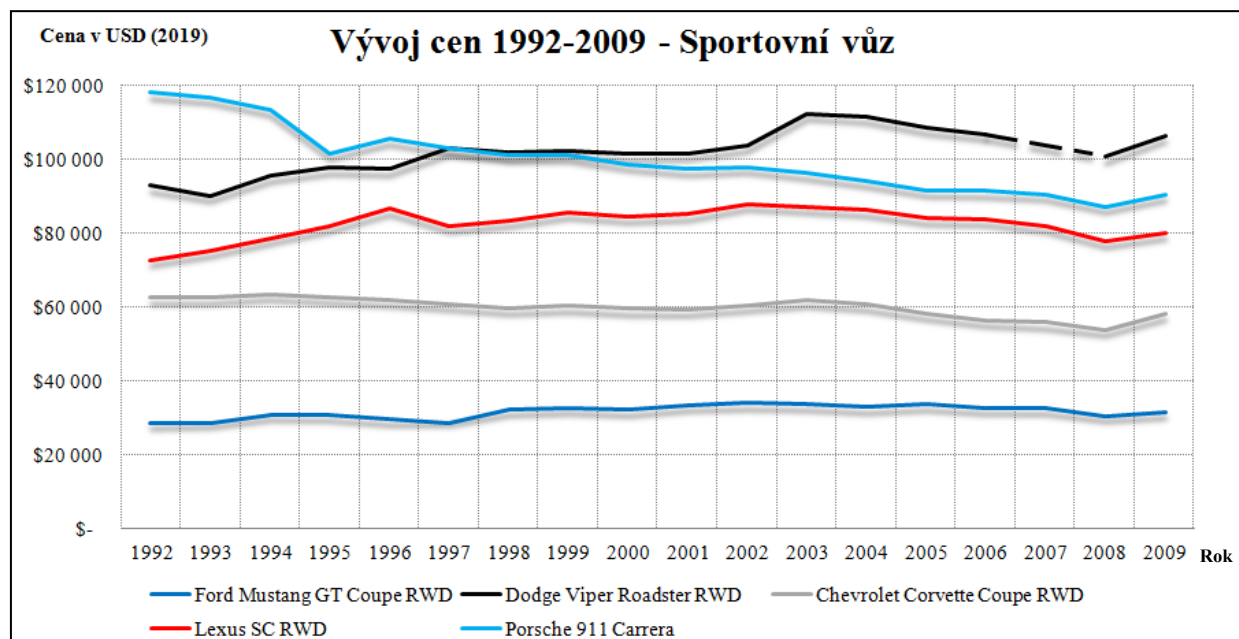


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu luxusních vozů a limuzín v letech 1992 až 2009. V prémiovém segmentu můžeme spatřit relativně vyrovnaný vývoj s mírně sestupnou tendencí, co se cen jednotlivých modelů týče. Tento trend lze vysvětlit skutečností, že cílová klientela je stabilní, nepodléhá aktuálním výkyvům trhu. Pro jednotlivé značky tvoří tyto modely součást image, a proto jsou ochotné udržovat jejich cenu vysoko i za cenu nižších prodejů, aby zachovaly exkluzivitu daných vozů. Za zmínku stojí skutečnost, že američtí výrobci, Cadillac (patřící GM), Lincoln (spadající do portfolia Fordu) a Chrysler, stejně jako v dříve zmíněných případech segmentu SUV nebo osobních vozů, sáhli ke snížení ceny v době nástupu ekonomické krize 2006 s cílem podpořit prodeje, zatímco Lexus (Toyota) a Mercedes-Benz držely cenu svých vozů na srovnatelné úrovni.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 17:** Vývoj cen vybraných modelů v segmentu sportovních vozů v letech 1992-2009

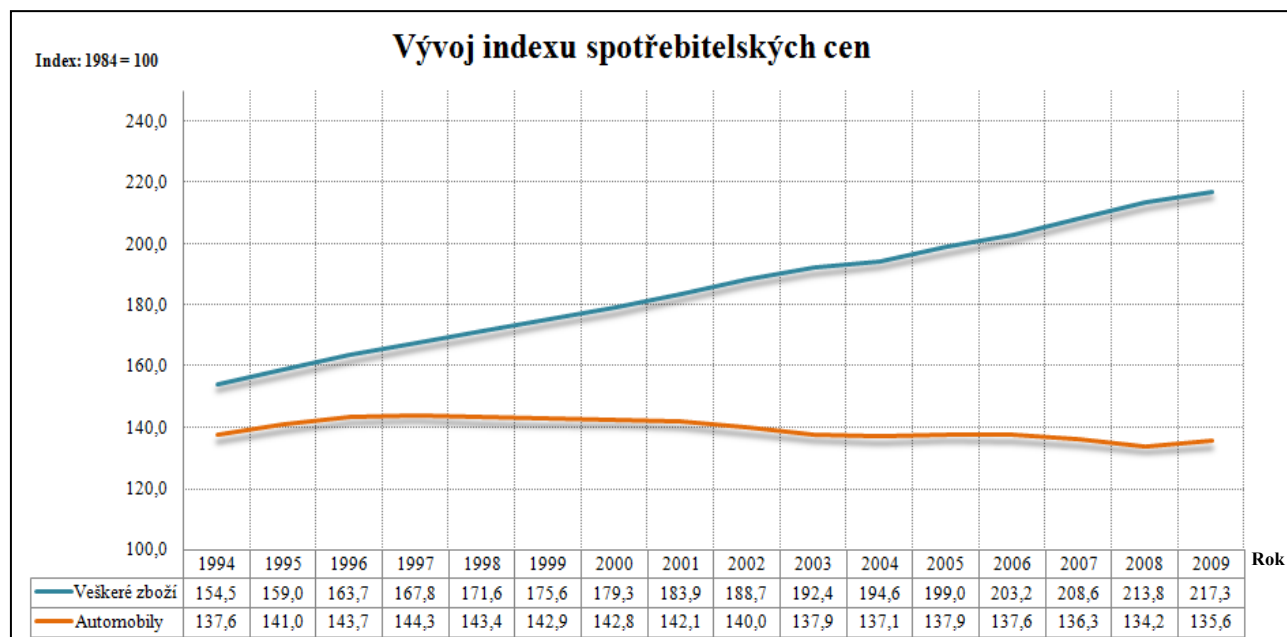


Graf sledující vývoj cen vybraných modelů ze segmentu sportovních vozů v letech 1992 až 2009. Sportovní vozy jsou oproti jiným segmentům specifické v tom ohledu, že ze své podstaty jedná o vozy, které výrobce uvolňuje na trh v přesně stanovených alokacích, aby zachoval míru exkluzivity daného modelu. Podobnou logiku bylo možné vidět už u luxusních modelů, ale zde je ještě patrnější. Proto můžeme pozorovat, že se ceny nijak dramaticky nemění, případně ještě rostou s tím, jak stoupá poptávka v bohatnoucí společnosti. Za zmínku stojí pokles ceny v případě Porsche 911 Carrera. Zatímco v 90 letech se jednalo o vrcholný model v nabídce značky a měl tak logicky nejvyšší cenu, později začalo Porsche nabízet tento model v nejrůznějších úpravách, které umocňovaly sportovní ráz vozu, čímž cena základního modelu klesala. V případě vozu Dodge Viper je vynechán modelový rok 2007, kdy se tento vůz nevyrobil a na trhu tak zbývaly pouze vozy z roku 2006. Chrysler se takto připravoval pro uvedení nového modelového roku 2008.

Uvedené hodnoty vycházejí z oficiálních katalogových cen pro daný modelový rok a jsou přepočítány na hodnotu amerického dolaru (USD) v roce 2019 podle příslušného inflačního koeficientu.

Zdroj: data z webového archivu CarGurus – k dispozici online: <https://www.cargurus.com/Cars/autos/>.

**Graf č. 18:** Vývoj indexu spotřebitelských cen v USA v letech 1994-2009



Graf sledující vývoj indexu spotřebitelských cen zboží s výjimkou potravin a energií a nových vozidel. Index spotřebitelských cen vyjadřuje, jak se meziročně měnila průměrná cena dané komodity ve vztahu k hodnotám určitého referenčního roku, vyjádřené hodnotou 100 (v tabulce rok 1984). Je-li hodnota např. 137,6, jako v případě nových automobilů v r. 1994, znamená to, že cena nového vozu v roce 1994 činila 137,6% ceny nového vozu v roce 1984. Nový vůz stál v roce 1994 1,376krát tolik, co v roce 1984.

Zatímco většina zboží mírně zdražovala, ceny vozů stouply jen nepatrně a od počátku druhého tisíciletí vidíme dokonce mírný pokles cen. V důsledku toho tedy můžeme vyvozovat, že od podpisu NAFTA byly nové vozy pro Američany dostupnější. Nelze však s určitostí tvrdit, že tento jev byl jen a pouze důsledkem přijetí obchodní dohody. Do hry vstupovaly i další faktory, jako větší míra zahraniční konkurence, nové možnosti financování, nebo nižší náklady spojené s výrobou nového vozu v důsledku modernizace výrobních procesů.

Zdroj: United States Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, „New vehicles“, online: <https://www.bls.gov/cpi/factsheets/new-vehicles.htm> (staženo: 10. 10. 2019)