

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Luboš Lichtenberk

Geografické aspekty vývoje automobilového průmyslu v Evropě ve 20. století

Diplomová práce

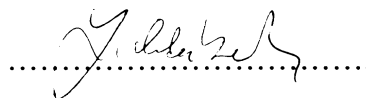
Praha 2006

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Jiří Tomeš

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně s použitím literatury a pramenů uvedených v seznamu použité literatury.

V Praze, dne 4.9.2006

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jiří Kubík", is written over a horizontal dotted line.

Podpis

Děkuji touto cestou RNDr. Jiřímu Tomešovi za trpělivé vedení a pomoc při zpracování diplomové práce. Zároveň děkuji svým rodičům při psaní této práce a podporu při studiu.

OBSAH

ÚVOD	11
1. TEORETICKÝ RÁMEC VÝZKUMU DIPLOMOVÉ PRÁCE	13
1.1. Základní teoretické přístupy	13
1.2. Základní studie, statistické zdroje a metodika hodnocení	17
2. VÝZNAM AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU A JEHO VÝVOJ	21
2.1. Vývoj a význam světového automobilového průmyslu	21
2.2. Současné postavení automobilového průmyslu v rámci ekonomiky a průmyslu	23
2.3. Klasifikace oborů automobilového průmyslu	24
3. GEOGRAFICKÁ DISTRIBUCE AUTOMOBILOVÉ VÝROBY NA RŮZNÝCH ÚROVNÍCH	27
3.1. Vývoj geografického obrazu produkce na globální úrovni	27
3.1.1. Proměny teritoriální struktury zahraničního obchodu	29
3.1.2. Dekoncentrace výroby na globální úrovni	33
3.1.3. Globální rozměr automobilového průmyslu a jeho nevýznamnější hráči	39
3.2. Základní rysy vývoje geografického obrazu evropského automobilového průmyslu	45
3.2.1. Vývoj geografického obrazu automobilové produkce v Evropě	47
3.2.2. Geografická distribuce automobilové výroby na regionální úrovni	63
3.2.3. Regionální obraz vývoje automobilového průmyslu na příkladě automobilky PSA Peugeot Citroën	79
4. SOUČASNÉ TENDENCE VÝVOJE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU A JEJICH GEOGRAFICKÉ ASPEKTY	83
ZÁVĚR	93
Seznam použité literatury	95
Zdroje dat	99
Internetové zdroje dat	99
Přílohy	101

Seznam tabulek

- Tab. č. 1 **Vývoj podílu průmyslu dopravních prostředků na průmyslu v USA a Japonsku**
- Tab. č. 2 **Vývoj podílu výroby automobilů na průmyslové produkci v USA a Japonsku**
- Tab. č. 3 **Význam automobilového průmyslu v rámci ekonomik vybraných zemí 1985 a 2000**
- Tab. č. 4 **Největší firmy světa dle tržeb v r. 2004**
- Tab. č. 5 **Mezinárodní klasifikace zahraničního obchodu**
- Tab. č. 6 **Vývoj produkce osobních automobilů 1938–1970**
- Tab. č. 7 **Vývoj podílu produkce automobilů na 1000 obyvatel v zemích triády od poloviny 20. století**
- Tab. č. 8 **Výroba automobilů v hlavních produkčních zemích v r. 2005**
- Tab. č. 9 **Největší výrobci automobilů v r. 2005**
- Tab. č. 10 **Internacionalizace největších výrobců v r. 2004**
- Tab. č. 11 **Nové výrobní závody v Severní Americe od r. 1995**
- Tab. č. 12 **Význam AP v rámci hospodářství ve vybraných zemích 1985 a 1999**
- Tab. č. 13 **Výroba automobilů v předválečné Evropě (1928 a 1937)**
- Tab. č. 14 **Vývoj produkce osobních vozů v hlavních evropských zemích 1960–2004**
- Tab. č. 15 **Vývoj produkce osobních vozů v zemích SVE 1960–2000**
- Tab. č. 16 **Změny koncentrace ve vybraných zemích Evropy 1999–2003**
- Tab. č. 17 **Vývoj zaměstnanosti a přidané hodnoty AP ve vybraných zemích Evropy 1999–2003**
- Tab. č. 18 **Vývoj podílu VaV na zaměstnanosti a PH v AP ve vybraných zemích Evropy 1998–2003**
- Tab. č. 19 **Vývoj územní koncentrace dle výroby automobilů ve světě a v Evropě**
- Tab. č. 20 **Vývoj územní koncentrace dle zaměstnanosti ve vybraných zemích a regionech Evropy**
- Tab. č. 21 **Vývoj územní koncentrace dle zaměstnanosti a přidané hodnoty ve Francii, Španělsku a Itálii**
- Tab. č. 22 **Specializace a koncentrace zaměstnanosti v PDP a AP ve vybraných regionech Německa**
- Tab. č. 23 **Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Španělska**
- Tab. č. 24 **Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Francie**
- Tab. č. 25 **Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Itálie**
- Tab. č. 26 **Charakteristiky čtyř shluků vybraných regionů Belgie, Francie, Itálie, Nizozemska, Portugalska a Španělska za zaměstnanost (1995) a PH (1996) v průmyslu dopravních prostředků**
- Tab. č. 27 **Roční produkce vozů PSA Peugeot Citroën 1976–2005**
- Tab. č. 28 **Dekonzentrace výroby PSA 2000–2005**
- Tab. č. 29 **Dekonzentrace výroby osobních automobilů PSA v Evropě 1990–2005**

Seznam grafů

- Graf č. 1 **Vývoj produkce automobilů třídy a ostatních zemí 1960–2004**
- Graf č. 2 **Světový export motorových vozidel EU15, Japonska, USA a ostatních zemí 1962–2004**
- Graf č. 3 **Podíl na světovém exportu motorových vozidel EU15, Japonska, USA a ostatních zemí 1962–2004**
- Graf č. 4 **Největší světoví vývozci a dovozci automobilů v r. 2000**
- Graf č. 5 **Vývoj produkce v ostatních zemích mimo třídu 1997–2004**
- Graf č. 6 **Výroba automobilů dle největších produkčních zemí v r. 1997 a 2005**
- Graf č. 7 **Význam AP jako podíl na zpracovatelském průmyslu v EU25 v r. 2001**
- Graf č. 8 **Vývoj podílu zaměstnanců AP na průmyslu celkem v EU25 1995–2002**
- Graf č. 9 **Vývoj produkce osobních vozů v Německu domácími výrobci 1957–2005**
- Graf č. 10 **Vývoj produkce osobních vozů ve vybraných zemích SVE 1990–2000**
- Graf č. 11 **Vývoj počtu firem ve výrobě motorových vozidel a výrobě karoserií, přívěsů a návěsů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003**
- Graf č. 12 **Vývoj počtu firem ve výrobě dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motorů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003**
- Graf č. 13 **Zahraniční obchod motorových vozidel vybraných evropských zemí 2004**
- Graf č. 14 **Export motorových vozidel jako podíl na HDP a obyvatele vybraných evropských zemí 2004**
- Graf č. 15 **Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace výroby automobilů ve světě a v Evropě**
- Graf č. 16 **Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP ve vybraných zemích Evropy a regionech EU15**
- Graf č. 17 **Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a přidané hodnoty v PDP ve Španělsku**
- Graf č. 18 **Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a přidané hodnoty v PDP ve Francii**
- Graf č. 19 **Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a přidané hodnoty v PDP v Itálii**

Seznam obrázků

- Obr. č. 1 **Význam AP jako podíl zaměstnanosti a přidané hodnoty na průmyslu celkem v Evropě v r. 2001**
- Obr. č. 2 **Výroba automobilů v Evropě v r. 2005 a její vývoj (2005/1997)**
- Obr. č. 3 **Produktivita v AP a počet zaměstnanců na 1 firmu v Evropě v r. 2002**
- Obr. č. 4 **Podíl VaV na zaměstnanosti a přidané hodnotě v AP v Evropě v r. 2002**
- Obr. č. 5 **Vývoj zaměstnanosti v AP vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002**
- Obr. č. 6 **Vývoj specializace vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska na AP dle zaměstnanosti 1985 a 2002**
- Obr. č. 7 **Vývoj koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002**
- Obr. č. 8 **Vývoj LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002**
- Obr. č. 9 **Přidaná hodnota v průmyslu dopravních prostředků regionů Francie, Itálie a Španělska v r. 1996**
- Obr. č. 10 **Vývoj přidané hodnoty v PDP ve Francii, Itálii a Španělsku 1980 a 1996**
- Obr. č. 11 **Vývoj specializace regionů Francie, Itálie a Španělska na PDP dle přidané hodnoty 1980 a 1996**
- Obr. č. 12 **Vývoj koncentrace přidané hodnoty v PDP regionů Francie, Itálie a Španělska 1980 a 1996**
- Obr. č. 13 **Vývoj LQ přidané hodnoty v PDP Francie, Itálie a Španělska 1980 a 1996**
- Obr. č. 14 **Čtyři shluky pro vybrané regiony Belgie, Francie, Itálie, Nizozemska, Portugalska a Španělska za zaměstnanost (1995) a přidanou hodnotu (1996) v průmyslu dopravních prostředků**
- Obr. č. 15 **Rozmístění hlavních závodů PSA Peugeot Citroën ve Evropě a Pařížské oblasti**
- Obr. č. 16 **Klastrové iniciativy v Česku**

Seznam použitých zkratk

AAMA	American Automobile Manufacturers Association (sdružení amerických automobilových výrobců)
AP	automobilový průmysl
ACEA	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (sdružení evropských automobilových výrobců)
ASEAN	Asociación of South East Asian Nations (asociace národů jihovýchodní Asie)
BMW	Bayrische Motoren Werke
CBU	completely built-up (kompletně sestavený automobil)
CCFA	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (sdružení automobilových francouzských výrobců)
CKD	completely knocked down (kompletně rozložený automobil)
DCh	DaimlerChrysler
DeSTATIS	Statistik regional: Daten und Informationen der statistischen Ämter des Bundes und der Länder, Statistisches Bundesamt Deutschland. (regionální statistika Německa)
EAO	ekonomicky aktivní obyvatelé
EU	Evropská unie
GERPISA	Groupe d' Etudes et de Recherches Permanent sur l' Industrie et les Salariés de l' Automobile (skupina zabývající se studiem automobilového průmyslu a jeho zaměstnaností)
GM	General Motors
HDP	hrubý domácí produkt
ISIC	International Standard Industrial Classification of all economic activities (mezinárodní klasifikace průmyslu)
JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. (sdružení japonských automobilových výrobců)
Mercosur/ Mercosul	Mercado Común del Sur (šp.) Mercado Comum do Sul (port.) (společný trh jihu)
MSP	malé a střední podniky
NAFTA	North America Free Trade Agreement (severoamerická zóna volného obchodu)
NNS	nadnárodní společnosti
NUTS	Nomenclature des unités territoriales statistiques (klasifikace územních statistických jednotek)
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (mezinárodní organizace výrobců motorových vozidel)
PDP	průmysl dopravních prostředků
PH	přidaná hodnota
PSA	PSA Peugeot Citroën
PZI	přímé zahraniční investice
SAP	Sdružení automobilového průmyslu České republiky
SITC	Standard International Trade Classification (mezinárodní klasifikace zahraničního obchodu)
SKD	semi-knocked down (částečně rozložený automobil)
SMMT	The Society of Motor Manufactuders and Trades Limited (sdružení britských automobilových výrobců)
SUV	sportovně užitková vozidla (z angl. sport utility vehicles)
SVE	střední a východní Evropa

UNIDO	United Nations Industrial Development Organization
USA	Spojené státy americké
VaV	výzkum a vývoj
VW	Volkswagen
VDA	Verband der Automobilindustrie (sdružení německých automobilových výrobců)
ZP	zpracovatelský průmysl

Abstrakt

Automobilový průmysl je jedním z nejdůležitějších průmyslových odvětví v řadě vyspělých zemí o čemž svědčí jeho vysoký podíl na průmyslové produkci. Tato práce se zabývá geografickými aspekty jeho vývoje, přičemž jejím hlavním cílem je pokus o zhodnocení dekoncentračních a koncentračních procesů na všech řádovostních úrovních (svět, EU, NUTS 2). Nejprve je věnována pozornost rostoucímu významu AP v rámci průmyslu a ekonomiky, poté se zabývá vývojem geografického obrazu na globální úrovni – tedy srovnání zemí triády (USA, Japonska a Evropy). Konec 80. let představoval vrchol koncentrace výroby v zemích triády, 90. léta tak znamenají globální posun produkce do ostatních zemí. Také evropskou produkci dlouho ovládaly pouze 4 země (Německo, Francie, Velká Británie a Itálie). Od 60. let se výroba dekoncentruje nejprve do Belgie, poté do Španělska a 90. léta znamenají další geografickou disperzi evropské produkce do zemí střední a východní Evropy. Základní hypotézou práce je dekoncentrace AP na všech úrovních, přičemž nejvíce na globální a makroregionální úrovni. Vývoj územní koncentrace na úrovni 10 % rozlohy sice potvrzuje silný dekoncentrační proces výroby na globální úrovni, ale již jen velmi mírnou dekoncentrací výroby v Evropě. Z hlediska zaměstnanosti se AP v Evropě dle vybraných zemí i regionů na 10 % rozlohy dokonce koncentruje, a to především zásluhou Německa. Dalším předpokladem práce je vyšší dekoncentrace v případě zaměstnanosti než podle hodnoty produkce. Vývoj na regionální úrovni ve třech zkoumaných zemích – Francii, Španělsku a Itálii dokumentuje však proces opačný, tedy vyšší dekoncentraci dle přidané hodnoty, proces dekoncentrace dle obou ukazatelů je pak zřejmý pouze v případě Itálie.

Title: „Geographical Aspects and Implications of European Automobile Industry in the 20th Century“

Abstract

Automobile industry is one of the most important part of the manufacturing in many developed countries, because of its high share on total industrial production. This paper analyses the development of the car industry associated with geographical aspects and implications and tries to evaluate the processes of concentration and deconcentration on global, European and regional level. The first part of the paper discusses an increasing importance of automobile industry in manufacturing and economy and then compares the development of the car industry of the main producers within the triad (USA, Japan and Europe). The end of the 80th represents the era of the top concentration process of the car production within the triad, and starting the era of the global car production shift to other countries. Also in Europe, only four countries (Germany, France, United Kingdom and Italy) dominated in the field of car production for a long period. In the 60th the production was deconcentrated firstly to Belgium and later to Spain. The 90th represent the geographical dispersion of car production towards new areas in Central and Eastern European countries. The basic hypothesis of this study is that the process of deconcentration takes place at all three geographical levels, especially at global and European level. Spatial development of the concentration at the level of 10 % of the area confirms the intensive deconcentration process of production in global scale, but much lower intensive in Europe. When employment in car industry is taken into account, a concentration process is noticed (mainly thanks to Germany). On the other hand, there is a higher deconcentration process in the employment than in value added, but the research on regions in France, Italy and Spain confirmed opposite results and the process of deconcentration by both – employment and value added is evident only in Italy.

ÚVOD

Automobilový průmysl (AP) patří mezi nejdůležitější průmyslová odvětví řady vyspělých a v poslední době i nově industrializovaných zemí, proto není divu, že poutá pozornost nejen ekonomů, ale také geografů a jiných odborníků. Většina prací (např. Freyssenet a kol. 2003, Dicken 2003, Hudson a Schamp 1995, Wells a Rawlinson 1994, Bordenave a Lung 1996, Spatz a Nunnenkamp 2002, Graves 1993) se věnuje v zásadě třem problémovým okruhům, které lze také rozlišit podle měřítka na dvě až tři rozdílné úrovně: 1) geografické distribuci produkce, jež je výsledkem fúzí či kooperací v globálním a makroregionálním měřítku; 2) proměně geografického obrazu produkce (difuze a koncentrace) v souvislosti se strategiemi snižování nákladů výroby a získávání nových trhů v podmínkách stále se zvyšující konkurence. Třetí sféru zájmu představuje zkoumání role automobilového průmyslu v ekonomice a průmyslu příslušných zemí a regionů. Předmětem předložené práce jsou především první dvě uvedené problematiky, jež spolu úzce souvisejí. Práce se dotýká také třetího problémového aspektu, tj. významu automobilového průmyslu pro hospodářství světa a jednotlivých zemí.

Objektem zájmu je především makroregion Evropy, resp. Evropské unie a dalších relevantních makroregionů, přičemž pozornost bude zejména v úvodní části věnována také globální úrovni (srovnání tří hlavních produkčních oblastí – USA, Japonska a EU). Vzhledem ke studiu současných trendů v automobilovém průmyslu, jež jsou stále silněji ovlivňovány globalizací (globální konkurencí), nelze opomenout ani tento rozměr problematiky.

Základním cílem práce je charakterizovat a vysvětlit změny v geografickém rozložení automobilového průmyslu v Evropské unii (Evropě) v poválečném období, resp. v období po ropných krizích, které vyvolaly významné strukturální změny – změny nejen technické/technologické a ekonomické, ale také v prostorové organizaci produkce. V rámci hodnocení změn geografického rozložení produkce představuje pravděpodobně jednu z nejzajímavějších otázek diferencovaná lokalizace jednotlivých funkcí v automobilovém průmyslu (tedy územní dělba práce). Proto bude nezbytně nutné pokusit se o zhodnocení dekoncentračních a koncentračních procesů v rámci reorganizace automobilové výroby na všech řádovostních (svět, EU, regiony vybraných zemí) úrovních. Pro dosažení uvedených cílů byly stanoveny i následující hypotézy: (1) Ve výrobě (zaměstnanosti) dochází k dekoncentraci, a to na všech úrovních, resp. nejvíce v globálním a makroregionálním hledisku; (2) k dekoncentraci produkce dochází ve všech zemích a v případě všech automobilek; (3) výraznější je dekoncentrace v případě zaměstnanosti než podle hodnoty produkce a (4) koncentrace přetrvává pouze ve sféře progresivních služeb – řízení, VaV, marketing a také designu, výroby luxusních automobilů a složitějších součástek.

Práce je strukturována do 4 kapitol, po nichž následují přílohy. Po úvodu následuje první kapitola věnována diskusi literatury a statistickým zdrojům, základním teoretickým přístupům a výrobním postupům. Ve druhé kapitole bude věnována pozornost významu (roli) automobilového průmyslu v globálním měřítku a jeho vývoji a současnému postavení v rámci ekonomiky a průmyslu. Půjde tedy o srovnání tří hlavních produkčních a také konkurenčních oblastí, tj. Evropy (EU), USA a Japonska. Poté se věnuje základní klasifikací oborů automobilové výroby. Třetí stěžejní kapitola se bude zabývat vývojem geografického rozdělení produkce na globální (svět), makroregionální (EU) a regionální (vybrané regiony) úrovni a pomocí analýzy získaných dat se pokusí dokumentovat koncentrační a dekoncentrační procesy v automobilovém průmyslu. Závěrečnou kapitolu tvoří příklady vybraných automobilek, jejich proměnu v procesu vývoje od vzniku až po současnost zejména v souvislosti s uplatňováním nových strategií, které spoluutvářejí současný obraz

geografického rozložení produkce v globálním a makroregionálním měřítku a doplní tak analytickou část práce. Vzhledem k širokému tématickému záběru je práce zaměřena na postihu základních aspektů vývoje automobilového průmyslu a má proto spíše formu určitého přehledu či shrnutí.

1. TEORETICKÝ RÁMEC VÝZKUMU MAGISTERSKÉ PRÁCE

Tato kapitola zmiňuje základní teoretické přístupy a definuje základní výrobní postupy (procesy) v rámci automobilového průmyslu. Dále pak hodnotí odbornou literaturu, statistické zdroje a stručně se věnuje metodice používané pro hodnocení geografických aspektů světového automobilového průmyslu – v tomto případě zejména procesů koncentrace a dekoncentrace výroby.

1.1. Základní teoretické přístupy

Současné rozmístění automobilového průmyslu je výsledkem hospodářského a společenského vývoje, který byl ovlivňován rozličnými lokalizačními faktory, jež se v čase a prostoru liší a proměňují. Optimem pro lokalizaci průmyslového závodu se zabýval již v roce 1909 Alfred Weber, autor termínu „lokalizační faktor“. Ve své práci zdůrazňuje význam výrobních nákladů (především dopravy, pracovní síly a aglomeračních vlivů). Na jeho myšlenky navazuje mimo jiné studie A. Lösche z roku 1961, která zdůrazňuje význam vztahu mezi výrobou a spotřebou, tedy trhu. Do jisté míry je v protikladu koncepce N. N. Kolosovského z roku 1958. Ten se ve své práci o územně výrobních komplexech, které jsou založeny na principu technologické návaznosti výrob, domnívá, že rozhodující význam pro lokalizaci průmyslu mají surovinové zdroje a dopravní náklady (Krajíček 1982, Kopačka 2001).

Dříve tedy pro rozmístění produkce měl větší význam faktor polohy (místo vzniku) a rozvoj znalostí, později cena práce a trhy. Z nejnovějších prací zabývajících se lokalizací produkce lze uvést Dickenův *Global Shift* (2003), v jehož rámci uvádí, že různé výrobní faktory vázané geograficky k daným lokalitám, jsou dostupné a využitelné pro všechny aktéry (firmy) bez ohledu na velikost a zemi původu; dále pak studii J. Dunninga z roku 2001, která se zabývá důvody internacionalizace firem, ale přitom poukazuje na výhody internalizace firem (Blažek a Uhlíř 2002).

Z hlediska prostorového uspořádání automobilového průmyslu se v geograficky laděných pracích o AP objevují také náznaky různých teorií regionálního rozvoje. Ve snaze po určitém zobecnění jednotlivých vývojových stádií výroby automobilů se objevují různá pojetí a hodnocení organizace výroby, která vyjevují také určité geografické aspekty. Pro předválečnou dobu jsou to neoklasické lokalizační teorie, zejména pak fordovská produkce, charakterizovaná mottem „dělníci za práci“ a tudíž obrovskou koncentrací výroby, vysvětlení koncepce vnitřních a vnějších úspor. Další významnou skupinu představují teorie jádro-periferie. Zásadní teorií této skupiny je teorie pólů růstu z roku 1961, jejímž autorem je F. Perroux, a která spočívá v rozlišení průmyslové výroby podle tempa rozvoje na odvětví, průmyslové podniky i oblasti hnací a hnaná. Toto rozdělení vytváří hierarchii mezi póly růstu, které v případě automobilového průmyslu představují např. vědecké a výzkumné aktivity (výzkum a vývoj, dále jen VaV) nebo produkce prestižních vozů v jádrových oblastech, a závislými či podřízenými jednotkami (montážní závody řízené rozhodnutími „shora“). Další směr reprezentují marxistické, resp. neomarxistické a regulační přístupy (Harvey 1990). Příkladem je teorie závislosti (podřízenost periferie vyspělému jádru a prohlubování její závislosti), pro pozdější období teorie změn globální produkce (nové mezinárodní dělby práce). Dále Vernonova teorie výrobního cyklu z roku 1966 (přesun výrobku do oblastí s nejlepšími podmínkami), či původní Ricardova teorie komparativních výhod z roku 1817 (specializace regionů na takovou produkci, kterou jsou schopny realizovat s nejnižšími náklady). Na ni navazuje i Ohlinova teorie poměru produkčních faktorů z roku 1933, která ji

rozšiřuje zejména o vazbu k výrobním faktorům (přírodní, technologie, know-how, organizace výroby) (Blažek a Uhlíř 2002).

Neméně významným příkladem neomarxistického přístupu je teorie územních dělb práce britské geografky Doreen Masseyové, která tvrdí, že změny v hierarchické organizaci vztahů ve výrobě jsou hlavní příčinou změn v prostorové dělbě práce. Vyčlenění a osamostatnění kvartérních (managerských, VaV, marketingových) funkcí z výrobních závodů mělo za následek jejich koncentraci zpravidla do metropolitních areálů, kdežto vlastní výroba (ale vysoce kvalitní a na kvalifikovanou pracovní sílu náročná) se dále koncentruje v tradičních průmyslových regionech a pobočné závody jsou umíst'ovány do regionů periferních.

Jako příklad testování konkrétních teoretických modelů v automobilovém průmyslu lze uvést studii Spatze a Nunnenkampa (2002). Zabývá se kvalifikací pracovní síly a jejího využití pro výrobu různého stupně náročnosti v odlišných částech světa, pro niž využívá dvou základních teoretických modelů. Prvním je Heckscher-Ohlinův model, který vysvětluje specializaci a koncentraci odvětví (funkcí) náročných kapitálově i na kvalifikaci pracovní síly vlivem liberalizace mezinárodního obchodu s hotovým zbožím. Z procesu specializace těží ve vyspělých zemích kvalifikovaná pracovní síla (vyšší mzdy i zaměstnanost), která je na rozdíl od nekvalifikované nebo méně kvalifikované pro rozvoj těchto oborů potřebná (Stopler a Samuelson 1941 podle Spatz a Nunnenkamp 2002). Druhý, Feenstra-Hansonův model z roku 2001, popisuje protichůdný proces, kdy liberalizace přímých zahraničních investic a mezinárodního obchodu s meziprodukty umožnila dekoncentraci náročné výroby vyžadující relativně méně kvalifikované dělníky do méně vyspělých zemí. Oba modely se shodují na zhoršující se pozici nekvalifikované pracovní síly ve vyspělých zemích (Spatz a Nunnenkamp 2002).

Dalším příkladem je studie Cantnera a kol. (2004) zabývající se životním cyklem firem německého AP, která testuje základní hypotézu, zda firmy s předchozími zkušenostmi z jiných odvětví průmyslu setrvaly v automobilové výrobě déle než firmy bez zkušeností. Podobně sleduje i firmy dle časové fáze (doby) vstupu do AP. Ačkoli rizikové faktory pro setrvání firem v daném oboru se liší podle různých výrobků (odvětví) a zemí, Cantnerova studie dospěla ke stejným výsledkům (potvrzení hypotéz) jako i další obdobné studie zabývající se americkým AP, výrobou pneumatik či dokonce televizorů ve Spojených státech a Velké Británii, a to, že faktory předešlé zkušenosti z jiných oborů a doby vstupu do AP korelují s délkou životního cyklu firem.

Většina odborných studií (Bordenave a Lung 1996, Dicken 2003, Hudson a Schamp 1995, Humphrey a Memedovic 2003, Spatz a Nunnenkamp 2002, Wells a Rawlinson 1994 apod.) o evropském i světovém AP používá geografickou hierarchii uspořádání (jádro-semiperiferie-periferie) poprvé použitou v rámci teorie moderního světového systému I. Wallersteina pro geoekonomické rozdělení světa. Ta spočívá v hierarchii regionálních specializací automobilového průmyslu v rámci Evropy víceméně odpovídající následnému schématickému obrazu: 1) jádro, někdy označované jako automobilový heartland leží v (jižním) Německu; 2) semiperiferie pak v severní Francii, severní Itálii, Švédsku, Nizozemsku, Belgii a střední a jižní Anglii; 3) periferie na Pyrenejském poloostrově a jižní Itálii, od 90. let do ní patří i střední a východní Evropa a Turecko (často označované jako nová periferie). Podobně lze toto hierarchické uspořádání aplikovat (a v řadě výše zmíněných pracích se též objevuje) i v globálním měřítku, tj. pro další dvě země triády. Pro USA je semiperiferií Kanada a hlavní periferií Mexiko, v případě Japonska s ohledem na významnou automobilovou produkci Jižní Koreje lze model zjednodušit pouze na dvě úrovně a všechny

produkční státy JV a V Asie (mezi nimiž samozřejmě existují významné rozdíly) označit za periferní.

Uvedená hierarchie je založena na rozdělení kompetencí, intenzitě vztahů, vzdálenosti od center, kde jsou realizována strategická rozhodnutí v oblasti ekonomické, finanční, vědecké, technologické i politické. Princip hierarchie i přes různé (regionální) modifikace bude podle všech scénářů i nadále pokračovat (Bordenave a Lung 1996). Výše popsaná hierarchicky uspořádaná územní dělba práce je výsledkem firemních strategií a jejich lokalizačních rozhodnutí, které souvisí s vývojem organizace výroby již od jejího počátku.

Terminologie – definice základních výrobních postupů

Během 20. století AP přinesl řadu nových výrobních postupů, které měly či mají široké uplatnění v mnoha oborech lidské činnosti. Tyto postupy také významně ovlivnily kromě produktivity práce organizaci průmyslové i automobilové výroby a také její geografický obraz. Následující odstavce vysvětlují alespoň ty nejdůležitější z nich:

Fordismus

nazvaný podle Henryho Forda, jenž aplikoval na počátku 20. století ve své továrně principy vzešlé z "time and motion studies" F.W. Tailora¹. Zavedl standardizaci výroby a výrobních postupů, aby dosáhl co nejvyšší produktivity své výroby. Standardizovány byly zejména pohyby pracovníka v čase a jeho pracovní prostředí (pásová výroba), s čímž souvisela specializace dělníků na malé jednoduché úkony (např. výroba prvního automobilu s označením model T byla členěna do 7 882 operací). To umožnilo nahradit kvalifikované pracovníky narychlo zaučenými pásovými dělníky, což dalo vedení firem možnost dokonale ovládat pracovní proces. Práce ve Fordových provozech, jejíž podoba rychle zobecněla, byla rutinní, s důrazem kladeným na rychlost. Tempo udával stroj a dělníci byli pod neustálým dozorem. Zvýšená produktivita umožnila současný růst platů i zisků. S rostoucími platy a poměrně dobře zajištěnou zaměstnaností, kterou fordovská produkce nabízela, se fordismus stal základem masové spotřeby, jež byla nezbytnou podmínkou jeho vlastní reprodukce. Pro velmi úzkou specializaci úkonů, práce dělníků zároveň nevedla ke zvyšování kvalifikace a učení se novým věcem (Bystřičan 2004, Harvey 1990, Olson 1986). V Evropě byla fordovská masová produkce poprvé aplikována v r. 1919 automobilkou Citroën.

Sloanismus

je úspěšnou strategií, která kombinuje zdánlivě dva protiklady a to standardizovanou velkoobjemovou a specializovanou (malosériovou) produkci automobilů. Autorem této strategie je automobilka General Motors (A. Sloan), která již v meziválečném období začala vyrábět několik odlišných značek na bázi jedné platformy (v té době šasi). Karoserie, vybavení a další viditelné součásti automobilu se lišily. Tento úspěšný „Sloanův“ model výroby se masivně uplatňoval až do 70. let 20. století. S rozšiřováním trhů a pokračující internacionalizací výroby ho bylo potřeba modifikovat. Příkladem je zavedení společných platform (na domácím i zahraničním trhu) i pro designově odlišné modely. Integrační proces (fúze a akvizice) ještě urychlil masivnější používání společných platform. Paradoxně automobilky, které jako první využívaly Sloanova modelu výroby, nebyly schopné tuto změnu uskutečnit. V případě automobilek GM, Ford, ale i Nissan a Fiat snaha o vytvoření společné platformy na globální úrovni (při zachování nutných odlišností pro jednotlivé

¹ Taylorismus byl účinným prostředkem pro koordinaci činností nekvalifikované pracovní síly v průmyslu. Na počátku automobilové výroby bylo potřeba rychle zaškolit pracovní sílu (tedy např. i přistěhovalce první generace, kteří nemluvili ani anglicky). Taylorismus zasahoval do všech problémů velkých hierarchických organizací s pomalým rozhodováním, nepružnými pravidly na pracovišti a neschopností adaptovat se na nové podmínky.

makroregiony) v 90. letech selhala. Společnosti Ford, GM a Nissan (na makroregionální úrovni i Chrysler a Honda) proto ve 2. polovině 20. století zvolily strategii, za jejíž motto bychom mohli označit inovaci a flexibilitu. Volkswagenu se Sloanův model podařilo úspěšně modifikovat již v polovině 70. let, ovšem pouze v Evropě, v 90. letech jej následovala automobilka PSA Peugeot Citroën. Sbližování platform mezi jednotlivými třídami automobilů je poměrně obtížné, proto i automobilky, které se vydaly touto cestou (VW, PSA i Fiat), se zajímají o strategii inovací a flexibility, protože přináší větší zisky. Proto se ji někteří výrobci rozhodli aplikovat např. pouze na jednu značku (divizi) v rámci koncernu. Historie však dokládá, že žádná automobilka nedosáhla výrazného úspěchu zároveň se dvěma odlišnými strategiemi (Freysenet a kol. 2003).

Toyotismus

nese název podle japonské automobilky Toyota, jejíž cílem bylo po druhé světové válce dohnat co nejrychleji americké firmy. Hlavními znaky toyotismu byla vysoká produktivita a flexibilita výroby, neustálé vylepšování kvality a urychlování vývojových cyklů, efektivita produkce i při menších sériích, zvyšování přidané hodnoty produkce. Za autory této dnes velmi uznávané a úspěšné strategie, která se samozřejmě dále rozvíjela, jsou považováni Eiji Toyoda a Taiichi Ohnu. Základním elementem toyotismu je zeštíhlená výroba, která samozřejmě využívá prvků fordismu (pásová, standardizovaná výroba, pracovní plány), ale dále je obohacuje o režim či princip Just-in-time (dodávky v čase), týmovou práci (skupiny šesti až osmi kvalifikovaných pracovníků), neustálé inovace (princip Kaizen spočívající v aplikaci zlepšovacích návrhů např. i od řadových zaměstnanců a eliminaci nadbytečných činností), autonomní automatizaci (projevující se např. zastavením pásu jakýmkoli pracovníkem při chybě) a technologické úpravy (využitelnost strojů pro více modelů, jejich častější výměny apod.)

V současnosti je zeštíhlená výroba považována za základ úspěchu v rámci všech automobilových strategií. Podle odborníků z francouzské výzkumné společnosti Gerpisa jde v současnosti o propojení dvou zcela odlišných průmyslových modelů – toyotismu a hondismu. Zjednodušeně se jedná o kombinaci výhod řemeslné a velkoobjemové výroby. Výsledkem je snížení výrobních nákladů na jeden výrobek, zvýšení jeho kvality i rozsahu sortimentu (Dicken 2003).

Toyotismus jako pokračování fordismu z pohledu organizačních změn

Ke krizi fordismu v 60. letech přispělo zejména uvolnění pracovních poměrů (humanizace a demokratizace), rostoucí podíl ekonomicky aktivních obyvatel (EAO) v terciéru namísto průmyslu a další změny převážně ekonomického charakteru – devalvace amerického dolaru a přechod na tzv. plovoucí kurz, volný obchod s kapitálem. Přechod od hierarchických taylorovských organizací na organizace plošné nebo networkové znamenal převod koordinační funkce z formálních „byrokratických“ pravidel na neformální společenské normy. V plošné nebo networkové organizaci autorita nemizí, ale umožňuje, aby si pracovníci sami organizovali práci a sami sebe řídili. S rozvojem finančních trhů je také mnohem snadnější uplatňovat strategie časových a geografických přesunů společně s odvětvovými změnami. Inovace finančních systémů se stala nutným předpokladem překonání celkové strnulosti, do níž právě fordismus upadl koncem 60. let 20. století (Bystřičan 2004). Pro současnou situaci je charakteristická kombinace vysoce efektivní fordistické produkce (často nuancované flexibilními technologiemi a výstupy) v některých odvětvích a regionech (automobilky v USA) a tradičních výrobních systémů (Singapur, Tchaj-wan) opírajících se o „řemeslné“ a rodinné pracovní vztahy (Harvey 1990). Automobilky, které vyrábějí „zeštíhlené“ (reengineeringově) či v režimu just-in-time, mohou sloužit jako příklad plošných, post-fordovských organizací. Ve smyslu formálních pravomocí se na montážní lince pracuje

v týmech, které se ujímají celé řady funkcí. Samotní (kvalifikovaní) dělníci v továrních halách rozhodují o každodenním rozvrhu práce, seřizování strojů, pracovní disciplíně a kontrole kvality výroby (Bystřičan 2004).

1.2. Základní studie, statistické zdroje a metodika hodnocení

Automobilový průmysl jak již bylo v úvodu zmíněno je předmětem zájmu řady odborníků, zejména ekonomů, ale také geografů. Převládají však ekonomické studie s komerčním využitím. Většina alespoň částečně geograficky orientovaných prací pochází z výzkumů jednotlivců či malých skupin obvykle univerzitních pracovníků. Výjimku snad tvoří pouze od 90. let působící mezinárodní společnost zkoumající AP a jeho zaměstnanost – GERPISA (Groupe d' Etudes et de Recherches Permanent sur l' Industrie et les Salariés de l' Automobile) sídlící na univerzitě ve francouzském Evry, čítající přes 20 odborníků z celého světa. Na úrovni států se automobilovému průmyslu věnují jednotlivé národní automobilové svazy (např. v Česku SAP – Sdružení automobilového průmyslu, v Německu VDA – Verband der Automobilindustrie či ve Francii CCFA – Comité des Constructeurs Français d'Automobiles).

Základem každé analýzy je spolehlivost a srovnatelnost dat. Ačkoli základní klasifikace oborů AP (viz kapitola 2.3.) v rámci Evropy je prakticky jednotná – např. International Standard Industrial Classification of all economic activities (ISIC) a Classification of Economic Activities in the European Community (NACE), problémem je její neúplnost (např. United Nations Industrial Development Organization (UNIDO), EUROSTAT, DeSTATIS) a zejména pak dostupnost širší veřejnosti. Na národní úrovni je situace samozřejmě ještě složitější. V Evropských zemích existuje přes 200 klasifikací pro ekonomické činnosti a výrobky (zbožová struktura), z toho 38 hlavních klasifikací ekonomických činností je nejpoužívanějších a víceméně i dostupných. U klasifikací výrobků se jedná přibližně o dvojnásobný počet. Vhodné údaje pro dosažení všech cílů a ověření stanovených hypotéz této práce jsou tedy značně nejednotné, obtížně srovnatelné (národní ročenky, statistické úřady jednotlivých evropských zemí) a zpravidla bezplatně nepřístupné. Problémy se statistikou o automobilovém průmyslu zmiňují i práce odborníků, kteří zkoumají AP zejména z hlediska automobilových firem a využívají tak často pouze údajů na úrovni celých států, nikoli regionů. Jednotlivé automobilky totiž obvykle podrobnější (regionální) údaje prakticky nikde nepublikují či jinak (ani pro studentské účely) nezveřejňují. Existují mezi nimi ale významné rozdíly. Dostupnost dat za jednotlivé firmy v podstatě odpovídá jejich současnému postavení a úspěchům na globální i regionální úrovni. Automobilky jako Fiat nebo Ford ale i VW poskytují výrazně méně informací finančního a strukturálního charakteru než BMW či Toyota. U údajů na úrovni celých zemí a regionů je příslibem do budoucnosti práce mezinárodních organizací (např. EUROSTAT, OSN), které pracují na sjednocování statistických klasifikací ve spolupráci s národními statistickými úřady. Ty by se rovněž měly zaměřit na zapracovávání starších dat a jejich veřejné publikaci na internetu. Naopak u automobilek nelze očekávat podobný vstřícný krok, jelikož regionální data jsou předmětem obchodního tajemství, firmy si je pečlivě střeží před konkurencí a slouží zpravidla jen pro vlastní účely.

Pro tuto práci se podařilo získat alespoň regionální údaje z databáze Eurostatu o zaměstnanosti v AP z několika posledních let (přibližně 1995 – 2002), u většiny států jsou však neúplné. Z hlediska finančního vyjádření, které je důležité pro srovnání se zaměstnaností, je využíván ukazatel přidané hodnoty, který je dostupný pouze pro roky cca 1980 – 1996 pouze za průmysl dopravních prostředků (PDP), nikoli přímo za AP. Za

jednotlivé výrobce lze s určitými výjimkami získat alespoň údaje o produkci a zaměstnanosti v jednotlivých závodech, data postihující vývoj se vyskytují ale minimálně. Také tyto důvody (problémy s datovou základnou) vedly k poměrně širokému záběru tématu diplomové práce, když regionální rozměr problematiky AP je (může být) postižen jen na příkladech.

Pro analýzu AP na regionální úrovni byly sledovány následující ukazatele:

<i>Ukazatel</i>	<i>Charakteristika</i>
1) počet zaměstnanců v AP	Absolutní počet zaměstnanců ve výrobě dvoustopých motorových vozidel (dle OKEČ subsekcce DM oddíl 34)
2) podíl na průmyslu	Regionální podíl počtu zaměstnanců DM 34 na průmyslu celkem, tj. součtu zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu (sekce D), těžbě nerostných surovin (C) a výrobě a rozvodu elektřiny, plynu a vody.
3) podíl na AP dané země	Podíl počtu zaměstnanců DM 34 regionu na celkovém počtu v zemi
4) přidaná hodnota v PDP	Přidaná hodnota generovaná v průmyslu dopravních prostředků vyjádřená v mil. €
5) podíl PH v dané zemi	Podíl přidané hodnoty ve výrobě dopravních prostředků a zařízení na celkové PH v zemi
6) podíl PH na průmyslu	Regionální podíl přidané hodnoty ve výrobě dopravních prostředků a zařízení
7) podíl zaměstnanců PDP v dané zemi	Podíl počtu zaměstnanců ve výrobě dopravních prostředků a zařízení (subsekcce DM) na celkovém počtu v zemi
8) podíl zaměstnanců PDP na průmyslu	Regionální podíl počtu zaměstnanců DM na průmyslu celkem

Pozn. Ukazatele 2, 6 a 8 vypovídají o specializaci regionů na automobilový průmysl a průmysl dopravních prostředků a ukazatele 3, 5 a 7 zobrazují koncentraci daného odvětví v rámci dané země.

Podstatně příznivější je situace s databázemi o zahraničním obchodě. Nejen že údaje o exportu motorových vozidel jsou prakticky kompletní, ale nabízejí srovnání ve vývoji již od počátku 60. let a jsou i veřejně dostupná, proto byla použita pro doplnění náhledu na vývoj AP z hlediska trhů a hlavních exportních toků. Pro analýzu zahraničního obchodu s motorovými vozidly na národní a mezinárodní úrovni bylo čerpáno z databáze COMTRADE (Commodity Trade Statistics Database), spravované OSN.

Jedním z cílů předkládané diplomové práce je kromě sledování názorů a různých pohledů odborných studií a analýz zabývajících se vývojem geografického obrazu automobilového průmyslu také snaha o porovnání výsledků vlastní analýzy se závěry odborných prací. Vývoj velikosti automobilového průmyslu bude hodnocen zejména podle počtu zaměstnanců a přidané hodnoty na jednotlivých řádovostních úrovních. Pro potvrzení stanovených hypotéz o geografické koncentraci a dekoncentraci automobilového průmyslu bude využito následujících statistických metod: koeficient koncentrace, lokalizační koeficient, Lorenzův oblouk a index heterogenity.

Koeficient koncentrace (K_K) vyjadřuje podíl (v %) počtu pracovníků (přidané hodnoty) v daném odvětví v určitém regionu na celkovém počtu pracovníků (přidané hodnoty) v daném odvětví v příslušné zemi. Výpočet koeficientu koncentrace udává vztah:

$$K_{Ki} = \frac{z_i}{Z_i} \times 100$$

K_{Ki} koeficient koncentrace pro odvětví i (AP či PDP)
 z_i počet zaměstnanců (přidaná hodnota) odvětví i v regionu
 Z_i počet zaměstnanců (přidaná hodnota) v odvětví i v příslušné zemi

Koeficient specializace (K_S) vyjadřuje podíl (v %) počtu pracovníků (přidané hodnoty) v daném odvětví (AP či PDP) v určitém regionu na celkovém počtu pracovníků (přidané hodnoty) v průmyslu celkem (zpracovatelský průmysl + těžba a dobývání nerostů + výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody) daného regionu. Výpočet koeficientu specializace udává vztah:

$$K_{Si} = \frac{z_i}{Z_p} \times 100$$

K_{Si} koeficient specializace pro odvětví i (AP či PDP)
 z_i počet zaměstnanců (přidaná hodnota) odvětví i v regionu
 Z_p počet zaměstnanců (přidaná hodnota) v průmyslu celkem v regionu

Lokalizační koeficient (LQ z angl. Location Quotient) je poměrná hodnota, která udává, kolikrát je podíl odvětví na zaměstnanosti v regionu vyšší než celostátní průměr. V této analýze lokalizační koeficienty (či kvocienty) lokalizace porovnávají zvláště a) počty zaměstnanců v automobilovém průmyslu; b) přidanou hodnotu v průmyslu dopravních prostředků na regionální a národní úrovni. Výsledky LQ nám umožňují zjistit převažující lokalizaci automobilového průmyslu v rámci daného státu. Výpočet LQ pro počet zaměstnanců (přidanou hodnotu) udává následující vztah:

$$LQ_i = \frac{z_i / z}{Z_i / Z}$$

LQ_i koeficient lokalizace pro odvětví i (AP či PDP)
 z_i počet zaměstnanců (přidaná hodnota) odvětví i v regionu
 z celkový počet zaměstnanců (přidané hodnoty) průmyslu v regionu
 Z_i počet zaměstnanců (přidaná hodnota) v odvětví i v příslušné zemi
 Z celkový počet zaměstnanců (přidané hodnoty) průmyslu v dané zemi

Hodnota LQ vyšší než 1 dokumentuje specializaci, tzn. že dané odvětví zaměstnává větší podíl pracovní síly v regionu než v příslušné zemi. Stejná interpretace platí samozřejmě i pro přidanou hodnotu u průmyslu dopravních prostředků.

Lorenzův oblouk graficky vyjadřuje rovnoměrnost či nerovnoměrnost územního rozložení hodnoceného jevu (v našem případě zaměstnanosti v AP či přidané hodnoty v PDP) vzdáleností koncentrační křivky od diagonální přímkou zobrazující rovnoměrné rozložení. Plocha, kterou vymezuje tato úhlopříčka a zkonstruovaný oblouk, odpovídá míře koncentrace

určitého jevu. Čím je plocha vymezená oběma křivkami větší, tím je i větší variabilita v prostorové koncentraci. Dále platí, že čím větší územní jednotky jsou srovnávány, tím menší jsou rozdíly v územním rozložení jevu.

Lorenzův oblouk zkonstruujeme tak, že sledované územní jednotky nejdříve seřadíme sestupně podle velikosti sledovaného jevu X . Poté pro každou územní jednotku vypočteme relativní kumulativní četnosti pro daný jev (X) a rozlohu (Y). V pravouhlé síti souřadnic pak vynášíme na osu x kumulativní hodnoty podílu hodnoceného jevu (X) a na osu y obdobně kumulativní hodnoty rozlohy (Y) jednotlivých územních jednotek. Ideálně rovnoměrné rozložení hodnoceného jevu představuje diagonální přímka. Maximální nerovnoměrnost rozložení naopak znázorňuje pravouhlá křivka. Tzv. Ginino koeficient graficky odpovídá podílu plochy mezi diagonální přímkou a zkonstruovaným obloukem a plochy mezi diagonální přímkou rovnoměrnosti a pravouhlou křivkou maximální nerovnoměrnosti.

Index heterogeneity (H) je další jednoduchá charakteristika míry koncentrace sledovaného jevu. Udává podíl plochy celkového území (v %), k němuž se vztahuje nekoncentrovaná (rozptýlená) polovina hodnoceného jevu. Odpovídá i bodu na Lorenzově křivce a nabývá hodnot 50 – 99,99.

2. VÝZNAM AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU A JEHO VÝVOJ

Druhá kapitola se nejprve věnuje roli (významu) automobilového průmyslu v globálním měřítku, kdy se v podstatě se jedná o srovnání tří hlavních produkčních oblastí – zemí tzv. triády – Evropy, USA a Japonska. Poté se zabývá základní klasifikací oborů automobilové výroby.

2.1. Vývoj a význam světového automobilového průmyslu

Výroba automobilů sice v celosvětovém měřítku nepředstavuje a patrně ani nikdy nebude představovat nejdůležitější odvětví. Tento stav je ale podmíněn skutečností, že rozhodující část populace Země žije v rozvojových (zaostalých) zemích, jejichž ekonomika a průmysl jsou z velké části založeny na obtížném uspokojování základních potřeb (subsistenční ekonomika na bázi zpracování zemědělské produkce) a nekoloniálních vazbách, jež také neumožňují růst potřebné koupěschopnosti a investice do pokročilejších výrob. Světové hospodářství má tedy průmyslově – zemědělský charakter. Většina materiální produkce připadá na průmysl, který tvoří podstatnou část sekundéru a je rozhodujícím sektorem světového hospodářství, vzhledem k tomu, že významná část terciéru slouží k jeho obsluze. Na celkové produkci se sekundér podílí přibližně 30 %. Je však nutné poznamenat, že výše podílu průmyslové výroby na hrubém domácím produktu (HDP) či zaměstnanosti není ještě zárukou hospodářské vyspělosti. Rozhodující je struktura průmyslu, tedy jaká odvětví se nejvíce podílejí na hodnotě průmyslové produkce jako celku. Neméně podstatná je míra využití poznatků vědeckotechnické revoluce, schopnost a míra inovací, která o přidané hodnotě rozhoduje.

Průmysl dopravních prostředků spolu s průmyslem kovodělným, strojírenským, elektrotechnickým a elektronickým se řadí do skupiny tzv. engineering industries. „Tato skupina odvětví tvoří základ průmyslu a ekonomiky většiny vyspělých zemí a je dodavatelem pokrokových, rozvojových a vysoce produktivních investičních zařízení a celků do všech oblastí hospodářství, které předurčují technologickou a návazně i ekonomickou úroveň“ (Kopačka 2001, s. 13). Spolu s farmaceutickým průmyslem vykazují tato odvětví nejvyšší intenzitu aktivit výzkumu a vývoje v rámci světového hospodářství. Další společnou charakteristikou této skupiny odvětví je rychlejší tempo růstu v rámci průmyslu jako celku v době konjunktury a pomalejší růst, resp. větší pokles, v době krizí (Kopačka 2001). Nejvýznamnějším odvětvím v rámci výroby dopravních prostředků je však jednoznačně průmysl automobilový.

Postavení průmyslu v rámci ekonomik jednotlivých zemí světa je velmi rozdílné a souvisí s procesem industrializace. Na jedné straně stojí průmyslové země, kde průmyslová revoluce proběhla již v 18. a 19. století (kolébkou průmyslové revoluce je Anglie). Ty jsou považovány za vyspělé státy bohatého severu, v jejichž rámci se již podíl (na rozdíl od objemu) tradičně vymezeného průmyslu snižuje. Pro automobilový průmysl to však většinou neplatí. Příkladem může být největší evropský automobilový producent Německo, kde podíl hodnoty průmyslu na HDP mezi rokem 1985 a 1999 klesl z 33,3 % na 26,3 %, ale podíl AP na průmyslové produkci se ve stejném časovém období zvýšil z 11,8 % na 17,6 % (tab. č. 12). Na straně druhé v řadě – zejména velkých – nově industrializovaných zemí (viz kapitola 3.1.) je pokročilejší fáze industrializace spojena především s rozvojem automobilové výroby.

Pro většinu vyspělých zemí automobilový průmysl představuje klíčové průmyslové odvětví po většinu 20. století a do 70. let i hlavní motor rozvoje ekonomiky. Zaměstnává přibližně 20 milionů EAO, z toho 3–4 mil. v konečné montáži, 9–10 mil. v dodavatelském průmyslu a 6–8 mil. v dalších službách, zejména prodeji a servisu. (Dicken 2003). Podle zaměstnanosti se AP ve světě podílí na průmyslu více než 5 %, na hodnotě průmyslové produkce (obratu) dokonce 10 % a na objemu investic do výzkumu a vývoje 66 mld. euro, tj. více než 8 %, čímž se řadí mezi „nejštedřejší“ průmyslová odvětví a jeho význam z hlediska technologického vývoje tak přesahuje i do dalších oborů lidské činnosti (OICA 2004).

V posledních letech se však AP v hospodářsky vyspělých zemích vyznačuje nižší produktivitou ve srovnání s novými globálními hráči a odvětvími, poklesem zaměstnanosti a občasnými výkyvy v odbytu nových automobilů (Hudson a Schamp 1995). V současnosti se dynamičtěji vyvíjejí obory elektroniky, strojírenství či chemický průmysl.

Následující část je věnována roli (významu) automobilového průmyslu v globálním měřítku. V podstatě se jedná o srovnání tří hlavních produkčních a také konkurenčních oblastí – zemí tzv. triády (Evropa, USA a Japonsko).

Význam AP lze nejlépe dokumentovat jeho postavením v rámci průmyslu a ekonomiky. Bohužel absence souhrnných dat za Evropu nám nedovoluje srovnat všechny tři hlavní produkční oblasti (triádu) jak z hlediska vývoje významu průmyslu dopravních prostředků (tab. č. 1), tak i samotné výroby automobilů v rámci průmyslu (tab. č. 2). Vývoj je proto uveden pouze za Spojené státy, kde se v poválečném období jedná o relativní stabilitu podílu s mírným poklesem v 70. a 80. letech v důsledku ropných krizí a Japonsko, které naopak v tomto období zaznamenává největší přírůstky.

Tab. č. 1 Vývoj podílu průmyslu dopravních prostředků na průmyslu v USA a Japonsku

stát	ukazatel	1950	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2003
USA	zaměstnanost	8,2	10,0	9,5	9,3	10,4	9,6	11,8	12,1
	přidaná hodnota	11,6	13,2	11,9	9,0	10,1	10,9	12,8	13,5
Japonsko	podíl na HDP	-	-	10,9	10,9	16	15,9	16,2*	-
	hodnota produkce	-	-	-	9,8	14,5	-	13,8	-

*1998

Zdroj: Statistics Bureau Japan, USA 20.5.2005, UNIDO 1995–2002

Struktura odvětví výroby dopravních prostředků doznala ve vývoji v souvislosti s technologickým rozvojem podstatných změn. Ve 20. letech 20. století dominovala výroba lodí, lokomotiv a vagónů, teprve pak vzrostl význam výroby automobilů. Ještě před 2. světovou válkou měl automobilový průmysl vůdčí úlohu v celém strojírenství (průmyslu) pouze ve Spojených státech, krátce po 2. světové válce automobilový průmysl předstihl všechny ostatní obory strojírenské výroby i v Evropě a Japonsku.

Tab. č. 2 Vývoj podílu výroby automobilů na průmyslové produkci v USA a Japonsku

stát	ukazatel	1950	1960	1970	1980	1990	1995	2000	2003
USA	zaměstnanost	5,3	4,3	4,2	3,9	4,3	5,2	7,6	7,7
	přidaná hodnota	9,0	7,8	6,5	4,5	4,4	7,1	8,3	8,7
Japonsko	hodnota produkce	-	-	-	-	12,9	-	13,4*	-

*1999

Zdroj: Statistics Bureau Japan, USA 20.5.2005, UNIDO 1995–2002

2.2. Současné postavení automobilového průmyslu v rámci ekonomiky a průmyslu

Význam AP v rámci ekonomiky a průmyslu můžeme posuzovat dle dostupných dat na úrovni zaměstnanosti, přidané hodnoty a hodnoty produkce (viz tab. č. 1 a 2). Bohužel nedostatek srovnatelných údajů za všechny tři hlavní produkční oblasti (USA, EU, Japonsko) neumožňuje dostatečné srovnání nebo detailnější analýzy, nicméně i ze získaných údajů lze vyvodit následující závěry.

Podle hodnoty produkce význam průmyslu dopravních prostředků i AP ve vyspělých zemích roste (viz tab. č. 3), ale přitom podíl průmyslu na HDP stagnuje či dokonce v případě EU15 a Japonska se mírně snižuje. V Japonsku, kde podíl automobilového průmyslu na celkové průmyslové produkci začal prudce vzrůstat v 60. letech a dosáhl vrcholu na konci 80. let (též maximální objem produkce – viz graf. č. 1), v současnosti i dle podílu na HDP stagnuje. V USA je výroba dopravních prostředků ve srovnání s Japonskem diverzifikovanější, proto je podíl AP také nižší (tab. č. 1 a 2). Od konce 80. let se ke třem hlavním produkčním oblastem snaží zařadit vlastní produkcí i Jižní Korea, kde se automobilový průmysl od druhé poloviny 90. let podílí na celkové průmyslové produkci přibližně 10 %. Pokles významu v Jižní Koreji byl zaznamenán pouze v roce 1998, kdy se potvrdila teze o rychlejší reakci (větším poklesu) automobilového průmyslu v době ekonomické krize. Pozoruhodné je, že největšího významu mezi vyspělými zeměmi dosahuje automobilový průmysl v rámci průmyslové produkce v Kanadě, která nedisponuje vlastní výrobou automobilů (produkce amerických firem) a je tudíž i významným producentem součástek pro USA. Ve Spojených státech AP od vypořádání se s následky ropných krizí přibližně v polovině 80. let také roste dle podílu na zaměstnanosti i přidané hodnotě. (viz tab. č. 2).

Tab. č. 3 Význam automobilového průmyslu v rámci ekonomik vybraných zemí 1985 a 2000

stát	% podíl průmyslu na HDP		% podíl průmyslu doprav. prostředků na průmyslu ¹		% podíl výroby automobilů na průmyslu ¹	
	1985	2000	1985	2000	1985	2000
EU 15	24,9	22,6	-	-	-	-
USA	18,4	19,1	13,0	12,3	7,3	7,9
Japonsko	25,8	23,9	13,4	15,6*	11,9	13,4*
Kanada	18,3	18,9	19,9	22,3	17,8	17,7
Jižní Korea	-	-	-	-	4,2	9,5*
svět celkem	22,7	22,3	-	-	-	-

*1999

Pozn. ¹ Jedná se o podíly na hodnotě produkce, podle přidané hodnoty a zaměstnanosti jsou hodnoty nižší.

Zdroj: UNIDO 1995 – 2002, Statistics Bureau Japan, USA, Canada 20.5.2005

Význam automobilového průmyslu také dokumentuje postavení automobilek mezi největšími firmami světa (viz tab. č. 4). V první desítku jsou zastoupeny hned čtyři automobilky, jež pocházejí ze zemí triády. Ještě počátkem devadesátých let byly podle tržeb největšími průmyslovými podniky americké automobilky GM a Ford, v současnosti přední místa patří ropným společnostem, jejichž roční zisky jsou až desetinásobně vyšší. Oba americké výrobce v devadesátých letech dostihla ziskovější japonská Toyota a vlivem fúze i německo-americký koncern DaimlerChrysler (DCh).

Tab. č. 4 Největší firmy světa dle tržeb v r. 2004*

pořadí	název firmy	sídlo	převaž. obor	tržby (\$ mld.)	zisk (\$ mld.)
1. (1.)	Wal-Mart Stores	USA	obchod	288,0	10,2
2. (4.)	British Petroleum	Velká Británie	ropa	285,1	15,4
3. (2.)	Exxon Mobil	USA	ropa	270,8	25,3
4. (8.)	Royal Dutch/Shell Group	Nizozemsko, VB	ropa	268,7	18,2
5. (3.)	General Motors	USA	automobily	193,5	2,8
6. (7.)	DaimlerChrysler	Německo/USA	automobily	176,7	3,1
7. (10.)	Toyota Motor	Japonsko	automobily	172,6	10,9
8. (5.)	Ford Motor	USA	automobily	172,2	3,5
9. (9.)	General Electric	USA	elektrotechnika	152,8	16,8
10.	Total	Francie	ropa	152,6	12,0
15.	Volkswagen	Německo	automobily	110,6	0,8
27.	Honda Motor	Japonsko	automobily	80,5	4,5
29.	Nissan Motor	Japonsko	automobily	79,8	4,8
41.	Peugeot	Francie	automobily	70,6	1,7
57.	Fiat	Itálie	automobily	60,0	-2,0
71.	BMW	Německo	automobily	55,1	2,8
80.	Renault	Francie	automobily	50,6	4,4
92.	Hyundai Motor	Jižní Korea	automobily	46,4	1,5

*v závorce pořadí firmy v roce 2002

Zdroj: Fortune 21.7.2005

Význam automobilového průmyslu spočívá též ve spojitosti s řadou dalších odvětví – kromě již zmíněné skupiny engineering industry se jedná o hutnictví železa a neželezných kovů, průmysl plastických hmot, skla apod. Automobilový průmysl vedle velkého významu pro výrobní sféru daného státu významně ovlivňuje strukturu a úroveň dopravy. S dynamikou automobilizace souvisí i rozvoj dopravní infrastruktury (silnice, dálnice) a řady doprovodných služeb (čerpací stanice, servis a prodej náhradních dílů nebo i finančnictví a pojišťovnictví). Ve skutečnosti je tedy jeho hospodářský význam vyšší než jak naznačují podíly na výrobě.

2.3. Klasifikace oborů automobilového průmyslu

Podle mezinárodní klasifikace ISIC průmysl dopravních prostředků (subsektor 384) zahrnuje výrobu lodí, železnice, motorových vozidel, motocyklů a jízdních kol, letadel a dalších dopravních zařízení. Další a podrobnější členění představuje domácí Odvětvová klasifikace ekonomických činností (OKEČ) vázaná na OSN, MMF a EU (z čehož vyplývají i její dodatečné úpravy). Výroba dopravních prostředků (subsektore DM) se dělí na výrobu dvoustupých motorových vozidel, přívěsů a návěsů (oddíl 34) a výrobu ostatních dopravních zařízení (oddíl 35). Oddíl 34 se dále člení na tři skupiny resp. třídy (shodné s ISIC): 1) Výrobu motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů; 2) Výrobu karoserií pro motorová vozidla, výroba přívěsů a návěsů a 3) Výrobu dílů a příslušenství pro motorová vozidla (kromě motocyklů) a jejich motory. Jednotlivé třídy jsou dále podrobně specifikované (UNIDO, ČSÚ). V současnosti, kdy stále vyšší podíl automobilové výroby (moduly, subsystemy) je přesunován na výrobce součástek, funkce firem třetí skupiny (třídy) je mnohem rozsáhlejší než je pouhá výroba dílů a příslušenství (viz kapitola 4.).

Samotnou automobilovou výrobu dále členíme podle typů vozidel, která jsou produkována, na osobní vozy sloužící k přepravě osob (max. počet devět osob) a lehké užitkové (komerční) vozy používané k přepravě zboží. Dle hmotnosti se dále rozlišují lehké užitkové a nákladní vozy (hranici si stanovují jednotlivé státy samy, ale obvykle je v rozmezí 3,5 až 7 tun), minibusy využívané k přepravě více než devíti osob (max. hmotnost nepřevyšuje hranici

3,5t – 7t), nákladní vozy určené k přepravě zboží, jejich hmotnost je nad hranicí 3,5 až 7 tun, patří sem i traktory určené k tažení vlečáků, autobusy a autokary sloužící k přepravě více než devíti osob s hmotností převyšující rozmezí 3,5 až 7 tun (OICA).

Z pohledu zahraničního obchodu se setkáváme s členěním automobilové produkce mírně odlišným. Rozdělení automobilové produkce dle různých klasifikací – např. Standard International Trade Classification (SITC), Harmonized Commodity Description and Coding System (HS), Central Product Classification (CPC), Classification by Broad Economic Categories (BEC) pro jednotlivé kategorie komodit nicméně umožňuje srovnání s mezinárodními klasifikacemi průmyslu a v jemnějším členění i s odvětvovou klasifikací průmyslu. V předložené práci byla použita klasifikace SITC revize 3 pro komodity na dvě a tři místa a revize 1 na tři a čtyři místa, která sleduje export již od roku 1962. Obě SITC verze pro automobilovou produkci se sledovanými (vytučněnými) položkami uvádí následující tabulka:

Tab. č. 5 Mezinárodní klasifikace zahraničního obchodu

SITC revize 3		SITC revize 1	
78	Motorová vozidla	732	Motorová vozidla
781	Automobily osobní a jiná vozidla pro dopravu osob	7321	Osobní automobily (kromě autobusů)
		7322	Autobusy a trolejbusy
782	Vozidla motorová k dopravě zboží a pro speciální účely	7323	Nákladní automobily k dopravě zboží
		7324	Nákladní automobily pro speciální účely
783	Vozidla motorová silniční (k dopravě veřejné, traktory ap.)	7325	Silniční traktory, návěsy
		7326	Karoserie motorových vozidel
784	Díly a příslušenství motorových vozidel	7327	Ostatní motorizovaná vozidla
785	Motocykly (i mopedy), kola jízdní, vozíky invalidní	7328	Díly a příslušenství pro motorová vozidla (kromě motocyklů)
786	Přívěsy, návěsy; vozidla ostatní bez pohonu mechanického	7329	Motocykly (vč. mopedů) a kola s pomocným motorem

Zdroj: ČSÚ, UNSTATs

Další členění AP, tentokrát i s geografickými aspekty, spočívá ve stupni integrace výroby v dané zemi, kam je produkce určena. AP je kapitálově náročné odvětví, proto např. státy (nově industrializované, ekonomicky dostatečně silné pro výrobu automobilů) bez předchozích zkušeností s automobilovou produkcí mohou jen těžko samy začít s automobilovou produkcí a stát se úspěšnými, konkurenceschopnými. Podle Bloomfielda (1978), Dickena (2003) a Freysseneta (2003) můžeme rozlišit až 4–5 fází rozvoje automobilového průmyslu:

V prvním stádiu se jedná o dovoz hotových automobilů (CBU = completely built-up) místními dovozci. Cena dopravy hraje roli v konečné ceně automobilu, často je i vliv státu v podobě různých dovozních omezení, proto objem dovezené produkce je zpravidla omezen. První fáze je ale velmi důležitá a investičně často náročnější než např. menší montážní i výrobní závody. Vyžaduje vytvoření dealerské a servisní sítě, systému skladování a logistiky zabývající se zejména dodávkami k prodejcům či spotřebitelům. Neúspěchy evropských automobilek (např. Renault, PSA Peugeot Citroën) na trhu v Severní Americe jsou důkazem investiční náročnosti a podcenění této fáze.

Druhé až třetí stádium označujeme jako montáž částečně (SKD = semi-knocked down) či kompletně rozložených automobilů (CKD = completely knocked down). Jednotlivé díly jsou dováženy od světových výrobců, sníží se tak dopravní náklady a při jejich sestavování je možno provést i malé úpravy pro místní trh, objem výroby je stále nízký.

Dalším stádiem je montáž kompletně rozložených automobilů, ale již za využití místních dílů. Velikost podílu záleží na místním dodavatelském průmyslu. Zpravidla je jeho rozvoj podporován i místní vládou.

Posledním stádiem je úplná výroba automobilů. Počet zemí, které dosáhly posledního stádia je samozřejmě menší než zemí ve 2. – 3. (4.) stádiu. Dále platí, že země z předposledního stádia nemusí vždy dosáhnout úplné výroby, naopak některé země s úplnou výrobou se mohou dokonce vrátit do stádia montáže.

Předložená práce se v rámci automobilového průmyslu věnuje složce nejvýznamnější a nejdůležitější – výrobě osobních automobilů. Její podíl na celkové světové produkci automobilů v r. 2004 činil 68,9 %, v Evropě dokonce 85,6 % a v EU15 87,5 % (OICA). Jedná se tedy o úplnou výrobu automobilů, což zpravidla ve všech případech nelze prokázat, protože hranice mezi jednotlivými fázemi jsou kontinuálnější, než jsou naznačeny ve výše uvedené idealizované posloupnosti.

3. GEOGRAFICKÁ DISTRIBUCE AUTOMOBILOVÉ VÝROBY NA RŮZNÝCH ÚROVNÍCH

Třetí kapitola se nejprve věnuje vývoji geografického obrazu automobilové produkce na globální a makroregionální (Evropa) úrovni. Poté se zabývá dekoncentračními procesy automobilové produkce postupně na úrovni světa, jednotlivých států EU, vybraných regionů EU a automobilek. Na závěr je provedeno srovnání struktury automobilového průmyslu a jeho prostorových aspektů podle zemí a automobilek

3.1. Vývoj geografického obrazu produkce na globální úrovni

Počátek automobilové výroby se datuje na konec 19. století. Poté co Belgičan Jean Lenoir zkonstruoval v roce 1860 v Paříži první prakticky použitelný spalovací motor a o čtyři roky později Rakušan Siegfried Marcus sestrojil automobil s benzínovým pohonem, základy výroby automobilů byly položeny. V roce 1885 téměř současně a nezávisle na sobě Němci Gottlieb Daimler a Karl Friedrich Benz zkonstruovali automobily se spalovacími benzínovými motory. Sériová automobilová výroba byla zahájena až v roce 1898 ve Spojených státech, ve Francii (Louis Renault) a o rok později pak v italském Turíně (automobilka Fiat). První automobily se začaly prakticky současně vyrábět ve čtyřech průmyslově nejvyspělejších zemích Evropy – po Francii a Itálii i ve Velké Británii a Německu, ale nejdůležitějším centrem produkce se brzy staly Spojené státy.

Automobil znamenal revoluci v dopravě. Jeho masové rozšíření je spojeno se jménem amerického velkopřemyslníka Henryho Forda, konkrétně s vozem označeným model T (vyráběn 1908–1927). V roce 1913 Fordovy montážní linky na běžícím pásu vyrobily za 93 minut tolik, co dříve za 14 hodin. S rozvojem pásové výroby a dalšího zdokonalování, rostoucí poptávce, cena automobilu prudce klesala (v roce 1909 – \$ 950, 1916 již jen \$ 360). Automobil přestal být "hračkou pro dospělé" a začal lidem sloužit (Olson 1986). V Americe automobil pomáhal zejména venkovskému obyvatelstvu, které tvořilo celou polovinu populace. Na počátku 20. stol. existovalo velmi mnoho firem, které vyráběly automobily. Ještě ve 20. letech jich v USA bylo přibližně 80, Francii dokonce 150, Velké Británii 40 a Itálii 30. Objem produkce většiny výrobců byl velmi nízký, protože převažovala ruční (řemeslná) výroba a automobily na rozdíl od masově vyráběných vozů Henryho Forda byly velmi drahé (\$ 3 000). U řady z nich představovala výroba automobilů pouze vedlejší činnost. Vozy z malosériové produkce menších firem byly ale kvalitnější, nicméně nemohly konkurovat modelu T cenou, proto se jich vyrobilo pouze v řádu tisíců, zatímco modelu T do ukončení produkce v r. 1927 přibližně 20 milionů. Většina menších firem nakonec od výroby automobilů do konce 30. let kvůli neschopnosti konkurovat velkým společnostem Ford a GM ustoupila. Růst automobilového průmyslu v USA znamenal i vytvoření mnoha pracovních míst ve výrobě, prodeji, servisu a výrazně přispíval k ekonomickému růstu ve 20. letech. Výroba se rozšířila z původního jádra v Michiganu do dalších států – Texasu, Kalifornie, Georgie, Pensylvánie či New Yorku, blíže velkým koncentracím obyvatel, kvůli snížení nákladů na dopravu a pracovní sílu (v Detroitu byly nejvyšší platy v AP). Lokalizační rozhodnutí tehdy prakticky závisely na jediné osobě Henryho Forda, který neměl v oblibě železnici, proto se snažil, pokud to bylo jen trochu možné, umístit nové továrny tak, aby využívaly vodní dopravy. Silniční síť byla tehdy ještě poměrně chudá a nákladní automobily pro přepravu nových vozů malé (Lacy 2003). Přes uvedené tendence byla značná část automobilové produkce USA po dlouhou dobu koncentrována v oblasti při Velkých jezerech (nejvíce ve státě Michigan). Teprve postupná dekoncentrace výroby znamenala růst významu

odvětví zejména pro Novou Anglii a jih USA. Dalšími průmyslovými centry po Detroitu se stal blízký Windsor v Kanadě a americká města Cleveland, Chicago, Buffalo, South Bend (Indiana), Atlanta či Los Angeles.

Tab. č. 6 Vývoj produkce osobních automobilů 1938 – 1970

stát	1938		1950		1960		1970	
	v tis.	%	V tis.	%	v tis.	%	v tis.	%
USA	2 020	65,2	6 666	82,1	6 675	54,0	6 547	31,1
Japonsko	2	0,1	1,6	0,0	165	1,3	3 179	15,1
Německo	205	6,6	216	2,7	1 817	14,7	3 528	16,8
Francie	182	5,9	257	3,2	1 136	9,2	2 458	11,7
Itálie	59	1,9	100	1,2	596	4,8	1 720	8,2
Velká Británie	341	11,0	523	6,4	1 353	10,9	1 641	7,8
Kanada	124	4,0	284	3,5	326	2,6	923	4,4
Španělsko	-	-	-	-	42	0,3	455	2,2
SSSR	27	0,9	64	0,8	139	1,1	334	1,6
Švédsko	2	0,1	8,9	0,1	109	0,9	272	1,3
ostatní	138	4,5	50	0,6	452	3,5	1 483	6,6
svět celkem	3 100	100	8 170	100	12 810	100	22 540	100

Zdroj: Krajiček 1982, s.

Před 2. světovou válkou celosvětovou produkci osobních automobilů (3,1 mil.) stále ovládaly Spojené státy s dvoutřetinovým podílem. Evropa, ve které technologický a organizační vývoj samostatně realizovaly všechny čtyři velmoci, v objemu produkce značně zaostávala: Velká Británie se na produkci podílela 11,0 %, Německo 6,6 %, Francie 5,9 % a Itálie 1,9 %.

Krátce po 2. světové válce v období vrcholného hospodářského postavení USA na ně připadalo dokonce více než 80 % celosvětové produkce. Značná část evropských kapacit byla totiž poškozena válkou a výroba, za války sloužící k vojenským účelům, se teprve vzpamatovávala. Paradoxně největší konkurent amerického Fordu vyrostl v předválečném mohutně zbrojícím nacistickém Německu v podobě prvního opravdu masově vyráběného lidového vozu značky Volkswagen, tehdy ještě nazvaný Kdf Wagen (zkrácené Kraft durch Freude = radostí k síle).

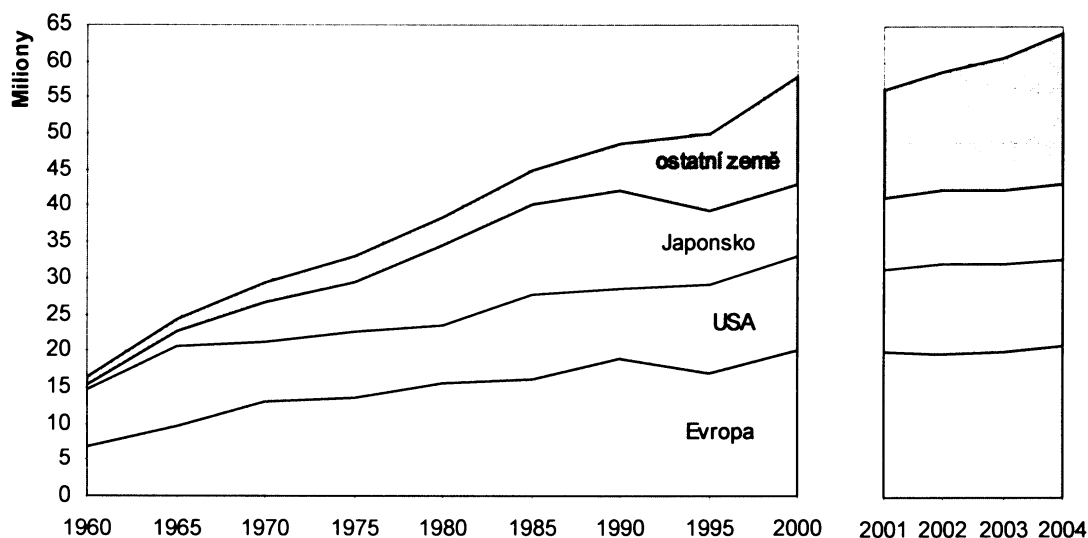
Až po druhé světové válce dochází ke skutečnému rozvoji masové produkce a spotřeby a automobilový průmysl se stává důležitým článkem rekonstrukce Evropy, postupně dokonce skutečným motorem či tahounem hospodářského rozvoje starého kontinentu. Podíl Evropy na úkor USA začíná vzrůstat. Zatímco produkce ve Spojených státech co se týče absolutních počtů od 50. let stagnovala, v Německu se během následující dekády zvýšila více než 8x, v Itálii 6x a ve Francii 4x (tab. č. 6). Zejména v případě Německa se výroba automobilů významně podílela na ekonomickém zázraku. Obě velká centra (Evropa a USA) však stále ještě v tomto období vesměs vyrábějí jen pro svůj trh (viz subkapitola 3.2).

Skutečně globální se stává výroba automobilů se vstupem Japonska na světové trhy, k němuž dochází v první polovině 60. let, kdy objem japonské produkce rychle přesahuje hranici jednoho milionu osobních automobilů (viz graf č. 1). V letech 1960 – 1969 se japonská produkce téměř zdesetinásobila (z 480 tis. na 4,7 mil. vozů) a v roce 1970 dosahuje 18% podílu na světové produkci. Nové výrobní postupy spolu s vysokou produktivitou práce nadále zvyšovaly podíl vozů japonské proveniencí až téměř na jednu třetinu v roce 1980. Japonskému automobilovému průmyslu, kterému po druhé světové válce hrozil zánik, paradoxně pomohl jeho válečný protivník – Spojené státy. Díky válečnému konfliktu v Koreji získalo Japonsko (Toyota) od Američanů významné zakázky na výrobu nákladních

automobilů, na něž později navázala produkce osobních vozů. Hlavními centry poválečného rozvoje japonského AP se stala velká města v jižní části ostrova Honšú. Hlavní koncentraci představovala tokijská oblast (Tokio–Jokohama–Jokosuka), dalšími městy s významnou výrobou automobilů jsou Hamamacu, Nagoja, Osaka, Kóbe a Hirošima. V současnosti je výroba rozptýlená prakticky po celém Japonsku.

Evropa zaujala koncem 60. let v rámci triády makroregionálních producentů první místo a její podíl je od té doby – na rozdíl od USA a Japonska – poměrně stabilizovaný. Maxima dosáhl v roce 1970, od konce 80. let mírně poklesl pod 40 % vlivem růstu produkce v ostatních státech světa. Pokles podílu Spojených států se zastavil až v polovině 80. let a pohybuje se kolem 20 %.

Graf č. 1 Vývoj produkce automobilů triády a ostatních zemí 1960–2004



Zdroj: AAMA 1997, OICA

Poněkud jiné rozdělení poskytuje přepočtená produkce na obyvatele (viz tab. č. 7) a tím pádem také export. Zatímco ve Spojených státech tento podíl dlouhodobě stagnuje (v roce 2004 stále ještě pod úrovní roku 1950), v Evropě od 50. let stabilně roste. V Japonsku, kde ještě v roce 1950 na 1 000 obyvatel nepřipadal ani jeden nový automobil, se hodnota tohoto ukazatele do roku 1970 více než zestonásobila. Vzhledem k výrazně nižšímu počtu obyvatel (spotřebitelů) je tak většina produkce exportována.

Tab. č. 7 Vývoj podílu produkce automobilů na 1000 obyvatel v zemích triády od pol. 20. st.

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2004
Evropa	-	11,3	19,9	22,3	26,2	27,7	28,6
USA	49,0	43,8	40,4	35,2	39,1	45,2	40,5
Japonsko	0,4	5,1	50,5	94,3	109,1	79,9	82,5

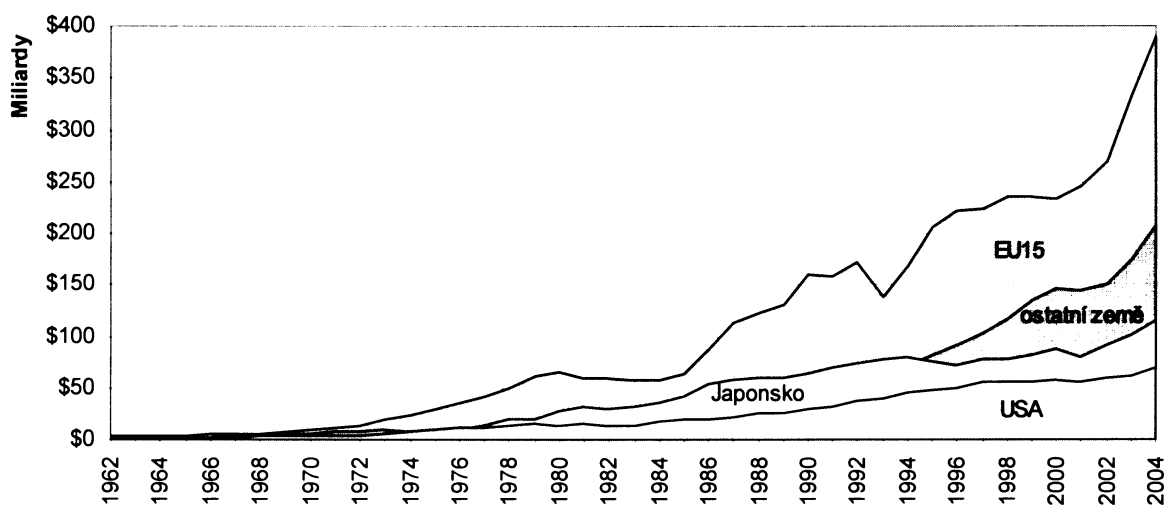
Zdroj: GeoHive a Statistics Bureau Japan 20.5.2005, AAMA 1997, OICA

3.1.1. Proměny teritoriální struktury zahraničního obchodu

Rozmach automobilové výroby a proměny jejího obrazu dokumentuje také zahraniční obchod. V padesátých letech hodnota exportu všech motorových vozidel činila „pouhých“ \$ 3,35 mld., přičemž se na něm nejvíce podílely Spojené státy, následované Velkou Británií a Německem. Během dekády se hodnota exportu více než zdvojnásobila, vedoucí roli po USA

převzalo Německo. Celkem se objem mezinárodního obchodu s motorovými vozidly za poslední čtyři desetiletí zvětšil více než 130x. Zatímco v roce 1962 jeho hodnota nedosahovala ani \$ 6 mld., v roce 2004 přesáhl \$ 781 mld. Ze zemí triády se na světovém exportu nejvíce podílí Evropa (v grafu č. 2 reprezentována EU15). V rámci jeho dynamického růstu došlo pouze ke zpomalení v důsledku druhého ropného šoku (1. pol. 80. let) a na počátku let devadesátých (1992 a 1993) v důsledku evropské krize. Od poloviny devadesátých let však nejvyšší růst připadá na ostatní země, což svědčí o dekoncentraci produkce mimo triádu. Naopak ve stejném období se zpomaluje růst japonského exportu, který se ale od roku 2001 opět zvyšuje. Z grafu je dále patrné, že export Spojených států absolutně neustále mírně roste, nicméně jak ukazuje graf č. 3, podíl na mezinárodním obchodě se však snižuje a to zejména na úkor ostatních zemí.

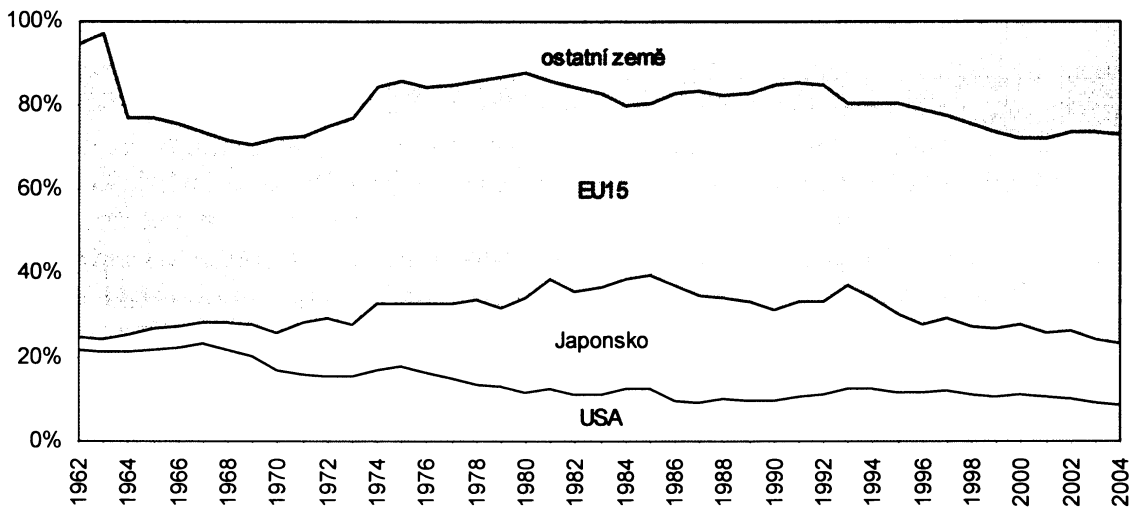
Graf č. 2 Světový export motorových vozidel EU15, Japonska, USA a ostatních zemí 1962–2004



Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Japonský export dle podílu na světě dosáhl vrcholu v polovině osmdesátých let, za poklesem od počátku let devadesátých stojí lokalizace produkce přímo v zemích spotřeby (USA a pro Evropu zejména v Británii). Podíl EU15 je ve sledovaném období stále dominantní (neustále více než 40%), zajímavý je ale významný pokles v roce 1963. Zatímco světový obchod mezi lety 1962–1963 vzrostl absolutně z \$ 6,7 mld. na \$ 7,7 mld. země evropské patnáctky zaznamenaly propad o téměř \$ 900 mil. na necelé \$ 4 mld.! Podíl ostatních zemí neustále roste, nejdynamičtěji ve druhé polovině 90. let.

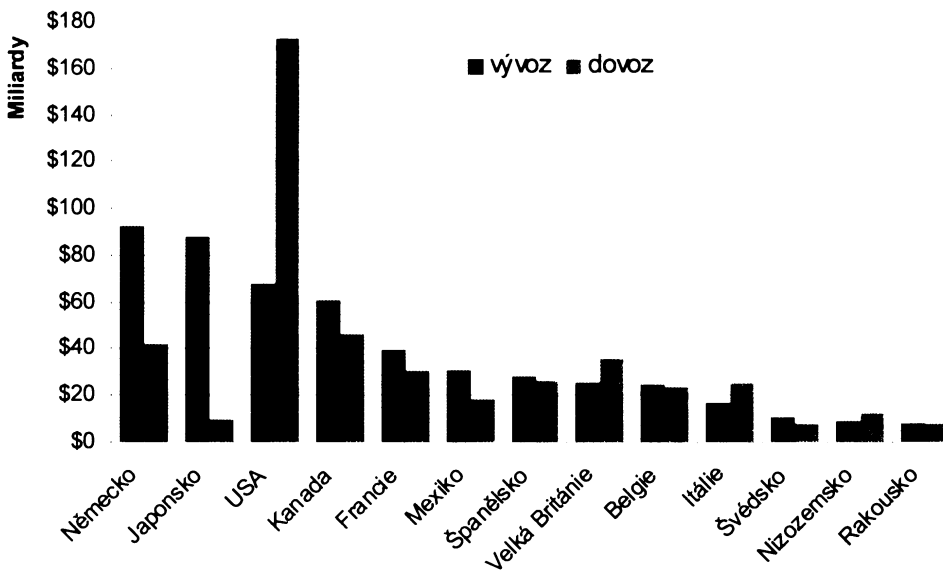
Graf č. 3 Podíl na světovém exportu motorových vozidel EU15, Japonska, USA a ostatních zemí 1962–2004



Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Podobně jako produkce, tak i mezinárodní obchod (export/import) je koncentrován jen do několika zemí. Rozhodující část (80 %) veškerého exportu připadá pouze na devět tradičních vyspělých států světa a triády (graf 6 přílohy). Také u AP platí, že největší vývozcí jsou i největšími dovozci, a tudíž na všech 13 zemích uvedených v grafu č. 4 připadá více než 78 % veškerého dovozu automobilové produkce (Dicken 2003).

Graf č. 4 Největší světoví vývozcí a dovozci automobilů v r. 2000



Zdroj: Dicken 2003, s. 360

Největšími vývozcí jsou Německo a Japonsko, v 80. letech každý s pětinným podílem, nicméně v letech devadesátých se u obou zemí snížil přibližně o 5 % bodů. Následují je Spojené státy s relativně stabilním podílem (11,9 %). V ostatních vyspělých zemích evropského jádra AP – Francii, Velké Británii a Itálii podíl na celosvětové hodnotě exportu rovněž klesá. Za tím stojí růst produkce i exportu v nově (s výjimkou Kanady) masově produkujících zemích Mexika, Španělska, Jižní Koreji (která není v grafu č. 4 uvedena z důvodu

bezvýznamného importu, její podíl na exportu se zvýšil z 0,1 % v r. 1980 na 2,7 % v r. 2000) a větším počtu dalších zemí (např. Maďarsko, Nizozemsko, Thajsko, Česko).

Hlavním dovozcem jsou Spojené státy, kde produkce ryze amerických firem klesá a z části je proto nahrazována kanadskou, mexickou a zejména japonskou produkcí. Podíl se mezi lety 1980 a 2000 zvýšil dokonce o 9 % bodů. S velkým odstupem následují ostatní země, kde tento podíl jen mírně kolísá. Výjimku snad tvoří pouze Španělsko a Mexiko, kde se podíl zvyšuje v důsledku hospodářského růstu a integrace do mezinárodních struktur (EU a NAFTA) znamenající odstranění dovozních omezení. USA vlivem rostoucího dovozu má nejvyšší záporné saldo zahraničního obchodu (\$ 105 mld.). Naproti tomu jeho největší konkurenti Japonsko a Německo mají saldo zahraničního obchodu aktivní (\$ 78 mld. resp. \$ 50 mld.) (Dicken 2003).

Jak bylo již naznačeno, většina mezinárodního obchodu s automobilovou produkcí probíhá mezi triádou. Údaje o exportních tocích mezi triádou evidované statistikou OSN v grafech 8, 9 a 10 přílohy ukazují, že dominantním tokem v rámci triády je export z Japonska do USA s téměř \$ 45 mld. v roce 2004, jemuž se velmi rychle přibližuje hodnota exportu ze zemí EU15 do USA s téměř \$ 40 mld. ve tomtéž roce. Zatímco japonský export do USA zaznamenal rekordní růst do poloviny 80. let, export EU15 roste nejdynamičtěji od let devadesátých, zejména pak od roku 2000. Stagnaci japonského vývozu od 2. poloviny 80. let lze přičíst kromě silné domácí měny vůči dolaru a jejímu dalšímu růstu především výstavbě továren ve Spojených státech největšími japonskými automobilkami (Toyota, Honda, Nissan). Od roku 1998 japonský export s mírnými výjimkami opět roste. Země EU15 ve sledovaném období zaznamenaly propad na konci 80. let, který byl ještě umocněn evropskou krizí na počátku let devadesátých, poté již export neustále roste.

Třetím největším exportním tokem o objemu \$ 21 mld. je japonský export do zemí evropské patnáctky (graf 9 přílohy). Ten zaznamenal rekordní růst až ve druhé polovině 80. let, čemuž odpovídá ve srovnání s USA pozdější výstavba a uvedení do provozu japonských výrobních kapacit v Evropě (Velká Británie). Po poklesu japonského exportu v roce 2001 (pokles poptávky v Evropě) na úroveň konce 80. let dochází k druhému, ještě dynamičtějšímú růstu. Export z USA od roku 1986 roste poměrně konstantně a v roce 2004 dosáhl \$ 9,5 mld., oba drobné výkyvy (1993 a 2000) rovněž souvisí s poklesem poptávky v EU15.

Logicky vzhledem k počtu spotřebitelů je v rámci triády nejmenším trhem Japonsko, které také na obyvatele představuje největšího vývozce (tab. č. 8). Objem vývozu z USA v roce 2004 činil \$ 7,3 mld. a z EU15 pouze \$ 1,5 mld. Vrcholu bylo však dosaženo v případě EU15 již v roce 1995 (\$ 4,0 mld.), v případě USA o rok později (\$ 8,2 mld.). Vzhledem k nižším objemům dovozu do Japonska se na grafu 10 přílohy více projevují změny poptávky.

Zdaleka největší objem mezinárodního obchodu s motorovými vozidly představuje samotná Evropa (EU15), jak je zřejmé i z grafu č. 2, 3 a především grafu 11 přílohy. Hodnota celkového exportu v rámci EU15 v roce 2004 činila \$ 258 mld., a proto právě EU15 ovlivňuje nejvíce i vývoj mezinárodního obchodu s motorovými vozidly.

Přibližně od poloviny 70. do poloviny 80. let následkem ropných šoků a z nich vyplývajících změn bylo hlavní dějiště klání velkých automobilek (tzv. automobilové války) v Severní Americe. Poté se toto těžiště přesunulo do Evropy, která se stává největším producentem a později i největším trhem. Např. v roce 1991 trhy Evropy a USA představují přibližně stejný počet registrací nových automobilů (140 mil. resp. 145 mil.), japonský trh je oproti nim pouze

čtvrtinový (37 mil.), což odpovídá např. samotnému Německu. Další posun dle některých odborných názorů následuje do nově industrializovaných zemí především asijského makroregionu (Hudson a Schamp 1995).

V 60. letech i přes zvyšující se podíl domácností se dvěma vozy v severozápadní Evropě (z 1,9 % v r. 1963 na 6,3 % v r. 1969) a Severní Americe začíná poptávka mírně stagnovat, a proto výrobci začínají hledat nová odbytíště. Středem pozornosti se stávají rychle se rozvíjející státy jižní Evropy a Asie. V 80. letech vrcholila celosvětová poptávka po úspornějších automobilech (nové generace), na počátku 90. let s globální krizí ale poklesla. V západní Evropě se projevuje opětovný růst pozvolně, naopak nejdynamičtěji se na počátku 90. let poptávka zvýšila ve V a JV Asii. Důležité je připomenout, že existují dva druhy poptávky. První je nákup nového vozu zákazníkem, který dosud neovlastnil automobil a druhým případem je nahrazení starého vozu novým. V době, kdy vrcholila největší poptávka, se jednalo zejména o první případ. Po nasycení trhu se situace začala měnit ve prospěch nákupu nového automobilu za účelem nahrazení starého. Poptávka druhého typu roste pomaleji, protože koupě vozu může být déle odkládána na rozdíl od potřeby prvního nového automobilu.

Od 90. let, kdy je v EU trh již nasycen, automobilky přijaly dlouhodobé strategie podobné oděvním firmám. Snaží se udržet si své zákazníky stálým představováním nových modelů a získat nové masivní reklamní kampaní. Odlišný vývoj poptávky prodělaly Spojené státy (a Kanada), kde zákazníci v minulosti převážně žádali velké vozy, jež měly vysokou spotřebu (levného) paliva na rozdíl od Japonska a západní Evropy, kde obyvatelé měli celkově nižší příjmy, a proto upřednostňovali automobily obvykle menší s nižší spotřebou vhodnější pro dopravu v přeplněných historických městech. V 70. letech po ropných šocích byly i Spojené státy donuceny (na základě nařízení vlády) snížit velikost vozů a spotřebu benzínu u nově vyráběných typů. Ale američtí producenti, kterým patřil 95% podíl na domácím trhu, nebyli schopni najednou vyrábět vozy malé a ekonomičtější ke spotřebě paliva a konkurovat vozům z Evropy a zejména z Japonska. To byl hlavní důvod nejprve dovozu a poté i průniku samotné výroby především japonských automobilek na americký trh. Výsledkem těchto událostí bylo přizpůsobení masové produkce v USA trendům v Japonsku a západní Evropě.

3.1.2. Dekoncentrace výroby na globální úrovni

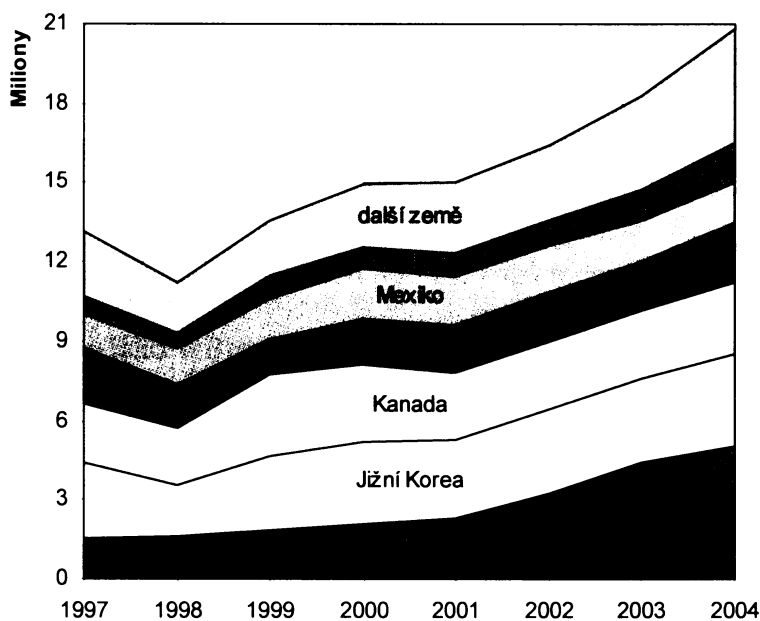
I když k proměně geografického obrazu produkce dochází jak na globální úrovni, tak v rámci samotné Evropy již od počátku 60. let, největší impuls změně dodaly ropné šoky v období let 1973–74 a 1979–81, které znamenaly prudký růst cen pohonných hmot a dynamizovaly zásadní strukturální změny ekonomik vyspělých zemí. Ropné šoky byly hlavním stimulem k technologickým změnám v automobilové produkci. Přílišná závislost na doposud zvyšujících se dodávkách ropy z mnohdy problémových oblastí a ekonomické dopady krizí – stagnace či dokonce pokles poptávky – vyvolaly obrovský tlak na snižování nákladů, což se projevilo jednak přerozdělením produkce ve prospěch nových menších vozů se sníženou spotřebou paliva a jednak přemístěním části výroby do zemí s levnější pracovní silou i dalšími náklady, tj. v evropských podmínkách zejména do Španělska. Cílem automobilek bylo zvyšování podílu na trhu, získání trhů nových a samozřejmě zvyšování zisků. Tyto primárně ekonomické důvody vedly i ke změnám geografického obrazu produkce. Stále větší počet nových montážních závodů v rozvojových státech světa znamenal dekoncentraci výroby v globálním měřítku. Na krizi nejrychleji zareagovali japoňští výrobci, kteří část své produkce přesunuli do Spojených států, později i do Evropy. V prostředí globální konkurence,

technologických (elektronizace výroby apod.) a organizačních změn (fúze a akvizice) dochází k další fázi reorganizace produkce.

I přes uvedené změny se až do 80. let podíl triády na globální produkci automobilů neustále zvyšoval. V r. 1989 ještě více než čtyři pětiny světové automobilové produkce připadaly na tři hlavní makroregiony (USA, Japonsko a západní Evropa). Extrémně zvýšilo svůj podíl na světové produkci Japonsko, a to z 2,9 % v r. 1960 na 28,6 % v r. 1980, kdy již vyrábělo více automobilů než USA. To znamená, že přibližně každé čtvrté nové auto pocházelo právě z této, ještě nedávno automobilově nerozvinuté země. V období mezi lety 1960 až 1989 největší relativní pád zaznamenala výroba v USA (ze 47,9 % na 22,1 %), v Evropě pak Velká Británie z 10,4 % na 3,7 %. Naopak nejvíce po zmíněném Japonsku narostl podíl na světové produkci v případě Španělska (z 0,3 % na 4,6 %).

Období 1980 – 1990 znamenal vrchol koncentrace automobilové výroby, na tři makroregiony připadalo celkem 90 % světové produkce automobilů. První polovinu 90. let lze tedy považovat za významný zlom v procesu ukončení koncentrace produkce automobilů v rámci světa a triády. V tomto období totiž vzrostl podíl ostatních států na produkci automobilů z 13,2 % v r. 1990 na 21,6 % v roce 1995. Ve stejném období evropská produkce zaznamenala propad téměř o 5 % bodů, v Japonsku dokonce o více než 7 % bodů. Toto období můžeme již označit jako novou éru v rámci globálního procesu průmyslové produkce, éru, již charakterizuje dekoncentrace výroby, přestože v následujícím období zejména vlivem asijské krize se dynamika tohoto procesu poněkud zpomalila. V současnosti činí podíl triády 67,5 % a zdá se, že situace se stabilizuje. Jádrem (80 %) ostatních produkčních zemí tvoří Čína, Jižní Korea, Kanada, Brazílie, Mexiko a Indie (viz graf č. 5). Dohromady zaujímají čtvrtinový podíl na světové produkci. Stručný vývoj AP v těchto zemích přibližují následující odstavce.

Graf č. 5 Vývoj produkce v ostatních zemích mimo triádu 1997–2004



Zdroj: OICA

Na počátku 80. let roční produkce v Mexiku činila téměř 500 tis. vozů, ale export nepřesahoval 20 tis. vozů určených výhradně (98 %) pro Jižní Ameriku a Západní Evropu. Poté začali v Mexiku z důvodu levné pracovní síly a geografické blízkosti USA stavět továrny na výrobu automobilů a součástek američtí producenti (tzv. silná trojka GM, Ford a Chrysler) a v roce 1990 produkce přesáhla 800 tis. vozů, z toho celá třetina putovala na export, a to

z 90 % do Severní Ameriky. V roce 2000 produkce dosáhla prozatímního vrcholu, téměř 2 milionů vozů. Naproti tomu dovoz ještě v roce 1995 nepřesahoval 1 % celkového prodeje automobilů, protože mexický trh byl chráněn. (Humphrey a Memedovic 2003). S integrací do Severoamerické zóny volného obchodu (NAFTA) a po přechodných období od roku 2003 již neexistují v rámci celého uskupení žádná obchodní omezení.

Jižní Korea se rozhodla jít vlastní cestou AP masivně podporovaného vládou a domácí automobilky jako Daewoo/Ssangyong či Hyundai/Kia brzy úspěšně pronikly na světové trhy. Na rozdíl od Mexika či Španělska export korejských automobilek nebyl určen pouze do blízkých zemí s vysokými náklady (Japonsko), ale i řady dalších (EU, USA). Tradiční výrobci pocítili korejskou konkurenci jak na domácích trzích, tak i např. v zemích evropské periferie (středovýchodní Evropa – Polsko, Ukrajina, Rumunsko) či dokonce rozvojových zemích (Uzbekistán, Indie). Nevýhodou korejského AP byla obtížnější integrace (napojení) na globální síť dodavatelů, jak tomu je v případě Mexika, Španělska a zemí středovýchodní Evropy, které tradiční vyspělé automobilové země stále více zásobují i součástkami. Jihokorejské automobilky se proto zaměřily pouze na vývoz hotových automobilů (v roce 1998 48 % korejského exportu směřovalo do Evropy a 31 % do Severní i Jižní Ameriky, z toho 2/3 do USA a Kanady) (Spatz a Nunnenkamp 2002).

V Číně, která se v rámci ekonomických reforem částečně otevřela přímým zahraničním investicím (PZI) (GM, Ford, VW, Toyota, Nissan, Honda, Hyundai...) již na konci 70. let, stále přetrvávají vládní omezení vstupu zahraničních firem, a proto je produkce stále ovládána národními automobilkami (Beijing, China First Auto GC, Dongfeng). S nimi se snaží spolupracovat další zájemci (např. Dongfeng–PSA), jež láká potenciálně obrovský čínský trh a levná pracovní síla. Asijská krize značně přibrzdila růst produkce a trhů, ale v Číně k žádnému poklesu produkce vlivem velmi striktním regulačním opatřením nedošlo. Krize tak postihla nejvíce země JV Asie (ASEAN), kde rostoucí úrokové sazby a prakticky zhroucení důvěry zákazníků znamenaly pokles prodeje během let 1997–8 o 70 %. Přímý dopad měla asijská krize i na Brazílii, kde se úrokové sazby zdvojnásobily, aby tak uchránily domácí měnu, tím ale poklesla o čtvrtinu produkce a o třetinu prodej. Rychlý nárůst produkce v Brazílii po roce 1998 je zapříčiněn masivními investicemi druhé poloviny 90. let jak stávajících velkých koncernů (Ford, VW, GM a Fiat) tak i poměrně nově vytvořených poboček automobilek Renault, DaimlerChrysler, Peugeot, Toyota a Honda. Celkem tyto investice znamenaly nárůst o 800 tis. vozů ročně.

Podobně jako v Brazílii i Indie vlivem liberalizace ekonomiky a uvolnění omezení PZI v AP umožnila vstup hlavním nadnárodním společnostem (NNS) ve 2. pol. 90. let. Nové investice znamenaly nárůst roční kapacity o 660 tis. vozů, na kterých se nejvíce podílely zahraniční výrobci obvykle ve spolupráci s domácími firmami Mahindra–Ford (podíl zahraničního výrobce ve výši 90 %), PAL–Fiat (76 %), Hyundai (100 %), Daewoo (91 %), Birla–GM (50 %), Telco–Mercedes (50 %), Shriram–Honda (90 %), Kirloskar–Toyota (70 %) a HML–Mitsubishi. Indická vláda však asi i pod největší hrozbou současného AP – krizí z nadvýroby se rozhodla prudký růst výroby v zemi omezit. Přesto v zemi nabídka stále převyšuje pomale rostoucí poptávku.

Největší nárůst produkce a expanzi na světové trhy lze v nejbližší době předpokládat u čínského AP. Důkazem je i skutečnost, že během jediného roku 2005 se čínský export automobilů více než zdvojnásobil. Čínské automobilky také v tomtéž roce představily svoji produkci poprvé v Evropě na frankfurtském autosalonu, své potencionální zákazníky se snaží nalákat především nízkou cenou. Růst AP v Číně samozřejmě souvisí i s domácí poptávkou.

Mnoho analytiků nejen z řad samotných automobilek věří, že poptávka se v Číně na konci dekády zdvojnásobí a dál poroste. Např. koncern DCh oznámil, že pro rok 2006 očekává v Číně nárůst odbytu o 20 %. Naproti tomu se objevují i názory (Cole cit. Stackhouse 2005, s. 39), že Čína již v současnosti není tolik atraktivní pro zahraniční investory jako na počátku transformace její ekonomiky. Podobně jako ve vyspělých zemích se již potýká s nadvýrobou.

Kanada se od ostatních zemí odlišuje, jelikož patří mezi tradiční vyspělé výrobce, kam se výroba automobilů rozšířila již od svých počátků z USA, a proto je někdy zahrnována i společně s USA do triády.

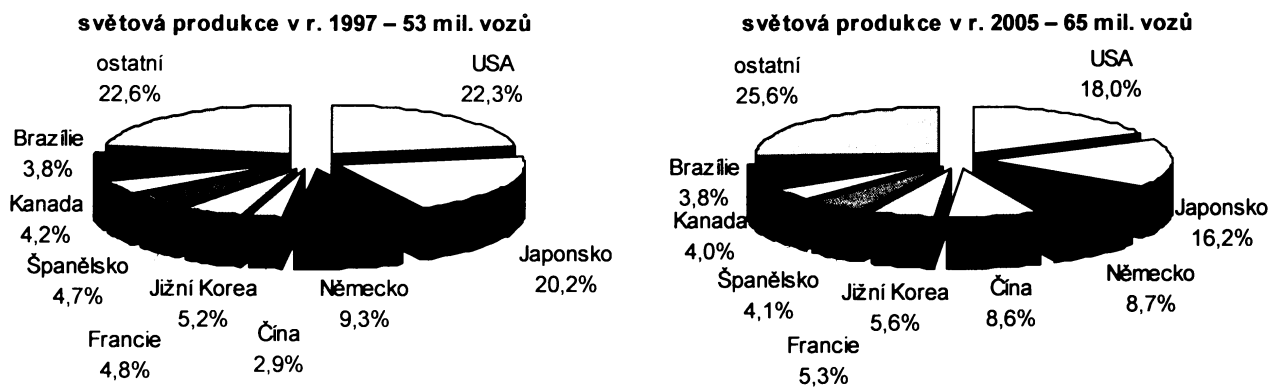
Tab. č. 8 Výroba automobilů v hlavních produkčních zemích v r. 2005

stát	produkce (v mil. jednot.)	% podíl na sv. prod.		% změna k r. 1997
		relat.	kumul.	
USA	12,0	18,0	18,0	-1,2
Japonsko	10,8	16,2	34,3	-1,6
Německo	5,8	8,7	42,9	14,6
Čína	5,7	8,6	51,5	261,3
Jižní Korea	3,7	5,6	57,1	31,3
Francie	3,5	5,3	62,4	37,6
Španělsko	2,8	4,1	66,6	7,4
Kanada	2,7	4,0	70,6	19,1
Brazílie	2,5	3,8	74,4	22,2
Velká Británie	1,8	2,7	77,1	-6,9
Indie	1,6	2,4	79,6	172,8
Mexiko	1,6	2,4	82,0	18,2
Rusko	1,4	2,0	84,0	16,4
Thajsko	1,1	1,7	85,7	212,3
Itálie	1,0	1,6	87,3	-43,2
ostatní	8,5	12,7	100	67,6
celkem	66,5	100	100	25,1

Zdroj: OICA

V roce 2005 bylo ve světě vyrobeno celkem 66 465 408 všech motorových vozidel. Hranici jednoho milionu vyrobených automobilů překročilo 15 zemí. Téměř 80 % celosvětové produkce připadlo na 11 států. Od rozmachu japonské produkce 70. let „stupně vítězů“ jsou stále stejné. V USA, Japonsku a Německu se vyrobí 43 % všech automobilů. Ve výše uvedené tabulce č. 8 tedy kromě tradičních výrobců, najdeme i státy nepříliš typické (známé) automobilovou výrobou – Čína, Indie a Thajsko. Právě tyto země se však vyvíjí nejdynamičtěji (nárůst produkce ve srovnání s rokem 1997 o více než 150 %). V případě Číny lze očekávat při nastoleném tempu předstihnutí Německa (i přes jeho mírný růst) již v roce 2006.

Graf č. 6 Výroba automobilů dle největších produkčních zemí v r. 1997 a 2005



Zdroj: OICA

Z ostatních států nesmíme opomenout Francii, kde se v druhé polovině 90. let daří domácím značkám, Jižní Koreji, která se vypořádala s dopady asijské krize (v letech 1997–8 produkce klesla z 2,8 mil. na 1,9 mil. vozů!), Mexika (i přes mírný propad v posledních dvou letech) a Španělska, které stále těží i přes konkurenci středovýchodní Evropy a nově industrializovaných zemí JV Asie a Jižní Ameriky z blízkosti velkých trhů, levnějších nákladů a navyšujících investic NNS. Výroba automobilů v Kanadě také roste, i když vrcholu dosáhla již v roce 1999, kdy přesáhla hranici 3 mil. vozů. Naopak největší pokles představuje Itálie, kde se objem produkce propadl o více než třetinu, za čímž stojí problémy jediné významné automobilky na Apeninském poloostrově, Fiatu (viz tab. č. 10). V Japonsku, USA a Velké Británii produkce zejména na úkor nových zemí jen mírně klesá. Na dalších příčkách se dle počtu vyrobených automobilů v r. 2005 za 15. Itálií umístila Belgie (929 tis.), Írán (817 tis.), Polsko (625 tis.), Česko (605 tis.), Malajsie (564 tis.), Jižní Afrika (525 tis.), Indonésie (495 tis.), Taiwan (446 tis.), Austrálie (395 tis.) a Švédsko (339 tis.). Proměny obrazu výroby automobilů na globální úrovni pomocí anamorfózy znázorňuje obr 1 přílohy.

Tab. č. 9 Největší výrobci automobilů v r. 2005

výrobce	Produkce (v mil. jednot.)	% podíl na sv. prod.		% změna k r.1998
		relat.	kumul.	
General Motors	9,1	13,7	13,7	20,0
Toyota	7,3	11,0	24,7	40,9
Ford	6,5	9,8	34,5	-0,9
Volkswagen Group	5,2	7,8	42,3	8,4
DaimlerChrysler	4,8	7,2	49,6	6,7
Nissan	3,5	5,3	54,8	33,4
Honda	3,4	5,2	60,0	47,6
PSA Peugeot Citroën	3,4	5,1	65,1	50,2
Hyundai	3,1	4,7	69,7	243,8
Renault	2,6	3,9	73,7	14,6
Suzuki	2,1	3,1	76,8	59,6
Fiat	2,0	3,1	79,9	-24,4
Mitsubishi	1,3	2,0	81,9	-16,3
BMW	1,3	2,0	83,9	9,4
Mazda	1,3	1,9	85,8	32,6
ostatní	9,4	14,2	100	52,8
celkem	66,5	100	100	25,4

Zdroj: OICA

Podobně jako u jednotlivých zemí, hranici 1 milionu vyrobených vozů v roce 2005 překročilo celkem 15 automobilek. Ačkoli se stále objevují tvrzení, že produkce je ovládána jen malým počtem výrobců, z tab. č. 9 je patrné, že necelých 80 % produkce připadá na 12 firem (a první tři – GM, Toyota a Ford představují třetinu celosvětové produkce), což ve srovnání s jednotlivými zeměmi představuje nižší koncentraci. Rozdíl ale spočívá v rostoucím počtu zemí, produkujících (či alespoň montujících) automobily, a prakticky stále stejném počtu výrobců (firem), které se právě o toto rozšíření do dalších zemí zaslouhují. Výjimku za posledních 20–30 let snad tvoří pouze vstup jihokorejského výrobce Hyundai, který se po převzetí další jihokorejské značky Kia dostal dle objemu produkce již do první desítky. Za další nově vzniklé firmy lze považovat už pouze malajského producenta Proton (Perusahaan Otomobil Nasional Berhad), který vznikl v 80. letech podobně jako o dekádu dříve korejské národní automobilky (Hyundai, Kia a Daewoo) za mohutné vládní podpory. V současnosti je firma ještě 100% vlastníkem automobilky Lotus, naopak 8% podíl Protonu patří automobilce Mitsubishi. S roční produkcí 240 tis. vozů a jedinou továrnou v Malajsii je však Proton ve srovnání s Korejci (dnes již pouze Hyundai; Daewoo v roce 2000 získal GM) výrobcem regionálního charakteru (podle www.proton.com).

Z největších koncernů roste nejvíce Toyota, která teprve v roce 2004 předstihla amerického giganta Ford (i přes nové akvizice automobilek Volvo a Jaguar) a do roku 2010 se chce stát dokonce světovou jedničkou. Z evropských výrobců se nejvíce daří francouzské společnosti PSA Peugeot Citroën (50% nárůst vzhledem k r. 1998), z dalších japonských pak Suzuki, Hondě, Nissanu a Mazdě, naopak nejhorších výsledků ve sledovaném období dosáhl již zmiňovaný Fiat a také i Mitsubishi. K tabulce je také potřeba poznamenat, že kromě již zmíněných akvizic Fordu a Hyundai, k produkci Renaultu je nově započtena i produkce Samsung, naopak pod automobilku BMW již nepatří Rover.

Závěrem lze tedy konstatovat, že dochází k neustálé geografické difúzi na úrovni států (globální úroveň), ale produkce je soustředěna mezi stále stejnými výrobci (firmami). Výroba automobilů je stále dominantně ovládána vyspělými zeměmi (přibližně ze dvou třetin) nicméně probíhají přesuny některých subsektorů do zemí s nižšími náklady, celý dodavatelský řetězec je tak fragmentován. Největší tlak je tedy vyvíjen na relativně drahou a méně kvalifikovanou pracovní sílu ve vyspělých zemích. Výše dokumentovaná difúze světové produkce směřuje především do zemí s nižšími náklady na pracovní sílu. Velký nárůst zaznamenala např. Čína, kde je však trh chráněn a nové vozy společných podniků zahraničních a domácích výrobců jsou určeny pro domácí spotřebu. Naopak zemím, jako je Španělsko, Jižní Korea či Mexiko se poměrně brzy podařilo proniknout na světové automobilové trhy. Podobně jako v současné Číně měla být automobilová produkce i v Brazílii určena pouze pro domácí trh, nicméně liberalizace dovozní politiky motivovala v polovině 90. let nadnárodní společnosti k velkým investičním projektům, které jsou orientovány i na ostatní trhy. Ve středovýchodní Evropě, zejména pak Česku, byla automobilová výroba začleněna pod velké NNS, podobně jako dříve ve Španělsku či Mexiku. Například pro německé firmy byla na počátku 80. let z hlediska investic nejatraktivnější Jižní Amerika, postupná integrace Evropy způsobila koncentraci německých PZI nejprve do Španělska a od 90. let i do zemí středovýchodní Evropy, kde již na konci 90. let objem investic dosáhl úrovně původní evropské periferie (především Španělsko, Portugalsko, Irsko) (Spatz a Nunnenkamp 2002).

3.1.3 Globální rozměr automobilového průmyslu a jeho nevýznamnější hráči

Automobilový průmysl je všeobecně vnímán, že stojí v popředí procesu globalizace. Odborná veřejnost i literatura většinou AP charakterizuje jako jedno z nejglobálnějších průmyslových odvětví ovládané velkými NNS, nicméně některé analýzy (např. Freyssenet a kol. 2003, Spatz a Nunnenkamp 2002) tuto obecně vnímanou domněnku vyvracejí. Příkladem je index transnacionality (ve studii Spatze a Nunnenkampa (2002) zkonstruovaný jako průměr jednotlivých podílů hodnoty firem/prodeje/zaměstnanosti v zahraničí na celku; v tab. č. 10 jen dle podílu na objemu produkce) podle něhož je AP internacionalizován méně než jiná průmyslová odvětví – potravinářské, chemické či elektronické.

Internacionalizací se rozumí expanze mimo zemi původu bez výrazných změn v organizační struktuře. Naopak globalizace způsobuje rozvoj polycentrického systému organizace s významnou výměnou informací (Bélis-Bergonignan a kol. 2000). Internacionalizace AP je charakteristická již pro první výrobce, kteří dokázali uspokojit domácí poptávku a vyzkoušeli štěstí na zahraničních trzích. Chtěli tak získat hned z počátku silnou pozici v odvětví s vysokými výrobními náklady (Freyssenet a kol. 2003).

Tab. č. 10 Internacionalizace největších výrobců v r. 2004

výrobce	země původu (v %)	Evropa (v %)	produkce (v mil.)
Hyundai	100	0	2,8
Mazda	64,2	0	1,3
BMW	60,7	85,0	1,3
PSA Peugeot-Citroën	56,8	84,7	3,4
Toyota	54,0	8,6	6,8
Renault	53,0	91,2	2,5
Suzuki	52,3	4,5	2,0
Fiat	47,6	74,1	2,1
Ford	46,0	37,3	6,6
Nissan	45,1	14,5	3,2
Mitsubishi	44,8	6,2	1,4
General Motors	44,6	22,8	8,1
Honda	38,4	6,4	3,2
VW Group	37,4	70,7	5,1
DaimlerChrysler	26,6	32,6	4,6
celkem 15 firem	48,6	34,3	54,4

Zdroj: OICA

Co se týče absolutních počtů prodeje a zaměstnanců v zahraničí, AP je z pohledu globalizace na špici. Nicméně z hlediska internacionalizace zaostává kromě výše zmíněných odvětví také za průmyslem mediálním a dokonce i ropným. Míra internacionalizace od 90. let výrazně roste. Navíc v současnosti automobilky nejsou již pouhými producenty automobilů, nýbrž i velkými finančními podniky, což má vliv i na zvyšující se míru jejich internacionalizace. Výroba automobilů u většiny z nich představuje stále 80 % – 90 % veškerých tržeb, ale existují i výjimky – u Fiatu je to pouze 55 %, výroba motocyklů u Hondy a Suzuki představuje asi 15 % a služby u Fordu celou pětinu tržeb.

Ve prospěch globalizace AP hovoří následující skutečnosti:

- 1) vzájemná provázanost automobilových firem se spleťtí sítí různých forem aliancí na globální i regionální úrovni
- 2) vyšší míra integračních procesů (fúze a akvizice) mezi automobilkami i dodavateli

- 3) větší míra technologicky orientované spolupráce a její nové formy spojené s designem součástí a subsystémů
- 4) významnější role vnitrofiremních obchodů (např. americké koncerny)

Prostřednictvím integračního procesu (fúze a akvizice) se produkce soustředila pod několik největších NNS, které však nejsou globálně integrovanými firmami, protože opustily koncept „světového automobilu“ a svým novým pobočkám ponechaly určitý stupeň autonomie. Michael Porter (1986) odvětí též neoznačuje za globálně integrované, protože není tvořené oligopoly, podobně jako řada současných expertů, kteří i přes současné převládající strategie společných platforem a součástí (unifikace výroby) poukazují především na větší procento neúspěšných či neuskutečněných fúzí a akvizicí.

AP lze ve vyspělých zemích ve srovnání např. s průmyslem textilním, ocelářským a výrobou lodí, které trpí dramatickým poklesem zaměstnanosti a mezd i přes ochranná dovozní opatření a vysoké subvence, zařadit mezi úspěšná odvětví v procesu globalizace. Důvodem je jeho kapitálová náročnost a relativně i vyšší požadavky na kvalifikovanou pracovní sílu. Přes rostoucí konkurenci zemí nově produkujících (montujících) automobily téměř polovina světové produkce (43 % v r. 2004) a dvě pětiny veškerých exportů automobilů a součástí jsou koncentrovány do tří tradičních zemí: USA, Japonska a Německa. Od 80. let se rozšiřovala výroba do jižní a střední Evropy, jihovýchodní Asie a Latinské Ameriky prostřednictvím PZI nadnárodních společností (v případě Jižní Koreji se jednalo o iniciativu vlády). Nové oblasti se staly také významnými dodavateli součástí pro země triády. U třech největších automobilových producentů (USA, Japonsko, Německo) vzrostla (nebo alespoň zůstala na stejné úrovni) zaměstnanost v oboru a došlo i k nárůstu mezd. Tento trend se liší u jednotlivých států i subsektorů AP. V případě Japonska a USA k největšímu rozdílu v nárůstu průměrné mzdy došlo mezi kvalifikovanou pracovní silou ve výrobě automobilů a méně kvalifikovanou pracovní silou u výroby součástí. V Německu došlo k výraznému nárůstu zaměstnanosti i mezd u oborů náročných na kvalifikovanou pracovní sílu vlivem specializace a relativnímu poklesu mezd nekvalifikovaných pracovníků² (Spatz a Nunnenkamp 2002).

Míru internacionalizace můžeme posuzovat podle několika kritérií, základní rozdělení představuje hodnocení: 1) dle celkových výdajů mimo zemi původu (komerční internacionalizace); 2) dle výdajů na výrobu v zahraničních pobočkách a objemu zahraniční produkce (výrobní internacionalizace). Dle prvního kritéria patří AP k jednomu z nejvíce internacionalizovaných odvětví, překvapivě nejvíce jsou to evropské firmy před japonskými a americkými. Evropští výrobci jsou však koncentrováni zejména na vlastním kontinentě, japonští nejen v Asii, ale i v USA a méně v Evropě a američtí v Evropě. Evropské firmy tedy vykazují vysoký stupeň komerční internacionalizace z důvodů menších národních trhů. Automobilky jako PSA, Renault a Fiat jsou velmi závislé na evropském trhu, naproti tomu švédské firmy, které až 90 % prodeje realizují mimo domácí trh, se snaží tuto závislost snížit. V Severní Americe se prosadily pouze čtyři evropské firmy, z toho tři jsou německé (BMW, DCh – již před fúzí, VW a Volvo). V Asii jsou to v menším objemu pouze luxusní vozy německých producentů BMW a Mercedes. Mimo triádu jsou evropské firmy (Fiat, PSA, Renault) na rozdíl od amerických a japonských velmi aktivní v Jižní Americe (zemích

² Zajímavým jevem v Německu 90. let je vyšší růst zaměstnanosti i mezd dokonce i méně kvalifikovaných dělníků u součástkových firem než u výrobců automobilů. Důvodem je restrukturalizace součástkového sektoru a vlivem specializace i zvýšení kvality exportu, který přináší německým producentům vyšší zisky. V USA dokonce průměrná relativní mzda nekvalifikovaného dělníka neklesla pod úroveň konce 70. let, kdy mzdy v americkém automobilovém průmyslu patřily vůbec k nejvyšším.

Mercosuru). Celkově evropské firmy podobně jako americké realizují přibližně čtvrtinu všech prodejů mimo domácí trh. Trhy japonských firem (Toyota, Honda, Nissan, Mazda) jsou více geograficky rozptýlené. Hlavním zahraničním odbytištěm je Severní Amerika, kde všechny japonské firmy s výjimkou dvou menších – Mitsubishi a Suzuki – prodají více než třetinu své produkce. Podíl na evropských trzích činí zatím pouze cca 10 %, proto se do Evropy obrací pozornost japonských výrobců. Americkým firmám (GM a Ford) se vlivem japonské konkurence nedaří prosadit na asijských trzích a překvapivě i přes určitou vládní podporu ztrácí na domácím trhu.

Dle druhého kritéria je míra internacionalizace celkově nižší. Mimo zemi původu jsou z hlediska výroby nejvíce internacionalizované automobilky Volvo, Scania, VW a DCh, z pohledu makroregionů pak DCh, Honda, Nissan a Ford. Zatímco evropské firmy soustřeďují svoji výrobu v domácím makroregionu, japonské a americké firmy působí i v dalších pólech triády (v případě USA jen Evropa). Toto rozložení je narušováno pokračujícím integračním procesem (fúze, akvizice, aliance), příkladem z nedávné doby je Renault-Nissan, DaimlerChrysler-Mitsubishi nebo VW-Scania, stabilita těchto svazků se ukáže teprve v delším časovém horizontu. Dle počtu automobilů vyrobených v zahraničí (mimo zemi původu), jsou nejvíce internacionalizovanými firmami překvapivě opět evropské firmy, přesto lze závěrem říci, že za nejvíce globalizované firmy jsou považovány velcí japonscí výrobci, z evropských pouze VW.

Mezi evropskými firmami existují samozřejmě velké rozdíly. Např. mateřské základny automobilek VW a Fiat musí pro své zahraniční pobočky exportovat mnohem větší podíl zboží a služeb, tzn. že pobočky jsou méně zapojené do místních ekonomik, naproti tomu stojí více nezávislé pobočky francouzských automobilek PSA a Renault.

Evropské firmy jsou finančně závislé na domácích trzích a mezinárodních aktivit využívají ke stabilizaci svých příjmů při jejich stagnaci. „Mezinárodní expanze je obvykle vnímána jako něco nezbytného pro přežití firem. Nicméně mezinárodní aktivity nejsou vždy ziskové, či mohou být zdrojem významných ztrát“ (Freysenet a kol. 2003, s. 25).

Automobilka Ford i přes velmi ranou internacionalizaci je stále závislá na severoamerickém trhu, výroba v zahraničí je v 90. letech celkově ztrátová, v Evropě kolísá mezi zisky a ztrátami, které ale spíše převažují. Internacionalizace GM se zdá být úspěšnější, v Evropě je výroba zisková od 80. let, nicméně od 90. let je méně zisková a v současnosti dokonce již ztrátová³. Evropské firmy snížily svou závislost na domácím makroregionu výrazněji až v druhé půli 90. let. Výjimku tvoří pouze VW, Fiat a Scania, které svoji produkci úspěšně dekoncentrovaly (internationalizovaly) již dříve.

Velké japonské firmy (Toyota a Honda) jsou prakticky imunní vůči ekonomickým recesím. Toyota má od počátku internacionalizace pravidelné zisky v Severní Americe, Honda je také trvale zisková, její příjmy však pocházejí střídavě ze zahraničí a domácího trhu. Výroba malých vozů ve Velké Británii pro kontinentální Evropu zisky nevytváří v důsledku silné libry vůči euru a nízkých prodejních marží tohoto výrobního segmentu, proto některé pobočky zvažují proměnu výroby na sportovní vozy (větší marže, vyšší poptávka v současnosti) a následný export do Severní Ameriky. Z dalších výrobců jsou v zahraničí ziskové už pouze Suzuki a po velkých počátečních ztrátách i Subaru. U Mitsubishi, Nissanu a Mazdy můžeme hovořit o neúspěšné internacionalizaci. Všem japonským firmám evropský trh nepřináší zisky, protože se však jedná o hlavní „bitevní pole“ AP, jejich přítomnost je nezbytná.

³ GM na jaře 2006 prodal 51 % akcií své jediné ziskové divize GMCA zabývající se financováním nákupů (leasing, úvěry) automobilů za \$ 14 mld. konsorciu finančních investorů. Kromě potřeby finanční hotovosti bylo důvodem umožnit výhodnější přístup k finančním zdrojům na základě lepšího ratingu samostatné firmy (Blažek, P. 2006, s. 61).

Za globální firmu lze považovat pouze Hondu, která má významné aktivity na všech třech kontinentech, za ni se řadí Toyota, Nissan a DCh, které vlastní alespoň jeden velký závod na jiném kontinentě, a VW s několika menšími pobočkami. Internacionalizace výroby vždy nesplní očekávání automobilek, příkladem je příliš velký stupeň internacionalizace (Fiat), nevhodně zvolená forma (Nissan) či neúspěch hned na počátku (Mazda), které vedly ke ztrátám (Freysenet a kol. 2003).

Nadbytečné výrobní kapacity

Ve vyspělých zemích je pro automobilky stále obtížnější vyrábět a prodávat více vozů v důsledku zpomalení hospodářského růstu, demografického stárnutí obyvatelstva, převažující poptávky spojené s obměnou vozů (nad prvopoptávkou po novém vozu) či rostoucích požadavků spotřebitelů na bezpečnostní a ekologickou kvalitu. V 90. letech dochází mezi triádou oproti minulým dekádam vlivem pokračujícího procesu internacionalizace ke zvětšování rozdílů. Soupeření o nové trhy znamená z globálního hlediska další navýšení nadbytečných výrobních kapacit, které již v současnosti odpovídají objemu celého severoamerického trhu (20 milionů vozů ročně). To se jeví jako jeden z největších problémů současného automobilového průmyslu. Dle propočtů Rhyse, amerického odborníka na AP (cit. Stackhouse 2005, s. 41), se v následujících 20 letech vyrobí tolik automobilů, kolik se jich vyrobilo od počátku výroby, tj. za celou více než stoletou historii AP. Autor dále zmiňuje zajímavou úvahu, a to že pokud by například ve dvou nejlidnatějších zemích světa Číně a Indii připadal jeden automobil na dva obyvatele, jak je tomu v Severní Americe a západní Evropě, počet automobilů by se oproti současnosti zpětinasobil! Pro dosažení tohoto stavu by navíc muselo být postaveno cca 150 továren, které by si spolu s dodavatelským sektorem vyžádaly investice ve výši 180 bilionů dolarů.

Nadbytečné výrobní kapacity se jenom během 90. let navýšily zhruba o 10 procentních bodů (z cca 30 % na 40 %). Nejvíce se na tom podílela Brazílie (56 %), Argentina (65 %) a asijské země (40 %). Tento trend představuje nebezpečí zvláště pro firmy, které jsou příliš orientované na domácí trh (Freysenet a kol. 2003). V současnosti nejvíce se s tímto problémem potýkají američtí výrobci – tzv. Velká trojka – GM, Ford a Chrysler, jež je součástí koncernu DCh. Je pro ně totiž velmi obtížné reagovat na pokles poptávky např. propouštěním zaměstnanců. Automobilky sídlící v USA musí platit své zaměstnance, i když dojde k přerušení výroby. Omezujícími faktory pro ně dále jsou dlouhodobé pracovní smlouvy, vysoké výdaje na vyplácení důchodů pro zaměstnance a zdravotní péči. Navíc velká část řadových zaměstnanců (tj. s nižší kvalifikací) se blíží důchodovému věku. Problémy amerických firem mohou být tedy vysvětleny tlakem zaměstnaneckých odborů znemožňujícím restrukturalizaci AP vedoucí ke specializaci, jejíž úroveň se dokonce v porovnání s oběma konkurenty snižuje. Proto americký AP obtížněji čelí konkurenci nových oblastí a ztrácí své pozice.

Regionální obraz produkce ve Spojených státech

Spojené státy americké jako kolébka rozvoje masové produkce automobilů také jako první makroregion světa zaznamenaly významnější změny v jeho prostorové struktuře. Regionální obraz produkce se mění již od 20. let, ale největší změny lze dokumentovat v posledním období, v 90. letech. Výstavba nových továren zahraničními výrobci na jihu země oslabuje dominantní pozici tradičních center výroby v oblasti Velkých jezer. Příkladem je otevření montážních závodů na výrobu automobilů v Alabamě automobilkami Mercedes Benz, Honda, Hyundai a na výrobu motorů japonskou Toyotou. Nissan staví své továrny v Tennessee a v Mississippi, kde brzy svou výrobu dokonce spojí s konkurenční korejskou automobilkou Kia. Automobilka BMW již vyrábí v Jižní Karolíně a Toyota brzy otevře závod na trucky

v Texasu. Zejména japonští výrobci lokalizovali svoji výrobu i do některých států severu – Honda v Ohiu, Subaru v Indianě, Mitsubishi v Illinois a Toyota vedle Kalifornie také v Kentucky a Indianě. Toyota se tak stala největším zahraničním výrobcem v USA, když na konci r. 2004 poprvé předstihla Hondu. Tato expanze zahraničních výrobců mimo jiné způsobila, že dnes každé čtvrté auto vyrobené v USA pochází od zahraničních výrobců. V současnosti ale pozorujeme další posun výroby na sever kontinentu, a to do kanadského Ontaria. V r. 2004 se zde dokonce vyrobilo více automobilů než v Michiganu, kolébce AP. Odborníci tuto skutečnost přičítají přechodné fázi výroby automobilů v Michiganu, při které jsou starší modelové řady nahrazovány novými, což logicky znamenalo pokles výroby. V r. 2005 se zde opět vyrobilo více vozů než v Ontariu. Nicméně v kanadském Ontariu jsou v nižší náklady na zaměstnance (zdravotní péče), proto lze během několika let očekávat opět jeho dominantní pozici. Příkladem je ohlášená investice Toyoty ve ontarijském Woodstocku (v blízkosti již existující továrny v Cambridge poblíž Toronto), která zahájí v r. 2008 výrobu sportovně užitkových vozidel (SUV) a zaměstná cca 1300 pracovníků. Zajímavostí je, že toto lokalizační rozhodnutí bylo učiněno i přesto, že USA nabízely dvojnásobek, než činily investiční pobídky kanadské vlády ve výši 125 mil. dolarů. Toyota zdůvodnila své rozhodnutí vyššími výdaji na zdravotní péči a na školení v USA. Kanadské úřady se domnívají, že roli hrála i vyšší kvalita a vzdělanostní úroveň pracovních sil. Michigan se rovněž snaží přilákat zahraniční investory. Daňové výhody a pomoc při získávání akvizic byly rozhodující pro umístění vědeckovýzkumného centra Toyoty blízko Ann Arboru (Stackhouse 2005).

Tab. č. 11 Nové výrobní závody v Severní Americe od r. 1995

automobilka	lokace (název továrny)	stát	Otevření	produkce vozů
Toyota	Woodstock	Ontario	2008	Toyota RAV4
Toyota	San Antonio	Texas	2006	Toyota Tundra
Hyundai	Montgomery	Alabama	2005	Hyundai Sonata, Santa Fe
Toyota	Tijuana	Mexiko	2005	Toyota Tacoma
Ford	Dearborn Truck	Michigan	2004	Ford F-150
Nissan	Canton	Mississippi	2003	Nissan Quest, Pathfinder, Infiniti SUV
GM	Lansing	Michigan	2002/06	Cadillac / Saturn Outlook, Acadia, Buick
Honda	Lincoln	Alabama	2001	Honda Odyssey
DCh	Toledo North	Ohio	2001	Jeep Liberty, Wrangler
Toyota	Princeton	Indiana	1999/03	Toyota Sequola, Tundra / Toyota Sienna
Ford	Detroit (TruMack)	Michigan	1999	Ford F-53, Ford THINK (elektromobil)
Honda	Aliston	Ontario	1998	Honda Odyssey, Acura MDX, Pilot SUV
M-Benz	Tuscaloosa	Alabama	1997	Mercedes M-třída SUV, Grand Sport Tourer
DCh	Santiago Tianguistenco	Mexiko	1997	Freightliner M2, M-Benz FLD, FLN trucks
DCh	Warren Truck	Michigan	1996	Dodge Ram, Dakota
BMW	Spartanburg	J. Karolína	1995	BMW Z4, BMW X5
DCh	Detroit (Conner Av.)	Michigan	1995	Dodge Viper
DCh	Saltillo Truck	Mexiko	1995	Dodge Ram, Ram Quad Cab

Zdroj: internetové stránky automobilek

Domácí automobilky nové výrobní závody již prakticky nezakládají. GM sice plánuje otevření nové továrny v Lansingu ve státě Michigan v r. 2006, která zaměstná 3000 pracovníků, ale nejedná se o nová pracovní místa, protože na počátku r. 2005 zde firma uzavřela svou starou továrnu. Američtí výrobci by se zejména měli více snažit své vozy exportovat do Evropy, aby jejich domácí výrobní kapacity byly opět ziskové.

Historie amerických producentů na domácím trhu může být inspirující a zároveň varovná i pro velké evropské automobilky. Náklady na pracovní sílu jsou v západní Evropě ve srovnání s JV Asií, Jižní Amerikou i východní Evropou vysoké, pracovní smlouvy dlouhodobé a pro automobilky značně svazující. V Evropě rovněž roste význam japonských a korejských

automobilek, které zde zakládají nové továrny a chtějí tak zvýšit podíl na trhu. Podobně jako v USA, v evropském jádru a z větší části i na semiperiferii nevznikají žádné nové továrny evropských producentů ani se s nimi do budoucna již nepočítá. Evropské automobilky však investují nemalé prostředky do obnovy starých závodů.

Dochází ale i k takovým situacím jako např. u Volkswagenu, který z důvodu nadprodukce celého koncernu uvažuje o zavření své továrny v Bruselu, ačkoli poptávka po vozech zde vyrobených dokonce mírně roste. V Německu totiž koncern zaměstnává nadbytečné pracovní síly. Problémem je však dohoda se zaměstnaneckými odbory, kdy se VW v r. 2005 zavázal, že do r. 2011 nebude propouštět, zaměstnancům se ale nebude navyšovat mzda.

3.2. Základní rysy vývoje geografického obrazu evropského automobilového průmyslu

Druhou úroveň představuje makroregion Evropy, resp. pouze Evropské unie s důrazem na její tradiční automobilové výrobní země. Poslední vývoj ukazuje však i rostoucí význam automobilové produkce a tudíž i proměny regionálního obrazu evropské produkce ve prospěch nových členských zemí EU. Ostatní země východní Evropy s výjimkou Ruska, které vyrábí výhradně pro domácí trh, jsou automobilovou výrobou nezajímavé.

Přestože výroba automobilů již nepatří k nejprogresivněji se vyvíjejícím odvětvím průmyslu ve vyspělých státech Evropy (dynamikou byla předstížena skupinou odvětví, jež tvoří výroba přesných a vědeckých zařízení, kancelářské techniky, výroba počítačů a další obory elektroniky a elektrotechniky (high-tech)), v rámci ekonomiky a zejména pak průmyslu význam průmyslu dopravních prostředků a automobilů neustále roste (viz tab. č. 12). Výjimku tvoří pouze Itálie, kde v letech 1989–1998 podíl AP poklesl o 2,2% bodu. Ve sledovaném období 1985 – 1999 byl i přes pokles hodnoty průmyslu na HDP nejvyšší podíl a současně i nárůst (o 5,8% bodu) zaznamenán u Německa, kde vlivem sjednocení se strukturálně zaostalým východním sousedem došlo k nejdynamičtějším nárůstu až ve 2. polovině 90. let. Ve Francii se podíl zvýšil o 4,6% bodu. Podobná situace jako v Německu (pokles průmyslu na HDP) je i ve Velké Británii, kde podíl automobilového průmyslu narostl o 1,9% bodu. Velká Británie ovšem prodělala relativní pokles produkce již v 60. a 70. letech (viz tab. č. 6) a v 90. letech (a to zejména prostřednictvím japonské produkce) se jedná jen o mírné oživení. Ve Španělsku se prudký nárůst odehrál již mezi lety 1985 a 1990 (o 3,6% bodu) a v 90. letech, zejména v souvislosti s rozšířením produkce koncernu Volkswagen do zemí středovýchodní Evropy, stagnuje.

Tab. č. 12 Význam AP v rámci hospodářství ve vybraných zemích 1985 a 1999

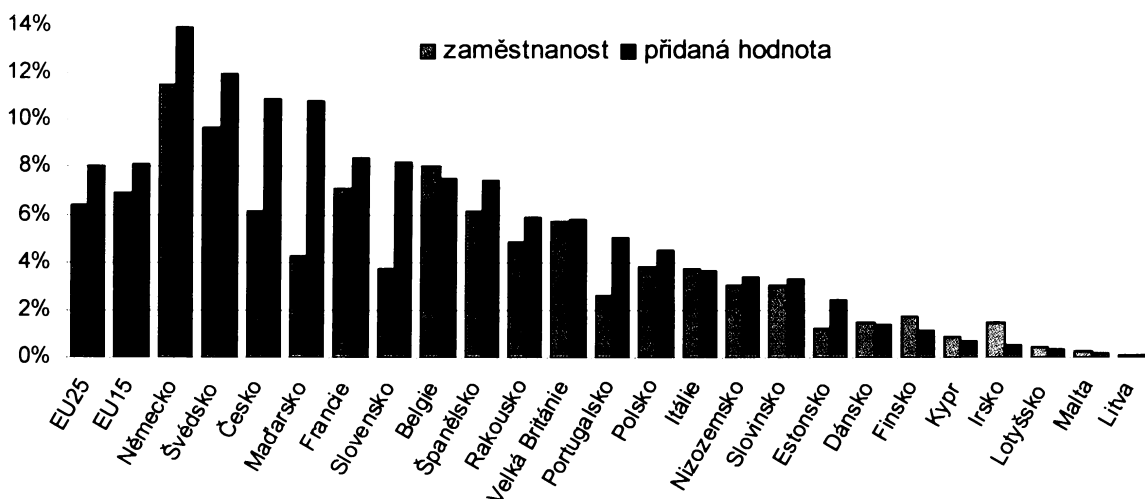
stát	% podíl hodnoty průmyslu					
	na HDP		dopravních prostř. na průmyslu		automobilového na průmyslu	
	1985	1999	1985	1999	1985	1999
Francie	20,8	21,0	-	20,4	11,0	15,6 ¹
Itálie	23,1	23,3	8,5	8,5	7,2 ²	5,0 ¹
Německo	33,3	26,3	13,2	20,3	11,8	17,6
Španělsko	24,2	20,0	9,3	13,9	7,9	11,1
Velká Británie	24,8	19,8	10,3	14,3	6,0	8,1
EU	24,9	22,6	-	-	-	-
Česko	-	-	11,4	11,6 ¹	-	10,4 ¹

¹1998, ²1989

Zdroj: UNIDO 1995–2002

Výroba automobilů je ve srovnání s celým zpracovatelským průmyslem méně náročná na pracovní sílu (graf č. 7), celkově v zemích EU25 zaměstnává mírně nad 6 % EAO zpracovatelského průmyslu, ale na přidané hodnotě se podílí 8 %. Jen mírně vyšších podílů dosahují pak země evropské patnáctky. Nejvyšší podíl PH generované v AP v roce 2001 ze zemí evropské pětadvacítky patřil Německu se 14,0 %. Další nadprůměrné relativní podíly vykazuje Švédsko (12,0 %) ale i Česko (10,9 %) a Maďarsko (10,8 %). Francie, Slovensko, Belgie a Španělsko jsou na úrovni průměru EU. Německo také zaměstnává nejvíce pracovníků AP v rámci zpracovatelského průmyslu (11,5 %), následované Švédskem s 9,7 %. Průměr EU přesahuje už jen Belgie (8,0 %) a Francie (7,1 %).

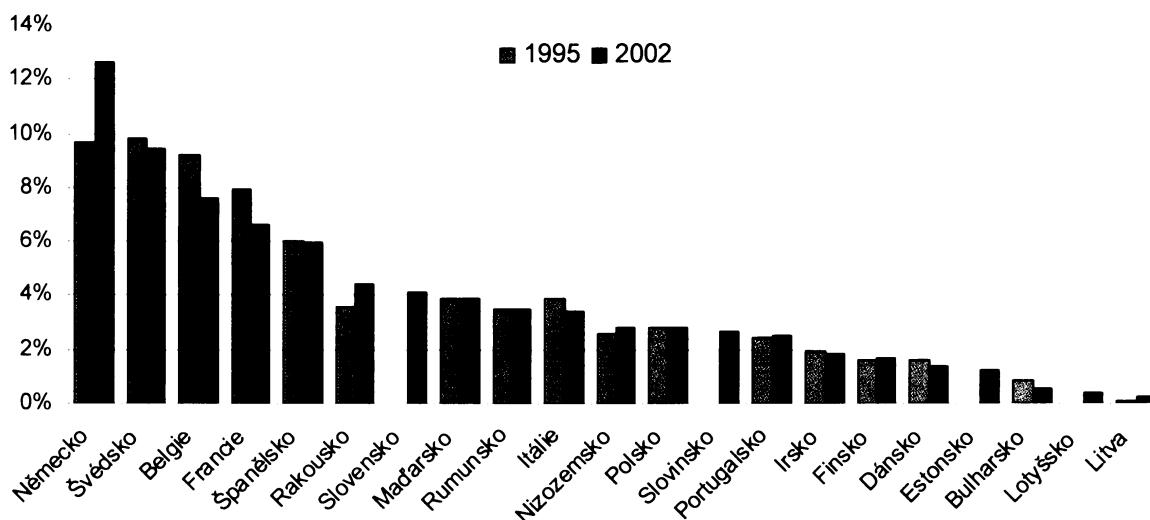
Graf č. 7 Význam AP jako podíl na zpracovatelském průmyslu v EU25 v r. 2001



Zdroj: Eurostat

V Německu jako prakticky jediné zemi EU25 význam AP jako podíl zaměstnanosti na průmyslu celkem stále roste (graf č. 8). Zatímco v roce 1995 činil 9,7 %, v roce 2002 to bylo již 12,6 %. Naopak k poklesu podílu došlo v Belgii, Francii a mírně i ve Švédsku. V řadě zemí je však vývoj obtížné hodnotit vzhledem k neúplným údajům. Kromě nárůstu Rakouska lze v souvislosti s rozvojem produkce zejména malých a středních vozů ve středovýchodní Evropě předpokládat i zvýšení podílu v Česku, Slovensku, Maďarsku a Slovinsku.

Graf č. 8 Vývoj podílu zaměstnanců AP na průmyslu celkem v EU25 1995–2002

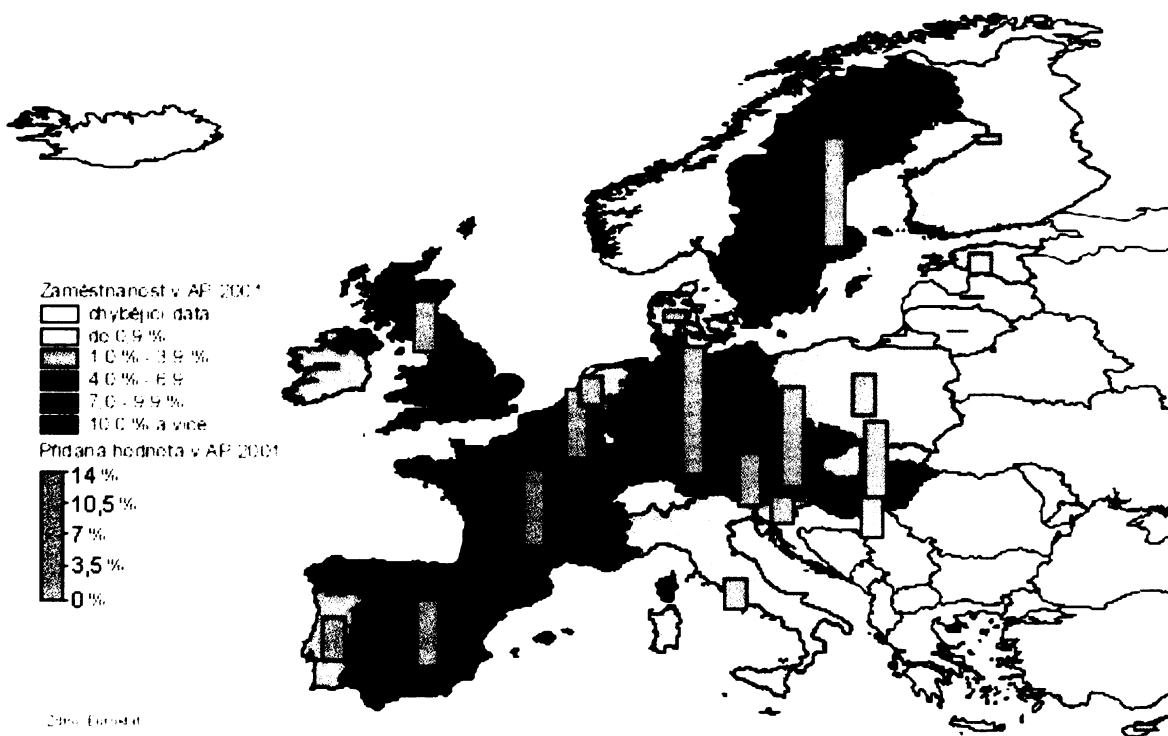


Pozn. Belgie 1996–2001; Maďarsko, Rumunsko a Litva 2001–2002; Itálie, Portugalsko a Bulharsko 1996; Polsko, Finsko a Lotyšsko 2001

Zdroj: Eurostat

Německo a Švédsko jsou tedy nejvíce specializovanými zeměmi v rámci EU na AP, nicméně s ohledem na nové investice ve výrobě automobilů v Česku a Slovensku v posledních letech budou zřejmě brzy těmito dvěma státy dostiženi.

Obr. č. 1 Podíl zaměstnanosti a přidané hodnoty AP na průmyslu celkem v Evropě v r. 2001



V některých evropských zemích – Dánsku, Estonsku, Irsku, Lotyšsku, Litvě, Finsku a na Kypru a Maltě ale i dalších zemích mimo EU25, za která data v grafech č. 7 a 8 chybějí – Norsku, Švýcarsku, Řecku, Lucembursku, Bulharsku, Chorvatsku, Bosně a Hercegovině, Albánii, Makedonii, Moldavsku a na Islandu, AP nemá významné postavení v rámci průmyslu. Jedná se také o země bez vlastní automobilové produkce i montáže (obr. č. 2) Jedinou výjimkou je Finsko, kde montuje automobily specializovaná firma na luxusní vozy Valmet Automotive (v současnosti modely Porsche Boxster a Cayman), která však dlouhodobě nepřesahuje roční produkci 20 tis. vozů.

3.2.1 Vývoj geografického obrazu automobilové produkce v Evropě

Prvním státem, kde byla zavedena sériová výroba automobilů se v r. 1898 stala Francie, kde se kolébku představovala pařížská oblast (zakladatelem byl Louis Renault). O rok později v italském Turíně zahájila provoz automobilka Fiat. Iniciátorem byla skupina investorů okolo Giovanni Agnelliho. U nás první sériově vyráběný automobil (Voituretta) zkonstruovala v Mladá Boleslavi firma Laurin a Klement, která do té doby již 6 let úspěšně vyráběla motocykly. Prvním skutečně masově (fordovsky) vyráběným automobilem byl až model Citroënu s označením „A“ v roce 1919, na čemž má zásluhu André Citroën, který navštěvoval továrny Henryho Forda v USA, kde se inspiroval novými postupy organizace výroby. V roce 1928 evropskou produkci (pouze 12,2 % světové) ovládaly dva státy – Francie a Velká Británie téměř se 70 % podílem (viz tab. č. 13), s odstupem následované Německem (16,5 %) a Itálií (8,6 %). Na pátém místě bylo Československo se 13 tis. vyrobenými automobily (2 %).

Tab. č. 13 Výroba automobilů v předválečné Evropě (1928 a 1937)

stát	1928			1937		
	v tis.	%	osobních	v tis.	%	osobních
Velká Británie	217	34,2	169	493	37,8	379
Německo	105	16,6	80	327	25,1	264
Francie	224	35,3	175	200	15,3	177
SSSR	1	0,2	-	200	15,3	18
Itálie	55	8,7	-	57	4,4	43
Československo	13	2,1	10	14	1,1	12
Švédsko	1	0,2	-	7	0,5	-
Rakousko	10	1,6	7	6	0,5	5
Belgie	8	1,3	7	1	0,1	-
ostatní	4	0,6	-	4	0,3	-
Evropa	634	100	-	1 305	100	-
USA	4 359	83,2	3 815	4 810	75,9	3 916
svět celkem	5 239	100	-	6 336	100	-

Zdroj: Pavlínek 2004a, s. 53

Před druhou světovou válkou bylo snahou evropských producentů snížení výrobních nákladů automobilů a tím i jejich prodejní ceny. Automobily patřily stále k luxusnímu zboží a nízká koupěschopnost většiny obyvatel tak nedovolovala automobilkám vyrábět opravdu masově. Nakonec první lidový vůz vznikl až v nacistickém Německu. Adolf Hitler tehdy stanovil maximální cenu prodáváného automobilu na 990 říšských marek a pouze vůz značky Volkswagen (v té době nazvaný Kdf Wagen) splnil tento požadavek. V r. 1938 začala v nové továrně ve Wolfsburgu sériová výroba legendárního „brouka“, nejdéle vyráběného modelu v historii automobilového průmyslu.⁴ O rok dříve již roční produkce v USA dosáhla 4,8 mil. automobilů (viz tab. č. 13), tedy téměř 15x více než v Německu. Za ohnisko evropského automobilového průmyslu předválečné doby lze považovat ale Velkou Británii s 38% podílem v roce 1937. Výroba automobilů byla koncentrována v pásu Londýn – Coventry – Birmingham, později se v jeho rámci rozšířila do Lutonu a Oxfordu. Dominantní postavení si Velká Británie udržela až do 50. let, kdy stále ještě byla největším evropským producentem osobních automobilů a po USA 2. na světě. Třetí největší produkční zemí v rámci Evropy po Německu (25,1 %) byla Francie a také Sovětský svaz (shodně 15,3 %), kde však osobní automobily představovaly jen nepatrnou část (9 %) výroby. S velkým odstupem následovala Itálie (4,4 %) a Československo (1,1 %).

Za druhé světové války byla prakticky veškerá produkce protežována zásobováním armád, a proto vývoj masové produkce lidových automobilů byl prakticky zastaven. Ve válkou zničené Evropě se výroba automobilů stala klíčovou pro obnovu průmyslu a ekonomiky především v Německu a Francii. V těchto zemích spolu s Velkou Británií a Itálií došlo k prudkému růstu produkce osobních automobilů. Tyto čtyři státy tak vytvořily základní obraz produkce, v jehož rámci bylo ještě na počátku 60. let koncentrováno téměř 90 % evropské výroby.

⁴ Němečtí zájemci (střadatelé), kterých bylo 170 tisíc, se nakonec vozu nedočkali, vypuknuvší válka znamenala proměnu závodu na vojenskou výrobu. Po válce se zničená wolfsburgská továrna ocitla v britské okupační zóně, ale již během několika týdnů (zásluhou majora Hirsta) se podařilo výrobu obnovit a do konce roku 1945 vyrobit 1780 vozů. VW Brouk se stal symbolem znovuzrození kvality německého průmyslu a celkový objem vyrobených brouků se zvyšoval téměř geometrickou řadou (1946-10 tis., 1952-100 tis., 1955-1 mil., 1961-5 mil. a 1965 již 10 mil kusů.). V r. 1978 byla ve Wolfsburgu jeho produkce ukončena, ale vůz se dále vyráběl kromě Mexika také v Brazílii, Peru a Nigérii. V roce 1981 byl vyroben v mexické Pueble již 20 miliónů kusů, kde nakonec až v r. 2003 (posledních 30 tis. vozů) byla jeho výroba definitivně ukončena. Konečný počet činil téměř 22 miliónů (Lewandowski a Zellner 1997, VW Chronicle).

Tab. č. 14 Vývoj produkce osobních vozů v hlavních evropských zemích 1960–2004

Stát	1960		1989		1997		2004	
	v tis.	%	v tis.	%	v tis.	%	v tis.	%
Německo	1 817	33,1	4 564	28,5	4 678	30,7	5 192	31,4
Francie	1 175	21,4	3 409	21,3	2 259	14,8	3 227	19,5
Španělsko	43	0,8	1 639	10,3	2 010	13,2	2 402	14,5
Velká Británie	1 353	24,6	1 299	8,1	1 698	11,1	1 647	10,0
Rusko	138	2,5	1 103	6,9	985	6,5	1 110	6,7
Belgie	194	3,5	1 144	7,2	1 005	6,6	857	5,2
Itálie	596	10,9	1 972	12,3	1 574	10,3	834	5,0
Polsko	13	0,2	289	1,8	353	2,3	516	3,1
Česko	56	1,0	184	1,2	321	2,1	443	2,7
Švédsko	108	2,0	384	2,4	376	2,5	290	1,8
celkem 11 zemí	5 493	42,3	15 987	45,1	15 259	38,9	16 518	37,3
svět celkem	12 999	100	35 455	100	39 249	100	44 228	100

Zdroj: Dicken 2003, s. 358, OICA

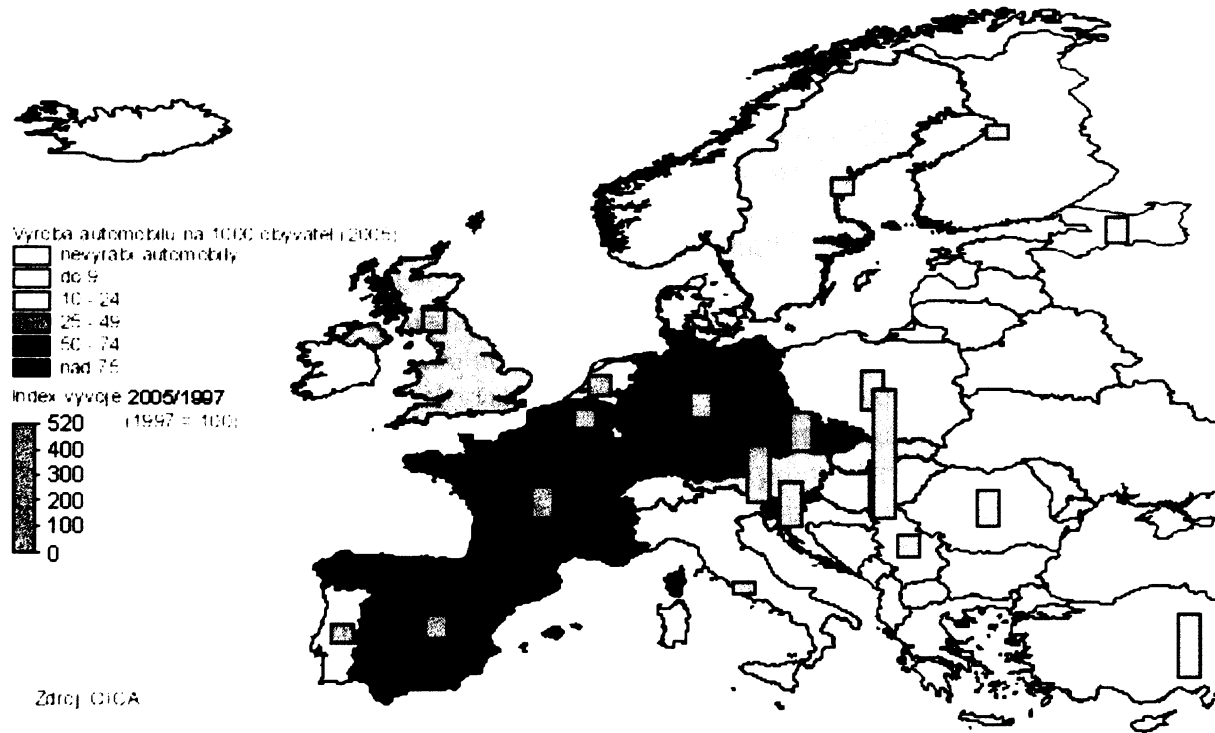
Po Velké Británii přebírá v Evropě vůdčí pozici Německo a stává se tak po USA (kde produkce od 50. let stagnuje na hodnotě kolem 6,6 mil. osobních vozů) druhým největším světovým producentem. Pozice Velké Británie po kolapsu domácích automobilek silně oslabuje a objem produkce již od konce 60. let stagnuje. Rekordní nárůst mimo Evropu se v 60. letech odehrál v Japonsku (viz graf. č. 1) a přinutil evropské státy chránit své domácí producenty zvýšením dovozních cel a zavedením různých omezení pro dovoz japonských automobilů.⁵

Od 60. let významně roste také produkce v Belgii, Španělsku a Rusku. Belgie, která vlastní produkci automobilu nemá, se stává středem pozornosti významných firem (Ford, Volvo, později Mitsubishi), které sem lokalizovaly své montážní závody již v průběhu 60. let, zatímco ve Španělsku roste především domácí produkce a až po pádu autoritativního režimu generála Franca do země vstupují investoři velkých nadnárodních společností (VW, GM, Ford, PSA, Nissan). Tento jihoevropský stát se nejprve stává silný hlavně v součástkovém sektoru, poté i v samotné výrobě automobilů.

V r. 1989 je tak produkce Západní Evropy rozdělena mezi 6 států. Ve Švédsku, které velký relativní vzestup prodělalo již v poválečné éře, je objem produkce ve srovnání se státy „silné šestky“, kde roční produkce každého státu v roce 1989 převyšovala 1 milion osobních automobilů, výrazně nižší – 384 tis. (tj. např. pouze třetina produkce Belgie) a v roce 2004 poklesla dokonce 290 tis. osobních vozů. Dominantní pozici v Evropě si uchovává pouze Německo (graf č. 9) a Francie, ve Velké Británii podíl na celkové produkci výrazně poklesl již v 60. a 70. letech a v Itálii neustále od 90. let klesá.

⁵ Např. ve Velké Británii dovoz automobilů z Japonska nesměl převýšit 11 % podílu na domácím trhu, ve Francii 3 % a do Itálie nesmělo být dovezeno více než 3 000 vozidel.

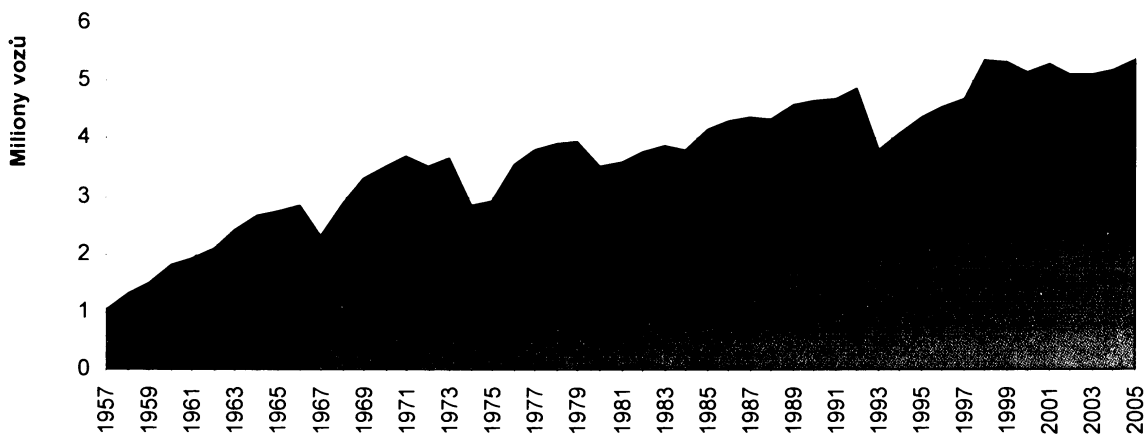
Obr. č. 2 Výroba automobilů v Evropě v r. 2005 a její vývoj (2005/1997)



Pozn. Index vývoje 2005/1997 (1997 = 100) – Ukrajina 3 596 – tj. z 6 tis. na 187tis. a Bělorusko z 0 na 20 tis. automobilů

Současný stav (r. 2005) objemu produkce všech motorových vozidel na obyvatele a jeho poslední vývoj v letech 1997–2005 (obrázek č. 2) potvrzuje vůdčí postavení „silné šestky“. Na Německo, Francii a Španělsko dohromady připadá dokonce 56,6 % celoevropské produkce, zatímco v r. 1997 to bylo jen 54,1 %. Při nárůstu produkce Evropy ve stejném časovém období z 18,8 mil. na 21,3 mil. vozů to znamená další koncentrační proces. Naopak podíl Belgie, Itálie a Velké Británie poklesl z 25,9 % na 17,7 %. Největší relativní přírůstky zaznamenaly země střední a východní Evropy – po Ukrajině, kde však produkce nepřesahuje 200 tis. vozů, to bylo na Slovensku, v Turecku, Maďarsku, Polsku a Česku. Podíl celé východní Evropy (vč. Turecka) se zvýšil z 14,3 % na 20,9 %, což představuje koncentrační proces zejména ve prospěch těchto pěti zemí a dekoncentrační proces v rámci celé Evropy.

Graf č. 9 Vývoj produkce osobních vozů v Německu domácími výrobci 1957–2005



Zdroj: VDA

Vývoj evropského automobilového průmyslu poznamenaly celkem tři celosvětové krize, jak je zřejmé i z vývoje produkce největšího evropského producenta – Německa. První dvě se týkaly následků ropných šoků v letech 1973–75 a 1979–81⁶. Třetí krize postihla Spojené státy (1991–1992) a následně i Evropu (1991–1993). Příčiny evropské krize spočívaly v devalvaci měn, snižování úrokových sazeb i rozpadu socialistického světa. Centrální banky vedené německou Bundesbankou neustále snižovaly krátkodobé úrokové sazby. Ekonomická recese postihla nejprve Velkou Británii (britská libra vybočila z evropského mechanismu směny kurzů v roce 1992) a Skandinávii, kde významnou roli hrál i rozpad Sovětského svazu a tedy i východních trhů (nejvyšší pokles HDP v r. 1991). V roce 1993 následovala recese i v dalších evropských zemích – Německu, Francii, Itálii, Španělsku, Portugalsku, Rakousku a Švýcarsku. Negativně se to projevilo zejména v prohloubení nezaměstnanosti a prodej automobilů zaznamenal nejhorší výsledek (pokles) od 2. světové války (Wood 1994). Pád železné opony, rozpad socialistického světa a prakticky okamžité otevření se východních trhů znamenal novou příležitost pro vyspělý automobilový průmysl západu. Z dlouhodobějšího hlediska přechod těchto států na tržní ekonomiku a jejich integrace do evropských (zejména EU) a mezinárodních struktur znamená výraznou změnu v prostorovém uspořádání automobilové produkce v celé Evropě⁷.

Automobilový průmysl ve střední a východní Evropě

Rozpad zemí bývalého socialistického bloku a jejich následná demokratizace a liberalizace směřující k tržnímu hospodářství vyspělých zemí způsobily značný zájem západních výrobců o tyto nové trhy (zejména zemí v blízkosti evropského jádra) s levnou pracovní silou.

S výjimkou Ruska, kde si stále udržují silnou pozici domácí výrobci, výrobu osobních vozů ve východní Evropě ovládly zpravidla západoevropské automobilky prostřednictvím PZI. Rozvoj výroby automobilů ve transformujících se zemích střední a východní Evropy tak představuje v 90. letech nejvýznamnější prostorovou změnu – dekoncentraci produkce v rámci Evropy. Od počátku 90. let do konce roku 2002 bylo do automobilového průmyslu ve SVE investováno zhruba € 15–20 miliard, z toho nejvíce v Česku (€ 6 mld.), Polsku (až € 5,5 mld.), Maďarsku (více než € 2 mld.), Slovensku (okolo € 2 mld.) a Rumunsku (€ 1 mld.) (Boillot a Lepape 2004).

Přiliv zahraničních investic od 90. let si vynutilo celé odvětví AP. Podobně jako výrobci automobilů tak i výrobci součástek nebyli schopni přežít pro nedostatek kapitálu na nákup nových technologií, vývoj nových vozů a nákladnou celkovou restrukturalizaci. Investice do sektoru výroby součástek plynuly ještě dříve než do výroby automobilů, protože západní součástkové firmy reagovaly na změny mnohem pružněji.

V některých státech se západoevropské automobilky podílely na produkci zejména technologickou spoluprací již před revolucí. Nejaktivnějším v tomto směru byl Fiat, který v bývalé Jugoslávii spolupracoval se značkou Crvena Zastava (již od roku 1955), v Polsku s výrobcí Fabryka Samochodów Osobowych (FSO) (od r. 1967) a Fabryka Samochodów Małolitrażowych (FSM) (od r. 1983) a v Rusku s podnikem AvtoVAZ (1970). Renault

⁶ Graves (1993) uvádí, že pokles prodeje po druhém ropném šoku znamenal v Evropě snížení produkce o zhruba 1 mil. vozů, zavření několika továren, propuštění 400 tis. pracovníků a ještě v polovině 80. let poptávka v Evropě nedosáhla úrovně konce 70. let.

⁷ Podobně jako i v Evropě se zvětšil prostor pro automobilovou produkci i v Severní Americe vstupem Mexika do NAFTA. V 90. letech však roste význam i východní a jihovýchodní Asie a také zemí Mercosuru, především Brazílie. Tyto oblasti na konci 90. let však postihly také ekonomické recese (makroregionálního charakteru) s dopadem na AP – v r. 1997 Asii a v letech 1998–99 v zemích Mercosuru. Změny v prostorovém uspořádání na jednotlivých řádovostních úrovních (globální–makroregionální–regionální) jsou vzájemně propojené (Hudson a Schamp 1995).

navázal spolupráci v Rumunsku (1968) a Jugoslávii (1973) a Citroën s rumunským Oltcitem (1982). V r. 1988 se východoněmecký Trabant a Wartburg dohodly s VW na používání upravených motorů ve svých vozech a Škoda představila za velké účasti západoevropských firem svůj poslední socialistický model Favorit (Pavlínek, 2002). Především spolupráce západoevropských firem (Sovětský svaz, Polsko a Jugoslávie) způsobila, že automobilový průmysl ve střední a východní Evropě dosáhl relativně vysokého objemu již na začátku 80. let (tab. č. 15).

Tab. č. 15 Vývoj produkce osobních vozů v zemích SVE 1960–2000

produkce v tis.	1960	1970	1980	1990	2000
SSSR	139	344	1 327	1 259	977
Československo	56	143	184	191	632
Polsko	13	64	351	266	533
NDR	64	127	177	145	387
Jugoslávie	10	111	255	292	136
Maďarsko	-	-	-	-	134
Rumunsko	1	24	88	100	77
celkem SVE	283	813	2382	2253	2876

Zdroj: Pavlínek 2002, s. 45

Na počátku 90. let tak výhodné pozice využily především VW, Fiat a Renault, kteří začaly se skupováním domácích podniků, aby se usadily se na místních trzích již v jejich počátcích fungování. Protože se jednalo o menší trhy, byla zvolená forma akvizic zřejmě vhodnější než budování podniku na zelené louce. Dalšími společnostmi, které se rozhodly zaměřit do střední Evropy v rámci své „panevropské“ strategie je PSA Peugeot Citroën a Toyota, na rozdíl od automobilek které přesunuly výrobu do zemí SVE již v první fázi, PSA a Toyota nejprve zde investovaly do vlastních obchodních sítí.

Z hlediska PZI se jednoznačně největším investorem stal VW. Celkem € 5 mld. použil na nákup Škody a Bratislavských automobilových závodů a další aktivity má i v Maďarsku a Polsku. Druhý v pořadí je Fiat (€ 2 mld.), jenž koncentruje svoji výrobu v Polsku. Následuje jej Renault (Dacia a Revoz), který brzy bude dostižen automobilkami PSA Peugeot Citroën (Česko a Slovensko) a Toyotou (Česko a Polsko). Dalšími v pořadí jsou Daewoo (GM) (Polsko a Rumunsko) a Opel (Polsko), Suzuki (Maďarsko, Polsko) a Hyundai (Slovensko). Daíhatsu a Mazda zatím o svých investicích teprve uvažují (Boillot a Lepape 2004).

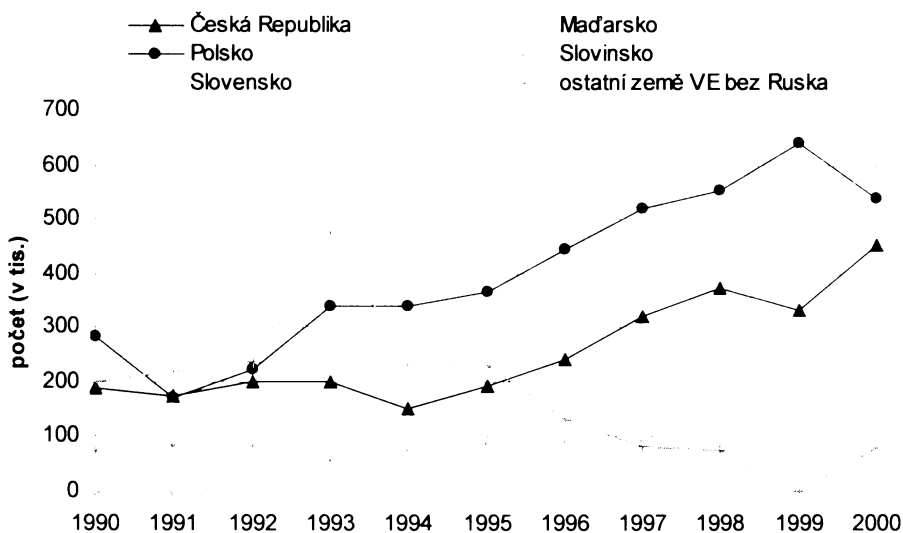
Jak již bylo zmíněno, některé zahraniční investice vedly do již existujících automobilek (brownfields) – např. Škoda – Mladá Boleslav, Vrchlabí, Kvasiny (VW), FSM – Bielsko Biala a Tychy (Fiat), FSO – Varšava (Daewoo), Dacia – Kolibasi–Pitesti (Renault), AvtoZAZ – Zaporizhya (Daewoo), druhá forma investic směřovala do výstavby nových továren (greenfields) – např. Magyar Suzuki – Esztergom, Audi Hungária – Győr, Opel Polska – Gliwice nebo Opel Hungary – Szeged. Investice na zelené louce můžeme dále rozlišit na nízkoobjemovou specializovanou produkci orientovanou obvykle na luxusní vozy, které jsou určeny pro bohaté západní trhy a většina součástí je dovážena (Audi Hungária, Opel Hungary) a na takové, které měly větší význam pro domácí ekonomiku, protože se opírají také o domácí firmy (Magyar Suzuki, Opel Polska) (Pavlínek, 2002).

Zahraníční automobilky brzy získaly významná postavení na východoevropských trzích – Renault (Dacia) v Rumunsku zaujímá dokonce 60% podíl, VW (Škoda) v Česku a na Slovensku drží 45% podíl. V zemích bez vlastních producentů, se automobilky, které vstoupily do země jako první, snažily o „nálepku“ národních výrobců, aby získaly významné

postavení na trhu (např. Magyar Suzuki, které své výrobky prezentuje jako „Made in Hungary“). Podpora investorů a dosažení konkurenceschopnosti celého regionu přilákaly další společnosti. Např. v Česku je v současnosti na trhu přítomna více jak polovina z první stovky nadnárodních společností (Boillot a Lepape 2004).

Prakticky všechny země střední Evropy, tedy Česko, Polsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko zaznamenaly dynamický rozvoj (graf č. 10), když produkce automobilů se v období 1990 až 2000 téměř ztrojnásobila. V těchto zemích se produkce specializovala kvůli domácí poptávce zejména na malé vozy, které jsou určeny i na export do západní Evropy. Naopak v Rumunsku a Rusku produkce v 90. letech poklesla. Rumunský největší výrobce Dacia získal investora v podobě automobilky Renault teprve v r. 1999 a jeho produkce od té doby významně roste (z 75 tis. osobních vozů v r. 2003 na 100 tis. v r. 2004). Pokles produkce v Polsku v r. 2000 byla spojena s finančními potížemi jihokorejské automobilky Daewoo, jež vyvrcholily bankrotem firmy Daewoo Motors v r. 2002 (nyní součástí GM). Rusko představuje obrovský trh, který je však charakteristický nízkou kupní silou obyvatel. Proto se domácí výrobci (AvtoVAZ, GAZ) i nadále zaměřují na produkci co nejlevnějších automobilů určených výhradně pro Rusko. Zahraniční výrobci nejsou schopni konkurovat domácí masové produkci kvůli nízkým cenám vozů a ruský trh je chráněn i vysokými dovozními cly (40 až 46 %) (Pavlínek, 2002).

Graf č. 10 Vývoj produkce osobních vozů ve vybraných zemích SVE 1990–2000



Zdroj: Auto Industry

V současnosti je v Česku a na Slovensku koncentrována zhruba polovina veškeré produkce osobních automobilů SVE (bez Ruska) a v blízké době (2008) po realizaci nových investic to budou pravděpodobně až dvě třetiny. Na obě země pak bude v rámci Evropy připadat nejvyšší počet automobilů vyrobený na jednoho obyvatele.

Konkurenceschopnost a konkurenční výhoda zemí SVE (v podstatě se jedná o 4–5 zemí) spočívá především ve následujících čtyřech faktorech:

- relativně levná a kvalifikovaná pracovní síla
- malá vzdálenost od hlavního centra poptávky v Evropě a předjímání silné integrace v rámci regionu SVE
- podpora států investorům (hlavně na počátku investic)

- zvláště dobrá součinnost jednotlivých odvětví průmyslu (zpracování plastů, kovů, elektronika)

Kromě nižších nákladů, hraje roli i domácí trh. S postupným vyrovnáváním platů s vyspělými zeměmi EU (působí v podstatě kontraproduktivně pro další delokalizace), se očekává i dorovnání poptávky po nových automobilech. Na straně jedné je to v míře vybavenosti domácností, která je v současné době poloviční oproti EU15 a na straně druhé v obnovení vozového parku (průměrným věk aut 12–13 let oproti méně než 8 letům v EU15).

Nárůst prodeje nových vozidel byl znatelný zvláště v roce 2003 (o 15 % oproti 1,1 % v EU15). V dlouhodobější perspektivě zejména ve vztahu k počtu obyvatel (velikosti trhů) země SVE skrývají obrovský potenciál, proto je SVE někdy označována jako nové bitevní pole, čemuž odpovídají již současné „agresivní“ obchodní politiky výrobců. Je však potřeba připomenout, že se jedná o velmi pomalý proces, který je závislý na ekonomických cyklech – např. výrazný pokles prodeje v Polsku (asi o 20%) v letech 1999–2001.

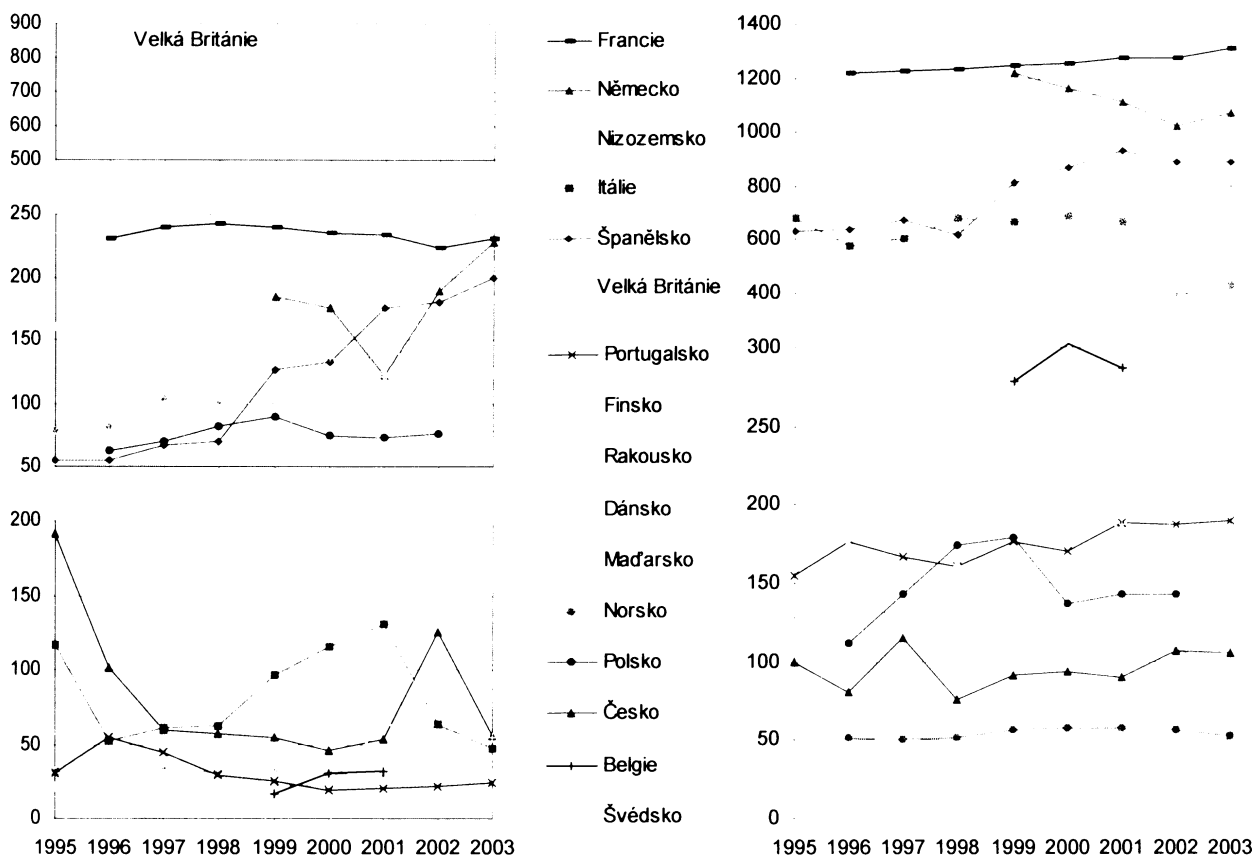
V nejbližší budoucnosti tedy můžeme předpokládat snížení podílů na trhu místních značek, jako tomu bylo například u španělského Seatu, který v současnosti představuje pouze 12 % podíl na domácím trhu. Místní výrobci se tak budou muset výrazněji prosadit i na dalších trzích. Např. pro Škodu Auto je z hlediska objemu největším odbytištěm od roku 2004 již Německo.

Vývoj velikostní struktury firem

Mezi základní charakteristiky průmyslových odvětví patří i počet působících podnikatelských jednotek v dané zemi a jejich vzájemné srovnání ve časové řadě. Vývojem počtu firem všech 3 podskupin AP a to 1) výrobou motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů; 2) výrobou karoserií pro motorová vozidla, výrobou přívěsů a návěsů a 3) výrobou dílů a příslušenství pro motorová vozidla (kromě motocyklů) a jejich motorů se zabývají grafy č. 11 a 12 a tab. 1-3 přílohy. Na první pohled jsou patrné významné rozdíly v počtu firem mezi jednotlivými státy i podskupinami AP, podobně i jejich vývoj. Nejvyšší počet firem ve výrobě motorových vozidel (657 v roce 2003) překvapivě pozorujeme ve Velké Británii, která zaznamenala výrazný útlum vlastní výroby již v 80. letech. Příchod zahraničních výrobců z Japonska, USA a kontinentální Evropy a existence řady menších specializovaných firem stojí za mírným nárůstem od druhé poloviny 90. let⁸.

⁸ Poměrně unikátní je převzetí neziskové divize Smart Roadster patřící koncernu DaimlerChrysler britským konsorciem Project Kimber (kontrakt by oficiálně měl být podepsán v nejbližší době). V Británii mají lehké sportovní vozy velkou tradici, záleží tedy, jak ostrovní zákazníci přijmou tento původně německý vůz dosud vyráběný ve francouzském Hambachu. Svou roli ve vnímání postavení vozu na novém domácím trhu bude jistě mít národní rivalita. Nový majitel plánuje vyrábět roadstery pod novou značkou (Lánik 2006).

Graf č. 11 Vývoj počtu firem ve výrobě motorových vozidel a výrobě karoserií, přívěsů a návěsů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003



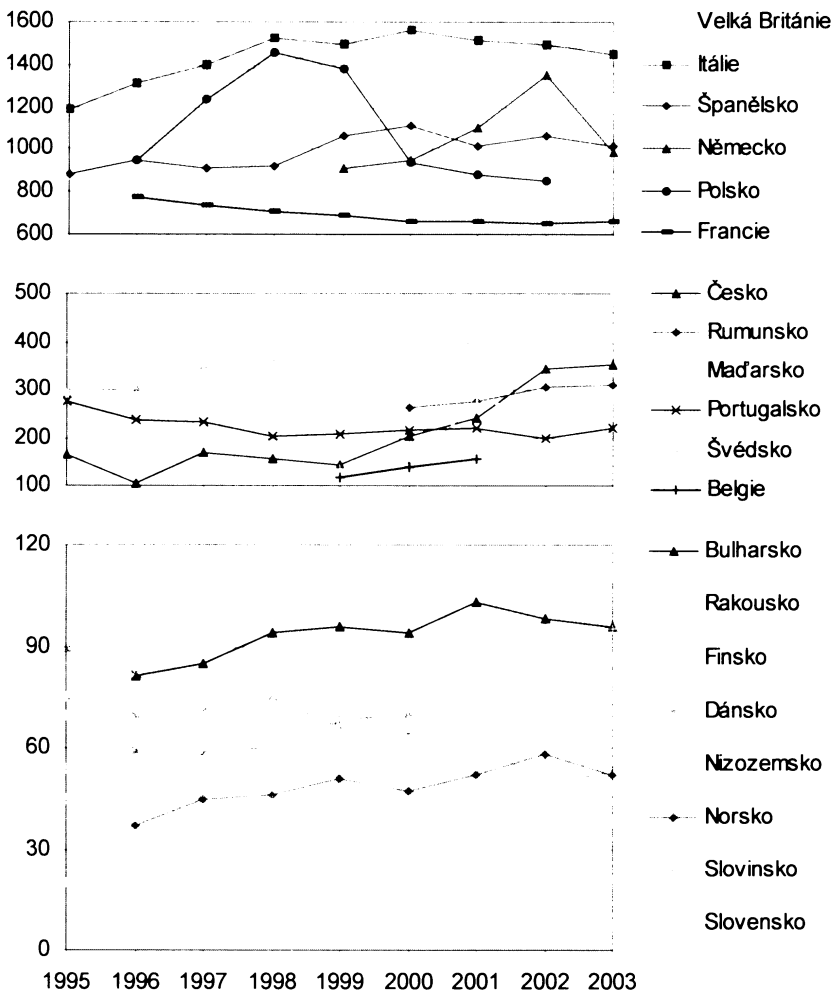
Zdroj: Eurostat

Nejvyšší nárůst ve sledovaném období se odehrál ve Španělsku (z 55 firem v roce 1993 na 200 firem v roce 2003), počet firem roste i ve Švédsku, od r. 2001 v Německu a mírně i v Polsku (po útlumu výroby na konci 90. let – krach Daewoo). V ostatních zemích počet firem spíše kolísal. Po Británii je více než 200 firem už jen ve Francii a Německu, 100–200 firem ve Španělsku, Švédsku a Nizozemsku. Česko s 56 firmami v roce 2003 se řadí pod průměr EU (v roce 2001 průměr EU25 činil 77 firem.), nicméně ještě v roce 1995 u nás působilo 191 podniků. Česko od druhé poloviny 90. let přibližně s ročním zpožděním kopíruje trend vývoje počtu firem v Itálii, tzn. nejprve pokles, na konci dekády poměrně strmý růst, poté opět pokles. V zemích bez tradiční velkoobjemové produkce jako je Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Irsko, Litva, Lotyšsko, Norsko a Slovinsko působí méně než 10 firem. Překvapivě do této skupiny patří i Slovensko, kde se ale dá předpokládat nárůst v souvislosti s příchodem velkých zahraničních automobilek (PSA, Kia).

Druhou a třetí podskupinu AP tvoří v EU25 již větší počet firem. Průměrný počet firem EU25 u výroby karoserií pro motorová vozidla, výroby přívěsů a návěsů činil v roce 2001 275 podniků, u výroby dílů a příslušenství dokonce 338. Nejvíce firem zabývajících se výrobou karosérií, přívěsů a návěsů sídlí ve Francii, kde jejich počet od r. 1996 konstantně roste (1311 v roce 2003), následují další tradiční země AP – Německo, kde ovšem došlo mezi lety 1999 a 2002 k poklesu zhruba o 200 firem, Španělsko a Velká Británie (obě země rost, ve Španělsku opět ze všech zemí nejvyšší). V dalších zemích s nadprůměrným počtem karosářských firem Itálii a Nizozemsku pozorujeme znatelný úbytek od r. 2001 resp. 1998. Naopak ve Švédsku, Portugalsku a Maďarsku jejich počet roste. Česko s přibližně 100 firmami v tomto oboru patří hluboko pod průměr EU. Za něj se řadí ještě Bulharsko,

Estonsko, Irsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Slovensko a Slovinsko s méně než 40 firmami.

Graf č. 12 Vývoj počtu firem ve výrobě dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motorů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003



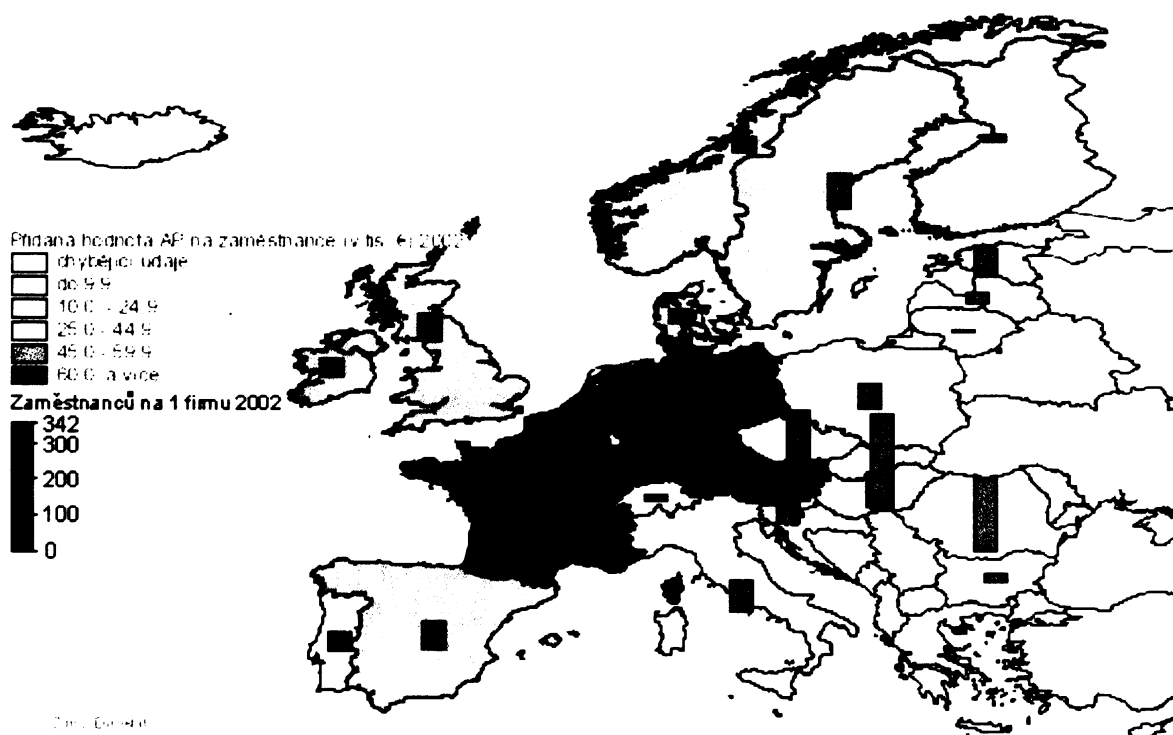
Zdroj: Eurostat

Výrobou dílů a příslušenství pro motorová vozidla (kromě motocyklů) a jejich motorů se v Evropské unii zabývá nejvíce firem. Jejich průměrný počet v roce 2001 dosáhl téměř 8500. Nejvíce firem v součástkovém sektoru působí opět v tradičních zemích AP, v Itálii a ve Velké Británii více než 1400. Jejich počet se od poloviny 90. let zvýšil přibližně o 20 %. Zhruba 800–1000 firem sídlí ve Španělsku, Německu a Polsku, které však prodělalo významný úbytek v souvislosti s krachem největšího zahraničního investora Daewoo (v r. 1998 1455 firem, v r. 2002 jen 852). Růst počtu firem se však i ve vyspělých ekonomikách zastavil. Oproti maximu dosaženému na konci 90. let v případě Itálie, Velké Británie a Španělska nebo Francie (již 1996) a Německa (2002) součástkových firem ubývá, což lze vysvětlit změnou vztahů mezi výrobcí a jejich dodavateli podrobněji popsáném v kapitole 4. Tento úbytek lze rovněž přičíst jejich přesunu do zemí středovýchodní Evropy (Česko, Maďarsko, Slovensko, Slovinsko a později i Rumunsko a Bulharsko), které od 90. let zaznamenaly velký příliv zahraničních investic součástkových firem, jejich počet s výjimkou Slovinska (vlivem fungujícího klastru?) neustále roste. Méně než 20 firem působí v Estonsku, Irsku, Kypru, Litvě, Lotyšsku, Lucembursku a Maltě, na jejichž ekonomice se automobilová výroba podílí minimálně.

Produktivita práce

Na základě zjištěných údajů za zaměstnanost a přidanou hodnotu pro země evropské pětadvacítky se nabízí jejich srovnání dle podílu přidané hodnoty a průměrného evidenčního počtu zaměstnanců, tedy produktivity práce. Produktivita práce je důležitým ukazatelem výkonnosti ekonomiky a měřítkem její konkurenceschopnosti. Úroveň produktivity práce automobilového průmyslu (obr. č. 3) je v rámci zemí EU25 poměrně diferenciována. Nejvyšší je v Rakousku a Nizozemsku (dokonce nad € 70 tis. na 1 zaměstnance), následuje Francie, Německo a Belgie, naopak nejnižší je v nově přistoupivších a ekonomicky nejslabších zemích EU – v Rumunsku, Bulharsku a Lotyšsku (méně než € 4 tis. na 1 zam.). Česku s hodnotou € 22,1 tis. patří z 26 sledovaných zemí až 18. místo v těsném závěsu za Slovenskem a před Polskem. Obrázek č. 3 také navazuje na předcházející odstavce o počtu firem, neboť zobrazuje počet zaměstnanců připadajících na jeden podnikatelský subjekt (firmu) v automobilovém průmyslu a tedy i průměrnou velikost firem. Ta je nejvyšší v Německu (342 pracovníků na 1 firmu), na Slovensku (254), v Rumunsku (199), Česku (157) a Francii (132).

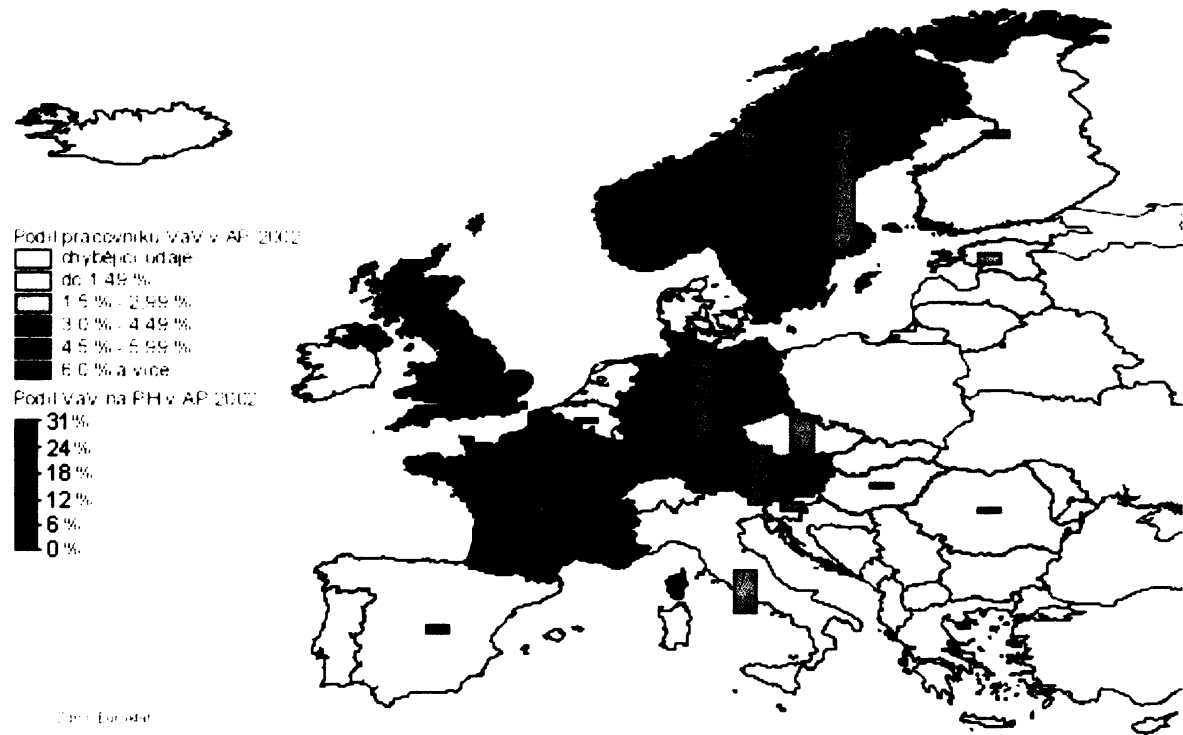
Obr. č. 3 Produktivita v AP a počet zaměstnanců na 1 firmu v Evropě v r. 2002



Rostoucí konkurence a proměny významů výrobních faktorů vystavují tradiční země automobilové výroby stále silnějšímu tlaku zemí SVE a v globálním měřítku především východní Asie. Tyto země využívají nižších cen výrobních faktorů, které tak představují jejich konkurenční výhodu nad vyspělými zeměmi a technologický pokrok jim umožňuje tyto levnější výrobní faktory stále intenzivněji využívat. Tradiční země proto musí být v technologickém rozvoji a tvorbě inovací neustále „napřed“ a v důsledku toho domácí automobilové a součástkové firmy hojně využívají a prohlubují spolupráci s univerzitami a oborově spřízněnými vědeckovýzkumnými organizacemi, často lokalizovanými v blízkosti své výroby a ve vědeckotechnických parcích. Vědeckovýzkumnou aktivitu zemí lze měřit řadou indikátorů (např. počet registrovaných patentů v AP). Ty základní představuje podíl pracovníků a přidané hodnoty ve výzkumu a vývoji v AP (obr. č. 4). V obou parametrech představují evropskou špičku Švédsko a Německo, s mírným odstupem je následuje Francie a Rakousko. Naopak země s méně rozvinutou vědeckovýzkumnou základnou – z dostupných

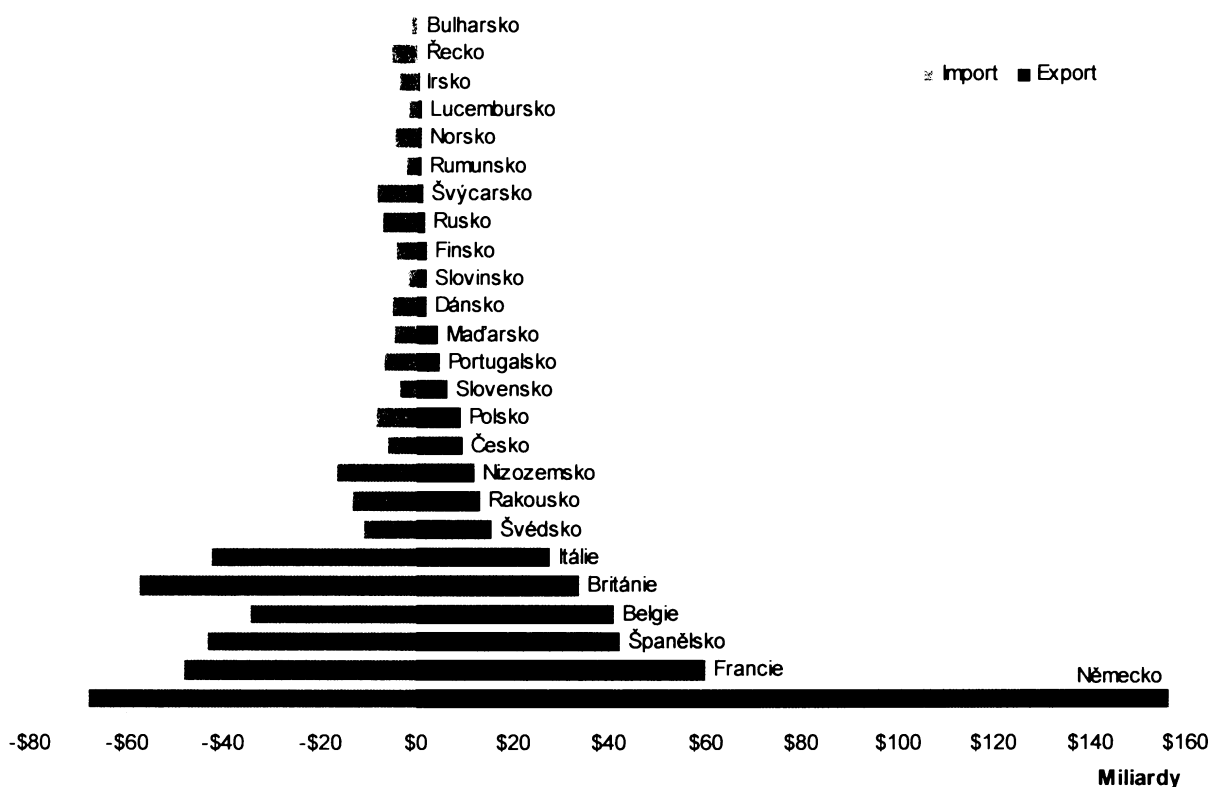
údajů: Španělsko, Portugalsko, Bulharsko, Lotyšsko, Litva, Slovensko a poněkud překvapivě i Belgie se obvykle vyznačují určitou (např. technologickou) zaostalostí a minimální inovační aktivitou.

Obr. č. 4 Podíl VaV na zaměstnanosti a přidané hodnotě v AP v Evropě v r. 2002



Růst produktivity a konkurenceschopnosti země je dán úspěšností její participace v globální ekonomice. Ta je dána kromě inovačních aktivit země, především úspěšností zahraničního obchodu a zahraničních investic. Podle A. Smithe mezinárodní obchod zvyšuje výkonnost domácí ekonomiky prostřednictvím koncentrace na produkci a obchod se zbožím, ve kterém má daná země relativní produkční (komparativní) výhodu (Porter 1990). Mezinárodní obchod zajišťuje zároveň přístup k lepším a efektivnějším výrobním technologiím. Přesah exportu nad importem automobilové produkce je dokladem úspěšné výroby domácích firem, jejich schopnosti uplatnění se na mezinárodních trzích a tak přímo ukazuje na konkurenční výhodu. Největšími exportéry automobilové produkce jsou země tzv. silné šestky s vůdčím postavením Německa (€ 157 mld.), tyto jsou zároveň i největšími dovozci (viz graf č. 13). Dovoz automobilů logicky souvisí s objemem domácí produkce a velikostí trhů, proto Velká Británie a Itálie mají záporné saldo zahraničního obchodu. Ze zemí SVE nejvyššího exportu dosahuje Česko, Polsko a Slovensko, které tak předstihly např. Portugalsko, na rozdíl od něj však mají i aktivní bilanci. Podobný obraz zahraničního obchodu pro podrobnější členění výroby motorových vozidel znázorňují i grafy 1, 2 a 3 v přílohách. Zajímavostí je např. že v exportu osobních automobilů trojice zemí SE (Česko, Slovensko a Polsko) předskočila i Nizozemsko (zřejmě v důsledku uzavření továrny v Bornu, kde automobilky Volvo a Mitsubishi ještě koncem 90. let společně vyráběly přes 100 tis. automobilů ročně), které má také výrazně záporné saldo, ještě zřetelnější rozdíl v exportu (€ 8 mld.) a importu (€ 30 mld.) osobních automobilů má Itálie. Česko se rovněž stává významným exportérem součástek (8. místo v Evropě po Švédsku), jehož hodnota (€ 4,6 mld.) je shodná s hodnotou exportu osobních automobilů, což je jev v Evropě ojedinělý, obzvláště pro zemi produkující vlastní automobily.

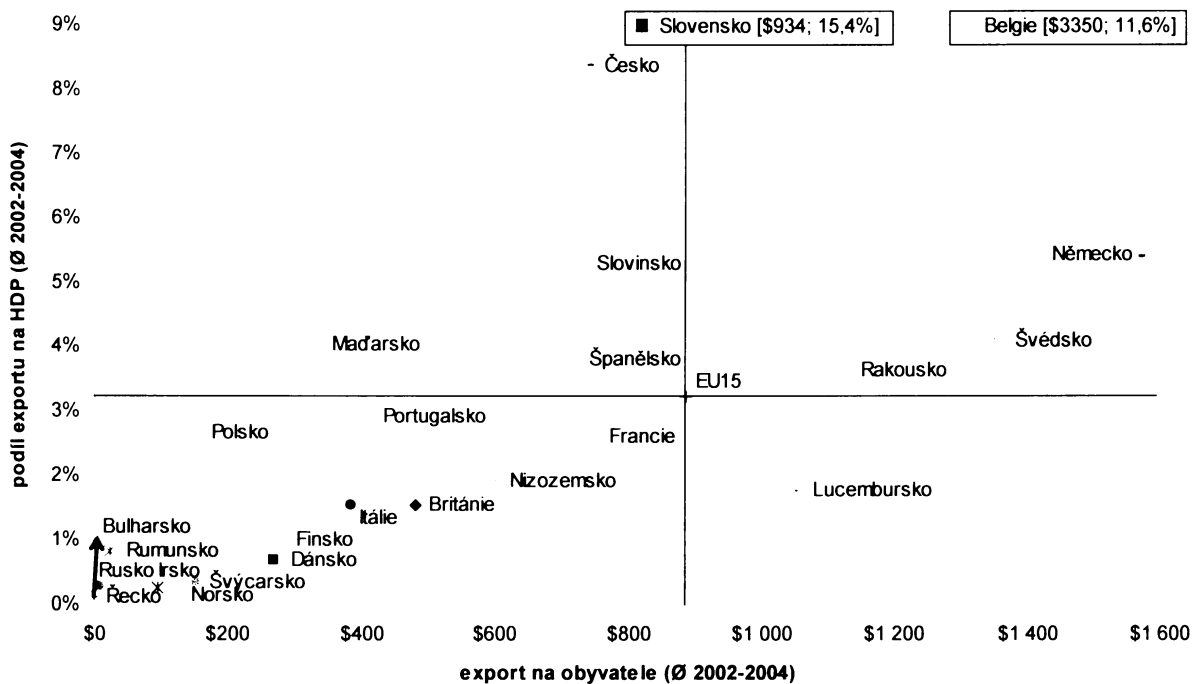
Graf č. 13 **Zahraniční obchod motorových vozidel vybraných evropských zemí 2004**



Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Lepší srovnání zemí dle exportu zohledňující velikost ekonomik a počet obyvatel nabízí graf č. 14. Dle podílu exportu motorových vozidel na HDP a obyvatele vede jednoznačně Belgie, v obou parametrech je pak nad průměrem evropské patnáctky ještě Německo, Švédsko a Rakousko. Jednoznačně nejvyšší podíl exportu na HDP má Slovensko (15,4 %). Česku patří v tomto ukazateli třetí příčka (po Belgii) s 8,4 %. Obě země mají jen mírně podprůměrný podíl exportu na obyvatele. Francie a Španělsko, druhý a třetí největší exportér motorových vozidel dle absolutní hodnoty, patří v obou ukazatelích přibližně k průměru EU15, Itálie a Velká Británie pak k podprůměru. Stejně grafy byly sestrojeny i pro export osobních automobilů a export dílů a příslušenství pro motorová vozidla. Export však není vztažen na celé hospodářství ale k HDP zpracovatelského průmyslu. U exportu osobních automobilů (graf 4 přílohy) tak oběma ukazatelům vévodí spolu s Belgií i Švédsko, nad průměrem EU15 se nachází i Slovensko (spolu s Belgií má více než 50% podíl exportu na HDP ZP!) a Lucembursko. U exportu součástek (graf 5 přílohy) se nad průměr EU15 dostalo více zemí, Švédsko, Belgie a Švýcarsko mají spíše vyšší hodnotu exportu na obyvatele, Slovensko, Česko a překvapivě i Řecko na HDP ZP.

Graf č. 14 Export motorových vozidel jako podíl na HDP a obyvatele vybraných evropských zemí 2004



Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Hodnocení koncentračních procesů na úrovni zemí

Pro dokumentaci proměn geografického obrazu v posledním období na makroregionální úrovni bylo vybráno celkem 24 zemí (dostupná a srovnatelná datová základna), které tvoří Norsko, Bulharsko, Rumunsko a země EU25 bez Lucemburska, Řecka, Kypru a Malty. Čtyři tradiční země s absolutně nejvyššími počty zaměstnanců v AP – Německo, Francie, Velká Británie a Itálie představují v rámci těchto 24 zemí téměř třetinu území (32,1 %) a následující tabulka znázorňuje vývoj koncentrace v těchto zemích dle 4 hodnocených ukazatelů v posledním období.

Tab. č. 16 Změny koncentrace ve vybraných zemích Evropy 1999-2003

hodnocený jev	1999	2000	2001	2002	2003
přepočtení zaměstnanci	68,57	68,33	68,70	68,86	68,96
přidaná hodnota	76,75	75,14	77,76	77,20	77,83
počet firem	56,04	56,16	55,20	54,08	53,77
náklady na zaměstnance	82,46	81,34	81,55	81,41	81,36

Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Z tabulky č. 16 a 17 je zřejmé, že čtyři tradiční automobilové země koncentrují téměř 70 % zaměstnanců v AP ze zkoumaných zemí a v posledních 3 letech dochází dokonce k mírné koncentraci zaměstnanosti v AP do těchto zemí. K tomu dochází především vlivem nárůstu v Německu a Francii, naopak v Itálii zaměstnanost v AP mírně klesá (problémy Fiatu). Z úspěšných zemí (automobilovou výrobou) SVE pokračuje nejvyšší tempo růstu zejména vlivem zahraničních investic na Slovensku (index 2003/1999 161 %), Česku (129 %) a Maďarsku (123 %), naopak Polsko (74 %) přibrzdil krach automobilky Daewoo. Koncentrace dle přidané hodnoty (absolutně) je ve čtyřech tradičních zemích ještě větší než u zaměstnanosti – téměř 78 % a ve sledovaném období především zásluhou Německa opět roste (o cca 1% bod). Při přepočtu na zaměstnance existuje stále propastný rozdíl mezi vyspělými západoevropskými zeměmi a východní Evropou (srovnej Německo přes 71 tis. € a

Bulharsko se 4 tis. € na zaměstnance), nicméně země SVE se západu již přibližují (především Maďarsko). Teprve ukazatel počtu firem ukazuje na určitou dekoncentraci automobilové výroby z těchto čtyř zemí, firmy odcházejí (či alespoň část své produkce přesunují) za nižšími náklady především do zemí SVE (viz grafy č. 11 a 12), kde často přispívají významnou měrou růstu ekonomik a také zde zvyšují náklady na pracovní sílu. Dle celkového objemu pak v tradičních čtyřech zemích se jejich koncentrace snižuje.

Tab. č. 17 Vývoj zaměstnanosti a přidané hodnoty AP ve vybraných zemích Evropy 1999-2003

země	přepočtení zaměstnanci						přidaná hodnota na zaměstnance (tis. €)					
	2003	00/99	01/00	02/01	03/02	03/99	2003	00/99	01/00	02/01	03/02	03/99
Německo	854 494	102	101	101	100	104	71,2	94	117	95	113	118
Francie	271 623	101	103	99	102	105	62,5	100	96	107	96	98
Velká Británie	212 990	103	95	101	98	97	52,9	93	116	91	97	95
Španělsko	156 891	104	97	101	100	102	54,3	99	93	104	110	106
Itálie	145 395	97	96	96	96	85	42,9	110	92	89	116	105
Česko	88 108	113	109	106	99	129	23,8	-	-	115	108	-
Polsko	71 253	96	88	93	95	74	20,5	111	164	82	-	-
Švédsko	69 812	107	98	96	97	-	56,3	-	78	88	-	-
Rumunsko	60 992	92	98	98	88	78	4,9	-	103	97	132	-
Belgie	52 299	100	102	-	-	-	61,1	102	101	100	-	-
Maďarsko	39 338	104	111	99	108	123	36,7	-	86	109	108	-
Rakousko	29 058	104	104	94	104	105	78,7	100	98	113	99	110
Nizozemsko	23 704	102	97	87	103	88	74,8	97	108	112	101	119
Portugalsko	22 892	120	77	111	96	98	32,7	97	107	92	93	88
Slovensko	22 683	103	106	122	120	161	25,2	-	106	110	113	-
Finsko	6 903	104	101	98	95	98	44,3	100	102	100	93	95
Slovinsko	6 651	103	103	103	97	105	26,1	101	110	113	123	154
Dánsko	5 690	94	94	92	92	76	53,8	102	107	100	106	116
Norsko	5 210	103	100	103	93	100	61,4	115	108	110	104	141
Irsko	3 448	105	106	98	98	106	45,9	116	92	111	-	-
Bulharsko	3 037	91	92	91	-	-	4,0	-	-	143	-	-
Estonsko	1 824	106	111	107	116	146	16,3	-	102	107	92	-
Lotyšsko	688	158	107	96	103	167	7,5	81	179	45	192	127
Litva	408	74	82	132	104	83	5,8	-	185	316	50	-
Celkem	2 152 758	102	99	100	99	100	56,9	52,2	50,9	54,7	53,2	56,9

Pozn. Absolutní hodnoty u Švédska, Irska, Bulharska a Belgie (zam. - 2001) za rok 2002, u Polska jen u PH

Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Relokace základních (standardizovaných) montážních a výrobních aktivit do periferních oblastí s nižšími náklady a vhodnějšími sociálními podmínkami (v evropském měřítku Španělsko, Portugalsko, jižní Itálie a po pádu železné opony i země SVE) jsou vyvažovány zachováním strategických a komplexních aktivit, vyžadujících vysoce kvalifikovanou pracovní sílu v jádrových regionech. Jelikož údaje dokumentující koncentraci progresivních (kvartérních) služeb (řídících, výzkumných, designérských, marketingových) do zemí a regionů evropského jádra (heartland) se prakticky nevyskytují, je velmi obtížné tento trend dokázat, což ve svých závěrech potvrzují i práce odborníků (např. Wells a Rawlinson 1994, Bordenave a Lung 1996). Tento trend alespoň částečně dokumentuje rostoucí podíl výdajů VaV na přidané hodnotě a také rostoucí podíl vědeckovýzkumných pracovníků v automobilovém průmyslu v automobilově nevyspělejších zemích – Německu a Francii. V těchto zemích (společně se Švédskem) jsou také tyto podíly z celé Evropy nejvyšší, jelikož zde mají ústředí a hlavní výzkumné základny prakticky všechny významné automobilky (VW, DCh, BMW, PSA, Renault, Volvo, Saab, Ford Europe, GM) a jejich dodavatelé (např. Bosch, Continental, Faurecia, Michelin, Rheinmetall, ThyssenKrupp Automotive, Siemens VDO Automotive, ZF Friedrichshafen). Dalšími tradičními zeměmi mírně převyšujících 10%

podíl výdajů VaV na přidané hodnotě jsou Velká Británie a Itálie. Z ostatních zemí mimo evropské jádro vykazuje vysoký podíl také Česko, za čímž stojí mj. akvizice VW – automobilka Škoda, která podobně jako Seat ve Španělsku vyžaduje vzhledem k odlišné produkci (specializaci v rámci koncernu na vozy nižší třídy) i vlastní oddělení výzkumu a vývoje.

Tab. č. 18 Vývoj podílu VaV na zaměstnanosti a PH v AP ve vybraných zemích Evropy 1998-2003

země	% podíl výdajů VaV na přidané hodnotě						% podíl zaměstnanců VaV					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Švédsko	-	-	-	-	31,0	-	-	-	-	-	13,0	-
Německo	-	19,5	22,6	20,5	24,8	24,8	-	8,8	8,7	8,7	8,9	9,4
Francie	11,6	12,9	-	14,8	14,5	15,9	7,6	8,0	-	8,8	9,4	9,5
Velká Británie	6,7	9,4	8,6	7,4	9,0	11,6	3,2	3,8	3,4	3,3	3,6	3,9
Itálie	8,9	10,5	-	-	10,5	-	4,4	4,5	-	-	-	-
Rakousko	7,8	9,1	11,6	11,8	13,9	9,7	4,5	6,2	6,3	6,4	6,3	5,5
Norsko	-	-	-	-	9,4	-	-	-	-	-	5,7	-
Česko	-	-	-	-	8,9	8,0	-	-	-	-	2,8	2,7
Estonsko	-	-	4,8	3,5	2,9	2,8	-	-	2,8	2,3	2,0	2,4
Finsko	3,1	3,4	3,8	3,2	2,1	2,6	2,6	2,5	3,0	2,2	1,6	2,0
Španělsko	-	3,0	2,4	-	2,4	-	-	2,1	1,2	-	1,2	-
Slovinsko	-	1,0	0,9	0,2	2,0	-	-	-	-	-	1,2	-
Rumunsko	-	-	0,7	0,4	1,7	2,5	-	-	0,7	2,0	2,1	1,9
Belgie	1,0	1,7	1,3	1,5	1,5	-	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	-
Maďarsko	-	-	0,6	1,1	1,3	1,1	-	-	1,1	1,4	2,7	1,1
Slovensko	-	-	0,4	0,4	0,2	0,0	-	-	0,5	0,5	0,6	0,0
Portugalsko	-	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	-	0,6	0,5	0,7	1,0	0,7

Zdroj: Eurostat

3.2.2. Geografická distribuce automobilové výroby na regionální úrovni

Jedním z hlavních cílů této práce je potvrzení hlavní hypotézy, že ve výrobě automobilů (zaměstnanosti) dochází k dekoncentraci na všech řádovostních úrovních, resp. nejvíce v globálním a makroregionálním hledisku. Tento předpoklad je možné dokumentovat pomocí srovnání všech tří řádovostních úrovní podle míry koncentrace/dekoncentrace. Třetí (regionální) úroveň reprezentují NUTS regiony úrovně 2⁹.

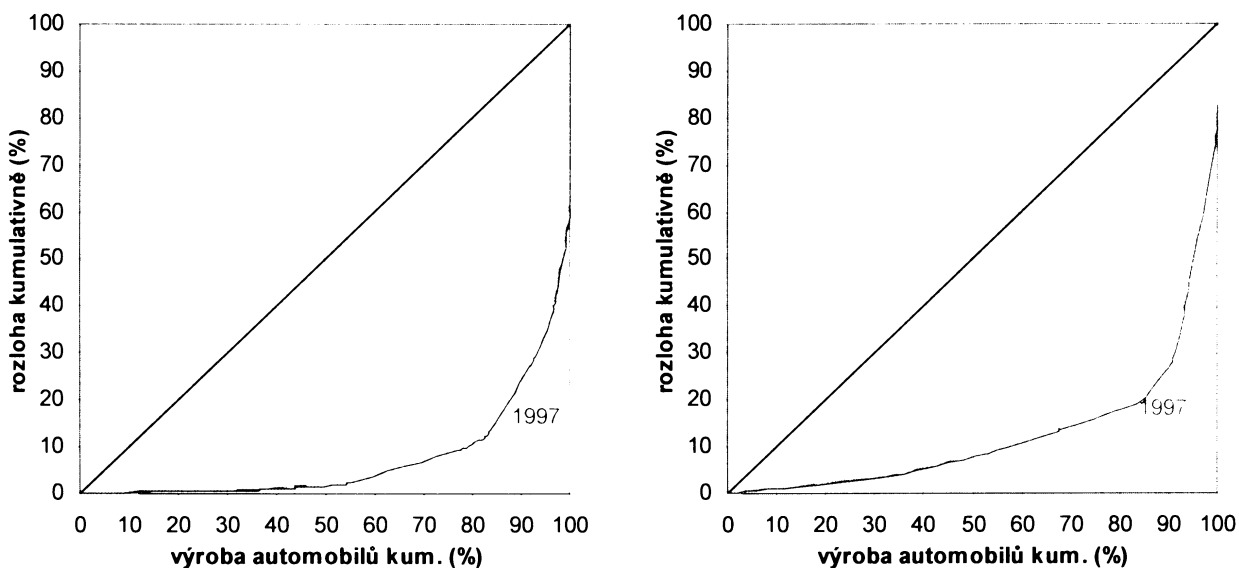
Ačkoli počet zemí vyrábějících (či montujících) automobily neustále roste (např. mezi lety 1997 a 2005 se počet zemí s produkcí nad 10 tis. vozů zvýšil ze 41 na 47 (OICA)), odvětví je charakteristické vysokou mírou územní koncentrace (tab. č. 19). Téměř 70 % všech nových automobilů bylo vyrobeno na 10 % rozlohy všech zemí světa (bez Antarktidy). V roce 1997 to však bylo o 10 % více, což svědčí o silném dekoncentračním procesu AP v posledních letech. V případě Evropy, jejíž podíl na světové produkci je stále téměř třetinový, činí míra koncentrace na 10 % její rozlohy cca 55 %, přičemž mezi lety 1997 a 2005 tento podíl poklesl pouze o 2,38 %. Naopak na 30 % plochy světa i Evropy se vyrobí zhruba stejný podíl (90 %) automobilů a míra dekoncentrace je podobně jako u územního kritéria 50 % mírně vyšší u Evropy než světa.

Tab. č. 19 Vývoj územní koncentrace dle výroby automobilů ve světě a Evropě

koncentrace na	úroveň	1997	2005	2005/1997
10 % území	svět	79,13 %	69,46 %	87,78
	Evropa	57,65 %	55,27 %	95,88
30 % území	svět	93,03 %	90,69 %	97,48
	Evropa	91,33 %	88,89 %	97,34
50 % území	svět	98,66 %	98,10 %	99,43
	Evropa	95,15 %	94,27 %	99,08

Zdroj: OICA, vlastní výpočty

Graf č. 15 Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace výroby automobilů ve světě (vlevo) a v Evropě



Zdroj: OICA, vlastní výpočty

⁹ V roce 1961 byly na konferenci Evropské komise v Bruselu ustanoveny regiony NUTS 2 (nomenklatura územních statistických jednotek) jako základní statistické jednotky členských států vhodné pro analýzy problémových okruhů a potřeby regionální politiky. I přesto, že mezi nimi existují obrovské rozdíly (populačně až 100:1 a rozlohou ještě více) i v rámci jednotlivých zemí (např. Tomeš 2002) jsou nejpoužívanějšími jednotkami, za něž lze získat harmonizovaná data v rámci členských zemí EU.

Srovnání míry dekoncentrace podle počtu vyrobených automobilů se světem a Evropou je na regionální úrovni vzhledem absenci dat nemožné, nicméně je možné provést komparaci alespoň pro vybrané země a regiony Evropy podle počtu zaměstnanců.

Tab. č. 20 Vývoj územní koncentrace dle zaměstnanosti ve vybraných zemích a regionech Evropy

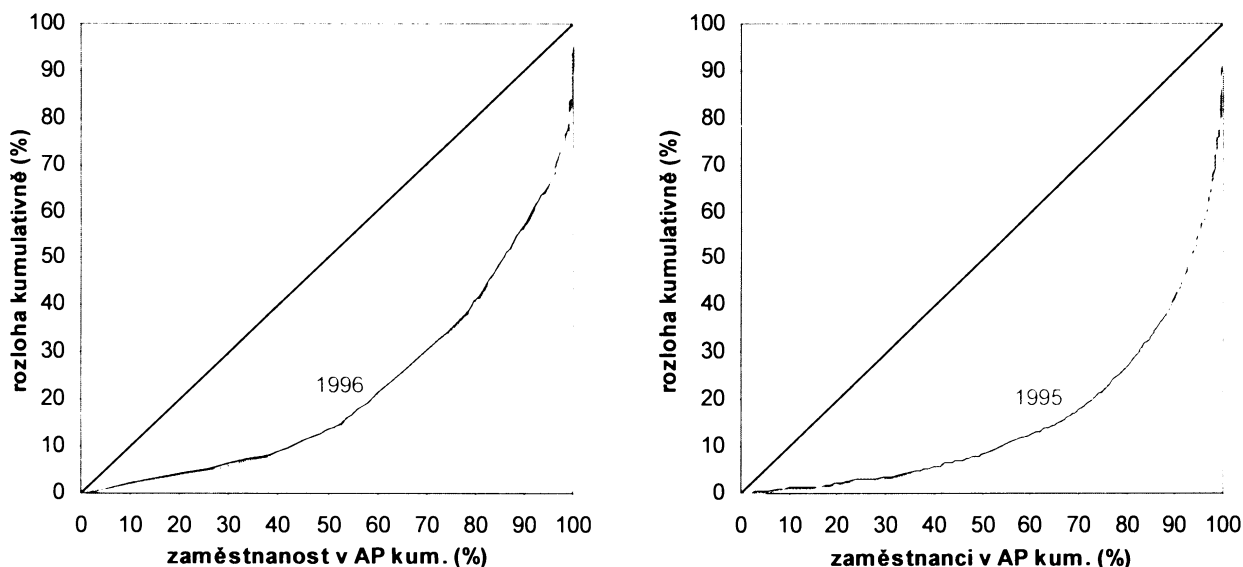
koncentrace na	úroveň	1996	2003	2003/1996
10 % území	vybrané země Evropy	42,49 %	45,09 %	106,13
	vybrané regiony EU15	54,08 %	56,60 %	104,65
30 % území	vybrané země Evropy	69,70 %	70,74 %	101,48
	vybrané regiony EU15	82,51 %	83,94 %	101,73
50 % území	vybrané země Evropy	85,83 %	86,67 %	100,98
	vybrané regiony EU15	93,42 %	93,51 %	100,10

Pozn. Hodnoty pro vybrané regiony EU15 za r. 1995 a 2002

Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Poměrně překvapivé závěry dokumentuje tabulka č. 20 a graf č. 16, a to, že dle zaměstnanosti v AP dochází na makroregionální úrovni (výčet prakticky všech produkčních zemí Evropy viz Pozn. grafu č. 16) i úrovni vybraných regionů EU15 ke koncentraci. Na 10 % plochy vybraných zemí Evropy v roce 2003 připadalo 45,1 % zaměstnanců, zatímco v roce 1996 to bylo jen 42,5 %. Podobný vývoj sledujeme i u vybraných regionů EU15, kde je územní koncentrace ještě vyšší. Důvodem je nárůst počtu zaměstnanců ve sledovaném období 1996 – 2003 v Německu (o 8 %) a Česku (o 50 %), tedy zemí, které společně s Belgií představují největší koncentraci zaměstnanců v AP na 1 km². Koncentrační proces je však zřejmý (i když v menší míře) i při kritériu 30 % a 50 % plochy území a to jak na úrovni zemí, tak i regionů. Zajímavé bude tedy sledovat vývoj územní koncentrace/dekoncentrace v rámci jednotlivých zemí nejen dle zaměstnanosti, ale také přidané hodnoty a zda se potvrdí hypotéza o výraznější dekoncentraci v případě zaměstnanosti než podle hodnoty produkce.

Graf č. 16 Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP ve vybraných zemích Evropy (vlevo) a regionech EU15



Pozn. Vybrané země Evropy (celkem 24) tvoří Norsko, Bulharsko, Rumunsko a země EU25 bez Lucemburska, Řecka, Kypru a Maltu; vybrané regiony EU15 (celkem 103) tvoří regiony Německa (29), Francie (19), Itálie (15), Španělska (12), Švédsko (8), Nizozemska (8), Rakouska (7), Belgie (2), Portugalska (1), Dánsko a Irsko.

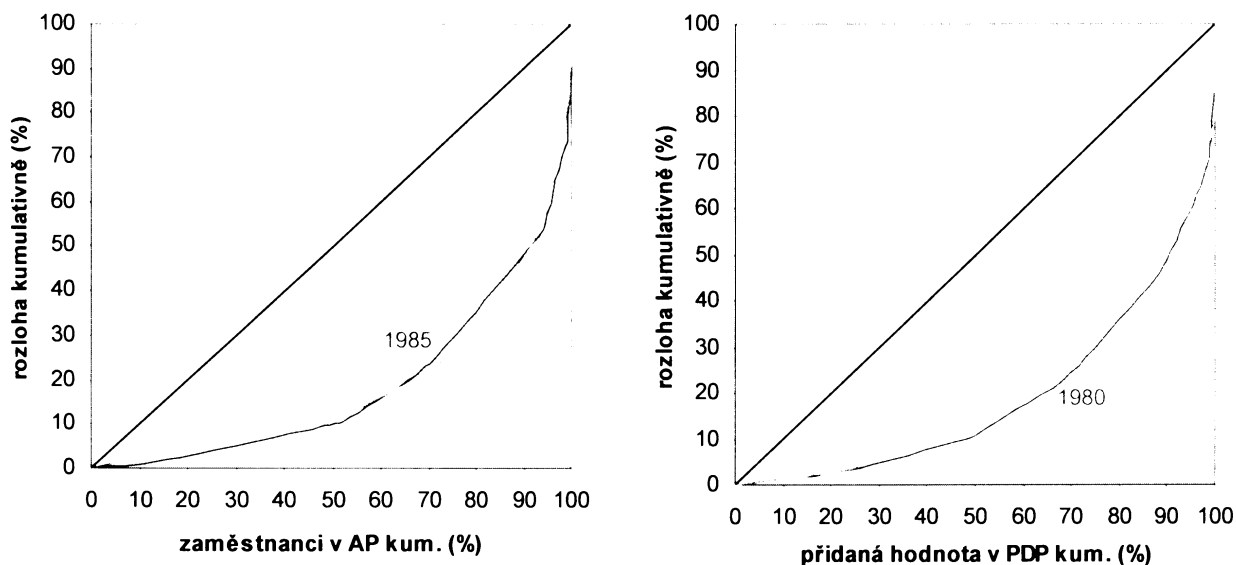
Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Pro hodnocení procesu dekoncentrace v rámci jednotlivých zemí byla vybrána (s ohledem na nejkompletnější datovou základnu) Francie, Španělsko a Itálie. Každá z těchto zemí je

z hlediska automobilové produkce značně odlišná. Zatímco Francie a Itálie patří ke tradičním výrobcům s velkými domácími automobilkami, které stály u zrodu AP v Evropě, Španělsko se stává významným producentem až po pádu autoritativního režimu generála Franca (nárůst produkce z 536 tis. automobilů v r. 1970 na 1,2 mil. v r. 1980, 2 mil. v r. 1990 a 3 mil. v r. 2000), kdy do země vstoupili investoři velkých nadnárodních společností (1972 Ford, 1979 GM, 1984 Nissan, 1981 převzetí Seatu německým Volkswagenem). Investice nejprve směřovaly do vyspělých regionů – velkých aglomerací Barcelony a Madridu, teprve poté se výroba rozšířila i do ostatních částí země: PSA – Vigo, Ford – Valencia, GM – Zaragoza, VW – Pamplona, DCh – Vitoria (podobným vývojem prochází v současné době např. i Česko). Zahraniční výrobce do Španělska přilákaly nižší výrobní a zejména mzdové náklady. V roce 1979 byla průměrná mzda v španělském AP o 7 % nižší než v Británii, o 20 % nižší než ve Francii a o 50 % nižší než v Německu a během 80. let se tento rozdíl ještě mírně prohloubil (na úroveň platů 88 % Británie, 77 % Francie a 47 % Německa) (Pallares-Barbera 1998). Ani druhý ropný šok v r. 1979 příliš nezasáhl prudký rozvoj španělského automobilového průmyslu. V roce 1975 bylo v AP zaměstnáno 98 tis. pracovníků, vrcholu bylo dosaženo již v r. 1980 se 160 tis. zaměstnanci. V letech 1980 – 1986 sice došlo k poklesu pracovních míst o 23 tisíc, ale poté počet zaměstnanců opět kontinuálně mírně rostl a v roce 2000 bylo dosaženo opět vrcholu (160 tis. přepočtených zaměstnanců), úrovně r. 1980. V současné době je Španělsko dokonce třetím největším producentem automobilů a prvním v produkci komerčních vozidel v Evropě.

V roce 1981 převzal VW od Fiatu (finanční potíže) největšího španělského výrobce, automobilku Seat, což mělo za následek mj. rozšíření a diverzifikaci trhů pro odbyt španělských vozů. Zatímco ještě v r. 1987 směřovalo 39 % exportu do Itálie a pouze 8 % do Německa, v roce 1990 mířilo shodně po 27 % exportovaných vozů do Itálie a Německa a 22 % do Francie. V roce 1983 bylo v okolí Barcelony koncentrováno 43 % (dodávajících hlavně Seatu a Nissanu) a Madridu 22 % (dodávky Peugeotu, resp. dnes již zaniklé znače Talbot) všech součástkových firem na území Španělska, v roce 1992 se tento podíl snížil na 40 %, resp. 19 %, především na úkor Valencie (3,2 %) (Pallares-Barbera 1998). Podíl místních dodavatelů pro francouzské výrobce (Renault a PSA) působící ve Španělsku je však vzhledem k blízkosti Francie stále nižší, hlavním důvodem jsou však méně vyvinuté koncentrace (klastry) dodavatelů v okolí výrobních závodů - např. Renault ve Valladolidu.

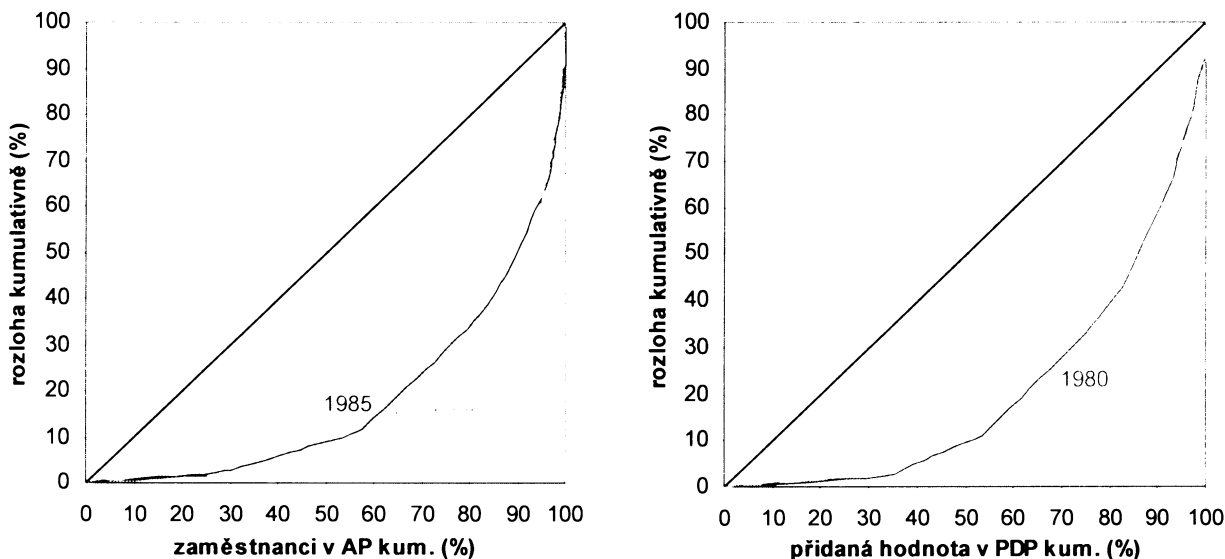
Graf č. 17 Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a PH v PDP ve Španělsku



Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Ve Španělsku došlo ve sledovaném období podle očekávání (nové investice) na úrovni 10 % plochy země k dekoncentraci dle zaměstnanosti z 50,1 % na 45,5 %, nicméně při kritériu 30 % plochy došlo k mírné koncentraci a na 50 % plochy je stále koncentrováno více než 91 %. Podle přidané hodnoty v PDP dochází na všech hodnocených úrovních k uzemní dekoncentraci. Podíl AP na PDP dle zaměstnanosti je ve Španělsku ze všech tří zemí nejvyšší a v roce 2002 činil 75 %.

Graf č. 18 Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a PH v PDP ve Francii

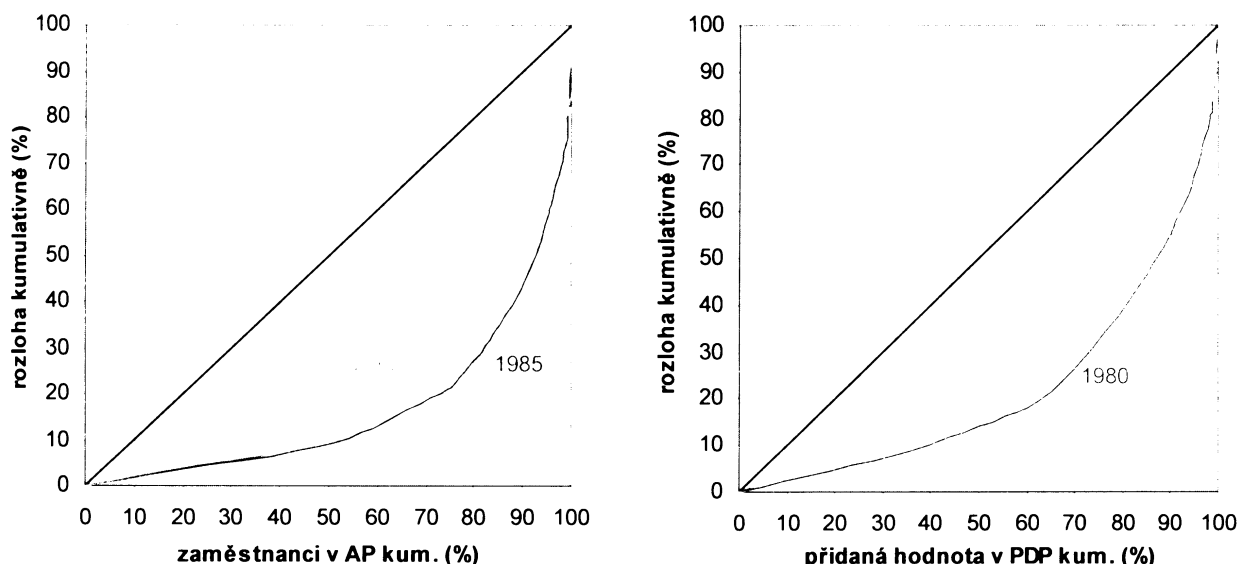


Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Francie vykazuje ze všech tří zemí nejvyšší míru koncentrace zaměstnanců v AP na 10 % rozlohy země (více 59 % v r. 2002), přičemž tento podíl se ve sledovaném období 1985 – 2002 zvýšil o více než 6 procentních bodů. Příčinou této koncentrace je nárůst počtu zaměstnanců v regionu Île-de-France z 98 799 v r. 1985 na 103 040 v r. 2002, přičemž celá Francie zaznamenala pokles počtu zaměstnanců o 26,5 % (z 364 516 na 268 081). K mírné koncentraci došlo ale i na 30 % a 50 % rozlohy země. Naopak dle přidané hodnoty v PDP dochází na všech třech úrovních dokonce k dekoncentraci, přičemž AP se dle zaměstnanosti podílí na PDP téměř 70 %. Pokles koncentrace PH v PDP mezi lety 1980 a 1996 byl způsoben zvětšením počtu regionů, které na celkovou PH ve Francii „přispívaly“ nejvíce. V roce 1980 region Île-de-France vytvářel celkovou PH Francie z téměř 33 %. V roce 1996 se tento podíl snížil na méně než 25 %.

Podobně jako ve Francii, také v Itálii došlo k poklesu počtu zaměstnanců z 209 303 v r. 1985 na 169 972 v r. 2002. Na rozdíl od Francie však v Itálii došlo k dekoncentraci jak podle zaměstnanosti, tak i přidané hodnoty, což mj. svědčí o výše zmiňovaném přesunu výroby Fiatu z Piemontu (pokles z 99 877 zaměstnanců v r. 1985 na 75 326 v r. 2002) do střední (např. Abruzzo) a jižní Itálie (Basilicata). Podíl AP dle zaměstnanosti na PDP je ze všech tří států nejnižší – 64 % v roce 2002.

Graf č. 19 Lorenzův oblouk vývoje územní koncentrace zaměstnanosti v AP a PH v PDP v Itálii



Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

Srovnání vývoje územní koncentrace všech tří zkoumaných zemí podává tab. č. 21. Z ní je patrné, že nejvyšší míru územní koncentrace pracovníků v AP a přidané hodnoty v PDP na 10 % rozlohy země byla v roce 2002 dokumentována ve Francii, při kritériu 30 % a 50 % rozlohy země je přidaná hodnota pak nejvíce koncentrována ve Španělsku. Na druhé straně v Itálii byli zaměstnanci v AP na 30 % a 50 % rozlohy v roce 1985 nejvíce koncentrováni, ale v důsledku procesu dekoncentrace bylo v roce 2002 dosaženo vyšších měr koncentrace ve Francii i Španělsku.

Tab. č. 21 Vývoj územní koncentrace dle zaměstnanosti a přidané hodnoty ve Francii, Španělsku a Itálii

koncentrace na	země	zaměstnanost v AP			přidaná hodnota v PDP		
		1985	2002	2002/1985	1980	1996	1996/1980
10 % území	Francie	53,00 %	59,33 %	111,93	51,10 %	46,82 %	91,61
	Španělsko	50,13 %	45,45 %	90,65	48,55 %	42,31 %	87,16
	Itálie	51,33 %	46,66 %	90,91	39,13 %	27,39 %	70,01
30 % území	Francie	76,36 %	79,14 %	103,65	72,23 %	66,96 %	92,70
	Španělsko	75,51 %	78,66 %	104,17	76,04 %	71,92 %	94,58
	Itálie	82,01 %	73,64 %	89,79	72,87 %	61,22 %	84,02
50 % území	Francie	90,00 %	91,18 %	101,31	86,22 %	81,49 %	94,52
	Španělsko	91,57 %	91,29 %	99,69	90,34 %	86,77 %	96,06
	Itálie	92,42 %	89,46 %	96,80	87,37 %	81,41 %	93,19

Zdroj: Eurostat, vlastní výpočty

V podstatě veškerá odborná veřejnost z řad geografů, ekonomů i politiků se shoduje, že úspěšné regionální ekonomiky jsou více či méně specializované (Dicken 1992 a 2003, Freyssenet a kol. 2003, Sadler 1999). Žádný region nemůže být nejlepší ve všech oborech hospodářství a i regiony s nejvíce diverzifikovanou ekonomikou mají vyšší koncentraci určitých průmyslových odvětví než ostatní regiony. Ať už za specializací regionů na různé obory stojí cílená politika, geografická specifika či historická náhoda, jejich konkurenční výhoda spočívá v součtu konkurenčních výhod všech oborů hospodářství v rámci daného regionu či shluku regionů. Automobilový průmysl je přitom stále v řadě regionů hlavním tahounem ekonomiky, o čemž svědčí i jeho vysoký podíl na zaměstnanosti i přidané hodnoty (obr. 4 přílohy).

V Evropě je jednoznačně nejvýznamnějším producentem Německo. Jeho podíl na evropské produkci dle počtu vyrobených automobilů je velmi stabilní, dokonce v posledních letech mírně roste – v roce 2005 činil 27,03 % při objemu výroby 5 758 tis. vyrobených automobilů, zatímco v roce 1997 to bylo jen 26,74 % (5 023 tis. automobilů). V rámci 24 vybraných a pouze s výjimkou Ruska hlavních produkčních zemí Evropy (EU25 bez Lucemburska, Řecka, Kypru a Malty ale včetně Norska, Bulharska a Rumunska) je jeho podíl na zaměstnanosti ještě vyšší – 39,66 % při počtu 854 494 (přepočtených) zaměstnanců v r. 2003 (od roku 1999 vzrostl dokonce o téměř 1 procentní bod). Nejdůležitější regiony AP v Německu, vývoj jejich specializace a koncentrace v období 1995 až 2002 přibližuje následující tabulka (celé Německo pak tab. 4 přílohy).

Tab. č. 22 Specializace a koncentrace zaměstnanosti v PDP a AP ve vybraných regionech Německa

spolková země významné regiony	1995					2002				
	PDP		AP			PDP		AP		
	K _S	K _K	abs.	K _S	K _K	K _S	K _K	abs.	K _S	K _K
Baden-Württemberg	14,9	22,3	186 276	14,3	27,0	18,8	25,1	229 823	18,2	28,9
Stuttgart	23,9	15,0	-	-	-	-	-	157 263	29,3	19,8
Bayern	13,6	19,9	139 896	10,9	20,3	-	-	176 523	14,7	22,2
Oberbayern	23,3	9,7	63 186	17,5	9,2	-	10,1	75 898	-	9,6
Niederbayern	-	-	25 945	22,5	3,8	-	-	32 267	-	4,1
Niedersachsen	21,7	15,0	110 405	18,3	16,0	25,3	14,8	120 332	21,8	15,2
Braunschweig	39,7	8,3	-	-	-	-	-	-	-	-
Weser-Ems	17,1	3,4	17 035	9,8	2,5	19,4	3,5	21 071	12,4	2,7
Hessen	13,5	8,5	63 150	11,5	9,2	14,9	7,2	56 875	12,6	7,2
Darmstadt	13,3	5,2	37 614	11,0	5,5	15,2	4,2	31 661	12,2	4,0
Kassel	22,4	3,0	-	-	-	24,3	2,7	22 987	21,8	2,9
Nordrhein-Westfalen	6,3	12,5	91 253	5,3	13,2	7,3	10,9	90 092	6,4	11,3
Düsseldorf	5,4	3,1	19 695	3,9	2,9	6,5	2,6	19 837	5,3	2,5
Köln	11,0	4,3	33 326	9,7	4,8	12,4	3,8	33 126	11,6	4,2
Arnsberg	6,8	3,2	25 379	6,2	3,7	7,3	2,7	22 829	6,5	2,9
Saarland	16,1	2,1	17 298	15,3	2,5	-	-	25 007	24,3	3,1
Sachsen	8,8	2,4	9 635	4,1	1,4	11,6	2,8	19 648	8,7	2,5
Chemnitz	13,7	1,4	7 545	8,7	1,1	17,4	1,9	15 719	15,6	2,0
Německo	12,3	100,0	689 716	9,7	100,0	15,0	100,0	793 953	12,6	100,0

Pozn. K_S - koeficient specializace, K_K - koeficient koncentrace

Zdroj: Eurostat, DeSTATIS 2004

V Německu je AP dle zaměstnanosti koncentrován z více než 50 % do dvou spolkových zemí – Bádenska-Virtemberska (28,9 % v r. 2002) a Bavorska (22,2 %), přičemž tento podíl se mezi lety 1995 a 2002 zvýšil o 2,8% bodu. Naopak k poklesu koncentrace AP došlo v regionech spolkových zemí Dolního Saska, Hesenska a Severního Porýní-Vestfálska. Jednoznačně nevýznamnějším regionem podle zaměstnanosti v automobilovém průmyslu je Stuttgart (téměř 1/5 všech zaměstnanců v německém AP), kde se AP podílí na zaměstnanosti v průmyslu celkem více než z 29 %. Nové spolkové země zatím nepředstavují v rámci procesu koncentrace/dekoncentrace významné změny. V jejich rámci došlo ve sledovaném období k nejvyššímu růstu významu (podílu na průmyslu regionu) AP v regionu Chemnitz (z 8,7 % na 15,6 %), při růstu podílu na AP celé země z 1,1 % na 2 %. Tradiční regiony automobilové výroby si své postavení tedy uchovávají, ve většině z nich specializace na AP podle zaměstnanosti dokonce roste. Současné rozmístění závodů AP podle firem znázorňuje obr. 14 přílohy.

Španělsko je třetím největším výrobcem automobilů v Evropě s roční produkcí 2 752 500 vozů v roce 2005. Na evropské produkci se podílí téměř 13 %, přičemž tento podíl od roku 1997 mírně poklesl (o 0,7% bodu při mírném nárůstu produkce o 190 tis. automobilů).

V rámci 24 vybraných zemí se Španělsko podílí na zaměstnanosti 7,3 %, což odpovídá 156 891 (přepočtených) zaměstnanců v r. 2003; tento podíl je od roku 1999 stabilní.

Tab. č. 23 Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Španělska

region	zaměstnanci v AP 2002			přidaná hodnota v PDP 1995		
	abs.	K _S	K _K	mil. €	K _S	K _K
Cataluña	47 062	7,1	29,0	1599,9	6,5	19,0
Castilla y León	17 010	11,4	10,5	1135,9	17,6	13,5
Galicia	17 002	10,0	10,5	864,8	14,0	10,3
Aragón	15 088	13,8	9,3	734,6	19,7	8,7
Comunidad Valenciana	14 200	-	8,7	718,0	6,4	8,5
Comunidad de Madrid	13 664	4,8	8,4	1208,0	10,1	14,3
Comunidad Foral de Navarra	13 200	-	8,1	388,1	16,3	4,6
Pais Vasco	10 594	4,5	6,5	657,7	6,0	7,8
Andalucía	6 384	2,5	3,9	630,8	6,1	7,5
Castilla-la Mancha	2 700	-	1,7	59,1	1,3	0,7
Cantabria	1 871	5,1	1,2	84,0	6,2	1,0
La Rioja	1 495	0,9	0,0	51,6	3,2	0,6
Principado de Asturias	1 086	1,7	0,7	89,2	3,5	1,1
Región de Murcia	868	1,1	0,5	138,1	5,4	1,6
Extremadura	176	-	0,1	3,7	0,3	0,0
Illes Balears	-	-	-	11,9	1,4	0,1
Španělsko	162 400	5,9	100	8421,6	8,1	100

Zdroj: Eurostat

Podobnou pozici jako má region Stuttgart v Německu má Cataluña ve Španělsku, kde v roce 2002 bylo koncentrováno 29 % všech zaměstnanců v AP země. V terciarizovaném Katalánsku se však AP podle počtu zaměstnanců podílí na průmyslu celkem pouze 7,1 % a dle přidané hodnoty v celém průmyslu dopravních prostředků to v r. 1995 bylo pouze 6,5 %. Větší ekonomický význam má tak AP v regionech v méně rozvinutých, jako Aragón, Castilla y León, Galicia a Navarra, kde se AP podílí na zaměstnanosti v průmyslu mezi 10-14 % a ještě více dle přidané hodnoty (14-20 % v r. 1995).

Francie je druhým největším výrobcem automobilů v Evropě s roční produkcí více než 3,5 mil. vozů v roce 2005. Na evropské produkci se podílí 16,6 % přičemž tento podíl se od roku 1997 zvýšil téměř o 4 procentní body (při nárůstu roční produkce o 1 mil. automobilů). V rámci 24 vybraných zemí Evropy činí podíl Francie na zaměstnanosti 12,6 % při počtu (přepočtených) zaměstnanců 271 623 v r. 2003¹⁰. Od roku 1999 vzrostl tento podíl zhruba 0,5 procentního bodu. Francouzský automobilový průmysl je koncentrován výhradně v severní polovině země. Konkurenceschopnost francouzské produkce je založena hlavně na výrobních nákladech, což vedlo ke specializaci na vozy střední a nižší třídy a také (geograficky) k tomu, že společnosti Renault a PSA lokalizovaly rostoucí část produkce do sousedních států (Belgie a Španělska), což vedlo k poklesu zaměstnanosti v 80. letech.

Dominantní postavení v AP má ve Francii region Île-de-France (viz tab. č. 24), na který v roce 2002 připadlo 38,4 % pracovníků AP celé země a v roce 1996 24,8% podíl na přidané hodnotě v PDP. S více než 100 tis. pracovníky v AP mu patří po Stuttgartu druhé místo v Evropě dle počtu zaměstnanců v AP. Region Île-de-France je tak logicky ze všech regionů země na AP nejvíce specializovaný (14,9% podíl na průmyslu), dále následují regiony Rhône-Alpes (10,5 %) a Nord - Pas-de-Calais (9,9 %). Překvapivě velmi nízkou specializaci (zřejmě

¹⁰ V roce 1985 však bylo ve francouzském AP zaměstnáno více než 364 516 pracovníků.

chybný údaj Eurostatu, neboť jenom PSA udává 19 tis. zaměstnanců v závodech v Sochaux v témže roce) vykazuje region Franche-Comté, kde se ještě v roce 2001 AP podílel na zaměstnanosti v průmyslu 21,7 % a v roce 1996 32 % dle přidané hodnoty v PDP.

Tab. č. 24 Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Francie

region	zaměstnanci v AP 2002			přidaná hodnota v PDP 1996		
	abs.	K _S	K _K	mil. €	K _S	K _K
Île-de-France	103 040	14,9	38,4	6605,3	10,2	24,8
Nord - Pas-de-Calais	27 307	9,9	10,2	1737,3	10,3	6,5
Rhône-Alpes	22 207	4,3	8,3	1557,5	5,1	5,8
Haute-Normandie	15 620	10,5	5,8	1457,4	10,7	5,5
Pays de la Loire	15 137	5,3	5,6	1310,5	9,2	4,9
Lorraine	12 846	7,5	4,8	1264,1	12,6	4,7
Centre	10 498	5,2	3,9	1250,6	10,2	4,7
Alsace	7 729	4,9	2,9	1259,2	12,0	4,7
Basse-Normandie	7 472	7,6	2,8	791	14,5	3,0
Franche-Comté	7 297 (?)	7,3	2,7	2174,3	32,0	8,2
Poitou-Charentes	6 898	6,3	2,6	563,7	10,3	2,1
Picardie	6 390	4,2	2,4	479	5,7	1,8
Champagne-Ardenne	5 418	4,8	2,0	341,3	5,4	1,3
Bourgogne	4 906	3,8	1,8	422	6,3	1,6
Aquitaine	4 859	2,9	1,8	1207,1	12,3	4,5
Midi-Pyrénées	3 090	2,1	1,2	1391,8	16,8	5,2
Bretagne	2 216	1,2	0,8	1145,2	12,7	4,3
Auvergne	1 768	1,7	0,7	216,4	4,0	0,8
Limousin	1 376	2,9	0,5	134	5,7	0,5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 216	0,7	0,5	1291,5	10,0	4,8
Languedoc-Roussillon	755	1,0	0,3	29,4	0,7	0,1
Corse	16	0,3	0,0	2,8	0,8	0,0
Francie	268 190	6,6	100	26631,4	10,0	100

Pozn. Franche-Comté ještě v r. 2001 K_S 21,7!

Zdroj: Eurostat

Itálie je až šestým největším výrobcem automobilů v Evropě s roční produkcí 1 038 352 vozů v roce 2005. Na evropské produkci se podílí 4,9 %, přičemž tento podíl se od roku 1997 snížil téměř o polovinu (při poklesu roční produkce o 800 tis. automobilů). V rámci 24 vybraných zemí Evropy je podíl Itálie na zaměstnanosti ale vyšší – 6,8 % při počtu (přepočtených) zaměstnanců 145 395 v r. 2003. Od roku 1999 poklesl tento podíl o 1,2 procentního bodu. Itálie se drží modelu silně autonomního automobilového průmyslu, včetně sektoru součástek. Automobilka Fiat je příliš vázaná produkcí i prodejem na domácí trh, podobně jako francouzští výrobci se specializuje zejména na produkci vozů střední a nižší třídy. Také v Itálii došlo ve sledovaném období k přerozdělení aktivit tradičně koncentrovaných v Piemontu do Mezzogiorna, kde je již lokalizována podstatná část výrobní struktury Fiatu.

Tab. č. 25 Specializace a koncentrace dle zaměstnanosti a PH v regionech Itálie

region	zaměstnanci v AP 2002			přidaná hodnota v PDP 1996		
	abs.	K _S	K _K	mil. €	K _S	K _K
Piemonte	75 326	14,4	44,3	2891,8	12,3	24,1
Lombardia	20 129	1,6	11,8	1824,6	3,1	15,2
Emilia-Romagna	14 503	2,7	8,5	973,8	4,5	8,1
Campania	9 884	4,5	5,8	1141,9	12,7	9,5
Lazio	8 281	3,3	4,9	800,7	6,4	6,7
Abruzzo	8 005	7,5	4,7	278,5	6,8	2,3

region	zaměstnanci v AP 2002			přidaná hodnota v PDP 1996		
	abs.	K _S	K _K	mil. €	K _S	K _K
Basilicata	7 370	25,8	4,3	375,6	31,2	3,1
Toscana	6 431	1,7	3,8	683,1	4,5	5,7
Veneto	5 963	0,9	3,5	866,6	3,6	7,2
Puglia	3 424	1,8	2,0	395,6	5,5	3,3
Trentino Alto-Adige	2 975	4,0	1,8	157,7	5,0	1,3
Sicilia	2 590	2,1	1,5	424,3	6,2	3,5
Friuli-Venezia Giulia	1 380	1,1	0,8	247	4,9	2,1
Umbria	1 144	1,5	0,7	76,7	2,8	0,6
Marche	1 108	0,6	0,7	202,8	3,3	1,7
Liguria	679	0,9	0,4	457,4	7,9	3,8
Molise	508	3,3	0,3	84,6	12,3	0,7
Calabria	194	0,5	0,1	65,6	3,6	0,5
Sardegna	78	0,1	0,0	64,3	2,3	0,5
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	-	-	-	1,3	0,3	0,0
Itálie	169 972	3,4	100	12013,9	5,7	100

Pozn. Údaje pro Provincia Autonoma Bolzano-Bozen a Trento v r. 2002 sečteny (Trentino Alto-Adige)

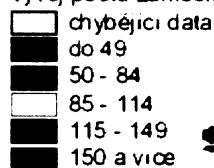
Zdroj: Eurostat

Také v Itálii má dominantní postavení v AP pouze jeden region – Piemonte, na který v roce 2002 připadlo 44,3 % pracovníků AP celé země a v roce 1996 24,1% podíl na přidané hodnotě v PDP. Specializace na AP dle podílu zaměstnanců na průmyslu je však v tomto regionu s 14,4 % až druhá nejvyšší. V roce 1993 Turínská automobilka Fiat otevřela svůj výrobní závod v Melfi (Basilicata), což mělo pro průmyslově málo rozvinutý region obrovský význam. Již v roce 1996 se PDP dle přidané hodnoty podílel 32 % na průmyslu regionu celkem a v roce 2002 činil podíl AP na zaměstnanosti v průmyslu 25,8 %. V ostatních regionech je specializace na AP velmi nízká, 7,5 % dosahuje ještě region Abruzzo, kde v r. 1981 otevřeli společný podnik Fiat a PSA na výrobu komerčních vozů (ve Val di Sangro).

Vývoj koncentrace a specializace AP dle zaměstnanosti a přidané hodnoty (v PDP) ve Španělsku, Francii a Itálii znázorňuje série obrázků č. 5 – 13.

Obr. č. 5 Vývoj zaměstnanosti v automobilovém průmyslu regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002

Vývoj počtu zaměstnanců v AP 2002; 1985 (1985 = 100)

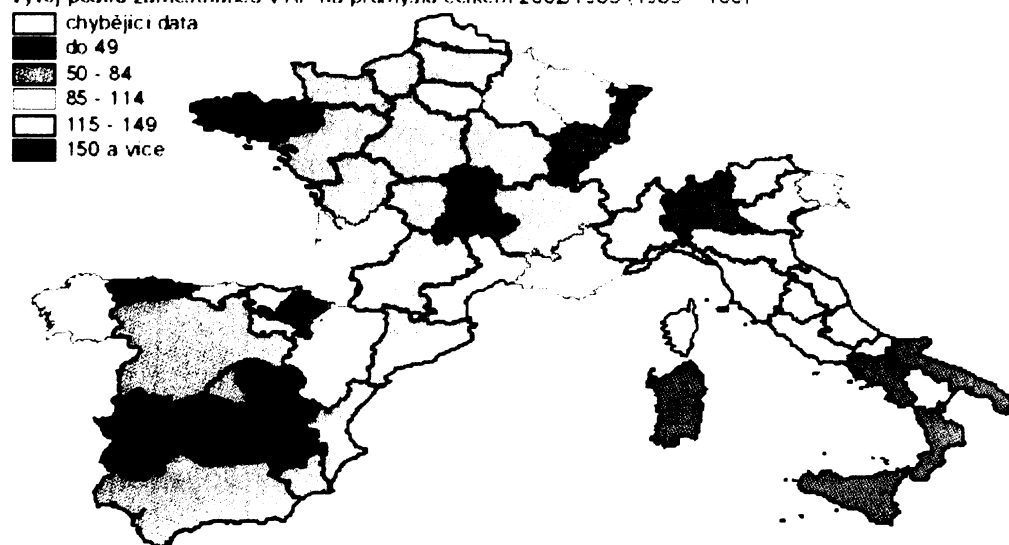


Zdroj: Eurostat

Vývoj počtu zaměstnanců ve vybraných zemích na úrovni regionů NUTS 2 podle obr. č. 5 odráží celkový vývoj počtu zaměstnanců AP v zemi. Ve Francii a Itálii celkový počet zaměstnanců v AP mezi lety 1985 a 2002 poklesl a podobně jako počet zaměstnanců v AP ve většině regionů v těchto zemích. Pomineme-li regiony s méně než 5 000 zaměstnanci v AP v roce 1985, největší pokles počtu zaměstnanců AP v Itálii se odehrál v regionu Lombardie (pokles na 53 % počtu v roce 1985, který činil více než 38 tis.), Campanie (55 % z počtu téměř 18 tis.) a Puglie (59 % z 5,8 tis.). Ve Francii byly nejztrátovějšími regiony Bretagne (18 %, 12,6 tis.), Franche-Comté (30 %, 36,7 tis.) a Auvergne (34 %, 5,1 tis.). Naopak ve Španělsku, které z hlediska zaměstnanosti prodělalo opačný vývoj, se počet zaměstnanců v AP ve většině jeho regionů zvýšil, nejvíce v regionech Navarra (o 120 %, 6 tis.) a Galicia (o 63 %, z počtu 10,5 tis. zaměstnanců v roce 1985).

Obr. č. 6 Vývoj specializace vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska na AP dle zaměstnanosti 1985 a 2002

Vývoj podílu zaměstnanců v AP na průmyslu celkem 2002/1985 (1985 = 100)



Zdroj: Eurostat

Obr. č. 6 podává představu o růstu či poklesu významu AP na celkové průmyslové výrobě na úrovni regionů ve zkoumaných zemích z hlediska zaměstnanosti. V případě Španělska se mezi roky 1985 a 2002 jednalo o nárůst významu AP průmyslu na celkovém průmyslu země. Na tomto růstu se nejvíce podílel růst AP v regionech Navarra, Castilla-la Mancha a Extremadura. Naopak ve Francii podíl AP na celkové průmyslové výrobě za uvedené období klesal. Tento pokles se však netýkal regionů tradičních regionů Île-de-France a Nord-Pas-de-Calais. Také v Itálii tento podíl AP na celkové průmyslové výrobě klesl. Disponibilní neúplné údaje (chybějí data za rok 1985) bohužel nedovolují postihnout vývoj ve všech regionech, proto lze s jistotou za růstové označit pouze regiony Friuli-Venezia Giulia a Marche

Vývoj regionálního obrazu automobilového průmyslu v rámci jednotlivých zemí dokumentuje obr. č. 7. Z něj je patrné, že od roku 1985 se automobilový průmysl rozšiřuje z tradičních oblastí AP do „nových“ regionů. Zároveň však pokračuje koncentrace AP v některých tradičních oblastech (ale již s nižší dynamikou). V rámci Španělska jsou tradičními regiony Cataluňa a Madrid, přičemž nejvyšší míry koncentrace od roku 1985 dosáhly opět regiony Navarra (13,2 tis. zaměstnanců v AP v roce 2002) a Castilla-la Mancha (2,7 tis.). Vysokých měr koncentrace dosáhly také regiony Asturias a Extremadura, ale tyto regiony jsou z hlediska zaměstnanosti v AP nevýznamné. Ve Francii jsou tradičními automobilovými

regiony Île-de-France, Franche-Comté a Nord-Pas-de-Calais. Nejvyšší nárůst koncentrace za uvedené období byl zaznamenán v regionech Aquitaine (4,8 tis.) a Provence-Alpes-Côte d'Azur (1,2 tis.). Také v Itálii lze pozorovat přesun těžiště AP z tradičních oblastí jako je zejména Piemonte do „nových“ regionů, hlavně na východě a jihu Itálie. Nejvyšší růst koncentrace vykazuje zejména region Basilicata (na 7,3 tis. zaměstnanců v AP v roce 2002), dále pak Abruzzo (8 tis.) a Trentino-Alto-Adige (2,9 tis.).

Obr. č. 7 Vývoj koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002

Vývoj podílu zaměstnanců v AP v dané zemi 2002/1985 (1985 = 100)



Zdroj: Eurostat

Obr. č. 8 Vývoj LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska 1985 a 2002

Vývoj LQ zaměstnanosti v AP v dané zemi 2002/1985 (1985 = 100)

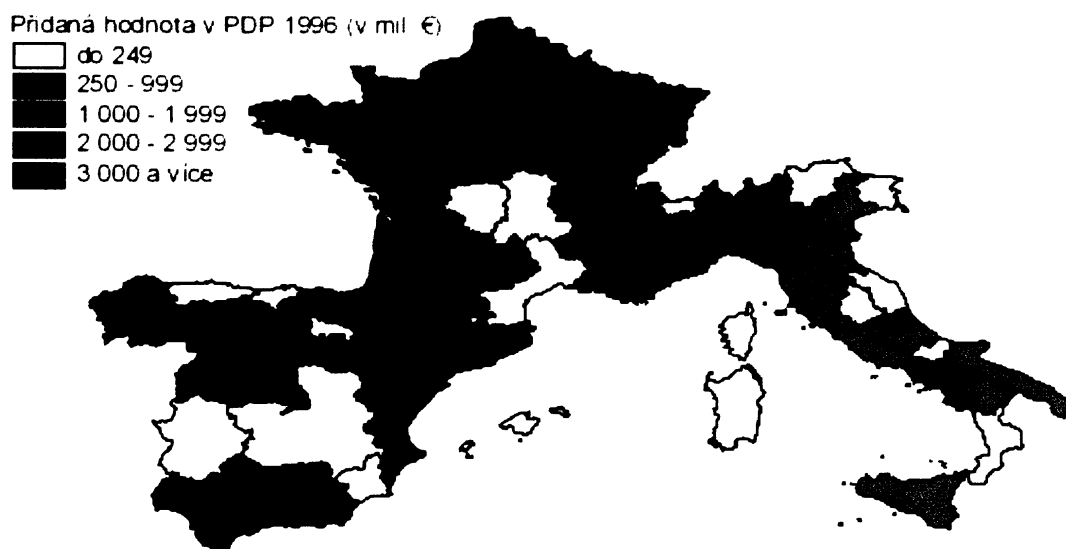


Zdroj: Eurostat

Obr. č. 8 srovnává tempo růstu AP z hlediska podílu zaměstnanců v AP na průmyslu celkem v regionech s vývojem na národní úrovni mezi lety 1985 a 2002. V průběhu sledovaného období se zaměstnanost v AP na celkové zaměstnanosti v průmyslu v případě Španělska zvyšovala. Při posuzování regionální diferenciace tohoto růstu v rámci Španělska je podle obr. č. 8 patrné, že největšími tahouny byly v tomto směru regiony Navarra a Pais-Vasco, kde

se podíl zaměstnanců v AP na průmyslu za zkoumané období zvýšil nejvíce. Dalším rychle růstovým regionem byla například Extremadura. V tomto případě se ale jedná o vysokou dynamiku růstu z nízkého absolutního základu počtu zaměstnanců v AP. Ve Francii se podíl zaměstnanců v AP na průmyslu za zkoumané období snížil. Vyšší tempo poklesu než na národní úrovni bylo zaznamenáno zejména v regionech Bretagne a Franche-Comté, tedy v jednom z tradičních automobilových regionů Francie, naopak k růstu došlo v Île-de-France a Nord-Pas-de-Calais. Stejný vývoj, tedy pokles podílu zaměstnanců v AP na průmyslu, „postihl“ za zkoumané období i Itálii a v rámci ní zejména regiony Lombardie a Campania.

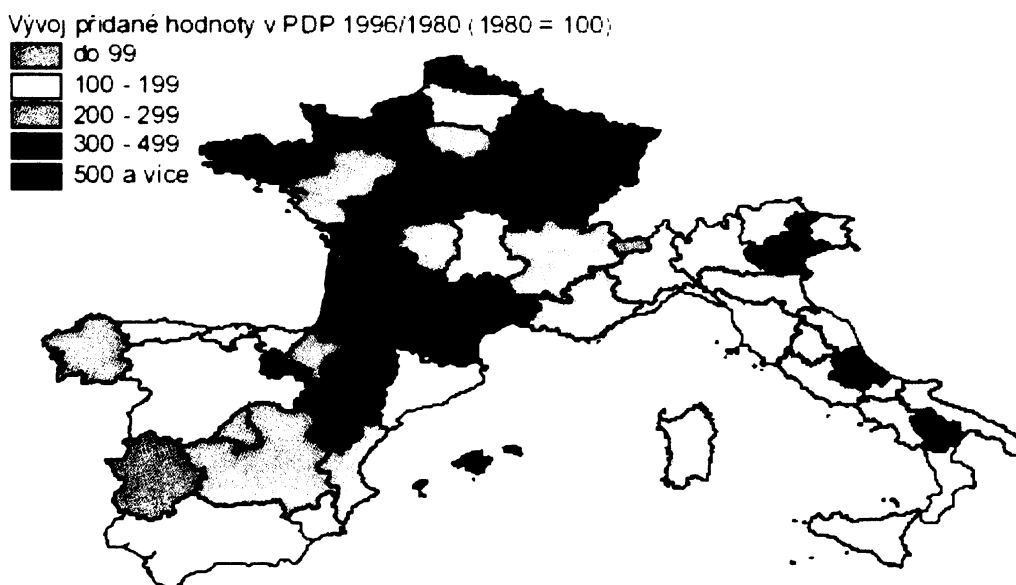
Obr. č. 9 Přidaná hodnota v průmyslu dopravních prostředků Francie, Itálie a Španělska v r. 1996



Zdroj: Eurostat

Absolutně nejvyšší přidaná hodnota v PDP (na němž se AP ve sledovaných zemích podílí z hlediska zaměstnanosti vždy z více než dvou třetin) je v zobrazených zemích vytvářena v regionech, ve kterých mají sídlo hlavní automobilky těchto zemí. Jsou jimi regiony Île-de-France (Renault), Franche-Comté (PSA), Piemonte (Fiat) a Catalunya (Seat). V nových oblastech výše přidané hodnoty v PDP nedosahuje hodnot jádrových regionů.

Obr. č. 10 Vývoj přidané hodnoty v PDP ve Francii, Itálii a Španělsku 1980 a 1996

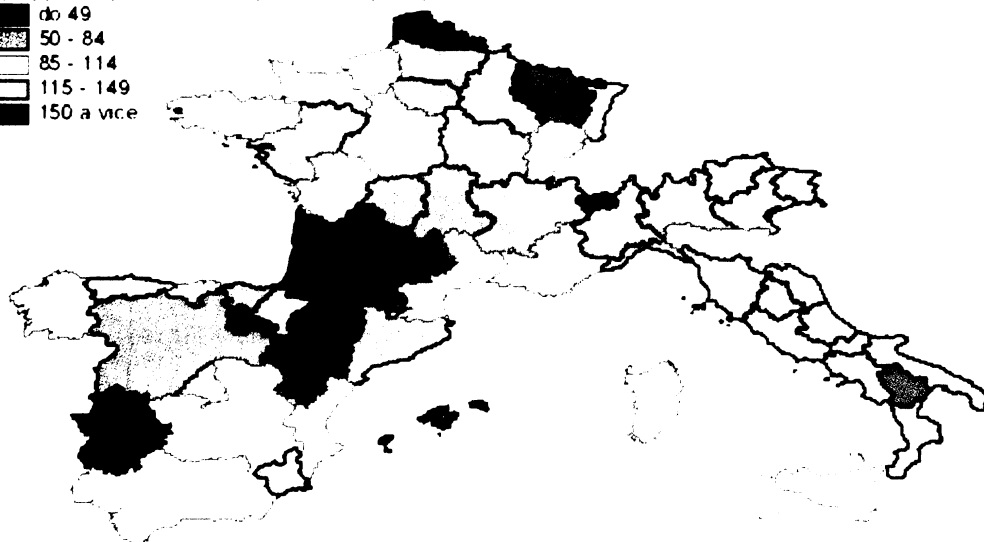
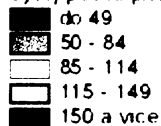


Zdroj: Eurostat 1998

Vývoj výše přidané hodnoty mezi lety 1980 a 1996 nicméně indikuje, že v těchto jádrových regionech se přidaná hodnota zvyšuje v nižší tempem, než v nových oblastech. Vzhledem k minimálním počátečním hodnotám mezi nimi výsadní postavení zaujímá Basilicata (přidaná hodnota v PDP mezi roky 1980 a 1996 se více než zdvojnásobila), dále pak Lorraine (více než 100x přidané hodnoty v roce 1996 oproti 1985) a La Rioja a Aragón (89x, resp. 86x).

Obr. č. 11 Vývoj specializace Francie, Itálie a Španělska na PDP dle přidané hodnoty 1980 a 1996

Vývoj podílu přidané hodnoty v PDP na průmyslu celkem 1996:1980 (1980 = 100)

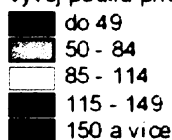


Zdroj Eurostat 1998

Podle obr. č. 11 je zřejmé, že význam PDP dle přidané hodnoty na průmyslu celkem rostl nejvíce v regionech, ve kterých byly otevřeny závody AP v relativně nedávné době (od 80. let, do té doby se v těchto regionech AP prakticky nevyskytoval). Jsou to tedy již dříve zmíněné nové regiony, např. Basilicata (Fiat), Aragón (Opel) nebo Lorraine (Renault). V tradičních průmyslových regionech nové závody AP již prakticky nevznikají, výjimkou je region Nord-Pas-de-Calais (PSA, Toyota).

Obr. č. 12 Vývoj koncentrace přidané hodnoty v PDP ve Francii, Itálii a Španělsku 1980 a 1996

Vývoj podílu přidané hodnoty v PDP v dané zemi 1996:1980 (1980 = 100)

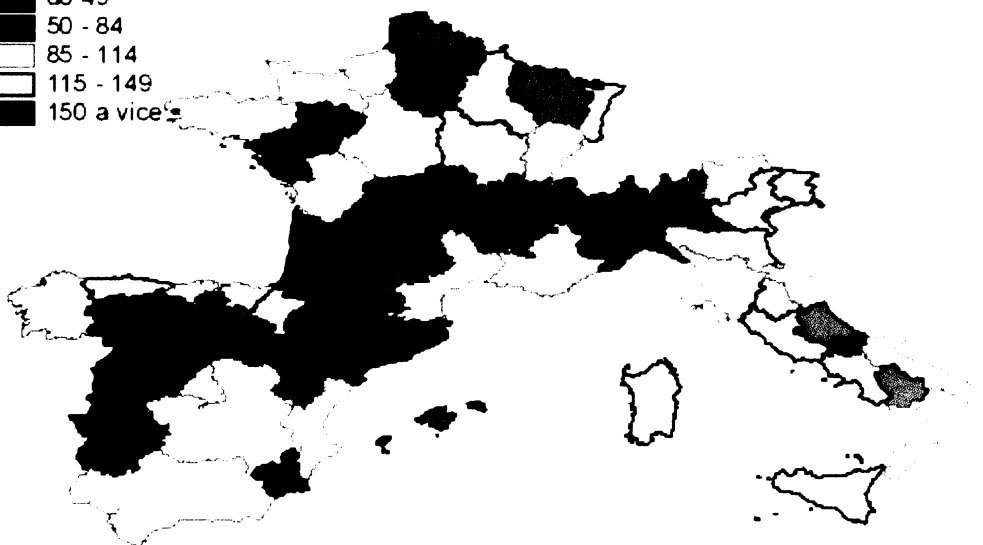
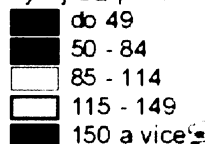


Zdroj Eurostat 1998

Ve sledovaném období 1980 – 1996 byl největší růst přidané hodnoty v PDP zaznamenán v regionech Aragón a La Rioja v rámci Španělska. Jak již bylo naznačeno, v těchto regionech se nalézají pouze standardizované výrobní aktivity a nikoliv progresivní obory AP s vyšší přidanou hodnotou. Podobně je tomu i v případě Francie, kde region Midi-Pyrenées vykazuje nejstrmější růst přidané hodnoty v PDP v rámci země. Jedná se ale o region bez řídicích funkcí či vědecko-výzkumného centra. V případě průmyslových regionů Lorraine a Alsace je růst přidané hodnoty v PDP ovlivněn přítomností většího počtu závodů AP. Vývoj koncentrace přidané hodnoty v PDP naznačuje již zmíněný posun těžiště AP ze severu Itálie směrem na jih. Nejvíce růstovými regiony jsou Basilicata, Abruzzo a také Lazio.

Obr. č. 13 Vývoj LQ přidané hodnoty v PDP Francie, Itálie a Španělska 1980 a 1996

Vývoj LQ přidané hodnoty v PDP v dané zemi: 1996/1980 (1980 = 100):



Zdroj: Eurostat 1998

V rámci Španělska bylo ve sledovaném období nejvyššího tempa růstu přidané hodnoty PDP v rámci průmyslu daného regionu vzhledem k vývoji na národní úrovni (obr. č. 13) dosaženo v regionech Aragón a La Rioja, v Itálii to jsou regiony Basilicata a Abruzzo a ve Francii Midi-Pyrenées a Lorraine či Aquitaine. Tyto regiony patří mezi nové oblasti automobilové výroby, což dokumentuje rozšíření a dekoncentraci AP na úrovni regionů NUTS 2.

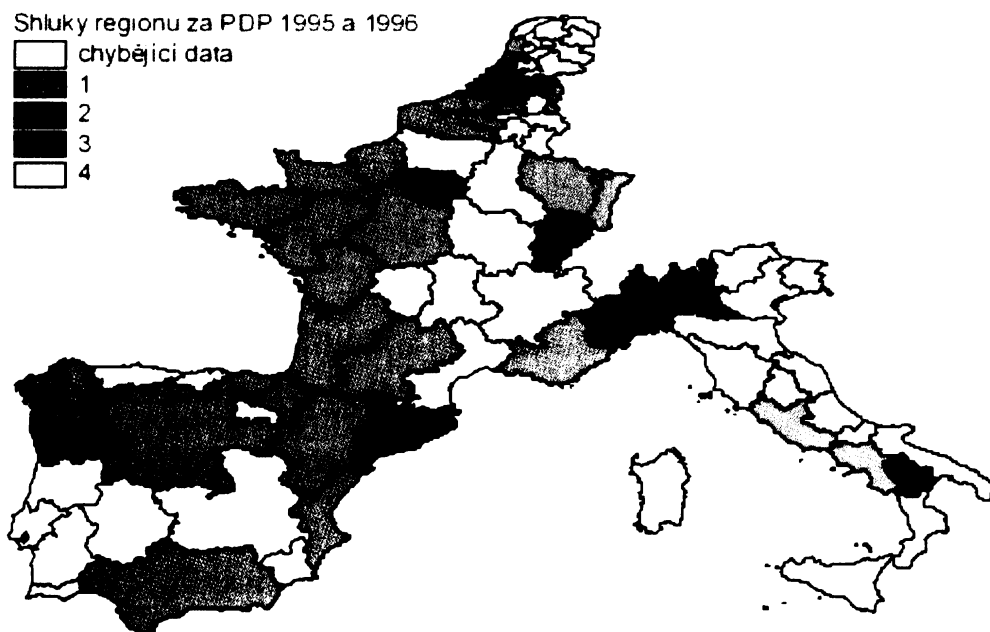
Pro porovnání regionů všech sledovaných zemí podle specializace a koncentrace pro zaměstnanost a přidanou hodnotu v PDP byla vytvořena shluková (klastrová analýza). Cílem shlukové analýzy je rozčlenění regionů na několik navzájem se vylučujících a relativně stejnorodých podmnožin – shluků. Jednotlivé regiony z rozdílných shluků by měly být navzájem z hlediska sledovaných jevů co nejvíce odlišné, naopak jednotky z jednoho shluku by si měly být maximálně podobné (Heřmanová 1991). Principem analýzy je vypočítání vzdáleností na základě zadaných proměnných mezi jednotlivými objekty vstupujícími do analýzy. Klastrová analýza je pro vymezení shluku vhodnou metodou, neboť dokáže jednotlivé regiony vstupující do analýzy charakterizovat a spojovat na základě více proměnných.

Na základě dat získaných z Eurostatu a byl vytvořen vstupní datový soubor (celkem 72 regionů) pro shlukovou analýzu, který obsahuje údaje za zaměstnanost a přidanou hodnotu nejen pro regiony Španělska, Francie a Itálie, ale také většiny regionů Belgie, Nizozemska a dvou regionů Portugalska. Všechny ukazatele jsou však tentokrát jednotně vztaženy k odvětví

AP nadřazenému, tedy průmyslu dopravních prostředků. Účelem shlukové analýzy bylo vytvořit určitou typologii vybraných NUTS 2 regionů podle podílu zaměstnanců v průmyslu dopravních prostředků na národní úrovni (viz ukazatel 7 kap. 1.1) a podílu na průmyslu v regionu (ukazatel 8) a zároveň podle stejných podílů pro přidanou hodnotu (ukazatele 5 a 6).

Na základě dendrogramu, který vyjadřuje těsnost vztahů mezi hodnocenými regiony, byly vytvořeny 4 shluky, jejichž základní charakteristiky jsou uvedené v tab. č. 26. Tabulka udává za každý shluk průměrné hodnoty, maxima a minima daných ukazatelů a směrodatnou (standardní) odchylku, která vypovídá o vnitřní variabilitě shluku. Pro výpočty shlukové analýzy byl využit program SPSS 10.1.0 for Windows a pro kartografické zpracování kartogramů program ArcView Gis 3.2.

Obr. č. 14 Čtyři shluky pro vybrané regiony Belgie, Francie, Itálie, Nizozemska, Portugalska a Španělska za zaměstnanost (1995) a přidanou hodnotu (1996) v průmyslu dopravních prostředků



Zdroj: Eurostat, SPSS

Výslednou typologii souboru zobrazuje obr. č. 14, pro který platí, že regiony shluku červené barvy (č. 2) koncentrují v rámci země vyšší podíl přidané hodnoty i zaměstnanosti u průmyslu dopravních prostředků, než činí jejich podíly PH a zaměstnanosti na průmyslu celkem v daném regionu (tedy specializace). Naopak je tomu u regionů shluků zelené barvy (č. 1, 3 a 4). Regiony shluku č. 2 – Île-de-France, Piemonte, Lombardia, Cataluňa, Norte, Noord Brabant a Zuid Holland a Brusel koncentrují v průměru více než pětinu zaměstnanců a přidané hodnoty v PDP v zemi, v případě nizozemských regionů se však nejedná jen o AP, ale také výrobu lodí, Lombardie rovněž nemá vlastní automobilovou produkci (jedná se železniční a letecké strojírenství). Naopak regiony nejvíce specializované na automobilovou představují tvoří shluk č. 3 – Franche-Comté a Basilicata.

Tab. č. 26 Charakteristiky čtyř shluků vybraných regionů Belgie, Francie, Itálie, Nizozemska, Portugalska a Španělska za zaměstnanost (1995) a PH (1996) v průmyslu dopravních prostředků

Shluk (počet regionů)	charakteristika	% PH na prům.	% PH v zemi	% Z na prům.	% Z v zemi
1 (30)	průměr	10,70	7,47	10,98	7,11
	standardní odchylka	3,98	3,26	3,89	3,08
	minimum	3,99	2,12	3,61	2,61
	maximum	19,68	14,34	17,54	12,64
2 (8)	průměr	6,08	20,90	8,66	23,04
	standardní odchylka	3,64	4,68	5,35	5,41
	minimum	1,64	14,07	1,90	14,69
	maximum	12,32	26,57	16,68	30,85
3 (2)	průměr	31,60	5,65	29,58	5,41
	standardní odchylka	0,50	3,56	1,53	4,44
	minimum	31,25	3,13	28,50	2,27
	maximum	31,96	8,16	30,66	8,55
4 (32)	průměr	3,97	2,41	4,52	2,44
	standardní odchylka	1,90	2,22	2,32	2,25
	minimum	0,28	0,04	0,40	0,05
	maximum	7,50	8,11	10,01	8,30
Celkem (72)	průměr	7,78	6,66	8,37	6,76
	standardní odchylka	5,98	6,34	5,80	6,90
	minimum	0,28	0,04	0,40	0,05
	maximum	31,96	26,57	30,66	30,85

Zdroj: Eurostat, výpočty SPSS

Shrnutí

Regionální obraz automobilové produkce na úrovni NUTS 2 je v západoevropských zemích ve sledovaném relativně krátkém období již poměrně stabilní. Asi nejvýznamněji se geografický obraz AP změnil v Itálii. Vedle tradičních oblastí AP na severu Itálie se výroba rozšířila i do oblasti střední a jižní Itálie, přičemž tato dekoncentrace AP z hlediska zaměstnanosti je nižší než dle přidané hodnoty. Podobný trend je zřejmý i v případě Španělska. I zde se AP z tradičních středisek (Cataluña, Madrid) rozšířil do nových oblastí, zejména pak vnitrozemských regionů na jihu země (Extremadura, Castilla-la Mancha) a severu Španělska (Aragón a La Rioja). Stejně jako v případě Itálie byla v těchto regionech zaznamenána vyšší koncentrace AP dle přidané hodnoty než dle zaměstnanosti. Ačkoli ve Francii byl podle Lorenzova oblouku dokumentován koncentrační proces AP podle zaměstnanosti, obr. č. 7 tento graf svým způsobem popírá. Relativně nejvyšší nárůst zaměstnanosti a přidané hodnoty se odehrál v regionech na jihu Francie (Aquitaine, Midi-Pyrénées a Provence-Alpes-Côte d'Azur). Tradiční automobilové regiony si však zachovaly své postavení z hlediska zaměstnanosti; v případě přidané hodnoty však prakticky u všech dochází k poklesu koncentrace (obr. č. 12).

3.2.3. Regionální obraz vývoje automobilového průmyslu na příkladě automobilky PSA Peugeot Citroën

Automobilka PSA je příkladem tradičního výrobce, který stál u zrodu automobilového průmyslu v Evropě. Pro PSA byl vždy typický vysoký podíl výroby ve Francii, přesto se rozhodl i tento „národní“ výrobce v důsledku vysoké konkurence a výrobních nákladů část své výroby umístit mimo Francii. Dekoncentrace výroby v globálním měřítku je zřejmá především v posledním období, nicméně automobilka zakládala nové výrobní závody mimo původní regiony vzniku (i mimo Francii) již poměrně dávno.

Automobilka PSA Peugeot Citroën nese jméno bratrů Peugeotů, kteří ve Francii r. 1810 blízko Montbéliardu (Franche-Comté) přestavěli obilný mlýn na slévárnu a začali vyrábět pružinky do hodinek. Následně byly otevřeny další továrny a produkce se rozšířila na pily, obruče, nářadí, mlýnky na kávu, podpěry na korzety ale i bicykly, tricykly a kvadricykly. V r. 1890 Armand Peugeot představil ve Valentigney (Franche-Comté) první kvadricykl vybavený Daimlerovým benzinovým motorem. Druhá značka této společnosti je pojmenována po André Citroënovi, který v r. 1916 přeměnil svoji zbrojní výrobu na automobilku po inspirativní návštěvě továren Henryho Forda v USA.

První továrny Peugeot postavil v Audincortu a Lille (1901-1902; v regionu Nord-Pas-de-Calais), následovaly další závody v Sochaux (1912; Franche-Comté), Poissy (Île-de-France) a anglickém Rytonu (1939) a Mulhouse (1962; Alsace). V roce 1968 bylo založeno testovací centrum Belchamp v Montbéliardu. Citroën započal výrobu v Pařížské oblasti – Grenelle (1916), Levallois (1922), Saint Charles (1923) a Clichy (1925 – první tavné pece v Evropě), další závody pak vznikly v Bruselu (1926), Rennes (1953; Bretagne), španělském Vigu (1958), portugalském Mangualde (1962) a Caen (1963; Basse Normandie). V roce 1972 byla zavřena továrna v Grenelle (produkce přesunuta do Caen) a v následujícím roce byl otevřen další závod v Aulnay (Île-de-France). V r. 1974 získal Peugeot 38,2 % akcií Citroënu, přičemž obě značky si ponechaly rozsah své výroby a prodejních sítí. Peugeot se však stal zodpovědným za řízení některých aktivit, jako je např. společný výzkum a rozhodování o investicích. V květnu 1976 byla vytvořena společnost PSA Peugeot-Citroën fúzí Peugeotu SA a Citroënu SA. Peugeot získal 100 % akcií obou automobilek. O dva roky později PSA Peugeot Citroën získal Chrysler Europe, který tvořili tři výrobci automobilů: Chrysler France, Chrysler UK a Chrysler Spain a ještě několik distribučních firem. Důsledkem toho se PSA stal na konci 80. let největším evropským výrobcem automobilů. Produkce firmy tak vzrostla během jednoho roku (1977-1978) o více než 54 % na téměř 2,5 mil. vozů. Na počátku 80. let došlo k fúzi PSA a Talbotu (bývalá Simca a Sunbeam), přesto první polovina 80. let byla ve znamení ztrát a došlo k výraznému poklesu produkce (tab. č. 27). V tomto období však byly otevřeny další závody (na převodovky) ve Valenciennes (Nord-Pas-de-Calais) a slévárna ve Villers-la-Montagne (Lorraine). V roce 1985 se přesunuly slévárenské práce z Clichy do Charleville (Champagne-Ardenne) a mechanická výroba z Nanterre (Île de France) do Trémery (Lorraine). Ve druhé polovině 80. let došlo k oživení produkce, společnost se stala opět ziskovou a byl představen nový závod v Sochaux. V roce 1988 PSA uzavřelo smlouvu s íránskou společností Khodro na tamní výrobu svého modelu Peugeot 405. Další investice plynuly do závodů v Rennes a do Uruguaye (montáž modelu Peugeot 205). Na počátku 90. let PSA uzavřela spolupráci s Fiatem na programu recyklace plastů v nové továrně St-Pierre-de-Chandieu (Rhône-Alpes). V tomtéž období Peugeot Motors of America zastavil dovoz vozů do USA a PSA uzavřela spolupráci s automobilkou Renault na vývoji a produkci automatických převodovek. V Číně (Xiangfan, terminál ve Wu-chanu) započala montáž jednoho z modelů Citroënu (ZX) a v Argentině (Palomar) začala s výrobou modelu Peugeot

405. V Hordain (Nord-Pas-de-Calais) byla postavena nová továrna na malé užitkové vozy – Sevelnord, společného podniku automobilek PSA a Fiat s roční kapacitou 130 tis. vozů. V r. 1996 společnost rozšířila výrobu v Uruguayi a zahájila výrobu v Malajsii (Proton Tiara – AX). V r. 1998 PSA začala s přípravou výstavby nového závodu v Brazílii v Porto Real. O rok později PSA a Ford Motor Company uzavřely smlouvu o spolupráci na rozvoji diesellových motorů a v současné době se tak společnost stává hlavním světovým výrobcem diesellových motorů. V r. 1999 společnost PSA uzavřela spolupráci s francouzskými prvořadými dodavateli Valeo a se společností Delphi na zlepšení bezpečnosti a komfortu vozů Peugeot a Citroën a také s nimi uzavřela dohody zjednodušující vztahy mezi automobilkou a jejími dodavateli součástek. V r. 2000 následovaly další významné spolupráce s IBM, Renaultem, Péchiney (hliníkové komponenty) a opět s Ford Motor Company (design a inženýrství telematiky, rozvoj služeb a mobilní technologie). V Turecku byl založen nový podnik - Peugeot Otomotiv Pazarlama. Peugeot Automobile Nigeria oslavil již své 25. výročí 500 tisíci zde vyrobeným vozem. Citroën podepsal 5letý kontrakt na licenci modelu Xantia s íránskou automobilkou Saipa. V Rusku byla navázána spolupráce s Doninvestem na výrobu modelu Berlingo. Přední dodavatelská společnost Faurecia postavila novou továrnu na sedadla v Montbéliardu blízko závodu v Sochaux (dodávky v čase) a Peugeot také v této společnosti získal podíl, od čehož si slibuje odstranění problémů se stálými dodávkami zásob do svých výrobních závodů. Dále PSA navázala řadu dalších spoluprací: s francouzskou firmou Trèves (bezpečnost a komfort pasažérů, snížení hladiny hluku); s italským výrobcem dopravního zařízení Magneti Marelli (podvozky, systémy chlazení a ohřevu, telematika, komunikační systémy a elektrické a elektronické zařízení) a prodloužila spolupráci s Fiatem, jejíž výsledkem bylo 3 miliony lehkých užitkových vozů vyrobených v italském Val di Sangro od r. 1981 a 700 tisíc vozů ve francouzském Valenciennes, kde produkce začala v r. 1994. Pro Českou republiku je jistě nejvýznamnější spolupráce PSA s Toyotou na společné výrobě malých osobních vozů v Ovčárech u Kolína. V r. 2005 byla továrna uvedena do provozu a její roční produkční kapacita bude činit 300 tisíc vozů. O rok později byl otevřen další výrobní závod ve SVE a to v Trnavě, jehož roční kapacita dosáhne také 300 tis. automobilů. Současné rozmístění hlavních výrobních (vč. součástkových), montážních, logistických i vědeckovýzkumných aktivit v Evropě znázorňuje obrázek č. 15.

Tab. č. 27 **Roční produkce vozů PSA Peugeot Citroën 1976-2005**

1976	1979	1985	1990	1995	2000	2005
1 513 500	2 328 100	1 655 000	2 208 200	1 887 900	2 877 900	3 375 366

Zdroj: www.psa.fr, OICA

Tab. č. 28 **Dekonzcentrace výroby PSA 2000-2005**

země	2000	2005	2005/2000
Francie	59,7 %	55,9 %	94 %
Španělsko	21,0 %	17,2 %	82 %
Írán	1,8 %	8,2 %	459 %
Británie	6,5 %	3,9 %	59 %
Čína	1,9 %	3,0 %	161 %
Brazílie		2,8 %	
Itálie	3,4 %	2,7 %	78 %
Portugalsko	1,7 %	2,6 %	151 %
Argentina	2,4 %	2,0 %	81 %
Česko		1,0 %	
Turecko	0,5 %	0,4 %	68 %
ostatní	1,0 %	0,3 %	32 %
celkem	2 879 422	3 375 366	117 %

Zdroj: OICA

Tab. č. 29 **Dekonzcentrace výroby osobních automobilů PSA v Evropě 1990-2005**

Země	1990	2000	2005
Francie	84,2 %	71,8 %	71,8 %
Španělsko	10,8 %	18,3 %	20,1 %
Británie	5,0 %	8,1 %	5,3 %
Česko			1,4 %
Portugalsko		1,1 %	1,4 %
Polsko			
Itálie		0,7 %	
Celkem	2 349 372	2 320 186	2 453 178

Zdroj: OICA, Bordenave a Lung 1996

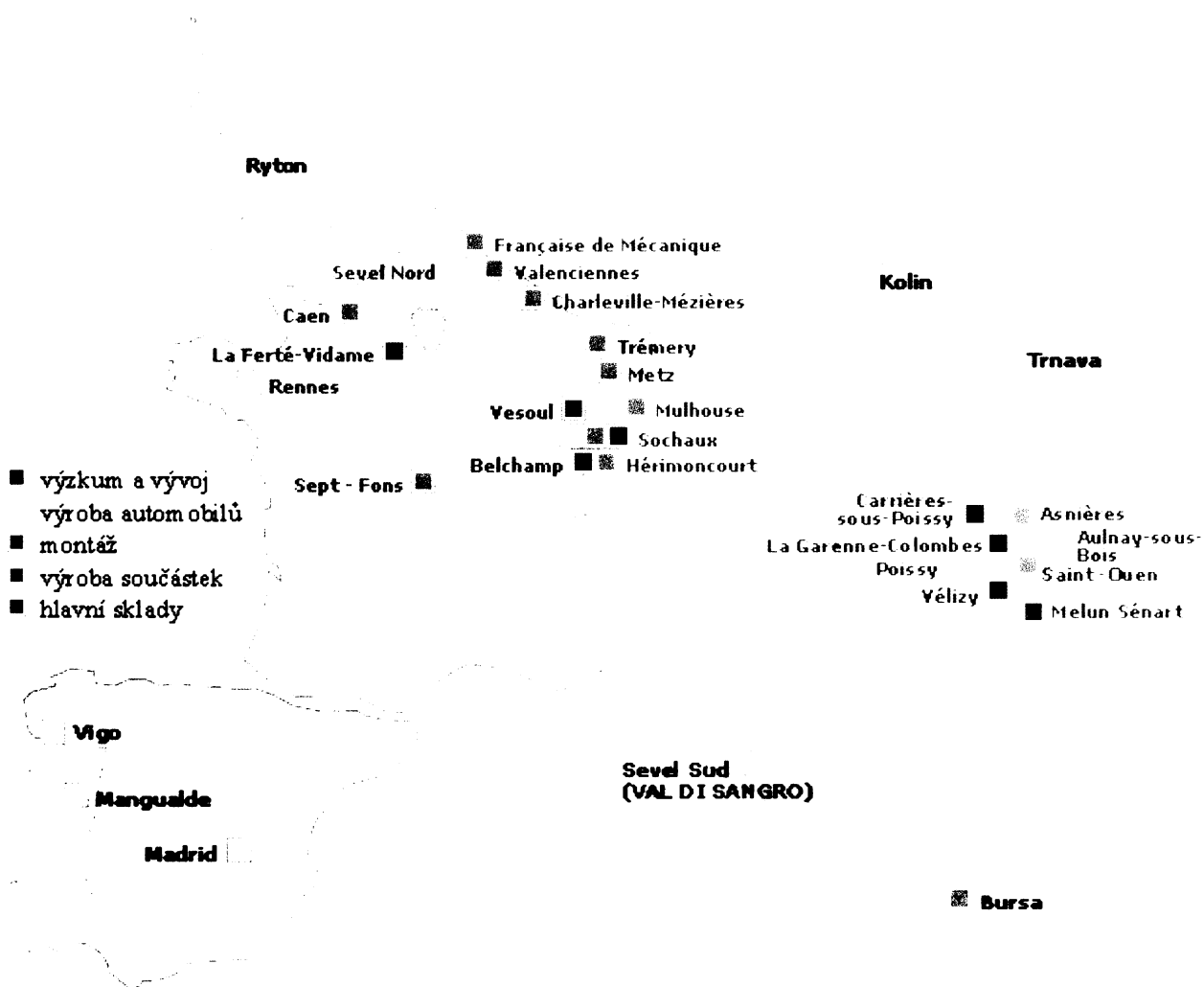
Vývoj geografického obrazu výroby automobilů PSA na globální úrovni v posledním období (tab. č. 28) charakterizuje proces dekoncentrace výroby, kdy se snížil mezi lety 2000 a 2005 podíl produkce nejen domácí Francie (z 59,7 % na 55,9 %), ale také dalších tradičních evropských zemí (Británie, Itálie a Španělska), naopak rekordního růstu (o 6,4 procentních bodů) bylo dosaženo v Íránu. Produkce se zvýšila také v dalších nových oblastech, zejména Číně a Brazílii. V makroregionálním (evropském) měřítku (tab. č. 29) je zřejmý také dekoncentrační proces, přičemž pokles podílu výroby ve Francii se odehrál již 90. letech (z 84,2 % v r. 1990 na 71,8 % v r. 2000). V souvislosti s výstavbou nových závodů především ve SVE (Trnava, Ovčáry u Kolína), zvyšováním výroby v Brazílii, Argentíně, Číně, Turecku, Íránu a dalších montážních zemích (Maroko, Nigérie, Malajsie, Egypt a Indonésie) lze v nejbližším období očekávat další dekoncentrační proces.

PSA je v současnosti 8. největším výrobcem automobilů s 3,4 mil. vyrobenými automobily v roce 2005, čímž zaujímá přibližně 5% podíl na světovém trhu. V Evropě je PSA druhým (po VW) největším výrobcem automobilů a hlavním výrobcem užitkových vozů. Západní Evropa (EU15 + Norsko a Švýcarsko) tvoří 83% podíl z celosvětového prodeje vozů společnosti. Nejvyšší podíl na trhu má společnost stále ve Francii (32 %), ve Španělsku patří PSA 22 % trhu, Británii 12,4 %, 7,4 % v Itálii a 4,5 % v Německu. Pro trhy mimo západní Evropu bylo v r. 2000 určeno 17 % celkové produkce s tím, že počet vozů během jediného roku vzrostl o 33 % na 480 tisíc vozů (poměr značek Peugeot a Citroën 2:1). Zhruba jedna třetina připadá na střeoevropské země, kde se na konci 90. let podobně jako v Turecku dramaticky zvýšila poptávka po vozech značek Peugeot a Citroën, a jedna čtvrtina na jihoamerické trhy (s dominancí států Mercosuru).

Strategie automobilky PSA, kterou vzhledem k růstu produkce a expanze na nové trhy můžeme označit za úspěšnou, je založena na závazcích firmy k inovacím v jádrových oblastech, mezinárodní expanzi, flexibilitě výroby a přísné kontrole nákladů. Automobilce se podařilo snížit výrobní náklady a hlavně čas od započetí výroby vozu k jeho prodeji zákazníkovi. Peugeot a Citroën využívají nezávislosti potřebné k řízení odlišných a často konkurenčních strategií v oblasti marketingu, prodeje a zákaznických služeb. Naopak oddělení technologické, výrobní, administrativní a finanční bylo sjednoceno, aby nabylo větší účinnosti. Na rostoucí popularitě Peugeotu se podílí mj. i úspěchy v automobilových sportech (především v rallye) a četná ocenění jednotlivých vozů (auto roku) či jejich součástí (dieslové motory).

Z hlediska rozmístění jednotlivých aktivit (řídících, výrobních i logistických) automobilky PSA v rámci Francie (obr. č. 15) přetrvává jejich koncentrace do severní části země. Nejvíce se jich nachází v „domovských“ regionech obou značek: Franche-Comté, Île-de-France a Nord-Pas-de-Calais.

Obr. č. 15 Rozmístění hlavních závodů PSA Peugeot Citroën ve Evropě a Pařížské oblasti



Zdroj: Upraveno podle: http://www.psa-peugeot-citroen.com/en/psa_group/sites_france_b521.php

4. SOUČASNÉ TENDENCE VÝVOJE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU A JEJICH GEOGRAFICKÉ ASPEKTY

V automobilovém průmyslu se v posledním období odehrává řada významných zejména organizačních změn. Stále silnější konkurence v rámci globalizujícího se trhu vyvolává tlaky na vyšší produktivitu a flexibilitu automobilek, které se projevují v reorganizaci produkce a trhů, a to jak z hlediska technologického, tak geografického. Mezi dva nejdůležitější společné znaky prakticky všech strategií automobilek patří a) sdílení platform a jejich design a b) systémová integrace a modularizace.

Ad a) Jelikož koncept „světového auta“ (jednotný model pro většinu trhu) se v minulosti na nejvyspělejších trzích zemí triády neosvědčil, automobilky se zaměřily pouze na částečnou unifikaci výroby a to zejména na využití společných dílů. Jednotlivé značky si musí zachovat své charakteristické znaky – karoserie a další snadněji viditelné části, které souvisí s odlišnostmi jednotlivých trhů a požadavky spotřebitelů. Ačkoliv prakticky všechny automobilky aplikovaly platformovou strategii, která si vyžádala velké investice, výsledky doposud nesignalizují očekávanou výši snížení nákladů a vzniku úspor.

Ad b) Systémovou integrací dílů se rozumí vytvoření funkčních systémů (např. brzdový, řídicí, výfukový a kontrolní systém nebo motor s převodovkou), které jsou řízené stále s vyšším podílem elektroniky ve výrobě. Systémovou integraci mají na starosti především prvořadí dodavatelé. Naproti tomu modularizace (modulární výroba) se týká konečné montáže resp. poslední fázi výroby, které předchází přesunu modulů do vozidla na montážní lince. Moduly (či tzv. makrokomponenty) jsou sestavy dílů, které je možné montovat a testovat mimo finální montážní linku, aby došlo ke zrychlení a zjednodušení vlastní výroby automobilů. Ve výjimečných případech je modulem i funkční (systémově integrovaný) systém (výfukový), avšak např. systém osvětlení a řídicí systém nemohou být předmontovány jako moduly pro jejich komplexnost a umístění v různých částech vozu (Freysenet a kol. 2003).

Hlavní faktory proměn automobilového průmyslu

1. technologický vývoj a inovace
2. nová fáze procesu internacionalizace vyznačující se vzrůstajícím počtem fúzí, akvizic a aliancí mezi triádou na straně jedné a regionalizací na straně druhé
3. vztahy mezi jednotlivými aktéry, strategie firem, větší vliv akcionářů a investorů na rozhodnutí, která vedou k difúzi aktivit

AP je proto potřeba analyzovat nejen z pohledu automobilek, nýbrž i výrobců součástek, kteří se na hodnotě produkce automobilů podílejí přibližně 60 % (Lung 2003). Právě vztahy mezi konečnými výrobci a dodavateli prodávající zejména od 90. let největších změn. Jedná se o přesun kompetencí v oblasti VaV, designu a vlastní výroby či montáže. Kromě samotné produkce dochází u automobilek k integraci dalších funkcí, konkrétně finančních služeb spojených s prodejem nových vozů.

V novém dynamicky se vyvíjejícím prostředí je nejdůležitější koordinace jednotlivých aktivit, která je závislá na chování trhu, firemní hierarchii a spolupráci. Právě spolupráci považuje Lung za nejdůležitější a hlavní metodu koordinace celého odvětví, zejména v důsledku neustálého přívalu informací.

V 80. letech, v době vrcholící japonské konkurence se evropské a americké automobilky rozhodly na základě úspěšného japonského modelu výroby přehodnotit vztahy vůči svým dodavatelům. Krátkodobé dodavatelské smlouvy založené na co nejnižší ceně dodávek byly příčinou zvětšující se vzdálenosti součástkových firem od výrobce (společně s rozvojem

dopravních a telekomunikačních technologií) a vynutily si potřebu větších zásob zboží (skladovací plochy, tzv. systém "pro každý případ"). Vztahy s dodavateli byly poměrně chladné a neosobní. Naproti tomu japonská flexibilní výroba vyžadovala větší zájem o spolupráci a „dodávky na čas“ (Dicken 2003). Výhodou tedy byla bližší lokalizace součástkových firem. Japonské automobilky uzavíraly se svými dodavateli dlouhodobější kontrakty (smlouvy na životnost modelu = 5 let). Vzniklo tak několik řádovostních (hierarchických) dodavatelů. Automobilky spolupracují s těmi největšími prvořadými, kterými jsou velké NNS. Evropské a americké firmy, inspirovány japonskou Toyotou, navázaly dlouhodobější spolupráci s daleko menším počtem dodavatelů, který se nadále snižuje a přesunuly na ně odpovědnost a kontrolu za technologické (VaV, design, vlastní výroba, montáž sestav) i organizační aktivity. Některé automobilky prodaly svým dodavatelům např. i slévárny na výrobu odlitků a ložisek (v r. 2000 PSA prodal své továrny v Dijonu a St. Etienne firmě Koyo) dokonce vyčlenily i některé části společnosti z mateřského podniku.

Prvořadí dodavatelé jsou tak zapojeni již do počátečních fází vývoje automobilu (zejména designu) a úzce spolupracují s automobilkami, jelikož dodávají již celé subsystemy součástek. Dalším souvisejícím trendem je vývoj společných platforem pro několik odlišných modelů a použití společných součástek, což i při rozšíření sortimentu přináší úspory z rozsahu. Posledním trendem je modulární výroba (dodávky sestav autodílů), kdy prvořadí dodavatelé či automobilky zakládají dodavatelské parky v blízkosti konečné montáže (např. GM a VW v Brazílii). Koncentrace součástkových firem do blízkosti konečné montáže automobilů probíhá i na globální úrovni. Příkladem jsou severoameričtí dodavatelé, kteří jsou aktivní zejména v Evropě (investice „na zelené louce“ a akvizice menších evropských firem). Podobně i evropští subdodavatelé posilují svoji pozici v USA, na nových (východoevropských, jihoamerických, východoasijských) trzích a dokonce i v Japonsku.

Zmíněné trendy jsou samozřejmě ovlivňovány rozvojem a rozšířením informačních a komunikačních technologií, které přispívají k větší integraci dodavatelského sektoru. Plošné (networkové) vztahy začínají nahrazovat původně hierarchické vazby (příkladem může být nákup standardizovaných součástek prostřednictvím katalogů), zákazník více ovlivňuje dodavatelský sektor (obrácení faktoru push na pull) (Lung 2003). Pro evropský AP je charakteristický velký počet designérských a engineeringových firem, které přejímají kontrolu nad stále vyšším podílem příslušných aktivit (autovýrobců a součástkových firem). Tyto většinou malé a střední firmy (známá je např. italská Pininfarina) ještě přispívají ke zvýšení konkurence mezi výrobci prostřednictvím své specializace a těží z užších vazeb na evropský trh. Jiné firmy (např. francouzská Matra Automobiles) našly tržní výklenek a rozšířily tak své výrobní (montážní) aktivity a dále expandují. Dosáhly téměř úrovně automobilových producentů, což je způsobeno větší fragmentací trhu, která právě prostor pro takovéto tržní výklenky umožňuje.

Ačkoli dochází k významnému přesunu kompetencí na prvořadí dodavatele, počet přímých zaměstnanců automobilek snad jedině s výjimkou Fiatu roste, platy se stabilně zvyšují a zaměstnanci mají celou řadu sociálních výhod včetně zkracující se pracovní doby. Ve vyspělých zemích automobilové firmy vlivem výše popsaných procesů mění i organizaci práce (složitá vyjednávání se zaměstnaneckými organizacemi), aby zvýšily flexibilitu výroby.

Protože zisky z prodeje (marže) nových automobilů se snižují, producenti si museli vytvořit silnější pozici ve službách zákazníkům. Automobilky začaly poskytovat celou řadu komerčních služeb – od financování prodeje (leasing) přes pojišťovnictví, poprodejní služby až po odkup použitých vozů – kde je rovněž značná konkurence. I toto odvětví prodává řadu

změn a výrobci se snaží držet krok se specializovanými společnostmi z této oblasti podnikání. Příkladem je dlouhodobé pronajímání vozů namísto prodeje a další vstřícná opatření odpovídající požadavkům zákazníků.

Producenti kvůli silícímu tlaku nových konkurenčních prodejních sítí museli dosáhnout úspor ve svých obchodních sítích snížením vysokých distribučních nákladů a hledat další způsoby úspor. Tato tzv. racionalizace vedla ke koncentraci v prodejním sektoru automobilů a odradila další firmy, které chtěly rozšířit své služby o prodej nových vozů. Jedna z nabízených výhod producentů je například prodej nových automobilů protiúčetem s odkupem ojetých vozů. Další výhodou automobilek je posílení pull faktoru, to znamená výroby aut dle požadavků zákazníka. Pro automobilky je ale náročné vyrábět přesně specifikované vozy, na straně jedné a relativně standardizovanou produkci pro většinu zákazníků, na straně druhé. Automobilky upustily od ambiciózních plánů dodávat automobily na objednávku do 3 až 7 dnů, nicméně odpovědnost za úpravy vozů dle požadavků zákazníka by mohla v budoucnu přejít na distribuční síť či dokonce logistické firmy, které by měly na starosti transport těchto vozů z montážní linky přímo ke konečnému zákazníkovi.

Automobilky čelí dále konkurenci firem z oblasti údržby a oprav automobilů zejména v podobě levných řetězců opraven. Producenti se proto snaží tyto sítě odkoupit, jako např. Midas Europe italským Fiatem (prostřednictvím spol. Magneti Marelli) nebo Kwit Fit Fordem (2002 již opět prodán) či vytvořit vlastní síť (rychloopravárenská síť automobilky Renault). Do distribučních sítí automobilů se promítla nedávná nařízení Evropské unie. Prodejní síť výrobců ztratí monopol na prodej náhradních dílů, které tvoří významné zisky a bude vystavena konkurenčnímu tlaku od nezávislých opraven (poprodejní služby a údržba). Očekává se, že ani vyšší podíl elektroniky v automobilech, který vyžaduje odpovídající a nákladnější technické vybavení opraven, neovlivní jejich narůstající konkurenční tlak. EU chce dokonce trh s tzv. viditelnými náhradními díly (karoserie, blatníky či světla) otevřít pro všechny výrobce (tedy i ty, kteří nevyrábějí výlučně pro určité značky automobilů) ve snaze zlevnění těchto dílů až o 10 procent a dosáhnout tím i zlevnění pojistek na auta. Proti rozhodnutí naopak protestují velké automobilky, které tvrdí, že tím může dojít ke snížení kvality a ohrožení bezpečnosti, dojde k finančním ztrátám celého oboru, propouštění zaměstnanců ve výrobě dílů, která se pak může přesunout do zemí s levnější pracovní silou (Asie) a v neposlední řadě i liberalizace trhu s autodíly oslabí evropskou ekonomiku v jejím soupeření s USA. Komise však tvrdí, že naopak otevření trhu by mělo mít celkově pozitivní dopad na zaměstnanost hlavně u menších a středních podniků, které budou moci díly nově vyrábět a distribuovat. Trh s autodíly je zatím chráněn v 16 z 25 zemí EU, v Česku je otevřený konkurenci. Verdikt Evropské komise však bude muset ještě potvrdit Rada ministrů EU a posléze Evropský parlament. A právě v radě, na rozdíl od komise, by se mohly silněji projevit tlaky států s velkou automobilovou výrobou (Lešnarová 2004). Dle nařízení Evropské unie výrobcům také vzniká povinnost od r. 2007 staré vozy recyklovat, lze tedy předpokládat vznik nových společností spolupracujících s výrobcí, které se s tímto novým problémem budou muset vypořádat po technologické i organizační stránce.

Devadesátá léta se vyznačují pro výrobce rostoucím tlakem finančních trhů, vlastnická struktura evropských automobilek zůstává poměrně neměnná a ani v blízké budoucnosti se výraznější otevření firem finančním trhům neočekává. Zahraniční (zejména severoameričtí) investoři se podílejí méně než 10 %, protože evropské koncerny jsou ovládány stále stejnými majoritními akcionáři – v případě Renaultu a VW se jedná o stát; u Fiatu, PSA Peugeot Citroën a BMW o rodiny, které stály u zrodu automobilek a DaimlerChrysler je kontrolován Deutsche Bank.

Dle odborných studií prodej nových vozů představuje přibližně ¼ výdajů domácností na automobil. Automobilky samozřejmě chtějí tento podíl ve svůj prospěch zvýšit, proto rozšířily svoji působnost zpočátku o úvěrové financování nových vozů a leasing. V současnosti již tyto nově vzniklé společnosti automobilek (PSA, VW, BMW a Fiat) financují 25–30 % prodejů nových vozů. Automobilky tím získaly nové finanční zdroje zisků, ale zvýšila se jejich zranitelnost a závislost na společných finančních trzích, kde si půjčují na financování úvěrů (leasingu) svých zákazníků. Mezi další kroky automobilek patří nabídka celého balíku služeb, kam kromě již uvedeného patří např. pojišťovnictví a další poprodejní služby spojených s péčí o zákazníky.

Přibližně od 90. let jsou v Evropě pozorovatelné i dvě geografické změny: 1) rozšíření AP do zemí střední a východní Evropy a Turecka (příp. až do severní Afriky); 2) aglomerizace (shlukování) aktivit.

Ad 1) Novým oblastem (Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rumunsko, Turecko) je určena technologicky méně náročná výroba (malé vozy, lehké užitkové vozy a základní součástky) pro místní i západní trhy. Tyto země tuto novou roli velmi rychle zvládly díky adaptabilní domácí pracovní síle i konkurenčnímu tlaku domácích firem dodavatelského sektoru. U jihoevropských států (zejména Španělska a Portugalska) vznikla obava z postupné delokalizace i technologicky náročnější výroby součástek i automobilů do této nové periferie. Této hrozbě zatím brání následující faktory:

- a) Nestabilita některých trhů (příkladem je jejich prudký pokles o více než 40 % v Polsku a Rumunsku na konci 90. let a o 60 % v Turecku v r. 2001), která ohrožuje optimistické prognózy růstu trhů zemí střední a východní Evropy a Turecka (zdvojnásobení prodeje nových vozů během dekády, tj. z 1 mil. v r. 2001 na 2 mil. v r. 2010).
- b) Španělsko a Portugalsko již dosáhlo vyššího vývojového stupně, důkazem je vznik technologických center či obrovský růst produkce po vstupu do EU – např. mezi lety 1990 – 2000 vzrostl objem roční produkce o více než 1 mil. automobilů a Španělsko je v současnosti třetím největším producentem automobilů v Evropě a vůbec největším producentem lehkých užitkových vozů (viz tab.).
- c) Jádra a semiperiferie AP se konkurence zemí střední a východní Evropy ve smyslu relokací téměř nedotýká, tzv. modrý banán (oblouk táhnoucí se z West Midlands ve Velké Británii po severní Itálii) si stále ponechává nejdůležitější aktivity (VaV, design, produkce luxusních vozů a složitějších součástek). Německo a severní Francie těží z nově postavených továren včetně produkce malých vozů, pozici Velké Británie zachránil v 80. letech vstup japonských výrobců (Lung 2003).

Některé nové regiony SVE kromě standardizovaných aktivit vlivem levné pracovní síly přilákaly i složitější (komplexnější) výrobu – např. Audi Hungaria, což je důsledkem pokračujícího procesu specializace AP.

Ad 2) Neustálá potřeba inovací v technologické sféře (zejména vyšší podíl elektroniky v automobilech), větší komplexita produkce a designu a větší míra koordinace nastartovala nový koncentrační proces – aglomerizaci (shlukování do aglomerací). V aglomeracích je navíc větší poptávka, proces koncentrace přináší i optimalizaci nákladů (logistika). Geografickou koncentraci můžeme pozorovat jak v součástkovém sektoru – rozšiřování dodavatelských parků v blízkosti konečné montáže automobilů (např. ve východofrancouzském Hambachu na přímou intervenci Mercedesu spojenou s modulární

výrobou), tak i u designérských aktivit (koncentrace VaV do technologických center v hlavních aglomeracích). Tento trend však není tak silný, protože není následován velkými přesuny pracovníků, jelikož výroba subsystémů (modulů) vyžaduje aktivity spojené s předmontáží, které často nejsou delokalizovány.

Na druhé straně zejména v globálním měřítku je zřejmý trend dekoncentrační, který spočívá v delokalizaci VaV center pro vysoce sofistikovanou výzkumnou, vývojovou a designérskou předvýrobní činnost, která využívá kvalifikované pracovní síly a moderních technologií. Ta se však týká nejvyspělejších zemí světa a zároveň stěžejních a nejnáročnějších trhů, tedy zemí triády. Příkladem jsou japonská (ale i jihokorejská) střediska v USA a západní Evropě a obdobná centra západoevropských automobilek v USA a v menší míře i v Japonsku. Hlavní příčinou těchto delokalizací je vyhovění požadavkům místních trhů.

Z hlediska výrobních systémů evropský AP není kolébkou mnoha novátorských konceptů (fordismus, toyotismus). Ani modulární výroba, ve které evropští výrobci relativně dominují, zde nemá původ (inspirována počítačovým průmyslem) a experimenty též probíhají mimo hlavní výrobní základnu tj. v Jižní Americe a střední a východní Evropě. Evropu lze však považovat za zakladatele nové organizace práce a způsobu řízení dodavatelského sektoru. Z hlediska organizace práce je Evropa nejdále ve výzkumu zabývajícím se omezeními vycházejícími z taylorismu vedoucí dokonce až ke zrušení montážní linky. Příkladem je švédská automobilka Volvo, která již od 70. let ve své továrně v Uddevalle vytvořila poloautonomní pracovní skupiny nezávislé na rytmu výrobní linky, což pravděpodobně přispělo i k současné podobě modularizace produkce. V dodavatelském sektoru je pozice prvořadých dodavatelů (např. Robert Bosch) podobně jako i malých a středních engineeringových firem vzhledem k automobilkám prakticky rovnocenná, obě strany nevnímají svoji pozici jako technologicky či organizačně hierarchicky podřízenou. Všechny tři subjekty rovnocenně participují a spolupracují i na konceptech modularizace či specializace produkce. Pověření prvořadých dodavatelů designérskými a dalšími přípravnými aktivitami spojenými s moduly (subsystémy) je tak prakticky doménou Evropy, v USA tento nový trend naráží na odpor pracovních organizací, v Japonsku si hlavní výrobci (Toyota a Honda) snaží ponechat větší kontrolu ve svém dodavatelském řetězci.¹¹ Formy spolupráce mezi výrobcí a prvořadými dodavateli jak na úrovni dodavatelských parků, konečné montáže, tak i designu (v Evropě navíc zmiňované engineeringové firmy) jsou v USA i Japonsku méně vyvinuté. Plošné uspořádání evropských firem se vyskytuje u mimoevropských aktivit (Jižní Amerika), částečně i v Evropě a je spojené s procesem aglomerizace (shlukování) a způsobuje rozšiřování a intenzifikaci vzájemných vazeb mezi firmami.

Evropský AP je charakteristický přítomností mnoha nezávislých výrobců, specializujících se na určitý segment (např. luxusní nebo sportovní vozy) trhu. Výrobu provádějí vysoce kvalifikovaní pracovníci, jedná se často o malosériovou výrobu, záruka kvality je obvykle spojena s věhlasem (image) dané země či regionu, kde byla výroba započata. Určité znaky kvality jsou zaručeny právě využitím profesionality a serióznosti zaměstnanců a dlouhodobou spoluprací s těmi nejlepšími univerzitami technických oborů. Pracovní síla je motivována vysokými platy, sociálními jistotami, perspektivou stabilní zaměstnanosti a také určitou hrdostí. Regiony (či celé země) se snaží si udržet tyto firmy v domácím prostředí, odkud se vozy exportují. Strategie těchto firem je založena tedy na kvalitě. Již od konce druhé světové války je pro specializované výrobce obtížné najít rovnováhu (optimum) mezi vysoce kvalitní řemeslnou (ruční) a velkosériovou výrobou. Kromě nárůstu poptávky po klasických luxusních vozech vzrostl zájem o malé a střední automobily a rekreační vozy (off-roady

¹¹ Jiná situace je u Nissanu, který je v modularizaci velmi aktivní.

apod.). Tento vývoj znamenal pro specializované výrobce impuls, aby se pustili i do výroby těchto vozů. Vstup do nižšího segmentu (malé a střední vozy) vyžaduje podstatné zvýšení výdajů spojených se zahájením produkce a současně také představuje velký konkurenční boj s automobilovými koncerny, které také chtějí těžit ze zvýšené poptávky. Devadesátá léta proto znamenala pro prestižní segment určitou heterogenizaci výrobců:

První skupinu tvoří menší automobilky (Aston Martin, Bentley, Jaguar, Lamborghini, Land Rover, Saab, Volvo), které se spojily s velkými koncerny (Ford, VW, GM), aby získaly potřebné zdroje. Druhou skupinu prestižních výrobců tvoří větší automobilky (BMW, Mercedes), které se rozhodly samy rozšířit výrobu. Prostřednictvím akvizic dalších značek se o to pokusila německá automobilka BMW, která zakoupila britské automobilky Rover (1994) a Rolls Royce (1999). Vysoké náklady na integraci vozidel nižší a střední třídy značky Rover do výrobní řady pro náročnější klienty, problémy s exportem a zejména rostoucí kurs britské libry znamenal prodej značky v r. 2000 britskému konsorciu za minimální částku. Dle odborníků automobilka BMW tak předešla hrozící katastrofě obrovských ztrát. BMW se alespoň předtím úspěšně podařilo prodat část automobilky, specializované na rekreační vozy – Land Rover, americkému koncernu Ford a ponechala si i divizi malých vozů známých pod značkou Mini. Jinou cestu zvolil další německý výrobce Daimler (Mercedes), který vytvořil značku Smart (malé vozy) a Maybach (luxusní vozy), zfúzoval s americkým gigantom Chrysler a získal ještě podíly v japonské automobilce Mitsubishi a v korejské Hyundai. Otázkou stále zůstává, zda DCh bude vyrábět ve všech segmentech automobilového trhu podobně jako další velké koncerny, či zůstane především výrobcem prestižních vozů (pozice značek Chrysler a Mitsubishi se nachází rovněž na pomezí). Poslední třetí skupinu tvoří menší nezávislí ziskoví výrobci (např. Porsche, Pininfarina), kteří maximálně kooperují na některých produktech s velkými výrobci a dále ve srovnání s ostatními vyrábějí víceméně malosériově. Přes dramatický nárůst poptávky segmentu prestižních vozů je tedy překvapivé, že řada specializovaných výrobců ztratila svoji nezávislost a integrovala se do velkých koncernů (první skupina) nebo se rozhodla náhle změnit svoji strategii (druhá skupina). Teprve budoucnost ukáže, zda se firmy rozhodly správně a nedojde k jejich opětovnému osamostatnění.

Integrace menších automobilek do velkých koncernů se neobešla bez komplikací. Např. GM zahrnul nový model Saabu spolu s dalšími dvěma modely Opelu do společné platformy s americkými vozy, nicméně nový automobil tak ztratil část ze své původní kvality a jedinečnosti (Bordenave a Lung 1996). Podobně tomu tak bylo i u Fiatu, který již v 70. letech převzal Lancii a v 80. letech automobilku Alfa Romeo. Automobilka Ford proto raději vytvořila samostatnou divizi pro své specializované vesměs luxusní značky (Aston Martin, Jaguar, Land Rover, Lincoln a Volvo) a pouze v rámci této divize dochází kromě sdílení platform také ke společným investicím do VaV, nákupu komponent a ke společnému využívání určitých mechanických a elektronických součástí. U automobilky VW není dosud zcela zřejmé, jakou strategii přijala pro své akvizice luxusních značek (Bentley, Bugatti, Lamborghini) (Freysenet a kol. 2003)

Firemní strategie výroby

Strategie neustálého snižování nákladů spočívá ve velmi striktním plánování výroby a minimalizaci rizik (zadlužení) spojených s některými inovacemi, nestabilními trhy, fúzemí a akvizicemi, internacionalizací výroby apod. Ve firmách většinou panuje přísná hierarchie. Růst firmy je závislý na exportu. Problémy nastanou při náhlých změnách poptávky či kurzu domácí měny. Příkladem této strategie je již od 50. let japonská Toyota. V pobočkách ve Velké Británii se však automobilka v 90. letech dostala do ztrát vlivem fluktuace směnného kurzu britské libry a méně atraktivní nabídkou svých produktů. Automobilka se proto

rozhodla otevřít další továrny ve Francii – Valenciennes (2001) a Česku – Kolín (2005), aby své výrobky více přizpůsobila evropskému trhu a očekává současně větší stabilitu měny v rámci eurozóny. Strategie inovací a flexibility se týká zejména firem, které vstoupily do AP později – Hondy v 60. letech, dále pak Chrysleru v 80. letech a Renaultu v 90. letech. Jedná se snahu o co nejrychlejší uspokojování požadavků zákazníků, které souvisí především se změnami životního stylu. Firmy musí být finančně nezávislé, schopné přijímat rizika spojená s inovacemi, musí být schopny rychlých proměn výroby (např. přeprogramování robotů), proto by také neměly mít uzavřené dlouhodobé smlouvy s dodavateli, musí mít dostatečně flexibilní pracovní sílu a především vědět (know-how), jaké jsou požadavky a očekávání spotřebitelů. Pro úspěch této strategie se firma nejprve musí zaměřit na určitý makroregion a využít znalostí trhu. Nově vzniklé (regionalizované) pobočky poté získají velkou autonomii, to znamená závislost na místních manažerských, designérských, inženýrských a dodavatelských zdrojích. Na globální úrovni spočívá funkce firmy pouze v odpovědnosti za finanční kontrolu a rozdělování investic¹².

Francouzská automobilka Renault v 80. letech upustila od výroby v USA, ale v 90. letech se překvapivě prosadila výrobou prostornějších osobních automobilů (vanů), i přestože klasické osobní vozy zaznamenaly pokles poptávky. Renault vytvořil alianci s japonským Nissanem a převzal rumunskou Dacii a korejský Samsung. Protože Renault a Nissan mají odlišné strategie výroby, došlo k rozdělení (regionalizaci) trhů. Renault se zaměřil na Evropu, kde převzal i aktivity Nissanu, a na nové trhy s výjimkou Asie. Nissanu zůstala dominantní pozice v Severní Americe a Asii. Ostatní partneři Renaultu si navzájem nekonkurují, Samsung je závislý na technologiích převzatých od Nissanu a výrobce Dacia prodělal značnou restrukturalizaci, jenž dala vznik jednomu z nejlevnějších osobních automobilů prodávaného v Evropě. Renaultu se tak prostřednictvím aliance podařilo usadit ve všech třech hlavních produkčních makroregionech (triády) světa (Freysenet a kol. 2003). V budoucnu se očekává další růst poptávky po nových typech vozů (či spíše změny v již existujících segmentech), ze které budou zejména těžit firmy se strategií inovací a flexibility, se specializací na určitý makroregion (regionalizace produkce). Většina automobilových výrobců zvětšuje rozsah svého působení na globální úrovni, ale musí respektovat odlišnou poptávkou trhů.

Klastrové iniciativy

Jedním ze současných trendů ekonomického rozvoje spojeným s geografickou koncentrací sekundárních a terciárních aktivit v určitých regionech je tzv. síťové podnikání, především pak formování klastrů. Pro plánování rozvoje regionů mají v ekonomicky vyspělých zemích široké zastoupení politiky, které jsou založeny na využívání inovací v rámci odvětvových seskupení – průmyslových klastrů. Základem těchto politik je navázání spolupráce veřejného a soukromého sektoru. „Klastry jsou úspěšná odvětví spojená vertikálními (dodavatelsko-odběratelskými) a horizontálními (společní zákazníci, technologie, prodejní kanály, klíčové dovednosti, apod.) vztahy. Klastry jsou geografické shluky vzájemně propojených firem a přidružených institucí (výzkumné ústavy, univerzity, organizace pro rozvoj podnikání, vládní instituce) působících v určitém oboru“ (Porter 1990, s. 149). Důležité je připomenout, že klastry vznikají na základě trendů růstu oborů, výhodnosti místních faktorů (suroviny, lidské

¹² Od 60. let Chrysler začal vyrábět automobily i v Evropě a vytvořil také alianci s Mitsubishi, obojí však nepřineslo úspěch. Teprve v 80. letech se prosadil produkcí sportovně užitkových vozidel (SUV), která v USA na konci 90. let tvořily celou 1/3 trhu. Nicméně automobilka nezískala potřebnou finanční nezávislost (přetrvávající dluhy) a proto v r. 1998 přistoupila na fúzi s Daimlerem. Brzy se však ukázala nekompatibilita obou výrobců vycházející z odlišných strategií, a protože Daimler americkou automobilku v podstatě převzal (fúze byla původně proklamována jako rovný s rovným), řada inovačních projektů Chrysleru byla zrušena a řada vědeckých kapacit firmu opustila.

zdroje), tradic a historických souvislostí. Subjekty v klastru nejenom spolupracují, ale i navzájem soutěží, což je hnací silou jejich dalšího rozvoje. Cílem spolupráce je vytvořit vyšší přidanou hodnotu pomocí sdílení informací a znalostí.

Základy strategie klastrového podnikání byly položeny v tzv. výrobních okrscích „Třetí Itálie“, nacházejících se mezi vyspělým průmyslovým severem („První Itálie“) a méně rozvinutým jihem („Druhá Itálie“). Za předchůdce klastrů lze tedy považovat tyto průmyslové okrsky, kde se menší specializované firmy shlukovaly okolo většího výrobce zpravidla z logistických důvodů. Specializované MSP navázaly úzkou spoluprací v kvalifikačně a návrhářsky náročných průmyslových odvětvích jako je výroba oděvů, obuvi, nábytku, keramiky, skla, ale také strojírenství a výroba automobilových komponentů. Jejich úspěch vycházel ze specifického způsobu spolupráce, vzájemné důvěry, sounáležitosti, vysoké míry propojenosti a prostorové blízkosti a tedy i lokalizačních úspor, což způsobilo jejich další růst (jak počtu kvalifikovaných pracovníků tak i znalostí tvorby inovací flexibility). Průmyslové okrsky vznikly i v dalších vyspělých zemích západní Evropy. Jedním z měřítek jejich úspěchu byl také růst exportu regionů Emilia Romagna, Veneto a Toskánsko a růst jejich podílu v rámci celé země (Blažek a Uhlíř 2002). Příkladem úspěšného rozvoje podobných průmyslových okrsků – klastrů jsou i regiony evropského jádra AP – Bavorsko a Bádensko-Virtembersko, ale i regiony ve Švédsku, Dánsku, Norsku a Francii.

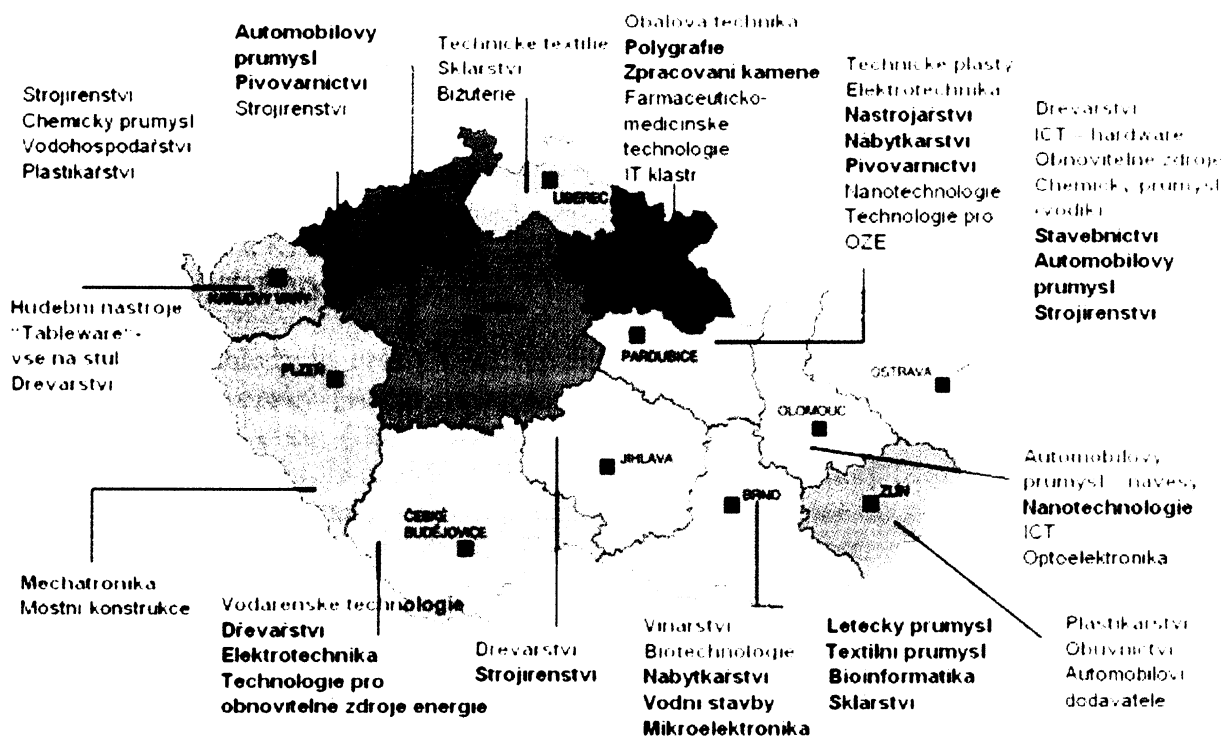
Kooperace firem a zakládání klastrů je proces probíhající zdola nahoru a je vyvolán a dále ovlivňován především trhem a potřebami daného odvětví. Veřejný sektor (vlády, rozvojové agentury, regionální samospráva) může však iniciovat jejich vznik. V první fázi se podílí na jejich identifikaci, poté může připravit celé strategie podpůrných nástrojů pro dané odvětví a budoucího klastru. Stát by měl vytvářet příznivé podmínky pro dynamicky se rozvíjející trh např. technickou politikou a politikou průmyslových patentů, nastavením motivačního daňového systému, rozvojem infrastruktury, investicemi do vzdělání v oborech spojených s potřebami klastru. Dále by měl subjektům klastru poskytnout veškeré strategické informace, organizovat dialog a v neposlední řadě zajistit informační kampaň na propagaci nově vznikajících klastrů. Klíčovou institucí pro realizaci tohoto úsilí v České republice je Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest.

Malé a střední podniky stimuluje ke spolupráci s většími podniky, ale i navzájem mezi sebou především konkurence větších firem, nedostatečné množství informací a znalostí, nedostatek manažerských schopností a další ekonomické a politické faktory. Michael Porter na základě poznatků z několikaletého výzkumu ve své knize Konkurenceschopnost národů shrnul názory o konkurenceschopnosti a vytvořil vlastní model, jehož výsledkem je často používaný diamant konkurenční výhody. Vrcholy tohoto diamantu tvoří čtyři osy a čtyři podstatné aspekty produktivity (konkurenceschopnosti):

- Podmínky faktorů (vstupů)
- Kontext firemních strategií a rivalita firem
- Podmínky poptávky
- Podpůrná a související odvětví

Přítomnost těchto podmínek ve vysoké míře intenzity a kvality je podle Portera společná všem mezinárodně konkurenceschopným regionálním uskupením firem, která tvoří světovou špičku v každém, samozřejmě i automobilovém odvětví.

Obr. č. 16 Klastrové iniciativy v Česku



Legenda:
 Projekty ve fázi mapování
 Projekty ve fázi přípravy v prvním čtvrtletí roku 2006
 Uvažované projekty

Převzato: www.czechinvest.org

Na základě doporučení pro konkurenceschopnost a rozvoj klastrů navržených Michaelem Porterem a dalších zkušeností ze Západní Evropy (např. Skotsko, Irsko) byla k identifikaci klastrů v Česku (ve studii Statistická identifikace klastrů 2006, na které se autor podílel) použita analýza shora dolů stavící především na datech o zahraničním obchodě. Na základě nadprůměrně se podílejících výrobků na exportu Česka a jejich koncentraci v jednotlivých krajích byla charakterizována klíčová průmyslová odvětví v každém kraji, která mohou představovat potenciál pro vznik globálně konkurenceschopných klastrů. Pro identifikaci byla kromě exportu samozřejmě analyzována celá řada charakteristik a ukazatelů – počet podnikatelských subjektů, produktivita práce, mzdy, tvorba hrubého fixního kapitálu, rizikový kapitál, přímé zahraniční investice, programové financování, informační a komunikační technologie, vzdělávání, výzkum a vývoj, průmyslová práva a licence a specializovaná inovační infrastruktura. Na základě syntézy zjištění ze statistických dat byl na národní úrovni identifikován jako jeden z nejvýznamnějších z hlediska mezinárodní konkurenceschopnosti Automobilový klastr.

Automobilový průmysl a výroba automobilových komponent je jedním z tahounů české ekonomiky a současně oborem s vysokou investiční aktivitou v uplynulých letech. Kromě samotné výroby automobilů Škoda v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí a malých vozů značky Peugeot, Citroën a Toyota ve společném podniku (TPCA) v Kolíně zahrnuje stovky dodavatelů z nejrůznějších oborů od výrobců oceli a sléváren, pneumatik přes textil (sedačky), plastikářství, elektro a další. Z jednotlivých NUTS 3 regionů byl tento klastr identifikován ve Středočeském, Moravskoslezském, Pardubickém, Karlovarském, Zlínském (pneumatiky) kraji a na Vysočině, přičemž příslušnost minimálně Královéhradeckého (Vrchlabí a Kvasiny – auta, Jičín – dodavatelé), Libereckého (dodavatelé komponent v PZ Liberec), a Plzeňského (dodavatelé komponent v okolí Plzně a Rokycan) kraje

k celorepublikovému klastru je evidentní. Ačkoli podíl exportu Česka na zahraničním obchodě osobních automobilů se pohybuje okolo 1 %, absolutně se jedná o nejvýznamnější exportní položku společně s díly a příslušenstvími motorových vozidel (podíl na světě 2,2 %) v rámci klasifikace SITC na tři místa (kódy 781 a 784). V roce 2004 hodnota exportu dosáhla \$ 4,6 mld. u osobních aut a \$ 4,7 mld. u dílů a příslušenství. Z hlediska regionálního (krajského) rozdělení bylo přes 88 % osobních automobilů vyvezeno ze Středočeského kraje, u dílů a příslušenství byl export dekoncentrován mezi více krajů – Středočeský 30,3 %, Liberecký 16,5 % a Královehradecký 12,4 %. Z hlediska oborové exportní síly Česka jde tedy o relativně silnější obory.

Z globálního pohledu je celá Česká republika součástí středoevropského automobilového klastru. Středoevropský prostor, zejména po nových investicích do výroby automobilů na Slovensku a v Česku (PSA, Toyota, Hyundai a Kia) a s tím spojeným i růstem dodavatelského sektoru, je označován např. americkými odborníky jako automobilový klastr. Pozice Polska v tomto klastru je ale poněkud specifická. Země se snaží přilákat především investice orientované na nákladní automobily a autobusy poté, co tento segment AP ve středovýchodní Evropě v 90. letech prakticky zkolaboval. České firmy AP jsou napojeny na výrobce automobilů zejména v Německu, obzvláště ty umístěné v západních Čechách, rozšiřují se vazby na Slovensko (Trnava, Bratislava, Žilina) a Polsko, kam světoví výrobci v uplynulých letech přenesli také řadu montážních závodů.

Další polarizaci automobilového klastru a komponent do systému vneslo nedávné rozhodnutí automobilky Hyundai o umístění své investice v Moravskoslezském kraji – průmyslové zóně v Nošovicích. Ve světě vyrobí zhruba 60 milionů automobilů a pokud se naplní plány všech, v současné době již tří výrobců v Česku: nového investora Hyundai, TPCA a Škody Auto, pak bude v krátkém časovém horizontu (2010) z České republiky proudit do světa 1,2 milionu automobilů ročně (toto jsou přitom střízlivé odhady, neboť samotná Škoda Auto by v roce 2008 mohla vyrobit až 700 tisíc aut). Pokud k tomuto číslu přidáme ještě výrobní kapacity VW, Kia a Peugeot na západě Slovenska, můžeme hovořit o formování globálně konkurenceschopného klastru s jádrem v bývalém Československu.

Automobilový průmysl prakticky ve všech zemích Středovýchodní Evropy (Česko, Polsko, Maďarsko, Slovensko a Slovinsko) prodělal po příchodu zahraničních investorů dynamický rozvoj a stal se „tahounem“ jejich ekonomického rozvoje. Produkce se v těchto zemích specializovala vzhledem k nižším výrobním nákladům a domácí poptávce zejména na malé vozy, které jsou určeny také na export do západní Evropy. Vysoké náklady v tradičních automobilových zemích na západě a zvýšené pobídky pro investory v zemích SVE přilákaly další velké investice do výroby vozů nižší třídy, což pozici AP v těchto zemích ještě posílí. Odborníci však varují na nebezpečí přílišné závislosti na jednom odvětví, které se navíc vyznačuje nižší přidanou hodnotou (ve srovnání s výrobou vozů střední a vyšší třídy a kvartérními funkcemi v jádrových regionech) a standardizovanými činnostmi výroby. V případě ekonomických recesí celého odvětví či finančních krizí jednotlivých koncernů je totiž pro zahraniční automobilky snazší uzavřít závody mimo zemi původu. Pokud také automobilka zjistí, že výroba vzhledem k rostoucím nákladům začíná být pro ni nevýhodná, přestěhuje výrobu do zemí s nižšími náklady. Z hlediska eliminace těchto nebezpečí a perspektivního vývoje AP, by se země SVE měly také snažit přilákat i některé kvartérní funkce (zejména VaV).

ZÁVĚR

Automobilový průmysl představuje jedno z nejdůležitějších průmyslových odvětví v řadě vyspělých zemí, o čemž svědčí jeho vysoký podíl na průmyslové produkci. V rámci ekonomiky a zejména průmyslu jeho význam dokonce roste. Lze však předpokládat, že v hlavních produkčních a také konkurenčních oblastech – zemích triády (tj. EU, USA a Japonska) již bylo vrcholu dosaženo.

Na konci minulého století byla ve Spojených státech a několika průmyslově vyspělých zemí Evropy započata sériová výroba automobilů, ale pouze v Americe se vlivem nových způsobů organizace výroby (fordismu a taylorismu) stala masovou. V Evropě se objem produkce rapidně zvýšil až v poválečném období. Pro některé státy (na prvním místě nutno jmenovat Německo) znamenal hlavní motor rozvoje ekonomiky. Se vstupem Japonska na světové trhy se výroba automobilů stává globální. V 70. letech japonská produkce založená na větší flexibilitě (dodávky v čase) a efektivitě (využití pracovních sil) výroby expanduje zejména v důsledku vlivu ropných šoků nejprve do USA a od 80. let i do Evropy (Velká Británie). Do tohoto období spadá i vrchol koncentrace výroby v zemích triády. Poslední dekáda totiž znamenala významnou disperzi (globální posun) produkce do ostatních států, jejichž podíl na celosvětové produkci v současnosti dosahuje jedné třetiny.

Druhou úroveň, která byla hlavním objektem zájmu této práce, je makroregion Evropy, resp. zemí Evropské unie. Dlouhou dobu evropskou produkci ovládaly pouze čtyři státy, a to Německo, Francie, Velká Británie a Itálie. Za počátek procesu dekoncentrace lze označit rozvoj montážních závodů v Belgii v polovině 60. let a následně i ve Španělsku. Rozpad socialistického světa v 90. letech znamenal další posun v geografické disperzi evropského automobilového průmyslu.

Hlavním cílem předložené práce bylo potvrzení hypotézy, že ve výrobě automobilů (zaměstnanosti) dochází k dekoncentraci na všech řádovostních úrovních, resp. nejvíce v globálním a makroregionálním hledisku. Tato hypotéza se však potvrdila jen částečně. Na úrovni všech zemí světa, kde je výroba automobilů stále nejvíce územně koncentrována, došlo mezi lety 1997 a 2005 k silnému dekoncentračnímu procesu. Územní koncentrace na základě počtu vyrobených automobilů na 10 % plochy světa v tomto období poklesla z 80 % na 70 %, přičemž na této úrovni koncentrace v rámci Evropy došlo k podstatně menšímu poklesu (o 2,4 procentního bodu). Při hodnocení procesu dekoncentrace v makroregionálním měřítku ve čtyřech tradičních zemích (Německo, Francie, Itálie a V. Británie) došlo v posledních letech dokonce k mírné koncentraci jak podle zaměstnanosti tak i přidané hodnoty především zásluhou Německa a v menší míře i Francie. Rovněž územní koncentrace podle zaměstnanosti na 10 % plochy všech hlavních produkčních zemí Evropy vykazala mezi lety 1996 a 2003 mírný nárůst a to i na regionální úrovni NUTS 2, která představuje třetí úroveň objektu zájmu. Důvodem je rostoucí počet zaměstnanců v Německu (o 8 %) a také Česku (o 50 %), tedy zemí, které společně s Belgií představují největší koncentraci zaměstnanců v AP na 1 km². Koncentrační proces je však zřejmý (i když v menší míře) i při kritériu 30 % a 50 % plochy území a to jak na úrovni zemí, tak i regionů.

Další hypotéza o vyšší míře dekoncentrace v případě zaměstnanosti než dle hodnoty produkce byla testována na třech vybraných zemích: Francii, Španělsku a Itálii a to v delším časovém období (1985 – 2002 podle zaměstnanosti, resp. v období 1980 – 1996 podle přidané hodnoty). Územní dekoncentraci dle obou ukazatelů byla prokázána pouze u Itálie, ve Španělsku došlo ve sledovaném období na úrovni 10 % plochy země k dekoncentraci dle

zaměstnanosti, nicméně při kritériu 30 % plochy došlo k mírné koncentraci, naopak dle přidané hodnoty došlo na všech hodnocených úrovních k uzemní dekoncentraci. V případě Francie došlo dokonce k procesu opačnému, a to ke koncentraci zaměstnanosti (zásluhou nárůstu počtu zaměstnanců v Île-de-France při celkovém poklesu v zemi) a dekoncentraci přidané hodnoty (zvýšení podílu dalších regionů).

Zvláštní pozornost v rámci těchto tří vybraných zemí byla věnována vývoji geografického obrazu AP na úrovni regionů. K nejvýznamnější proměně došlo v Itálii, kde vedle tradičních oblastí AP na severu Itálie se AP rozšířil i do oblasti střední a jižní Itálie (Basilicata, Abruzzo), přičemž tato dekoncentrace AP z hlediska zaměstnanosti je nižší než dle přidané hodnoty. Podobný trend je zřejmý i v případě Španělska. I zde se AP z tradičních středisek (Cataluña, Madrid) rozšířil do nových oblastí, zejména pak vnitrozemských regionů na jihu země (Castilla-la Mancha) a severu Španělska (Aragón a La Rioja). Stejně jako v případě Itálie byla v těchto regionech zaznamenána vyšší koncentrace AP dle přidané hodnoty než dle zaměstnanosti. Také ve Francii i přes značnou koncentraci do pařížské oblasti došlo k relativnímu nárůstu zaměstnanosti a přidané hodnoty zejména v regionech na jihu Francie (Aquitaine, Midi-Pyrénées a Provence-Alpes-Côte d'Azur). Tradiční automobilové regiony si však zachovaly své postavení z hlediska zaměstnanosti; v případě přidané hodnoty však prakticky u všech dochází k poklesu koncentrace.

Dalším cílem v rámci sledované problematiky byla dokumentace procesu dekoncentrace na úrovni jednotlivých automobilek. Automobilka PSA Peugeot Citroën představuje tradičního na domácí trh orientovaného výrobce a byla tudíž dostatečně reprezentativní pro hodnocení dekoncentračních procesů. Vývoj geografického obrazu výroby automobilů PSA na globální úrovni charakterizuje proces dekoncentrace (pokles podílu produkce ve všech tradičních vyspělých zemích), v rámci Francie však přetrvává koncentrace do severní části země – „domovských“ regionů PSA (Franche-Comté, Île-de-France a Nord-Pas-de-Calais).

Dalším cílem práce bylo potvrzení hypotézy o přetrvávající koncentraci ve sféře progresivních služeb – řízení, výzkum a vývoj, marketing. Tento proces bohužel nelze na „tvrdých“ datech doložit, nicméně tento trend alespoň částečně dokumentuje rostoucí podíl (ze všech zemí nejstrmější růst) výzkumu a vývoje na přidané hodnotě a také rostoucí podíl vědeckovýzkumných pracovníků na celkové zaměstnanosti v automobilovém průmyslu v automobilově nevyspělejších zemích – Německu a Francii.

Seznam použité literatury

ACEA (European Automobile Manufacturers Association) (2005): European Automobile Industry report 2004. Bruxelles, 44 stran.

[<http://www.acea.be/ASB/Download.nsf/Category0Files/C74F283964BBFC1AC1256F0B002F1007/%24File/INDUSTRY%2520REPORT%25202004.pdf&c=9707> – 2.6.2005]

ALÁEZ ALLÉR, R. (1999): Inter-firm Relations in the Automotive Industry. European Urban and Regional Studies 6, č. 3, s. 255 – 264.

BÉLIS-BERGONIGNAN, M.-C., BORDENAVE, G., LUNG, Y. (2000): Global Strategies in the Automotive Industry. Regional Studies 39, č. 1, s. 41 – 53.

BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje. Karolinum, Praha, 212 stran.

BLAŽEK, P. (2006): General Motors prodal finanční divizi. Ekonom č. 15, s. 61.

BOILLOT, J-J., LEPAPE, Y. (2004): Le renouveau de l'industrie automobile en Europe centrale et orientale. Paris, Réalités Industrielles Nov 2004, s. 52–56.

[<http://proquest.umi.com/pqdlink?did=784096131&sid=8&Fmt=4&clientId=45145&RQT=309&VName=PQD> – 14.3.2005]

BORDENAVE, G., LUNG, Y. (1996): New Spatial Configuration In The European Automobile Industry. European Urban and Regional Studies 3, č. 4, SAGE publications, London, s. 305 – 321.

BOSCHMA, R. A., WENTING, R. (2004): The spatial evolution of the British automobile industry. Faculty of Geosciences, University of Utrecht. 23 stran.

[http://econ.geog.uu.nl/peeg/peeg.html#_#05.04 – 27.4.2005]

BYSTRŮČAN, I. (2004): Nezavřená víko Henryho rakve: O trvanlivosti fordistických principů. Britské Listy.

[<http://www.blisty.cz/2004/5/24/art15039.html> – 25.11.2005]

CANTNER, U., DREBLER, K., KRÜGER, J. J. (2004): Firm Survival in the German Automobile Industry. Friedrich-Schiller University Jena, 14 stran.

[<http://www.diw.de/english/produkte/veranstaltungen/carie2004/papers/docs/2004-108-V01.pdf&c=9707> – 14.3.2005]

CARLSSON-AUBRY, CH. (2005): The motor vehicle industry in the European union. European Communities (Eurostat), 8 stran.

[<http://www.eurostat.gov.uk/themes/industryandtrade/statsinfocus/index.asp> – 20.4.2005]

DICKEN, P. (2003): Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century. 4th edition, The Guilford Press, London/New York, 633 stran.

DICKEN, P. (1992): Global Shift: The Internationalization of economic activity. Paul Chapman Publishing Ltd., London, 492 stran.

- FREYSSENET, M., SHIMIZU, K., VOLPATO, G. (2003): Globalization or Regionalization of European Car Industry? London/New York, Palgrave Macmillan, 269 stran.
- GRAVES, A. P. (1993): Global Competition and the European Automobile Industry. 25 stran. [<http://imvp.mit.edu/papers/93/Graves/graves-1.pdf> – 20.11.2004]
- HARVEY, D. (1990): Flexibilní akumulace – masivní proměna nebo dočasná záplata? [<http://sok.bz/view.php?cislocclanku=2004091306> – 20.5.2005]
- HAMPL, M. (1998): Realita, společnost a geografická organizace: Hledání integrálního řádu. Praha, DemoArt, 110 stran.
- HEJAZI, W., PASALIS, J. (2000): Term-Structure Forecasts of Canadian Industry-Level GDP. University of Toronto at Scarborough. [<http://www.utsc.utoronto.ca/~mgmt/research/working-papers/nfa.PDF> – 20.5. 2003]
- HEŘMANOVÁ, E. (1991): Vybrané vícerozměrné statistické metody v geografii. SPN, Praha, 133 stran.
- HUDSON, R., SCHAMP E. (1995): Towards a New Map of Automobile Manufacturing in Europe? Springer – Verlag, Berlin Heidelberg, New York, 270 stran.
- HUHTILAINEN, K., KAHLKE, G. (1999): The Scandinavian Automotive Industry. The Cases of VOLVO and SAAB. 20 stran (rukopis).
- HUMPHREY, J., MEMEDOVIC, O. (2003): The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries. UNIDO, Vídeň, 62 stran. [<http://www.unido.org/en/doc/12769> – 12.7.2005]
- IACOCCA, L., NOVAK, W. (1984): Iacocca : An Autobiography. Bantam Books, Toronto, 352 stran.
- JANÁK, L. (2005): Vliv společnosti Volkswagen na český automobilový dodavatelský sector a jeho prostorovou strukturu. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 120 stran.
- KOPAČKA, L. (2001): Ekonomická geografie II – průmysl. Skripta v elektronické podobě, 45 stran (rukopis).
- KRAJÍČEK, L. (1982): Geografie průmyslu. Praha, SPN, 126 stran.
- LACY, R. (2003): Wheels of change. Richmond, Region Focus 7, č. 1, s. 36–39. [<http://proquest.umi.com/pqdlink?did=281252741&sid=8&Fmt=4&clientId=45145&RQT=309&VName=PQD> – 15.5.2005]
- LEGGET, D. (2004): The automotive industry in 2004 – strategic challenges and opportunities ahead – 2004 management briefing: Global industry issues. Bromsgrove, Just – Auto. Jan 2004. s. 4–8. [<http://proquest.umi.com/pqdlink?did=655237251&sid=8&Fmt=3&clientId=45145&RQT=309&VName=PQD> – 15.5.2005]

LEWANDOWSKI, J., ZELLNER, M. (1997): The Group: History of the VW, Audi, Seat and Škoda makes. Delius Klasing & Co, Bielefeld, 240 stran.

LUNG, Y. (2003): The Challenges of the European Automotive Industry at the Beginning of the 21st Century. Summary of the main findings of the CoCKEAS project. 18 stran. [www.ricti.go.jp/en/events/03091201/pdf/lung_paper.pdf – 10.12.2004]

MANTLE, J. (1998): Automobilové války. NAVA, Plzeň, 208 stran.

MARTÍNEK, R. (1999): Proces globalizace v automobilovém průmyslu a jeho finanční aspekty. [Diplomová práce] Praha, VŠE, 82 stran.

MCNEILL, S. (2004): Driving forward – futures for the automotive sector from a regional perspective. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. [<http://www.emcc.euroworkingconditions.eu/content/source/eu04019a.html?p1=exchange&p2=null> – 25.4.2005]

MEHL, R. (1993): Fiat Auto: Struktur schlägt Strategie. Ed. Sigma, Berlin, 343 stran.

MÜLLER-STEWENS, G. (1995): Kooperation und Konzentration in der Automobilindustrie. G+B-Verl. Fakultas, Chur, 200 stran.

NUNNENKAMP, P., SPATZ, J. (2001): Globalisierungverlierer in der Automobilindustrie? Internationaler Wettbewerb und Arbeitsmarkteffekte in Deutschland, Japan, und vereinigten Staaten. Die Weltwirtschaft č. 2, s. 149–172.

OLSON, K. W. (1986): Nástin amerických dějin. New York, Velvyslanectví Spojených států amerických, 186 stran.

PALLARES-BARBERA, M. (1998): Changing production systems: The automobile industry in Spain. Worcester, Economic Geography 74, č. 4, s. 344–359. [http://www.findarticles.com/p/articles/mi_qa3660/is_199810/ai_n8822628 – 15.5.2005]

Paris Regional Development Agency in Ile de France (2004): Paris region, Automobile industry from design to production. 6 stran. [www.paris-region.com/ard_uk/upload/document/D111.pdf – 7.4.2005]

PAVLÍNEK, P. (2004a): Automobilový průmysl. 68 stran (rukopis).

PAVLÍNEK, P. (2004b): Regional Development Implications of Foreign Direct Investment in Central Europe. European Urban and Regional Studies 11, č. 1, s. 47–70.

PAVLÍNEK, P. (2003): Transformation of the Czech Automotive Components Industry through Foreign Direct Investment. Eurasian Geography and Economics 44, č. 3, s. 184–209.

PAVLÍNEK, P. (2002): Transformation of the Central and East European Passenger Car Industry: Selective Peripheral Integration through Foreign Direct Investment. Environment and Planning A. 34, č. 9, s. 1685–1709.

- POLLARD, M. (1996): Henry Ford a Ford. Fragment, Havlíčkův Brod, 64 stran.
- PORTER, M. E. (1990): The Competitive Advantage of Nations. Macmillan, Hampshire, 855 stran.
- PricewaterhouseCoopers (2000): Automotive Sector Insights: Analysis and Opinions on Merger and Acquisition Activity. [<http://www.pwcglobal.com/insights/auto> – 23.3.2005]
- REICH, R. B. (1990): Dílo národů: příprava na kapitalismus 21. století. Prostor, Praha, 461 stran.
- RYŠAVÝ, P. (2000): Český automobilový průmysl. Ročníková práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 49 stran.
- SADLER, D. (1999): Internationalization and Specialization in the European Automotive Sector: Implications for the Hollowing out Thesis. Regional Studies 33, č. 2, s. 109 – 119.
- SADLER, D. (1998): Changing Inter-firm Relations in the European Automotive Industry: Increase dependence or enhanced Autonomy for Component producers? European Urban and Regional Studies 5, č. 4, s. 317 – 328.
- SÖLLVELL, O, LINDQUIST, G, KETELS, K. (2003): The Cluster Initiative Greenbook. Bromma tryck AB, Stockholm, 93 stran.
- SPATZ, J., NUNNENKAMP, P. (2002): Globalization of the automobile industry - traditional locations under pressure? Inst. of World Economics, Kiel, 50 stran. [<http://opus.zbw-kiel.de/volltexte/2003/178/> – 9.2.2005]
- STACKHOUSE, S. (2005): Fasten Your Seat Belt. Area Development, October/November 2005, s. 35 – 41.
- SÝKORA, L. (2000): Globalizace a její společenské a geografické důsledky. In: Jehlička, P., Tomeš, J., Daněk, P., Stát, prostor, politika. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, s. 59–79.
- TIBERGHIE, Y. (2005): Great Transformation in the Automobile Industry: Renault, Nissan, Daewoo and Samsungs. In: Y. Tiberghien: Invisible Reforms: Globalization, State Mediation, and Corporate Restructurings. Author's Conference papers, s. 365–405. [<http://www.wcfia.harvard.edu/conferences/tiberghien/papers.asp> – 18.6.2005]
- TOMEŠ, J. (2002): Evropa regionů: O regionálních rozdílech v Evropské unii. Integrace, č.11, 2002. [<http://www.integrace.cz/integrace/clanek.asp?id=467> – 19.11.2005]
- WELLS, P., RAWLINSON, M. (1994): The New European Automobile Industry. Macmillan, London, 215 stran.
- WENGEL, J., WARNKE, P. (2003): The Future of Manufacturing in Europe 2015–2020: The Challenge for Sustainability. The Case Study: Automotive Industry – Personal Cars. Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research, Karlsruhe, 68 stran.

[http://europa.eu.int/comm/research/industrial_technologies/pdf/pro-futman-doc7-casestudy-automotiveindustry-15-4-03.pdf&c=9707 – 9.2.2005]

WEIß, J.-P. (2000): Die deutsche Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb. DIW-Wochenbericht 12/00.

[<http://www.diw-berlin.de/diwwbd/00-12-2.html>] – 9.2.2005]

WOOD, B. D. (1994): Europe's economic transition. Europe 337, s. 24–25.

[<http://weblinks1.epnet.com/> – 20.2.2004]

Zdroje dat

International yearbook of industrial statistics 1995. UNIDO, Viena, 1995

International yearbook of industrial statistics 1998. UNIDO, Viena, 1998

International yearbook of industrial statistics 2001. UNIDO, Viena, 2001

International yearbook of industrial statistics 2002. UNIDO, Viena, 2002

Motor vehicle facts & figures 1997. American Automobile Manufacturers Association (AAMA), Detroit.

Oxford Economic Atlas of the World (1972). Oxford, Oxford University Press, s. 55

DeSTATIS [Statistisches Bundesamt] (2004): Statistik regional: Daten und Informationen der statistischen Ämter des Bundes und der Länder. CD-ROM. Statistisches Bundesamt Deutschland. Wiesbaden.

EUROSTAT (1998): Regio Database. CD-ROM. Eurostat, Luxembourg.

Tištěné firemní materiály

výroční zprávy: BMW 2001, 2002; Renault 2002 + Atlas 2003; DaimlerChrysler 2000, 2001, + inf. o fúzi; VW 1999, 2000; Adam Opel AG 1999 + Geschäftsbericht 2000; Volvo Group 1999, 2000; PSA Peugeot Citroën 2000; Enviromental Report DaimlerChrysler 2001, Opel 2000–2001, VW 2001–2002

Volvo Cars Corporation 1927–2003/04, 118 stran.

VW Chronicle (rukopis)

Internetové zdroje dat

Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, European Automobile Manufacturers Association (ACEA)

<http://www.acea.be/>

Auto Industry – Automotive Industry Information for the Motor Industry in the UK

[<http://www.autoindustry.co.uk/> – 18.4.2003]

Automotive Inteligence, the Web for Automotive Professionals & Car Enthusiasts

<http://www.autointell.com/>

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)

<http://www.ccfa.fr/>

Eurostat – Statistical Office of the European Communities, European Statistical Data Support

<http://epp.eurostat.cec.eu.int/>

European Monitoring Centre on Change (EMCC), Distribution of car assembly plants in European countries

<http://www.emcc.eurofound.eu.int/automotivemap/index.htm>

Fortune – The 2005 Global 500. [<http://www.fortune.com/> – 21.7.2005]

GeoHive – Global Statistics. [<http://www.geohive.com/global/index.php> – 20.5. 2005]

Groupe d' Etudes et de Recherches Permanent sur l' Industrie et les Salariés de l' Automobile, Permanent Group for the Study of the Automobile Industry and its Employees (GERPISA)

<http://www.univ-evry.fr/Pages/Html/laboratoires/gerpisa/>

Japan Automobile Manufactureres Association, Inc. (JAMA)

<http://www.jama.org.jp/>

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

<http://www.oica.net>

OICA (2004): The World's Automotive Industry: Some key figures. Paříž. 2 strany.

[<http://www.oica.net/htdocs/Main.htm> – 20.4.2005]

Sdružení automobilového průmyslu ČR (SAP)

<http://www.autosap.cz/>

The Society of Motor Manufacturers and Trades Limited (SMMT)

<http://www.smmt.co.uk/>

Statistics Canada's Internet Site. [<http://www.statcan.ca/> – 20.5.2005]

Statistics Bureau Japan. [<http://www.stat.go.jp/> – 20.5.2005]

US Bureau of Economic Analysis. [<http://www.bea.doc.gov/> – 20.5. 2005]

Verband Der Automobilindustrie (VDA)

<http://www.vda.de/>

<http://www.vda.de/de/aktuell/statistik/jahreszahlen/automobilproduktion/index.html>

PŘÍLOHY

Seznam příloh

a) tabulkové

- Tab. 1 **Vývoj počtu firem ve výrobě motorových vozidel ve vybraných zemích Evropy 1995–2003**
- Tab. 2 **Vývoj počtu firem ve výrobě karoserií, přívěsů a návěsů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003**
- Tab. 3 **Vývoj počtu firem ve výrobě dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motorů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003**
- Tab. 4 **Zaměstnanost v automobilovém průmyslu ve vybraných regionech EU25 1995–2002**
- Tab. 5 **Přidaná hodnota v průmyslu dopravních prostředků ve vybraných regionech EU15 1980–1996**

Pozn. Tabulky 4 a 5 jsou umístěny pro příliš velký rozsah až na závěr příloh.

b) grafické

- Graf 1 **Zahraněční obchod osobních automobilů vybraných evropských zemí 2004**
- Grafy 2 a 3 **Zahraněční obchod s díly a příslušenstvím pro motorová vozidla a karoseriemi, přívěsy a návěsy vybraných evropských zemí 2004**
- Graf 4 **Export osobních automobilů jako podíl na HDP ve zpracovatelském průmyslu a obyvatele vybraných evropských zemí 2004**
- Graf 5 **Export dílů a příslušenství pro motorová vozidla jako podíl na HDP ve zpracovatelském průmyslu a obyvatele vybraných evropských zemí 2004**
- Graf 6 **Největší světoví vývozci automobilové produkce 1980–2000**
- Graf 7 **Největší světoví dovozci automobilové produkce 1980–2000**
- Graf 8 **Vývoz motorových vozidel do USA z EU15 a Japonska 1962–2004**
- Graf 9 **Vývoz motorových vozidel do EU15 z Japonska a USA 1962–2004**
- Graf 10 **Vývoz motorových vozidel do Japonska z EU15 a USA 1962–2004**
- Graf 11 **Vývoz motorových vozidel v rámci EU15 1962–2004**

c) obrázkové

- Obr. 1 **Proměny obrazu výroby automobilů na globální úrovni 1997–2005**
- Obr. 2 **Zaměstnanost v AP vybraných regionů EU25 v r. 2002**
- Obr. 3 **Vývoj zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 1995 a 2002**
- Obr. 4 **Specializace vybraných regionů EU25 na AP dle zaměstnanosti v r. 2002**
- Obr. 5 **Vývoj specializace vybraných regionů EU15 na AP dle zaměstnanosti 1995 a 2002**
- Obr. 6 **Koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů EU25 v r. 2002**
- Obr. 7 **Vývoj koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů EU25 1995 a 2002**
- Obr. 8 **LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 v r. 2002**
- Obr. 9 **Vývoj LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 1995 a 2002**
- Obr. 10 **LQ zaměstnanosti v AP vztažený ke všem vybraným regionům EU25 v r. 2002**
- Obr. 11 **Koncentrace zaměstnanců v AP vztažená ke všem vybraným regionům EU25 v r. 2002**
- Obr. 12 **Lokalizace výrobních závodů vybraných evropských automobilek v Evropě v roce 2002**
- Obr. 13 **Lokalizace automobilové produkce v Evropě dle hlavních firem**
- Obr. 14 **Rozmístění automobilek (s produkcí v r. 2005 v tis.) a dodavatelských parků v Německu**

d) Poznámky ke kartogramům a datové základně na regionální úrovni

Tab. 1 Vývoj počtu firem ve výrobě motorových vozidel ve vybraných zemích Evropy 1995–2003

stát	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Velká Británie	-	547	600	594	873	652	659	661	657
Francie	-	230	240	242	240	235	233	223	230
Německo	-	-	-	-	184	175	121	189	227
Španělsko	55	55	67	70	126	132	175	180	200
Nizozemsko	160	105	105	170	160	135	135	150	125
Česko	191	101	60	57	54	46	53	125	56
Maďarsko	-	-	-	15	21	23	63	61	55
Itálie	116	52	61	62	96	115	131	63	47
Finsko	32	26	34	31	33	30	28	29	30
Rakousko	22	26	20	14	16	13	13	26	29
Portugalsko	30	55	44	29	25	19	20	22	24
Belgie	-	-	-	-	17	30	32	-	-
Polsko	-	62	70	81	89	74	72	75	-
Švédsko	78	81	104	101	100	113	122	130	-
EU	-	-	-	-	-	1844	1922	-	-

Pozn. Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Irsko, Litva, Lotyšsko, Norsko, Slovensko a Slovinsko - méně než 10 firem

Zdroj: Eurostat 2005

Tab. 2 Vývoj počtu firem ve výrobě karoserií, přívěsů a návěsů ve vybraných zemích Evropy 1995–2003

stát	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Francie	-	1217	1226	1234	1244	1256	1272	1275	1311
Německo	-	-	-	-	1221	1160	1113	1021	1069
Španělsko	634	638	675	617	815	866	933	892	893
Velká Británie	-	687	767	764	930	782	811	800	832
Nizozemsko	560	420	425	640	575	485	480	505	460
Itálie	683	575	606	682	664	688	667	384	426
Portugalsko	155	177	167	161	176	170	188	187	190
Finsko	174	177	181	199	187	191	186	182	183
Rakousko	134	145	134	162	121	98	128	143	159
Česko	100	80	115	76	91	94	90	107	106
Dánsko	127	137	128	123	117	118	111	108	95
Maďarsko	-	-	-	29	37	33	68	65	74
Norsko	-	52	50	52	56	58	58	57	53
Belgie	-	-	-	-	278	303	287	-	-
Polsko	-	112	143	174	179	137	143	143	-
Švédsko	172	182	195	197	199	201	198	209	-
EU	-	-	-	-	-	6758	6863	-	-

Pozn. Bulharsko, Estonsko, Irsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Slovensko a Slovinsko - méně než 40 firem

Zdroj: Eurostat 2005

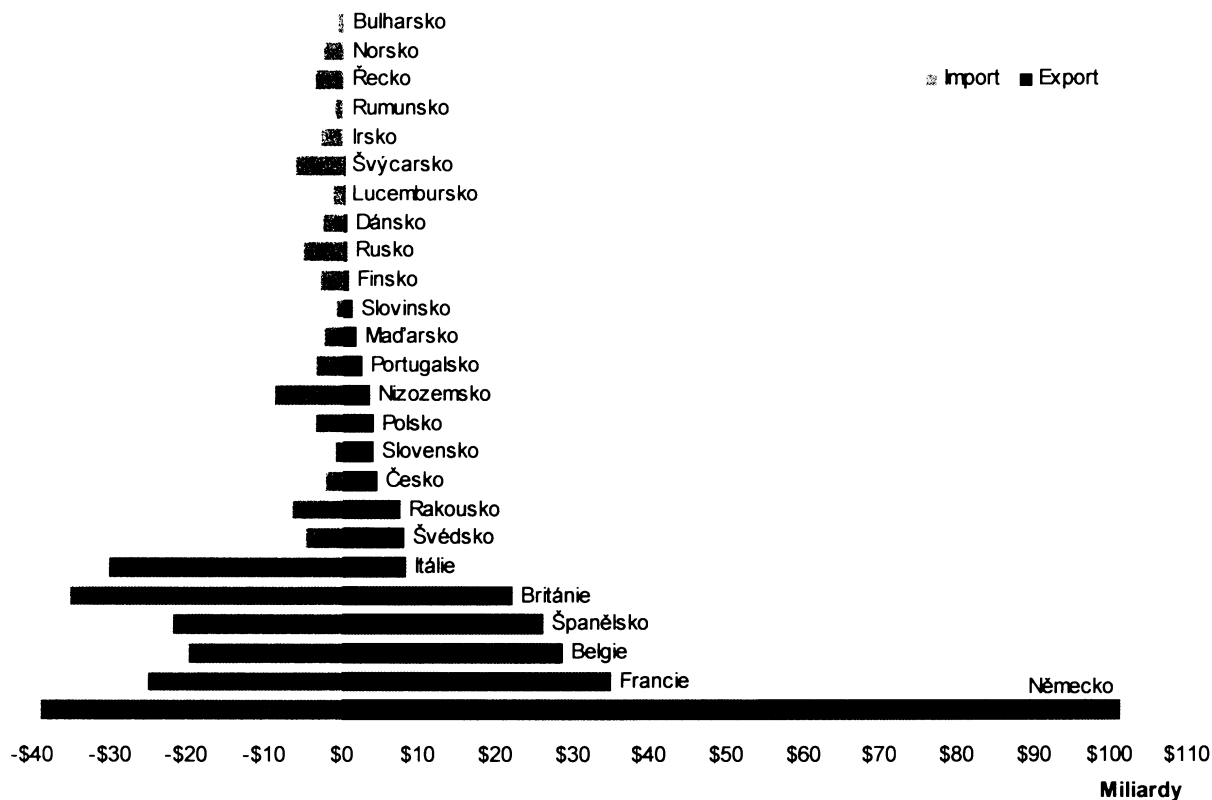
Tab. 3 Vývoj počtu firem ve výrobě dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motorů ve vybraných zemích Evropy 1995-2003

stát	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Velká Británie	-	1266	1359	1392	1505	1451	1478	1487	1473
Itálie	1185	1310	1397	1519	1493	1566	1518	1498	1443
Španělsko	880	949	906	920	1065	1108	1015	1064	1009
Německo	-	-	-	-	903	946	1102	1349	988
Francie	-	770	739	708	684	662	653	652	657
Česko	162	106	167	154	143	201	242	341	351
Rumunsko	-	-	-	-	-	263	274	306	309
Maďarsko	-	-	-	131	136	146	270	270	281
Portugalsko	276	237	231	202	205	213	221	199	220
Bulharsko	-	81	85	94	96	94	103	98	96
Nizozemsko	70	60	60	90	85	80	85	95	95
Rakousko	45	47	81	49	69	82	87	68	75
Finsko	75	70	64	71	69	69	71	72	68
Dánsko	89	82	71	75	66	64	62	50	53
Norsko	-	37	45	46	51	47	52	58	52
Slovinsko	54	59	58	60	68	70	76	55	49
Slovensko	20	19	18	18	19	25	34	35	39
Belgie	-	-	-	-	118	139	154	-	-
Polsko	-	945	1232	1455	1378	934	877	852	-
Švédsko	292	301	345	364	365	376	398	415	-
EU	-	-	-	-	-	8230	8443	-	-

Pozn. Estonsko, Irsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Malta - méně než 20 firem

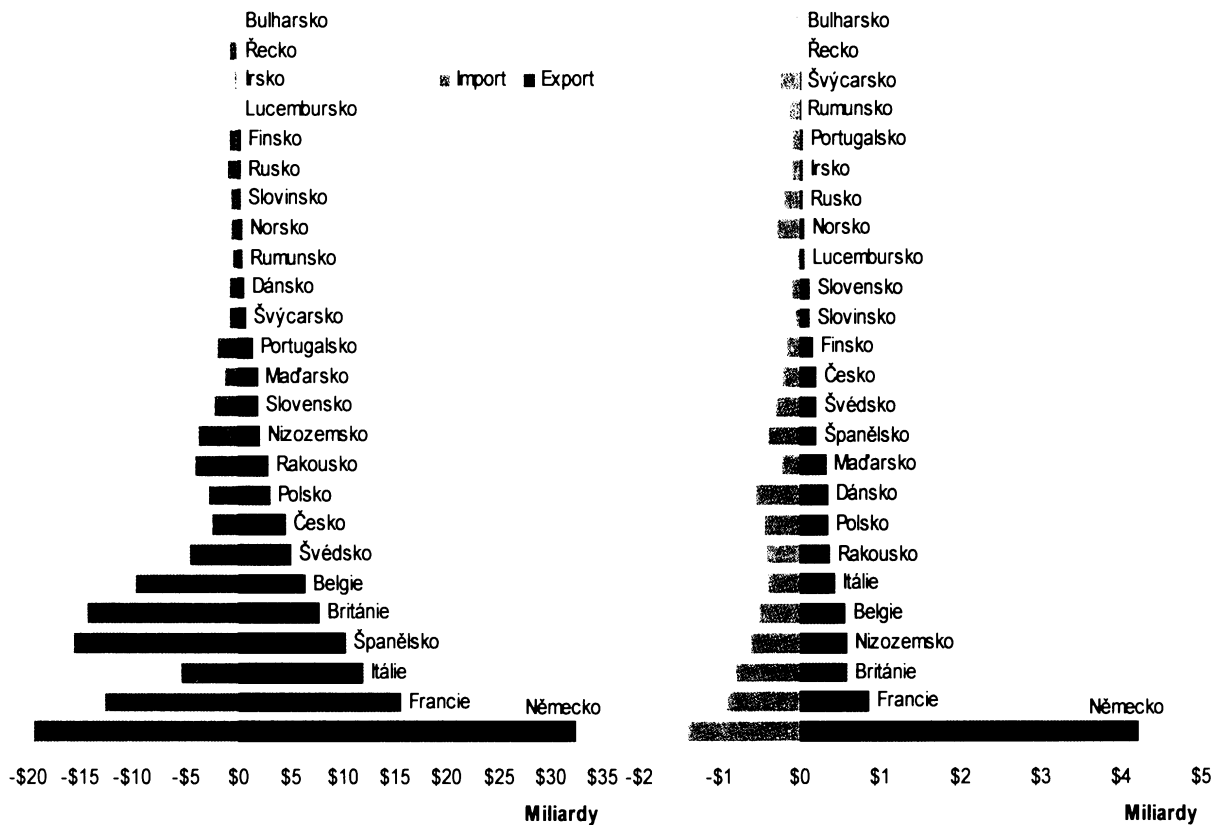
Zdroj: Eurostat 2005

Graf 1 **Zahraniční obchod osobních automobilů vybraných evropských zemí 2004**



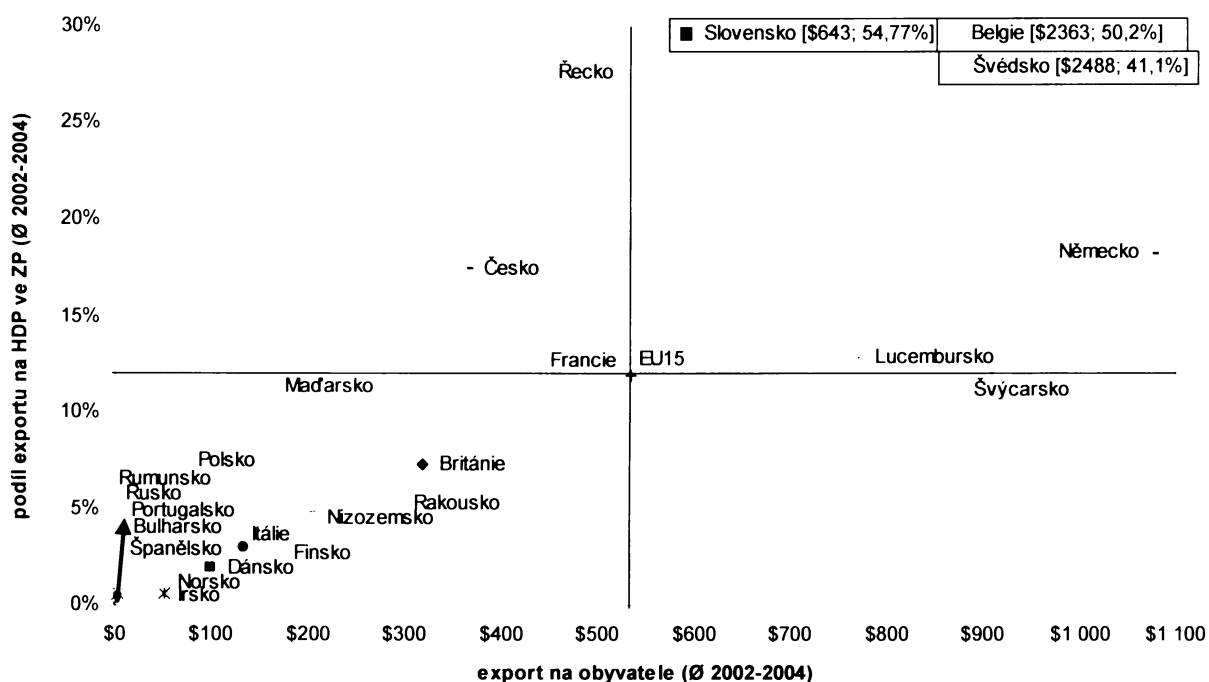
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Grafy 2 a 3 **Zahraniční obchod s díly a příslušenstvím pro motorová vozidla (vlevo) a karoseriemi, přívěsy vybraných evropských zemí 2004**



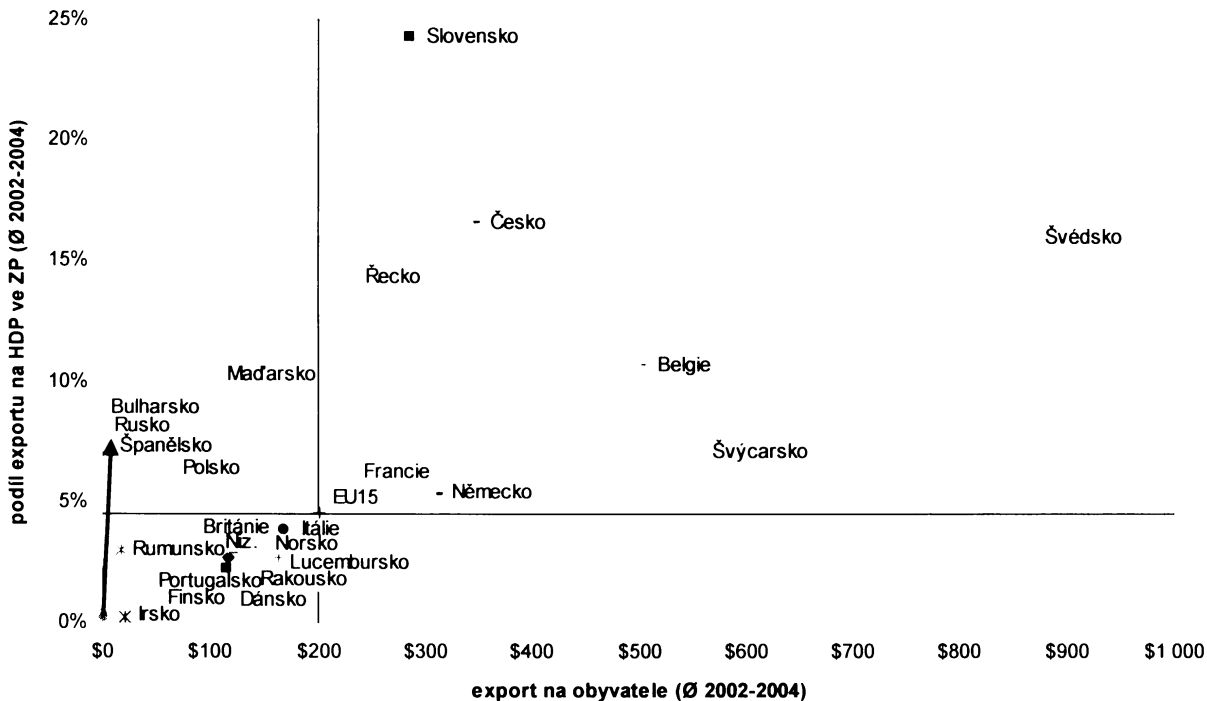
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 4 Export osobních automobilů jako podíl na HDP ve zpracovatelském průmyslu a obyvatele vybraných evropských zemí 2004



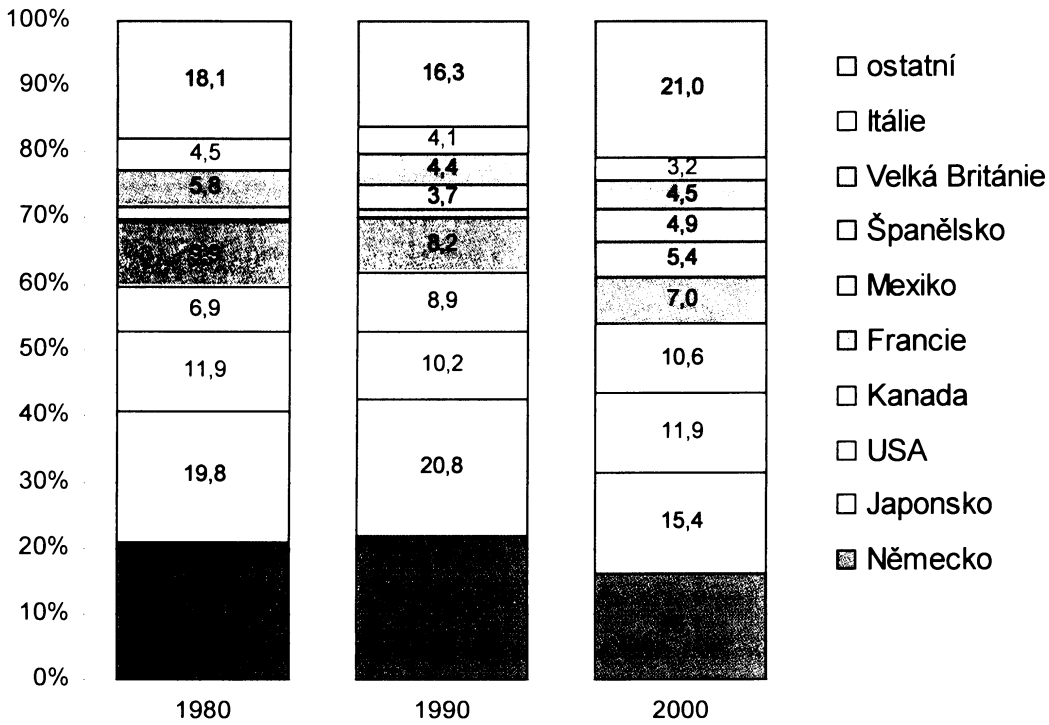
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 5 Export dílů a příslušenství pro motorová vozidla jako podíl na HDP ve zpracovatelském průmyslu a obyvatele vybraných evropských zemí 2004



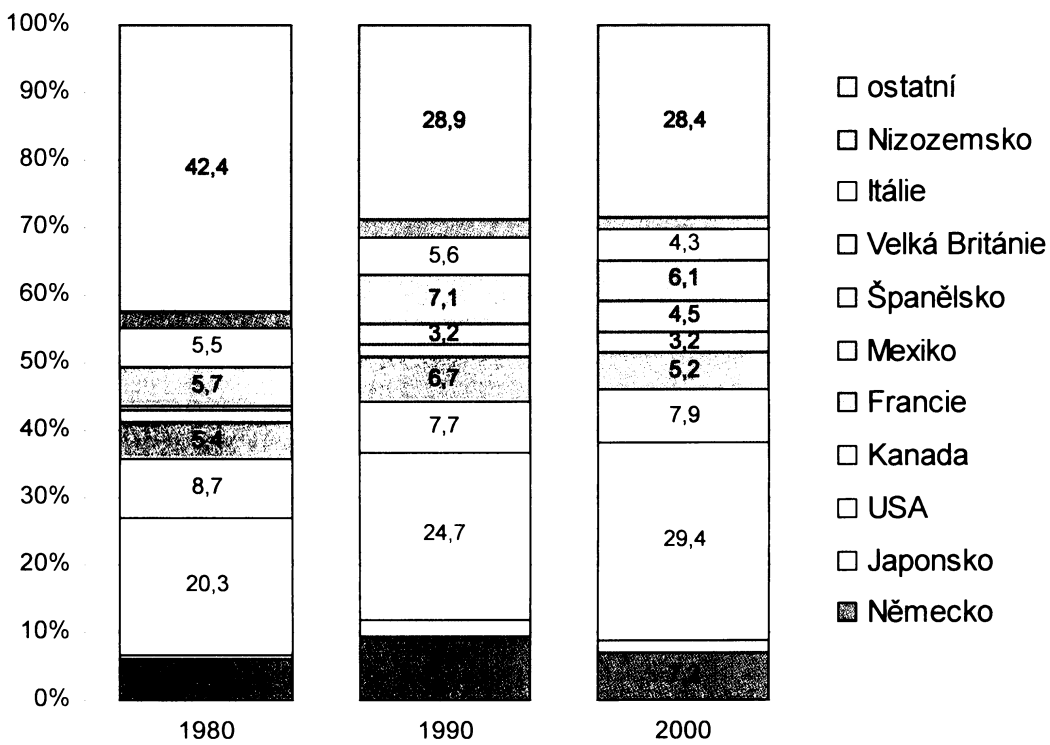
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 6 Největší světoví vývozci automobilové produkce 1980–2000



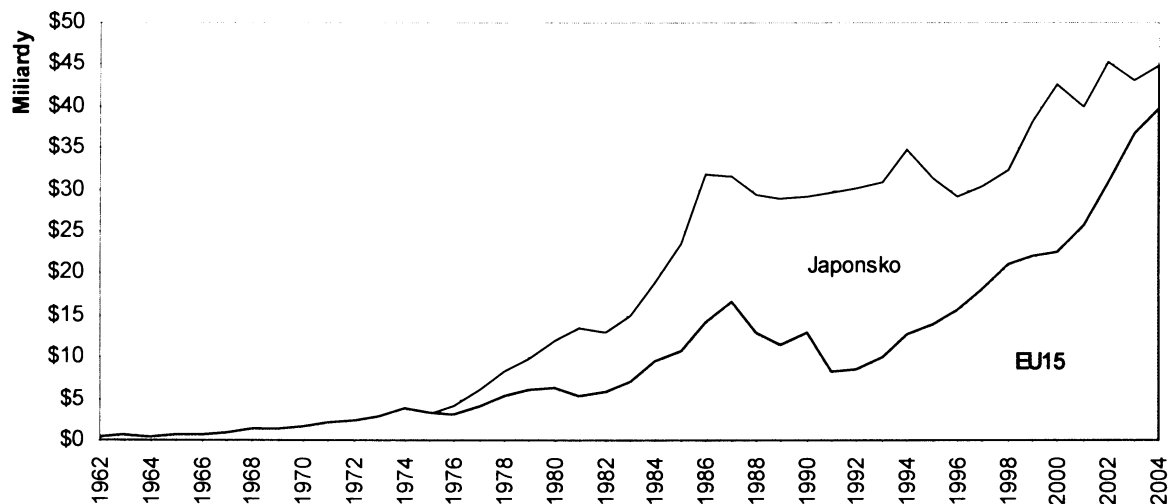
Zdroj: Dicken 2003, s. 360

Graf 7 Největší světoví dovozci automobilové produkce 1980–2000



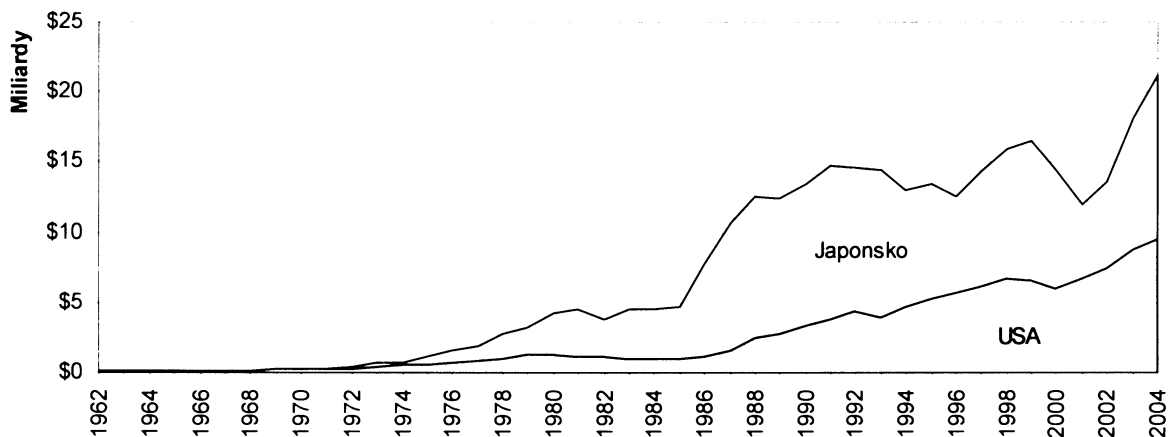
Zdroj: Dicken 2003, s. 360

Graf 8 Vývoz motorových vozidel do USA z EU15 a Japonska 1962–2004



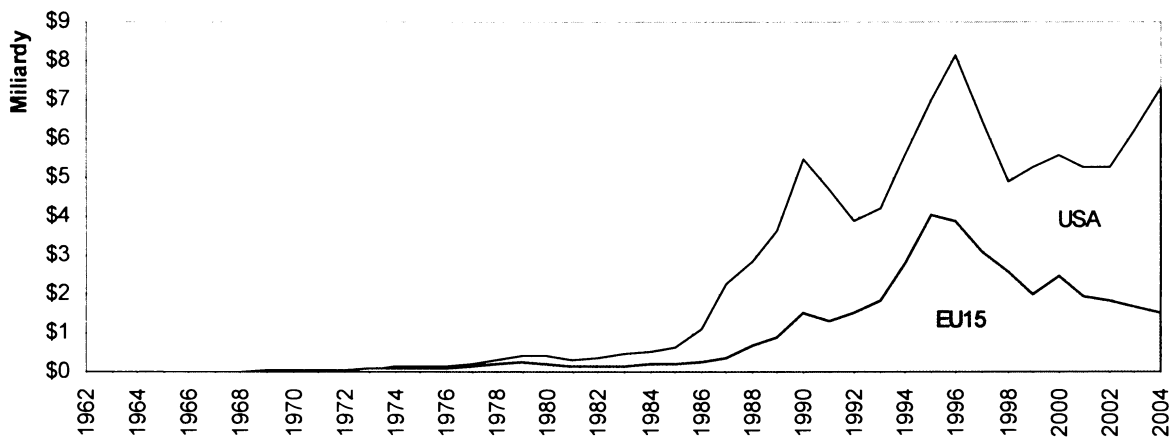
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 9 Vývoz motorových vozidel do EU15 z Japonska a USA 1962–2004



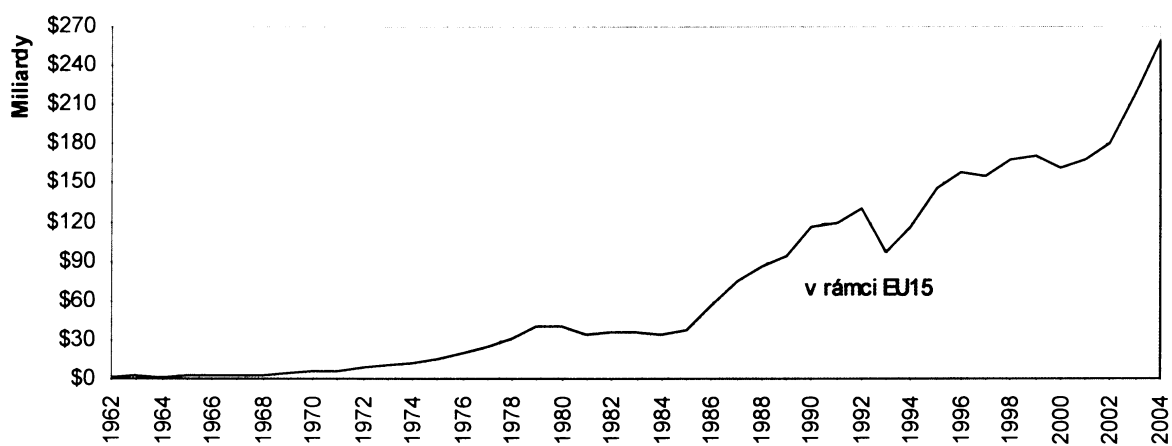
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 10 Vývoz motorových vozidel do Japonska z EU15 a USA 1962–2004



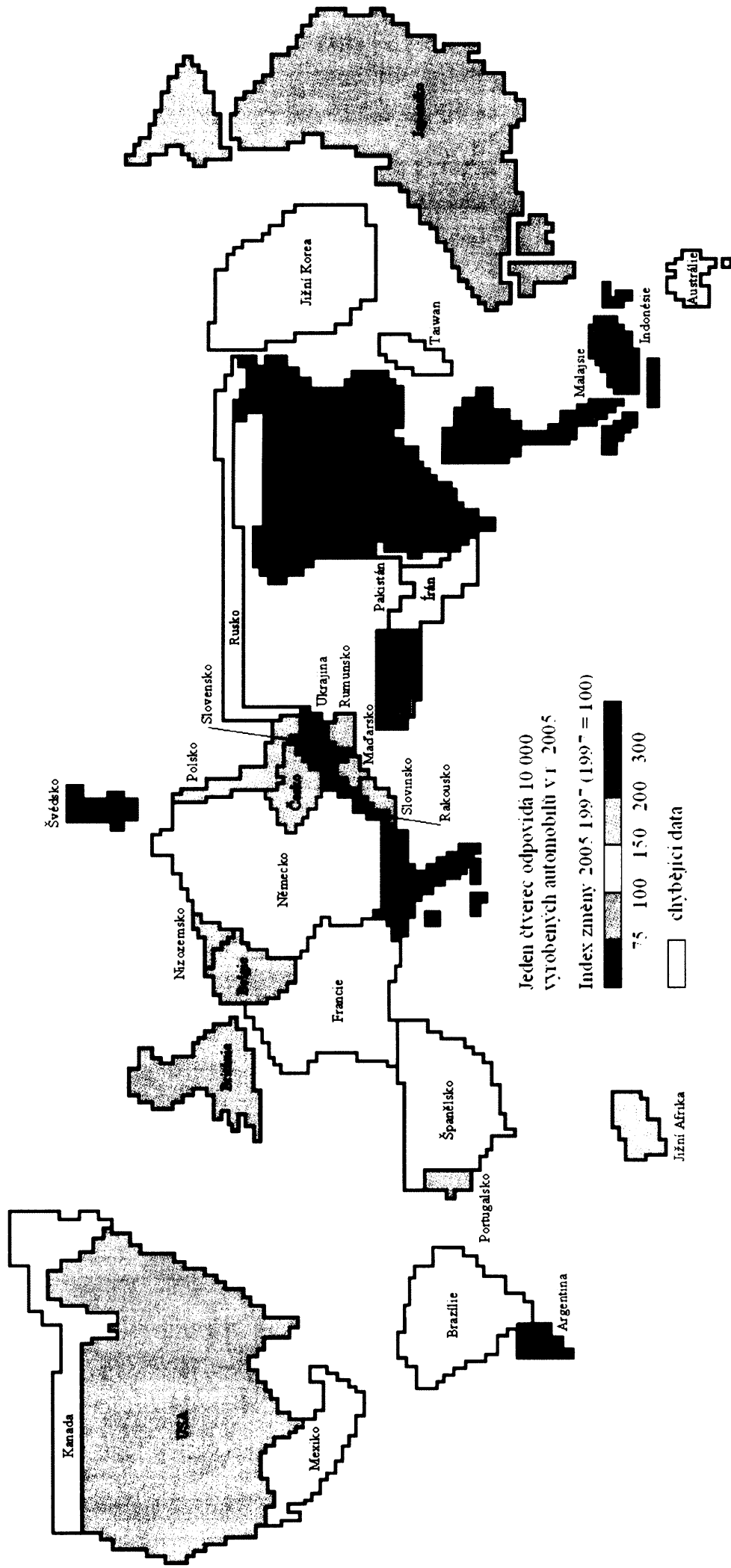
Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

Graf 11 Vývoz motorových vozidel v rámci EU15 1962–2004



Zdroj: UNSTATs, Databáze Comtrade

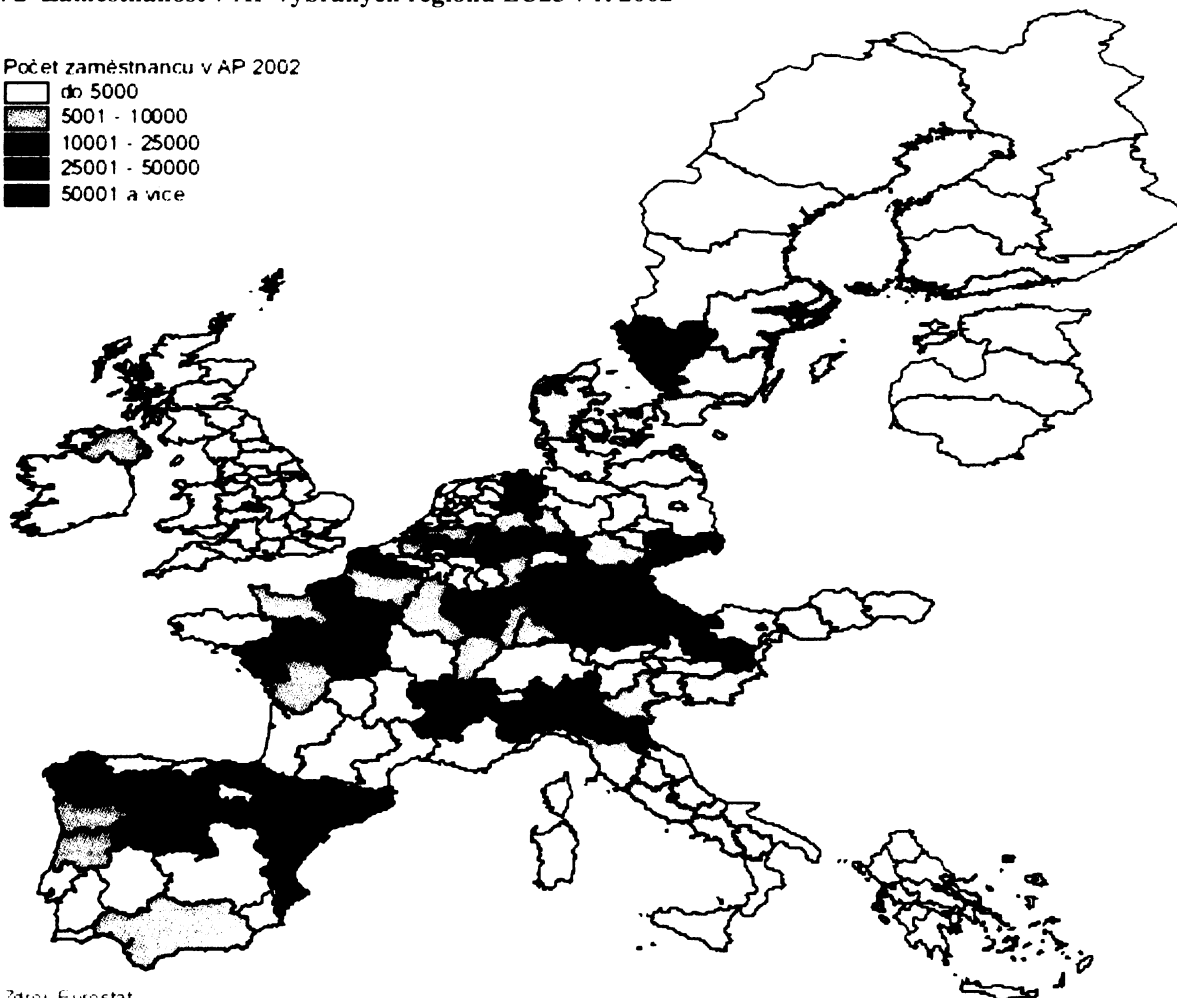
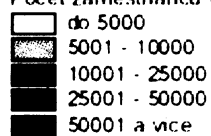
Obr. 1 Proměny obrazu výroby automobilů na globální úrovni 1997-2005



Pozn. Zobrazené jsou země s produkcí nad 100 tis. Automobilů v r. 2005
Zdroj: OICA

Obr. 2 Zaměstnanost v AP vybraných regionů EU25 v r. 2002

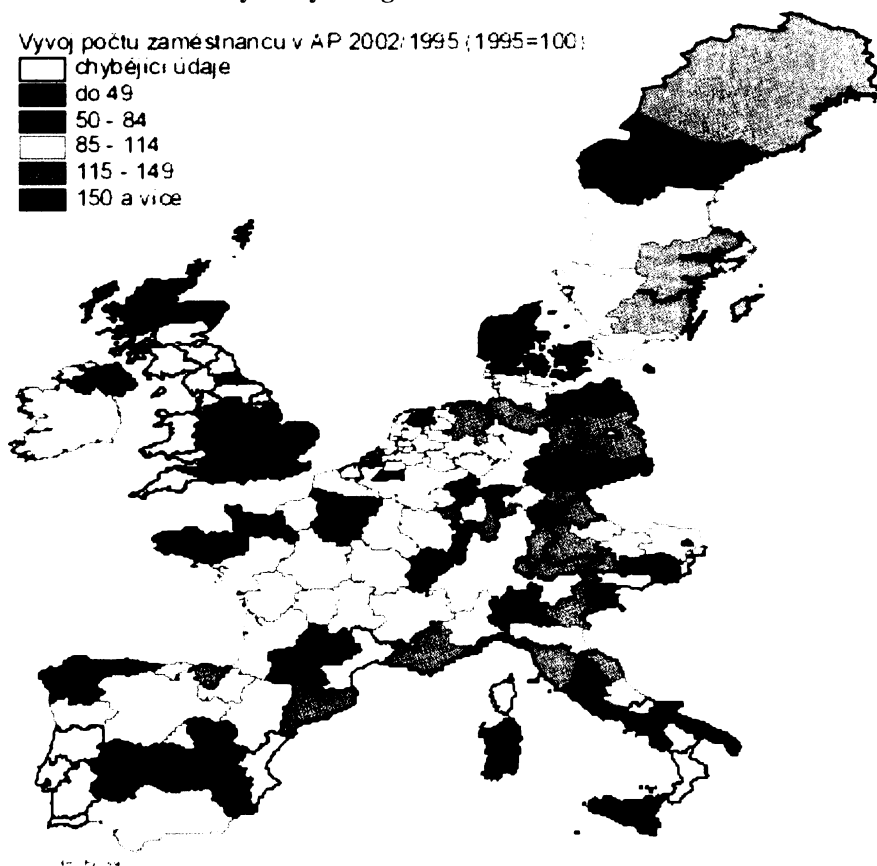
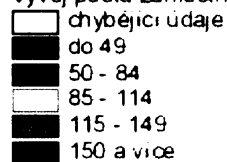
Počet zaměstnanců v AP 2002



Ždroj: Eurostat

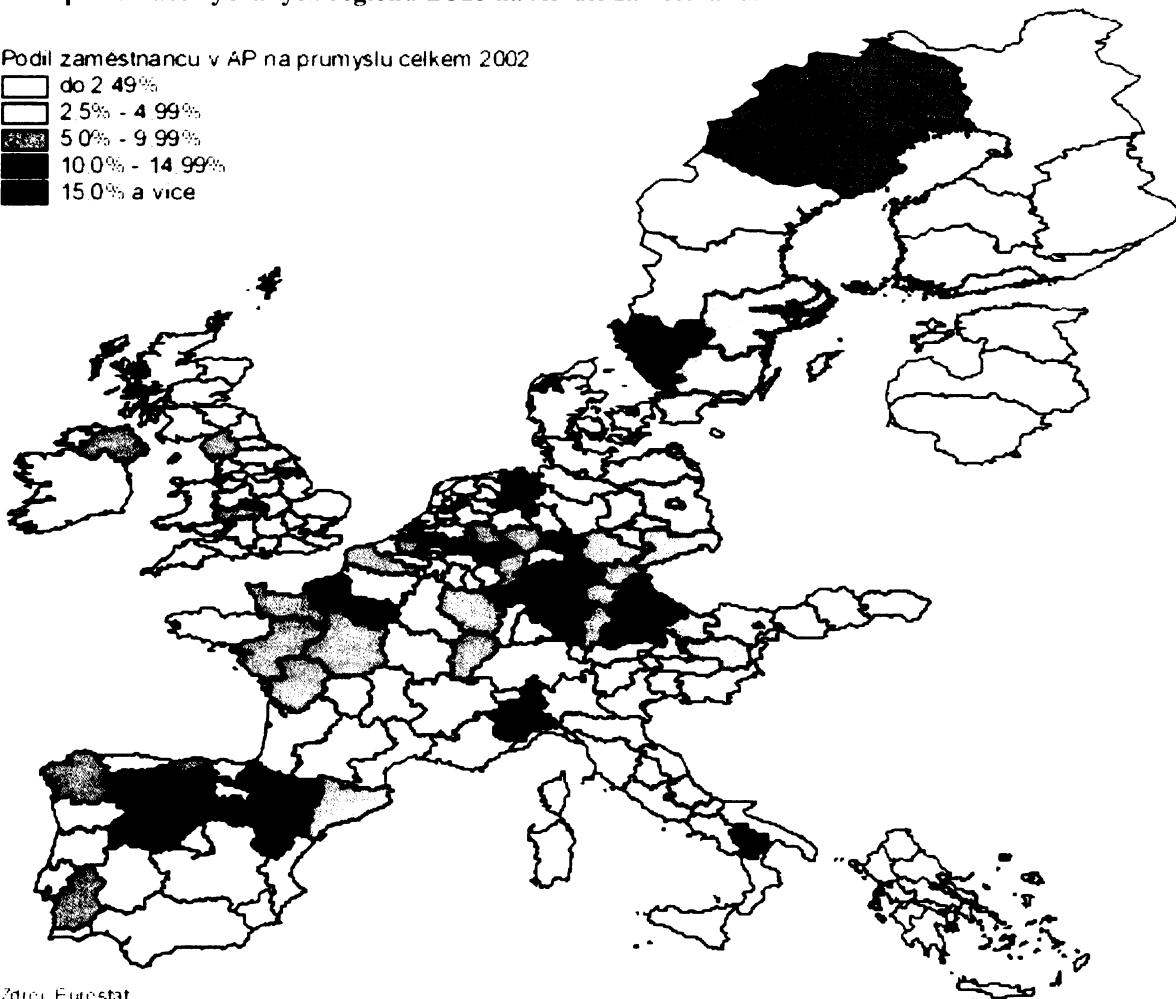
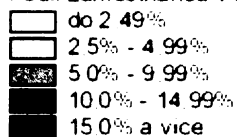
Obr. 3 Vývoj zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 1995 a 2002

Vývoj počtu zaměstnanců v AP 2002; 1995=100:



Obr. 4 Specializace vybraných regionů EU25 na AP dle zaměstnanosti v r. 2002

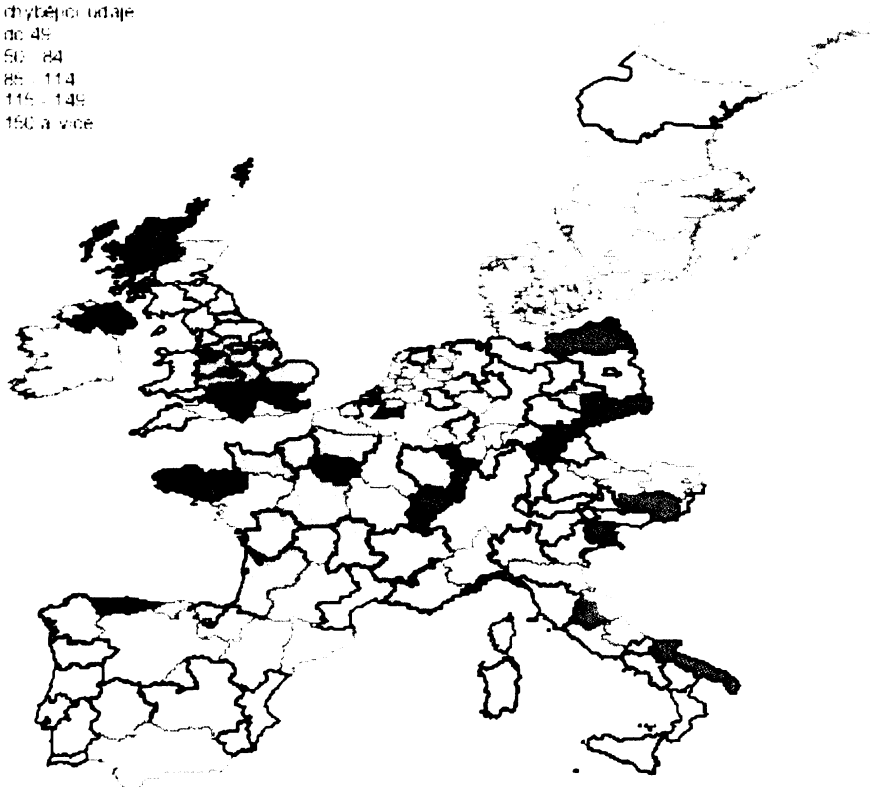
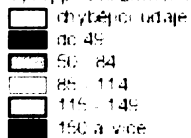
Podíl zaměstnanců v AP na průmyslu celkem 2002



Zdroj: Eurostat

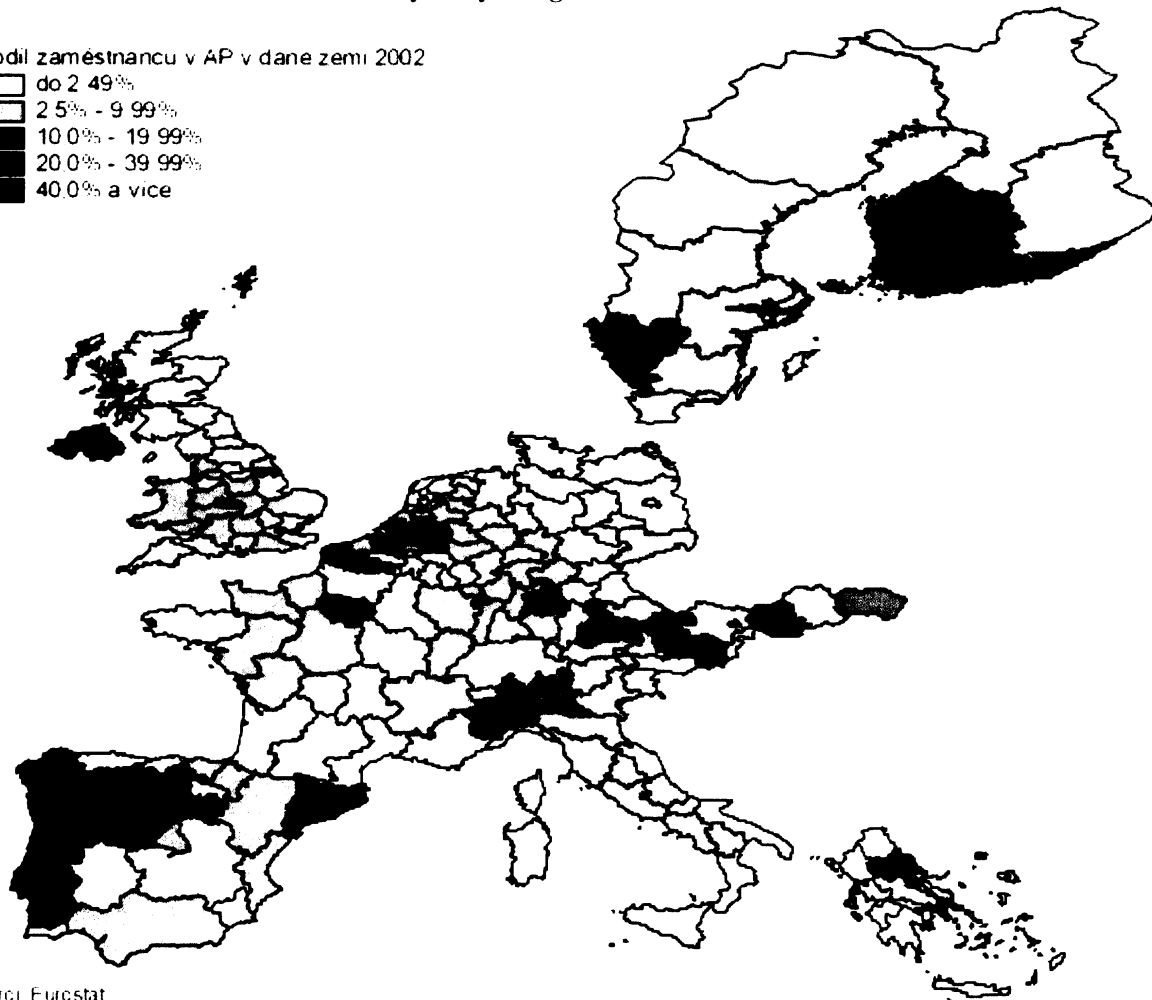
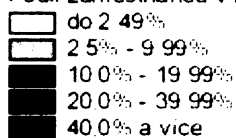
Obr. 5 Vývoj specializace vybraných regionů EU15 na AP dle zaměstnanosti 1995 a 2002

Vývoj podílu zaměstnanců v AP na průmyslu celkem 2002/1995 (1995 = 100)



Obr. 6 Koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů EU25 v r. 2002

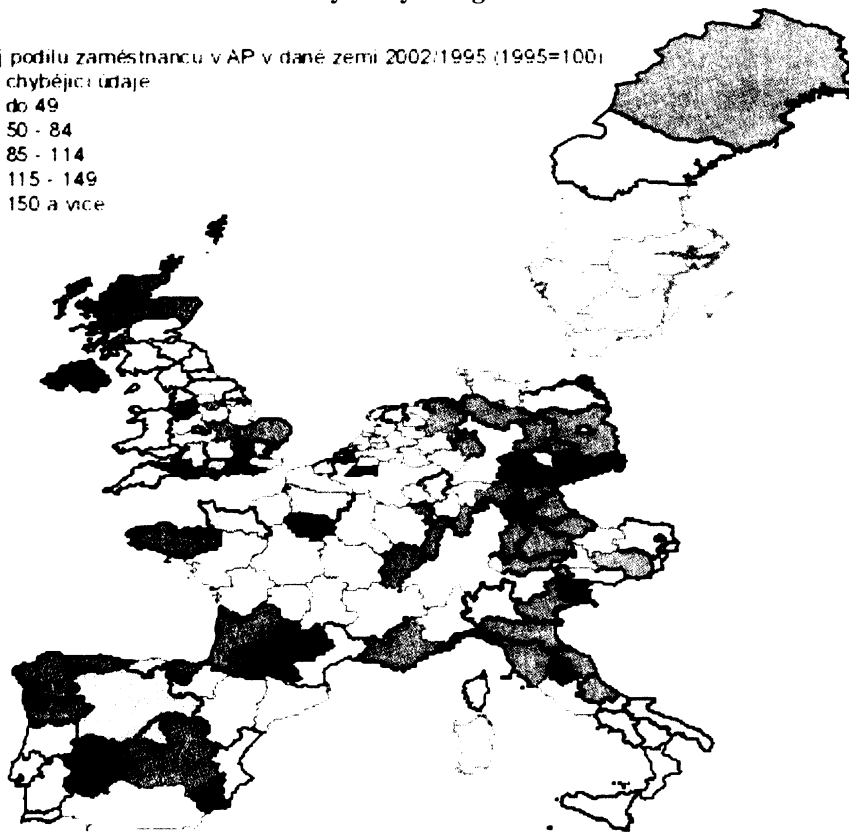
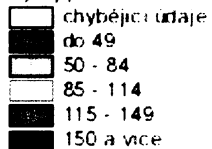
Podíl zaměstnanců v AP v dané zemi 2002



žród: Eurostat

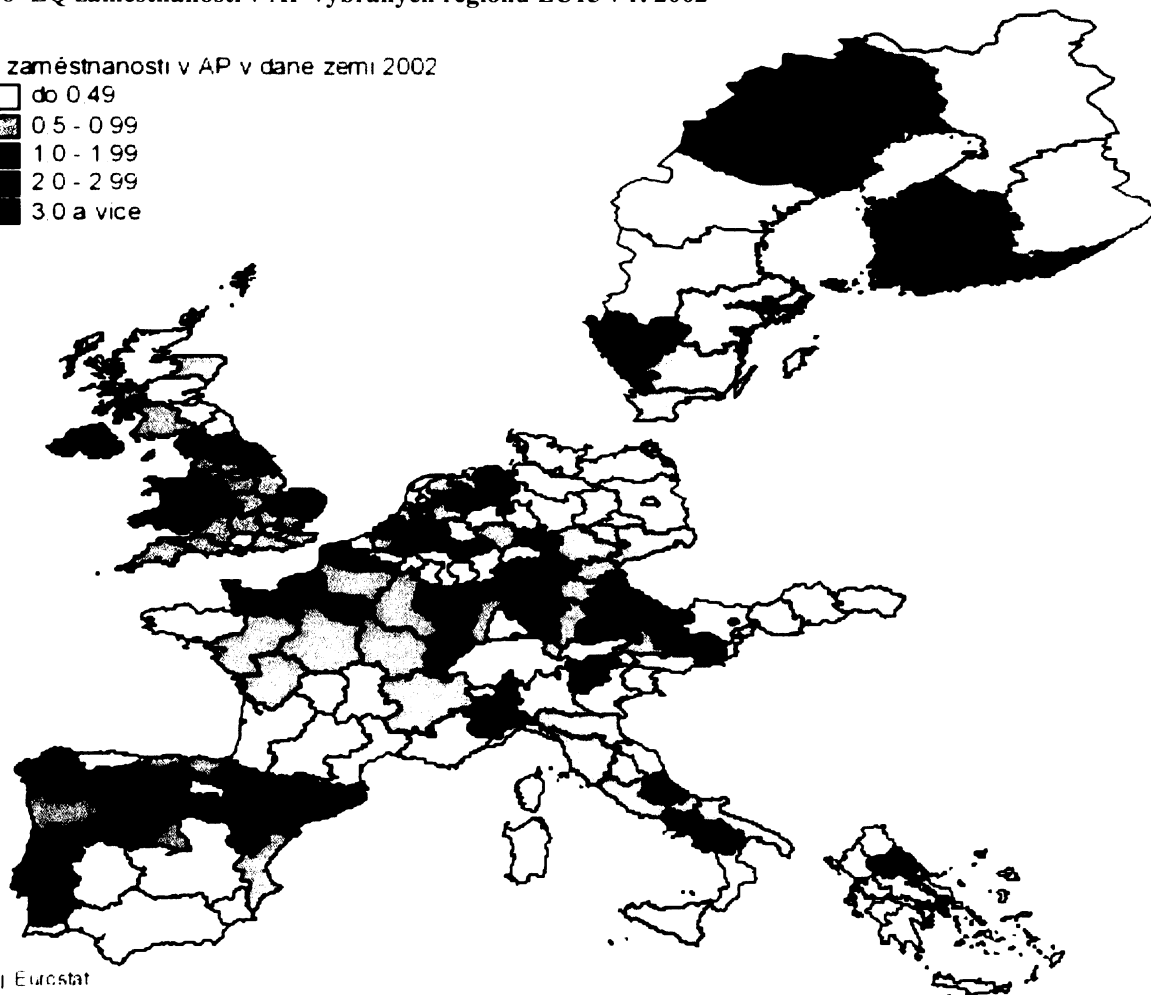
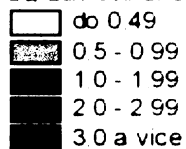
Obr. 7 Vývoj koncentrace zaměstnanců v AP vybraných regionů EU25 1995 a 2002

Vývoj podílu zaměstnanců v AP v dané zemi 2002:1995 (1995=100)



Obr. 8 LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 v r. 2002

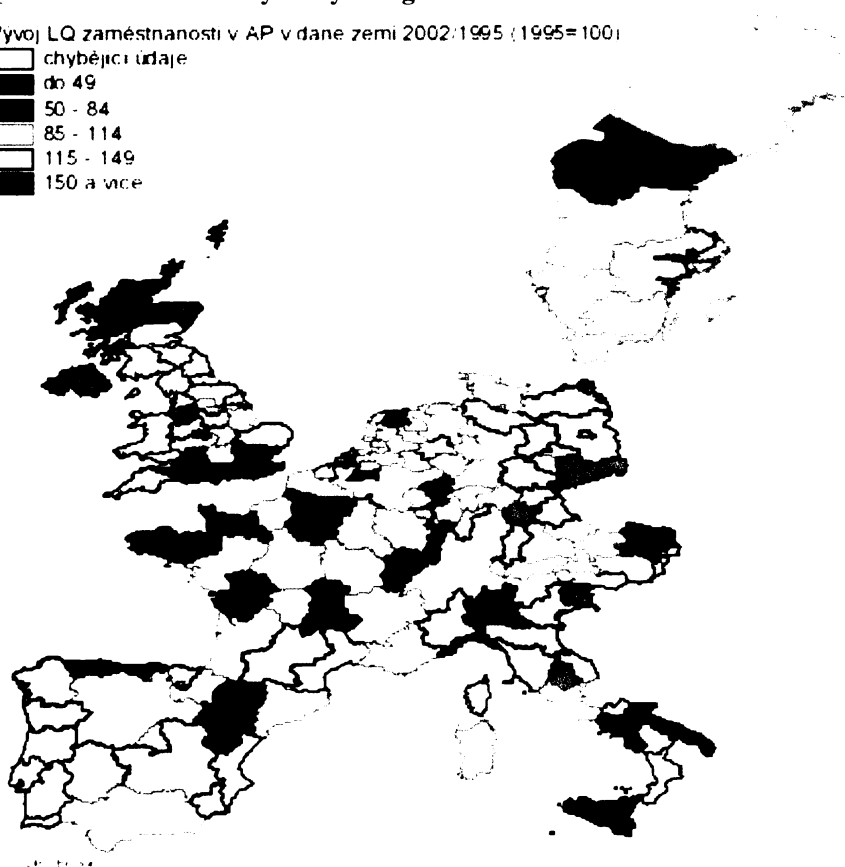
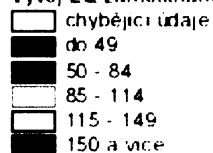
LQ zaměstnanosti v AP v dané zemi 2002



Zdroj: Eurostat

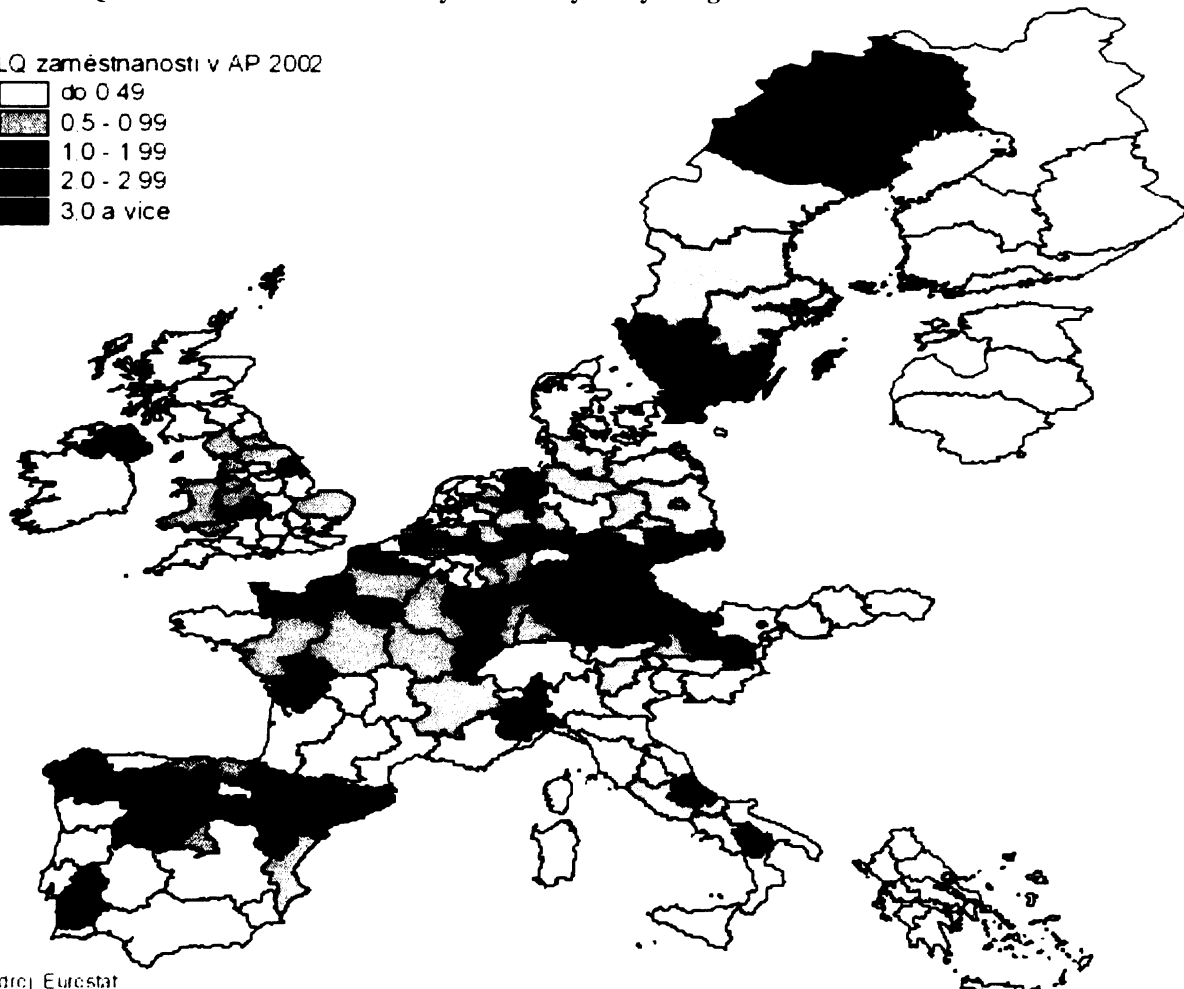
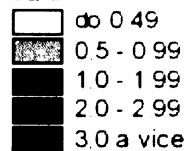
Obr. 9 Vývoj LQ zaměstnanosti v AP vybraných regionů EU15 1995 a 2002

Vývoj LQ zaměstnanosti v AP v dané zemi 2002:1995 (1995=100)



Obr. 10 LQ zaměstnanosti v AP vztažený ke všem vybraným regionům EU25 v r. 2002

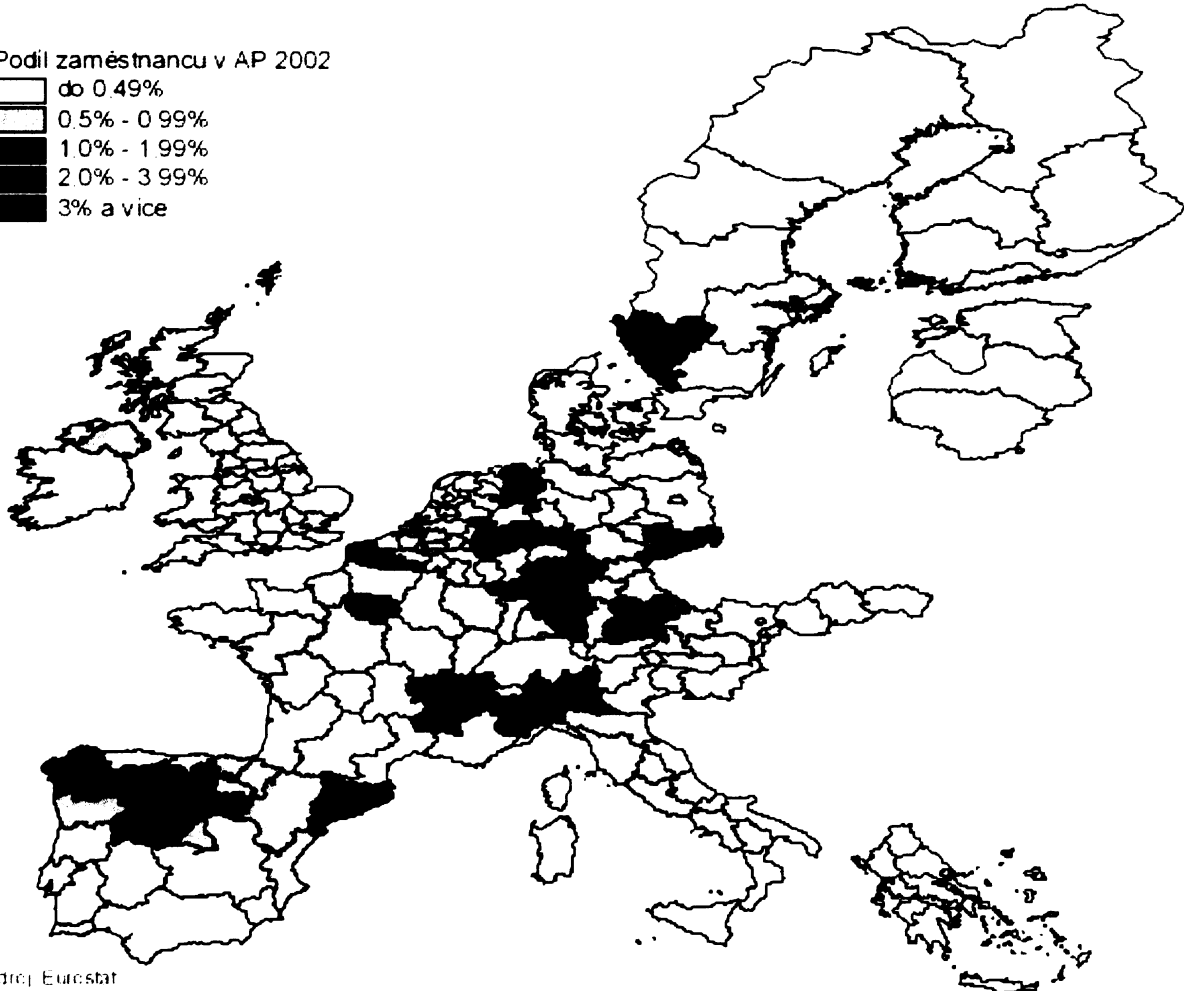
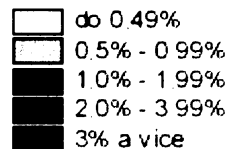
LQ zaměstnanosti v AP 2002



Zdroj: Eurostat

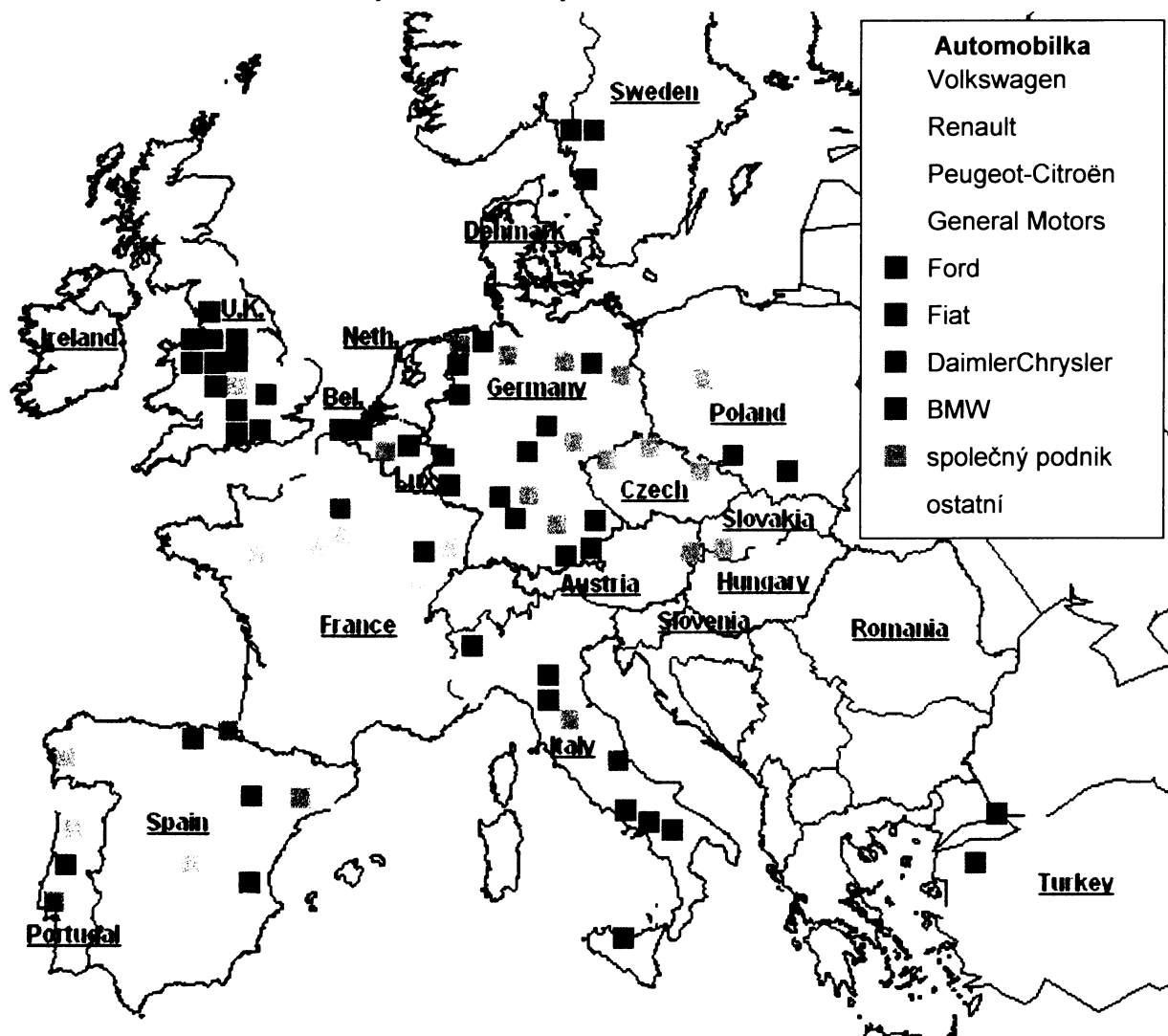
Obr. 11 Koncentrace zaměstnanců v AP vztažená ke všem vybraným regionům EU25 v r. 2002

Podíl zaměstnanců v AP 2002



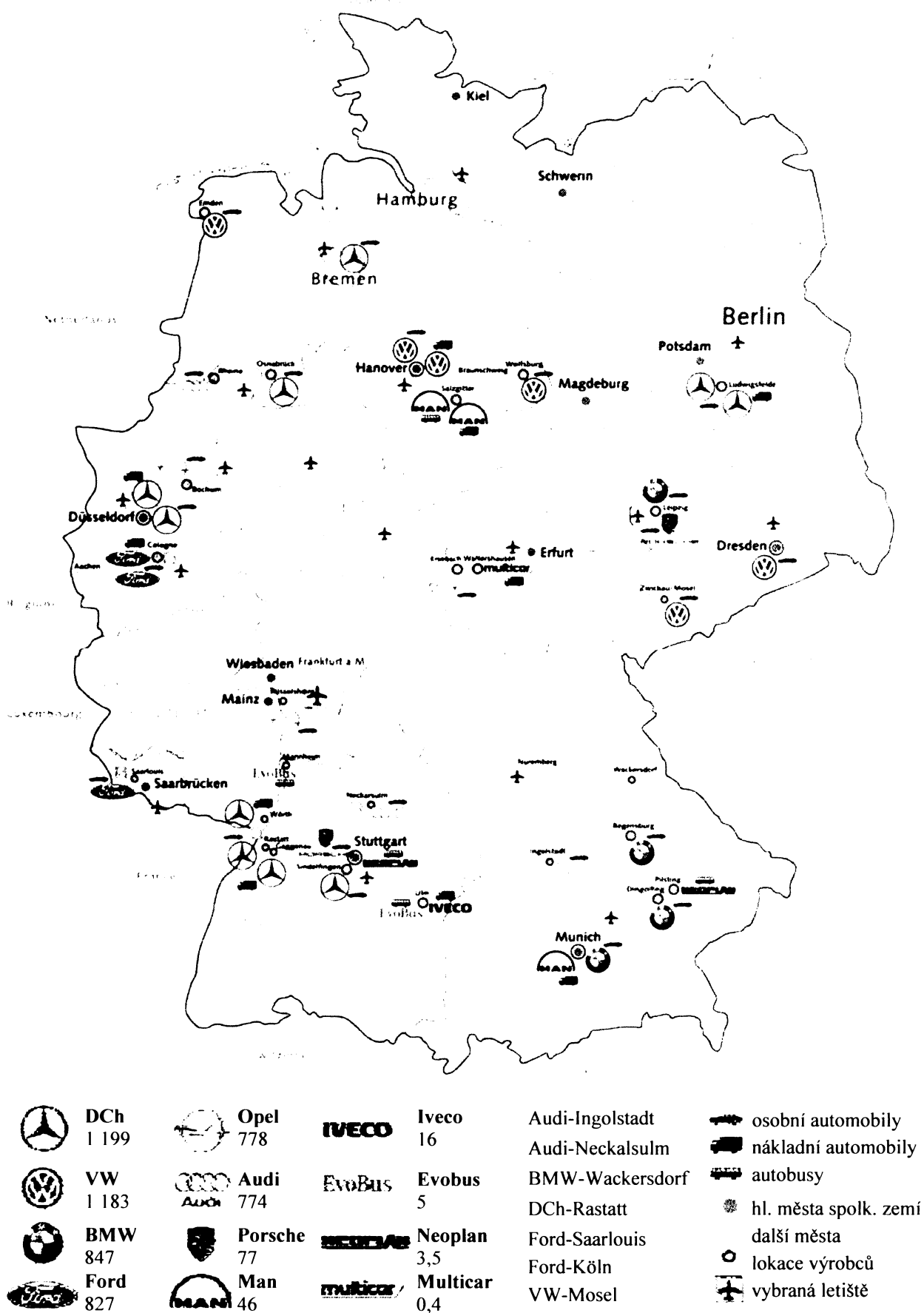
Zdroj: Eurostat

Obr. 13 Lokalizace automobilové produkce v Evropě dle hlavních firem



Převzato: EMCC

Obr. 14 Rozmístění automobilek (s produkcí v r. 2005 v tis.) a dodavatelských parků v Německu



Zdroj: Upraveno podle: www.invest-in-germany.de/upload_files/20050331135801_Automotive_Gateway_Final_2.pdf

Poznámky ke kartogramům a datové základně na regionální úrovni

Celková databáze regionální statistiky byla sestavována z více zdrojů. Hlavním zdrojem byl Eurostat a jeho veřejně přístupné údaje na internetu. Starší data byla získána z CD-ROMu (Eurostat 1998) a řada chybějících dat pro Německo byla doplněna rovněž z CD-ROMu DeSTATIS. Z celkového počtu 254 regionů evropské pětadvacítky (211 regionů EU15) se počet regionů v jednotlivých kartogramech (obrázky 2 – 11 přílohy) liší. Snahou při zpracování dat a kartogramů bylo postihnout maximální počet regionů pro jednotlivé ukazatele, proto i některé regiony zobrazují údaje nikoli za rok uvedený v nadpise ale jemu co možná nejbližším.

Největší soubor obsahuje údaje za zaměstnanost v automobilovém průmyslu v roce 2002 a čítá celkem 196 regionů (použit pro obrázky 2, 4, 6, 8, 10, 11 přílohy), přičemž jsou zastoupeny všechny významné produkční země. Kromě Německa, Španělska, Velké Británie, Itálie, Belgie (údaje z roku 2001), Nizozemska, Švédska a Portugalska, patří do souboru i regiony Rakouska, Finska, Řecka (2000) a Slovenska a také menší země, které jsou zároveň NUTS 2 regiony: Dánsko, Estonsko, Lotyšsko (2001), Litva a Slovinsko. V případě Irska byly oba regiony The Border Midland & Western a The Southern and Eastern sloučeny v jeden (celá země), jelikož vznikly až v roce 1999 a podkladová mapa nerespektuje současné hranice NUTS 2 regionů. Příklad Irska proto není jediným, kdy musela být data sloučena. V Itálii byly novější údaje sečteny za autonomní provincie Bolzano-Bozen a Trento v původní Trentino-Alto Adige. Naopak ve Finsku došlo ke sloučení regionu Uusimaa s Etelä-Suomi, ke kterému navíc bylo připojeno část území bývalého regionu Väli-Suomi. Tento zmenšený region se dnes nazývá Länsi-Suomi. Zdaleka největší rozdíly mezi podkladovou mapou pro kartogramy a statistickými daty se týkaly Velké Británie, proto došlo k následujícím úpravám. Pro každý region podkladové mapy je v závorce přiřazený NUTS 2 region, za který byla data porížena: Cleveland, Durham (Tees Valley and Durham); Leicestershire, Northamptonshire (Leicestershire, Rutland and Northants); Avon, Gloucestershire, Wiltshire (Gloucestershire, Wiltshire and North Somerset); Humberside (East Riding and North Lincolnshire); Grampain (North Eastern Scotland); Borders-Central-Fife-Lothian-Tayside (Eastern Scotland); Dumfries and Galloway, Strathclyde (South Western Scotland – je menší regionem, severní část připadla Highlands and Islands); Greater London (Inner + Outer London); Cornwall, Devon (Cornwall and Isles of Scilly + Devon) a vzhledem k úplně rozdílným hranicím Clywd, Dyfed, Gwynedd, Powys + Gwent, Mid-South-West Glamoran (West Wales and The Valleys+ East Wales) byla pro celý Wales použita jednotná hodnota.

Pro srovnání ve vývoji zaměstnanosti byl dle dostupných údajů za nejvhodnější zvolen rok 1995. Nicméně ani pro tento rok žádný ze souborů regionů neobsahuje kompletní data. Proto výsledný soubor srovnávající r. 1995 a 2002 obsahuje pouze 128 regionů. Navíc údaje za regiony Belgie, Itálie a Portugalska jsou z roku 1996, pro Velkou Británii ještě o rok mladší. Protože kartogramy ve většině případů srovnávají vývoj ukazatelů v regionech v rámci příslušných zemí, lze výsledné trendy interpretovat společně a rovněž v rámci celé Evropy (obr. 6 a 7 přílohy) rozdíly časových údajů mezi jednotlivými zeměmi (2000–2002) nejsou pro výsledný geografický obraz zavádějící. Celkem pro 48 vybraných regionů Francie, Itálie a Španělska je vývoj zaměstnanosti v AP zaznamenán navíc v delším časovém horizontu a to mezi lety 1985 a 2002 (obr. č. 5 – 8).

Druhým okruhem dat vhodným pro srovnání se zaměstnaností v AP jsou údaje o přidané hodnotě. Tato data jsou bohužel k dispozici pouze za průmysl dopravních prostředků, sekci AP nadřazené. Ve většině regionů AP však v rámci PDP představuje složku nejvýznamnější, a proto generuje také nejvyšší PH. Vývoj PH dokumentuje srovnání dvou časových průřezů –

r. 1980 a 1996. Zdrojem těchto dat byl CD-ROM Eurostat 1998. V nově spuštěné elektronické aplikaci regionální databáze Eurostatu na internetu bohužel novější data chybí. I přesto získané údaje představují významný soubor celkem 87 regionů Francie, Itálie, Španělska, Nizozemska a vybraných regionů Belgie a Portugalska. Podobně jako u zaměstnanců AP ani u PH údaje za všechny země nejsou totožné ze stejných let 1980 a 1996, jak udávají nadpisy a legendy obrázků č. 9 – 13. Belgie namísto roku 1980 udává hodnoty o rok starší a Francie dokonce o pět let. Španělsko a Portugalsko zobrazuje hodnoty z r. 1995 namísto 1996. Zvláštní případ je Nizozemsko, které udává vývoj PH v letech 1975–1993.

Všechny obrázky nezobrazují hranice všech regionů dané země vzhledem k příliš vysokému počtu chybějících údajů. Zejména je to zřejmé u obrázků, které postihují vývoj sledovaných ukazatelů v různých časových obdobích (1995–2002). Účelem výše uvedených obrázků bylo především přehledné kartografické zpracování sledovaných ukazatelů, proto byly hranice řady regionů s chybějícími údaji sloučeny. Obrázky tak nemají potřebné náležitosti map (zobrazení celého kontinentu, měřítko, orientace, způsob zobrazení, atd.) a ani na ně neaspírují. Pro kartografické zpracování kartogramů byl použit program ArcView Gis 3.2.

Zaměstnanost

1995 (jiný rok - pozn. u zemí)

	průmysl celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysl d	energie e	prospědky dm	% dopr. prospědky	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% %	automobily v zemi	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
DE8 Mecklenburg-Vorpommern				7 289	13 211		1,5	1 691		0,2		11 520
DE9 Niedersachsen	602 313	11 105	567 351	23 857	130 673	21,7	15,0	110 405	18,3	16,0		20 268
DE91 Braunschweig	183 453	3 150	174 601	5 702	72 775	39,7	8,3					
DE92 Hannover	169 177	2 911	157 908	8 358	24 669	14,6	2,8					
DE93 Lüneburg	75 522	1 823	70 779	2 920	3 501	4,6	0,4	1 630	2,2	0,2		1 871
DE94 Weser-Ems	174 161	3 221	164 063	6 877	29 728	17,1	3,4	17 035	9,8	2,5		12 693
DEA Nordrhein-Westfalen	1 722 017	96 988	1 552 704	72 325	108 617	6,3	12,5	91 253	5,3	13,2		17 364
DEA1 Düsseldorf	502 239	24 375	449 268	28 596	27 261	5,4	3,1	19 695	3,9	2,9		7 566
DEA2 Köln	342 337	15 509	312 102	14 726	37 596	11,0	4,3	33 326	9,7	4,8		4 270
DEA3 Münster	225 716	34 461	182 104	9 151	6 122	2,7	0,7	5 821	2,6	0,8		301
DEA4 Detmold	239 370	312	233 150	5 908	9 638	4,0	1,1	7 032	2,9	1,0		2 606
DEA5 Arnsberg	412 355	22 331	376 080	13 944	28 000	6,8	3,2	25 379	6,2	3,7		2 621
DEB Rheinland-Pfalz				14 551	33 471		3,8	31 220		4,5		2 251
DEB1 Koblenz	110 042	1 677	108 365		7 791	7,1	0,9	7 601	6,9	1,1		190
DEB2 Trier	33 787	250	33 537		1 769	5,2	0,2	1 666	4,9	0,2		103
DEB3 Rheinhessen-Pfalz				8 158	23 911		2,7	21 953		3,2		1 958
DEC Saarland	113 103	16 781	96 322		18 219	16,1	2,1	17 298	15,3	2,5		921
DED Sachsen	235 145	9 373	199 059	26 713	20 726	8,8	2,4	9 635	4,1	1,4		11 091
DED1 Chemnitz	86 511	1 221	85 290		11 823	13,7	1,4	7 545	8,7	1,1		4 278
DED2 Dresden	78 854	4 491	74 363		6 072	7,7	0,7	1 407	1,8	0,2		4 666
DED3 Leipzig	43 068	3 661	39 407		2 831	6,6	0,3	683	1,6	0,1		2 148
DEE Sachsen-Anhalt	131 224	8 179	111 520	11 525	9 750	7,4	1,1	2 144	1,6	0,3		7 606
DEE1 Dessau	30 201	2 028	28 173		2 702	8,9	0,3	707	2,3	0,1		1 995
DEE2 Halle	42 335	2 979	39 356		2 919	6,9	0,3	296	0,7	0,0		2 623
DEE3 Magdeburg	47 163	3 172	43 991		4 129	8,8	0,5	1 141	2,4	0,2		2 988
DEF Schleswig-Holstein	164 522	902	152 484	11 136	14 534	8,8	1,7	4 406	2,7	0,6		10 128
DEG Thüringen	122 076	1 614	109 872	10 590	7 075	5,8	0,8	5 554	4,5	0,8		1 521
ES Španělsko	2 322 703	49 531	2 205 102	68 070	190 038	8,2	100,0	138 314	6,0	100,0		51 724
ES1 Noroeste	229 198	20 428	200 353	8 417	26 554	11,6	14,0	13 385	5,8	9,7		13 169
ES11 Galicia	134 135	3 824	124 457	5 854	22 212	16,6	11,7	10 915	8,1	7,9		11 297
ES12 Principado de Asturias	64 543	15 763	47 224	1 556	2 037	3,2	1,1	643	1,0	0,5		1 394
ES13 Cantabria	30 520	841	28 672	1 007	2 305	7,6	1,2	1 827	6,0	1,3		478
ES2 Noreste	369 237	3 541	358 409	7 287	41 853	11,3	22,0	32 627	8,8	23,6		9 226
ES21 Pais Vasco	197 368	698	192 215	4 455	15 225	7,7	8,0	7 278	3,7	5,3		7 947
ES22 Comunidad Foral de Navarra	56 400	605	55 299	496	9 893	17,5	5,2					
ES23 La Rioja	27 323	60	26 830	433	1 632	6,0	0,9					
ES24 Aragón	88 146	2 178	84 065	1 903	15 103	17,1	7,9	14 172	16,1	10,2		931
ES3 Comunidad de Madrid	270 602	1 316	256 752	12 534	22 445	8,3	11,8	14 531	5,4	10,5		7 914
ES4 Centro (ES)	253 242	13 836	232 655	6 751	19 540	7,7	10,3	19 179	7,6	13,9		361
ES41 Castilla y León	135 347	11 682	119 417	4 248	17 542	13,0	9,2	17 445	12,9	12,6		97

Zaměstnanost

	1995 (jiný rok - pozn. u zemi)										
	průmysl celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysl d	energie e	dopr. prospědky dm	% dopr. prospědky	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% %	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
ES42 Castilla-la Mancha	94 062	1 592	91 324	1 146	1 902	2,0	1,0	1 638	1,7	1,2	264
ES43 Extremadura	23 833	562	21 914	1 357	96	0,4	0,1	96	0,4	0,1	
ES5 Este	896 178	4 788	872 458	18 932	58 429	6,5	30,7	52 054	5,8	37,6	6 375
ES51 Catalunya	570 258	2 338	556 321	11 599	43 523	7,6	22,9	39 588	6,9	28,6	3 935
ES52 Comunidad Valenciana	301 301	2 106	294 548	4 647	14 311	4,7	7,5				
ES53 Illes Balears	24 619	344	21 589	2 686	595	2,4	0,3				
ES6 Sur	269 105	5 361	253 147	10 597	20 244	7,5	10,7	6 430	2,4	4,6	13 814
ES61 Andalucía	210 983	4 576	196 953	9 454	17 325	8,2	9,1	5 988	2,8	4,3	11 337
ES62 Región de Murcia	58 122	785	56 194	1 143	2 919	5,0	1,5	442	0,8	0,3	2 477
ES7 Canarias (ES)	35 141	261	31 328	3 552	973	2,8	0,5	108	0,3	0,1	865
FR Francie	3 446 062	46 087	3 202 093	197 882	385 490	11,2	100,0	270 870	7,9	100,0	114 620
FR1 Île de France	622 321	3 562	565 650	53 109	83 709	13,5	21,7	56 099	9,0	20,7	27 610
FR2 Bassin Parisien	760 711	4 982	723 626	32 103	75 166	9,9	19,5	59 569	7,8	22,0	15 597
FR21 Champagne-Ardenne	103 349	765	98 932	3 652	6 278	6,1	1,6	4 916	4,8	1,8	1 362
FR22 Picardie	139 419	779	135 179	3 461	12 002	8,6	3,1	9 103	6,5	3,4	2 899
FR23 Haute-Normandie	138 355	540	131 370	6 445	22 851	16,5	5,9	17 846	12,9	6,6	5 005
FR24 Centre	181 163	857	168 676	11 630	16 081	8,9	4,2	12 113	6,7	4,5	3 968
FR25 Basse-Normandie	90 347	626	86 575	3 146	11 977	13,3	3,1	11 051	12,2	4,1	926
FR26 Bourgogne	108 078	1 415	102 894	3 769	5 977	5,5	1,6	4 540	4,2	1,7	1 437
FR3 Nord - Pas-de-Calais	253 840	763	241 992	11 085	30 969	12,2	8,0	25 968	10,2	9,6	5 001
FR4 Est	420 261	16 081	390 600	13 580	70 433	16,8	18,3	63 335	15,1	23,4	7 098
FR41 Lorraine	161 642	12 424	142 155	7 063	15 085	9,3	3,9	14 513	9,0	5,4	572
FR42 Alsace	151 057	3 287	142 468	5 302	22 371	14,8	5,8	18 777	12,4	6,9	3 594
FR43 Franche-Comté*	107 562	370	105 977	1 215	32 977	30,7	8,6	30 045	27,9	11,1	2 932
FR5 Ouest	455 927	4 405	434 377	17 145	52 333	11,5	13,6	32 978	7,2	12,2	19 355
FR51 Pays de la Loire	224 420	1 784	214 872	7 764	25 365	11,3	6,6	13 589	6,1	5,0	11 776
FR52 Bretagne	145 135	1 419	138 206	5 510	14 772	10,2	3,8	11 405	7,9	4,2	3 367
FR53 Poitou-Charentes	86 372	1 202	81 299	3 871	12 196	14,1	3,2	7 984	9,2	2,9	4 212
FR6 Sud-Ouest	266 976	9 128	238 286	19 562	35 230	13,2	9,1				
FR61 Aquitaine	120 761	5 846	105 033	9 882	16 919	14,0	4,4	4 251	3,5	1,6	12 668
FR62 Midi-Pyrénées	109 323	2 524	98 698	8 101	16 397	15,0	4,3	1 971	1,8	0,7	14 426
FR63 Limousin	36 892	758	34 555	1 579	1 914	5,2	0,5				
FR7 Centre-Est	495 267	2 149	466 662	26 456	26 760	5,4	6,9	23 779	4,8	8,8	2 981
FR71 Rhône-Alpes	414 482	1 759	389 012	23 711	23 802	5,7	6,2	21 780	5,3	8,0	2 022
FR72 Auvergne	80 785	390	77 650	2 745	2 958	3,7	0,8	1 999	2,5	0,7	959
FR8 Méditerranée	167 264	5 017	140 150	22 097							
FR81 Languedoc-Roussillon	51 572	2 296	42 727	6 549	631	1,2	0,2				
FR82 Provence-Alpes-Côte d'Azur	113 578	2 587	96 611	14 380	10 075	8,9	2,6	930	0,8	0,3	9 145
FR83 Corse	2 114	134	812	1 168							
FR9 French overseas departments (FR)	3 495		750	2 745							

Zaměstnanost

1995 (jiný rok - pozn. u zemí)

	průmysly celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysly d	energie e	dopr. prostředky dm	% dopr. prostředky pr. v zemi	% na dopr. automobily dm34	% na AP v zemi	ostátní dopr. pr. dm35
IE Irsko	241 135	5 047	222 820	13 268	9 681	100,0	4 517	1,9	5 164
IE01 Border, Midlands and Western	62 915		62 915		1 355	14,0	1 165	1,9	190
IE02 Southern and Eastern	159 623		159 623		8 326	86,0	3 352	2,1	4 974
IT Itálie 1996!	4 856 256	29 751	4 651 887	17 461 8	30 624 0	100,0	190 575	3,9	11 566 5
ITC1 Piemonte	566 234		549 312	16 922	94 465	30,8	76 408	13,5	18 057
ITC2 Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste			5 689						
ITC3 Liguria	89 941	688	81 545	7 708			1 539	1,7	
ITC4 Lombardia	1 331 719		1 298 799	32 920	44 982	14,7	31 122	2,3	13 860
ITD1 Provincia Autonoma Bolzano-Bozen									
ITD2 Provincia Autonoma Trento									
ITD3 Veneto	667 439	2 195	650 740	14 504	16 576	2,5	5 017	0,8	11 559
ITD4 Friuli-Venezia Giulia	131 675	823	127 204	36 48	5 115	3,9	682	0,5	4 433
ITD5 Emilia-Romagna	534 175	2 432	519 194	12 549	18 451	3,5	13 156	2,5	5 295
ITE1 Toscana	392 637		381 495	11 142	18 781	4,8	5 467	1,4	13 314
ITE2 Umbria	68 198	642	64 695	2 861	1 107	1,6	463	0,7	644
ITE3 Marche	191 828	856	187 643	33 29	3 774	2,0	954	0,5	2 820
ITE4 Lazio	241 844	2 101	221 194	18 549	21 549	8,9	9 842	4,1	11 707
ITF1 Abruzzo	102 154	1 253	98 062	28 39	8 437	8,3	7 606	7,4	831
ITF2 Molise	14 939	178	14 761						
ITF3 Campania	214 050		202 377	11 673	28 655	13,4	14 400	6,7	14 255
ITF4 Puglia	176 236	2 156	174 080		10 196	5,8	6 424	3,6	3 772
ITF5 Basilicata	24 413	356	24 057		6 958	28,5			
ITF6 Calabria	36 481	418	31 920	4 143	755	2,1			
ITG1 Sicilia	122 538	1 763	109 005	11 770	7 863	6,4	3 904	3,2	3 959
ITG2 Sardegna	55 557		50 265	5 292	10 26	1,8	101	0,2	925
LT Litva 2001-2002!	255 853	2 836	246 471	31 841	6 546	2,6	329	0,1	6 217
LU Lucembursko	35 828	332	34 259	1 237	291	0,8			
HU Maďarsko 2001-2002!	943 892	6 757	870 155	66 980	45 550	4,8	37 072	3,9	8 478
HU1 Közép-Magyarország	237 566	884	223 842	12 840	10 691	4,5	6 333	2,7	4 358
HU10 Közép-Magyarország	237 566	884	223 842	12 840	10 691	4,5	6 333	2,7	4 358
HU2 Dunántúl	363 415	3 520	332 145	27 750	25 803	7,1	24 843	6,8	960
HU21 Közép-Dunántúl	144 640	1 978	130 196	12 466	9 871	6,8	9 320	6,4	551
HU22 Nyugat-Dunántúl	138 659	1 205	131 372	6 082	14 281	10,3	14 129	10,2	152
HU23 Dél-Dunántúl	80 116	337	70 577	9 202	1 651	2,1	1 394	1,7	257
HU3 Alföld és Észak	342 911	2 353	314 168	26 390	9 056	2,6	5 896	1,7	3 160
HU31 Észak-Magyarország	110 056	1 372	95 993	12 691	2 634	2,4	2 232	2,0	402
HU32 Észak-Alföld	117 905	467	110 292	7 146	3 611	3,1	1 178	1,0	2 433
HU33 Dél-Alföld	114 950	514	107 883	6 553	2 811	2,4	2 486	2,2	325
NL Nizozemsko	903 253		868 453	34 800	51 710	5,7	23 680	2,6	28 030
NL1 Noord-Nederland	89 169		84 978	4 191	6 209	7,0			

Zaměstnanost

1995 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysl celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysl d	energie e	dopr. prostředky dm	% dopr. prostředky	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% %	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
PL51 Dolnosaskie	219 584	28 775	175 019	15 790	12 381	5,6	8,0	8 719	4,0	11,2	3 662
PL52 Opolskie	7 368	1 501		5 867							
PL61 Kujawsko-Pomorskie	153 249	874	143 048	9 327	4 661	3,0	3,0	1 584	1,0	2,0	3 077
PL62 Warmińsko-Mazurskie	80 493	614	73 115	6 764	1 110	1,4	0,7	387	0,5	0,5	723
PL63 Pomorskie	155 662	940	144 872	9 850	28 408	18,2	18,3	2 256	1,4	2,9	26 152
PT Portugalsko 1996	1 068 497	15929	1035325	17243	42507	4,0	100,0	25 132	2,4	100,0	17375
PT1 Continente (PT)	1 051 300	15625	1020357	15318	42341	4,0	99,6				
PT11 Norte	549 358	6186	538168	5004	10441	1,9	24,6	8 727	1,6	34,7	1714
PT16 Centro (PT)											
PT17 Lisboa											
PT18 Alentejo											
PT15 Algarve	10 387	735	9598	54	228	2,2	0,5				
PT2 Regiao Autónoma dos Açores (PT)	8 535	83	7510	942	114	1,3	0,3				
PT3 Regiao Autónoma da Madeira (PT)	8 662	221	7458	983	52	0,6	0,1				
SK Slovensko	524 255	20 966	459 346	43 943	28 771	5,5	100,0	12 863	2,5	100,0	15 908
SK01 Bratislavský	80 974	400	55 144	25 430	4 508	5,6	15,7				
SK02 Západné Slovensko	183 631	11 738	170 321	1 572	13 439	7,3	46,7	4 116	2,2	32,0	9 323
SK03 Středné Slovensko	138 949	3 977	126 410	8 562	6 838	4,9	23,8	2 869	2,1	22,3	3 969
SK04 Východné Slovensko	120 701	4 851	107 471	8 379	3 986	3,3	13,9				
FI Finsko 1995-2000!	412 405	4 098	388 962	19 345	23 153	5,6	100,0	6 447	1,6	100,0	16 706
F11 Manner-Suomi	412 405	4 098	388 962	19 345	23 153	5,6	100,0	6 447	1,6	100,0	16 706
F13 Itä-Suomi	39 166	967	36 019	2 180	1 375	3,5	5,9	229	0,6	3,6	1 146
F12 Åland											
SE Švédsko	689 757	8 477	681 280		87 385	12,7	100,0	67 438	9,8	100,0	19 947
SE01 Stockholm	96 003	156	95 847		7 112	7,4	8,1	6 003	6,3	8,9	1 109
SE02 Östra Mellansverige	124 746	1 026	123 720		14 936	12,0	17,1	5 946	4,8	8,8	8 990
SE04 Sydsverige	96 675	629	96 046		10 014	10,4	11,5	7 073	7,3	10,5	2 941
SE06 Norra Mellansverige	73 944	706	73 238		2 995	4,1	3,4	2 723	3,7	4,0	272
SE07 Mellersta Norrland	24 621	257	24 364		400	1,6	0,5	110	0,4	0,2	290
SE08 Övre Norrland	32 073	4 701	27 372		3 238	10,1	3,7	3 132	9,8	4,6	106
SE09 Småland med Öarna	87 206	333	86 873		7 364	8,4	8,4	6 112	7,0	9,1	1 252
SE0A Västsverige	154 489	669	153 820		41 326	26,8	47,3	36 339	23,5	53,9	4 987
BG Bulharsko 1996	899 278	64 938	777 182	57 158	25 760	2,9	100,0	6 992	0,8	100,0	18 768
BG11 Severozapaden	61 235	1 215	50 437	9 583	45	0,1	0,2				
BG12 Severen tsentralen	162 427	3 648	150 651	8 128	4 984	3,1	19,3	867	0,5	12,4	4 117
BG13 Severoiztochen	119 273	1 118	109 937	8 218	13 288	11,1	51,6	3 558	3,0	50,9	9 730
BG21 Yugozapaden	234 254	22 983	197 475	13 796	4 111	1,8	16,0				
BG22 Yuzhen tsentralen	243 847	29 483	199 986	14 378	1 161	0,5	4,5	456	0,2	6,5	705
BG23 Yugoiztochen	78 242	6 491	68 696	3 055	2 171	2,8	8,4				
RO Rumunsko 2001-2002!	2 139 018	145 930	1 808 991	184 097	139 701	6,5	100,0	75 001	3,5	100,0	64 700

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysl celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysl d	energie e	dopr. prospědky dm	% dopr. prospědky %	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% v zemi	na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
DE9 Niedersachsen	551 047	8 211	542 836		139 516	25,3	14,8	120 332	21,8	15,2	19 184
DE91 Braunschweig	169 836	1 972	167 864								
DE92 Hannover	141 285	1 849	139 436								
DE93 Lüneburg	69 456	1 370	68 086								
DE94 Weser-Ems	170 470	3 019	167 451		33 114	19,4	3,5	21 071	12,4	2,7	12 043
DEA Nordrhein-Westfalen	1 405 587	53 779	1 351 808		102 564	7,3	10,9	90 092	6,4	11,3	12 473
DEA1 Düsseldorf	375 896	16 584	359 312		24 524	6,5	2,6	19 837	5,3	2,5	4 687
DEA2 Köln	286 072	6 494	279 578		35 515	12,4	3,8	33 126	11,6	4,2	2 389
DEA3 Münster	179 666	18 836	160 830		6 759	3,8	0,7	6 406	3,6	0,8	353
DEA4 Detmold	213 144	287	212 857		10 046	4,7	1,1	7 894	3,7	1,0	2 152
DEA5 Arnsberg	350 811	11 579	339 232		25 721	7,3	2,7	22 829	6,5	2,9	2 892
DEB Rheinland-Pfalz	297 305	2 071	295 234		29 425	9,9	3,1	27 183	9,1	3,4	2 242
DEB1 Koblenz	102 403	1 212	101 191		5 903	5,8	0,6	5 500	5,4	0,7	403
DEB2 Trier	32 925	324	32 601		1 628	4,9	0,2				
DEB3 Rheinhessen-Pfalz	161 977	535	161 442		21 894	13,5	2,3	25 007	24,3	3,1	
DEC Saarland	103 012	9 070	93 942		26 184	11,6	2,8	19 648	8,7	2,5	6 535
DED Sachsen	225 353	3 609	221 744		17 476	17,4	1,9	15 719	15,6	2,0	1 756
DED1 Chemnitz	100 653	475	100 178		5 891	6,9	0,6	2 308	2,7	0,3	3 583
DED2 Dresden	85 552	2 249	83 303		2 817	7,2	0,3	1 621	4,1	0,2	1 196
DED3 Leipzig	39 148	885	38 263		7 570	7,0	0,8	2 749	2,5	0,3	4 821
DEE Sachsen-Anhalt	107 843	3 022	104 821		2 317		0,2	899		0,1	1 418
DEE1 Dessau					2 082		0,2	224		0,0	1 858
DEE2 Halle					3 171	6,6	0,3	1 626	3,4	0,2	1 545
DEE3 Magdeburg	48 405	919	47 486		12 447	9,2	1,3	4 195	3,1	0,5	8 252
DEF Schleswig-Holstein	135 597	712	134 885		10 788	7,7	1,1	9 864	7,1	1,2	924
DEG Thüringen	139 529	1 015	138 514		4 330	3,0	100,0	1 702	1,2	100,0	2 628
EE Estonsko	142 443	5 981	126 927	9 535	2 18 953	8,0	100,0	162 400	5,9	100,0	56 553
ES Španělsko	2 732 699	43 490	2 627 848	61 361	32 757	12,1	15,0	19 959	7,4	12,3	12 798
ES1 Noroeste	270 147	13 674	249 696	6 777	27 660	16,2	12,6	17 002	10,0	10,5	10 658
ES11 Galicia	170 448	4 480	161 583	4 385	2 803	4,4	1,3	1 086	1,7	0,7	1 717
ES12 Principado de Asturias	63 304	8 624	52 873	1 807	2 294	6,3	1,0	1 871	5,1	1,2	423
ES13 Cantabria	36 395	570	35 240	585	50 844	11,3	23,2	40 407	9,0	24,9	10 437
ES2 Noreste	448 777	2 723	439 755	6 299	19 887	8,4	9,1	10 594	4,5	6,5	9 293
ES21 País Vasco	236 432	683	232 571	3 178	13 261	18,6	6,1			0,0	
ES22 Comunidad Foral de Navarra	71 460	318	69 924	1 218	1 606	5,1	0,7			0,0	
ES23 La Rioja	31 695	206	31 307	182	16 090	14,7	7,3	15 088	13,8	9,3	1 002
ES24 Aragón	109 190	1 516	105 953	1 721	21 801	7,7	10,0	13 664	4,8	8,4	8 137
ES3 Comunidad de Madrid	282 527	1 559	271 387	9 581	20 466	6,8	9,3	19 463	6,5	12,0	1 003
ES4 Centro (ES)	301 225	11 358	282 865	7 002	17 159	11,5	7,8	17 010	11,4	10,5	149
ES41 Castilla y León	148 579	8 429	136 419	3 731							

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysel celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysel d	energie e	dopr. prostitědky dm	% dopr. prostitědky %	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	automobily %	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
ES42 Castilla-la Mancha	121 722	1 582	118 003	2 137	3 131	2,6	1,4			0,0	
ES43 Extremadura	30 924	1 347	28 443	1 134	176	0,6	0,1			0,0	
ES5 Este	1 057 337	7 037	1 033 312	16 988	71 987	6,8	32,9	61 475	5,8	37,9	10 512
ES51 Catalunya	663 396	3 617	650 151	9 628	53 745	8,1	24,5	47 062	7,1	29,0	6 683
ES52 Comunidad Valenciana	363 292	2 966	354 431	5 895	16 276	4,5	7,4			0,0	
ES53 Illes Balears	30 649	454	28 730	1 465	1 966	6,4	0,9			0,0	
ES6 Sur	328 391	6 631	310 681	11 079	19 539	5,9	8,9	7 252	2,2	4,5	12 287
ES61 Andalucía	251 739	5 217	236 921	9 601	16 594	6,6	7,6	6 384	2,5	3,9	10 210
ES62 Región de Murcia	75 889	1 393	73 122	1 374	2 941	3,9	1,3	868	1,1	0,5	2 073
ES7 Canarias (ES)	44 295	508	40 152	3 635	1 559	3,5	0,7	180	0,4	0,1	1 379
FR Francie	4 083 984	35 562	3 852 786	195 636	391 720	9,6	100,0	268 190	6,6	100,0	123 530
FR1 Île de France	689 578	1 987	634 099	53 492	130 505	18,9	33,3	103 040	14,9	38,4	27 465
FR2 Bassin Parisien	843 281	5 557	807 803	29 921	63 741	7,6	16,3	50 304	6,0	18,8	13 437
FR21 Champagne-Ardenne	111 963	765	107 191	4 007	6 526	5,8	1,7	5 418	4,8	2,0	1 108
FR22 Picardie	150 794	878	147 481	2 435	9 140	6,1	2,3	6 390	4,2	2,4	2 750
FR23 Haute-Normandie	149 376	615	142 712	6 049	19 754	13,2	5,0	15 620	10,5	5,8	4 134
FR24 Centre	202 589	1 112	190 949	10 528	12 988	6,4	3,3	10 498	5,2	3,9	2 490
FR25 Basse-Normandie	98 725	746	94 799	3 180	8 630	8,7	2,2	7 472	7,6	2,8	1 158
FR26 Bourgogne	129 834	1 441	124 671	3 722	6 703	5,2	1,7	4 906	3,8	1,8	1 797
FR3 Nord - Pas-de-Calais	276 453		266 357	10 096	32 778	11,9	8,4	27 307	9,9	10,2	5 471
FR4 Est	428 896	7 359	406 629	14 908	33 226	7,7	8,5	27 872	6,5	10,4	5 354
FR41 Lorraine	170 355	4 856	157 855	7 644	13 460	7,9	3,4	12 846	7,5	4,8	614
FR42 Alsace	158 549	2 004	151 056	5 489	10 079	6,4	2,6	7 729	4,9	2,9	2 350
FR43 Franche-Comté*	99 992	499	97 718	1 775	9 687	9,7	2,5	7 297	7,3	2,7	2 390
FR5 Ouest	582 315	5 368	559 636	17 311	48 428	8,3	12,4	24 251	4,2	9,0	24 177
FR51 Pays de la Loire	286 448	1 937	276 783	7 728	30 224	10,6	7,7	15 137	5,3	5,6	15 087
FR52 Bretagne	185 687	1 853	178 367	5 467	5 739	3,1	1,5	2 216	1,2	0,8	3 523
FR53 Poitou-Charentes	110 180	1 578	104 486	4 116	12 465	11,3	3,2	6 898	6,3	2,6	5 567
FR6 Sud-Ouest	361 036	5 898	336 603	18 535	41 249	11,4	10,5	9 325	2,6	3,5	31 924
FR61 Aquitaine	165 139	3 188	152 547	9 404	18 656	11,3	4,8	4 859	2,9	1,8	13 797
FR62 Midi-Pyrénées	148 439	2 226	139 356	6 857	21 175	14,3	5,4	3 090	2,1	1,2	18 085
FR63 Limousin	47 458	484	44 700	2 274	1 418	3,0	0,4	1 376	2,9	0,5	42
FR7 Centre-Est	612 061	2 709	583 073	26 279	27 446	4,5	7,0	23 975	3,9	8,9	3 471
FR71 Rhône-Alpes	510 573	2 018	484 921	23 634	24 507	4,8	6,3	22 207	4,3	8,3	2 300
FR72 Auvergne	101 488	691	98 152	2 645	2 939	2,9	0,8	1 768	1,7	0,7	1 171
FR8 Méditerranée	257 770	4 377	232 049	21 344	13 876	5,4	3,5	1 987	0,8	0,7	11 889
FR81 Languedoc-Roussillon	77 246	1 951	69 651	5 644	2 733	3,5	0,7	755	1,0	0,3	1 978
FR82 Provence-Alpes-Côte d'Azur	174 988	2 249	158 069	14 670	10 868	6,2	2,8	1 216	0,7	0,5	9 652
FR83 Corse	5 536	177	4 329	1 030	275	5,0	0,1	16	0,3	0,0	259
FR9 French overseas departments (FR)	30 287		26 537	3 750	471	1,6	0,1	129	0,4	0,0	342

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysl celkem c+d+e	těžba	zpracovat. průmysl d	energie e	dopr. prostředky dm	% dopr. prostředky %	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% %	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
FR91 Guadeloupe (FR)	8 117		5 304	2 813	82	1,0	0,0	14	0,2	0,0	68
FR92 Martinique (FR)	6 923	277	6 349	297	182	2,6	0,0	10	0,1	0,0	172
FR93 Guyane (FR)	2 632	379	2 136	117	87	3,3	0,0	1	0,0	0,0	86
FR94 Reunion (FR)	13 454	183	12 748	523	120	0,9	0,0	104	0,8	0,0	16
IE Irsko	248 483	6 037	242 446		9 836	4,0	100,0	4 547	1,8	100,0	5 289
IE01 Border, Midlands and Western	67 149	1 963	65 186		1 619	2,4	16,5	1 474	2,2	32,4	145
IE02 Southern and Eastern	181 334	4 074	177 260		8 217	4,5	83,5	3 073	1,7	67,6	5 144
IT Itálie 1996!	4 945 165	45 120	4 775 644	124 401	265 545	5,4	100,0	169 972	3,4	100,0	95 573
ITC Nord Ovest	1 871 749	16 767	1 827 395	27 587	125 464	6,7	47,2	96 134	5,1	56,6	29 330
ITC1 Piemonte	524 720	2 760	513 480	8 480	84 015	16,0	31,6	75 326	14,4	44,3	8 689
ITC2 Valle d'Aostia/Vallée d'Aoste	7 373	150	6 694	529							
ITC3 Liguria	79 061	853	75 641	2 567	8 565	10,8	3,2	679	0,9	0,4	7 886
ITC4 Lombardia	1 260 595	13 004	1 231 580	16 011	32 884	2,6	12,4	20 129	1,6	11,8	12 755
ITD Nord Est	1 399 312	6 817	1 373 988	18 507	45 545	3,3	17,2	24 821	1,8	14,6	20 724
ITD1 Provincia Autonoma Bolzano-Bozen	34 043	467	32 344	1 232	1 473	4,3	0,6	1 421	4,2	0,8	52
ITD2 Provincia Autonoma Trento	39 831	1 492	36 547	1 792	1 656	4,2	0,6	1 554	3,9	0,9	102
ITD3 Veneto	652 596	2 432	645 403	4 761	16 235	2,5	6,1	5 963	0,9	3,5	10 272
ITD4 Friuli-Venezia Giulia	130 449	693	127 576	2 180	5 779	4,4	2,2	1 380	1,1	0,8	4 399
ITD5 Emilia-Romagna	542 393	1 733	532 118	8 542	20 402	3,8	7,7	14 503	2,7	8,5	5 899
ITE Centro (IT)	897 368	8 565	827 412	61 391	38 305	4,3	14,4	16 964	1,9	10,0	21 341
ITE1 Toscana	369 614	4 620	357 718	7 276	14 750	4,0	5,6	6 431	1,7	3,8	8 319
ITE2 Umbria	77 269	771	75 503	995	1 946	2,5	0,7	1 144	1,5	0,7	802
ITE3 Marche	198 990	823	196 218	1 949	3 575	1,8	1,3	1 108	0,6	0,7	2 467
ITE4 Lazio	251 495	2 351	197 973	51 171	18 034	7,2	6,8	8 281	3,3	4,9	9 753
ITF Sud (IT)	600 533	6 778	583 824	9 931	49 649	8,3	18,7	29 385	4,9	17,3	20 264
ITF1 Abruzzo	106 372	878	104 846	648	9 695	9,1	3,7	8 005	7,5	4,7	1 690
ITF2 Molise	15 178	1 069	13 973	136	595	3,9	0,2	508	3,3	0,3	87
ITF3 Campania	220 901	1 258	215 865	3 778	25 184	11,4	9,5	9 884	4,5	5,8	15 300
ITF4 Puglia	189 967	2 377	183 932	3 658	6 262	3,3	2,4	3 424	1,8	2,0	2 838
ITF5 Basilicata	28 618	447	27 451	720	7 546	26,4	2,8	7 370	25,8	4,3	176
ITF6 Calabria	39 497	749	37 757	991	367	0,9	0,1	194	0,5	0,1	173
ITG Isole (IT)	176 203	6 193	163 025	6 985	6 582	3,7	2,5	2 668	1,5	1,6	3 914
ITG1 Sicilia	121 031	2 118	113 971	4 942	5 522	4,6	2,1	2 590	2,1	1,5	2 932
ITG2 Sardegna	55 172	4 075	49 054	2 043	1 060	1,9	0,4	78	0,1	0,0	982
LV Lotyšsko 2001!	173 599	1 907	154 405	17 287	6 156	3,5	100,0	671	0,4	100,0	5 485
LT Litva 2001-2002!	283 651	3 097	249 618	30 936	7 007	2,5	100,0	428	0,2	100,0	6 579
HU Maďarsko 2001-2002!	946 298	6 917	875 892	63 489	47 015	5,0	100,0	37 205	3,9	100,0	9 810
HU1 Közép-Magyarország	236 998	940	223 866	12 192	12 053	5,1	25,6	7 335	3,1	19,7	4 718
HU10 Közép-Magyarország	236 998	940	223 866	12 192	12 053	5,1	25,6	7 335	3,1	19,7	4 718
HU2 Dunántúl	359 349	3 881	328 734	26 734	24 142	6,7	51,3	23 360	6,5	62,8	782

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemí)

	průmysly celkem		těžba	zpracovat. průmysl		energie	dopr.		% dopr. prostředky	% na dopr. pr. v zemi	automobily		% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
	c+d+e	d		c	d		e	dm			%	dm34		
HU21 Közép-Dunántúl	141 306	127 581	1 934	127 581	11 791	9 129	6,5	19,4	8 571	6,1	23,0	558		
HU22 Nyugat-Dunántúl	137 901	130 532	1 237	130 532	6 132	13 503	9,8	28,7	13 412	9,7	36,0	91		
HU23 Dél-Dunántúl	80 142	70 621	710	70 621	8 811	1 510	1,9	3,2	1 377	1,7	3,7	133		
HU3 Alföld és Észak	349 951	323 292	2 096	323 292	24 563	10 820	3,1	23,0	6 510	1,9	17,5	4 310		
HU31 Észak-Magyarország	109 129	96 137	1 208	96 137	11 784	3 772	3,5	8,0	2 769	2,5	7,4	1 003		
HU32 Észak-Alföld	124 160	399	399	116 949	6 812	3 535	2,8	7,5	1 164	0,9	3,1	2 371		
HU33 Dél-Alföld	116 662	489	489	110 206	5 967	3 513	3,0	7,5	2 577	2,2	6,9	936		
NL Nizozemsko	898 829	860 443	8 727	860 443	29 659	55 041	6,1	100,0	24 757	2,8	100,0	30 284		
NL1 Noord-Nederland	86 260	86 260		86 260		7 164	8,3	13,0	1 990	2,3	8,0	5 174		
NL11 Groningen	27 873	27 873		27 873		1 463	5,2	2,7						
NL12 Friesland	36 200	34 929	151	34 929	1 120	3 831	10,6	7,0	588	1,6	2,4	3 243		
NL13 Drenthe	23 458	23 458		23 458		1 870	8,0	3,4						
NL2 Oost-Nederland	201 662	201 662		201 662		9 548	4,7	17,3	4 883	2,4	19,7	4 665		
NL21 Overijssel	76 755	76 755		76 755		4 009	5,2	7,3	1 981	1,8	8,0	2 445		
NL22 Gelderland	112 856	112 856		112 856		4 426	3,9	8,0						
NL23 Flevoland	12 051	12 051		12 051		1 113	9,2	2,0						
NL3 West-Nederland	320 491	303 425	3 339	303 425	13 727	20 182	6,3	36,7	4 218	1,3	17,0	15 964		
NL31 Utrecht	48 884	48 884		48 884					933	1,9	3,8			
NL32 Noord-Holland	106 409	106 409		106 409		5 306	5,0	9,6	615	0,6	2,5	4 691		
NL33 Zuid-Holland	134 495	127 251	1 754	127 251	5 490	11 400	8,5	20,7	2 512	1,9	10,1	8 888		
NL34 Zeeland	20 881	20 881		20 881					158	0,8	0,6			
NL4 Zuid-Nederland	277 091	269 096	1 051	269 096	6 944	18 147	6,5	33,0	13 666	4,9	55,2	4 481		
NL41 Noord-Brabant	194 423	189 743	325	189 743	4 355	11 353	5,8	20,6	7 606	3,9	30,7	3 747		
NL42 Limburg (NL)	82 668	79 353	726	79 353	2 589	6 794	8,2	12,3	6 060	7,3	24,5	734		
AT Rakousko	666 652	629 858	7 762	629 858	29 032	35 232	5,3	100,0	29 266	4,4	100,0	5 966		
AT1 Ostösterreich	218 821	204 401	2 413	204 401	12 007	7 394	3,4	21,0	4 942	2,3	16,9	2 452		
AT11 Burgenland	15 199	15 199		15 199		123	0,8	0,3						
AT12 Niederösterreich	117 621	111 871	2 049	111 871	3 701	1 927	1,6	5,5	1 355	1,2	4,6	572		
AT13 Wien	77 331	77 331		77 331		5 344	6,9	15,2						
AT2 Südösterreich	150 734	141 168	2 446	141 168	7 120	11 019	7,3	31,3	10 151	6,7	34,7	868		
AT21 Kärnten	41 314	38 156	594	38 156	2 564	159	0,4	0,5	136	0,3	0,5	23		
AT22 Steiermark	109 420	103 012	1 852	103 012	4 556	10 860	9,9	30,8	10 015	9,2	34,2	845		
AT3 Westösterreich	297 097	284 289	2 903	284 289	9 905	16 819	5,7	47,7	14 173	4,8	48,4	2 646		
AT31 Oberösterreich	157 717	152 619	1 171	152 619	3 927	12 799	8,1	36,3	10 361	6,6	35,4	2 438		
AT32 Salzburg	40 563	38 140	536	38 140	1 887	1 641	4,0	4,7	1 545	3,8	5,3	96		
AT33 Tirol	55 126	51 645	972	51 645	2 509	1 118	2,0	3,2						
AT34 Vorarlberg	43 691	41 885	224	41 885	1 582	1 261	2,9	3,6						
PL Polsko 2001	2 817 726	2 385 344	208 333	2 385 344	224 049	149 931	5,3	100,0	79 492	2,8	100,0	70 439		
PL01 Dolnoślaskie (SRE 2001)	219 547	175 365	28 312	175 365	15 870	13 607	6,2	9,1	10 310	4,7	13,0	3 297		
PL02 Kujawsko-Pomorskie (SRE 2001)	152 323	142 338	877	142 338	9 108	3 488	2,3	2,3	1 178	0,8	1,5	2 310		

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysly celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysly d	energie e	prospědky		% na dopr. % dopr.	% na dopr. % na dopr.	automobily dm34	% v zemi	% na AP v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
					dm	%						
PL03 Lubelskie (SRE 2001)	99 113		89 848	9 265	3 401	3,4	2,3					
PL04 Lubuskie (SRE 2001)	69 294	139	64 840	4 315	2 630	3,8	1,8	1 234	1,8	1,6		1 396
PL05 Łódzkie (SRE 2001)	206 602		190 233	16 369	3 790	1,8	2,5					
PL06 Małopolskie (SRE 2001)	207 385	3 139	193 241	11 005	6 966	3,4	4,6	3 996	1,9	5,0		2 970
PL07 Mazowieckie (SRE 2001)	394 404	831	335 748	57 825	10 530	2,7	7,0	7 503	1,9	9,4		3 027
PL08 Opolskie (SRE 2001)	69 905	1 342	62 724	5 839	2 437	3,5	1,6					
PL09 Podkarpackie (SRE 2001)	142 381	1 901	130 716	9 764	19 976	14,0	13,3	10 229	7,2	12,9		9 747
PL0A Podlaskie (SRE 2001)		523		3 553	1 931		1,3	247		0,3		1 684
PL0B Pomorskie (SRE 2001)	153 217	938	142 590	9 689	26 619	17,4	17,8	2 265	1,5	2,8		24 354
PL0C Śląskie (SRE 2001)	480 974	142 350	303 435	35 189	22 477	4,7	15,0	20 366	4,2	25,6		2 111
PL0D Świętokrzyskie (SRE 2001)	74 831	2 556	65 345	6 930	1 900	2,5	1,3	1 893	2,5	2,4		7
PL0E Warmińsko-Mazurskie (SRE 2001)	82 682	580	75 417	6 685	1 395	1,7	0,9	561	0,7	0,7		834
PL0F Wielkopolskie (SRE 2001)	292 986	9 628	270 895	12 463	19 002	6,5	12,7	12 775	4,4	16,1		6 227
PL0G Zachodniopomorskie (SRE 2001)	100 517	729	89 608	10 180	9 782	9,7	6,5	1 488	1,5	1,9		8 294
PT Portugalsko 1996												
PT1 Portugalsko	952 190	14 797	911 643	25 750	35 987	3,8	100,0	23 967	2,5	100,0		12 020
PT11 Norte	933 254	13 968	895 812	23 474	35 818	3,8	99,5					
PT16 Centro (PT)	488 565	5 207	479 667	3 691	11 664	2,4	32,4	9 876	2,0	41,2		1 788
PT17 Lisboa	219 615	3 883	212 443	3 289	10 318	4,7	28,7	6 403	2,9	26,7		3 915
PT18 Alentejo	177 419	1 781	160 021	15 617	10 560	6,0	29,3	4 647	2,6	19,4		5 913
PT15 Algarve	38 699	2 635	35 645	419	3 021	7,8	8,4	2 932	7,6	12,2		89
PT2 Regiao Autónoma dos Açores (PT)	8 956	462	8 036	458	255	2,8	0,7					
PT3 Regiao Autónoma da Madeira (PT)	9 317	523	7 558	1 236	53	0,6	0,1	0	0,0	0,0		53
	9 619	306	8 273	1 040	116	1,2	0,3					
SI Slovinsko												
SI Slovinsko	270 393	5 142	253 210	12 041	10 680	3,9	100,0	7 266	2,7	100,0		3 414
SK Slovensko	468 206	12 027	408 924	47 255	28 322	6,0	100,0	19 305	4,1	100,0		9 017
SK01 Bratislavský	84 157	741	59 686	23 730	10 200	12,1	36,0					
SK02 Západné Slovensko	165 871	7 828	154 986	3 057	7 854	4,7	27,7					
SK03 Stredné Slovensko	116 593	1 434	102 145	13 014	4 295	3,7	15,2	1 628	1,4	8,4		2 667
SK04 Východné Slovensko	101 585	2 024	92 107	7 454	5 973	5,9	21,1	2 913	2,9	15,1		3 060
F1 Finsko 1995-2000!												
F1 Finsko	440 711	4 520	419 335	16 856	23 621	5,4	100,0	7 364	1,7	100,0		16 257
F11 Manner-Suomi	439 517	4 515	418 244	16 758	23 590	5,4	99,9	7 364	1,7	100,0		16 226
F113 Itä-Suomi	43 910	891	41 141	1 878	1 607	3,7	6,8	350	0,8	4,8		1 257
F12 Aland	1 194	5	1 091	98	31	2,6	0,1	0	0,0	0,0		31
SE Švédsko												
SE Švédsko	841 651	8 695	807 227	25 729	101 760	12,1	100,0	79 246	9,4	100,0		22 514
SE01 Stockholm	119 159	311	114 801	4 047	9 344	7,8	9,2	6 690	5,6	8,4		2 654
SE02 Östra Mellansverige	147 317	905	141 794	4 618	15 829	10,7	15,6	7 875	5,3	9,9		7 954
SE04 Sydsverige	115 678	557	112 057	3 064	10 488	9,1	10,3	7 911	6,8	10,0		2 577
SE06 Norra Mellansverige	86 139	752	83 182	2 205	3 637	4,2	3,6	2 952	3,4	3,7		685
SE07 Mellersta Norrland	31 163	329	28 281	2 553	340	1,1	0,3	77	0,2	0,1		263
SE08 Övre Norrland	41 279	4 728	34 715	1 836	4 811	11,7	4,7	4 359	10,6	5,5		452

Zaměstnanost

2002 (jiný rok - pozn. u zemi)

	průmysl celkem c+d+e	těžba c	zpracovat. průmysl d	energie e	dopr. prostředky dm	% dopr. prostředky %	% na dopr. pr. v zemi	automobily dm34	% v zemi	ostatní dopr. pr. dm35
SE09 Smaland med öarna	108 806	542	105 798	2 466	9 650	8,9	9,5	7 778	7,1	1 872
SE0A Västsverige	192 110	571	186 599	4 940	47 661	24,8	46,8	41 604	21,7	6 057
BG Bulharsko 1996	709 560	33 911	615 305	60 344	12 333	1,7	100,0	3 204	0,5	9 129
BG11 Severozapaden	36 443	409	28 700	7 334	236	0,6	1,9			
BG12 Severen tsentralen	124 597	3 134	113 000	8 463	2 800	2,2	22,7	610	0,5	2 190
BG13 Severoztochen	82 028	1 095	73 365	7 568	4 710	5,7	38,2	1 377	1,7	3 333
BG21 Yugozapaden	230 409	12 170	196 523	21 716	1 801	0,8	14,6	515	0,2	1 286
BG22 Yuzhen tsentralen	183 339	14 690	156 021	12 628	1 434	0,8	11,6	594	0,3	840
BG23 Yugoiztochen	52 744	2 413	47 696	2 635	1 352	2,6	11,0			
RO Rumunsko 2001-2002!	2 089 425	140 233	1 781 655	167 537	141 830	6,8	100,0	72 827	3,5	69 003
RO01 Nord-Est	279 202	8 249	248 172	22 781	6 366	2,3	4,5			
RO02 Sud-Est	222 549	6 646	193 997	21 906	26 572	11,9	18,7			
RO03 Sud	298 908	36 716	242 625	19 567	34 567	11,6	24,4	30 514	10,2	4 053
RO04 Sud-Vest	180 404	27 177	128 943	24 284	16 808	9,3	11,9			
RO05 Vest	234 440	28 277	186 386	19 777	10 026	4,3	7,1			
RO06 Nord-Vest	282 298	17 016	248 160	17 122	5 380	1,9	3,8			
RO07 Centru	336 803	13 903	302 301	20 599	25 431	7,6	17,9	21 216	6,3	4 215
RO08 Bucuresii	254 821	2 249	231 071	21 501	16 680	6,5	11,8			

Zdroj: Eurostat

Tab. 5 Přidaná hodnota v průměru dopravních prostředků ve vybraných regionech EU15 1980-1996
přidaná hodnota v mil. €

	1980 (jiný rok - pozn. u zemi)						1996 (jiný rok - pozn. u zemi)					
	průmysl celkem	páliva energie	zpracovat. průmysl	dopravní prostředky	% dopr. % dopr. pr. v zemi	LQ	průmysl celkem	páliva energie	zpracovat. průmysl	dopravní prostředky	% dopr. % dopr. pr. v zemi	LQ
BE Belgie 1979i	22330,6	4130,1	18200,5	1517,7	6,8	100,0	47498,4	8987,1	38511,3	4180,6	8,8	100,0
BE1 Région de Bruxelles-Capitale/Brusse	2214,1	598,6	1615,5	162	7,3	10,7	3193,9	669,2	2524,7	342,7	10,7	8,2
BE2 Vlaams Gewest	14272,2	2681,1	11591,1	1203,6	8,4	79,3	34368,4	6428,5	27939,9	3097,6	9,0	74,1
BE21 Prov. Antwerpen	5543	1176,4	4366,6	491	8,9	32,4	14900,8	4516	10384,8	1009,1	6,8	24,1
BE22 Prov. Limburg (B)	1816,5	288,7	1527,8	337,5	18,6	22,2	4611,7	193,6	4418,1	748,3	16,2	17,9
BE23 Prov. Oost-Vlaanderen	3249,6	828,9	2420,7	189,8	5,8	12,5	6192,9	1113	5079,9	378,5	6,1	9,1
BE24 Prov. Vlaams Brabant	1428,2	188	1240,2	126,2	8,8	8,3	3440,9	406,9	3034	490,2	14,2	11,7
BE25 Prov. West-Vlaanderen	2234,9	199,2	2035,7	59,2	2,6	3,9	5222	199	5023	471,4	9,0	11,3
BE3 Région Wallonne	5844,4	850,4	4994	152,1	2,6	10,0	9936,2	1889,4	8046,8	740,3	7,5	17,7
BE31 Prov. Brabant Wallon	467,4	42,8	424,6	15,1	3,2	1,0	1046	93,9	952,1	42,3	4,0	1,0
BE32 Prov. Hainaut	2483,8	343,8	2140	72,6	2,9	4,8	3540,2	432,6	3107,6	313,2	8,8	7,5
BE33 Prov. Liege	2216,2	392,7	1823,5	57,3	2,6	3,8	3944,8	1204,4	2740,4	295,8	7,5	7,1
BE34 Prov. Luxembourg (B)	125,3	20,4	104,9	1,1	0,9	0,1	424,9	47,8	377,1	8,1	1,9	0,2
BE35 Prov. Namur	551,7	50,7	501	6	1,1	0,4	980,3	110,6	869,7	81	8,3	1,9
ES Španělsko 1995i*	46070,1	6774,8	39295,3	4074,9	8,8	100,0	104365,1	25662,6	78702,5	8421,6	8,1	100,0
ES1 Noroeste	5064,1	1259,6	3804,5	475,5	9,4	11,7	10103,7	3189,4	6914,3	1038	10,3	12,3
ES11 Galicia	2499,2	688,2	1811	371,8	14,9	9,1	6166,3	2274,2	3892,1	864,8	14,0	10,3
ES12 Principado de Asturias	1781,9	542,7	1239,2	47,5	2,7	1,2	2577,1	817,9	1759,2	89,2	3,5	1,1
ES13 Cantabria	782,9	28,7	754,2	56,2	7,2	1,4	1360,4	97,4	1263,0	84	6,2	1,0
ES2 Noreste	8607,2	924,9	7682,3	616	7,2	15,1	18709,6	3962,6	14747,0	1832	9,8	21,8
ES21 Pais Vasco	5507,4	621,7	4885,7	389,6	7,1	9,6	11007,1	3184,6	7822,5	657,7	6,0	7,8
ES22 Comunidad Foral de Navarra	986,2	18,1	968,1	135,3	13,7	3,3	2379,3	119,5	2259,8	388,1	16,3	4,6
ES23 La Rioja	582	10,7	571,3	5,8	1,0	0,1	1590,2	72,2	1518,0	51,6	3,2	0,6
ES24 Aragón	1531,8	274,5	1257,3	85,4	5,6	2,1	3733	586,2	3146,8	734,6	19,7	8,7
ES3 Comunidad de Madrid	5066,2	253,4	4812,8	563,7	11,1	13,8	11915,2	1726,9	10188,3	1208	10,1	14,3
ES4 Centro (ES)	4761,6	1144,6	3617	694,7	14,6	17,0	12218,4	4652,7	7565,7	1198,7	9,8	14,2
ES41 Castilla y León	2823,2	545,2	2278	664,5	23,5	16,3	6465,1	1770,2	4694,9	1135,9	17,6	13,5
ES42 Castilla-la Mancha	1603,4	544,2	1059,2	23,8	1,5	0,6	4452,5	2077	2375,5	59,1	1,3	0,7
ES43 Extremadura	334,9	55,1	279,8	6,4	1,9	0,2	1300,8	805,5	495,3	3,7	0,3	0,0
ES5 Este	16227,5	1618,3	14609,2	1290,6	8,0	31,7	36652,9	6818,1	29834,8	2329,8	6,4	27,7
ES51 Catalunya	11323,5	1164,1	10159,4	994,2	8,8	24,4	24614,5	4397,4	20217,1	1599,9	6,5	19,0
ES52 Comunidad Valenciana	4512,1	390,8	4121,3	293,8	6,5	7,2	11157,8	2128,5	9029,3	718	6,4	8,5
ES53 Illes Balears	391,8	63,3	328,5	2,6	0,7	0,1	880,6	292,2	588,4	11,9	1,4	0,1
ES6 Sur	5798,7	1414,7	4384	426,2	7,3	10,5	12895	4391,3	8503,7	769	6,0	9,1
ES61 Andalucía	4577,4	923,3	3654,1	325,4	7,1	8,0	10272,8	3284,5	6988,3	630,8	6,1	7,5
ES62 Región de Murcia	1189,2	481,3	707,9	100,8	8,5	2,5	2580,5	1084,3	1496,2	138,1	5,4	1,6
Ceuta y Melilla	32,1	10,1	22				41,6	22,5	19,1			
ES7 Canarias (ES)	544,9	159,3	385,6	8,3	1,5	0,2	1870,3	921,5	948,8	46	2,5	0,5

přidaná hodnota v mil. €

	1980 (jiný rok - pozn. u zemi)						1996 (jiný rok - pozn. u zemi)					
	průmysl celkem	paliva energie	zpracovat. průmysl	dopravní prostředky	% dopr. prostředky pr. v zemi	LQ	průmysl celkem	paliva energie	zpracovat. průmysl	dopravní prostředky	% dopr. prostředky pr. v zemi	LQ
FR Francie 1975!	82063,5	10582,9	71480,6	8241,4	10,0	1,0	265206,6	48145	217061,6	26631,4	10,0	1,0
FR1 île de France	19656,8	2795,7	16861,1	2690,6	13,7	32,6	65041,2	16696,8	48344,4	6605,3	10,2	24,8
FR21 Champagne-Ardenne	2458,5	122,4	2336,1	93,8	3,8	1,1	6326,4	659,8	5666,6	341,3	5,4	1,3
FR22 Picardie	2939,8	108,9	2830,9	253,4	8,6	3,1	8444,8	377,2	8067,6	479	5,7	1,8
FR23 Haute-Normandie	3598,1	886,6	2711,5	385,4	10,7	4,7	13601	5488,7	8112,3	1457,4	10,7	5,5
FR24 Centre	3022,3	204	2818,3	299,7	9,9	3,6	12259,2	1757	10502,2	1250,6	10,2	4,7
FR25 Basse-Normandie	1540,1	88,4	1451,7	222,4	14,4	2,7	5469,4	473,1	4996,3	791	14,5	3,0
FR26 Bourgogne	2162,8	158,9	2003,9	101	4,7	1,2	6692,4	543,5	6148,9	422	6,3	1,6
FR3 Nord - Pas-de-Calais	7113,4	947,1	6166,3	418,7	5,9	5,1	16841,9	1976	14865,9	1737,3	10,3	6,5
FR41 Lorraine	4221,9	546,7	3675,2	112	2,7	1,4	10004,8	1270,9	8733,9	1264,1	12,6	4,7
FR42 Alsace	2771,4	201,7	2569,7	242	8,7	2,9	10528,1	839,7	9688,4	1259,2	12,0	4,7
FR43 Franche-Comté	2183,6	65,4	2118,2	663,1	30,4	8,0	6804,2	246,4	6557,8	2174,3	32,0	8,2
FR51 Pays de la Loire	3794,5	405,9	3388,6	502	13,2	6,1	14313,7	1994,9	12318,8	1310,5	9,2	4,9
FR52 Bretagne	2254,6	247,2	2007,4	296,1	13,1	3,6	9047,2	689,4	8357,8	1145,2	12,7	4,3
FR53 Poitou-Charentes	1667,9	111,7	1556,2	171,8	10,3	2,1	5495,6	598,5	4897,1	563,7	10,3	2,1
FR61 Aquitaine	3425,5	975,7	2449,8	278,6	8,1	3,4	9821,4	2155,9	7665,5	1207,1	12,3	4,5
FR62 Midi-Pyrénées	2243	375,8	1867,2	203	9,1	2,5	8306,8	1371,5	6935,3	1391,8	16,8	5,2
FR63 Limousin	699,8	63,2	636,6	54	7,7	0,7	2342,5	268,1	2074,4	134	5,7	0,5
FR71 Rhône-Alpes	9153,8	954,5	8199,3	677,9	7,4	8,2	30793,4	5480,8	25312,6	1557,5	5,1	5,8
FR72 Auvergne	1708	151,9	1556,1	110,2	6,5	1,3	5395,6	506,2	4889,4	216,4	4,0	0,8
FR81 Languedoc-Roussillon	1348,3	257,2	1091,1	9,2	0,7	0,1	4420,6	860	3560,6	29,4	0,7	0,1
FR82 Provence-Alpes-Côte d'Azur	4099,4	914	3185,4	456,5	11,1	5,5	12889,7	3711,5	9178,2	1291,5	10,0	4,8
FR83 Corse							366,7	179,1	187,6	2,8	0,8	0,1
IT Itálie	96875,9	6715,4	90160,5	6904,5	7,1	100,0	212002,1	24579,2	187422,9	12013,9	5,7	100,0
ITC1 Piemonte	12372,9	440,4	11932,5	2381,7	19,2	34,5	23475,6	1846	21629,6	2891,8	12,3	24,1
ITC2 Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	215,4	21	194,4	5,1	2,4	0,1	377,9	76,7	301,2	1,3	0,3	0,1
ITC3 Liguria	2764,3	292,1	2472,2	366,7	13,3	5,3	5790,1	1802,5	3987,6	457,4	7,9	3,8
ITC4 Lombardia	28122,1	1796,1	26326	1394,5	5,0	20,2	57970,8	4930,4	53040,4	1824,6	3,1	15,2
Trentino Alto-Adige	1297,2	74,8	1222,4	80,6	6,2	1,2	3153,3	317,4	2835,9	157,7	5,0	1,3
ITD3 Veneto	9205,3	344,8	8860,5	278,1	3,0	4,0	24245,7	1268,2	22977,5	866,6	3,6	7,2
ITD4 Friuli-Venezia Giulia	2342,6	111,5	2231,1	96,1	4,1	1,4	5042,1	382,3	4659,8	247	4,9	2,1
ITD5 Emilia-Romagna	9843,3	546,2	9297,1	419	4,3	6,1	21740	1509,7	20230,3	973,8	4,5	8,1
ITE1 Toscana	7845,4	279,5	7565,9	458	5,8	6,6	15335,1	1249,7	14085,4	683,1	4,5	5,7
ITE2 Umbria	1504,4	61	1443,4	35,7	2,4	0,5	2724,6	293	2431,6	76,7	2,8	0,6
ITE3 Marche	2752,4	131,6	2620,8	109,9	4,0	1,6	6208,8	339,2	5869,6	202,8	3,3	1,7
ITE4 Lazio	4915,8	531,3	4384,5	266,6	5,4	3,9	12436,2	2368,3	10067,9	800,7	6,4	6,7
ITF1 Abruzzo	1388,5	250,3	1138,2	69,5	5,0	1,0	4104,9	769,1	3335,8	278,5	6,8	2,3
ITF2 Molise	235,4	37,5	197,9	45,7	19,4	0,7	687,8	98,8	589	84,6	12,3	0,7
ITF3 Campania	4130	330,6	3799,4	447,5	10,8	6,5	8971,3	1265	7706,3	1141,9	12,7	9,5

	1980 (jiný rok - pozn. u zemi)						1996 (jiný rok - pozn. u zemi)					
	průměrný celkem	paliwa energie	zpracovat. průměry	dopravní prostředky	% dopr. pr. v zemi	LQ	průměrný celkem	paliwa energie	zpracovat. průměry	dopravní prostředky	% dopr. pr. v zemi	LQ
přidaná hodnota v mil. €												
ITF4 Puglia	2873	203,7	2669,3	191,2	6,7	0,9	7153,6	1169,9	5983,7	395,6	5,5	3,3
ITF5 Basilicata	344,7	54,6	290,1	17,4	5,0	0,7	1202,1	247,7	954,4	375,6	31,2	3,1
ITF6 Calabria	706,4	110,4	596	32,9	4,7	0,7	1817,8	530,3	1287,5	65,6	3,6	0,5
ITG1 Sicilia	2883,9	866,2	2017,7	182,2	6,3	0,9	6799,5	3102,6	3696,9	424,3	6,2	3,5
ITG2 Sardegna	1132,9	231,8	901,1	26,1	2,3	0,3	2764,9	1012,4	1752,5	64,3	2,3	0,5
LU Lucembursko 1975-1993i	625,7	53,3	572,4	10,3	1,6	1,0	2184,6	127,5	2057,1			
NL Nizozemsko 1975-1993i	20000,7	5218,7	14782	995,2	5,0	1,0	59088,5	16277,5	42811	2041,6	3,5	100,0
NL1 Noord-Nederland	4073,2	2816,7	1256,5	69,5	1,7	0,3	9246,4	5403,1	3843,3	203,2	2,2	10,0
NL11 Groningen	3136,6	2568,2	568,4	24,9	0,8	0,2	5463,4	3968,8	1494,6	56,5	1,0	2,8
NL12 Friesland	486,5	90,6	395,9	31,3	6,4	1,3	2049	712,6	1336,4	87,3	4,3	4,3
NL13 Drenthe	450,1	157,9	292,2	13,4	3,0	0,6	1734,1	721,8	1012,3	59,3	3,4	2,9
NL2 Oost-Nederland	2883,4	296,7	2586,7	74,3	2,6	0,5	9642,7	1058,3	8584,4	250,6	2,6	12,3
NL21 Overijssel							3792,7	409,6	3383,1	96,1	2,5	4,7
NL22 Gelderland							5499,7	606,4	4893,3	136,1	2,5	6,7
NL23 Flevoland							350,3	42,3	308	18,4	5,3	0,9
NL3 West-Nederland	8677,2	1794	6883,2	688,4	7,9	1,6	24170	7397,4	16772,6	983,8	4,1	48,2
NL31 Utrecht	802,9	89	713,9	12,1	1,5	0,3	2528,9	272,6	2256,3	41,8	1,7	2,0
NL32 Noord-Holland	2809,3	317,4	2491,9	181,5	6,5	1,3	7105,5	918,1	6187,4	283,7	4,0	13,9
NL33 Zuid-Holland	4424,4	1273,7	3150,7	419,8	9,5	1,3	12670	5510,7	7159,3	542,5	4,3	26,6
NL34 Zeeland	640,6	113,9	526,7	75	11,7	7,5	1865,5	696	1169,5	115,9	6,2	5,7
NL4 Zuid-Nederland	4366,9	311,3	4055,6	163	3,7	0,8	14559,9	949,3	13610,6	604,1	4,1	29,6
NL41 Noord-Brabant	2997,8	207,3	2790,5	121,9	4,1	0,8	10273	643,6	9629,4	395,8	3,9	19,4
NL42 Limburg (NL)	1369,1	104	1265,1	41,1	3,0	0,6	4286,9	305,7	3981,2	208,3	4,9	10,2
PT Portugalsko 1995i	5761,1	426,4	5334,7	470,3	8,2	1,0	21139,6	3019,3	18120,3	1043,5	4,9	100,0
PT11 Norte	2221,4	138	2083,4	31,9	1,4	0,2	8938,7	1174,9	7763,8	146,8	1,6	14,1
PT16 Centro (PT)	817,6	42	775,6	65	8,0	1,0	3493,7	461	3032,7	311,9	8,9	29,9
PT17 Lisboa	2435,9	206,6	2229,3	345,3	14,2	73,4	7319,7	886	6433,7	545,3	7,4	52,3
PT18 Alentejo	203	33,7	169,3	27,5	13,5	5,8	900,9	330	570,9	34,4	3,8	3,3
PT15 Algarve	83,1	6	77,1	0,5	0,6	0,1	189,2	57,1	132,1	3,6	1,9	0,3
PT2 Regiao Autónoma dos Açores (PT)							145,1	45,8	99,3	0,8	0,6	0,1
PT3 Regiao Autónoma da Madeira (PT)							152,3	64,6	87,7	0,8	0,5	0,1

*paliwa, energie za rok 1996i

Zdroj: Eurostat 1998