

17. CZ-NACE 29 - VÝROBA MOTOROVÝCH VOZIDEL (KROMĚ MOTOCYKLŮ), PŘÍVĚSŮ A NÁVĚSŮ

17.1 Charakteristika odvětví

Český automobilový průmysl se významně podílí na celkových hospodářských výsledcích České republiky. Stále se zvyšuje jeho zastoupení z hlediska tvorby hrubého domácího produktu a zaměstnanosti, i přes hospodářskou krizi, která výrazným způsobem zasáhla prakticky všechna odvětví zpracovatelského průmyslu. Zároveň tvoří skoro pětinu domácího exportu.

Česká republika má dlouholetou tradici v oblasti výroby automobilů a jejich dílů. V roce 2009 to bylo např. 120 let od vzniku firmy Autopal (byla založena v roce 1879 Josefem Rotterem, zpočátku zaměřena na výrobu kočárových lamp, později světel pro motorová vozidla), 110 let od zahájení výroby spalovacích motorů L&K, 110 let existence akciové společnosti Motor Jikov Group, 100 let od vzniku závodu ve Vrchlabí, 50 let od zahájení výroby první Škoda Octavie, 90 let od založení firmy AVIA, 90 let od vzniku značky Praga. Automobilka Škoda vyrobila sedmimiliontý vůz od spojení s koncernem Volkswagen v roce 1991. Ale jsou zde i mladší oslavenci - např. společnost EvoBus (vyrábí v Holýšově na Plzeňsku karoserie, podvozky, bočnice a střešní díly všech autobusů koncernu Daimler) oslavila 10. výročí založení.

Česká republika si v roce 2009 udržela páté místo co do počtu vyrobených osobních automobilů v EU (za Německem, Francií, Velkou Británií a Španělskem).

Mnoho zahraničních firem z oblasti automobilového průmyslu vybudovalo svoje pobočky na území České republiky v návaznosti na dobrou infrastrukturu a další faktory. Bohužel ale také některé větší společnosti zaměstnávající více jak 1 500 pracovníků ukončily svoji činnost a přesunuly výrobu do zahraničí z důvodu snižování výrobních nákladů.

V souvislosti s novými automobilkami TPCA a Hyundai byly u nás vybudovány výrobní závody jejich dodavatelů. Největší domácí automobilky ŠKODA i TPCA mají z více jak 60 % české dodavatele.

Podle charakteru výrobního programu zahrnuje tato skupina následující výrobkovou skladbu: osobní, lehké užitkové a nákladní automobily, přívěsy a návěsy, autobusy a trolejbusy, pásová sněhová vozidla, golfové vozíky, obojživelná, požární vozidla, výrobu jejich částí. Dle Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) se člení odvětví do následujících oborů:

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

Nově oproti předchozímu členění OKEČ (platnému do roku 2008) byla do tohoto odvětví zahrnuta výroba elektrických a elektronických zařízení pro motorová vozidla. Z důvodu ochrany individuálních dat nejsou v této publikaci uveřejněny obory 29.1 a 29.2.

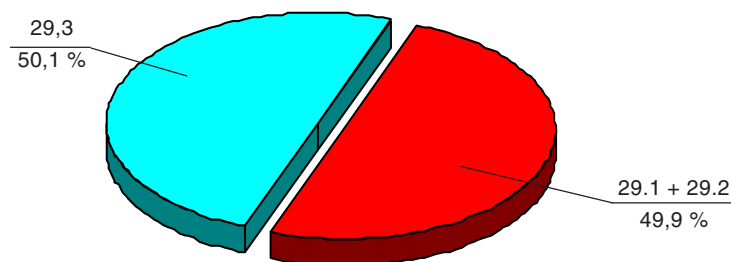
Na koncové výrobce vozidel jsou navázáni výrobci autodílů z dalších odvětví zpracovatelského průmyslu např. elektrotechnického, hutního, chemického, plastikářského, sklářského, textilního a všeobecného strojírenství. S provozem a prodejem vozidel pak souvisí servis a údržba vozidel, pojištění, financování a další služby. V širším kontextu i související infrastruktura, její výstavba, údržba. Do budoucna předpokládáme významné investice v návaznosti na rozvoj elektromobilů.

Umístění firem z automobilového průmyslu v CZ TOP 100

V minulých ročnících se na prvním místě pravidelně umísťovala automobilka Škoda jako firma s největšími tržbami v České republice. V roce 2009 došlo k výměně na prvním a druhém místě. ČEZ a.s. postoupil na první a ŠKODA AUTO a.s. „klesla“ na místo druhé. V tomto žebříčku se umístily i další

firmy např. Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o. (TPCA - 8. místo), Continental Automotive Czech Republic s.r.o. (31.), BOSCH DIESEL s.r.o. (41.), Iveco Czech Republic, a. s. (43.), Lucas Varity s.r.o. (55.), Visteon - Autopal, s.r.o.(62.), Robert Bosch, spol. s r.o. (65.), Magna Exteriors & Interiors (Bohemia) s.r.o. (68.), Automotive Lighting s.r.o. (97.), DURA Automotive CZ, s.r.o. (98.). U většiny z nich došlo k meziročnímu poklesu tržeb. Z hlediska exportu jednotlivých firem byla na prvním místě automobilka Škoda se 166 mld. Kč., následovaná firmou Foxconn 82 mld. Kč a TPCA s necelými 52 mld. Kč.

V rámci porovnání 500 nejvýznamnějších firem střední a východní Evropy v roce 2009 se Škoda umístila na 4. místě. Z českých firem v automobilovém průmyslu se dále umístily tyto firmy - na 55. místě TPCA, na 95. místě „Barum Continental“, na 245. místě Continental Automotive, na 344. místě Johnson Controls, na 367. místě Bosch Diesel a na 389. místě Iveco. Pro srovnání největší podniky v rámci vyšegrádské čtyřky v automobilovém průmyslu: 7. místo obsadila automobilka Fiat v Polsku, 14. místo Audi Hungary, 28. místo Volkswagen Bratislava.



29.1 Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů
 29.2 Výroba karoserií, přívěsů a návěsů
 29.3 Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory

Pozn: údaje v běžných cenách
 Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

Graf 17.1 Podíly oborů CZ-NACE 29 na tržbách za prodej vlastních výrobků a služeb v roce 2009

Při meziročním srovnání podílů jednotlivých pododvětví došlo k navýšení podílu výrobců motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů a karoserií, přívěsů a návěsů (29.1+29.2). Je to dáno navýšením výroby osobních automobilů (automobilky TPCA a Hyundai) a poklesem výroby autodílů zejména pro koncové výrobce v zahraničí.

17.2 Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu

V roce 2009 si toto odvětví udrželo, stejně jako v letech předchozích, největší podíl na tržbách a exportu zpracovatelského průmyslu, a to i přes meziroční pokles tržeb o cca 56 mld. Kč (-9,4 %). Na celkových tržbách se podílelo necelou pětinou (meziročně došlo k navýšení o 1,61 % na 19,43 %). Podíly dalších odvětví na tomto ukazateli však již nepřekročily 10 %, přičemž nejvyšší hodnotu podílu vykazala odvětví CZ-NACE 26 Výroba počítačů, elektronických a optických přístrojů a zařízení (8,8 %), CZ-NACE 25 Výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, kromě strojů a zařízení (8,7 %), CZ-NACE 28 Výroba strojů a zařízení jinde neuvedených (8,1 %) a CZ-NACE 10 Výroba potravinářských výrobků (7,6 %).

Z hlediska počtu zaměstnanců se 129 tis. pracovníky obsadil automobilový průmysl pomyslnou druhou pozici za CZ-NACE 25 (139 tis. zaměstnanců). Meziročně došlo k navýšení podílu o 1,5 % na 12,59 %, což je dáno výrazným snížením celkového počtu pracovníků ve zpracovatelském průmyslu o cca 150 tis. lidí.

17.3 Hlavní ekonomické ukazatele

17.3.1 Cenový vývoj

Zpráva Evropské komise o cenách automobilů ukazuje, že v roce 2009 v EU ceny v reálném vyjádření mírně poklesly. Pokles v reálných cenách byl výrazný zejména ve Slovinsku (-13,4 %), v Litvě (-11,1 %), na Slovensku (-11,0 %), v Rumunsku (-10,1 %), v České republice (-9,4 %), na Maltě (-9,2 %) a v Bulharsku (-9,1 %). K poklesu cen mohla přispět skutečnost, že recese v roce 2009 zasáhla většinu nových členských států více než EU jako celek. Na velkých trzích se reálné ceny snížily nejvýrazněji ve Španělsku (-4,7 %); Itálie, Německo a Francie zaznamenaly mírnější cenový pokles (-1,1 %, -1,0 % a -0,6 %).

Tabulka 17.1 Index cen průmyslových výrobců v letech 2008 - 2009

Název	Kód CZ-CPA	Průměr od počátku roku	
		2008	2009
Motorová vozidla	29.1	95,3	91,2
Karoserie motorových vozidel	29.2	98,4	100,2
Části, souč., příslušenství motorových vozidel	29.3	93,5	103,4
Motorová vozidla přívěsy, návěsy	29	94,1	100,5

Pramen: ČSÚ

Pozn: stejné období předchozího roku = 100

17.3.2 Základní produkční charakteristiky

Prakticky ve všech odvětvích došlo k poklesu počtu podniků a automobilový průmysl není výjimkou. V návaznosti na pokles produkce motorových vozidel některé podniky byly nuceny zredukovat výrobu v horším případě úplně skončit.

Tabulka 17.2 Počet podniků v rámci CZ-NACE 29 v letech 2005 - 2009

	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	827	839	873	897	879
CZ-NACE 29	1 066	1 084	1 116	1 155	1 142

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

Tržby automobilového průmyslu od roku 2002 stoupaly až do roku 2007, kdy se začala projevovat celosvětová hospodářská krize. Nejvíce se dotkla výrobců nákladních vozidel, návěsů, přívěsů a jejich dodavatelů u nás. V návaznosti na zavedení šrotovného v okolních zemích zejména v Německu, byli méně postiženi tuzemští výrobci osobních automobilů a jejich dodavatelé. Pokles výroby motorových vozidel v Německu (2009/2007) o 750 tis. ks se projevil významným způsobem na snížených tržbách českých dodavatelů autodílů.

Tabulka 17.3 Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb v b.c. v letech 2005 - 2009

(tis. Kč)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	293 420 059	323 177 230	362 305 454	329 941 385	264 196 168
CZ-NACE 29	496 789 654	574 091 354	642 615 717	583 224 109	527 105 908
meziroční index	x	115,6	111,9	90,8	90,4

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

V souvislosti s poklesem výroby došlo i poklesu přidané hodnoty, což souviselo se snahou uchovat si kvalifikované zaměstnance. Ve většině podniků došlo ke zkrácení pracovní doby v návaznosti na pokles výroby motorových vozidel.

Tabulka 17.4 Účetní přidaná hodnota v b.c. v letech 2005 - 2009

(tis. Kč)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	67 731 833	74 316 475	78 532 953	68 454 220	61 024 478
CZ-NACE 29	99 681 792	117 543 354	129 947 912	110 969 843	100 392 849
meziroční index	x	117,9	110,6	85,4	90,5

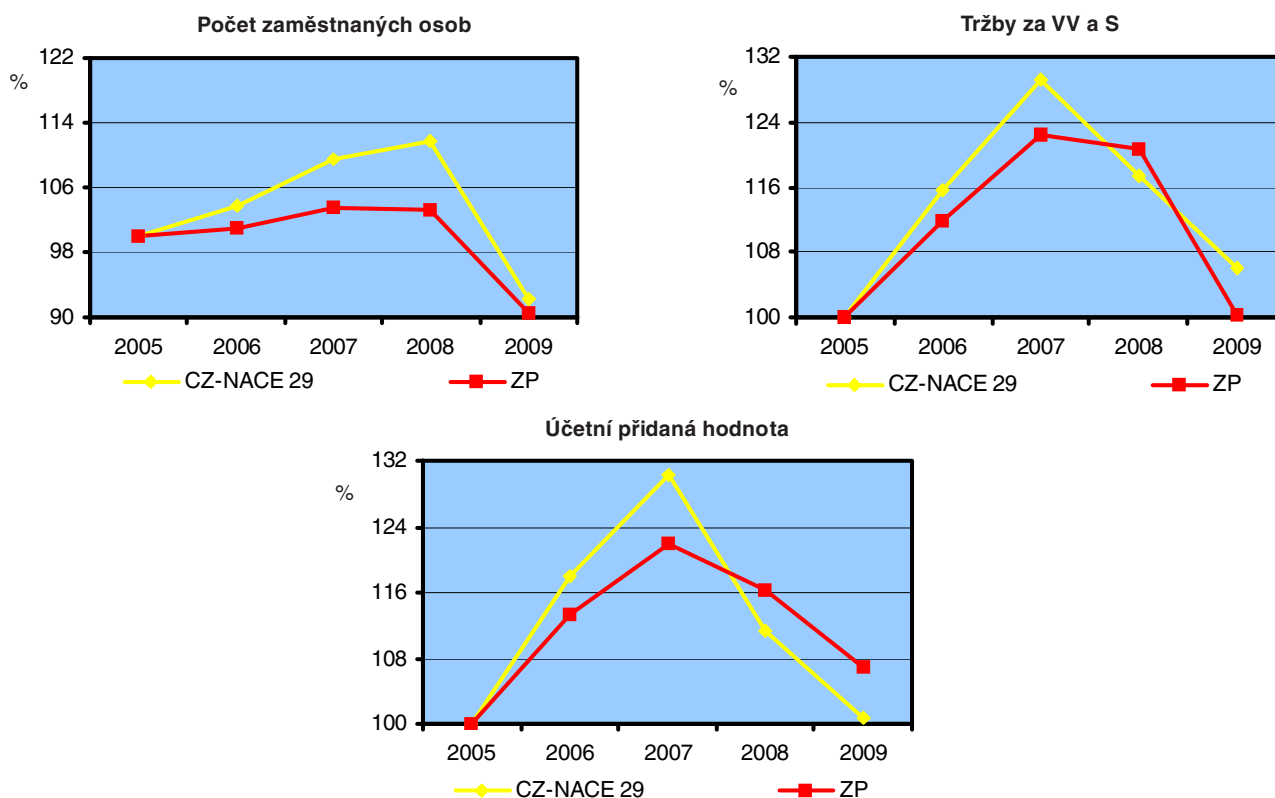
Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

Z důvodu poklesu produkce došlo i k propouštění v tomto odvětví. Nejvíce byli postiženi zejména výrobci nákladních vozidel a jejich dodavatelé. Naopak zvyšování počtu pracovníků jsme zaznamenali u automobilky Hyundai a jejích dodavatelů. Největším zaměstnavatelem zůstává automobilka ŠKODA Auto, která měla k 31.12. 2009 skoro 25 tisíc kmenových pracovníků. Druhým největším je firma Continental, která zaměstnává v závodech v Adršpachu, Brandýse nad Labem, Frenštátě pod Radhoštěm, Jičíně, Otrokovicích a Trutnově cca 13 000 zaměstnanců.

Tabulka 17.5 Počet zaměstnaných osob v letech 2005 - 2009

(osob)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	106 583	109 763	116 457	117 226	91 418
CZ-NACE 29	140 212	145 347	153 510	156 846	129 406
meziroční index	x	103,7	105,6	102,2	82,5

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO



Pozn.: údaje v běžných cenách
Pramen: předběžné údaje ČSÚ, rok 2009 vlastní odhad MPO

Graf 17.2 Vývoj základních produkčních charakteristik v letech 2005 - 2009

V návaznosti na pokles počtu pracovníků došlo i k poklesu osobních nákladů. I když podle Sdružení automobilového průmyslu meziročně mzdy v tomto odvětví vzrostly.

Tabulka 17.6 Osobní náklady v b.c. v letech 2005 - 2009

(tis. Kč)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	34 006 210	37 213 163	42 268 584	44 890 205	36 875 904
CZ-NACE 29	47 237 402	52 490 033	60 005 946	64 210 627	56 236 994
meziroční index	x	111,1	114,3	107,0	87,6

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

17.3.3 Produktivita práce z ÚPH a hrubý operační přebytek

Prakticky do roku 2007 docházelo k meziročnímu navyšování produktivity práce. V roce 2008 došlo k poklesu způsobenému výrazným propadem výroby. Podniky byly nuceny propouštět a při navyšování výroby v následujícím roce se snažily maximálně využít redukováného počtu pracovníků na výrobu většího objemu zakázek.

Tabulka 17.7 Produktivita práce z účetní přidané hodnoty v b.c. v letech 2005 - 2009

(tis. Kč/zam.)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	635,5	677,1	674,4	584,0	667,5
CZ-NACE 29	710,9	808,7	846,5	707,5	775,8
meziroční index	x	113,8	104,7	83,6	109,7

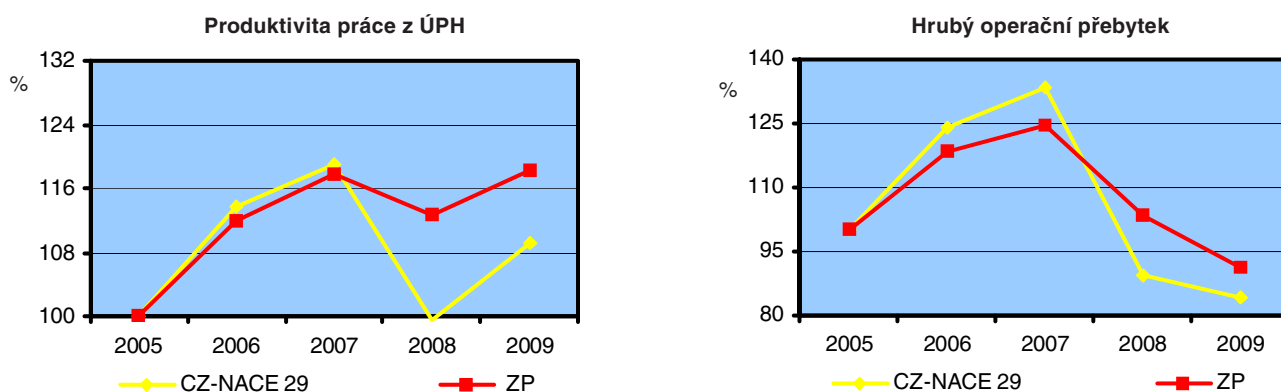
Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

Do roku 2007 stejně jako tržby rostl hrubý operační přebytek. Nedocházelo k navyšování mzdových prostředků stejným procentem jako docházelo k růstu tržeb. To znamenalo zvyšování konkurenceschopnosti českého průmyslu. Bohužel rok 2008 znamenal pro mnoho firem zejména vyrábějících autodíly pokles produkce až o třetinu a v následujícím roce další pokles o polovinu.

Tabulka 17.8 Hrubý operační přebytek v b.c. v letech 2005 - 2009

(tis. Kč)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	33 725 623	37 103 311	36 264 369	23 564 015	24 148 574
CZ-NACE 29	52 444 389	65 053 321	69 941 966	46 759 216	44 155 856
meziroční index	x	124,0	107,5	66,9	94,4

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

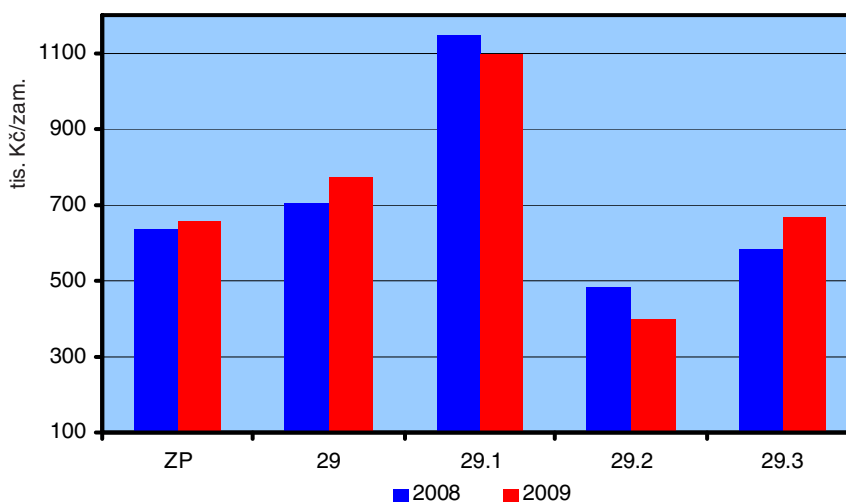


Pozn.: údaje v běžných cenách

Pramen: předběžné údaje ČSÚ, rok 2009 vlastní odhad MPO

Graf 17.3 Vybrané ukazatele konkurenceschopnosti 2005 - 2009

Jak je vidět z grafu 17.3 došlo při srovnání úrovně produktivity v automobilovém průmyslu k většímu procentnímu nárůstu než u celkového zpracovatelského průmyslu. Za zlepšením tohoto ukazatele stojí výrobci autodílů, kteří dokázali převážet snížení u výrobců vozidel.



Pozn.: údaje v běžných cenách
Pramen: předběžné údaje ČSÚ, rok 2009 vlastní odhad MPO

Graf 17.4 Úroveň produktivity práce z účetní přidané hodnoty až do oborové struktury v letech 2008/2009

17.3.4 Výkonová spotřeba

Na poklesu výkonové spotřeby se projevíly redukce výroby a zároveň přijatá protikrizová opatření přijatá na snížení nákladů.

Tabulka 17.9 Výkonová spotřeba v b.c. letech 2005 - 2009

(tis. Kč)	2005	2006	2007	2008	2009
CZ-NACE 29.3	229 755 600	253 729 361	288 591 348	264 440 539	208 037 380
CZ-NACE 29	409 929 749	470 346 278	526 706 375	486 820 945	440 679 978
meziroční index	x	114,7	112,0	92,4	90,5

Pramen: předběžné údaje ČSÚ; rok 2009 - vlastní odhad MPO

17.4 Zahraniční obchod

17.4.1 Vývoj zahraničního obchodu

Od roku 2009 došlo ke změně metodiky vykazování exportu a nemáme z tohoto důvodu možnost meziročního srovnání. Na dovozu se podílí výrobci dílů a příslušenství pro motorová vozidla skoro 55 %. Výrobci motorových vozidel participují na exportu (56 %) a na kladném saldu tohoto odvětví z více jak 70 %.

Tabulka 17.10 Zahraniční obchod s výrobky CZ-CPA 29 v b.c. v roce 2009

Kód	CZ-CPA 3 místa	Rok 2009				
		Dovoz v mil.Kč	Vývoz v mil. Kč	Saldo v mil. Kč	Čistá hmotnost v kg	Kg cena v Kč
29.1	Motorová vozidla	83 819,2	219 697,9	135 878,7	347 809 154	241,0
29.2	Karoserie mot. vozidel; přírůbky a návěsy	3 102,5	8 807,5	5 705,0	32 783 364	94,6
29.3	Díly a příslušenství pro mot. vozidla	105 130,3	157 617,6	52 487,3	746 541 274	140,8
29	Motorová vozidla	192 052,0	386 123,0	194 071,0	1 127 133 792	476,5

Pramen: ČSÚ; údaje k 21.4.2010

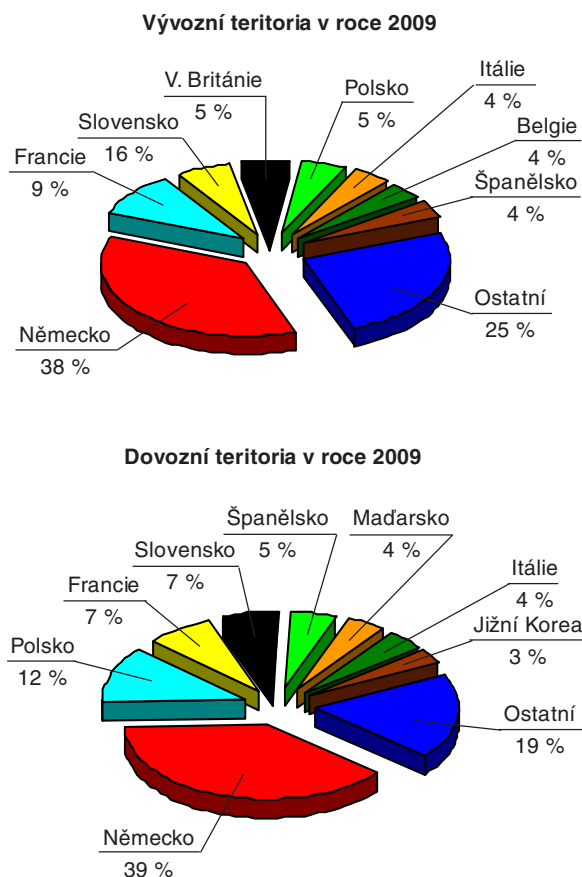
17.4.2 Teritoriální struktura zahraničního obchodu

Automobilový průmysl je stále více proexportně orientované odvětví. V České republice bylo za rok 2009 vyrobeno celkem 950 552 motorových vozidel, přičemž bylo dodáno zákazníkům do zahraničí 1 077 852 ks (rozdíl je dán zásobou vyrobených vozidel z předchozího roku a dodávkami v rozloženém stavu do zahraničí). Největší podíl mají na vývozu výrobci osobních vozidel Škoda Auto 627 tis. (z toho 162 tis. do Německa), TPCA 331 tis., Hyundai 114 tis. ks.

Nejvýznamnějším exportérem je tradičně Škoda Auto, která exportovala v roce 2009 vozy, originální díly a další komponenty, dohromady za 166,5 mld. Kč a zaujímá nadále pozici největšího českého exportéra. Patří mezi nejprodávější značky v Německu, Polsku a na Slovensku. Také TPCA exportovala 99,5 % své produkce (zejména do Francie a Itálie). U ostatních výrobců vozidel pokrývá export významnou část jejich produkce, např. IVECO Czech republik přes polovinu exportu směřuje do Francie. Mnoho výrobců autodílů vyvážá prakticky celou svou výrobu do zahraničí. Jejich výroba je plánována mateřskými závody a tím závislá na globálních plánech jednotlivých firem.

Oproti roku 2008 došlo ke zvýšení podílu Německa o 8 %, což souvisí zejména s úspěšností Škody na německém šrotovním. Rusko se dostalo pod hranici 3 %, což souvisí s poklesem vývozu vozidel ŠKODA (zahájení výroby v Kaluze) a s propadem exportu nákladních vozidel Tatra. Export do této země meziročně klesl o polovinu (o cca 6,5 mld. Kč). Také vývoz na Ukrajinu a do Maďarska se snížil na polovinu z důvodu jejich hospodářských problémů. Naopak mezi země, které vykázaly největší nárůst řadíme Izrael, Finsko a Nizozemí.

Z hlediska dovozu si pohoršilo Německo (-2 %), Francie (-3 %), Nizozemí se dostalo pod 3% hranici. Naopak si polepšilo Polsko (+3 %) dodávky pro TPCA a Jižní Korea dodávky pro Hyundai. Také Maďarsko se dostalo na 3% hranici, díky dodávkám dílů.



Pramen: ČSÚ, údaje k 21.4.2010

Graf 17.5 Teritoriální rozdělení zahraničního obchodu v roce 2009 - CZ-CPA 29

17.5 Shrnutí a perspektivy odvětví

Vývoj automobilového průmyslu v České republice v roce 2009

Český automobilový průmysl byl poznamenán celosvětovou hospodářskou krizí a zároveň zavedením šrotovného v některých státech. Výrobci osobních automobilů meziročně navýšili produkci (díky zaměření šrotovného na nízkoemisní vozidla). Naopak výrobci autobusů a nákladních vozidel byli poznamenáni propadem poptávky nejvíce a řetězově to postihlo i jejich dodavatele. Docházelo k omezování výroby a snižování pracovní doby u zaměstnanců. Bohužel některé podniky zkrachovaly, případně v České republice oznámily ukončení výroby a její přesun do zemí s menšími mzdovými náklady.

Výroba vozidel v ČR 2005 - 2009

Výroba vozidel se v letech 2000-2004 pohybovala kolem 450 tis. ks ročně, kdy Škoda Auto vyráběla přes 95 % motorových vozidel v ČR. V roce 2005 a v následném roce vzrostla výroba o dalších 250 tis. ks. Nárůst byl dán zejména navyšováním výroby v TPCA. V roce 2006 TPCA dosáhla prakticky své plánované výrobní kapacity. V roce 2008 se na výrobě podílely již tři výrobci osobních automobilů, kromě dvou jmenovaných i automobilka Hyundai. Za výrobou nákladních vozidel stojí především značky TATRA a AVIA. U výrobců autobusů se každoročně navyšovala výroba, ať to bylo IVECO nebo SOR Libchavy. Rok 2009 znamenal pokles výroby zejména v kategorii nákladních vozidel a autobusů nejen u nás, ale i ve všech zemích EU (v některých státech dokonce o 2/3). Naopak v kategorii osobních vozidel došlo u nás k nárůstu počtu díky automobilce Hyundai, která meziročně zvýšila výrobu o více jak 100 tis. ks automobilů. Škoda vyrobila meziročně o 80 tis. ks méně.

Tabulka 17.11 Výroba vozidel v ČR v letech 2005 - 2009

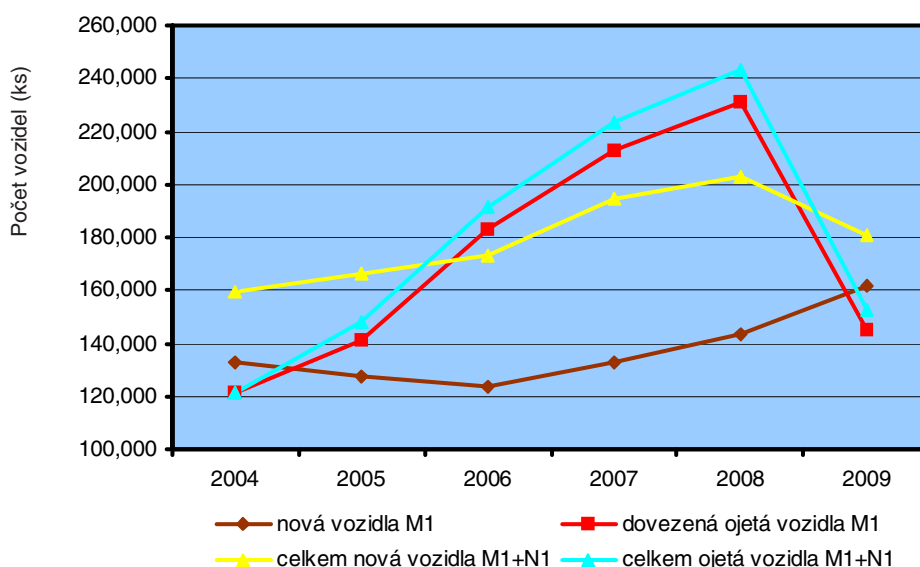
Kategorie vozidel/rok	2005	2006	2007	2008	2009
Osobní automobily a lehká užitková vozidla	597 994	849 876	931 298	940 334	979 085
Nákladní automobily	2 050	1 993	3 168	2 737	1 091
Autobusy	2 198	2 948	3 182	3 496	3 067
Návěsy/přívěsy	897/1 548	874/1 119	907/1 423	1 375/1 049	419/342

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Registrace nových vozidel v České republice

Ani v době hospodářské krize nedošlo v České republice v roce 2009 k poklesu registrací nových osobních vozidel, což bylo zapříčiněno poklesem prodejních cen a zejména změnou DPH u prodeje v podnikatelské sféře a dočasným zkrácením doby odepisování nově pořízených vozidel. Škoda se podílela již jen necelými 30 % (47 620 ks) na registracích, což bylo také dáno velkým zájmem o škodovky v Německu (díky šrotovnému) a cenovými nabídkami ostatních automobilek. Druhou nejprodávanější značkou byl Ford (16 054 ks), následovaný Volkswagenem (11 781 ks) a Renaultem (10 604 ks). Z pohledu modelů byly u nás nejprodávanější Škoda Octavia 23 387, Škoda Fabia 17 763 a Ford Fusion 7 020 ks. Naopak v roce 2009 došlo k výraznému poklesu dovozu ojetých osobních vozidel o 86 tisíc ks (-37,4 %), což souvisí s hospodářskou krizí, ale i s poklesem prodejních cen nových vozidel a zavedením šrotovného v některých zemích EU, zejména v Německu.

U registrací nových lehkých užitkových vozidel jsme zaznamenali výrazný meziroční propad o 67,6 % z 60 na 19 tis. ks v letech 2009/2008. Tento významný pokles byl dán změnou DPH a poklesem zájmu o nová firemní vozidla způsobeným celosvětovou hospodářskou krizí. Registrace nákladních vozidel a autobusů vykázaly v roce 2009 meziroční propad registrací o 55, resp. o 35 %. V kategorii nákladních automobilů patří mezi nejprodávanější značky Mercedes-Benz, MAN a Iveco. U autobusů se opětovně na první místo vrátil Irisbus-Iveco. Druhým nejúspěšnějším byl další domácí výrobce SOR Libchavy s.r.o. V této kategorii tito jmenovaní výrobci dosáhli dohromady více jak 50% podílu na trhu nově registrovaných autobusů.



Pramen: Sdružení automobilového průmyslu

Graf 17.6 Vývoj registrací nových a ojetých osobních a lehkých užitkových vozidel v letech 2004-2009

Shrnutí roku 2009

Dopady globální hospodářské krize během roku 2009 citelně rostly a vyústily ve zdrženlivost konečných spotřebitelů. Celosvětový prodej osobních vozů se meziročně snížil o 6,1 % na úroveň 52,3 mil. vozů. Výrazné poklesy prodejů zaznamenaly zejména regiony Severní Amerika, střední a východní Evropa, zejména Rusko. Naproti tomu pozitivní vývoj pokračoval v Asii (zejména díky Číně). Nejvýraznější meziroční propad nových registrací vykázalo Rusko (celkem prodáno 1,35 mil. vozů, -50,3 %) a Ukrajina (175 tis., -71,9 %). Výrazné meziroční poklesy zaznamenaly trhy v Lotyšsku (-80,2 %), Estonsku (-66,2 %) a Rumunsku (-51,0 %).

V USA se prodeje meziročně snížily o 21 % na 10,5 milionů jednotek (nejnižší počet od recese v roce 1982). Čína využila krize, díky štědrým státním dotacím vloni předběhla v prodeji USA a stala se největším automobilovým trhem světa. Roční prodej v Číně vyskočil o 44 % na 13,5 milionů aut.

Zatímco západní Evropa stagnovala, celosvětová produkce automobilů poklesla ve sledovaném období o 13,2 % na celkových 60,0 mil. vozů, z toho bylo 49,4 mil. osobních vozů (2008: 69,2 mil./57,5 mil. vozů).

V návaznosti na předpoklad snížení prodejů nových vozidel, zejména osobních, zavedly některé státy tzv. „šrotovné“, což je příspěvek státu na nákup nového osobního případně lehkého užitkového automobilu při současném odevzdání starého na vrakoviště, kde je ekologicky zlikvidován. Jeho výše byla v rozmezí 700 až 2 500 € v EU, v USA dokonce 4 500 USD.

Z mimoevropských zemí jej aplikovaly Spojené státy americké, Kanada, Japonsko, Jižní Korea, Čína, Rusko (až v r. 2010) Tento finanční stimul využilo 13 evropských států. Parametry nového vozidla byly omezeny jeho emisemi, přičemž nízkoemisní vozidla měla v několika státech příspěvek vyšší. Celkové výdaje evropských států na šrotovné v roce 2009 se odhadují na cca 7,9 miliardy €. Byl podpořen nákup více jak jednoho milionu vozidel s airbagy, systémy ABS (Antiblocksystem - protiblokovací systém brzd) a ESC (Electronic Stability Program - elektronická kontrola stability zamezující ztrátě kontroly nad vozidlem ve většině případů, které by jinak skončily smykem). To do budoucna také přispěje ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a sníží následky dopravních nehod.

Dle studie IHS Global Insight zpracované pro Evropskou komisi došlo díky šrotovnému k úspoře 1,05 milionu tun CO₂ při provozu osobních vozidel. Německo oznámilo, že úspora mezi novými a sešrotovanými vozidly je 20 % spotřeby paliva.

Některé automobilky a výrobci autodílů byli nuceni projít restrukturalizací a snižovat počty zaměstnanců, případně došlo k převzetí jinou firmou. To se výrazně dotklo jejich pracovníků, kteří proti záměrům majitelů firem protestovali stávkami. Např. v jihokorejské automobilce Ssangyong Motor protesty proti plánu na restrukturalizaci firmy trvaly dva a půl měsíce.

Největší krach v dějinách automobilového průmyslu

Dne 1. června 2009 firma General Motors požádala o ochranu před věřiteli. Byl to největší bankrot

automobilky v dějinách (vládní půjčky zvládla splatit necelý rok po nucené restrukturalizaci). Pozici největšího výrobce si držela od roku 1931 do roku 2007. V rámci restrukturalizace oznámila uzavření 14 svých továren a propuštění cca 21 tis. pracovníků. Vláda USA zaplatila dluhy GM a získala za to 60% podíl v této automobilce. V rámci evropských poboček uvažovala o prodeji značky Opel a Saab. Prvně jmenovaná nebyla po dlouhých jednáních prodána konsorciu Magna a Sběrbank a zůstala v držení GM. Naopak Saab byl prodán automobilce Spyker. Kvůli slabé poptávce byl GM nucen dočasně uzavřít 13 montážních továren ve Spojených státech a Mexiku a ukončit výrobu vozidel pod značkou Saturn a Pontiac. V Detroitu se zvýšila nezaměstnanost na 27 %. Místní deník Detroit News odhadoval skutečnou nezaměstnanost na víc než 40 %.

Vládní stimuly

Kromě výše uvedeného šrotovného některé státy na záchranu svých automobilek nebo jejich dodavatelů poskytly krátkodobé půjčky či státní záruky za úvěry, případně daňová zvýhodnění při nákupu nových vozů zejména osobních. Největší pomoc poskytla americká vláda automobilkám GM a Chrysleru a to ve výši 17,4 miliardy USD, aby je zachránila před bankrotem (13,4 miliardy bylo určeno pro GM). Také automobilky v Kanadě a jejich dodavatelé mohli využít pojistné záruky 3,3 miliardy kanadských dolarů (50,7 miliard korun). Pomoc automobilovému průmyslu realizovala také řada evropských zemí. Britská vláda poskytla svým automobilovým podnikům garance na úvěry v celkovém objemu 2,3 miliardy liber.

Francie poskytla automobilkám Renault a PSA Peugeot Citroën zvýhodněnou půjčku 6,5 milionů € rozvrženou do pěti let výměnou za slib, že nezavřou své podniky ve Francii během trvání této půjčky. Německo v rámci balíčku na posílení domácí ekonomiky vyčlenilo na pomoc automobilovému průmyslu 5 miliard €. Italská vláda vypomohla automobilovému sektoru částkou cca 1,3 miliardy €. Španělská vláda schválila balíček opatření na pomoc domácímu automobilovému průmyslu v hodnotě zhruba 4 miliard €. Vláda vlámského regionu v Belgii schválila záruky na půjčku od Evropské investiční banky (EIB) ve výši 198 mil. € pro švédskou automobilku Volvo Car. Švédská vláda pomohla automobilkám Saab a Volvo úvěrovými garancemi a nouzovými úvěry v celkové částce 25 miliard švédských korun (61 miliard Kč). Jihokorejská vláda poskytla automobilovému průmyslu podporu na výzkum a vývoj s cílem zajistit lepší konkurenceschopnost automobilek ve výši 500 miliard wonů (asi 7,6 miliardy korun). Čína se rozhodla snížit daň z prodeje u automobilů s obsahem motoru pod 1,6 litru na 5 z předchozích 10 % a poskytla jednorázové hotovostní subvence v celkové hodnotě 5 mld. jüanů (cca 15 mld. Kč) majitelům aut s vysokými emisemi, kteří přejdou na ekologičtější modely s nižší spotřebou.

V České republice byla novelou zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. připravena legislativa umožňující poskytování šrotovného v ČR, které by vláda svým usnesením potvrdila. Nakonec k realizaci tohoto opatření nedošlo. Podnikatelé si mohli odečíst DPH při nákupu nového osobního vozidla a byly dočasně zrychleny odpisy u hmotného majetku. Česká republika přijala protikrizová plošná opatření a nepreferovala žádné odvětví v rámci svého hospodářství.

Tabulka 17.12 Největší dodavatelé v automobilovém průmyslu v letech 2008/2009

Pořadí	Název firmy	Obrat 2009 (mld. USD)	Obrat 2008 (mld. USD)	Pořadí 2008
1.	Denso	31,25	29,43	3.
2.	Bosch	30,26	38,99	1.
3.	Continental	26,48	34,85	2.
4.	Bridgestone	22,98	25,43	4.
5.	Aisin Seiki	21,03	20,56	8.
6.	Michelin	20,17	23,67	7.
7.	Magna	17,37	23,70	6.
8.	Goodyear	16,30	19,49	9.
9.	Johnson Controls	16,00	23,94	5.
10.	Faurecia	12,95	17,69	10.

Pramen: německý časopis AUTOMOBIL PRODUKTION

Prvních 10 největších dodavatelů zaznamenalo v letech 2009 a 2008 meziroční snížení tržeb o necelých 43 mld. USD (kromě Densa a Aisinu všem meziročně klesly tržby). V roce 2009 došlo ke změnám zejména na prvních třech místech.

Na pozici jedničky se dostala společnost Denso (největší výrobce klimatizací do automobilů, s necelými

120 tis. zaměstnanci v 33 zemích). Na druhé místo klesl Bosch vyrábějící zejména vstříkovací čerpadla celosvětové skupiny s více než 282 000 pracovníky (stav k 1. lednu 2009). Continental zaměstnává přibližně 150 000 zaměstnanců v téměř 200 lokalitách v 36 zemích světa. Největší meziroční snížení tržeb vykázaly společnosti Johnson Controls a Magna, což je dáno poklesem výroby zejména ve Spojených státech.

Registrace nových vozidel v EU

Po výrazném poklesu registrací nových vozidel v druhé polovině roku 2008 a v prvním pololetí roku 2009, vzrostly evropské registrace nových OA v druhé polovině roku 2009, a to především díky vlivu programů obnovy vozového parku na mnoha významných trzích.

Celkem bylo v roce 2009 registrováno 14 481 545 nových OA, tj. o 1,6 % méně než v roce 2008 (-236 tis. Ks) a 9,5 % méně než v roce 2007.

Západoevropský trh skončil v roce 2009 na úrovni srovnatelné s úrovní roku 2008 (+0,5 %) a se +7,9 % nových registrací oproti roku 2007. V roce 2009 vykázaly růst, oproti roku 2008, pouze Rakousko (+8,8 %), Francie (+10,7 %) a Německo (+23,2 %). Celkem bylo 13 632 918 nových aut registrováno v tomto regionu. V nových členských státech EU zaznamenaly výrazný nárůst pouze Česká republika (+12,5%) a Slovensko (+6,7 %). Region jako celek čelí 26,6% poklesu s 848 627 nově registrovanými vozy, ve srovnání s 1 156 169 kusy v roce 2008.

Výroba osobních vozidel v EU 2009/2008

Většina států v EU meziročně vyrobila méně motorových vozidel. Kromě České republiky, kde na tom má největší podíl největší automobilky Hyundai, v Rumunsku Dacia a ve Slovinsku Renault. V kategorii osobních automobilů vykázala růst Itálie (za navýšením výroby stojí Fiat). Naopak největší propad výroby jsme zaznamenali v Německu, které se i přesto podílelo 36 % na celkové produkci nových osobních vozidel v EU.

Při srovnání roků 2007 (největší počet vyrobených vozidel) a 2009 z pohledu výroby došlo k největšímu poklesu v Německu (-745 tis. ks), ve Francii (-724 tis. ks) a ve Velké Británii (-535 tis. ks).

Tabulka 17.13 Výroba motorových vozidel v EU-27 v letech 2008 - 2009

Stát/rok	Celkový počet vyrobených vozidel			Celkový počet vyrobených osobních vozidel		
	2009	2008	index 09/08	2009	2008	index 09/08
EU-27	15 244 416	18 432 198	0,83	13 948 124	15 954 688	0,87
1. Německo	5 209 857	6 045 730	0,86	4 964 523	5 532 030	0,90
2. Francie	2 047 658	2 568 978	0,80	1 821 734	2 145 935	0,85
3. Španělsko	2 170 078	2 541 644	0,85	1 812 688	1 943 049	0,93
4. Velká Británie	1 090 139	1 649 515	0,66	999 460	1 446 619	0,69
5. Česká republika	974 569	946 567	1,03	967 760	934 048	1,04
6. Polsko	884 133	945 959	0,93	819 000	842 000	0,97
7. Itálie	843 239	1 023 774	0,82	661 100	659 221	1,00
8. Belgie	537 354	724 498	0,74	524 595	680 131	0,77

Pramen: evropská asociace výrobců automobilů (ACEA)

Legislativa v oblasti ekologie dopravy

Dne 23. dubna 2009 bylo zveřejněno v Evropském věstníku Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel. Průměrné specifické emise výrobce by měly být od roku 2012 maximální hodnotu 130 g CO₂/km, respektive 120 g CO₂/km po započtení dodatečných opatření. Pro účely určení průměrných specifických emisí CO₂ každého výrobce se přihlíží k těmto procentním podílům nových osobních automobilů registrovaných v daném roce: 65 % v roce 2012, 75 % v roce 2013, 80 % v roce 2014, 100 % od roku 2015. Průměrné specifické emise CO₂ z nových osobních automobilů registrovaných v EU-27 v roce 2009 činily 145,7 g CO₂/km (v roce 2008 - 153,6 g CO₂/km).

V návaznosti na toto nařízení Evropská komise představila návrh nařízení, týkající se lehkých užitkových vozidel. Ten stanovil průměrné emise CO₂ pro LUV ve výši 175 g CO₂/km od roku 2014, přičemž je tento požadavek stupňován - v roce 2014 - 75 %, v roce 2015 - 80 % a od roku 2016 - 100 % nově registrovaných vozidel u každého výrobce. Týká se vozidel, které váží méně než 2 610 kg. Jako dlouhodobý cíl bylo

navrženo 135 g CO₂/km od roku 2020. Nejpozději v roce 2013 bude vyhotovena dopadová studie hodnotící možnosti jeho dosažení.

Tabulka 17.14 Celosvětová výroba vozidel podle zemí

Pořadí	Země	2009	2008	Změna 09/08 (ks)	Index 09/08
	Celkem	61 715 369	70 757 299	-9 041 930	0,87
1.	Čína	13 790 994	9 299 180	4 491 814	1,48
2.	Japonsko	7 934 516	11 575 644	-3 641 128	0,69
3.	USA	5 708 852	8 693 541	-2 984 689	0,66
4.	Německo	5 209 857	6 045 730	-835 873	0,86
5.	Jižní Korea	3 512 926	3 862 682	-349 756	0,91
6.	Brazílie	3 182 617	3 215 976	-33 359	0,99
7.	Indie	2 632 694	2 332 328	300 366	1,13
8.	Španělsko	2 170 078	2 541 644	-371 566	0,85
9.	Francie	2 047 658	2 568 978	-521 320	0,80
10.	Mexico	1 561 052	2 167 944	-606 892	0,72

Pramen: Mezinárodní organizace výrobců vozidel (OICA)

Kromě Číny a Indie vykázali ostatní největší výrobci pokles produkce. V roce 2009 se Čína stala největším výrobcem vozidel díky podpoře prodeje (výrazné snížením daně na malé vozy a subvencemi pro kupce ve venkovských oblastech). Čínské vozy nejsou prakticky vyvážené. Automobily s objemy motoru pod 1,6 litru tvořily více jak 70 % všech prodeje.

Celosvětová výroba vozidel podle značek

Největším výrobcem se opětovně stala automobilka Toyota, i když vyrobila o více jak 2 mil. ks vozidel méně. Kromě Hyundai všichni uvedení výrobci zaznamenali pokles produkce. Za růstem produkce korejské automobilky stojí zejména její jihokorejské (meziročně o více jak 1 mil. ks) a čínské závody (meziročně + 500 tis. ks).

Tabulka 17.15 Celosvětová výroba motorových vozidel dle značek

Pořadí		2009	2008	Změna 09/08	Index 09/08
	Celkem	60 499 159	69 561 356	-9 062 197	0,87
1.	TOYOTA	7 234 439	9 237 780	-2 003 341	0,78
2.	GM	6 459 053	8 282 803	-1 823 750	0,78
3.	VOLKSWAGEN	6 067 208	6 437 414	-370 206	0,94
4.	HYUNDAI	4 645 776	2 777 137	1 868 639	1,67
5.	FORD	4 685 394	5 407 000	-721 606	0,87
6.	PSA	3 042 311	3 325 407	-283 096	0,91
7.	HONDA	3 012 637	3 912 700	-900 063	0,77
8.	NISSAN	2 744 562	3 395 065	-650 503	0,81
9.	FIAT	2 460 222	2 524 325	-64 103	0,97
10.	SUZUKI	2 387 537	2 623 567	-236 030	0,91
11.	RENAULT	2 296 009	2 417 351	-121 342	0,95
	Celkem 11 největších výrobců	45 035 148	50 340 549	-5 305 401	0,89

Pramen: Mezinárodní organizace výrobců vozidel (OICA)

Největší nárůst vykázaly čínské automobilky (např. CHANA AUTOMOBILE vyrobila meziročně o necelých 900 tis. ks více). Zatímco v roce 2008 byla v první dvacítku pouze automobilka FAW (20. místo), v roce 2009 již zde figurují tři výrobci CHANA AUTOMOBILE (13. místo), BEIJING AUTOMOTIVE (18. místo) a DONGFENG MOTOR (20. místo).

Perspektivy

Některé státy (Francie, Španělsko, Rumunsko, Portugalsko, Irsko, Lucembursko, Velká Británie, Nizozemí a Kypr) prodloužily dobu, po kterou je možné čerpat šrotovné do roku 2010. Také Rusko

v návaznosti na 50% pokles prodejů v roce 2009 zavedlo tento finanční stimul. Naopak státy, které již skončily s vyplácením tohoto motivačního příspěvku se potýkaly s propady prodejů nových vozidel.

Jak se v roce 2009 nejvíce mluvilo o zavedení šrotovného a jeho kladech a záporech, tak rok 2010 byl ve znamení „svolávacích akcí“ automobilek kvůli skrytým vadám vozidel (cca 11 mil. ks). Prakticky všechny velké automobilky v průběhu tohoto roku oznámily svým zákazníkům, že s určitým typem automobilu musí do servisu na preventivní prohlídku. Nosným tématem obou roků je rovněž snižování dopadů provozu vozidel na životní prostředí. Evropská komise zveřejnila návrh, jak by se automobilová doprava měla v příštím desetiletí transformovat, aby snížila znečištění, hluk a závislost na ropě. Tento dokument s názvem „Evropská strategie pro čistá a energeticky efektivní vozidla“ obsahuje čtyřicet návrhů opatření, kterými tohoto chce v příštích letech dosáhnout.

Přestaly se vyrábět automobily Moskvič, Pontiac, Saturn a Volha. V květnu 2010 byl vyroben poslední Hummer v civilní verzi (vojenské se budou vyrábět dále). Bylo rozhodnuto o uzavření výrobního závodu automobilky Opel v Antverpách k prosinci 2010.

Dle odhadu vyrobí v roce 2010 německé automobilky v zahraničí více vozidel než doma.

Čína si upevňuje pozici největšího trhu (prodej vzroste na cca 18 milionů vozů v roce 2010). V čínské Šanghaji v červnu roku 2009 úspěšně naběhla licenční výroba vozů Škoda Superb nové generace. Společně s modely Škoda Fabia a Octavia sjelo z výrobních linek celkem 131 779 vozů, což znamená významný meziroční růst ve výši téměř 140 %. Čína je již nyní pro Volkswagen i pro Škodu Auto největším trhem podle objemu prodeje. VW chce prodávat na čínském trhu cca 2 miliony aut ročně, což by představovalo zhruba 17 % tamního trhu.

Společnost Zhejiang Geely Holding Group koupila švédskou automobilku Volvo za 1,8 miliardy USD. Také jsme byli svědky stávek nespokojených dělníků v Číně, kteří protestovali proti nízkým mzdám a svým protestem zastavili výrobu v několika automobilkách.

Výstavbu nových výrobních kapacit v Číně oznámily např. Ford, GM, Honda, Hyundai, PSA a VW (v rámci VW Shanghai rozšíří Škoda svoji produkci o v pořadí již čtvrtý model - Škoda Yetti). Daimler a čínská automobilka BYD budou společně vyvíjet a vyrábět elektromobily v Číně.

VW bude rozšiřovat výrobní kapacity v Mexiku a Toyota postaví svoji již třetí továrnu v Brazílii. V Evropě se nové automobilky zřejmě jen tak stavět nebudou. Maximálně se některé výrobní závody rozšíří či zmodernizují.

Fiat koupil 20% podíl v automobilce Chrysler. Za tento podíl zaplatil technologiemi a postupy, které mají pomoci k zeštíhlení Chrysleru. Po 27 letech se zároveň vrátily automobily FIAT na americký trh, ze kterého odešly kvůli špatné kvalitě svých vozidel (američané si zkratku FIAT vykládali jako „Fix it again Tony“).

AvtoVAZ, Renault, Rostechologii a Trojka Dialog podepsaly dohodu o restrukturalizaci AvtoVAZU. Renault vloží do ruské automobilky 300 milionů € v podobě technologií a možná přímých investic. Ruský stát poskytne AvtoVAZu podporu ve výši 50 miliard rublů.

VW Slovakia bude od roku 2011 produkovat pět značek vozidel (VW, Škoda, SEAT, Audi, Porsche). Bratislavský závod VW bude vyrábět menší městský vůz VW Up (bylo uvažováno i o závodu Vrchlabí, který nakonec tento projekt nezískal). Náběh výroby si vyžádá celkovou investici 308 milionů €. Mělo by dojít k navýšení kapacity závodu o zhruba 30 % na 400 000 vozů ročně.

V České republice se pro rok 2010 odhaduje překročení hranice 1 mil. ks vyrobených motorových vozidel. Meziroční navýšení výroby avizují Škoda, Hyundai, AVIA. U ostatních výrobců vozidel dojde ke snížení. Také výrobci autodílů avizují meziroční navýšení tržeb. Několik domácích výrobců autodílů budou rozšiřovat u nás výrobu, např. Bosch Diesel, Saar Gummi a Rieter Automotive. Také v automobilce ŠKODA se bude od roku 2010 vyrábět nová pětistupňová převodovka určená pro miniautomobily, které se začnou pod značkami VW, Škoda a Seat vyrábět v Bratislavě. Linka má kapacitu 1100 převodovek denně. Tato produkce přinese Škodě 300 pracovních míst. Investice si vyžádala cca 60 milionů €. Automobilka Hyundai plánuje v nejbližších dvou letech investovat do své české divize 130 milionů € a zvýšit počet směn svého závodu na tři denně. Naopak Delphi Packard oznámil, že v květnu 2011 zavře svůj závod a propustí cca 1400 lidí. Důvodem je nedostatek zakázek a přesun výroby zejména do Rumunska.