

Analýza automobilového průmyslu

Jan Jedlička, Tomáš Kozelský, Jana Majchráková
EU Office České spořitelny

EU OFFICE

Česká spořitelna, a.s.
Budějovická 1518/13a
140 00 Praha 4
tel.: +420 956 718 012
fax: +420 224 641 301
EU_office@csas.cz
<http://www.csas.cz/eu>

Jan Jedlička
+420 956 718 014
jjedlicka@csas.cz

Iva Dlouhá
+420 956 718 015
idlouha@csas.cz

Jana Majchráková
+420 956 718 012
jmajchrakova@csas.cz

Tomáš Kozelský
+420 956 718 013
tkozelsky@csas.cz

Obsah:

Executive summary	3
Makroekonomický pohled na automobilový průmysl.....	4
Přehled automobilového trhu v ČR.....	9
Přehled automobilového trhu v Evropské unii.....	16
Přehled automobilového trhu ve světě	22
Strukturální trendy v automobilovém průmyslu	29

Executive summary

Automobilový průmysl patří mezi klíčové hospodářské odvětví nejen v České republice, ale i v Evropské unii, respektive v celém vyspělém světě.

V České republice je navíc situace specifická tím, že význam automobilového průmyslu se v čase zvyšuje. Zatímco zde ještě v roce 2001 pracovalo 8,6 % všech zaměstnanců zpracovatelského průmyslu, do roku 2012 tento poměr vystoupal na více než 12% hranici. V ukazateli podílu výroby v automobilovém průmyslu na celém HDP patří Česká republika s hodnotou 4,3 % na samou špici Evropské unie, kde průměr činí pouhé 1,3 %. Z hlediska vývoje v čase se od roku 2001 přidaná hodnota v ČR vytvořená automobilkami ztrojnásobila. V celoevropském srovnání nás sice předčilo pět států, které ale rostly z výrazně nižších základů.

Impresivní výkon tuzemského automobilového průmyslu dokládá i skutečnost, že v roce 2001 bylo v ČR vyrobeno 461 tisíc osobních automobilů a loni již bezmála 1,2 miliónů aut, tedy necelý trojnásobek. Z domácích výrobců stále dominuje Škoda s mírně nadpolovičním podílem, následovaná nošovickou automobilkou Hyundai a na třetím místě u Kolína sídlící TPCA. Z hlediska značek je nejprodávanější rovněž Škoda, za kterou se řadí vozy s logem Volkswagen a Hyundai. Ze srovnání oblíbenosti za posledních deset let můžeme vidět ztrátu pozice Škody (z 52,5% podílu v roce 2001 na 30,9% podíl v roce 2012), která si však i nadále udržela první místo. Mezi automobilové značky, které u českých zákazníků ztrácejí, můžeme zařadit Renault, Opel a Seat. Naopak statistiky potvrzují vzestup zájmu o značky Hyundai, Ford či Kia. Téměř čtvrtina v Česku nově zaregistrovaných aut (tedy nikoliv dovezených) patří do malé střední třídy. Jejím typickým reprezentantem je Škoda Fabia, která je vůbec nejrozšířenějším typem automobilu v ČR (k 30. 6. 2012 bylo v ČR zaregistrováno bezmála 400 tisíc vozů této značky s průměrným stářím necelých osm let).

Ze tří tuzemských výrobců automobilů má nejdelší tradici i nejlepší hospodářské výsledky Škoda Auto, a.s., která patří do koncernu Volkswagen. V loňském roce vykázala tržby 263 miliard korun a čistý zisk 15,3 miliard korun. Druhou největší automobilkou je Hyundai, který vykazuje zřetelnou růstovou tendenci. Nejslabší hospodářské výsledky má společný podnik japonské Toyoty a francouzského PSA – TPCA.

Čísla za produkci osobních automobilů v EU dokazují vliv globální hospodářské krize z let 2008 až 2009. Nejvíce osobních automobilů (resp. všech motorových vozidel) se v Unii vyrobilo v roce 2007 a po pěti letech – v roce 2012 – se stále vyrábí o 15 % méně aut (neboli 14,6 mil. kusů). V absolutních číslech největší automobilovou velmocí je Německo před Francií a Španělskem, ČR je na 5. místě. V přepočtu vyrobených automobilů na jednoho obyvatele jsme na 2. místě za sousedním Slovenskem. Zajímavé je i srovnání výroby automobilů v čase, které dokládá pokles významu Francie a Itálie jako producentů zemí a vzestup států východní a jihovýchodní Evropy (Rumunsko, Slovensko, ČR). Z hlediska počtu zaregistrovaných automobilů na 1000 obyvatel či průměrného stáří vozového parku je situace opačná – západoevropské země si stále drží lepší příčky než jejich sousedé z východní části EU.

Nejoblíbenější automobily v Evropě dlouhodobě vyrábí Volkswagen, jak dokládá statistika nově zaregistrovaných aut. Navíc můžeme konstatovat, že vozy VW svojí tržní pozici za poslední roky dále posilují (loni 12,8 %). Druhé místo okupuje Ford, který byl ještě v roce 2006 na 4. pozici. Naopak stupně vítězů opustil dříve třetí Renault a o jednu příčku (z 2. na 3. místo) si pohoršil Opel. Škoda je 12. nejprodávanějším autem v Evropské unii a její tržní podíl činí cca 4 %.

Efekty globalizace skvěle zachycuje přehled vývoje výroby osobních automobilů v jednotlivých státech. Ještě v roce 2005 se nejvíce aut na světě vyrábělo v zemích s tímto pořadím: 1. Japonsko, 2. Německo, 3. USA. Loni byla jednoznačnou producentkou jedničkou již Čína, která vyrábí 4x více (!) vozů než v roce 2005. Na druhé příčce je Japonsko, které za posledních 7 let výrobu snížilo o 5 % a třetí je Německo, kde se počet vyrobených kusů víceméně nezměnil. Čína je současně i suverénně největším odbytištěm osobních aut. Loni se zde prodalo 15,5 miliónů vozů, což bylo v součtu více než počet prodaných aut na 2. až 4. nejvýznamnějším trhu (USA, Japonsko, Německo).

Největší světovou automobilkou z hlediska výroby všech motorových vozidel (vč. například nákladních aut) je americký General Motors, před německým Volkswagenem a japonskou Toyotou. Z hlediska čistě osobních vozů si automobilky GM a VW místa prohodily, Toyota zůstává třetí. Podobné výsledky dostáváme i u tržeb. Jedničkou je Toyota před VW a GM. Všechny velké světové automobilky s výjimkou Peugeotu hospodaří v zisku, největší zisk vykazuje Volkswagen.

Do budoucna se dá očekávat globální růst prodeje automobilů, který však nebude na všech kontinentech stejný. Největší růstové vyhlídky má před sebou Asie v čele s hladovým čínským trhem, naopak v Evropě se očekává spíše stagnace.

Hlavním budoucím trendem, který ovlivní automobilový průmysl, je další ekologizace provozu. V Evropě již platí pravidla na snižování emisí skleníkových plynů u automobilů a připravují se přísné normy požadující omezování hlukové zátěže. Budoucím trendem je i rozšiřování elektromobilů (nejvíce – 20 tisíc – jich zatím jezdí v USA), které se stále ještě potýkají

s porodními bolestmi: vysoké pořizovací náklady, nízká dojezdová vzdálenost či delší doba dobíjení a řídká síť dobíjecích stanic. Jejich většímu používání má dopomoci i státní intervence. V Evropské unii se již připravuje směrnice, která stanoví cíle pro počet dobíjecích stanic pro elektromobily v členských státech. Navíc má řada států své vlastní národní plány podporující rozšiřování elektromobilů. Z alternativních paliv se však zatím většímu zájmu zákazníků těší hybridní motory (kombinace elektromotoru a spalovacího motoru) a zejména vozy na zemní plyn (LPG i CNG).

Z dlouhodobých trendů rovněž vyplývá, že zákazníci čím dál více nakupují automobily s dieselovými motory (loni v EU-15 mělo 55 % prodaných vozů dieselový motor), či auta s pohonem všech čtyř kol. Rovněž prodejní čísla dokazují, že roste průměrný výkon motorů osobních automobilů, zatímco se snižuje kubatura jejich válců.

Makroekonomický pohled na automobilový průmysl

Význam automobilového průmyslu v ČR

Na bázi ukazatelů výkonu

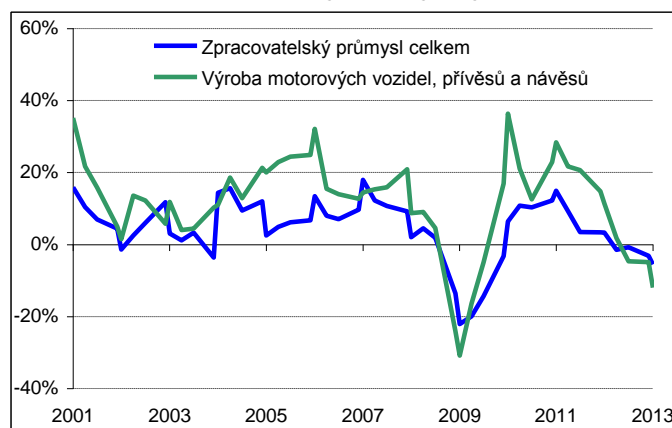
Vývoj od začátku nového milénia ukazuje, že oblast automobilového průmyslu patří v rámci tuzemské ekonomiky k nejdynamičtějším. Téměř ve všech sledovaných letech rostla průmyslová výroba v subodvětví "Výroba motorových vozidel, přívěsů a návěsů" rychlejším tempem než ve zpracovatelském průmyslu jako celku. Výjimkou byl rok 2009, který v důsledku globální ekonomické krize nad-proporcionálně tvrdě postihl vývozně orientovaný automobilový průmysl. Relativně horší výsledky vykazuje "automotive" i na začátku letošního roku. Zda se jedná o dočasný výkyv, nebo začátek budoucího trendu, ukáží až data za další letošní čtvrtletí.

Vývoj meziročních temp tržeb v automobilovém průmyslu odrážel částečně i vývoj ekonomiky. Ekonomika České republiky mezi roky 2003 až 2006 rostla tempy, o kterých se nám dnes může jen zdát. V roce 2006 byl 7% růst HDP s následným poklesem až ke "dnu" (-4,5 % růstu HDP) v roce 2009, kdy naplno probíhala hospodářská krize. Tento růst a následný pokles lze vyčíst i v domácích tržbách v automobilovém průmyslu. Hospodářská krize se však netýkala jen České republiky, proto se i relativně stabilní tržby z přímého vývozu propadly v roce 2009 v řádech desítek procent.

Růst ekonomiky a určitá vidina zlepšení situace na trhu opět nastartovala tržby jak domácí, tak i z přímého vývozu. Jenže výhled ukazuje, že hospodářská krize ještě zdaleka není za námi a pokud k tomu ještě připočteme další impulsy včetně zvýšení DPH, určitou nejistotu a snížení spotřeby,

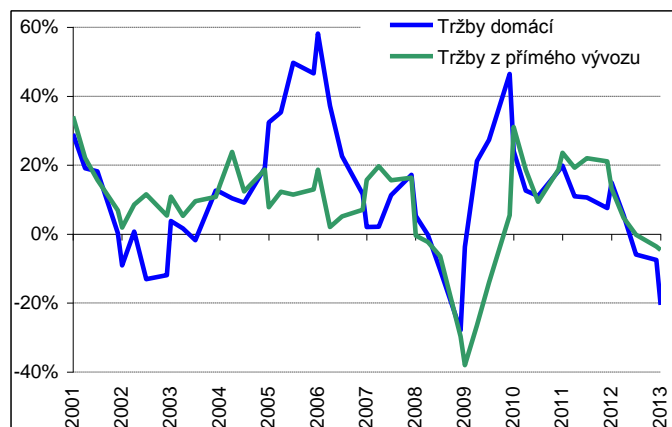
určitě nepřekvapí, že se domácí tržby v automobilovém průmyslu opět začínají propadat. Evropská komise předpovídá pro Českou republiku pro rok 2013 stagnaci až mírný pokles s následným mírným růstem v roce 2014 ve výši 1,6 % HDP v České republice a 1,4 % v Evropské unii, což snad oživí i automobilový průmysl.

Meziroční tempo růstu průmyslové výroby



Zdroj: ČSÚ

Meziroční tempo růstu tržeb v automobilovém průmyslu



Zdroj: ČSÚ

Automobilový průmysl ve statistice národních účtů

“Výroba motorových vozidel, přívěsů a návěsů” je subodvětví ve zpracovatelském průmyslu, které se v klasifikaci ekonomických činností (CZ-NACE) značí písmenem C. “Výroba motorových vozidel, přívěsů a návěsů” zahrnuje výrobu motorových vozidel pro přepravu osob nebo nákladu. Zahrnuje také výrobu různých dílů, příslušenství a výrobu přívěsů a návěsů a má kód C29 a rozděluje se na:

- 29 - Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů
 - 291 - Výroba motorových vozidel a jejich motorů
 - 2910 - Výroba motorových vozidel a jejich motorů
 - 29100 - Výroba motorových vozidel a jejich motorů
 - 292 - Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
 - 2920 - Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
 - 29200 - Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
 - 293 - Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory
 - 2931 - Výroba elektrických a elektronických zařízení pro motorová vozidla
 - 29310 - Výroba elektrického a elektronického zařízení pro motorová vozidla
 - 2932 - Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla
 - 29320 - Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla

Na bázi ukazatelů trhu práce

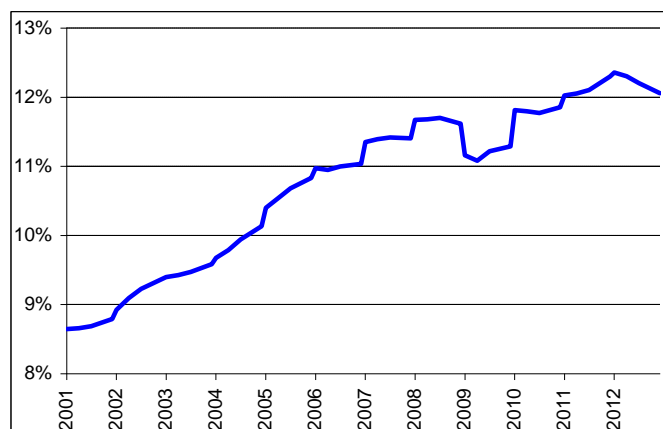
Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu s necelými 150 tisíci se nyní pohybuje zhruba na úrovni roku 2007, kdy ještě následný propad, nejen v tomto subodvětví, a hospodářská krize v ekonomice nebyla patrná. Mezi roky 2008 a 2009 klesl počet zaměstnanců v České republice v automobilovém průmyslu téměř o 15 %, což představovalo přes 20 tisíc zaměstnanců. Od té doby jejich počet postupně roste s tím, jak se oživuje trh.

Podobná situace byla v celém zpracovatelském průmyslu, ve kterém počet zaměstnanců klesl o zhruba 11 %. Od roku 2009 počet zaměstnanců jak ve zpracovatelském průmyslu, tak i v automobilovém průmyslu roste, s vyšším tempem právě v průmyslu automobilovém, jak lze vyčíst i z grafu podílu zaměstnanců v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu. Určitý momentální problém v automobilovém průmyslu ukazuje snížení počtu zaměstnanců v posledních dvou kvartálech v roce 2012.

Tento pokles by neměl být však dlouhodobý a pokud přijde už zmiňované oživení ekonomiky, situace na trhu práce v rámci automobilového průmyslu se uklidní a počet zaměstnanců by mohl opět růst.

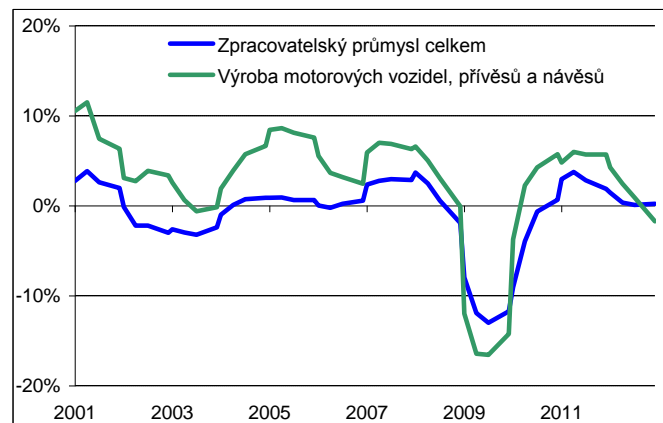
Automobilky i ostatní firmy ve zpracovatelském průmyslu se v rámci snižování nákladů uchýlily i k propouštění. Na vývoji výše průměrné hrubé měsíční

Podíl zaměstnanců v automobilovém průmyslu na zaměstnanosti ve zpracovatelském průmyslu



Zdroj: ČSÚ

Meziroční tempo růstu počtu zaměstnanců



Zdroj: ČSÚ

mzdy se to však tolik neprojevovalo. Je to dáno jak rigiditou mezd, tak i kolektivními smlouvami a v nich sjednanou výší mezd. Proto i přes probíhající krizi po roce 2009 průměrná mzda jak ve zpracovatelském průmyslu, tak i v automobilovém (průměrné hrubé mzdy v automobilovém průmyslu zaznamenaly mírný pokles v prvních dvou kvartálech roku 2009) rostla.

Výše průměrné mzdy se v automobilovém průmyslu dlouhodobě pohybuje zhruba na 115 % průměrné hrubé mzdy za celou ekonomiku. V roce 2012 činila hrubá měsíční mzda zaměstnanců pracujících v automobilovém průmyslu téměř 28,5 tisíc Kč a ve zpracovatelském průmyslu přes 24 tisíc Kč. Tempo růstu mezd je dobře patrné z grafu, kde lze vyčíst i zhruba 1% pokles mezd v automobilovém průmyslu v roce 2009 s následným opětovným růstem.

Hlavní exportní trhy

Exportní směřování českých výrobků subodvětví „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“ se příliš neliší od směřování celého zpracovatelského průmyslu. Také v případě tohoto subodvětví je dominantním odběratelem Spolková republika Německo, kam směřuje téměř 1/3 exportu našeho automobilového průmyslu. Druhý až pátý nejvýznamnější trh jsou pro naše automobily Francie, Slovensko a Rusko, jejichž tržní podíl se pohybuje v úzkém rozmezí 6,3 % a 7,3 %.

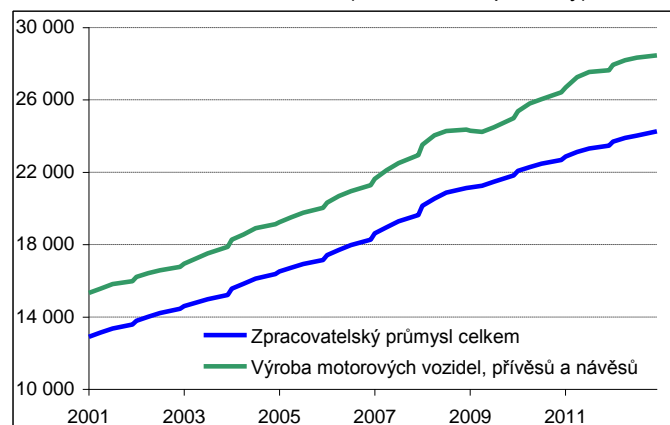
Všech deset hlavních exportních destinací českého automobilového průmyslu se nachází v Evropě, z toho všichni (s výjimkou ruského trhu na 4. místě) jsou členské země Evropské unie. Nejvýznamnější mimoevropský trh je na 16. místě Izrael s tržním podílem 1,1 %.

Hlavní exportní trhy českého automobilového průmyslu v roce 2012

Název země	Objem vývozu (tis. Kč)	Podíl na vývozu
1. Německo	175 324 251	31,39 %
2. Francie	40 663 004	7,28 %
3. Slovensko	36 674 767	6,57 %
4. Rusko	36 277 108	6,50 %
5. Spojené království	35 530 276	6,36 %
6. Španělsko	21 133 763	3,78 %
7. Polsko	21 097 498	3,78 %
8. Belgie	20 783 669	3,72 %
9. Rakousko	18 183 129	3,26 %
10. Itálie	17 607 449	3,15 %
Ostatní	135 183 650	24,21 %
Celkem	558 458 564	100,00 %

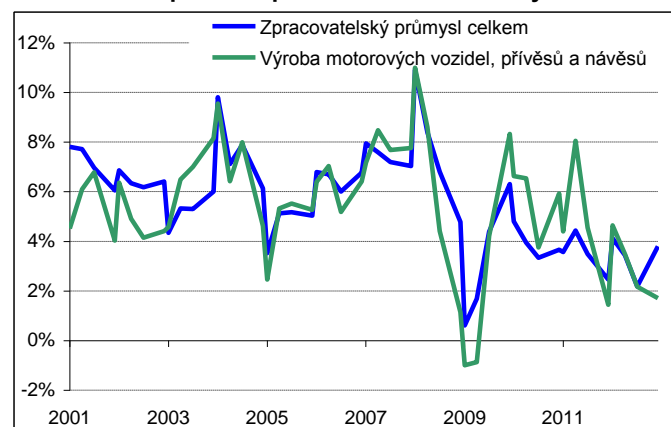
Zdroj: ČSÚ, data pro subodvětví NACE C29 „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“

Průměrná měsíční mzda v Kč (4Q klouzavé průměry)



Zdroj: ČSÚ

Meziroční tempo růstu průměrné měsíční mzdy



Zdroj: ČSÚ

Význam automobilového průmyslu v Evropské unii

Na bázi ukazatelů výkonu

Automobilový průmysl je pro Českou republiku velmi důležitý a patří k tradičním tahounům české ekonomiky nejen tím, že zaměstnává hodně lidí, má dlouhodobou tradici, vyrobí se zde více jak milión automobilů, ale i svým postavením v rámci Evropy. Podílem hrubé přidané hodnoty na souhrnu hrubé přidané hodnoty za všechna odvětví v národním hospodářství se Česká republika dlouhodobě umísťuje na nejvyšších pozicích v porovnání s ostatními státy Evropské unie.

Hrubá přidaná hodnota je definována jako hodnota veškerých nově vytvořených výrobků a služeb mínus hodnota veškerých výrobků a služeb spotřebovaných formou mezispotřeby v daném odvětví, či v našem případě v automobilovém průmyslu. Podílem 4,3 % hrubé přidané hodnoty na celku už překonalo i nejvyšší předkrizové hodnoty a ukazuje na významnost a upevnění pozice automobilového průmyslu u nás, ale i vliv přesahující region v tomto subodvětví.

Členské země EU podle podílu automobilového průmyslu na celkovém HDP v roce 2011

Země	Podíl	Země	Podíl
Česká republika	4,3 %	Portugalsko ^{*)}	0,7 %
Maďarsko	3,7 %	Itálie ^{*)}	0,6 %
Rumunsko	3,6 %	Francie	0,5 %
Slovensko	3,5 %	UK ^{*)}	0,5 %
Německo ^{*)}	3,2 %	Bulharsko	0,4 %
Slovinsko	1,7 %	Nizozemsko	0,4 %
Švédsko ^{*)}	1,4 %	Finsko	0,3 %
EU-27^{*)}	1,3 %	Lotyšsko ^{*)}	0,2 %
Rakousko	1,2 %	Litva ^{*)}	0,2 %
Polsko ^{*)}	1,2 %	Dánsko ^{*)}	0,1 %
Belgie	0,8 %	Řecko	0,1 %
Estonsko	0,7 %	Kypr	0,0 %

Zdroj: Eurostat, jedná se o podíl hrubé přidané hodnoty, data za Irsko, Španělsko, Maltu a Lucembursko nejsou k dispozici, *) data za rok 2010

V euro vyjádření Českou republiku výši hrubé přidané hodnoty předbíhají jen tradiční vyspělé automobilové státy jako jsou Německo, Francie a Itálie, což však vzhledem k velikosti naší ekonomiky není až tak překvapivé. Do popředí se však začínají posouvat i státy bývalého východního bloku, kde v posledních letech dochází k velkému nárůstu přidané hodnoty v automobilovém průmyslu.

Rumunsko za sledované období sice zvýšilo svůj podíl více jak tisícinásobně, ale i tak dosahuje zhruba jen 2/3 hrubé přidané hodnoty v euro vyjádření České republiky. Na rumunském růstu má lví podíl zvyšující se výroba automobilů Dacia patřící do skupiny Renault. V roce 2002 bylo v Rumunsku vyrobeno přes 52 tisíc automobilů značky Dacia, v roce 2010 je to už však přes 327 tisíc automobilů a k tomu přes 13 tisíc aut značky Renault.

Členské země EU podle nárůstu přidané hodnoty automobilového průmyslu za období 2001-2011

Země	Podíl	Země	Podíl
Rumunsko	1 034 %	Řecko	120 %
Bulharsko	635 %	EU-27^{*)}	115 %
Lotyšsko ^{*)}	602 %	Finsko	110 %
Slovensko	589 %	Nizozemsko	108 %
Estonsko	381 %	Itálie ^{*)}	90 %
Česká republika	311 %	Švédsko ^{*)}	85 %
Polsko ^{*)}	297 %	Kypr	82 %
Maďarsko	241 %	Portugalsko ^{*)}	80 %

Slovinsko	239 %	Dánsko ^{*)}	78 %
Rakousko	135 %	Belgie	75 %
Německo ^{*)}	128 %	Francie	66 %
Litva ^{*)}	124 %	UK ^{*)}	54 %

Zdroj: Eurostat, jedná se o podíl hrubé přidané hodnoty, data za Irsko, Španělsko, Maltu a Lucembursko nejsou k dispozici, *) data za období 2001-2010

Na bázi ukazatelů trhu práce

I v podílu zaměstnanosti v automobilovém průmyslu na celkové zaměstnanosti je Česká republika v roce 2011 na přední příčce v Evropské unii, následovaná Slovenskem a Maďarskem. V Evropské unii počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu klesá a dosahuje zhruba 2,3 mil. lidí. Absolutně nás však stejně jako v případě hrubé přidané hodnoty předbíhají státy Německo, Itálie a Francie. Německu s více jak 800 tisíci zaměstnanci v automobilovém průmyslu těžko budeme konkurovat. Trend ve vývoji v jejich počtu je však v Německu vůči České republice opačný.

Pryč jsou doby, kdy subodvětví "Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů" v Německu zaměstnávalo více jak 900 tisíc lidí. Ještě horší situace je však ve Francii. Pokud v roce 2000 bylo v automobilovém průmyslu zaměstnáno 222 tisíc zaměstnanců, v roce 2010 je to o 60 tisíc osob méně. Mírný propad zaznamenala i Itálie, kdy za deset let se zaměstnanost v automobilovém průmyslu snížila o zhruba 10 %.

Obecně lze říci, že pokles v zaměstnanosti v posledních deseti letech proběhl hlavně v západních státech a růst ve východních podle toho, jak se přesouvala výroba. Jeden z nejvyšších růstů v počtu zaměstnanců automobilového průmyslu zaznamenalo Slovensko, kde v roce 2000 bylo zaměstnáno 20 tisíc lidí, v roce 2011 to už však bylo necelých 60 tisíc a tedy téměř trojnásobně tolik.

Členské země EU podle významu automobilového průmyslu na celkové zaměstnanosti

Země	Podíl v roce 2011	Zaměstnanci v tis.		Země	Podíl v roce 2011	Zaměstnanci v tis.	
		2000	2011			2000	2011
ČR	3,0 %	105,3	150,3	Portugalsko ^{*)}	0,7 %	50,6	35,9
Slovensko	2,6 %	20,9	57,8	Francie ^{*)}	0,6 %	222,0	161,2
Maďarsko	2,4 %	53,6	98,6	Bulharsko	0,3 %	9,3	11,9
Německo ^{*)}	2,0 %	890,0	812,0	Finsko	0,3 %	8,6	7,3
Slovinsko	1,4 %	9,6	13,0	Dánsko ^{*)}	0,2 %	8,0	5,0
Švédsko ^{*)}	1,4 %	78,0	61,0	Irsko	0,2 %	6,0	4,1
Rumunsko ^{*)}	1,2 %	:	111,6	Lotyšsko	0,2 %	0,5	1,5
Estonsko	0,9 %	:	5,3	Litva	0,2 %	3,1	2,2
Belgie	0,8 %	58,8	36,4	Nizozemsko	0,2 %	28,4	20,2
Itálie ^{*)}	0,7 %	198,8	176,0	Řecko	0,1 %	3,8	4,0
Rakousko	0,7 %	9,6	13,0	Kypr	0,1 %	0,5	0,3

Zdroj: Eurostat, podíl znamená podíl zaměstnanců v automobilovém průmyslu vůči celé ekonomice, data za Španělsko, Maltu, Polsko, UK a Lucembursko nejsou k dispozici, *) data za rok 2010

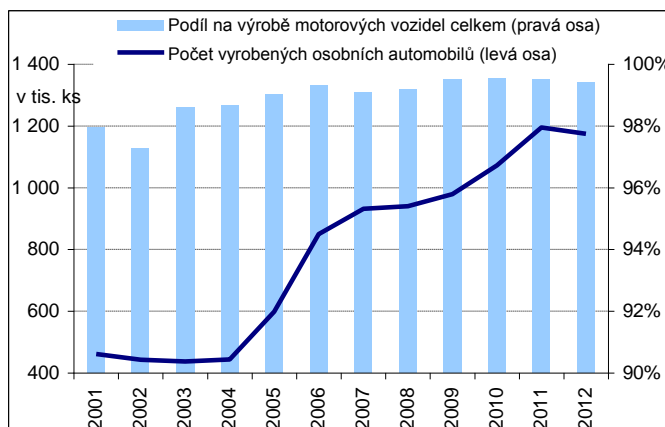
Přehled automobilového trhu v ČR

Automobilový trh v ČR podle vyrobených automobilů

V České republice bylo od roku 2001 do roku 2012 vyrobeno necelých 10 mil. osobních automobilů. Mezi lety 2001 až 2004 se roční produkce pohybovala stabilně okolo 450 000 automobilů, od roku 2005 je pak patrný výrazný nárůst, který souvisí s příchodem nových automobilových výrobních závodů (TPCA v Kolíně a následně Hyundai v Nošovicích) do ČR. Nejvíce osobních automobilů se v tuzemsku vyrobilo v roce 2011 a to konkrétně 1 195 000 kusů, oproti roku 2005 tak bylo vyrobeno zhruba jednou tolik aut.

Z naprosté většiny se v České republice vyrábějí osobní automobily kategorie M1, které tvoří v průměru okolo 99 % všech vyráběných motorových vozidel v ČR. Ono zbylé zhruba 1 % si mezi sebe dělí výroba autobusů, užitkových vozů a motocyklů. V roce 2013 však na automobilový průmysl dolehl slabý ekonomický vývoj a za první čtvrtletí roku bylo vyrobeno jen 285 715 vozů, produkce se tak snížila o 18,14 % oproti prvním čtvrtletí roku 2012. Pokles výroby zaznamenaly všechny tři velké automobilky.

Vývoj výroby osobních automobilů v ČR



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, do kategorie osobních automobilů zahrnuty i malé užitkové vozy do 3,5 t

Rozdělení silničních vozidel dle kategorií

Silniční vozidla se dle zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích rozdělují do těchto základních kategorií:

- L - motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly
- M - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob
- N - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů
- O - přípojná vozidla
- T - traktory zemědělské nebo lesnické
- S - pracovní stroje
- R - ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií

Kategorie vozidel M se dále člení na:

- M1 – vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla (v dalším textu je označujeme jako osobní automobily),
- M2 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg.
- M3 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg.

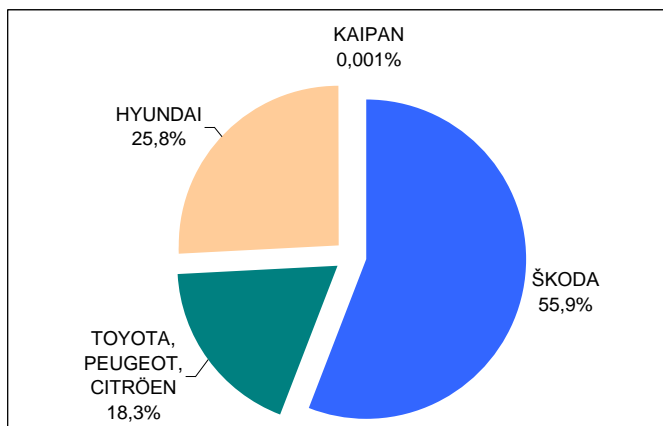
Kategorie vozidel N se dále člení na:

- N1 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,
- N2 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg,
- N3 – vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg.

Při rozhodování o zařazení vozidla do kategorie M a N se považuje za místo k přepravě osob místo pro osobu sedící, ležící, stojící nebo místo s trvalými úchyty ukotvení sedadla, přičemž není rozhodující, zda sedadlo na tomto místě je nebo není umístěno.

V České republice působí čtyři výrobci osobních automobilů. Dle údajů Sdružení automobilového průmyslu z roku 2012 vyrobila nejvíce vozů mladoboleslavská Škoda Auto (přes 650 tisíc kusů), čímž si připsuje většinový 55,9% podíl všech vyrobených osobních vozů v daném roce. Ve výrobě vozů se u nás daří také automobilce Hyundai, která v roce 2012 vyrobila 303 035 osobních automobilů. Společný podnik Toyoty, Peugeotu a Citroenu v Kolíně (TPCA) pak vyrobil něco málo přes 200 000 automobilů. Nejnižší podíl na trhu 0,001 %, tzn. 11 vyrobených automobilů, má na kontě malý český výrobce sportovních roadsterů Kaipan.

Vyrobené osobní automobily v ČR dle značek v roce 2012



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

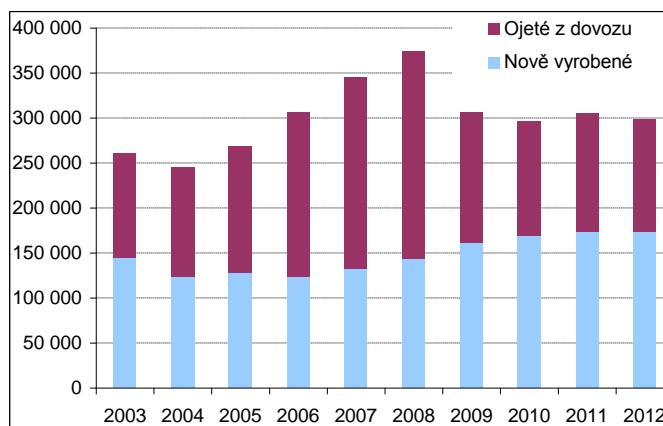
Automobilový trh v ČR podle registrovaných automobilů

Z dat Sdružení automobilového průmyslu vyplývá, že za období let 2003-2012 bylo v České republice prvně zaregistrováno celkem 1 471 180 nově vyrobených automobilů. Dovezených ojetých vozidel ze zahraničí bylo za stejné období prvně zaregistrováno celkem 1 533 307. Registrace ojetých vozů z dovozu zaznamenaly největší nárůst v letech 2006–2008 (v průměru 209 000 registrací), zdaleka nejvíce jich pak bylo zaregistrováno v roce 2008 (230 974 vozidel). V posledních čtyřech letech ale pozorujeme zvýšené počty registrací u nově vyrobených automobilů, což značí, že lidé mají větší zájem o nové, než-li ojeté vozy, zatímco dříve tomu bylo přesně naopak. Zlomovým rokem byl právě rok 2008.

Dle nejnovějších dat bylo za rok 2012 v České republice prvně registrováno celkem 298 352 osobních automobilů, z toho 174 009 nově vyrobených a 124 343 ojetých automobilů z dovozu.

Zajímavé je pozorovat vývoj značek osobních automobilů podle počtu prvních registrací v České republice. V roce 2001 bylo zaregistrováno necelých 80 tisíc vozidel značky Škoda, čímž jí patřil více než 50% podíl všech registrovaných vozidel na českém trhu.

Vývoj počtu prvně registrovaných osobních automobilů



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Vývoj značek nových osobních automobilů podle počtu prvních registrací v ČR

Rok 2001			Rok 2012		
Značka	Počet ks	Podíl	Značka	Počet ks	Podíl
1. Škoda	79 948	52,5 %	1. Škoda	53 778	30,9 %
2. Volkswagen	9 517	6,3 %	2. Volkswagen	15 185	8,7 %
3. Renault	8 838	5,8 %	3. Hyundai	15 162	8,7 %
4. Opel	8 369	5,5 %	4. Ford	12 719	7,3 %
5. Peugeot	8 344	5,5 %	5. Renault	10 456	6,0 %
6. Ford	4 609	3,0 %	6. Kia	8 564	4,9 %

7. Citroën	4 259	2,8 %	7. Peugeot	6 725	3,9 %
8. Toyota	3 750	2,5 %	8. Citroën	5 711	3,3 %
9. Seat	2 793	1,8 %	9. Toyota	3 951	2,3 %
10. Fiat	2 773	1,8 %	10. BMW	3 901	2,2 %
11. Nissan	2 546	1,7 %	11. Opel	3 836	2,2 %
12. Mazda	2 358	1,5 %	12. Audi	3 810	2,2 %
13. Daewoo	1 995	1,3 %	13. Dacia	3 805	2,2 %
14. Suzuki	1 767	1,2 %	14. Mercedes-Benz	3 236	1,9 %
15. Hyundai	1 463	1,0 %	15. Nissan	3 163	1,8 %
Ostatní	8 816	5,8 %	Ostatní	20 007	11,5 %
Celkem	152 145	100,0 %	Celkem	174 009	100,0 %

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

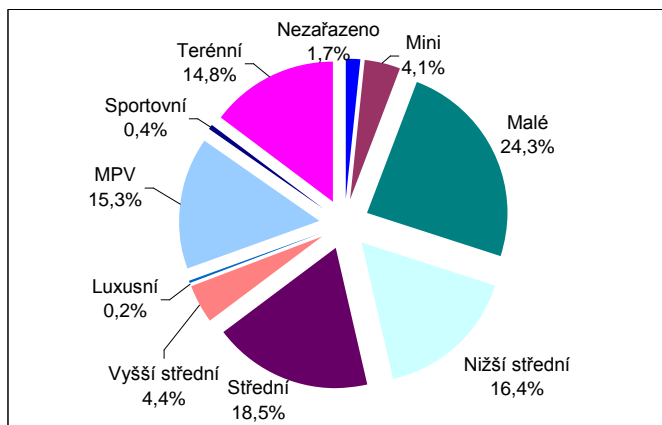
Ostatní značky byly vzhledem k poměru registrací značky Škoda registrovány v daleko menší míře. Když se ale posuneme o několik let, konkrétně do roku 2012, můžeme pozorovat změnu. Nejvíce zaregistrovaných vozů je sice opět značky Škoda, ale její nárůst ve výši 30,9% podílu už zdaleka není tak markantní, jako tomu bylo v roce 2001. Na značku Škoda se mírně dotahují Volkswagen, Hyundai, Ford a Renault, jejichž jednotlivé podíly na celkovém počtu prvních registrací se pohybují mezi 6-9 %.

Především Hyundai poskočil o několik procentních bodů nahoru, zatímco v roce 2001 bylo nově zaregistrovaných vozů této značky pouhé 1 %, v roce 2012 už to bylo 8,7 %. Tento skok je zcela jistě spojený právě s otevřením výrobního závodu automobilky Hyundai v severomoravských Nošovicích, oblíbenost těchto vozů v tuzemsku tak značně stoupá. Mezi 15 nejoblíbenějšími značkami se oproti roku 2001 v roce 2012 v tuzemsku objevily také nové japonské značky jako Kia, či korejská Toyota, ale i luxusnější BMW, Mercedes-Benz nebo Audi.

Kategorii osobních automobilů M1 rozdělujeme do několika obchodních tříd. Skoro čtvrtina prvně zaregistrovaných vozidel v ČR v roce 2012 bylo automobilů malé třídy. V této třídě bylo registrováno nejvíce automobilů typu Škoda Fabia (14 355 vozidel), což tvoří 34% podíl všech registrovaných automobilů v této třídě. Druhým nejčastěji registrovaným vozem byl Ford Fiesta (3 468 vozidel), třetím pak Hyundai i20 (2 944 vozidel). V rámci střední třídy bylo zaregistrováno nejvíce vozidel typu Škoda Octavia (22 406 vozidel) s podílem necelých 70 % všech zaregistrovaných vozidel v této třídě. Nižší střední třídě dominuje Hyundai i30 s celkem 4 888 registrovanými vozy a 17,18% podílem v rámci třídy.

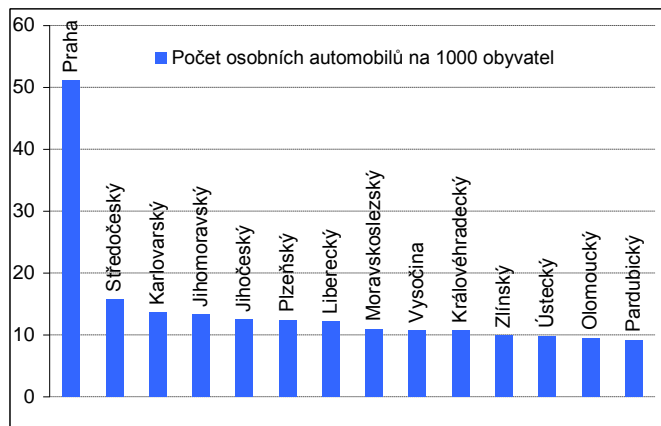
Ze statistiky tak vyplývá, že nejvíce žádané jsou automobily malé, střední a nižší třídy, které dohromady zaujímají téměř 60 % podílu trhu. Poměrně výrazný je ale také 15,3% podíl automobilů

Prvně registrované osobní automobily podle obchodních tříd v roce 2012



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu, nově vyrobené

Počet prvně registrovaných osobních automobilů v krajích v roce 2012



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

víceúčelové třídy (MPV), kde nejvíce registrovaným vozidlem v roce 2012 byla Škoda Roomster (4 226 vozidel). Nejvíce registrovaným terénním vozidlem byla Škoda Yeti. Pokud vezmeme v úvahu všechny obchodní třídy, v drtivé většině z nich (v sedmi z deseti tříd) bylo nejvíce prvně registrovaných vozů z produkce automobilky Škoda Auto. Pouze třídě luxusních a sportovních aut vévodí značka BMW a nižší střední třídu ovládl Hyundai.

Co se týče srovnání počtu prvně registrovaných osobních automobilů v jednotlivých krajích ČR v přepočtu na 1 000 obyvatel v roce 2012, jednoznačně nejvíce registrací automobilů (63 723) bylo uskutečněno v Praze. Praha se vyznačuje rekordním počtem nových registrací oproti ostatním krajům. Tento údaj ale není nikterak překvapivý, jelikož Praha je hlavním městem ČR a je považována za kraj s největší koncentrací bohatšího obyvatelstva, navíc obecně zde dochází k nejvíce registracím osobních vozidel. Praha je totiž sídlem řady firem, které své služební automobily registrují s pražskou SPZ, ačkoliv jsou používány i v mimopražských pobočkách. Celkem 20 414 osobních automobilů bylo registrováno ve Středočeském kraji, který se tak pro rok 2012 pyšní 15,8 nově zaregistrovanými automobily na 1 000 obyvatel. Následují ostatní kraje ČR, ve kterých nejsou rozdíly u počtů registrací příliš vysoké (od 13,6 automobilu v Karlovarském kraji až po 9,2 automobilu v Pardubickém kraji na 1 000 obyvatel).

Složení vozového parku v ČR

V České republice se na složení vozového parku ze všech registrovaných motorových vozidel nejvíce podílí osobní automobily. Jejich počet přesáhl 4,5 mil. a činí tak více jak dvou třetinový podíl ze všech užívaných motorových vozidel. Motocykly (necelý milion registrovaných motocyklů k 30. 6. 2012) a užitkové automobily (nákladní, tahače, speciální a ostatní) přesahují 10 %.

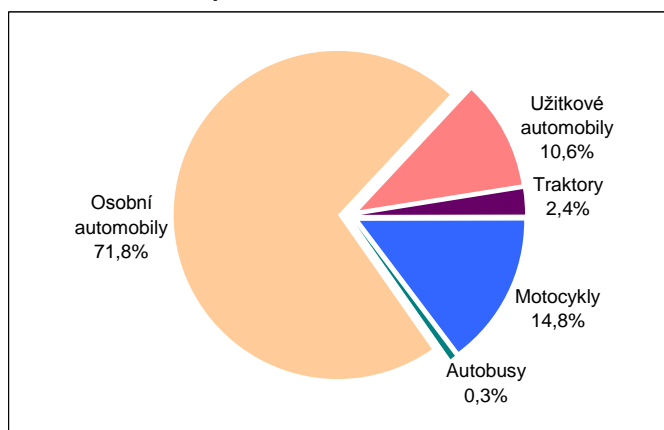
Počet registrací a i průměrné stáří vozového parku se v poledních letech mírně zvyšuje. Průměrný věk registrovaných motorových vozidel je v České republice necelých 17 let. Zajímavé je, že z těchto kategorií vozového parku mají nejvyšší průměrné stáří motocykly a pak traktory. U motocyklů je průměrný rok výroby rok 1980 a tedy průměrné stáří více jak 32 let, u traktorů je to zhruba o dva roky méně. U osobních automobilů průměrný věk činí téměř 14 let.

Nejvíce registrovaných aut patří značce Škoda. Mezi modely bez rozlišení jednotlivých sérií vede s malým odstupem Škoda Fabia před Škodou Octavií a Škodou Felicií. Tyto tři modely dohromady tvoří čtvrtinu všech registrovaných osobních automobilů v České republice. Oblíbenost značky Škoda je patrná i na dalších modelech. Některé tyto modely však už byly vyrobeny i před několika desítkami let (Škoda 120, 105) a zvyšují tak celkové průměrné stáří registrovaných osobních automobilů.

Osobní automobily s největším počtem registrací v ČR – stav k 30.6.2012

Třída	Počet kusů	Podíl	Průměrné stáří
Škoda Fabia	396 574	8,55 %	7,93
Škoda Octavia	379 958	8,19 %	8,55
Škoda Felicia	373 036	8,04 %	15,22
Renault Megane	119 961	2,59 %	10,93
Škoda 135 (Favorit)	107 942	2,33 %	20,28
VW Golf	104 143	2,25 %	13,70
Ford Focus	94 474	2,04 %	8,98
Škoda 120	87 073	1,88 %	30,10
VW Passat	84 117	1,81 %	11,07
Opel Astra	83 931	1,81 %	13,03

Složení vozového parku v ČR k 30.6.2012



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Ford Mondeo	71 624	1,54 %	11,09
Škoda 105	62 339	1,34 %	30,36
Fiat Punto	56 338	1,21 %	12,83
Peugeot 206	54 978	1,19 %	10,44
Ford Fiesta	54 974	1,16 %	12,87
CELKEM	2 131 462	45,9 %	-

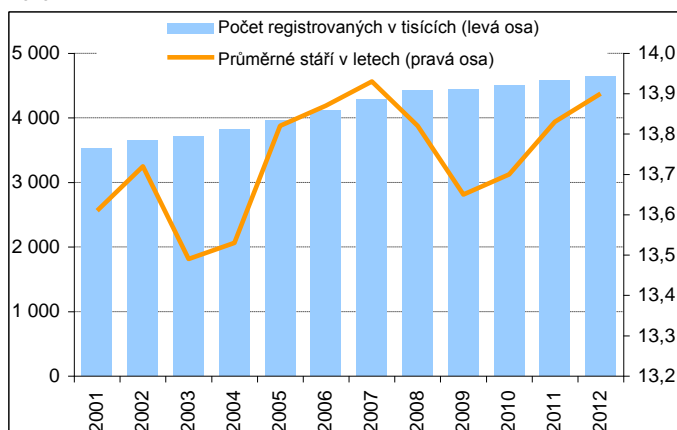
Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu; průměrné stáří v letech

Počet registrovaných osobních automobilů v České republice už dlouhodobě mírně roste a v roce 2012 to bylo 4 638,4 tisíc osobních automobilů. Tento rostoucí trend je dobře patrný z grafu "Vývoj počtu registrovaných automobilů v ČR a jejich průměrné stáří".

Průměrné stáří osobních automobilů roste v posledních 4 letech. Několik let předtím však průměrné stáří aut klesalo. Tento pokles však byl zastaven rokem 2009 z důvodu hospodářské krize, která se projevila mimo jiné i v pomalejší obnově vozového parku v ČR. Lidé začali odkládat nákup nového auta.

Dá se předpokládat, že s oživením ekonomiky a zvýšením kupní síly obyvatelstva by se měl průměrný věk osobních automobilů opět snižovat s tím, jak poroste prodej nových aut a budou se nahrazovat starší auta novějšími.

Vývoj počtu registrovaných osobních automobilů v ČR a jejich průměrné stáří



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu; za rok 2012 je k 30.6.

Další zajímavý ukazatel je počet obyvatel na jeden osobní automobil v jednotlivých krajích. Průměr za republiku činí 2,27 obyvatel na jeden osobní automobil. Zjednodušeně se dá říci, že v moravských krajích je vyšší počet lidí na jeden registrovaný osobní automobil (nejvíce v Moravskoslezském 2,65) a nižší v českých krajích. Průměr pod dvě osoby na jeden osobní automobil je jen v hlavním městě Praha.

Hospodářské výsledky výrobců automobilů v ČR

V České republice působí tři velcí výrobci osobních automobilů, kteří jsou členy velkých nadnárodních skupin.

Škoda Auto

Největší z nich je Škoda Auto, která je po privatizaci z roku 1991 vlastněna německým koncernem Volkswagen (od roku 2010 ze 100 %). Ke konci roku 2012 vyráběla tyto modely v těchto tuzemských výrobních závodech:

- **Mladá Boleslav:** Škoda Fabia, Škoda Rapid, Škoda Octavia, Seat Toledo
- **Vrchlabí:** Škoda Roomster, Škoda Octavia
- **Kvasiny:** Škoda Yeti, Škoda Superb

Osobní automobily značky Škoda jsou vyráběny i ve skupinových výrobních závodech na Slovensku (Bratislava), Rusku (Kaluga, Nižnij Novgorod), Indii (Aurangabad, Pune) a Číně (Shanghai, Yizheng).

Počet obyvatel na 1 osobní automobil v krajích k 30. 6. 2012

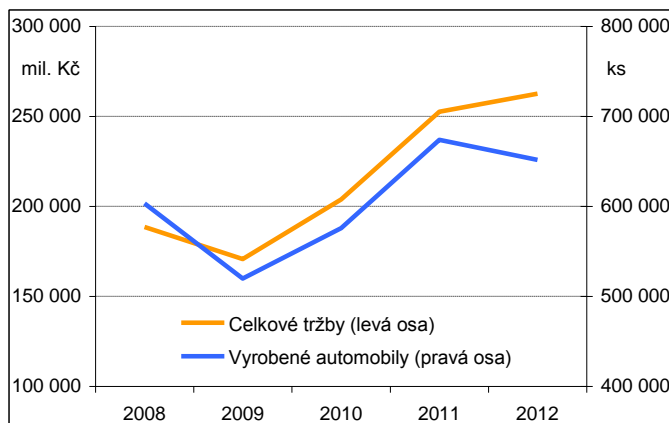
Kraj	Počet
Praha	1,82
Plzeňský	2,07
Jihočeský	2,12
Středočeský	2,14
Královéhradecký	2,22
Vysočina	2,31
Liberecký	2,32
Pardubický	2,32
Karlovarský	2,38
Ústecký	2,38
Jihomoravský	2,42
Zlínský	2,55
Olomoucký	2,61
Moravskoslezský	2,65
CELKEM	2,27

Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Škoda Auto, a.s. je z hlediska tržeb nejen největší tuzemskou automobilkou, ale největší společností vůbec. V roce 2012 její celkové tržby činily 262,6 miliard korun a byly největší v historii. Ve stejném roce společnost vykázala čistý zisk 15,3 miliard korun, což bylo jen mírné zhoršení oproti předloňskému rekordnímu roku. Celkový počet v tuzemsku vyrobených Škodovek loni vykázal také mírné meziroční snížení a činil 651 750 kusů. Škoda Auto, a.s. v roce 2012 zaměstnávala přes 26 tisíc pracovníků.

Ze střednědobého hlediska si Škoda Auto stále zachovává růstovou tendenci, kterou příliš nenarušily ani globální ekonomické krize v letech 2008-2009.

Ekonomické výsledky Škoda Auto



Zdroj: Výroční zprávy společnosti

Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech

Z historického hlediska druhou velkou automobilkou v ČR je společný podnik japonské skupiny Toyota Motor Corporation a francouzské PSA Peugeot Citroën, zkratkou označovaný jako TPCA.

V Česku působí od začátku roku 2005, kdy v nově vybudovaném závodě v Kolíně-Ovčárech zahájila výrobu. Od začátku výroby až do současnosti vyrábí modely těchto tří značek:

- Toyota Aygo
- Peugeot 107
- Citroën C1

Úzké výrobní portfolio úzkého segmentu malých vozů, pouze menší změny provedení a z toho plynoucí nedostatečné inovace stojí za nelichotivými hospodářskými výsledky společnosti TPCA. Vrcholu dosáhla automobilka v roce 2009, kdy zejména pod vlivem zavádění šrotovného (státní pobídky pro nákup nového automobilu) v západoevropských zemích vyrobila rekordní počet 332,5 tisíc automobilů a její tržby vyšplhaly k 52 miliardové hranici. Právě roky 2008 a 2009 byly rekordní i z hlediska zisku a počtu zaměstnávaných pracovníků.

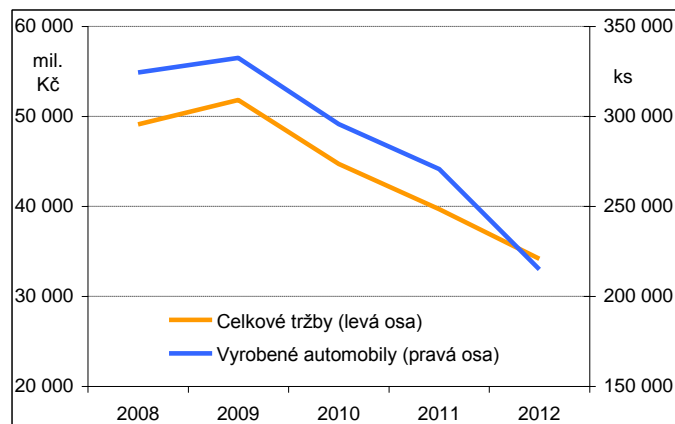
Od roku 2010 můžeme sledovat útlum ve všech hlavních ekonomických kategoriích. Například loňské tržby ve výši 34 miliard jsou na dvou třetinách úrovně z roku 2009 a podobný poměr panuje i u počtu vyrobených automobilů. Radikálně klesá i hospodářský výsledek, ten se však drží stále v kladných číslech. Počet zaměstnanců ke konci roku 2012 v TPCA činil 2 414 osob.

Možnou lepší budoucnost by měl zajistit příští rok, kdy se od jara počítá se zahájením výroby nové generace všech tří minivozů.

Hyundai Motor Manufacturing Czech

Relativně nejnovější velkou automobilkou v České republice je dceřiná společnost korejského giganta Hyundai Motor, která působí v Nošovicích. Zde postavila výrobní závod na zelené louce a výrobu zahájila koncem roku 2008.

Ekonomické výsledky TPCA Czech



Zdroj: Výroční zprávy společnosti

Ke konci roku 2012 v nošovickém závodě vyráběla automobily těchto značek:

- Hyundai ix20
- Hyundai ix35
- Hyundai i30 hatchback, kombi, třídvéřový

Hospodářské výsledky od zahájení provozu v roce 2008 dokreslují úspěšný příběh rozvíjející se automobilky. Každý rok jsou vykazovány víceméně shodné přírůstky výroby, a to ať již ve finančním (celkové tržby), tak i fyzickém vyjádření (počet vyrobených automobilů). V posledním uzavřeném loňském roce tak nošovická automobilka vykázala celkové tržby v objemu téměř 95,5 miliard korun a vyrobila mírně přes 300 tisíc osobních automobilů.

Stálé rostoucí tempo lze zaregistrovat i u výsledku hospodaření, když ještě v letech 2008 až 2009 Hyundai vykazoval ztrátu, od roku 2010 je v zisku. V loňském roce se ustálil na hodnotě mírně převyšující 7 miliard korun a oproti předchozímu období tak zaznamenal více než zdvojnásobení.

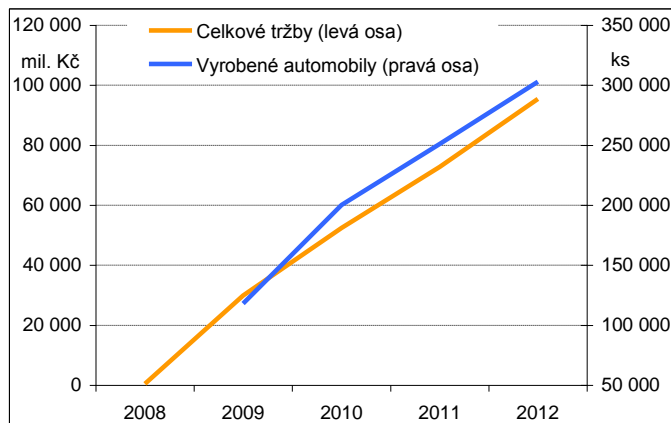
Adekvátně k rostoucím výkonům se zvyšoval i počet zaměstnanců. Z roku 2011 na rok 2012 se však tyto počty již příliš neměnily, resp. mírně klesly. Ke konci roku 2011 ve společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech pracovalo 2 604 pracovníků a o rok později 2 586 osob.

Hlavní ekonomické ukazatele největších výrobců osobních automobilů v ČR

	Celkové tržby (mil. Kč)				
	2008	2009	2010	2011	2012
Škoda	188 572	170 666	203 819	252 562	262 649
TPCA	49 102	51 827	44 726	39 672	34 158
Hyundai	436	29 869	52 437	72 809	95 435
	Hospodářský výsledek po zdanění (mil. Kč)				
	2008	2009	2010	2011	2012
Škoda	11 267	3 439	9 404	16 075	15 354
TPCA	1 455	1 318	1 135	573	320
Hyundai	-2 576	-1 490	2 043	2 914	7 010
	Počet vyrobených automobilů (kusů)				
	2008	2009	2010	2011	2012
Škoda	603 247	519 645	575 742	674 010	651 750
TPCA	324 289	332 489	295 712	270 705	214 915
Hyundai	n/a	118 000	200 135	251 146	303 035
	Počet kmenových zaměstnanců (osob)				
	2008	2009	2010	2011	2012
Škoda	25 331	24 817	23 308	24 936	26 404
TPCA	3 336	3 212	3 142	2 846	2 414
Hyundai	1 206	1 995	2 367	2 604	2 586

Zdroj: výroční zprávy společností: Škoda Auto, a.s., Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.; v počtu kmenových zaměstnanců nejsou započítáni agenturní zaměstnanci; počet vyrobených automobilů jen v tuzemských závodech

Ekonomické výsledky Hyundai Motor Czech



Zdroj: Výroční zprávy společnosti

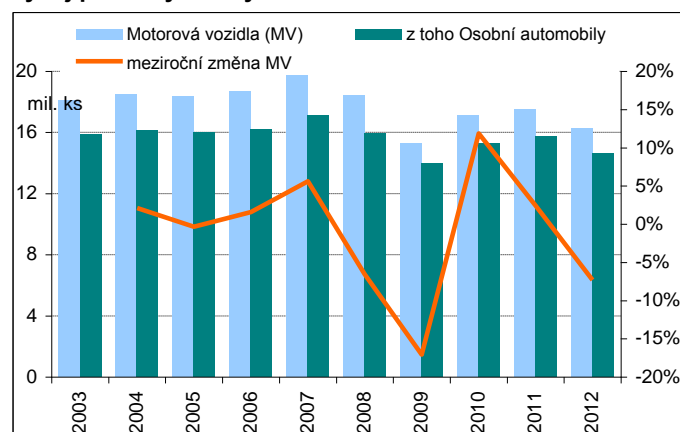
Přehled automobilového trhu v Evropské unii

Členské země podle počtu vyrobených aut

U produkce motorových vozidel v celé EU za posledních 10 let můžeme pozorovat poměrně dynamický vývoj. Nejvíce motorových vozidel vyprodukovala EU v letech 2006 až 2007 (v roce 2007 to bylo 19,725 mil. motorových vozidel všech kategorií, z toho 17,104 mil. osobních automobilů). V následujících letech dochází v důsledku globální ekonomické krize k výraznému poklesu výroby v automobilovém průmyslu.

V roce 2008 došlo k meziročnímu poklesu o 6,6 % oproti roku 2007 a v roce 2009, který byl ekonomicky nejslabším, došlo k meziročnímu poklesu výroby motorových vozidel o 17 % oproti předchozímu roku. Od roku 2010 dochází k mírné stabilizaci produkce, ale evropskému automobilovému průmyslu se zatím nedaří navrátit k hodnotám, kterých dosahoval v předkrizovém období.

Vývoj počtu vyrobených vozidel v EU



Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Dle nejaktuálnějších dat Mezinárodní organizace výrobců motorových vozidel se v roce 2012 v EU vyrobilo celkem přes 16 mil. motorových vozidel, z čehož drtivá většina (14,6 mil.) byla osobních automobilů. Z hlediska jednotlivých zemí bylo největším producentem osobních automobilů jednoznačně Německo, které vyrobilo necelých 6 mil. motorových vozidel. Nutno dodat, že Německo je největším, nejlidnatějším, ekonomicky nejvyspělejším státem EU a působí zde spousta výrobních závodů různých automobilek.

Mezi dlouhodobě nejúspěšnější výrobce automobilů patřily především státy západní a jižní Evropy (Německo, Francie, Belgie, UK, Španělsko, Itálie), kterým však v poslední době výrazně šlapou na paty země střední a východní Evropy (ČR, Polsko a Slovensko).

V roce 2012 rapidně poklesla výroba v Itálii, kde docházelo v důsledku nízkého prodeje automobilů a v rámci snižování nákladů k uzavírání výrobních továren. Na páté místo se tak dostala Česká republika, která má na svém kontě přes 1 mil. vyrobených osobních automobilů a navíc v přepočtu na 1 000 obyvatel v daném roce vyrobila hned po Slovensku největší počet (112,22) motorových vozidel. V kategorii užitkových vozů bylo největším výrobcem v roce 2012 Španělsko, kde se nacházejí velké výrobní továrny značky Nissan v Barceloně a Ávile, z jejichž produkce pochází většina vyrobených užitkových vozů ve Španělsku.

Výrobci motorových vozidel v EU-27 v roce 2012

Země	Osobní automobily	Užitkové automobily	Celkem motorových vozidel	Počet obyvatel	Motor. vozidla na 1000 obyv.
Německo	5 388 456	260 813	5 649 269	81 843 743	69,03
Francie	1 682 814	284 951	1 967 765	65 327 724	30,12
Španělsko	1 539 680	439 499	1 979 179	46 196 276	42,84
UK	1 464 906	112 039	1 576 945	63 256 141	24,93
Česká republika	1 171 774	7 164	1 178 938	10 505 445	112,22
Slovensko	900 000	0	900 000	5 404 322	166,53
Polsko	540 000	107 803	647 803	38 538 447	16,81
Belgie	507 204	34 670	541 874	11 094 850	48,84
Itálie	396 817	274 951	671 768	60 820 696	11,05
Rumunsko	326 556	11 209	337 765	21 355 849	15,82

Maďarsko	215 440	2 400	217 840	9 957 731	21,88
Švédsko	162 814	n/a	162 814	9 482 855	17,17
Slovinsko	126 836	4 113	130 949	2 055 496	63,71
Rakousko	124 000	19 060	143 060	8 443 018	16,94
Portugalsko	115 735	47 826	163 561	10 541 840	15,52
Nizozemsko	28 000	29 462	57 462	16 730 348	3,43
Finsko	2 900	-	2 900	5 401 267	0,54
EU-27	14 611 682		16 240 476	466 956 048	34,78

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, do užitkových automobilů patří kategorie lehká komerční vozidla, nákladní automobily a autobusy, *) součet za EU-27 je menší než součet za jednotlivé země, neboť je očištěno o dvojitě započítané výkony

Z uvedených statistik vyplývá, že trendem posledních let je přesun výroby motorových vozidel ze západních zemí Evropy směrem na východ. Nejvíce je tento trend patrný u osobních automobilů. Zatímco v roce 2003 byly hlavními výrobci zejména rozvinuté západní a jižní státy, v roce 2012 je zřejmý radikální přesun výroby směrem na východ Evropy. Nejmarkantnější změna je viditelná u Rumunska, kde došlo k 331,3% nárůstu produkce v roce 2012 oproti roku 2003. Během pár let došlo k obrovským nárůstům výroby také na Slovensku a v České republice.

Na Slovensku se v současné době vyrábí více než trojnásobek osobních automobilů, a v České republice více než 2,5krát tolik automobilů, než tomu bylo před deseti lety. Naopak výroba v bohatých západních státech a také v jižních státech v posledních letech rapidně klesá, továrny na výrobu automobilů se zde zavírají a přesouvají se do zemí východní Evropy za levnější pracovní silou. K největšímu úbytku produkce došlo během posledních let ve Finsku (o 84,9 %) a také v Nizozemí (o 82,8 %), které však již před deseti lety vyráběly nižší počty automobilů. Z automobilových velmocí největší propady výroby zaznamenaly Itálie (-61,3 %), následovaná Francií (-47,7 %).

Vývoj výroby osobních automobilů v EU v letech 2003 až 2012

Země	2012	2003	Změna	Země	2012	2003	Změna
Rumunsko	326 556	75 706	331,3 %	UK	1 464 906	1 657 558	-11,6 %
Slovensko	900 000	281 160	220,1 %	Portugalsko	115 735	165 576	-30,1 %
ČR	1 171 774	436 279	168,6 %	Španělsko	1 539 680	2 399 374	-35,8 %
Maďarsko	215 440	122 338	76,1 %	Belgie	507 204	791 703	-35,9 %
Polsko	540 000	306 847	76,0 %	Švédsko	162 814	280 394	-41,9 %
Slovinsko	126 836	110 597	14,7 %	Francie	1 682 814	3 220 329	-47,7 %
Německo	5 388 456	5 145 403	4,7 %	Itálie	396 817	1 026 454	-61,3 %
Rakousko	124 000	118 650	4,5 %	Nizozemsko	28 000	163 080	-82,8 %
EU-27	14 611 682	15 840 983	-7,8 %	Finsko	2 900	19 226	-84,9 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, *) součet za EU-27 je menší než součet za jednotlivé země, neboť je očištěno o dvojitě započítané výkony

Členské země podle počtu registrovaných aut

Co se týká statistik počtu zaregistrovaných osobních automobilů v zemích EU, dle údajů Eurostatu k 31. 12. 2011 je zemí s největším počtem zaregistrovaných aut v přepočtu na 1 000 obyvatel v EU Lucembursko. To může být dáno zejména tím, že Lucembursko je bohatou zemí s málo obyvateli, kde často pracují i občané okolní Belgie, Francie či Německa a využívají tak v Lucembursku zaregistrované služební vozy. Vysoký počet registrovaných aut na 1 000 obyvatel mají také v jižních a západních státech Evropy.

V průměru má registrován automobil každý druhý občan. Země východní Evropy pak mají ve srovnání s celou Evropou registrovaných mnohem méně aut. Nejméně automobilů na 1 000 obyvatel je registrovaných v Rumunsku, kde k 31. 12. 2010 bylo pouhých 202 aut na 1 000 obyvatel. Rumunsko patří ale k nejhudším zemím EU, tudíž tato statistika není nijak překvapivá. V České republice bylo k 31. 12. 2010 (novější data z Eurostatu nejsou k dispozici) 429 registrovaných aut na 1 000 obyvatel. Nejvíce automobilů mají v Německu. Poměrně vysoké číslo registrací mají také v Itálii, kde bylo registrováno 37 113 aut, což vychází na 612 aut na 1 000 obyvatel.

Počet zaregistrovaných osobních automobilů v zemích EU k 31.12. 2011

Země	Počet aut v tis.	Počet obyvatel	Počet aut na 1000 obyv.	Země	Počet aut v tis.	Počet obyvatel	Počet aut na 1000 obyv.
Lucembursko	332	511 840	648	Polsko	18 125	38 529 866	470
Itálie	37 113	60 626 442	612	Švédsko ^{*)}	4 335	9 415 570	460
Malta ^{**)}	235	415 832	565	UK ^{*)}	28 421	62 515 392	455
Litva	1 713	3 052 588	561	Portugalsko	4 712	10 572 157	446
Kypr	470	839 751	560	ČR^{*)}	4 496	10 486 731	429
Finsko	2 978	5 375 276	554	Estonsko	574	1 340 194	428
Rakousko ^{*)}	4 441	8 404 252	528	Bulharsko	2 695	7 369 431	366
Německo	42 928	81 751 602	525	Slovensko	1 749	5 392 446	324
Slovinsko	1 066	2 050 189	520	Maďarsko ^{**)}	3 014	9 985 722	302
Belgie	5 407	11 000 638	492	Lotyšsko	612	2 074 605	295
Španělsko	22 277	46 152 926	483	Rumunsko ^{*)}	4 320	21 413 815	202
Nizozemsko	7 859	16 655 799	472				

Zdroj: Eurostat; *) za rok 2010, **) za rok 2009, data za Dánsko, Irsko, Řecko a Francii nejsou k dispozici

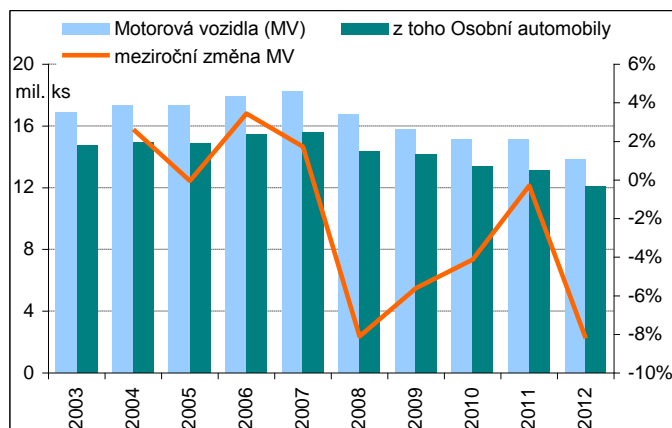
Zajímavé je určitě i srovnání jednotlivých zemí v rámci podílu registrovaných osobních automobilů starších 10 let. Největší podíl registrovaných starších automobilů k 31. 12. 2011 měli v Litvě a to celých 85,7 %. Vysoký podíl starších automobilů mají také v Polsku a Lotyšsku. Ani v České republice není vyšší podíl nových automobilů, naopak je zde zaregistrováno 60 % automobilů starších 10 let.

S nejnovějšími automobily se naopak jezdí v Lucembursku, kde je vysoká koncentrace bohatého obyvatelstva a automobily starší 10 let tvoří pouhých 19,2 % z celkového počtu registrovaných osobních vozů. Také ve Spojeném království, či v Belgii se mohou chlubit ze ¾ vozy mladšími 10 let. Obecně lze říci, že v chudších zemích východní a střední Evropy lidé jezdí spíše staršími vozy a nemohou si dovolit nákup nových a obnovovat tak vozový park.

V EU-25 se v letech 2003 až 2007 každoročně registrovalo okolo 17,5 miliónů nových motorových vozidel a rok od roku nových registrací přibývalo. Nejvíce nově registrovaných vozů bylo registrováno v roce 2007 a to 18,2 mil. motorových vozidel. V roce 2008 ale dochází opět i v oblasti prvních registrací automobilů (stejně jako ve všech ostatních statistikách) k výraznému poklesu registrací a to meziročně o 8,1 % i přesto, že do statistik přibyly další dvě země (Bulharsko a Rumunsko) v rámci rozšíření EU.

I v následujících letech pokračoval pokles u nově registrovaných motorových vozidel v celé EU, průměrně se v letech 2009-2011 registrovalo okolo 15 miliónů nových motorových vozidel s klesajícím trendem.

Vývoj počtu prvně zaregistrovaných vozidel v EU



Zdroj: European Automobile Manufacturers Association, do roku 2005 jsou data za EU-25, od roku 2006 za EU-27

U osobních automobilů je vývoj podobný. Mezi lety 2003 až 2005 v rámci EU-25 bylo průměrně nově registrováno 14,8 miliónů osobních automobilů ročně. V letech 2006 až 2007, kdy byly do statistik zahrnuty také Bulharsko a Rumunsko, mnoho nových registrací nepřibýlo (2006 = 15,4 mil. registrací, 2007 = 15,6 mil. registrací).

Od roku 2008 v EU-27 pak v důsledku krize, ale zřejmě také větší neochoty obyvatelstva investovat své peníze do osobních vozidel, počty nových registrací neustále klesají.

Podíl registrovaných osobních automobilů nad 10 let stáří v roce 2011

Země	Podíl	Země	Podíl
Litva	85,7 %	Nizozemsko	40,8 %
Polsko	72,5 %	Slovinsko	40,6 %
Lotyšsko	71,8 %	Rumunsko ^{*)}	39,9 %
Estonsko	63,6 %	Španělsko	39,6 %
Malta ^{**)}	62,3 %	Švédsko ^{*)}	38,2 %
ČR^{*)}	60,0 %	Německo	36,3 %
Portugalsko	55,4 %	Rakousko ^{*)}	30,8 %
Finsko	53,0 %	Belgie	25,0 %
Maďarsko ^{**)}	44,1 %	UK	24,2 %
Kypr	44,0 %	Lucembursko ^{**)}	19,2 %
Itálie	41,7 %		

Zdroj: Eurostat; *) za rok 2010, **) za rok 2009, data za Dánsko, Irsko, Řecko, Bulharsko, Slovensko a Francii nejsou k dispozici

Automobilky podle zaregistrovaných aut v EU

V celé EU v posledních letech klesá počet nově registrovaných automobilů. Tržní podíly většiny automobilek spíše stagnují, případně klesají, některé se potýkají s většími problémy, jiným se ale i přes těžkou dobu daří udržet si své místo na trhu.

V EU se těší dlouhodobé oblibě německá automobilka Volkswagen, která vyrábí především vozy značek Audi, Seat, Škoda a Volkswagen, a která si i přes nepříznivou dobu stále drží svůj přední podíl na trhu a co se týče nově registrovaných aut skupiny Volkswagen v zemích EU, stabilně se její podíl pohybuje mezi 20–25 %. Je důležité zdůraznit, že v posledních dvou letech její tržní podíl ještě posiluje a to poměrně výrazně, což se už nedá říci o ostatních automobilkách.

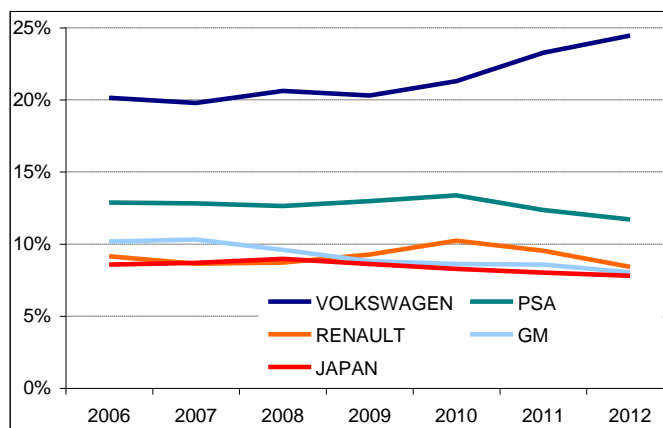
Ještě automobilka PSA, vyrábějící vozy značky Peugeot a Citroen, stabilně v EU zaujímá druhé místo bez výraznějších výkyvů s průměrným podílem ve sledovaném období okolo 12,7 %. U dalších třech automobilek s největším počtem nově registrovaných vozů už ale můžeme pozorovat větší problémy. Tržní podíl automobilky GM, z jejíž továrny pochází zejména vozy značky Chevrolet, Opel a Saab, se před krizí držel na 10 %, s příchodem krize však ubývá nově registrovaných vozidel. Japonských výrobců automobilů se ani krize příliš nedotkla, tržní podíl nových registrací této skupiny vozů (bez započítání samostatně sledované Toyoty) je dlouhodobě ve výši okolo 8-9 %.

Značka Nissan skupině vévodí a od roku 2006 do roku 2012 byla nejoblíbenější značkou japonských výrobců automobilů v Evropě (s výjimkou Toyoty).

V roce 2012 bylo nově zaregistrováno 432 vozů této značky. Japonským výrobcům však velmi konkurují také korejské výrobci automobilů Hyundai a Kia, kteří se setkávají se stále větší a větší oblibou. Naopak Renault zaznamenal sice v období krize 2009-2010 mírný nárůst nově registrovaných vozů, v posledních dvou letech však jeho podíl opět klesá.

Z jedenácti největších automobilek na evropském trhu za posledních 6 let zaznamenaly nárůsty ještě korejské automobilky, které přišly na trh s novými levnými a především malými osobními vozy a také německé automobilky BMW

Tržní podíl automobilek s největším počtem nově zaregistrovaných vozidel v letech 2006-2012



Zdroj: ACEA, pro země EU-27 a Island, Norsko, Švýcarsko; v kategorii JAPAN není Toyota, která je vykazována zvlášť

a Daimler. U ostatních však tržní podíly jednoznačně poklesly. Největší pokles za posledních 6 let se týká Fordu. Ještě v roce 2006 měl Ford 10,5% podíl nově registrovaných vozů v EU a předběhl jak japonské automobilky (bez zohlednění Toyoty), tak GM i Renault. Naopak v roce 2012 už Ford všichni tito výrobci přeskočily. Klesla také obliba vozů automobilky Toyota.

Počet nově zaregistrovaných aut a tržní podíly automobilek v letech 2006 a 2012

Automobilka	2012		2006		Změna 2012-2006
1. Volkswagen	3 061 719	24,5 %	3 185 440	20,1 %	+4,3 p.b.
2. PSA	1 465 735	11,7 %	2 038 141	12,9 %	-1,2 p.b.
3. Renault	1 053 489	8,4 %	1 448 189	9,2 %	-0,7 p.b.
4. GM	1 006 032	8,0 %	1 609 462	10,2 %	-2,1 p.b.
5. Japan ^{*)}	977 917	7,8 %	1 357 697	8,6 %	-0,8 p.b.
6. Ford	947 745	7,6 %	1 653 445	10,5 %	-2,9 p.b.
7. BMW	800 303	6,4 %	794 867	5,0 %	+1,4 p.b.
8. Fiat	798 231	6,4 %	1 168 189	7,4 %	-1,0 p.b.
9. Korea ^{**)}	774 790	6,2 %	623 425	3,9 %	+2,2 p.b.
10. Daimler	667 113	5,3 %	828 075	5,2 %	+0,1 p.b.
11. Toyota	541 834	4,3 %	923 808	5,8 %	-1,5 p.b.
Ostatní	423 259	3,4 %	188 535	1,2 %	+2,2 p.b.
Celkem	12 518 167	100,0%	15 819 273	100,0 %	0,0 p.b.

Zdroj: European Automobile Manufacturers Association ACEA; pro země EU-27 a Island, Norsko, Švýcarsko; *) japonské automobilky bez Toyoty, která je vykazována samostatně; **) korejské automobilky

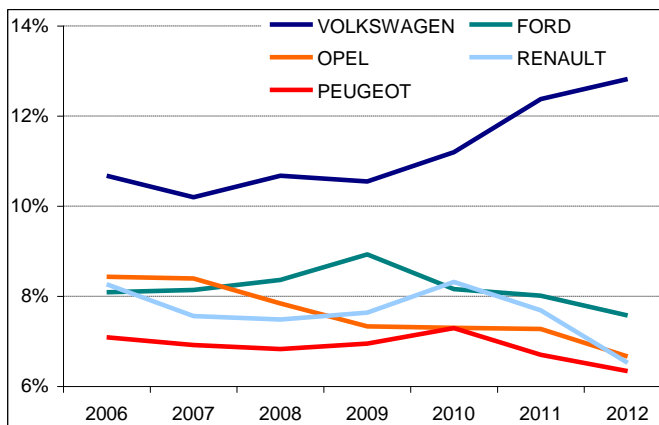
Ze statistik Asociace evropských výrobců automobilů vyplývá, že mezi nejoblíbenější vozy v EU patří v posledních 6 letech vozy značky Volkswagen, jejichž tržní podíl je zdaleka nejvyšší a neustále roste. V roce 2012 bylo v EU nově zaregistrováno 1 605 212 vozů značky Volkswagen, což tvořilo 12,8% podíl v rámci EU. Oproti roku 2006 tak došlo v roce 2012 k nárůstu registrací o 2,1 procentních bodů. Do pěti nejoblíbenějších značek se řadí ještě Ford, Opel, Renault a Peugeot.

Ford se řadí mezi nejoblíbenější značky i přesto, že tržní podíl automobilky v průběhu let postupně klesá. Nejvíce se Fordu dařilo překvapivě v roce 2009 v období krize, kdy jeho tržní podíl dosáhl 10,4 %, v dalších letech potom podíl klesal, ale i přesto byl Ford v roce 2012 druhou nejvíce prodávanou značkou osobních automobilů v EU, když bylo nově registrovaných 947 745 vozů.

Oproti roku 2006 však v roce 2012 Ford zaznamenal propad o 0,5 procentního bodu. Posilování se týká kromě Volkswagenu také značek Audi, BMW a Mercedes, což znamená, že v posledních letech je větší zájem o luxusní auta, než tomu bylo dříve. Zajímavé je určitě i srovnání vozů značky Škoda, které se umístily na 12. místě v roce 2012. Těchto vozů bylo v EU nově zaregistrováno téměř 0,5 mil., oproti roku 2006 došlo k nárůstu tržního podílu o 1 procentní bod.

V rámci první dvanáctky nejoblíbenějších automobilových značek v roce 2012 hned tři vozy (Volkswagen, Audi a Škoda) pocházejí od jednoho výrobce Volkswagen. V Evropě se tak v počtu nově zaregistrovaných aut v popředí drží především němečtí, američtí a francouzští výrobci automobilů. Nejčastěji registrovanou japonskou značkou je na 11. místě Toyota s 515 295 nově registrovanými vozy v roce 2012. Oproti roku 2006 i zde ale došlo k poklesu tržního podílu o 1,5 procentního bodu. Celkově bylo v EU v roce 2012 nově zaregistrovaných přes 12,5 mil. automobilů. Během šesti let se tak jedná o pokles zhruba o 3,3 mil. automobilů.

Tržní podíl automobilových značek s největším počtem nově zaregistrovaných vozidel v letech 2006-2012



Zdroj: ACEA, pro země EU-27 a Island, Norsko, Švýcarsko; v kategorii JAPAN není Toyota, která je vykazována zvlášť

Počet nově zaregistrovaných aut a tržní podíly automobilových značek v letech 2006 a 2012

Značka	2012		2006		Změna 2012-2006
	ks	%	ks	%	
1. Volkswagen	1 605 212	12,8 %	1 688 805	10,7 %	+2,1 p.b.
2. Ford	947 738	7,6 %	1 279 192	8,1 %	-0,5 p.b.
3. Opel	834 202	6,7 %	1 333 874	8,4 %	-1,8 p.b.
4. Renault	816 866	6,5 %	1 307 748	8,3 %	-1,7 p.b.
5. Peugeot	793 383	6,3 %	1 121 206	7,1 %	-0,7 p.b.
6. Audi	703 464	5,6 %	640 886	4,1 %	+1,6 p.b.
7. Citroen	672 352	5,4 %	916 935	5,8 %	-0,4 p.b.
8. BMW	644 418	5,1 %	680 504	4,3 %	+0,8 p.b.
9. Mercedes	597 476	4,8 %	725 857	4,6 %	+0,2 p.b.
10. Fiat	581 997	4,6 %	900 590	5,7 %	-1,0 p.b.
11. Toyota	515 295	4,1 %	888 751	5,6 %	-1,5 p.b.
12. Škoda	490 593	3,9 %	462 616	2,9 %	+1,0 p.b.
Ostatní	3 315 171	26,5 %	3 872 309	24,5 %	+2,0 p.b.
Celkem	12 518 167	100,0 %	15 819 273	100,0 %	0,0 p.b.

Zdroj: European Automobile Manufacturers Association ACEA; pro země EU-27 a Island, Norsko, Švýcarsko

Odhadovaný vývoj automobilového trhu v Evropě

Automobilový průmysl v západní Evropě momentálně neprochází růstovým obdobím a podle prognóz investiční banky Goldman Sachs by je i letos měl čekat pokles. Pro rok 2014 se však už předpokládá, že se dynamika prodeje nových automobilů dostane z červených čísel. Bude se tak zvyšovat nejen počet prodaných automobilů, ale i ukazatel v počtu automobilů na 1 000 obyvatel. Letos se podle této prognózy prodá ve státech EU-15, Islandu, Norsku a Švýcarsku 12,7 mil. ks nových automobilů a tento počet by měl mírně růst i v následujících letech.

Odhadované prodeje a počet automobilů v Západní Evropě

Rok	Automobilů v ks na 1000 obyvatel	Celkový počet automobilů v mil. ks	Prodeje nových automobilů	
			mil. ks	meziroční růst
2013	568,4	236,2	12,7	-3,0 %
2014	569,0	237,1	13,2	3,7 %
2015	570,1	238,2	13,7	3,9 %
2016	571,3	239,3	14,0	2,2 %
2017	572,4	240,4	14,3	2,1 %
2018	573,5	241,6	14,6	2,0 %
2019	574,7	242,7	14,9	1,9 %
2020	575,8	243,7	15,1	1,9 %
2021	577,0	244,8	15,4	1,8 %
2022	578,1	245,8	15,7	1,8 %
2023	579,3	246,8	15,7	0,2 %
2024	580,4	247,7	15,8	0,2 %
2025	581,6	248,7	15,8	0,2 %

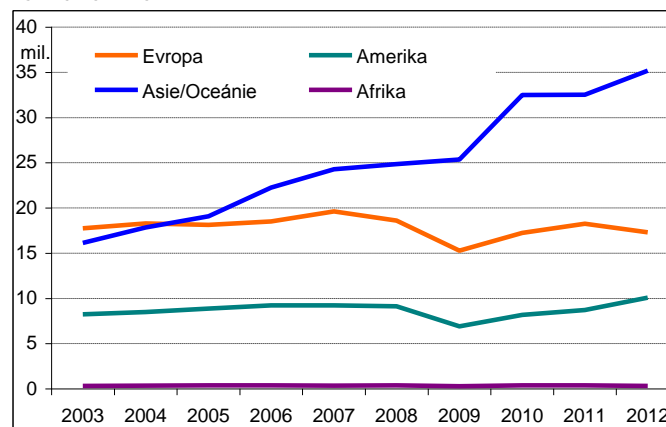
Zdroj: Goldman Sachs; za Západní Evropu je považováno EU-15 a Island, Norsko, Švýcarsko; do kategorie automobilů počítány osobní automobily a lehké užitkové automobily

Přehled automobilového trhu ve světě

Země podle počtu vyrobených aut

Vývoj počtu vyrobených aut prochází v posledních letech ve světě velkými změnami. Evropa už ztratila své výsadní postavení a kupředu se nezadržitelně dere Asie. Své prvenství začala Evropa ztrácet v roce 2005 a od té doby se náskok Asie (v našem případě i s Oceánií) navyšuje. V Evropě i v Americe je patrný pokles výroby v letech ekonomické krize, která zasáhla ve velké míře i automobilový průmysl. Propad výroby v roce 2009 oproti roku 2008 činil za Evropu a Ameriku více jak 5 mil. osobních automobilů. Evropa ještě nedosáhla předkrizových výsledků, zvláště když v roce 2012 zaznamenala další pokles v počtu vyrobených osobních aut. Zato Asie s Oceánií už produkuje více jak polovinu z celkového počtu zhruba 60 miliónů vyrobených osobních automobilů v roce 2012 a nechává tak daleko za sebou ostatní světadíly.

Vývoj výroby osobních automobilů v letech 2005-2012



Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu vyrobených aut v Evropě

Evropa sice ztratila své prvenství v počtu vyrobených osobních automobilů a jejich počet nedosahuje předkrizových čísel, neznamená to však, že tento pokles probíhal ve všech evropských státech. Největší propad ve výrobě zaznamenaly tradiční automobilové státy jako Itálie a Francie. Ještě v roce 2003 bylo vyrobeno v Itálii přes milión osobních automobilů a tento stát tak patřil mezi největší evropské výrobce, v roce 2012 to už je však méně než 400 tisíc automobilů. Zjednodušeně se dá říci, že se produkce přesouvá ze západních států do východních.

Nejvyšší nárůst zaznamenalo Slovensko, kdy v roce 2005 produkovalo z evropského hlediska ne moc významných 218 tisíc automobilů. V roce 2012 je to však už 900 tisíc. osobních aut, což Slovensko řadilo na sedmé místo nejvýznamnějších výrobců osobních automobilů v Evropě. O jednu příčku výše se umístila Česká republika s více než miliónem vyprodukovaných osobních aut. Dlouhodobé prvenství si udržuje Německo, které produkcí několikanásobně převyšuje ostatní evropské země.

Nejvýznamnější země podle počtu vyrobených osobních aut v Evropě

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Německo	5 388 456	5 350 187	0,7 %
2. Rusko	1 968 789	1 068 145	84,3 %
3. Francie	1 682 814	3 112 961	-45,9 %
4. Španělsko	1 539 680	2 098 168	-26,6 %
5. UK	1 464 906	1 596 296	-8,2 %
6. Česká republika	1 171 774	599 472	95,5 %
7. Slovensko	900 000	218 349	312,2 %
8. Turecko	576 660	453 663	27,1 %
9. Polsko	540 000	540 000	0,0 %
10. Belgie	507 204	895 788	-43,4 %
Ostatní	1 579 012	2 189 408	-27,9 %
Celkem	17 319 295	18 122 437	-4,4 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu vyrobených aut v Americe

Stejně jako Německo v Evropě, mají podobnou pozici Spojené státy americké v Americe. Jsou dlouhodobě největším a nejvýznamnějším výrobcem osobních automobilů jen s nepatrnými rozdíly ve výrobě v čase. V Americe se v roce 2012 vyrobilo celkem přes 10 mil. osobních aut, kromě Spojených států se na tom podílely další čtyři státy: Brazílie s 2,6 mil. osobních aut, Mexiko, Kanada a Argentina. Poslední zmiňovaný stát od roku 2005 zvýšil svou produkci více jak 2,5násobně.

Země podle počtu vyrobených osobních aut v Americe

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. USA	4 105 853	4 321 272	-5,0 %
2. Brazílie	2 623 704	2 009 494	30,6 %
3. Mexiko	1 810 007	989 840	82,9 %
4. Kanada	1 040 298	1 356 198	-23,3 %
5. Argentina	497 376	182 761	172,1 %
Celkem	10 077 238	8 859 565	13,7 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu vyrobených aut v Asii a Oceánii

Jak už bylo zmíněno výše, největší změny v oblasti výroby osobních automobilů co do počtu proběhly v Asii a Oceánii. Celá tato oblast téměř zdvojnásobila svou produkci osobních aut mezi roky 2005 a 2012. Největší podíl na tom měla Čína, kde nárůst činil více jak 400 %!

Ze třech milionů vyrobených osobních automobilů v roce 2005 narostla výroba na téměř celkovou evropskou produkci v roce 2012. Mezi další státy, kde produkce vzrostla více jak trojnásobně, patří Thajsko a Indonésie. Japonsko, nyní už bývalý nejproduktivnější stát v oblasti osobních automobilů, zaznamenalo pokles, stejně jako Austrálie a Taiwan.

Země podle počtu vyrobených osobních aut v Asii a Oceánii

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Čína	15 523 658	3 078 153	404,3 %
2. Japonsko	8 554 219	9 016 735	-5,1 %
3. Jižní Korea	4 167 089	3 357 094	24,1 %
4. Indie	3 285 496	1 264 000	159,9 %
5. Thajsko	957 623	277 603	245,0 %
6. Írán	848 000	725 000	17,0 %
7. Indonésie	743 501	233 492	218,4 %
8. Malajsie	510 400	405 000	26,0 %
9. Taiwan	278 043	323 819	-14,1 %
10. Austrálie	178 480	316 414	-43,6 %
11. Uzbekistán	144 980	87 512	65,7 %
Celkem	35 191 489	19 084 822	84,4 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu vyrobených aut v Africe

Světadíl Afrika není nijak významný v celosvětové produkci osobních automobilů. Osobní auta jsou vyráběna jen ve dvou státech a to v Jihoafrické republice a Egyptě. V obou státech produkce v čase mírně klesla a v roce 2012 zde byla vyrobeno přes 300 tisíc osobních aut, což představuje necelou třetinu vyprodukovaných aut v České republice.

Země podle počtu vyrobených osobních aut v Africe

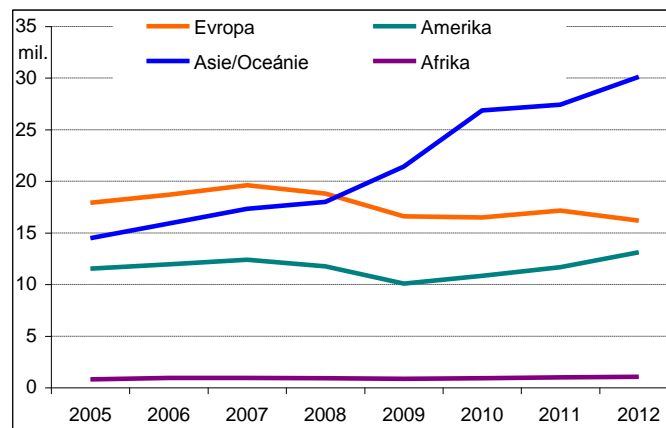
Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Jižní Afrika	274 873	324 875	-15,4 %
2. Egypt	36 880	48 034	-23,2 %
Celkem	311 753	372 909	-16,4 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu prodaných aut

Situace ve vývoji prodeje osobních automobilů je obdobná vývoji jejich výroby s tím rozdílem, že si Evropa udržela pozici největšího odbytiště osobních aut až do roku 2009, kdy probíhala hospodářská krize. V roce 2009 došlo k poklesu prodeje osobních aut v Evropě a v Americe a ke strmému růstu prodeje osobních aut v Asii, který bude růst i nadále, ale už asi ne takovým tempem jako mezi roky 2008 až 2010.

Stejně jako u výroby prožívá Evropa v roce 2012 pokles i u prodeje osobních aut. Hospodářská situace některých evropských zemí a výše nezaměstnanosti pozitivnějšímu obrátu prozatím nenahrává.

Vývoj prodeje osobních automobilů v letech 2005-2012

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu prodaných aut v Evropě

Nebude asi dlouho trvat a největším odbytištěm osobních automobilů v Evropě bude Rusko, které tak překoná v počtu prodaných aut Německo, kde počet prodaných osobních aut postupně klesá. Německo však není v poklesu výjimkou. Tento trend se týká i dalších vyspělých evropských zemí jako je Spojené království, Francie, Itálie nebo Španělsko. Ve Španělsku mezi roky 2005 a 2012 klesl prodej osobních aut na polovinu. V České republice se prodalo loni přes 170 tisíc osobních aut, což však i přes rostoucí trend stále nedosahuje čísel z roku 2008, kdy se prodalo osobních aut téměř o deset tisíc více.

Nejvýznamnější země podle počtu prodaných osobních aut v Evropě

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Německo	3 082 504	3 319 259	-7,1 %
2. Rusko	2 755 384	1 520 225	81,2 %
3. UK	2 044 609	2 439 717	-16,2 %
4. Francie	1 898 760	2 118 042	-10,4 %
5. Itálie	1 402 905	2 244 108	-37,5 %
6. Španělsko	699 589	1 528 877	-54,2 %
7. Turecko	556 280	438 597	26,8 %
8. Nizozemsko	502 544	465 196	8,0 %
9. Belgie	486 737	480 088	1,4 %
10. Rakousko	336 010	307 915	9,1 %
Ostatní	2 421 918	3 050 284	-20,6 %
Celkem	16 187 240	17 912 308	-9,6 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu prodaných aut v Americe

Pokud v Evropě mezi sledovanými roky 2005 až 2012 počet prodaných osobních aut klesl zhruba o 10 %, v Americe naopak prodej vzrostl o více jak 10 %. Zásahu na tom měly hlavně státy, kde nárůst činil desítky (např. Brazílie, Argentina, Chile, Kolumbie) a v případě Peru dokonce neuvěřitelné stovky procent. Spojené státy americké sice s počtem prodaných aut přesahujících 7 miliónů těžko někdo v nejbližší době na prvním místě v Americe ohrozí, ale nárůst prodeje z 1,4 miliónů na 2,8 mil prodaných osobních aut je v případě druhé Brazílie úctyhodný.

Nejvýznamnější země podle počtu prodaných osobních aut v Americe

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. USA	7 241 900	7 659 983	-5,5 %
2. Brazílie	2 851 540	1 369 182	108,3 %
3. Kanada	748 530	847 436	-11,7 %
4. Mexiko	649 333	714 010	-9,1 %
5. Argentina	600 915	271 921	121,0 %
6. Chile	257 013	140 000	83,6 %
7. Kolumbie	240 000	120 000	100,0 %
8. Peru	96 700	14 231	579,5 %
9. Ekvádor	80 000	54 342	47,2 %
10. Venezuela	60 776	128 601	-52,7 %
Ostatní	284 742	219 693	29,6 %
Celkem	13 111 449	11 539 399	13,6%

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu prodaných aut v Asii a Oceánii

V Asii je o jedničce ve výrobě i v prodeji rozhodnuto. Čína s počtem 15,5 mil. prodaných osobních automobilů překonala v roce 2012 hravě celou Ameriku a v nejbližších letech pravděpodobně překoná i Evropu. Čína představuje obrovský trh a jak se bude zvyšovat kupní síla jejich obyvatel, bude růst i počet zde prodaných aut. Dalším obdobným příkladem je Indie, kde počet prodaných osobních aut vzrostl 2,5krát mezi roky 2005 až 2012. Zajímavé je, že ač prakticky ve všech zemích v Asii a Oceánii počet prodaných osobních aut ve sledovaném období vzrostl, nedělo se tak v Japonsku a Austrálii.

Nejvýznamnější země podle počtu prodaných osobních aut v Asii a Oceánii

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Čína	15 495 240	3 971 101	290,2 %
2. Japonsko	4 572 333	4 748 482	-3,7 %
3. Indie	2 773 516	1 106 863	150,6 %
4. Jižní Korea	1 293 585	941 483	37,4 %
5. Thajsko	950 000	178 291	432,8 %
6. Írán	860 000	730 000	17,8 %
7. Indonésie	780 785	364 319	114,3 %
8. Austrálie	576 955	608 804	-5,2 %
9. Malajsie	552 189	410 892	34,4 %
10. Saudská Arábie	530 000	128 304	313,1 %
Ostatní	1 735 597	1 315 123	32,0 %
Celkem	30 120 200	14 503 662	107,7 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Země podle počtu prodaných aut v Africe

V celé Africe se v roce 2012 prodalo přes milion osobních automobilů, oproti roku 2005 to je zhruba třetinový nárůst. Nejvíce se jich prodá v Jihoafrické republice, Egyptě a Maroku, což představuje téměř 4/5 všech prodaných osobních aut na tomto kontinentu.

Nejvýznamnější země podle počtu prodaných osobních aut v Africe

Země	2012	2005	Změna 2012/2005
1. Jižní Afrika	440 002	419 868	4,8 %
2. Egypt	222 700	94 538	135,6 %
3. Maroko	117 818	56 183	109,7 %
4. Alžír	93 000	71 046	30,9 %
5. Tunisko	37 000	25 000	48,0 %
6. Nigérie	30 000	16 000	87,5 %
7. Botswana	25 900	12 905	100,7 %
8. Libye	20 000	35 000	-42,9 %
9. Réunion	19 795	25 142	-21,3 %
10. Angola	13 000	6 000	116,7 %
Ostatní	48 420	38 160	26,9 %
Celkem	1 067 635	799 842	33,5 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Automobilky podle počtu vyrobených aut

Na prvních třech místech v počtu vyrobených motorových vozidel, respektive osobních automobilů, se umístily automobilky (General Motors, Volkswagen a Toyota) světových velmocí v automobilovém průmyslu, každá s více jak 10% podílem na světové produkci.

Mezi tradiční země automobilového průmyslu (USA, Německo, Japonsko, Korea, Francie, Itálie) se na prvních dvaceti příčkách dostaly i automobilky z Číny a Indie, které však mají obrovský potenciál a dá se předpokládat, že v budoucích letech budou atakovat vyšší příčky tohoto žebříčku.

Největší světové automobilky dle vyrobených vozů v roce 2011

Motorová vozidla			z toho Osobní automobily		
Automobilka	Počet vozů	Podíl	Automobilka	Počet vozů	Podíl
1. GM (USA)	9 146 340	11,6 %	1. Volkswagen (Německo)	8 157 058	13,2 %
2. Volkswagen (Německo)	8 157 058	10,4 %	2. GM (USA)	6 867 465	11,1 %
3. Toyota (Japonsko)	8 050 181	10,2 %	3. Toyota (Japonsko)	6 793 714	11,0 %
4. Hyundai (Korea)	6 616 858	8,4 %	4. Hyundai (Korea)	6 118 221	9,9 %
5. Ford (USA)	4 873 450	6,2 %	5. Nissan (Japonsko)	3 581 445	5,8 %
6. Nissan (Japonsko)	4 631 673	5,9 %	6. PSA (Francie)	3 161 955	5,1 %
7. PSA (Francie)	3 582 410	4,5 %	7. Honda (Japonsko)	2 886 343	4,7 %
8. Honda (Japonsko)	2 909 016	3,7 %	8. Ford (USA)	2 639 735	4,3 %
9. Renault (Francie)	2 825 089	3,6 %	9. Renault (Francie)	2 443 040	4,0 %
10. Suzuki (Japonsko)	2 725 899	3,5 %	10. Suzuki (Japonsko)	2 337 237	3,8 %
11. Fiat (Itálie)	2 399 825	3,0 %	11. Fiat (Itálie)	1 804 523	2,9 %
12. Chrysler (USA)	2 004 514	2,5 %	12. BMW (Německo)	1 738 160	2,8 %
13. BMW (Německo)	1 738 160	2,2 %	13. Daimler (Německo)	1 443 419	2,3 %
14. Daimler (Německo)	1 528 008	1,9 %	14. Mazda (Japonsko)	1 103 632	1,8 %

15. Mazda (Japonsko)	1 165 591	1,5 %	15. Mitsubishi (Japonsko)	1 016 876	1,6 %
16. Mitsubishi (Japonsko)	1 140 282	1,4 %	16. Geely (Čína)	902 824	1,5 %
17. Dongfeng Motor (Čína)	1 095 065	1,4 %	17. Avtovaz (Rusko)	632 746	1,0 %
18. Tata (Indie)	1 061 229	1,3 %	18. Chery (Čína)	629 386	1,0 %
19. Geely (Čína)	902 824	1,1 %	19. Tata (Indie)	627 881	1,0 %
20. Beijing Automotive (Čína)	689 635	0,9 %	20. Saipa (Írán)	611 571	1,0 %

Zdroj: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers; do motorových vozidel jsou zahrnuty osobní automobily, lehké užitkové automobily, minibusy, nákladní automobily a autobusy

Automobilky podle hospodářských výsledků

Ačkoliv největší počet automobilů stále vyrábí americký gigant General Motors, největším světovým výrobcem automobilů z hlediska tržeb je japonská automobilka Toyota. V posledním fiskálním období svůj náskok dokonce ještě zvýšila, když své tržby navýšila o více než 20 %. Její tržby díky tomu jako jediné automobilové společnosti na světě přesáhly 200 miliard eur. Obdobným tempem zvedla své tržby i dvojka na světovém automobilovém trhu – německý koncern Volkswagen, který se k magické hranici 200 miliard rychle přibližuje. Třetí místo z pohledu tržeb již několik let okupuje General Motors, kterému na záda dýchá čtvrtý německý Daimler. Do první desítky se dostala ještě americká automobilka Ford a evropští výrobci Fiat, BMW, Peugeot a japonská Honda a Nissan.

Z hlediska dynamiky výkonů měřených tržbami největší pokrok mezi největšími automobilkami dosáhly Fiat a Chrysler, které však startovaly z velice slabých tržeb v roce 2009. Mezi největšími hráči si pozornost zaslouží 80% nárůst tržeb v období 2009-2012 u Volkswagenu. Naopak relativně nejmenší obrátové přírůstky ve stejném období zaznamenaly francouzský Renault (+ 22%) a americký Ford a japonská Mazda (shodně + 25 %).

Zajímavá čísla dostaneme, podíváme-li se na pořadí automobilek dle čistého zisku. Koncern Volkswagen zůstává na špici – dle absolutní výše zisku se umístil na prvním místě na světě již potřetí za sebou. Na druhém místě se umístila Toyota. Horší pozice Toyoty se ale projeví v ukazateli rentability tržeb. Z každého eura, který Volkswagen utrží, se v čistém zisku vrátí více než 10 centů, což taktéž řadí na druhé místo (Toyotě se vrátí méně než 5 %). Lepší návratnost tržeb má jen Mazda. Třetí a čtvrté místo z hlediska čistého zisku v loňském roce zaujaly němečtí výrobci luxusních vozů Daimler a BMW, kterým se podařilo předhlonit z hlediska tržeb větší GM. Jedinou automobilkou, která se v roce 2012 dostala do účetní ztráty je francouzský Peugeot, jehož výsledky nejsou povzbudivé již delší dobu. Ani italskému Fiatu se příliš nedaří odrazit ziskovost ode dna a vydělat více než stamilionové cifry. Přestože meziročně zvýšil tržby o 40 %, jeho čistý zisk se dokonce snížil.

Hospodářské výsledky největších světových automobilek

mil. EUR	2009		2010		2011		2012	
	Tržby	Čistý zisk	Tržby	Čistý zisk	Tržby	Čistý zisk	Tržby	Čistý zisk
Toyota ¹⁾	144 462	1 597	167 962	3 610	169 632	2 588	206 523	9 006
Volkswagen	105 187	960	126 875	6 835	159 337	15 409	192 676	21 717
GM	74 986	75 152	102 278	4 656	107 960	6 602	118 507	4 816
Daimler	78 924	-2 640	97 761	4 498	106 540	5 667	114 297	6 095
Ford	83 370	1 948	97 271	4 949	97 894	14 521	104 493	4 409
Honda ¹⁾	65 398	2 046	79 029	4 723	72 551	1 930	92 458	3 437
Nissan	57 304	323	77 581	2 823	85 886	3 117	90 134	3 205
Fiat	32 684	-838	35 880	520	59 559	1 334	83 957	348
BMW	50 681	204	60 477	3 227	68 821	4 881	76 848	5 096
Peugeot SA	48 417	-1 161	56 061	1 134	58 509	588	55 446	-5 010
Chrysler	12 697	-2 714	31 640	-492	39 499	131	51 202	1 298
Renault	33 712	-3 125	38 971	3 420	42 628	2 092	41 270	1 772
Hyundai	17 970	1 670	23 998	2 269	27 753	3 076	29 815	3 643
Tata ¹⁾	13 801	384	20 282	1 540	25 450	2 077	26 299	1 411

Suzuki ^{*)}	18 821	220	23 065	399	22 931	492	24 133	752
Mazda ^{*)}	16 496	-49	20 566	-531	18 558	-983	20 642	321
Mitsubishi ^{*)}	11 020	56	16 170	169	16 497	241	16 990	390
Dogfeng	9 631	656	13 643	1 224	14 611	1 165	15 303	1 122
Geely	1 477	124	2 240	153	2 330	172	3 039	252
Beijing Automotive	5 300	97	7 085	182	--	--	--	--

Zdroj: Bloomberg, *) ukazatele za fiskální rok, který končí 31.3. následujícího kalendářního roku

Odhadovaný vývoj globálního automobilového trhu

Evropa v posledních letech ztrácí svou pozici v prodeji automobilů a do popředí se derou některé asijské státy. Určitý obrat nepříznivého vývoje by podle Goldman Sachs měl přinést rok 2014 a Evropa by v počtu prodaných automobilů mohla zase růst v řádech jednotek procent. Z tradičních automobilových velmocí by mělo zůstat ještě v červených číslech v roce 2014 Japonsko. Nejrychleji má růst prodej aut v Indii o 13 %. Čína poroste sice nižším tempem, ale zato její pozici světového prodejce aut s počtem 21,6 mil. jí těžko někdo vezme. Před Evropu (mimo Rusko) se v roce 2014 dostane pravděpodobně i USA.

Odhadovaný vývoj prodejů automobilů do roku 2014

	2012	2013 ^e		2014 ^e	
	mil. ks	mil. ks	růst r/r	mil. ks	růst r/r
USA	14,5	15,5	6,9 %	16,0	3,2 %
Japonsko	4,9	4,3	-12,8 %	4,2	-1,2 %
Evropa (mimo Rusko)	15,4	15,1	-1,6 %	15,8	4,5 %
Západní Evropa	13,2	12,9	-2,2 %	13,4	3,9 %
Osobní auta	11,7	11,4	-2,1 %	11,9	4,1 %
Německo (OA)	3,0	3,0	0,0 %	3,1	5,0 %
Francie (OA)	1,9	1,8	-5,0 %	1,9	3,0 %
Itálie (OA)	1,4	1,4	0,0 %	1,5	5,0 %
UK (OA)	2,0	2,0	0,0 %	2,1	4,0 %
Španělsko (OA)	0,7	0,7	-7,0 %	0,7	5,0 %
Ostatní (OA)	2,6	2,5	-4,0 %	2,6	3,0 %
Lehká užitková auta	1,5	1,5	-3,0 %	1,5	3,0 %
Východní Evropa (mimo Rusko)	2,2	2,2	2,0 %	2,4	7,5 %
Brazílie	3,6	3,6	0,0 %	3,8	5,0 %
Rusko	3,0	3,1	5,0 %	3,3	5,0 %
Indie	3,0	3,1	5,0 %	3,5	13,0 %
Čína	18,8	20,2	7,3 %	21,6	7,3 %
Čína - osobní auta	13,9	15,0	8,5 %	16,3	8,5 %
Čína – lehká užitková auta	4,9	5,1	3,9 %	5,3	3,9 %
Asie (kromě Číny/Japonska/Indie)	4,7	5,0	5,0 %	5,2	5,0 %
z toho Korea	1,5	1,5	-1,0 %	1,6	1,1 %
Ostatní země	10,8	11,2	4,0 %	11,8	5,0 %
Celkem	78,6	81,0	3,1 %	85,2	5,1 %

Zdroj: Goldman Sachs; do kategorie automobilů počítány osobní automobily (OA) a lehké užitkové automobily (LUA)

Strukturální trendy v automobilovém průmyslu

Ekologizace výroby

V oblasti mobility je Evropa velmi závislá na ropě. Jak ve svém sdělení uvádí Evropská komise¹, tvořila ropa 94 % energie (v roce 2010) spotřebované v dopravě. Vzhledem k tomu, že se 84 % ropy dováží a výdaje za ropu v roce 2011 činily až 1 miliardu eur denně, je třeba hledat i další alternativy a snižovat závislost na této surovině. Strategie pro odvětví dopravy, s cílem nahrazovat ropu postupně alternativními zdroji energie a vybudovat nezbytnou infrastrukturu, by mohla přinést úspory za dovoz ropy ve výši 4,2 miliardy eur za rok v roce 2020, jež by vzrostly na 9,3 miliardy eur za rok v roce 2030, a dále by se ušetřila 1 miliarda eur ročně díky omezení nárůstu cen.

Využívání alternativních paliv a investice do infrastruktury by se mohla pozitivně projevit také na trhu práce vytvořením nových pracovních míst. Podle výzkumu, který realizovala Evropská nadace pro otázky klimatu, by tato „ekologizace“ automobilů mohla do roku 2025 vytvořit zhruba 700 tisíc nových pracovních míst. Inovace v oblasti alternativních zdrojů energie by také měla vést ke zvýšení konkurenceschopnosti EU vůči ostatním ekonomikám.

Některé plánované nebo předpokládané změny budou probíhat ve střednědobém až dlouhodobém horizontu. V nejbližší době jsou zatím nejsnáze dostupná opatření týkající se snižování emisí CO₂ z automobilů. V Bílé knize z roku 2011² se uvádí, že v odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990. Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008.

Některé z cílů (stanovených v Bílé knize o dopravě), nejen jak dosáhnout stanovené 60% snížení emisí skleníkových plynů, se dotknou i automobilového průmyslu:

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.

Dalším aspektem automobilové dopravy, který nedávno projednával Evropský parlament, je hluchost. Podle schváleného nařízení se stanovily nové přísnější limity hluchosti pro vozidla. Tyto nové limity budou zavedeny do šesti (týkálo by se to nových modelů vozidel), respektive osmi let (týká se všech vozidel uváděných na trh) po vstupu těchto pravidel v platnost. Nově nastavené limity by se snížily ze stávajících 74 dB na 68 dB. U silnějších vozidel by tyto limity byly vyšší o 2 (respektive 6) dB. U nákladních vozidel, které váží nad 12 tun, by tato mezní hodnota zůstala na nynějších 81 dB.

Elektromobilita

Cestou ekologizace provozu je určitě i využívání elektromobilů jako náhrada za spalovací motory. Zvláště pro velká města by přechod na elektromobily byl vysvobozením od výfukových plynů a významným krokem také ke snížení hluchosti. Jenže elektromobily se zatím potýkají s dlouhou dobou nabíjení, malou dojezdovou vzdáleností na jedno dobití, vysokou pořizovací cenou a malým množstvím dobíjecích stanic, což neumožňuje masivní rozšiřování elektromobilů. V roce 2012 jich podle údajů Svazu dovozců automobilů bylo v České republice nově registrováno jen 89 kusů. Ekologický provoz však není jediné plus. Nízké provozní náklady mohou časem kompenzovat vysoké pořizovací náklady elektromobilu, zvláště při zvyšující se ceně ropy.

¹ Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva

² Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

Určitou podporou rozšiřování elektromobilů může být i cesta dotací, kterou už využívá mnoho států. Tato podpora může mít formu slevy z registrační nebo prodejní daně, jednorázové pobídky, či další podpory finančního rázu. Podle sdělení Evropské komise je cílem členských států Evropské unie, aby do roku 2020 bylo využíváno 8 až 9 miliónů elektrických vozidel. Důležité pro další rozvoj bude vytvoření společných pravidel a specifikací využívaných členskými státy pro elektrické automobily a dobíjecí stanice. Právě chybějící dohoda o "zástrčce" pro jednotný evropský trh je považována za jednu z hlavních překážek rozšiřování elektrických vozidel.

Automobily dle užitých paliv

V České republice v roce 2005 u nově registrovaných osobních automobilů převládaly zážehové (benzínové) motory před vznětovými (dieselovými). Z celkového počtu 127 tisíc nově registrovaných vozidel jich více jak 70 % bylo zážehových. Elektromobily a hybridy se objevily až později. První elektromobily se u nás registrovaly v roce 2009 v počtu pěti kusů a v roce 2012 to už bylo 89 elektromobilů.

Registrace nových osobních automobilů v ČR v roce 2005 podle paliva

	Benzín		Diesel		Nezařazeno		Celkem
	ks	podíl	ks	podíl	ks	podíl	ks
Celkem	89 701	70,42 %	35 320	27,73 %	2 355	1,85 %	127 376

Zdroj: Svaz dovozců automobilů

V dalších letech se podíl benzínových motorů postupně snižoval a i vzhledem k vývoji cen paliv narůstal podíl osobních aut s dieselovými motory. Postupně narůstá i počet automobilů s alternativními palivy jako je stlačený zemní plyn (CNG), LPG a další.

Registrace nových osobních automobilů v ČR v roce 2009 podle paliva

	Benzín	Nafta	CNG	LPG	E85	Elektro	Ostatní	Celkem
Celkem	104 885	51 364	103	19	32	5	5 251	161 659
Podíl	64,88 %	31,77 %	0,06 %	0,01 %	0,02 %	0 %	3,25 %	100 %

Zdroj: Svaz dovozců automobilů

V roce 2012 bylo u nás nově registrováno celkem 174 009 osobních automobilů. Podíl osobních aut s benzínovými motory klesl na 55,8 % a naftových vzrostl na 41,4 %. Nově registrovaná auta s alternativními palivy se už počítají na stovky a jejich počet bude růst i v následujících letech.

Registrace nových osobních automobilů v ČR v roce 2012 podle paliva

	Benzín	Nafta	CNG	LPG	E85	Elektro	Hybrid	Ostatní	Celkem
Celkem	97 067	72 012	470	514	588	89	362	2 907	174 009
Podíl	55,8 %	41,4 %	0,27 %	0,3 %	0,34 %	0,05 %	0,21 %	1,67 %	100 %

Zdroj: Svaz dovozců automobilů

Mnoho automobilek vidí v nových technologiích a alternativních palivech možnost dále rozšiřovat svou nabídku aut a držet se posledních trendů. U některých těchto alternativ zatím hovoří proti nim vyšší pořizovací cena a málo rozšířené tankovací a dobíjecí stanice.

Registrace nových osobních automobilů s alternativními palivy v ČR v roce 2012

Značka	CNG	LPG	Elektro	Hybrid	Celkem
Volkswagen	329	24	0	0	353
Škoda	8	334	1	0	343
Toyota	0	0	0	128	128
Lexus	0	0	0	115	115
Dacia	0	111	0	0	111
Fiat	110	0	0	0	110
Peugeot	0	0	52	37	89
Honda	0	0	0	64	64

Opel	22	16	9	0	47
Citroën	0	0	26	7	33
Seat	0	26	0	0	26
Mercedes-Benz	1	2	0	5	8
Kia	0	1	0	3	4
Audi	0	0	0	1	1
BMW	0	0	0	1	1
Porsche	0	0	0	1	1
Jiné značky	0	0	1	0	1
Celkem	470	514	89	362	1 435

Zdroj: Svaz dovozců automobilů

Evropská komise počátkem roku 2013 navrhla počet dobíjecích stanic pro elektromobily, které státy Evropské unie mají zavést do roku 2020. Je to součástí strategie, která má též snížit závislost na ropě. Využívání alternativních paliv by tak mohlo vést také ke snížení emisí a spotřebě ropy.

Nejvíce elektromobilů se v roce 2011 prodalo ve Spojených státech amerických (19 860) a v Japonsku (7 671), v Evropě se jich nejvíce prodalo v Německu (1 858) a Francii (1 796).

Prodej elektromobilů ve vybraných státech v roce 2011

Země	ks	Země	ks
USA	19 860	Švýcarsko	456
Japonsko	7 761	Nizozemsko	435
Německo	1 858	Španělsko	288
Francie	1 796	Itálie	202
Čína	1 560	Portugalsko	193
Norsko	1 547	Belgie	187
Spojené království	1 170	Korea	156
Rakousko	614	Austrálie	59
Indie	585	ostatní státy Evropy	155
Dánsko	552		

Zdroj: OECD, Market Development for Green Cars

V Evropské unii nejvíce veřejných dobíjecích stanic bylo v roce 2011 v Německu (1 937), v Nizozemsku (1 700) a Francii (1 600). Podle Evropské komise se na základě národních plánů očekává rozšiřování počtu elektromobilů a hybridních vozidel, ve Spojených státech by to v roce 2015 mělo být jeden milión těchto vozidel, v Číně 5 mil. a 10 mil. dobíjecích stanic. Přehled jednotlivých států udává následující tabulka.

Veřejné dobíjecí stanice a elektromobily v EU

	Veřejné dobíjecí stanice (VDS) v roce 2011	Navrhované počty VDS v roce 2020 Evropskou komisí	Počet elektromobilů plánovaný členskými státy v roce 2020
Německo	1 937	150 000	1 000 000
Nizozemsko	1 700	32 000	200 000
Francie	1 600	97 000	2 000 000
Španělsko	1 356	82 000	2 500 000
Itálie	1 350	125 000	130 000 ³⁾
Portugalsko	1 350	12 000	200 000
Spojené království	703	122 000	1 550 000
Irsko	640	2 000	350 000

Rakousko	489	12 000	250 000
Dánsko	280	5 000	200 000
Belgie	188	21 000	-
Slovinsko	80	3 000	14 000
Polsko	27	46 000	-
Česká republika	23	13 000	-
Maďarsko	7	7 000	-
Lucembursko	7	1 000	40 000
Řecko	3	13 000	-
Slovensko	3	4 000	-
Estonsko	2	1 000	-
Bulharsko	1	7 000	-
Finsko	1	7 000	-
Lotyšsko	1	2 000	-
Rumunsko	1	10 000	-
Kypr	-	2 000	-
Litva	-	4 000	-
Malta	-	1 000	-
Švédsko	-	14 000	600 000

Zdroj: Evropská komise, *) v roce 2015

Co se týká ostatních paliv, Evropská komise ve své zprávě uvádí, že využívání vodíku je v dnešní době málo rozšířené. V provozu je jen několik set vozidel a omezený počet čerpacích stanic (zhruba 200 ve světě v roce 2011, z toho 120 z nich v EU). V současné době jsou nejvíce využívány plyny jako palivo pro vozidla propan butan a zemní plyn, ten jako stlačený CNG a ve velmi malé míře i zkapalněný zemní plyn LNG.

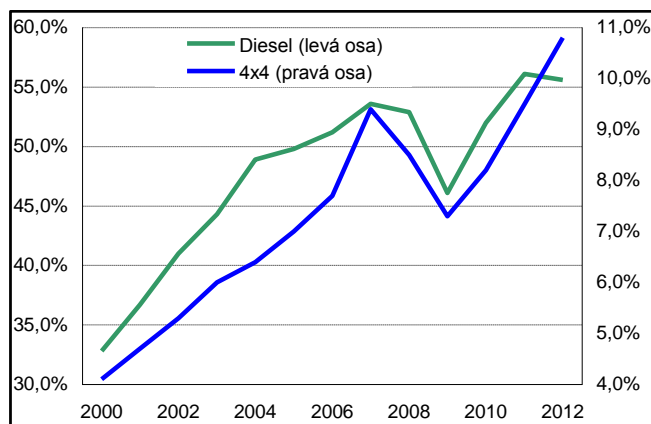
V roce 2011 bylo ve světě 15,2 miliónů vozidel na stlačený zemní plyn (v EU zhruba 1 mil.), což představuje 1,2 % z celkového počtu automobilů. V České republice je podle www.cngplus.cz 47 čerpacích stanic a přes 5,5 tis. vozů na CNG.

Automobily dle užitých motorů

V Evropě se do popředí zájmů v minulých letech dostávaly automobily s dieselovými motory a auta s pohonem na všechny čtyři kola. Tento trend je dobře patrný z grafu států EU 15, kdy od roku 2000 stoupl podíl automobilů s dieselovými motory z 32,8 % (o pět let dříve to bylo dokonce o 10 procentních bodů méně) až na 55,6 %. Obdobná situace je i v rostoucí oblíbenosti automobilů s pohonem všech kol, kde jejich podíl v roce 2012 atakuje 11% hranici.

Prakticky stejný průběh lze zaznamenat i v trendu zvyšujícího se výkonu motoru u nově registrovaných automobilů. Tyto tři zmiňované křivky mají společný průběh a lokální vrchol v roce 2007, po kterém následoval prudký propad způsobený hospodářskou krizí.

Podíl aut s dieselovým motorem a aut s pohonem 4x4 u nově registrovaných automobilů v EU 15

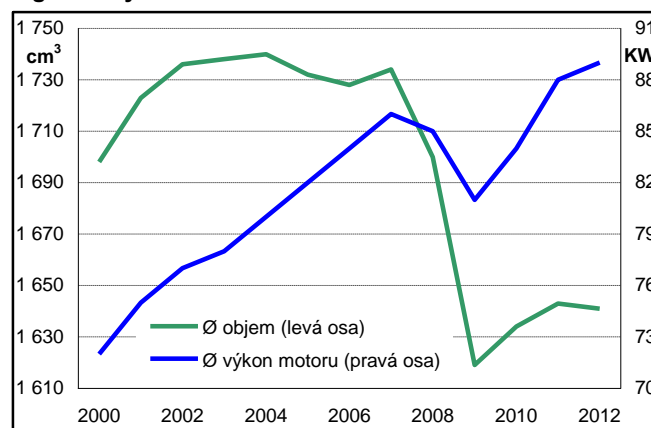


Zdroj: ACEA

Nejen, že se snižoval počet vyráběných a nově registrovaných aut, ale spotřebitelé začali upřednostňovat i auta s jiným než dieslovým motorem, ale hlavně s nižším výkonem a objemem z důvodů nižší spotřeby a snižováním tak provozních nákladů.

Po roce 2010 však ve zmiňovaných charakteristikách nastal opět rostoucí trend a nově registrovaná auta se dostala nad čísla z předkrizové doby. Určitou výjimkou je snižující se objem válců. Automobilky jdou spíše cestou zvyšujícího se výkonu za nižšího či stejného objemu válců.

Průměrný objem válců a průměrný výkon motoru u nově registrovaných automobilů v EU 15



Zdroj: ACEA

Příloha: Přehled automobilových závodů v Evropě

I. Automobilové závody podle značek

Umístění závodu		Výrobce	Značka
Členové ACEA skupiny			
BMW GROUP			
Německo	Dingolfing	BMW GROUP	BMW
Německo	Leipzig	BMW GROUP	BMW
Německo	Munich	BMW GROUP	BMW
Německo	Regensburg	BMW GROUP	BMW
Velká Británie	Cowley (Oxford)	BMW GROUP	Mini
Velká Británie	Goodwood	BMW GROUP	Rolls Royce
Zařízení které nevlastní / neprovozuje BMW			
Rakousko	Graz	BMW GROUP	Mini at MAGNA STEYRplant
Nizozemsko	Born	BMW GROUP	Mini at VDL plant (from 2014)
Rusko	Kaliningrad	BMW GROUP	BMW at AVTOTORplant
DAIMLER AG			
Německo	Affalterbach	DAIMLER AG	AMG
Německo	Bremen	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Německo	Rastatt	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Německo	Sindelfingen	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Francie	Hambach	DAIMLER AG	Smart, Smart Electric
Maďarsko	Kecskemet	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Zařízení které nevlastní / neprovozuje DAIMLER			
Rakousko	Graz	DAIMLER AG	Mercedes-Benz at MAGNA STEYRplant
Německo	Lorch	DAIMLER AG	Mercedes-Benz at BINZ plant
Finsko	Uusikaupunki	DAIMLER AG	Mercedes-Benz at Valmet Automotive plant
FIAT S.p.A.			
Itálie	Cassino (Frosinone)	FIAT S.p.A.	Fiat, Lancia, Alfa Romeo
Itálie	Grugliasco (Torino)	FIAT S.p.A.	Maserati
Itálie	Maranello	FIAT S.p.A.	Ferrari, Maserati engines
Itálie	Melfi (Potenza)	FIAT S.p.A.	Fiat, Jeep (from 2014)
Itálie	Mirafiori (Torino)	FIAT S.p.A.	Alfa Romeo, Fiat, Lancia
Itálie	Modena	FIAT S.p.A.	Maserati, Alfa Romeo sports car
Itálie	Pomigliano d'Arco (Napoli)	FIAT S.p.A.	Fiat
Polsko	Tychy	FIAT S.p.A.	Fiat, Lancia, for FORD
Srbsko	Kragujevac	FIAT S.p.A.	Fiat
Turecko	Bursa	FIAT S.p.A.	JV TOFAS (FIAT-KOC)-GM, JV TOFAS (FIAT-KOC)-PSA
Zařízení které nevlastní / neprovozuje FIAT S.p.A			
Maďarsko	Esztergom	FIAT S.p.A.	Fiat at SUZUKI plant (until 2013)
FORD OF EUROPE			
Belgie	Genk	FORD of Europe	Ford
Německo	Köln	FORD of Europe	Ford

Německo	Saarlouis	FORD of Europe	Ford
Španělsko	Almusafes (Valencia)	FORD of Europe	Ford
Rumunsko	Craiova	FORD of Europe	Ford
Turecko	Inönü	FORD of Europe	Ford (JV FORD-OTOSAN)
Zařízení které nevlastní / neprovozuje FORD			
PL-Poland	Tychy	FORD of Europe	Ford at FIATplant
GENERAL MOTORS EUROPE			
Německo	Bochum	GM Europe	Opel/Vauxhall
Německo	Eisenach	GM Europe	Opel/Vauxhall
Německo	Rüsselsheim	GM Europe	Opel/Vauxhall
Španělsko	Zaragoza	GM Europe	Opel/Vauxhall
Polsko	Gliwice	GM Europe	Opel/Vauxhall
Velká Británie	Ellesmere Port	GM Europe	Opel/Vauxhall
HYUNDAI MOTOR EUROPE			
ČR	Nosovice	HYUNDAI	Hyundai
Turecko	Izmit	HYUNDAI	Hyundai
JAGUAR LAND ROVER			
Velká Británie	Castle Bromwich (Birmingham)	Jaguar Land Rover	Jaguar
Velká Británie	Halewood	Jaguar Land Rover	Land Rover
Velká Británie	Solihull	Jaguar Land Rover	Land Rover
PSA PEUGEOT CITROËN			
ČR	Kolin	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën by TPCA (PSA-TME)
Španělsko	Madrid	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Španělsko	Vigo	PSA Peugeot Citroën	Citroën, Peugeot
Francie	Aulnay-sous-Bois	PSA Peugeot Citroën	Citroën, Peugeot (until end 2014)
Francie	Hordain	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën by SEVELNORD, (JV TOYOTA)
Francie	Mulhouse	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Francie	Poissy	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Francie	Rennes	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Francie	Sochaux	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Rusko	Kaluga	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën, (JV MITSUBISHI)
Slovensko	Trnava	PSA Peugeot Citroën	Peugeot, Citroën
Zařízení které nevlastní / neprovozuje PSA			
Rakousko	Graz	PSA Peugeot Citroën	Peugeot at MAGNA STEYR plant
RENAULT SA			
Španělsko	Palencia	RENAULT SA	Renault
Španělsko	Valladolid	RENAULT SA	Renault, Renault Electric
Francie	Dieppe	RENAULT SA	Renault
Francie	Douai	RENAULT SA	Renault
Francie	Flins	RENAULT SA	Renault, Renault Electric
Francie	Maubeuge	RENAULT SA	Renault, LCVs JV DAIMLER
Francie	Sandouville	RENAULT SA	Renault
Rumunsko	Colibasi (Pitesti)	RENAULT SA	Dacia

Slovensko	Novo Mesto	RENAULT SA	Renault
Rusko	Moscow	RENAULT SA	Renault, Dacia by AVTOFRAMOS
Rusko	Izhevsk	RENAULT SA	Renault(JV AVTOVAZ)
Rusko	Togliatti	RENAULT SA	Dacia (JV AVTOVAZ-NISSAN), Renault
Turecko	Bursa	RENAULT SA	Renault by OYAK, Renault Electric
TOYOTA MOTOR EUROPE			
Francie	Onnaing (Valenciennes)	Toyota Motor Europe	Toyota
Velká Británie	Burnaston	Toyota Motor Europe	Toyota
Turecko	Adapazari (Sakarya)	Toyota Motor Europe	Toyota
VOLKSWAGEN AG			
Belgie	Forest (Brussels)	VOLKSWAGEN AG	Audi
ČR	Kvasiny	VOLKSWAGEN AG	Skoda
ČR	Mlada Boleslav	VOLKSWAGEN AG	Skoda
ČR	Vrchlabí	VOLKSWAGEN AG	Skoda
Německo	Dresden	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Německo	Emden	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Německo	Ingolstadt	VOLKSWAGEN AG	Audi
Německo	Leipzig	VOLKSWAGEN AG	Porsche
Německo	Neckarsulm	VOLKSWAGEN AG	Audi
Německo	Osnabrück	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Porsche
Německo	Stuttgart- Zuffenhausen	VOLKSWAGEN AG	Porsche
Německo	Wolfsburg	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Německo	Zwickau	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Španělsko	Landaben (Pamplona)	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Španělsko	Martorell	VOLKSWAGEN AG	Seat, Audi
Francie	Molsheim	VOLKSWAGEN AG	Bugatti
Maďarsko	Győr	VOLKSWAGEN AG	Audi
Itálie	Sant'Agata Bolognese	VOLKSWAGEN AG	Lamborghini
Polsko	Polkowice	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Portugalsko	Palmela (Setubal)	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Seat by VW AUTOEUROPA
Slovensko	Bratislava	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Audi, Porsche, Skoda, Seat
Velká Británie	Crewe (Cheshire)	VOLKSWAGEN AG	Bentley
Rusko	Kaluga	VOLKSWAGEN AG	engine (2015), Volkswagen, Skoda (JV GAZ), Audi
Zařízení které nevlastní / neprovozuje VOLKSWAGEN AG			
Rusko	Nizhny Novgorod	VOLKSWAGEN AG	Skoda, Volkswagen at GAZ plant
VOLVO CAR CORPORATION			
Belgie	Gent	VOLVO CAR CORP. (GEELY)	Volvo
Švédsko	Torslanda (Göteborg)	VOLVO CAR CORP. (GEELY)	Volvo
Švédsko	Uddevalla	VOLVO CAR CORP. (GEELY)	Volvo (until July 2013)
Švédsko	Uddevalla	VOLVO GROUP	Volvo (chassis)

Švédsko	Umea	VOLVO GROUP	Volvo, Renault (cabs)
Švédsko	Vara	VOLVO GROUP	
Zařízení které nevlastní / neprovozuje VOLVO GROUP			
Turecko	Akçalar (Bursa)	VOLVO GROUP	Renault at KARSAN plant
Evropští výrobci bez členství v ACEA			
Německo	Heyda	AC	AC sports cars
Rusko	Togliatti	Alliance Rostec Auto	Vaz, Lada, Renault, Nissan, (JV AVTOVAZ - RENAULT - NISSAN)
Rusko	Izhevsk	Alliance Rostec Auto	Vaz, Izh, Lada, Renault, Nissan, (JV AVTOVAZ - RENAULT - NISSAN)
Rusko	St Petersburg	Alliance Rostec Auto	Renault, Nissan, (JV AVTOVAZ - RENAULT - NISSAN)
Velká Británie	Gaydon (Warwick)	ASTON MARTIN	Aston Martin sports cars
Rusko	Kaliningrad	AVTOTOR	Chevrolet, Opel, BMW, Kia, Hyundai
Rusko	Togliatti	AVTOVAZ	Chevrolet (JV GM COMPANY)
Ukrajina	Cherkassy (Kiev)	Bogdan Corporation	Bogdan, Hyundai, Lada
Velká Británie	Dartford (Kent)	CATERHAM	Caterham sports cars
Velká Británie	Coventry (Browns Lane)	CPP Global Holdings	Jensen, Bowler
Rusko	Tcherekessk	DERWAYS	Lifan, Geely, Haima, Great Wall
Nizozemsko	Lelystad	DONKERVOORT	Donkervoort sports cars
Nizozemsko	Heerlen	DURACAR	Quicc electric cars
Rusko	Nizhny Novgorod	GAZ	Volga cars, Chevrolet, Volkswagen, Skoda, LCVs Gaz, Mercedes-Benz (JV DAIMLER)
Velká Británie	Garforth (Leeds)	GINETTA	Ginetta sports cars
Belgie	Liège	IMPERIA	Imperia hybrid sports cars
Švédsko	Ångelholm	KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB	Koenigsegg sports cars
Velká Británie	Hethel (Norwich)	LOTUS GROUP INTERNATIONAL	Lotus sports cars
Rakousko	Graz	MAGNA STEYR	Mercedes-Benz (until 2020), Peugeot, Mini
Francie	Romorantin	MATRA	Matra electric cars (JV GLOBAL ELECTRIC MOTORCAR)
Velká Británie	Woking	MCLAREN	sports cars
Francie	Carros	MDI	compressed air cars
Francie	Cerizay	MIA ELECTRIC	Mia electric cars
Velká Británie	Malvern	MORGAN	Morgan sports cars
Itálie	Modena	PAGANI	Pagani sports cars
Itálie	Bairo	PININFARINA	car design & body making for MITSUBISHI, FORD, FIAT S.p.A., TATA
Rusko	Elabuga	SOLLERS	Ford (JV FORD), Isuzu (JV ISUZU)
Rusko	Naberezhnye Chelnye	SOLLERS	Ford (JV FORD), Ssangyong
Rusko	Vsevolozhsk (St Petersburg)	SOLLERS	Ford (JV FORD)
Rusko	Ulyanovsk	SOLLERS	Uaz, Isuzu (JV ISUZU)
Rusko	Vladivostok	SOLLERS	Toyota, Mazda (JV MAZDA)

Nizozemsko	Zeewolde	SPYKER P2P B.V.	Spyker (JV YOUNGMAN)
Rusko	Taganrog	TAGAZ	Tagaz, Hyundai, Vortex (CKD), Byd (CKD)
Turecko	Bursa	TOFAS (FIAT-KOC)	Fiat, Peugeot, Citroën, (JV PSA), Opel/Vauxhall for GME
Ukrajina	Zaporizhia	UKRAVTO	Zaz
Finsko	Uusikaupunki	VALMET AUTOMOTIVE	Mercedes-Benz, Fisker electric cars (USA)
Nizozemsko	Born	VDL GROUP	Mini (from 2014) by VDL NEDCAR
Francie	Sablé-sur-Sarthe	VENTURI	Venturi electric cars & electric sports cars
Německo	Dülmen	WIESMANN	Wiesmann sports cars
Rusko	Moscow	ZIL	Zil
Nevropští výrobci bez členství v ACEA			
Rusko	Taganrog	BYD	Byd (CKD) at TAGAZ plant
Itálie	Termini Imerese (Palermo)	CHERY	Chery by DR MOTOR
Rusko	Taganrog	CHERY	Vortex at TAGAZ plant
Rusko	Kremenchuk	FAW	Faw at KRASZ plant
Rusko	Naberezhnye Chelnye	Ford Motor Company	Ford (JV FORD-SOLLERS)
Rusko	Vsevolozhsk (St Petersburg)	Ford Motor Company	Ford (JV FORD-SOLLERS)
Rusko	Elabuga	Ford Motor Company	Ford (JV FORD-SOLLERS)
Bělorusko	Minsk	GEELY	Geely (CKD)
Ukrajina	Kremenchuk	GEELY	Geely (CKD) at KRASZ plant
Rusko	Tcherekessk	GEELY	Geely at DERWAYSplant
Velká Británie	Coventry	GEELY UK LTD	London cabs
Kazachstán	Ust-Kamenogorsk	GM COMPANY	Chevrolet (JV AVTOVAZ)
Rusko	Kaliningrad	GM COMPANY	Chevrolet, Opel at AVTOTORplant
Rusko	Nizhny Novgorod	GM COMPANY	Chevrolet at GAZ plant
Rusko	St Petersburg	GM COMPANY	Opel, Chevrolet
Rusko	Togliatti	GM COMPANY	Chevrolet (JV AVTOVAZ)
Uzbekistán	Asaka	GM COMPANY	Chevrolet (JV UZAVTOSANOAT)
Bulharsko	Lovech	Great Wall Motor	Great Wall
Rusko	Tcherekessk	Great Wall Motor	Great Wall at DERWAYSplant
Turecko	Kocaeli	HONDA	Honda
Velká Británie	Swindon	HONDA	Honda
Rusko	Kaliningrad	Hyundai Motor Group	Kia, Hyundai by AVTOTOR
Rusko	St Petersburg	Hyundai Motor Group	Hyundai, Kia
Rusko	Taganrog	Hyundai Motor Group	Hyundai at TAGAZ plant
Slovensko	Zilina	Hyundai Motor Group	Kia
Ukrajina	Cherkassy (Kiev)	Hyundai Motor Group	Hyundai at BOGDAN plant
Rusko	Vladivostok	MAZDA	Mazda (JV SOLLERS)
Rusko	Kaluga	MITSUBISHI	Mitsubishi at PSA-MITSUBISHIplant
Švédsko	Trollhättan	NEVS	electric cars (from 2014)
Španělsko	Barcelona	Nissan Motor Company	Nissan, Renault, for GM (Opel/Vauxhall)

Rusko	Izhevsk	Nissan Motor Company	Nissan (JV RENAULT-AVTOVAZ)
Rusko	St Petersburg	Nissan Motor Company	Nissan
Velká Británie	Sunderland	Nissan Motor Company	Nissan, Nissan Electric
Rusko	Togliatti	Nissan Motor Company	Nissan (JV RENAULT-AVTOVAZ)
Velká Británie	Longbridge	SAIC MOTOR	MG (CKD)
Rusko	Naberezhnye Chelnye	SSANGYONG (MAHINDRA)	Ssangyong at SOLLERS plant
Maďarsko	Esztergom	SUZUKI	Suzuki, Fiat (until 2013)
ČR	Kolin	Toyota Corporation	Motor Toyota by TPCA (TMC-PSA)
Kazachstán	Kostanai	Toyota Corporation	Motor Toyota by SARYARKA AVTOPROM (from 2014)
Rusko	St Petersburg	Toyota Corporation	Motor Toyota
Rusko	Vladivostok	Toyota Corporation	Motor Toyota at SOLLERS plant
Nizozemsko	Zeewolde	YOUNGMAN Automobile Group	Spyker JV SPYKER

Zdroj: European Automobile Manufacturers Association, data k II/2013

II. Automobilové závody podle zemí

Umístění závodu	Výrobce	Značka
Rakousko		
Graz	MAGNA STEYR	Mercedes-Benz (until 2020), Mini, Peugeot
Belgie		
Forest (Brussels)	VOLKSWAGEN AG	Audi
Genk	FORD OF EUROPE	Ford
Gent	Volvo Car Corporation (GEELY)	Volvo
Liège	IMPERIA	Imperia hybrid sports cars
Bulharsko		
Lovech	GREAT WALL MOTOR	Great Wall
Bělorusko		
Minsk	GELY	Gely (CKD) (from 2015)
Česká republika		
Kolin	TPCA (Toyota Motor Corp - PSA)	Toyota, Peugeot, Citroën
Kvasiny	VOLKSWAGEN AG	Skoda
Mlada Boleslav	VOLKSWAGEN AG	Skoda
Nosovice	HYUNDAI MOTOR EUROPE	Hyundai
Vrchlabí	VOLKSWAGEN AG	Skoda
Německo		
Affalterbach	DAIMLER AG	AMG
Bochum	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Bremen	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Dingolfing	BMW GROUP	BMW
Dresden	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Dülmen	WIESMANN	Wiesmann sports cars
Eisenach	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Emden	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Heyda	AC	AC sports cars
Ingolstadt	VOLKSWAGEN AG	Audi
Köln	FORD OF EUROPE	Ford
Leipzig	BMW GROUP	BMW
Leipzig	VOLKSWAGEN AG	Porsche
Lorch	DAIMLER AG	Mercedes-Benz at BINZ plant
Munich	BMW GROUP	BMW
Neckarsulm	VOLKSWAGEN AG	Audi
Osnabrück	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Porsche
Rastatt	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Regensburg	BMW GROUP	BMW
Rüsselsheim	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Saarlouis	FORD OF EUROPE	Ford
Sindelfingen	DAIMLER AG	Mercedes-Benz

Stuttgart-Zuffenhausen	VOLKSWAGEN AG	Porsche
Wolfsburg	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Zwickau	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Španělsko		
Almusafes (Valencia)	FORD OF EUROPE	Ford
Barcelona	NISSAN MOTOR COMPANY	Nissan, Renault, Opel
Landaben (Pamplona)	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen
Madrid	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Martorell	VOLKSWAGEN AG	Seat, Audi
Palencia	RENAULT SA	Renault
Valladolid	RENAULT SA	Renault, Renault Electric
Vigo	PSA PEUGEOT CITROËN	Citroën, Peugeot
Zaragoza	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Finsko		
Uusikaupunki	VALMET AUTOMOTIVE	Mercedes-Benz, Fisker electric cars (USA)
Francie		
Aulnay-sous-Bois	PSA PEUGEOT CITROËN	Citroën, Peugeot (until end 2014)
Carros	MDI	Compressed air cars
Cerizay	MIA ELECTRIC	Mia electric cars
Dieppe	RENAULT SA	Renault
Douai	RENAULT SA	Renault
Flins	RENAULT SA	Renault, Renault Electric
Hambach	DAIMLER AG	Smart, Smart Electric
Hordain	PSA (SEVELNORD)	Peugeot, Citroën, Fiat (until 2016), Toyota (from May 2013)
Maubeuge	RENAULT SA	Renault, Mercedes-Benz
Molsheim	VOLKSWAGEN AG	Bugatti
Mulhouse	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Onnaing (Valenciennes)	TOYOTA MOTOR EUROPE	Toyota
Poissy	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Rennes	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Romorantin	MATRA	Matra electric cars (JV GLOBAL ELECTRIC MOTORCAR)
Sablé-sur-Sarthe	VENTURI	Venturi electric cars & electric sports cars
Sandouville	RENAULT SA	Renault, Opel/vauxhall (LCVs JV GM)
Sochaux	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Maďarsko		
Esztergom	SUZUKI	Suzuki, Fiat (until 2013)
Győr	VOLKSWAGEN AG	Audi
Kecskemet	DAIMLER AG	Mercedes-Benz
Itálie		
Bairo	PININFARINA	(Car design & body making) Mitsubishi, Ford, Ferrari, Tata

Cassino (Frosinone)	FIAT S.p.A.	Fiat, Lancia, Alfa Romeo
Grugliasco (Torino)	FIAT S.p.A.	Maserati
Maranello	FIAT S.p.A.	Ferrari, Maserati engines
Melfi (Potenza)	FIAT S.p.A.	Fiat, Jeep (2014)
Mirafiori (Torino)	FIAT S.p.A.	Alfa Romeo, Fiat, Lancia
Modena	FIAT S.p.A.	Maserati, Alfa Romeo sports car
Modena	PAGANI	Pagani sports cars
Pomigliano d'Arco (Napoli)	FIAT S.p.A.	Fiat
Sant'Agata Bolognese	VOLKSWAGEN AG	Lamborghini
Termini Imerese (Palermo)	CHERY	Chery by DR MOTOR
Val di Sangro	FIAT - PSA (SEVELSUD)	Fiat, Peugeot, Citroën
Kazachstán		
Kostanai	SARYARKA AVTOPROM	Uaz, Zaz, Ssangyong, Toyota
Ust-Kamenogorsk	GM COMPANY	Chevrolet (JV AVTOVAZ)
Nizozemsko		
Born	VDL GROUP	Mini (from 2014) by VDL NEDCAR
Heerlen	DURACAR	Quicc electric cars
Lelystad	DONKERVOORT	Donkervoort sports cars
Zeewolde	SPYKER P2P –Youngman Group	Spyker sports cars
Polsko		
Gliwice	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Tychy	FIAT S.p.A.	Fiat, Lancia, Ford
Portugalsko		
Palmela (Setubal)	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Seat by VW AUTOEUROPA
Rumunsko		
Colibasi (Pitesti)	RENAULT SA	Dacia
Craiova	FORD OF EUROPE	Ford
Srbsko		
Kragujevac	FIAT S.p.A.	Fiat
Rusko		
Elabuga	SOLLERS -FORD MOTOR COMPANY SOLLERS -ISUZU	Ford Isuzu
Izhevsk	AVTOVAZ -RENAULT -NISSAN (Alliance Rostec Auto)	Vaz, Izh, Lada, Renault, Nissan
Kaliningrad	AVTOTOR	Chevrolet, Opel, BMW, Kia, Hyundai
Kaluga	PSA -MITSUBISHI	Peugeot, Citroën, Mitsubishi
Kaluga	VOLKSWAGEN AG	Engine (2015), Skoda, Volkswagen, Audi, (JV GAZ)
Moscow	RENAULT SA	Renault, Dacia by AVTOFRAMOS
Moscow	ZIL	Zil
Naberezhnye Chelnye	SOLLERS – Ford Motor Company	Ford, Ssangyong
Nizhny Novgorod	GAZ -DAIMLER	Volga cars, Skoda, Chevrolet, Volkswagen, LCVs Gaz, Mercedes-Benz
St Petersburg	AVTOVAZ -RENAULT -NISSAN	Nissan

	(Alliance Rostec Auto)	
St Petersburg	GENERAL MOTORS COMPANY	Opel, Chevrolet
St Petersburg	HYUNDAI MOTOR GROUP	Hyundai, Kia
St Petersburg	NISSAN MOTOR COMPANY	Nissan
St Petersburg	Toyota Motor Corporation	Toyota
Taganrog	TAGAZ	Tagaz, Hyundai, Vortex (CKD), Byd (CKD)
Tcherkessk	DERWAYS	Lifan, Geely, Haima, Great Wall
Togliatti	AVTOVAZ – GM Company	Chevrolet
Togliatti	AVTOVAZ -RENAULT -NISSAN (Alliance Rostec Auto)	Vaz, Dacia, Lada, Renault, Nissan
Ulyanovsk	SOLLERS -ISUZU	Uaz, Isuzu
Vladivostok	SOLLERS -MAZDA	Mazda, Toyota
Vsevolozhsk (St Petersburg)	SOLLERS – Ford Motor Company	Ford
Yaroslavl	GAZ	Gaz, Mercedes-Benz (2014)
Zavolzhsy	SOLLERS	ZMZ
Švédsko		
Ängelholm	KOENIGSEGG Automotive AB	Koenigsegg sports cars
Torslanda (Göteborg)	Volvo Car Corporation (GEELY)	Volvo Cars
Trolhättan	NEVS	Electric cars (from 2014)
Uddevalla	Volvo Car Corporation (GEELY)	Volvo Cars (until 2013)
Slovinsko		
Novo Mesto	RENAULT SA	Renault
Slovensko		
Bratislava	VOLKSWAGEN AG	Volkswagen, Audi, Porsche, Skoda, Seat
Trnava	PSA PEUGEOT CITROËN	Peugeot, Citroën
Zilina	HYUNDAI MOTOR GROUP	Kia
Turecko		
Adapazari	TOYOTA MOTOR EUROPE	Toyota
Bursa	RENAULT SA	Renault by Oyak-Ranault, Renault Electric
Bursa	TOFAS (FIAT -KOC)	Tofas, Fiat, Opel/Vauxhall
Izmit	HYUNDAI MOTOR EUROPE	Hyundai
Kocaeli	HONDA	Honda
Ukrajina		
Cherkassy (Kiev)	BOGDAN CORPORATION	Bogdan, Hyundai, Lada
Kremenchuk	KRASZ	Faw, Geely (CKD)
Zaporizhia	UKRAVTO	Zaz
Velká Británie		
Burnaston	TOYOTA MOTOR EUROPE	Toyota
Castle Bromwich	JAGUAR LAND ROVER	Jaguar
Coventry	GEELY UK LTD	London cabs
Coventry (Browns Lane)	CPP GLOBAL HOLDINGS	Jensen, Bowler
Cowley (Oxford)	BMW GROUP	Mini

Crewe (Cheshire)	VOLKSWAGEN AG	Bentley
Dartford (Kent)	CATERHAM	Caterham sports cars
Ellesmere Port	GENERAL MOTORS EUROPE	Opel/Vauxhall
Garforth (Leeds)	GINETTA	Ginetta sports
Gaydon (Warwick)	ASTON MARTIN	Aston Martin sports cars
Goodwood	BMW GROUP	Rolls Royce
Halewood	JAGUAR LAND ROVER	Land Rover
Hethel (Norwich)	LOTUS Group International	Lotus sports cars
Longbridge	SAIC MOTOR	MG (CKD)
Malvern	MORGAN	Morgan sports cars
Solihull	JAGUAR LAND ROVER	Land Rover
Sunderland	NISSAN MOTOR COMPANY	Nissan, Nissan Electric
Swindon	HONDA	Honda
Woking	MCLAREN	sports cars
Uzbekistán		
Asaka	GENERAL MOTORS EUROPE	Chevrolet (JV UZAVTOSANOAT)