

Mapa svetového automobilového priemyslu sa mení

Marcel Horňák, Richard Stanek

Príspevok sa venuje odvetviu, ktoré je v slovenskej spoločnosti považované v súčasnosti za jedno z kľúčových motorov ekonomiky. Úspech Slovenska v získavaní investícií do automobilového priemyslu je však čiastočne výsledkom celosvetových procesov reštrukturalizácie tohto sektora priemyslu, súčasťou ktorých je okrem iného i hľadanie nových globálnych teritórií pre montáž automobilov a výrobu komponentov pre tento priemysel. Príspevok naznačuje, že Slovensko je len jedným z ohniviek v globálnej sieti produkcie vozidiel a zároveň upozorňuje na postupný presun ťažiska výroby automobilov z tradičných makroregiónov sveta do nových teritórií.

Úvod

Produkcija automobilov je jedným z najvýznamnejších odvetví priemyslu vo svete. Okrem samotnej montáže automobilov ako finálnych produktov tento sektor zahŕňa množstvo dodávateľov z oblasti strojárkeho, elektrotechnického či chemického priemyslu, ale tiež vývojové a výskumné technologické centrá rôznych úrovní, a preto patrí automobilový priemysel medzi najvýznamnejšie činitele ekonomického a sociálneho rozvoja všade tam, kde pôsobí dlhšie obdobie. Výroba automobilov vďaka svojej komplexnosti prispieva nielen k rozvoju pracovného trhu v oblasti výroby, ale prináša tiež rozvoj služieb a zavádzanie nových technológií. Prispieva tak k tvorbe národného hrubého domáceho produktu krajín, ale spoluformuje tiež štruktúru exportu a importu týchto krajín. Experti (napr. JULLIEN a PARDI 2013) upozorňujú na fakt, že produkcia automobilov je dnes mimoriadne globálnym fenoménom a výroba lokalizovaná v jednej krajine spravidla zásobuje trhy v ďalších (často i veľmi vzdialených) štátoch (KRASOVA 2018). Výroba jednotlivých komponentov je taktiež v priestore viazaná najmä na makroregióny s finálnou výrobou automobilov (napr. západná či stredná Európa, Čína, atď.).

Globálna automobilová výroba zahŕňa produkciu autobusov, nákladných automobilov, úžitkových automobilov rôzneho druhu, ale najrozsiahljšou je výroba osobných a malých úžitkových automobilov. V roku 2018 bolo na celom svete vyrobených takmer 96 miliónov vozidiel, z toho necelých 71 miliónov tvorili osobné vozidlá (podľa OICA, organizácie založenej v Paríži v roku 1919 ako *Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles*, po anglicky *International Organization of Motor Vehicle Manufacturers*). Zdá sa, že celková produkcia automobilov vo svete neustále rastie (obr. 1), od polovice 90. rokov 20. storočia do roku 2018 sa takmer zdvojnásobila, čo svedčí o rastúcom globálnom dopyte. Prepád vo výrobe vidno v rokoch 2008 a 2009 v dôsledku tzv. Veľkej recesie, ktorá dočasne znížila celosvetový dopyt po nových automobiloch. Práve obdobie Veľkej recesie a ďalšie faktory, medzi ktorými treba spomenúť

hlavne ničivé dôsledky cunami v Japonsku v roku 2011 (pozri napr. ARTO et al. 2015, ktorí poukazujú na globálne negatívne dopady tejto prírodnej katastrofy na japonský, ale i globálny automobilový priemysel) urýchlili procesy globálnych presunov časti výrobných kapacít v tomto odvetví do nových výrobných teritórií. Súvisí to so snahou automobilových spoločností hľadať nové a efektívnejšie spôsoby výroby v dôsledku finančných strát z krízového obdobia 2008-2010. V tejto súvislosti dávame čitateľom do pozornosti množstvo štúdií česko-amerického profesora geografie Petra Pavlíka (PAVLÍNEK 2015, 2018, 2019, niektoré z nich sú voľne dostupné na webových portáloch), ale i ďalších autorov, ktorí sa priestorovou reorganizáciou automobilového priemyslu vo svete dlhodobo zaoberajú (STURGEON a VAN BIESEBROECK 2011, LI et al. 2015, KARABEGOVIĆ a HUSAK 2016 a mnohí ďalší). Všetci upozorňujú na významné priestorové zmeny v svetovom automobilovom priemysle a postupný globálny presun ťažiska nielen samotnej finálnej montáže automobilov, ale tiež na presun kapacít produkujúcich komponenty do vozidiel.

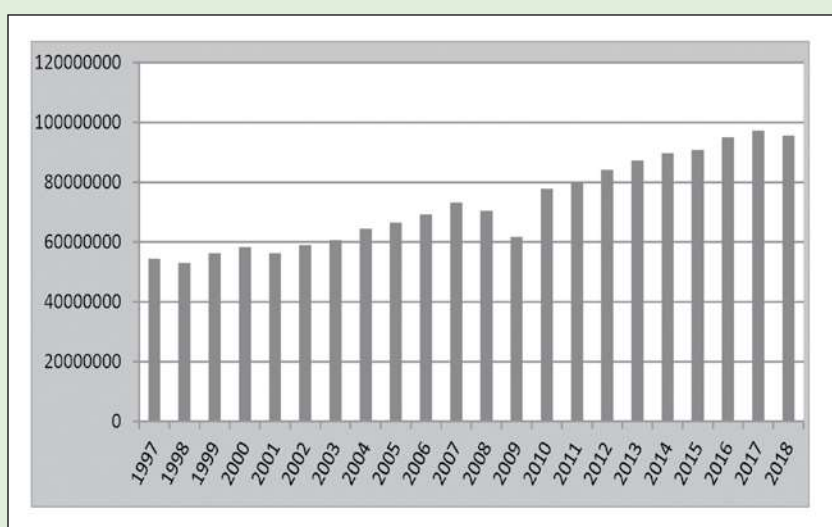
Ako vyrábať efektívnejšie?

Vo svete teda rastie dopyt po automobiloch, a to nielen v najbohatších krajinách planéty, ale i v menej rozvinutých krajinách. Keďže tradičným „západným“ producentom automobilov rastie konkurencia v podobe lacných vozidiel vyrábaných v niektorých rozvojových krajinách (hlavne v Ázii), všetci automobiloví výrobcovia musia neustále zavádzať inovácie vo výrobe a rôzne nové výrobné stratégie, ktoré umožňujú na jednej strane sústavne zvyšovať kvalitu výsledného produktu, a zároveň udržať výrobnú cenu na konkurencieschopnej úrovni.

Jednou z možností, ako zachovať konkurencieschopnosť automobilovej výroby je lokalizácia montážnych závodov (ktoré produkujú finálne výrobky, čiže hotové automobily) i dodávateľských závodov (produkujúcich jednotlivé diely, komponenty) do nových, výhodnejších teritórií. Ako upozorňujú mnohé štúdie (napr. BAUM-

GARTNER 2015, SABERI 2018 a ďalší), táto taktika nemusí znamenať len využívanie lacnej pracovnej sily v krajinách s nižšou mzdovou úrovňou, ako je to často prezentované v médiách. Často býva podnetom pre relokovanie výroby (čiže presun výroby v priestore) výhodnejšie trhové prostredie (napr. nižšie dane). Dôvodom môžu byť tiež napríklad výhodne lokalizované a na relatívne malom území koncentrované závody vyrábajúce jednotlivé komponenty, ktorých veľká hustota v priestore spoločne s montážnymi závodmi vytvára tzv. cluster effect (efekt klastrovania, čiže koncentrácie istej aktivity na relatívne malom území, čo je výhodné kvôli využívaniu spoločnej infraštruktúry, šetrenia dopravných nákladov, atď.). Ďalšími dôvodmi premiestňovania výroby môže byť hľadanie nových trhov, ale tiež využívanie rôznych foriem podpory (tzv. investičných stimulov) zo strany národných, regionálnych či miestnych vlád, ktoré sa takto snažia prilákať veľké výrobné investície s cieľom zvýšiť zamestnanosť a získať nové technológie (pozri napr. KRASOVA 2018). A tak mnohé európske, americké či japonské automobilky v súčasnosti majú svoje výrobné kapacity i v mnohých rozvojových krajinách Ázie (napr. Thajsko, Indonézia, Turecko), Strednej či Južnej Ameriky (Mexiko, Brazília, Argentína) či dokonca Afriky (Juhoafrická republika, Maroko či Egypt, pozri tabuľku č. 1).

Vo všeobecnosti sú hlavnými lokalizačnými faktormi pre lokalizáciu produkcie automobilov (po anglicky sa najčastejšie tento sektor označuje ako automotive sector alebo automotive industry) prístup k trhom (odbyt automobilov), rozvinutá sieť dodávateľov komponentov, technologicky zdelená a flexibilná pracovná sila, kvalitná spolupráca s technicky zameranými univerzitami a školským systémom, celková politická a ekonomická stabilita (ide o mimoriadne veľké investície), ochota vlád prilákať investície rôznymi výhodami, a pre výber konkrétnej lokality montážnych závodov je potom kľúčovou kvalitná dopravná infraštruktúra (hlavne diaľnice a železnice), bez ktorej nie je možné efektívne prepojiť dodávateľov jednotlivých komponentov s finálnym producentom.



Obr. 1 Vývoj počtu vyrobených automobilov vo svete v období 1997 – 2018 (údaje zahŕňajú všetky typy vozidiel, bez motocyklov). Zdroj údajov: 1997 – 2018 Production Statistic, International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (online: oica.net/production-statistics/)

Poradie (2017)	Štát	Počet vyrobených automobilov	
		2007	2017
1.	Čína	8882456	29015434
2.	USA	10780729	11189985
3.	Japonsko	11596327	9693746
4.	Nemecko	6213460	5645581
5.	India	2306768	4782896
6.	Južná Kórea	4086308	4114913
7.	Mexiko	2095245	4068415
8.	Španielsko	2889703	2848335
9.	Brazília	2977150	2699672
10.	Francúzsko	3015854	2227000
11.	Kanada	2378238	2199789
12.	Thajsko	1238460	1988823
13.	Spojené kráľovstvo	1750253	1749385
14.	Turecko	1099414	1695731
15.	Ruská federácia	1660120	1551293
16.	Irán	997240	1515396
17.	Česko	938527	1419993
18.	Indonézia	419040	1216615
19.	Taliano	1284312	1142210
20.	Slovensko	571071	1001520
21.	Poľsko	784700	689729
22.	Juhoafrická republika	534490	589951
23.	Maďarsko	292027	505400
24.	Argentína	544647	472158
25.	Malajzia	413440	460140
26.	Belgicko	844030	379140
27.	Maroko	36671	376286
28.	Rumunsko	241712	359250
29.	Taiwan	283039	291563
30.	Vietnam	23478	236161
31.	Pakistan	169861	230250
32.	Švédsko	366020	226000
33.	Slovensko	198402	189852
34.	Portugalsko	176242	175544
35.	Holandsko	138568	157280
36.	Uzbekistan	184900	140247
37.	Filipíny	49492	116868
38.	Rakúsko	228066	99880
39.	Austrália	334617	98632
40.	Fínsko	24303	91598
41.	Srbsko	9903	79912
42.	Egypt	104473	36640
43.	Bielorusko	27708	13428
44.	Ukrajina	402591	9542
45.	Ekvádor	26338	2700
46.	Tunisko	2071	1940
47.	Venezuela	172418	1774
48.	Čile	10804	0
49.	Kórea	705	0
50.	Nigéria	3072	0
51.	Zimbabwe	1611	0

Tab. 1 Počet vyrobených vozidiel v rokoch 2007 a 2017 podľa jednotlivých krajín produkujúcich automobily (údaje zahŕňajú všetky typy vozidiel, bez motocyklov). Zdroje: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics/>, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>

Kde vo svete sa dnes montujú automobily

Aké sú v súčasnosti trendy v rozmiestnení automobilového priemyslu vo svete? Ktoré štáty sa na tejto výrobe podieľajú? Aká je pozícia krajín strednej Európy a zvlášť Slovenska vo výrobe automobilov?

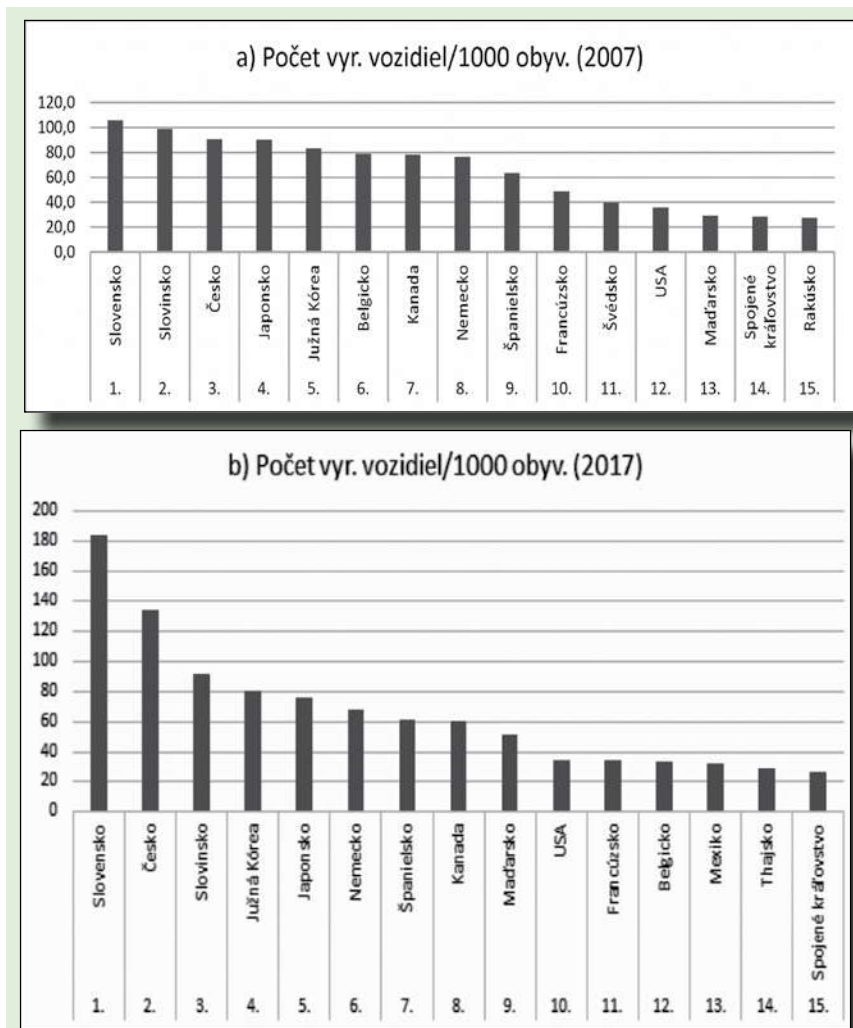
Od konca 19. storočia sa automobilová výroba koncentrovala pôvodne najmä vo vtedajších najbohatších krajinách (USA, štáty dnešnej západnej a južnej Európy ako napr. Nemecko, Veľká Británia, Francúzsko, Taliansko). V Európe či Severnej Amerike sa objavili celé desiatky výrobcov automobilov (nákladných i osobných), ale hlavne po druhej svetovej vojne mnohé z nich kvôli rastúcej konkurencii zanikli, resp. ich výrobné kapacity ovládli úspešnejší konkurenti. A tak mnohé automobilové značky a ich názvy existujú len vo forme tzv. „veteránov“ – starých automobilov, ktoré fungujú už len vďaka entuziazmom. Po druhej svetovej vojne sa začala európskym a severoamerickým automobilkám vynárať vážna globálna konkurencia v podobe rastúcich a veľmi úspešných ázijských automobiliek, lokalizovaných hlavne v Japonsku a neskôr v Južnej Kórei, neskôr i ďalších krajinách (BARANSON 1969). Dnes sa hlavnými producentmi automobilov stávajú rozvojové, resp. novoindustrializované krajiny. Kým napríklad v roku 2000 Čína vyrobila podľa databázy OICA „len“ 2 milióny vozidiel, v roku 2018 to bolo už 28 miliónov a Čína sa tak pravdepodobne na dlhé obdobie stala globálnym lídrom v absolútnom počte vyprodukovaných automobilov. Pozoruhodné pritom je, že čínske výrobné kapacity z roka na rok rastú (KARABEGOVIĆ a HUSAK 2016). Autorka KRASOVA (2018) poukazuje na rastúci dopyt po automobiloch nielen v Ázii (predovšetkým Čína a India), ale v celom rozvojom svete, čo celkom prirodzene vyúsťuje do postupných zmien vo svetovej geografii automobilového priemyslu.

V rámci Európy sa krok po kroku montážne kapacity presúvajú z „bohatých“ krajín do stredne vyspelých krajín strednej a juhovýchodnej Európy (Poľsko, Česko, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko). Typickým príkladom západoeurópskej krajiny, ktorá prišla v poslednom období o veľkú časť svojich výrobných kapacít v automobilovom priemysle je Belgicko (pozri tab. 1). Je to krajina, ktorá patrila kedysi k svetovým lídrom v počte vyrobených automobilov na 1000 obyvateľov. Za posledné dve dekády klesol počet vyrobených automobilov v Belgicku o približne tri štvrtiny (z takmer 1,2 milióna vozidiel vyrobených v roku 2001 na približne 300 tisíc v roku 2018).

Z obr. 2, 4 a 5 možno vyčítať jasný presun „ťažiska“ výroby automobilov z bohatých rozvinutých krajín do rozvojových. V Európe vidno presun produkcie čiastočne do postsocialistických štátov, to sa však týka iba tých, ktoré sú integrované v EÚ, čiže Česka, Slovenska, Maďarska, Rumunska, pretože v krajinách bývalého ZSSR výroba stagnuje alebo upadá pod tlakom globálnych producentov a Číny (pozri napr. výrobu Ruskej federácie, Ukrajiny či Uzbekistanu v tab. 1). Väčšina tradične bo-

hatých a vyspelých „západných“ krajín zaznamenáva dlhodobý postupný pokles výrobných kapacít. Medzi rokmi 2007 a 2017 postupne klesol počet ročne vyrobených vozidiel najmä v Japonsku, Nemecku, vo Francúzsku, v spomínanom Belgicku, ale tiež v Taliansku, Kanade, Rakúsku, Švédsku či Austrálii.

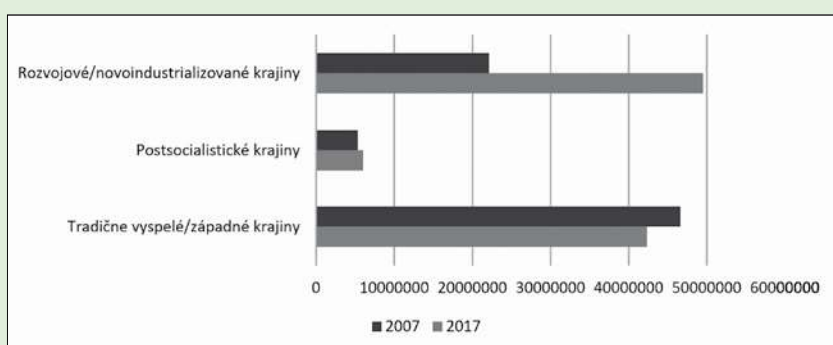
Ako naznačujú obr. 4 a 5, v tom istom období narástli produkčné kapacity v mnohých krajinách, ktoré sú považované z hľadiska distribúcie bohatstva vo svete za rozvojové (JULLIEN a PARDI 2013, KRASOVA 2018). Okrem spomínanej Číny, ktorá dnes absolútne dominuje v produkcii vozidiel treba spomenúť rastúce výrobné kapacity v Mexiku (vyrába hlavne pre bohaté severoamerické trhy), Turecku (vyrába pre európske či ázijské trhy), Thajsku, Indii, Iráne, Indonézii, Malajzii, Vietname či na Filipínach (všetky zásobujú rastúce ázijské trhy, čiastočne však i africké). Hoci krajiny v Južnej Amerike v sledovanom období výrazne stagnovali kvôli kolísajúcej výkonnosti tamojších ekonomík, predsalen značné kapacity si udržiava v tomto sektore hlavne Brazília a Argentína. Na africkom kontinente dlhodobo rastie výroba v Juhoafrickej republike, ktorá je kľúčovým exportérom automobilov pre africké trhy a najnovšie i v Maroku, ktoré však produkuje hlavne pre trhy EÚ. Zároveň je potrebné zdôrazniť, že vo väčšine spomínaných rozvojových krajín ide o montážne haly známych svetových značiek, sídliačich vo Francúzsku, Nemecku, Veľkej Británii, USA či Japonsku, ktoré v rozvojových krajinách vyrábajú skôr jednoduchšie modely (často s jednoduchou výbavou) spĺňajúce menej prísne emisné či bezpečnostné normy platné v rozvojových krajinách. Toto umožňuje zároveň udržať nízke ceny, dostupné i pre trhy chudobnejších krajín, v ktorých rastú požiadavky na mobilitu (VASCONCELLOS 1997), ale drvivá časť obyvateľstva si nové alebo drahé modely nemôže dovoliť. Často sa do výrobných kapacít rozvojových krajín



Obr. 3a, b Poradie krajín sveta podľa počtu vyrobených vozidiel na 1 000 obyvateľov v rokoch 2007 a 2017 (prvých 15. pozícií). Zdroje: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics/>, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>, <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

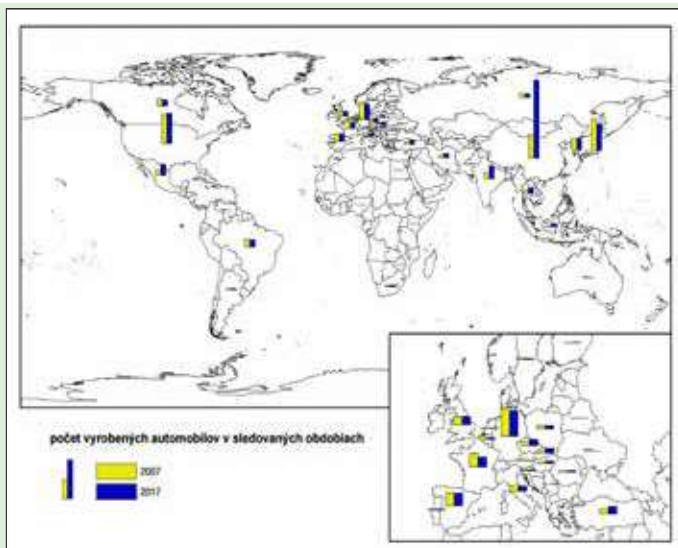
presúva produkcia starších „výbehových“ modelov z Európy či Japonska, čím sa jednak zhodnocujú investície do vývoja týchto osvedčených modelov, a jednak sa uvoľňujú

výrobné kapacity vo vyspelejších krajinách s náročnými trhmi pre produkciu nových modelov vyhovujúcich čoraz prísnejším normám a vysokým požiadavkám na inovatívnosť modelov áut.

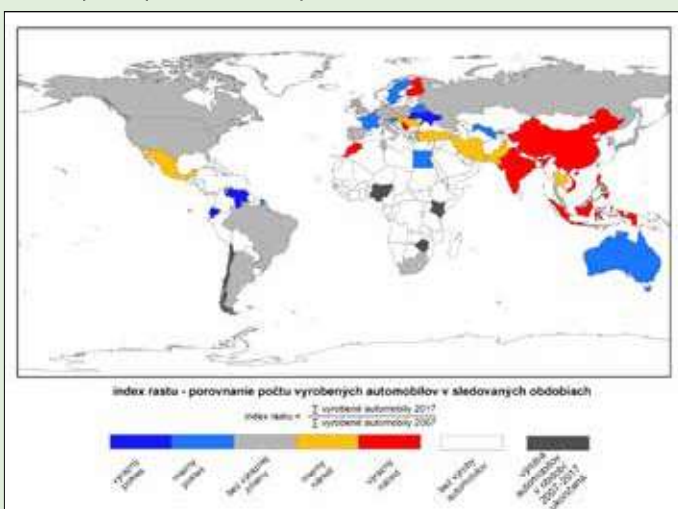


Obr. 2 Zmena veľkosti produkcie podľa skupín krajín 2007 – 2017. Zdroje: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics/>, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>

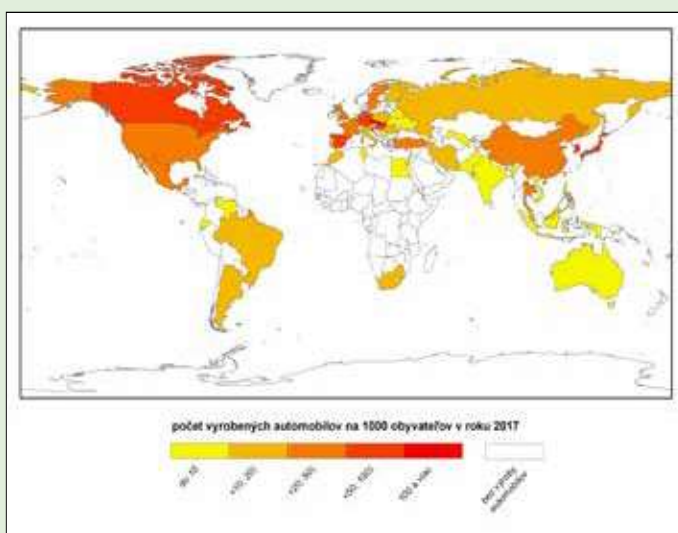
Treba tiež spomenúť, že viaceré rozvojové krajiny sa popri výrobe svetových značiek začali venovať vývoju a výrobe svojich vlastných (u nás zatiaľ väčšinou neznámych) značiek automobilov. Tieto nové značky vznikli na báze domáceho kapitálu (často s podporou štátu), a hoci kvalitou zatiaľ nedosahujú úroveň známych európskych, amerických, japonských či juhokórejských automobiliek, na domácich trhoch majú úspech hlavne vďaka priaznivej cene a dostupnosti servisných služieb (v literatúre sa často označujú ako „economy cars“ alebo low-cost cars“). Takéto značky sa objavujú hlavne v Číne, Indii či Malajzii (VAN BIESEBROECK a STURGEON 2010, WAD



Obr. 4 Počet vyrobených vozidiel v krajinách sveta v rokoch 2007 a 2017



Obr. 5 Index rastu počtu vyrobených vozidiel v krajinách sveta v období 2007 – 2017



Obr. 6 Pomer počtu vyrobených vozidiel počtu obyvateľov krajín (v roku 2017). Zdroje údajov k obr. 4-6: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2007-statistics/>, <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>, <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>

a GOVINDARAJU 2011, CERVERO 2013).

Pozícia krajín strednej Európy a Slovenska

Aká je teda pozícia Slovenska? V absolútnom množstve vyrobených vozidiel nepatríme ani do prvej 15-tky krajín, v Európe sme však v prvej 10-tke (v roku 2017 patrila Slovensku 8. pozícia v Európe, pozri tab. 1). Dlhodobu sa však v slovenských médiách upozorňuje na to, že zo všetkých krajín vo svete produkujúcich automobily sa Slovensko stalo krajinou s najvyšším počtom vozidiel vyrobených za rok v pomere k počtu obyvateľov krajiny, a túto pozíciu si Slovensko udržiava už druhú dekádu (pozri obr. 3a, 3b a 6). Zaujímavé je, že na prvých piatich pozíciách z hľadiska počtu vyrobených vozidiel na 1000 obyvateľov sa už vyše dekády objavujú stále tie isté krajiny, hoci ich pozície sa mierne vymenili: Slovensko, Česko, Slovinsko, Japonsko a Južná Kórea. Prvé tri zo spomenutých krajín sa na prvých pozíciách udržiavajú z jednoduchého dôvodu: ide o relatívne malé (a hlavne málo ľudnaté) štáty, na ich území sú však dnes umiestnené výrobné kapacity zásobujúce trhy celej Európskej únie. Pozoruhodné je tiež to, že rozdiel v tomto ukazovateli medzi Slovenskom a ostatnými (hlavne vyspelejšími) krajinami v období 2007-2017 výrazne narástol a Slovensko si svoje prvenstvo výrazne upevnilo. Na druhej strane je potrebné zdôrazniť obavu expertov (pozri napr. KUREKOVÁ 2018) z prílišnej závislosti slovenskej ekonomiky na jednom odvetví, ktoré v súčasnom období tvorí približne 35-45 % hodnoty ročného exportu Slovenskej republiky.

V rámci strednej Európy najviac vozidiel ročne vyrobí Česko, ale rozdiel medzi Slovenskom a Českom sa postupne znižuje. Výhodou krajín tzv. Visegrádskej štvorky (skratka V4, patria sem Česko, Slovensko, Poľsko a Maďarsko) je spoločný trh s Európskou úniou (kam smeruje väčšina vyrobených automobilov v strednej Európe), rastúca kvalita dopravnej infraštruktúry, vysoká koncentrácia rôznych subdodávateľov a výrobcov komponentov (spomínaný cluster effect), ale i bezpečnosť investícií a investičné stimuly od vlád spomínaných krajín V4. Význam nízkej ceny práce v týchto štátoch sa postupne znižuje s rastúcou priemernou mzdou. Niektorí experti zdôrazňujú (napr. PAVLÍNEK a ŽENKA 2011), že pre strednú Európu budú v ďalšom štádiu dôležité najmä presuny častí vývojových kapacít (tzv. research and development centres). Mnohé dodávateľské spoločnosti postupne v krajinách V4 otvárajú technologické centrály pre vývoj niektorých dôležitých subkomponentov pre automobily. Česko-americký geograf PAVLÍNEK (2016) upozorňuje, že Slovensko by investícií do vývoja segmentov automobilovej výroby potrebovalo v budúcnosti omnoho viac, aby neostalo iba „montážnou halou“ pre bohatšie krajiny.

Záver

Zdá sa, že mapa svetového automobilového priemyslu sa postupne prekršľuje. Tradiční silní producenti svetovo známych a úspešných

značiek európskych, amerických, japonských či severokórejských automobilov si vedľa udržať v rastúcej konkurencii lacnejších značiek z rozvojových krajín udržať konkurencieschopnosť len vďaka priestorovej reštrukturalizácii svojej produkcie. Nejde pritom len o premiestnenie výroby do krajín s lacnejšou pracovnou silou, pretože cena práce nemusí (a často ani nehrá) najkľúčovejšiu úlohu v hľadaní výhodnejších teritórií pre produkciu automobilov. Dôležitými faktormi sa stáva blízkosť rastúcich trhov (čiže krajín odbytu), rozvinutá a koncentrovaná sieť subdodávateľov komponentov, ale i bezpečnosť a rôzne politicko-inštitucionálne faktory, ktoré môžu vytvárať atraktívne podmienky pre takúto produkciu v územiach alebo krajinách donedávna „nedotknutých“ automobilovým priemyslom. Veľkú úlohu pritom zohráva konkurenčný tlak rozvojových krajín, ktoré nielenže ponúkajú potenciálne odbytiská a lacnú pracovnú silu, ale často prichádzajú s lacnými modelmi automobilov, ktoré veľkých svetových producentov nútia používať rôzne stratégie, ako udržať výrobu svojich známych a osvedčených značiek na cenovo konkurencieschopnej úrovni. Jednou z týchto stratégií je relokácia časti svojej produkcie do výhodnejších teritórií. V momentálnej fáze z tohto procesu profitujú i stredo-európske krajiny vrátane Slovenska. Čo však prinesie budúcnosť v priestorovej štruktúre tohto odvetvia? To zrejme nebude jednoduché predpovedať. Automobilový priemysel je mimoriadne citlivý na krízové obdobia. Tento článok vzniká v čase rastu hrozby ďalšej globálnej ekonomickej krízy v dôsledku globálnej pandémie Covid-19. Dá sa teda očakávať, že podobne, ako Veľká recesia v rokoch 2008 až 2010, i súčasná pandemická situácia bude mať výrazný dopad na globálnu ekonomiku a spôsobí ďalšie priestorové zmeny v automobilovom priemysle v celosvetovom meradle.

Literatúra

- ARTO, I., ANDREONI, V., RUEDA CANTUCHE, J. M. 2015. Global impacts of the automotive supply chain disruption following the Japanese earthquake of 2011. *Economic Systems Research*, 27, 3, 306 – 323.
- BARANSON, J. 1969. *Automotive industries in developing countries*. The World Bank.
- BAUMGARTNER, B., 2015. Postavenie rozvojových krajín vo svetovom hospodárstve. *Studia Commercialia Bratislavensia*, 8, 31 (3/2015), 329 – 339.
- JULLIEN, B., PARDI, T. 2013. Structuring new automotive industries, restructuring old automotive industries and the new geopolitics of the global automotive sector. *International Journal of Automotive Technology and Management* 20, 13, 2, 96 – 113.
- KARABEGOVIĆ, I., HUSAK, E. 2016. China as a leading country in the world in automation of automotive industry manufacturing processes. In: *IV International Congress Motor Vehicles & Motors*, pp. 06 – 08.
- KRASOVA, E. V. 2018. Characteristics of global automotive industry as a sector with high levels of production internationalization. *Amazonia Investiga*, 7, 16, 84 – 93.
- KUREKOVÁ, L. M. 2018. *The automotive industry in Central Europe: A success?*. IZA World of Labor.
- LI, Y. S., KONG, X. X., ZHANG, M. 2016. Industrial upgrading in global production networks: the case of the Chinese automotive industry. *Asia Pacific Business Review*, 22, 1, 21 – 37.
- PAVLÍNEK, P. 2015. The impact of the 2008–2009 crisis on the automotive industry: global trends

and firm-level effects in Central Europe. *European Urban and Regional Studies*, 22, 1, 20–40.

PAVLÍNEK, P. 2016. Whose success? The state-foreign capital nexus and the development of the automotive industry in Slovakia. *European Urban and Regional Studies*, 23, 4, 571 – 593.

PAVLÍNEK, P. (2018). Global Production Networks, Foreign Direct Investment, and Supplier Linkages in the Integrated Peripheries of the Automotive Industry. *Economic Geography*, 94, 2, 141 – 165.

PAVLÍNEK, P., ŽENKA, J. 2011. Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. *Journal of Economic Geography*, 11, 3, 559 – 586.

SABERI, B. 2018. The role of the automobile industry in the economy of developed countries. *International Robotics & Automation Journal*, 4, 3, 179 – 180.

STURGEON, T. J., VAN BIESEBROECK, J. 2011. Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4, 181 – 205.

VAN BIESEBROECK, J., STURGEON, T. J. 2010. *Effects of the crisis on the automotive industry in developing countries: a global value chain perspective*. The World Bank.

VASCONCELLOS, E. A. 1997. The demand for cars in developing countries. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 31, 3, 245 – 258.

WAD, P., GOVINDARAJU, V. C. 2011. Automotive industry in Malaysia: an assessment of its development. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 11, 2, 152 – 171.

Mapa svetového automobilového priemyslu sa mení

Marcel Horňák, Richard Stanek

Abstrakt

Príspevok sa venuje odvetviu, ktoré je v slovenskej spoločnosti považované v súčasnosti za jedno z kľúčových motorov ekonomiky. Úspech Slovenska v získavaní investícií do automobilového priemyslu je však čiastočne výsledkom celosvetových procesov reštrukturalizácie tohto sektora priemyslu, súčasťou ktorých je okrem iného i hľadanie nových globálnych teritórií pre montáž automobilov a výrobu komponentov pre tento priemysel. Príspevok naznačuje, že Slovensko je len jedným z ohniviek v globálnej sieti produkcie vozidiel a zároveň upozorňuje na postupný presun ťažiska výroby automobilov z tradičných makroregiónov sveta do nových teritórií.

Kľúčové slová: automobilový priemysel, globalizácia, konkurencia, Slovensko

doc. Mgr. Marcel Horňák, PhD., Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, **e-mail:** marcel.hornak@uniba.sk

Mgr. Richard Stanek, Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja, Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave, **e-mail:** stanek13@uniba.sk