

**อุตสาหกรรมยานยนต์ในกลุ่มประเทศ V4 และสาธารณรัฐเช็ก**

**(Automotive Industry in V4 and Czech Republic)**

จัดทำโดย

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ

ณ กรุงปราก สาธารณรัฐเช็ก

# สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
อุตสาหกรรมยานยนต์ในกลุ่มประเทศ V4	4
• สโลวาเกีย	4
• โปแลนด์	5
• ฮังการี	7
อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก	8
• การผลิตรถยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก	10
• ผลกระทบของภาวะเศรษฐกิจต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก	12
• ผู้ผลิตรถยนต์หลักในสาธารณรัฐเช็ก	13
• การส่งออกและนำเข้ายานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก	15
รายงานการอ้างอิง	28

# Table of Contents

<b>Topic</b>	<b>Page</b>
The Automotive Industry in V4 countries	17
• Slovakia	17
• Poland	18
• Hungary	18
The Czech Automotive Industry	20
• Czech Automotive Production	21
• Czech Automotive Market	22
• Key Automotive Companies in Czech Republic	23
• Czech Automotive: Export and Import	26
References	28

## อุตสาหกรรมยานยนต์ในกลุ่มประเทศ V4

จากผลการวิจัยของ Ernst & Young ที่ศึกษาเกี่ยวกับตลาดยานยนต์ในภูมิภาคยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก เป็นที่น่าสังเกตว่าการส่งออกยานยนต์และส่วนประกอบในสาธารณรัฐเช็กและสโลวาเกียมีการเติบโตอย่างมาก เมื่อเทียบกับตลาดในประเทศที่ยังคงเล็กอยู่ โดยยอดการผลิตภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของทั้ง 2 ประเทศคิดเป็นสัดส่วนมากกว่า 5 เท่าของความต้องการภายในประเทศ ดังนั้นศูนย์การผลิตยานยนต์เพื่อการส่งออกจึงถูกสร้างขึ้นแยกกับที่ผลิตสำหรับใช้ในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการที่พุ่งสูงขึ้นของประเทศทางฝั่งยุโรปตะวันตก ซึ่งจะมีการอธิบายรายละเอียดสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในกลุ่มประเทศ V4 ได้แก่ สาธารณรัฐเช็ก ฮังการี โปแลนด์ และสโลวาเกีย ไว้ในหัวข้อถัดไป โดยเฉพาะสาธารณรัฐเช็กที่จะอธิบายเจาะจงรายละเอียดในลำดับต่อมา

### 1.1 สโลวาเกีย

เมื่อโพลด์สวาเกิน (VW) ได้เข้าซื้อโรงงานการผลิตของ BAZ ที่บราติสลาวา เมืองหลวงของสโลวาเกียในปี 2534 สโลวาเกียประสบความสำเร็จอย่างมากในอุตสาหกรรมยานยนต์ และได้พัฒนาเป็นฐานการผลิตรถยนต์ประเภท High-end SUVs ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในสหภาพยุโรป รวมทั้งมีสัดส่วนการผลิตรถยนต์ต่อประชากรสูงสุดในโลก โดยเฉพาะเมื่อเปออร์โยซีตรอง (PSA:Peugeot Citroën) และฮุนได (Hyundai) ได้เข้ามาเป็นหุ้นส่วนกับโพลด์สวาเกินในสโลวาเกีย ทำให้มีการผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า ถึงแม้ว่าจะเป็นประเทศขนาดเล็ก แต่สโลวาเกียได้กลายมาเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 3 ในกลุ่มสมาชิกใหม่ของสหภาพยุโรป รองจากสาธารณรัฐเช็กและโปแลนด์

การที่สโลวาเกียกลายเป็นฐานการผลิตหลักของอุตสาหกรรมยานยนต์ ล้วนเป็นผลมาจากนโยบายสนับสนุนการลงทุน การก่อตั้งเขตอุตสาหกรรมใหม่ นโยบายหักลดภาษี และการสนับสนุนจากรัฐบาลเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศส่วนใหญ่ไม่ได้ถือครองโดยตรงโดยสโลวาเกียเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆในสหภาพยุโรป การนำเข้ารถยนต์จึงเป็นปัจจัยสำคัญในอุตสาหกรรมยานยนต์ของสโลวาเกีย โดย Skoda รถยนต์จากสาธารณรัฐเช็กได้กลายมาเป็นผู้นำด้านยอดขายรถยนต์ในสโลวาเกียเช่นเดียวกัน

## ▪ อุตสาหกรรมยานยนต์ในสโลวาเกีย

ในปี 2554 โฟล์คสวาเก้น (VW) ได้เริ่มผลิตรถยนต์สำหรับครอบครัวขนาดเล็ก “Up!” ใกล้กรุงบราติสลาวา เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดรถยนต์เล็กที่มีประสิทธิภาพ โดยโรงงานดังกล่าวได้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อและรุ่นได้แก่ Škoda Octavia, VW Touareg,, Audi Q7 และ Porsche Cayenne.

ทั้ง เกีย (KIA) และ เปอร์โยซีตรอง (PSA) เริ่มการลงทุนในสโลวาเกียในปี 2549 โดยเกีย (KIA) ได้ผลิตรถยนต์ใกล้เมือง Žilina ซึ่งห่างจากกรุงบราติสลาวาประมาณ 200 กิโลเมตร ซึ่งโรงงานได้ผลิตรถยนต์อเนกประสงค์ SUV Sportage และรถครอบครัวขนาดเล็ก Cee’d.

เปอร์โยซีตรอง (PSA) เริ่มผลิตรถยนต์ทางตะวันตกของเมือง Trnava ในสโลวาเกีย โดยรุ่นที่ผลิตรุ่นแรกคือ Peugeot 207 ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในยุโรป รวมทั้งรถตู้ขนาดเล็ก Citroen C3 Picasso.

จากการประเมินการณ์ สโลวาเกียสามารถเพิ่มการผลิตรถยนต์ได้ถึง 900,000 คันต่อปี และบริษัทรถยนต์จากจีน Jianghuai กำลังดำเนินการเจรจากับรัฐบาลสโลวาเกียในการเปิดโรงงานผลิต ซึ่งคาดการณ์ว่าจะทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในสโลวาเกียเติบโตขึ้นอย่างมาก

## 1.2 โปแลนด์

เนื่องจากโปแลนด์เป็นหนึ่งในประเทศที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปตะวันออกและมีการอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลมาจากการลงทุนจำนวนมากจากต่างประเทศตั้งแต่ปี 2533 โดยการก่อตั้งโรงงานการผลิตยนต์ระดับโลก 4 บริษัทในโปแลนด์ โฟล์คสวาเก้น (VW) ได้ผลิตรถยนต์ขนาดเล็กออกสู่ตลาดครั้งแรก และแดวู (Daewoo) ได้ยกเลิกการผลิตไปเนื่องจากภาวะล้มละลาย ในปัจจุบันแดวู (Daewoo) ร่วมกับ FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) ผู้ผลิตยนต์สัญชาติโปแลนด์ และจีเอ็ม (GM) ในการผลิตยนต์เซฟโรเลต อย่างไรก็ตามผู้ผลิตรายใหญ่ที่สุดในโปแลนด์คือ เฟียต (Fiat) ซึ่งถือเป็นโปแลนด์ถือเป็นฐานการผลิตยนต์ของเฟียตที่ใหญ่ที่สุด นอกจากอิตาลีและบราซิลโดยตั้งอยู่ที่เมือง Tychy ในโปแลนด์

นอกจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคยุโรปตะวันออกแล้ว โปแลนด์ยังถือเป็นผู้ผลิตส่วนประกอบยานยนต์ที่สำคัญทั้งในและต่างประเทศ โดยทรายได้ครึ่งหนึ่งของยอดขายจากอุตสาหกรรมยานยนต์ในโปแลนด์เกิดจากรายได้จากการขายส่วนประกอบดังกล่าว ถึงแม้ว่าจะเกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ แต่ผู้ผลิตยางรถยนต์รายใหญ่ของโลกอย่างบริดจิสโตน (Bridgestone) ได้เปิดฐานการผลิตแห่งใหม่ในโปแลนด์ ตอบรับกับแผนกลยุทธ์ที่จะขยายตลาดระยะยาวในยุโรป

#### ▪ อุตสาหกรรมยานยนต์ในโปแลนด์

ผู้ผลิตยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในโปแลนด์คือ เฟียต (Fiat) โดยมีฐานการผลิตตั้งอยู่ที่เมือง Tychy ทางตอนใต้ของโปแลนด์ ในปี 2548 เฟียตได้ร่วมมือกับฟอร์ด (Ford) ในการพัฒนารถยนต์ขนาดเล็ก Fiat 500 และ Ford Ka เพื่อลดต้นทุนการผลิต ทำให้ Tychy ได้กลายเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปตะวันออก ด้วยกำลังการผลิตมากกว่า 600,000 คันต่อปี ในขณะที่ GM ได้ผลิตรถยนต์สำหรับครอบครัว Opel Zafira ในเมือง Gliwice และมากกว่า 95% ของรถดังกล่าวถูกจัดจำหน่ายในภูมิภาคยุโรปตะวันตก ในปี 2552 รถยนต์โฉมใหม่ Opel Zafira ได้ถูกผลิตขึ้น นอกจากนี้ GM ยังได้เริ่มการผลิตรถยนต์เซฟโรเลต (Chevrolet) ซึ่งถือเป็นยี่ห้อรถยนต์ที่มีการเติบโตสูงสุดในยุโรป ภายใต้ความร่วมมือกับ FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) ผู้ผลิตรถยนต์สัญชาติโปแลนด์ และบริษัทสาขาของแดวู (Daewoo)

โรงงานการผลิตของโฟล์คสวาเก้น (VW) ใน Poznań ได้หยุดการผลิตรถยนต์ผู้โดยสารในโปแลนด์ โดยหันไปผลิตรถยนต์ประเภท LCVs, T5 และ Caddy แทน ในปี 2551 โตโยต้า (Toyota) ได้จัดตั้งศูนย์ส่งผ่านการผลิต และ BMW ได้ตั้งศูนย์โลจิสติกส์และคลังสินค้าส่วนประกอบทดแทนขึ้นที่โปแลนด์เช่นกัน

ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในโปแลนด์ยังคงครอบคลุมไปถึงการผลิตโดยสารประจำทาง ซึ่งผู้ผลิตหลักประกอบไปด้วย MAN, AB Volvo, Scania และ Solaris นอกจากการผลิตรถยนต์ผู้โดยสารขนาดเล็กแล้ว ยังมีการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์เพื่ออนาคต โดย BorgWarner ผู้ผลิตระบบขับเคลื่อนแบบเทอร์โบได้จัดตั้งศูนย์การผลิตขึ้นที่ Mielec เพื่อจัดส่งส่วนประกอบให้แก่ Fiat ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์ที่เล็กที่สุดสำหรับรถยนต์เพื่ออนาคตในยุโรป

### 1.3 ฮังการี

ก่อนปี 2533 อุตสาหกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่ของฮังการีจะอยู่ที่การผลิตรถบรรทุกและรถโดยสารประจำทาง โดยบริษัทยานยนต์ฮังการีได้แก่ Ikarus และ Rába ในปัจจุบัน Rába ได้ดำเนินการผลิตเพื่อจัดจำหน่ายรถยนต์และส่วนประกอบให้แก่ 3 ตลาดหลักในโลกคือ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศเครือรัฐเอกราช (CIS)

หลังจากการปฏิรูปในภูมิภาคยุโรปตะวันออก 3 ผู้ผลิตรถยนต์ระดับโลกได้ตั้งฐานการผลิตในฮังการี ได้แก่ ซูซูกิ (Suzuki) โอเปิล (Opel) และออดี้ (Audi) ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในฮังการีได้กลายเป็นภาคการผลิตที่สำคัญของประเทศ อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่า โอเปิล (Opel) จะหันไปผลิตรถไฟความเร็วสูง ฮังการีก็ยังคงดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดย Daimler AG (Daimler) ได้ตัดสินใจเปิดฐานการผลิตที่เมือง Kecskemét ห่างจากกรุงบูดาเปสต์ (Budapest) 86 กิโลเมตร ซึ่งจะกลายเป็นฐานการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กของ Daimler ในอนาคต

ในส่วนภาคการผลิตส่วนประกอบฮังการี จะเป็นจำพวกเครื่องยนต์เป็นส่วนใหญ่ โดยทั้ง GM, Suzuki และ Audi ต่างได้ตั้งโรงงานการผลิตเครื่องยนต์ที่ฮังการี นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของศูนย์จัดส่งส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องอื่นๆให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้ออื่นๆ ของโลกอีกด้วย ในอดีตฮังการีถือว่าเป็นศูนย์การผลิตส่วนประกอบหลักที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ภายในประเทศ รวมทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รัสเซีย AvtoVAZ อีกด้วย จากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ ทำให้ Audi ได้รับผลกระทบอย่างมากในฐานะผู้ส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนเครื่องยนต์หลักให้แก่ประเทศที่ได้รับผลกระทบทางวิกฤตเศรษฐกิจในสหภาพยุโรป เช่นเดียวกับ Suzuki ที่ได้รับผลกระทบจากภาคการผลิตที่ลดลงจากวิกฤตการณ์ดังกล่าวเช่นเดียวกัน

#### ■ อุตสาหกรรมยานยนต์ในฮังการี

จากการเป็นผู้ผลิตรถยนต์ราคาประหยัด ทำให้ Suzuki มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดในช่วง 11 ปีที่ผ่านมา โดยบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นนี้ได้มีความร่วมมือด้านการลงทุนกับบริษัทอื่นๆในฮังการี เพื่อขยายฐานการผลิตให้มากขึ้น

ในปี 2546 บริษัทได้ร่วมกับ Fiat ในการผลิตรถยนต์อเนกประสงค์ (SUV) สำหรับทั้ง 2 บริษัท คือ Suzuki SX4 และ Fiat Sedici นอกจากนี้ Suzuki ยังได้ร่วมมือกับ Opel ในการดัดแปลง Opel Agira และผลิต Suzuki

Splash ในปี 2551 และ Audi Hungaria ได้เข้าเป็นเจ้าของศูนย์การผลิตเครื่องยนต์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลกซึ่งตั้งอยู่ที่เมือง Győr และในปี 2551 ศูนย์การผลิตของดังกล่าวได้ผลิตเครื่องยนต์มากกว่า 2 ล้านเครื่องเพื่อใช้เป็นส่วนประกอบให้แก่ Audi และ VW ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยล่าสุด Audi ได้ประกาศเพิ่มความลงทุนในภาคการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ในฮังการี และ Daimler จะเริ่มการผลิตรถยนต์รุ่นใหม่ Mercedes-Benz A และ B ในปี 2555

ด้วยอัตราค่าจ้างแรงงานที่สมเหตุสมผล ความสามารถของผู้จัดส่ง และศูนย์โลจิสติกส์ที่สะดวก ทำให้ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในฮังการีดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งการผลิตรถยนต์ขนาดเล็กมีความสำคัญอย่างมากต่อ Daimler เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในประเทศยุโรปตะวันออก ซึ่ง Daimler กำลังที่จะขยายฐานการตลาดสำหรับลูกค้ากลุ่มนี้



## อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก

อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กถือว่าเป็นตลาดยานยนต์ที่มีการพัฒนาเร็วที่สุดในภูมิภาคยุโรปกลางและยุโรปตะวันออก จากประวัติของประเทศที่อยู่ขึ้นอยู่กับภาคอุตสาหกรรมมาอย่างยาวนาน บริษัทขึ้นส่วนยานยนต์มากกว่า 900 บริษัท และเทคโนโลยีเฉพาะด้านการผลิต ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กประสบความสำเร็จอย่างมากในการก้าวขึ้นสู่ผู้นำการผลิตยานยนต์ในยุโรป

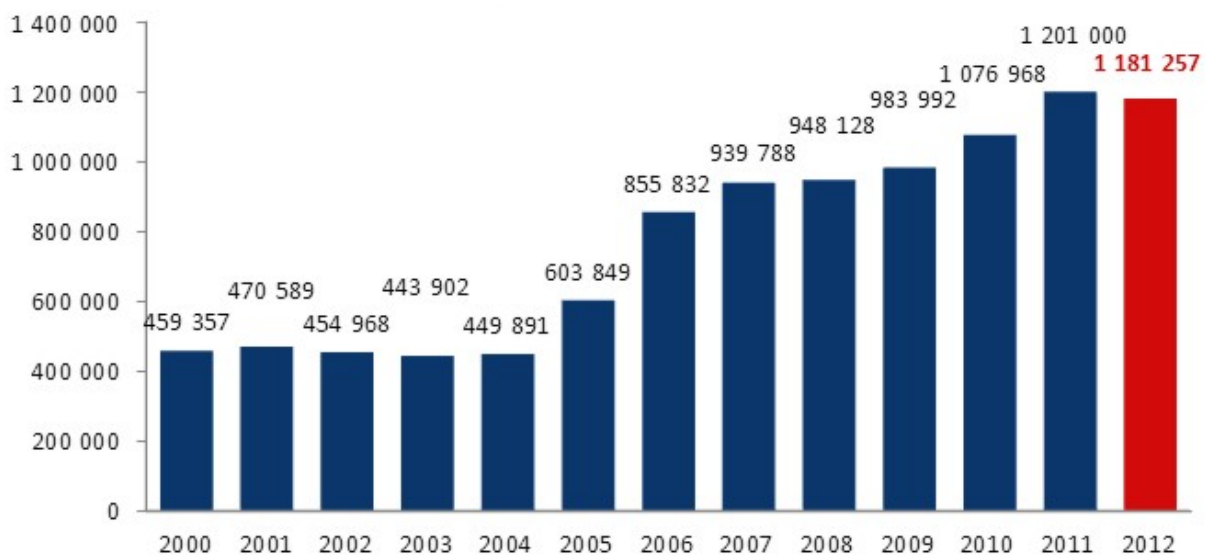


Figure 1: Total Amount of Manufactured Motor Vehicles in the Czech Republic between 2000-2012

Source: CzechInvest, 2012

จากแผนภูมิด้านบนแสดงให้เห็นถึงจำนวนการผลิตยานยนต์มอเตอร์ในสาธารณรัฐเช็กระหว่างปี 2543-2553 ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มสูงขึ้นทุกปี โดยในปี 2553 ภาคการผลิตรถยนต์โดยสารและประเภทอื่นในสาธารณรัฐเช็กมีจำนวนมากกว่า 1,000,000 คันเป็นครั้งแรก ซึ่งเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนที่แสดงให้เห็นว่าภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กประสบความสำเร็จอย่างมากและได้กลายเป็นประเทศที่มีฐานการผลิตยานยนต์และส่วนประกอบที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในโลก

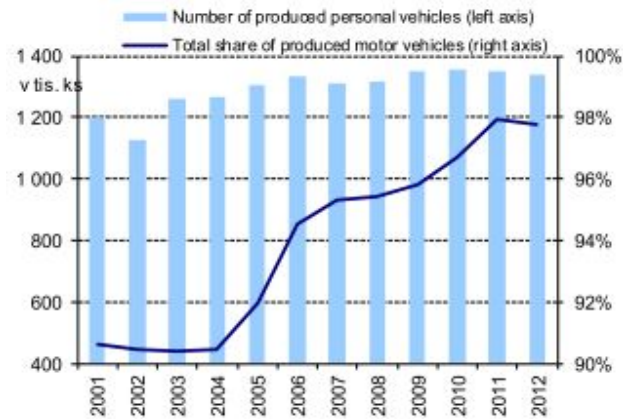
ด้วยสถิติการผลิตรถยนต์โดยสาร 113.2 คันต่อประชากร 1,000 คน ทำให้สาธารณรัฐเช็กได้กลายเป็นผู้ผลิตยานยนต์ต่อหัวประชากรมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก และอยู่ในตำแหน่งที่ 15 ของผู้ผลิตรถยนต์โดยสารที่ผลิตรถยนต์มากที่สุดในปี 2554 จากการที่เป็นประเทศที่มีพื้นฐานทางอุตสาหกรรมและวิศวกรรมที่ยาวนาน มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม และแรงงานที่มีคุณภาพ ทำให้สาธารณรัฐเช็กเหมาะสมอย่างยิ่งในการตั้งฐาน

การผลิตยานยนต์และการวิจัยพัฒนา (R&D) ซึ่งจากผลจากการวิจัยโดย Ernst & Young ในปี 2554 เรื่องแรงดึงดูดใจในการลงทุนในสหภาพยุโรป แสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและแรงงานที่มีคุณภาพส่งผลให้สาธารณรัฐเช็กเป็นที่น่าดึงดูดต่อนักลงทุนอย่างมาก ในขณะที่ประเทศประกอบไปด้วยผู้ผลิตยานยนต์หลัก 3 บริษัทคือ Skoda Auto (เครือโฟล์ควาเก้น), TPCA (ความร่วมมือระหว่างโตโยต้า, Toyota และเปอร์โยซีตรอง, PSA) และฮุนได (Hyundai) ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์สาธารณรัฐเช็กมีบทบาทสำคัญทั้งในสหภาพยุโรปและในระดับโลก

อุตสาหกรรมยานยนต์มีความสำคัญอย่างมากต่อสาธารณรัฐเช็กและเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญต่อเศรษฐกิจเช็ก เพราะอุตสาหกรรมดังกล่าวไม่เพียงแต่ทำให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก ภาคการผลิตและอุตสาหกรรมยังถือเป็นรากฐานที่สำคัญของประเทศมาอย่างยาวนานและยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ประเทศจะมีขนาดเล็กและอัตราการเติบโตเศรษฐกิจที่ไม่สูงนัก เมื่อเทียบกับประเทศอื่นในยุโรป แต่อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กกลับมีการเติบโตและมีความสำคัญเป็นอย่างมากในระดับประเทศและภูมิภาค แม้จะเกิดภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจ แต่ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์มากนัก โดยมีการคาดการณ์ว่าเมื่อเศรษฐกิจมีการฟื้นตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น จะทำให้อุตสาหกรรมและภาคการผลิตยานยนต์เติบโตและพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว

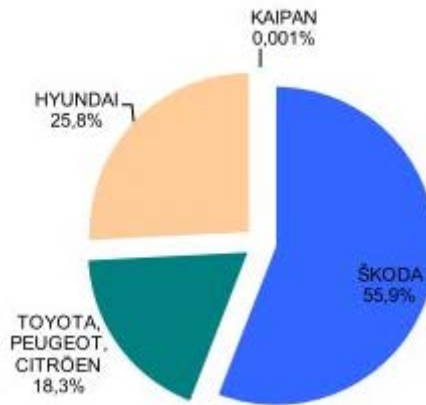
## 2.1 การผลิตยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก

ตั้งแต่ปี 2544 ถึง ปี 2554 มียอดการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคลในสาธารณรัฐเช็กเพียง 10,000,000 คัน โดยระหว่างปี 2544-2547 มียอดการผลิตต่อปีคงที่ที่ 450,000 คัน และในปีต่อมายอดการผลิตมีการเติบโตแบบก้าวกระโดด จากการเปิดศูนย์การผลิตใหม่ของ 2 บริษัทใหญ่ในสาธารณรัฐเช็ก (TPCA ใน Kolín และ Hyundai ใน Nošovice) โดยในปี 2554 สาธารณรัฐเช็กมียอดการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคลสูงสุดที่ 1,195,000 คัน เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าจากปี 2548 ซึ่งรถยนต์ส่วนบุคคลปีประเภทรถยนต์ที่มีการผลิตมากที่สุดในภาคการผลิตยานยนต์ทั้งหมดในสาธารณรัฐเช็ก คิดเป็นร้อยละ 99 ของจำนวนรถยนต์ที่ผลิตทั้งหมดในสาธารณรัฐเช็ก



**Figure 2: Development of the production of personal automobiles in the Czech Republic**

*Source: Automobile Industry Association, 2012*



**Figure 3: Produced personal automobile brands in the Czech Republic in 2012**

*Source: Automobile Industry Association, 2012*

จากแผนภูมิด้านบน ร้อยละ 1 คือการผลิตรถยนต์ประเภทรถโดยสารประจำทาง รถเพื่อการบริการสาธารณะ และมอเตอร์ไซค์ อย่างไรก็ตามในปี 2556 อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กได้รับผลกระทบอย่างมากจากวิกฤตเศรษฐกิจ โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2556 มียอดการผลิตอยู่ที่ 285,715 คัน ลดลงร้อยละ 18.14 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปี 2555 ซึ่ง 3 บริษัทผู้ผลิตหลักต่างก็มียอดการผลิตลดลงเช่นเดียวกัน

ในภาคการผลิตยนต์ส่วนบุคคลประกอบไปด้วย 4 ผู้ผลิตหลักในสาธารณรัฐเช็ก จากข้อมูลของสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก ปี 2555 พบว่ารถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่ถูกผลิตที่ Mladá Boleslav โดยบริษัท Škoda Auto คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55.9 ของจำนวนการผลิตยนต์ส่วนบุคคลทั้งหมดในปี

2555 ฮุนได (Hyundai) ยังคงประสบความสำเร็จอย่างต่อเนื่องในการผลิตรถยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก โดยมี ยอดการผลิตรถยนต์ส่วนบุคคล 303,035 คัน และความร่วมมือระหว่างโตโยต้า (Toyota) เปอร์โย (Peugeot) และซีตรอง (Citroen) ใน Kolín ได้มีการผลิตรถยนต์จำนวน 200,000 ในปีเดียวกัน โดยผู้ผลิตรถยนต์เปิด ประทุนเพื่อการค้าสัญชาติเช็กอย่าง Kaipan มีส่วนแบ่งการตลาดน้อยที่สุดที่ร้อยละ 0.001

## 2.2 ผลกระทบของภาวะเศรษฐกิจต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก

ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กถือเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญของเศรษฐกิจเช็ก โดยการเติบโต ทางเศรษฐกิจส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของรายได้จากอุตสาหกรรมยานยนต์ ในปี 2549 GDP มีอัตราการเติบโต อยู่ที่ร้อยละ 7 และถึงต่ำสุดในปี 2552 ที่ร้อยละ -4.5 จากผลกระทบวิกฤตเศรษฐกิจ ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อ โดยตรงต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก



Figure 4: Year-to-year pace of growth in revenues in the automotive industry

Source: Czech Statistical Office, 2013

อย่างไรก็ตาม วิกฤตเศรษฐกิจไม่ได้ส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนของประเทศ หลังจากที่เศรษฐกิจมีการฟื้นตัวขึ้นจากการเพิ่มสูงขึ้นของรายได้ภายในประเทศและรายได้จากการส่งออก ถึงกระนั้นก็ไม่สามารถสรุปได้ว่ารายได้จากอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ลดลงเกิดจากวิกฤตทางเศรษฐกิจเพียงปัจจัยเดียว หากแต่การปรับตัวสูงขึ้นของภาษีมูลค่าเพิ่ม ความไม่แน่นอนและลดลงของการบริโภคภายในประเทศ ล้วนส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ลดลงในภาคอุตสาหกรรมดังกล่าวเช่นเดียวกัน ในปี 2556 รายได้จากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ยังคงคงที่ และลดลงเล็กน้อย แต่ในปี 2557 มีการคาดการณ์ว่ารายได้จากภาคอุตสาหกรรมยานยนต์จะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 16 ของ GDP ภายในประเทศ และร้อยละ 1.4 ของสหภาพยุโรป

## 2.3 ผู้ผลิตยานยนต์หลักในสาธารณรัฐเช็ก

ในความเป็นจริงแล้วมีบริษัทยานยนต์จำนวนมากในสาธารณรัฐเช็กที่ทั้งมีคนเช็กเป็นเจ้าของโดยตรง, การร่วมมือด้านการลงทุน และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ซึ่งในที่นี่จะกล่าวถึง ผู้ผลิตรถยนต์หลักในสาธารณรัฐเช็กได้แก่ ŠKODA AUTO, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), Hyundai และ Kaipan.

- **ŠKODA AUTO**

ŠKODA AUTO ถือเป็นผู้ผลิตรถยนต์ที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยมีฐานการผลิตหลักอยู่ที่ Mladá Boleslav โดยบริษัทก่อตั้งขึ้นในปี 2438 โดย Václav Laurin โดย ŠKODA ถือเป็นรถยนต์สัญชาติเช็กโดยแท้ที่มีประวัติการก่อตั้งยาวนานมากกว่า 100 ปี



ŠKODA ได้เข้าเป็นส่วนหนึ่งของเครือ Volkswagen เป็นเวลามากกว่า 20 ปี ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทมียอดขายมากกว่า 3 เท่า และฐานการผลิตมีการเติบโตเป็นอย่างมาก ในปัจจุบัน ŠKODA AUTO มีการจ้างงานมากกว่า 26,565 คนทั่วโลก และมีการผลิตมากกว่า 900,000 คันในปี 2554 นอกจากนี้ฐานการผลิตที่สาธารณรัฐเช็กและอินเดียแล้ว ŠKODA AUTO ยังมีฐานการผลิตอยู่ที่จีน รัสเซีย สโลวาเกีย ยูเครนและคาซัคสถานอีกด้วย

- **Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA)**

TPCA ก่อตั้งจากความร่วมมือระหว่าง Toyota และ PSA Peugeot Citroën ในปี 2548 และได้ตั้งฐานการผลิตหลักอยู่ที่เมือง Kolín โรงงานการผลิตถูกออกแบบโดย Toyota ส่วนภาคการผลิตจะ



ควบคุมดูแลโดย PSA Peugeot Citroën ซึ่งยังทำหน้าที่ในการประสานงานการจัดส่งวัตถุดิบให้แก่ TPCA อีกด้วย โดย TPCA ได้ขึ้นชื่อว่าเป็นโรงงานที่มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมสูงสุดในยุโรป โดย TPCA ได้มีการลงทุนเพื่อสร้างเทคโนโลยีเพื่อสิ่งแวดล้อมและมีการรณรงค์ให้พนักงานส่งเสริมภาพลักษณ์องค์กรดังกล่าวด้วย ด้วยระบบการจัดการน้ำและพลังงานที่สูงกว่ามาตรฐานอุตสาหกรรมรวมทั้งระบบการจัดการสิ่งปฏิกูลที่มีประสิทธิภาพ ทำให้โรงงานประสบความสำเร็จอย่างมากในด้านการรักษาคุณภาพและมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม โดยฐานการผลิตตั้งห่างจากกรุงปรากประมาณ 60 กิโลเมตร โดยมีการผลิตโมเดล Peugeot 107, Citroën C1 และ Toyota Aygo models ในแต่ละปี ซึ่งล้วนเป็นรถยนต์ที่ประหยัดเชื้อเพลิงและ

ลดการปล่อยแก๊สที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม โดยร้อยละ 80 ของส่วนประกอบมาจากสาธารณรัฐเช็ก และมากกว่าร้อยละ 99 ของการผลิตได้ถูกส่งออกสู่ตลาดยุโรป เช่น ฝรั่งเศส อิตาลี อังกฤษ เนเธอร์แลนด์ และเยอรมัน



### ● Hyundai

ฮุนได (Hyundai) บริษัทรถยนต์สัญชาติเกาหลีได้ตัดสินใจสร้างฐานการผลิตเป็นครั้งแรกในสหภาพยุโรปที่เมือง Nošovice ในภูมิภาค Moravian-Silesian สาธารณรัฐเช็ก ภายใต้ชื่อ Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) ด้วยเงินลงทุนมากกว่า 1 พันล้านยูโรในปี 2549 ซึ่งถือเป็นโรงงานที่มีความทันสมัยมากที่สุดแห่งหนึ่งในยุโรป จากการสร้างฐานการผลิตดังกล่าวเป็นหนึ่งในนโยบายของ Hyundai ที่จะขยายฐานการผลิตไปทั่วโลก นอกจากเกาหลี จีน อินเดีย สหรัฐอเมริกา รัสเซีย บราซิล และตุรกี

Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) มีผลิตรถยนต์โดยสาร 4 ประตู, รถยนต์ขนาดกลาง และรถยนต์อเนกประสงค์ ซึ่งการเข้ามาลงทุนของ Hyundai เป็นประโยชน์อย่างมากต่อเศรษฐกิจของเช็ก เพราะทำให้เกิดการจ้างงานมากกว่า 3,400 ตำแหน่ง และรัฐบาลเช็กได้สนับสนุนการลงทุนดังกล่าวโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทั้งถนนและทางรถไฟ ในปี 2551 ยอดการผลิตมีจำนวนเริ่มที่ 200,000 คันต่อปีและหลังจากการนโยบายเพิ่มอัตราการผลิต ทำให้ Hyundai สามารถผลิตได้ถึง 300,000 คันในปี 2554

### ● Kaipan

Kaipan ก่อตั้งขึ้นใน 2534 ซึ่งเป็นบริษัทที่เป็นของเช็กโดยตรง โดยจุดประสงค์ของผู้ก่อตั้งคือ ขยายตลาดรถเปิดประทุนเพื่อการค้าในสาธารณรัฐเช็ก โดยรูปแบบนั้นได้รับอิทธิพลมาจาก Lotus Seven และแบบจำลองที่เกี่ยวข้อง แต่บริษัทได้มีการปรับปรุงและต่อขยายการผลิตจากรูปแบบดั้งเดิมให้มีความทันสมัยมากขึ้น โดยฐานการผลิตปัจจุบันตั้งอยู่ที่ Smržovka ในภูมิภาค Liberec ถึงแม้ว่า Kaipan จะมีโรงงานการผลิตที่ค่อนข้างเล็กแต่มีความมั่นคงเป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่รูปแบบที่ล้ำสมัยแต่ยังมีการใช้เทคโนโลยีทันสมัยในการผลิตอีกด้วย โดยรถยนต์ของ Kaipan ประกอบไปด้วย 3 รุ่นคือ Kaipan 15, Kaipan 57 และ Kaipan 1 ซึ่งส่วนใหญ่จะส่งออกทั้งหมด โดยประเทศที่ส่งออกได้แก่ เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ มอนเตเนโกร บัลแกเรีย และสโลวาเกีย



## 2.4 การส่งออกและนำเข้ายานยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก

ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และส่วนประกอบในสาธารณรัฐเช็กมีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการส่งออก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.3 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดในปี 2555 และเป็นอันดับ 2 ของสินค้าส่งออกทั้งหมดของสาธารณรัฐเช็ก รองจากเครื่องจักร (ร้อยละ 19) โดยการส่งออกส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบของรถยนต์โดยสารส่วนบุคคลและส่วนประกอบ

### การส่งออกยานยนต์และส่วนประกอบของสาธารณรัฐเช็ก

ITEMS	CZECH EXPORT VALUE (MILLION USD)				Growth (%)		Share (%)		
	2009	2010	2011	2012	2011	2012	2010	2011	2012
Vehicles and access	19621	22783	27823	27110	22.1	-2.6	17.1	17.1	17.3

Table 1: Czech Automotive Export

Source: Czech Statistical Office, 2013

จากตารางที่ 1 อุตสาหกรรมยานยนต์ในสาธารณรัฐเช็กมีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจเช็ก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของ GDP และร้อยละ 17.3 ของการส่งออกทั้งหมดในปี 2555 โดยอุตสาหกรรมดังกล่าวไม่เพียงประกอบด้วยการผลิตรถยนต์เพียงอย่างเดียว แต่หากรวมไปถึงส่วนประกอบ ชิ้นส่วนทดแทน และอุปกรณ์ตกแต่งอื่นๆอีกด้วย โดยในภาคอุตสาหกรรมนี้ มีการจ้างงานถึง 121,000 คน ในปี 2555 อุตสาหกรรมยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 24.9 ของอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมด โดยการผลิตรถยนต์มีอัตราการเติบโตร้อยละ 2.2

### การนำเข้ายานยนต์และส่วนประกอบของสาธารณรัฐเช็ก

ITEMS	CZECH IMPORT VALUE (MILLION USD)				Growth (%)		Share (%)		
	2009	2010	2011	2012	2011	2012	2010	2011	2012
Vehicles and access	8643	9723	11913	11533	22.5	-3.2	7.7	7.8	8.2

Table 2: Czech Automotive Import

Source: Czech Statistical Office, 2013

ถึงแม้เซ็กจะมีมูลค่าการส่งออกรถยนต์และส่วนประกอบที่สูงมาก แต่มูลค่าการนำเข้าสินค้าประเภทดังกล่าว ก็มีอัตราสูงเช่นเดียวกันและอยู่ในอันดับ 4 ของสินค้านำเข้าทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 8.2 ของมูลค่าการนำเข้าของสาธารณรัฐเช็กในปี 2555 โดยมูลค่านำเข้าดังกล่าวยังรวมไปถึงการนำเข้าชิ้นส่วนและส่วนประกอบของผู้ผลิตรถยนต์ในสาธารณรัฐเช็ก ซึ่งจะนำไปใช้ในการผลิตที่โรงงานอีกต่อหนึ่ง เนื่องจากมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนในสาธารณรัฐเช็กเป็นจำนวนมาก ทั้ง Škoda, Hyundai และ การลงทุนร่วมกันระหว่าง Peugeot, Citroen และ Toyota ทำให้บริษัทดังกล่าวต้องการชิ้นส่วนยานยนต์เป็นจำนวนมากเพื่อใช้ในการผลิต ซึ่งส่วนใหญ่ล้วนนำเข้าจากประเทศอื่นๆ

จัดทำโดย สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงปราก สาธารณรัฐเช็ก

ณ.วันที่ 29 เมษายน 2557



## **The Automotive Industry in V4 countries**

According to research by Ernst & Young to study about the automotive markets in Central and Eastern Europe, it is noticeable that Czech Republic and Slovakia are exporting large numbers of vehicles while their domestic markets remain small. These two countries produce more than five times their levels of domestic demand. Therefore, plants in these countries operate almost entirely independently of the local market, relying on strong demand in the destination countries in Western Europe. Then, the automotive situation of countries in V4 will be determined individually except Czech Republic which will talk in deep detail in the following section.

### **1.1 Slovakia**

When VW acquired a small production plant from BAZ in Bratislava in 1991, the Slovak automotive industry embarked on its accelerated success story. Slovakia was proud to develop a production base predominantly for high-end SUVs.

However, much more impressive is the fact that Slovakia has the highest per capita car production in the world. Once PSA and the Hyundai subsidiary Kia joined VW in Slovakia, car production almost doubled. Hence, despite its small size, Slovakia is, after Czech Republic and Poland, the third-largest car producer among the new EU members.

As the automotive industry became established as a main pillar of Slovak production, this was rewarded with an investment-friendly environment through the creation of industrial parks, tax breaks and governmental subsidies to attract suppliers. However, Slovak car ownership is relatively low compared to the rest of Europe and, as in the other new EU countries, used car imports are a significant factor. The Czech brand Škoda, long familiar to Slovaks, is the leader in terms of new car sales.

#### **▪ Automotive Players in Slovakia**

In 2011, VW will begin production of the new small family car “Up!” near Bratislava, perpetuating the current trend toward small and efficient cars. The production site builds the Škoda Octavia and the VW Touareg, Audi Q7 and Porsche Cayenne.

Both Kia and PSA began their investments in Slovakia in 2006. Kia builds vehicles near Žilina, 200 kilometers from Bratislava. Its facility produces the compact SUV Sportage and the compact family car Cee’d.

PSA has set up an assembly line in the western Slovak town of Trnava, where it builds the Peugeot 207, one of the most popular small cars in Europe, and the efficiency oriented compact van Citroen C3 Picasso.

If required, Slovakia could increase car production to a maximum annual capacity of approximately 900,000 units.

The circle of passenger car manufacturers may be enlarged as the Chinese Jianghuai Automobile Company is in negotiations with the Slovakian Government about the establishment of a manufacturing facility there.

## **1.2 Poland**

Since Poland is one of the three biggest nations in Eastern Europe and has steadily evolved economically, large amounts of FDI flowed in during the 1990s when four global automotive manufacturers settled in the country. As resident VW decided to limit its production portfolio to LCVs, Daewoo, the first to market, backed out of car production due to insolvency. Today, former Daewoo subsidiary FSO and GM jointly produce low-budget Chevrolet models. The dominating car producer, however, is Fiat, with its largest operation base outside Italy and Brazil in Tychy, Poland.

Apart from vehicle production, Poland is well positioned as a component supplier, both inside and outside the country. Overall, more than half of Poland's automotive revenue is generated through component sales. And in spite of the current economic downturn, tire manufacturer Bridgestone opened another facility, driven by its long-term strategy for Europe. Overall, Poland is strongly export driven.

### **▪ Automotive Players in Poland**

The largest producer, Fiat, is based in Tychy, a city in southern Poland. In 2005, Fiat and Ford entered a cooperation agreement to develop small cars, the Fiat 500 and the new Ford Ka, with the intention of reducing production costs. Thus, Tychy became one of the biggest assembly facilities in Eastern Europe, with a capacity of 600,000 units annually.

Under GM leadership, the family car Opel Zafira is produced in Gliwice, and 95% are sold in WE. In August 2009, the production of the new Opel Astra was started. In addition, GM established the Chevrolet, one of the fastest-growing brands in Europe, in cooperation with FSO, a Polish vehicle manufacturer and former subsidiary of Daewoo.

Volkswagen in Poznań stopped its passenger car assembly in Poland to focus on LCVs, the T5 and the Caddy. In 2008, Toyota opened a new transmission manufacturing facility and BMW setup a new logistics and spare parts warehousing centre.

Poland also covers bus production through MAN, AB Volvo, Scania and Solaris. Next to small and cheap passenger car production, future-oriented technology has also found its way into the country. BorgWarner, a leading supplier of turbochargers, opened a new plant in Mielec to supply Fiat, which produces the smallest engine in Europe, for a future city car.

## **1.3 Hungary**

Before 1990, Hungary was involved in significant truck and bus production with domestic brands Ikarus and Rába Automotive. Today, Rába supplies its three strategic markets (the EU, the US and the Commonwealth of Independent States [CIS]) mainly with axles and chassis as well as other components.

After the dissolution of the Eastern Bloc, three global car manufacturers established themselves in the country. With Suzuki, Opel, Audi and the associated component suppliers, the automotive industry became the main pillar of Hungarian manufacturing.

However, since then, Opel has shifted its activities to powertrain production. Hungary has not lost its attractiveness, as Daimler AG (Daimler) has decided to open a plant in Kecskemét, 86 kilometers from Budapest, to manufacture new compact models in the near future.

In terms of parts production, Hungary is focused mainly on building engines. Both GM and Audi have established major factories with the same focus, and Suzuki has announced similar plans. Beyond that, a supplier base for other relevant parts is present, and mainly driven by the existence of the global vehicle manufacturers. Historically, Hungary served as a base for component production for delivery to the domestic commercial vehicle industry, but also to the Russian producer AvtoVAZ. Due to economic downturn, Audi suffers more as one of the main Hungarian exporters, due to its role as premium carmaker and as an engine supplier to the crisis-affected regions of Europe. On the other side, as a beneficiary of foreign scrap page programs, Suzuki absorbed some of the negative effects on the sector. However, even Suzuki, a manufacturer with high output volumes, has faced difficulties and suffered from decreasing outputs.

#### ▪ **Automotive players in Hungary**

As a producer of affordable cars, Suzuki held the dominant market share for the past 11 years. The Japanese carmaker committed itself to various cooperative ventures with other companies in Hungary to extend its capacities.

In 2003, the company decided jointly with Fiat to build SUVs for both brands that would be identical in construction, namely the Suzuki SX4 and the Fiat Sedici. In addition, Suzuki began assembling the Opel Agila and producing the Suzuki Splash in 2008.

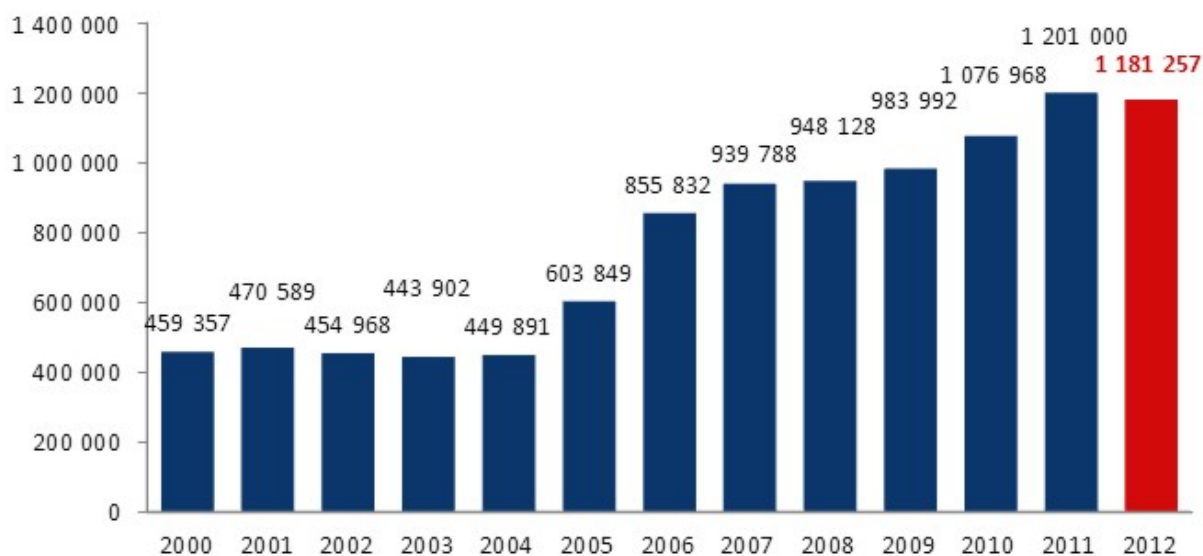
These two are also based on an identical platform. Audi Hungaria owns one of the biggest engine production facilities in the world, which is located in Győr. In 2008, the Hungarian plant produced almost 2 million engines to supply all Audi models as well as other VW brands both within Hungary and in other countries. Moreover, the premium models, the TT Coupé and the Roadster, have been assembled in Győr since 1998.

In 2007, the A3 Cabriolet, which is based on the same platform, was added to the assembly portfolio. Lately, Audi announced plans to increase investment in its engine R&D facility. The GM powertrain facility in Szentgotthárd supplies different GM brands in Europe. Daimler will start production of the new generation of Mercedes-Benz A and B class models in Hungary in 2012.

This decision was influenced by, among other things, the labor cost advantage, a suitable portfolio of suppliers and a convenient logistical infrastructure. The compact model production is very important to Daimler, which is attempting to match the tastes of potential Eastern European customers. These customers tend to prefer the B and C1 segments. Daimler is also focused on strengthening these segments across Europe.

## The Czech Automotive Industry

The Czech automotive industry represents one of the most developed automotive markets in Central and Eastern Europe region. Based on its long tradition, robust supplier base of nearly 900 companies and unique technology know-how, the Czech automotive sector succeeded in transitioning into a European advanced automotive industry while maintaining its attractive quality/price ratio.



*Figure 1: Total Amount of Manufactured Motor Vehicles in the Czech Republic between 2000-2012*

*Source: CzechInvest, 2012*

According to figure 1 shows the amount of motor vehicles produced in Czech Republic between 2000-2012, it is undeniable that the number of automotive production was increasing gradually by year. In 2010, the overall Czech production of both passenger cars and other motor vehicles exceeded one million units for the first time. This proved prominent breed success and this adage certainly epitomizes the Czech Republic, which hosts one of the highest concentrations of automotive-related manufacturing and design activity in the world.

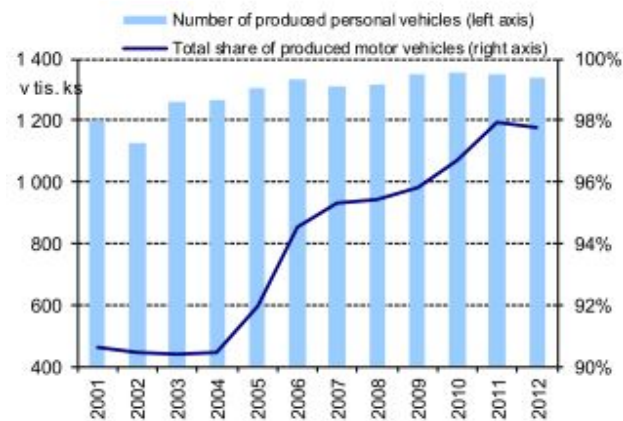
With passenger car production at 113.2 vehicles per 1,000 persons, the Czech Republic has maintained its supreme position among world automotive leaders in terms of per-capita output. It is also among the fifteen largest global passenger car producers by volume in year 2011. Based on the country's century-long engineering tradition, good infrastructure and skilled workforce, it significantly contributes to automotive manufacturing and R&D. This statement was recently supported by Ernst & Young's 2011 European attractiveness survey, which pointed out the country's high-quality infrastructure and skilled workforce as the main reasons for the Czech Republic's attractiveness to investors. While the country has the capacity and resources to accommodate three major carmakers – Škoda Auto (Volkswagen group), TPCA (Toyota/PSA joint venture) and Hyundai Motor Manufacturing Czech – and

holds excellent business opportunities for suppliers, the Czech Republic is poised to consolidate its position as one of the important key role not only in the European but also in the global scale.

The automotive industry is very important for the Czech Republic and is one of the traditional drivers of the Czech economy, not only because it employs a lot of people, has a long-term tradition and regularly produces more than a million vehicles, but also because of its position within Europe. Even despite the relatively small size of our country and economy compared to other member states, the Czech Republic's developed automobile industry is not losing pace, but is even remaining ahead. Even despite the economic crisis, the automotive industry has been maintaining its importance, and if the anticipated economic recovery occurs next year, it will be not only for the industry, but also for the Czech Republic a new impulse for growth and increasing of the Czech Republic's position on the European market and elsewhere.

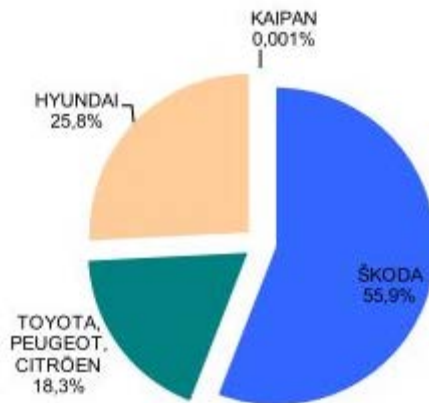
## 2.1 Czech Automotive Production

From 2001 to 2012, it is just under 10 million personal vehicles were manufactured in the Czech Republic. Between 2001 and 2004, annual production remained stably at around 450,000 vehicles, and as of 2005 production grew sharply due to the arrival of new automobile production plants to the Czech Republic (TPCA in Kolín and Hyundai in Nošovice). The most personal vehicles were produced in the Czech Republic in 2011, 1,195,000 vehicles, double the quantity in 2005. Most of the vehicles produced in the Czech Republic are personal vehicles, which make up 99 % of all motor vehicles produced in the Czech Republic.



*Figure 2: Development of the production of personal automobiles in the Czech Republic*

*Source: Automobile Industry Association, 2012*



*Figure 3: Produced personal automobile brands in the Czech Republic in 2012*

*Source: Automobile Industry Association, 2012*

The remaining approximately 1 % is divided among production of buses, service vehicles and motorcycles. However, in 2013 the automobile industry has been fully affected by the economic crisis, and during the first quarter of the year only 285,715 vehicles were produced, an 18.14% decline in production compared to the first quarter of 2012. All three large automobile firms in the country registered production declines.

Four personal automobile manufacturers have a presence in the Czech Republic. According to the Automobile Industry Association's data from 2012, the most vehicles were produced by Mladá Boleslav-based Škoda Auto 656,306 vehicles, giving it a majority 55.9 % share of all produced personal vehicles in that year. Hyundai has also been successfully producing vehicles in the Czech Republic. In 2012 it produced 303,035 personal vehicles. The joint venture of Toyota, Peugeot and Citroen in Kolín produced just under 200,000 automobiles. The small Czech manufacturer of sport roadster vehicles, Kaipan, has the smallest share of the market of produced automobiles (0.001 %).

## **2.2 Czech Automotive Market according to performance and job market indicators**

The development from the beginning of the new millennium has shown that the automobile industry is among the most dynamic sectors of the Czech economy.

The development of the year-to-year revenues in the automobile industry was reflected partially by the development of the economy. In 2006 there was 7 % GDP growth with a subsequent decline to the "bottom" (-4.5 % GDP growth) in 2009, when the economic crisis was fully hitting. This growth and subsequent decline is also noticeable in domestic revenues in the automotive industry.



*Figure 4: Year-to-year pace of growth in revenues in the automotive industry*

*Source: Czech Statistical Office, 2013*

However, the economic crisis has not only affected the Czech Republic, and therefore even relatively stable revenues from direct exports fell in 2009 by tens of percentage points. The economic growth a year later and a certain apparent improvement in the situation on the market restarted both domestic revenues and revenues from direct exports. However, the current situation shows that the economic crisis is far from behind. Considering other impulses, including increasing of VAT, uncertainty and reduction in consumption, it certainly will not come as a surprise that domestic revenues in the automobile industry have again begun declining.

In 2013, the revenues from Czech automotive industry remains stable with slight decline, followed by slight growth in 2014 in the amount of 16% of GDP in the Czech Republic and 1.4% in the EU as a whole, which may also give a boost to the automotive industry and subsequent revenues.

### **2.3 Key Automotive Companies in Czech Republic**

In fact, there are many automotive companies located in Czech Republic in the form of fully-czech owned, joint venture and foreign direct investment. In this case, the main key players will be presented and described shortly which are ŠKODA AUTO, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA), Hyundai and Kaipan.

- **ŠKODA AUTO**

Based in Mladá Boleslav, Czech Republic, ŠKODA AUTO is one of the world's oldest carmakers. The company's origins date back to 1895, when Václav Laurin and Václav Klement established a firm which laid the foundations of the more than one hundred year-long Czech automotive tradition.



ŠKODA has been part of the Volkswagen Group for 20 years. During this time, the company's sales have more than tripled and its product line has grown significantly. ŠKODA AUTO now employs more than 26,565 persons worldwide. Production totalled 900,625 vehicles in 2011. The product line comprises the Superb, Octavia, Fabia, Yeti and Roomster models. ŠKODA AUTO has manufacturing plants in the Czech Republic and India, and also produces cars in China, Russia, Slovakia, Ukraine and Kazakhstan.

In the spirit of its Growth Strategy 2018 the carmaker is investing in models, markets and production capacities. From mid-2013 the Yeti model will be produced also in China for the local market and ŠKODA will also produce a new compact model there in cooperation with Shanghai Volkswagen, bringing the number of models manufactured in China to five. Production will also expand in Russia. Yetis will be fully produced at the GAZ factory in Nizhni Novgorod starting in the last quarter of 2012. Production of a completely new compact sedan began in India in 2011. Attention is also devoted to the traditional European and domestic markets. In addition to the Fabia and Octavia, a third model will be produced in future at the main plant in Mladá Boleslav, with an accompanying increase in production capacity. ŠKODA will make DQ200 automatic dual-clutch transmissions at its Vrchlabí plant from the end of 2012.

A new corporate image was unveiled at the Geneva Motor Show in March 2011, as ŠKODA's new strength should be seen not only in its products, but also in its overall presentation as a self-confident global company.



- **Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA)**

Toyota and PSA Peugeot Citroën launched production of cars at the TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile) plant in the Czech Republic in early 2005. Four years after the carmakers unveiled their joint-venture project and three years after they chose a site near the Czech town of Kolín, the first cars rolled off the production line – one each of the new Toyota, Peugeot and Citroën models. The millionth vehicle was produced just three years and nine months later, on 1 December 2008.

The facility was designed primarily by Toyota, the partner that took most of the responsibility for manufacturing. PSA Peugeot Citroën is responsible for the supplier network of TPCA. TPCA has been constructed as one of the greenest factory in Europe. From the beginning, TPCA pays attention for the investments into the most environment-friendly production technologies and promotes environment-friendly thinking of employees. Its results of energy and water efficiency highly above the industry average confirm the success of this effort as well as the results of waste management system with low production of waste and high ratio of recycling.

At around EUR 750 million, the state-of-the-art plant located about 60 kilometres east of Prague is one of the biggest foreign investments in Central Europe to date. The plant produces approximately 300,000 Peugeot 107, Citroën C1 and Toyota Aygo models a year.



These economical city cars with low fuel consumption and emissions were given a facelifts in 2008 and 2012.

Eighty per cent of all parts are sourced in the Czech Republic. More than 99% of the cars are exported to European markets, mainly France, Italy, the United Kingdom, the Netherlands and Germany. TPCA has roughly 3,000 employees.

- **Hyundai**



Another success story began with the announcement of a EUR 1 billion investment in Nošovice, Moravian-Silesian Region, in 2006. At that time, the Korean car manufacturer Hyundai Motor Company decided to build here its very first production facility in Europe, which according to expert opinion is currently the most modern car factory in Europe. By building this factory, Hyundai Motor Company expanded its global production network, which includes other manufacturing facilities in Korea, China, India, the United States, Russia, Brazil and Turkey.

Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) produces four passenger-car models in the compact, MPV and SUV segments. The manufacturing facilities consist of a stamping shop, a welding shop, a paint shop, a final assembly shop and two transmission shops. The transmission shops are of particular importance as they produce transmissions not only for HMMC but also for its sister company Kia Motors Slovakia in Žilina. Conversely, Kia's Slovak plant provides HMMC with motors, thus creating a unique complex of mutually cooperating units.

The importance of Hyundai's huge investment, one of the biggest in the Czech Republic to date, was also based on the fact that Hyundai came to the Moravian-Silesian Region in the nick of time, so to speak, as the region suffered from high unemployment resulting from painful restructuring processes in its traditional industries. Hyundai offered to create approximately 3,400 jobs and additional 5,000-7,000 were created by component suppliers. The Czech government and the Moravian-Silesian Region followed up this investment by spending billions of Czech crowns on infrastructure, particularly roads and railways.

In 2008, manufacturing capacity started at 200,000 cars per year, a figure that was reached after only two years of production. Upon initiation of three-shift operation in autumn 2011, the maximum capacity of Hyundai Motor Manufacturing Czech has risen to 300,000 cars per year.

- **Kaipan**



Kaipan was founded in 1991 as a fully Czech-owned company. The goal of its founder was to enlarge the offer of the Czech market with a sports convertible (roadster). Its design was derived from the famous Lotus Seven and its replicas. Even though the original idea was rather to import Lotus Seven replicas from abroad, the company gradually turned to developing and manufacturing new variants of the original designs. The first prototype was

introduced in the fall of 1992; however, development and testing took several more years and was finished in 1997. That same year, the Kaipan 47 was deemed roadworthy and approved for series production. In 2003 the company moved to new premises in Smržovka, in the Liberec region.

At present, Kaipan is a stable company that offers the flexibility of a small production plant. Kaipan's roadsters are exclusive sports cars based on a legendary design but using modern technologies such as composite materials. All are custom-made and fulfil roadworthiness and emission requirements. The product portfolio comprises three models – Kaipan 15, Kaipan 57 and Kaipan 14 – which have been successfully exported to Germany, the Netherlands, Serbia, Montenegro, Bulgaria and Slovakia.

## 2.4 Czech Automotive: Export and Import

Automotive sector including vehicles and components have dominant position in the commodity structure of Czech exports, their share in total exports reached 17.3% in 2012 and its position ranged in 2<sup>nd</sup> rank of highest Czech Export items following by Machinery (19%). Highest positive balance was achieved in the item of passenger cars and their parts.

ITEMS	CZECH EXPORT VALUE (MILLION USD)				Growth (%)		Share (%)		
	2009	2010	2011	2012	2011	2012	2010	2011	2012
Vehicles and access	19621	22783	27823	27110	22.1	-2.6	17.1	17.1	17.3

*Figure 5: Czech Automotive Export*

*Source: Czech Statistical Office, 2013*

According to figure-5, Czech automotive industry has a strong position within the national economy, its share on the total GDP of the Czech Republic makes 10 % and on total Czech export 17,3 % in the year 2012. Automotive industry includes not only production of motor vehicles but also manufacture of components, spare parts and accessories and employs totally 121 thousand. people. In 2012, automotive industry accounted for 24.9% of industrial production. Manufacture of motor vehicles grew by 2.2 %.

### *Czech Automotive Import*

ITEMS	CZECH IMPORT VALUE (MILLION USD)				Growth (%)		Share (%)		
	2009	2010	2011	2012	2011	2012	2010	2011	2012
Vehicles and access	8643	9723	11913	11533	22.5	-3.2	7.7	7.8	8.2

*Figure 6: Czech Automotive Import*

*Source: Czech Statistical Office, 2013*

Although Czech Automotive has high level of exports, it is noticeable that the value of import vehicles and access was rising substantially and ranged at 4<sup>th</sup> position for total import items, containing 8.2% of total Czech import in year 2012 because the import values comprises not only items imported directly by automotive companies needed for production (e.g. parts) and investment items (e.g. machinery) but also all imports of new vehicles into the Czech Republic as there are many auto manufacturers and assembly plants in the Czech Republic include original Czech brands Škoda, Hyundai and joint-venture Peugeot, Citroen and Toyota. Hence, these companies acquire large volume of automotive parts needed for production, mainly import from other countries.

Prepared by: Thai Trade Center (Export Promotion), Royal Thai Embassy, Czech Republic

Last Updated: 29 April 2014

## รายงานการอ้างอิง (References)

CzechInvest. (2012). *Automotive Industry in the Czech Republic*. [Online]. Retrieved April 8, 2014, from <http://www.czechinvest.org/en/1automotive-industry>

Ernst & Young. (2012). *Automotive Markets in Central and Eastern Europe*. [Online] . Retrieved April 8, 2014, from <http://www.ey.com/GL/en/Industries/Automotive/The-Central-and-Eastern-European-automotive-market---Central-and-Eastern-Europe-automotive-trends>.

EU Office ČS, a. s. (2013). *Analysis of the Automotive Industry in the Czech Republic* [Online]. Retrieved April 8, 2014, from <http://www.businessinfo.cz/en/articles/analysis-of-the-automotive-industry-in-the-czech-republic-46024.html>