

**UNIVERZITA KARLOVA**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut mezinárodních studií

Katedra severoamerických studií

**Bakalářská práce**

**2024**

**Matyáš Červený**

**UNIVERZITA KARLOVA**

**FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD**

Institut mezinárodních studií

Katedra severoamerických studií

**Regionální integrace a automobilový průmysl: Vliv  
NAFTA na Mexiko a Kanadu**

Bakalářská práce

Autor práce: Matyáš Červený

Studijní program: Teritoriální studia

Vedoucí práce: Mgr. Ing. Magdalena Fiřtová, Ph.D.

Rok obhajoby: 2024

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 28.4.2024

Matyáš Červený

## **Bibliografický záznam**

Červený, Matyáš. *Regionální integrace a automobilový průmysl: Vliv NAFTA na Mexiko a Kanadu*. Praha, 2024. 70 s. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií, Katedra severoamerických studií. Vedoucí bakalářské práce Mgr. Ing. Magdalena Fiřtová, Ph.D.

**Rozsah práce:** 83 833

## **Abstrakt**

Tato bakalářská práce se zabývá regionální integrací, s důrazem na regionalismus a Severoamerickou dohodu o volném obchodu (NAFTA), která zavedla liberalizaci mezinárodního obchodu mezi Spojenými státy americkými, Mexikem a Kanadou. Práce zkoumá období mezi lety 1993 a 2016 a hlavním tématem práce je vliv dohody o volném obchodu na vyspělou Kanadu a rozvojové Mexiko.

Práce analyzuje, jak se lišila implementace NAFTA mezi Kanadou a Mexikem. Jestli dohoda měla odlišný vliv na automobilový průmysl v těchto zemích a jaký vliv měla na pracovní sílu a investice, které hrály důležitou roli v rozvoji automobilového průmyslu v Severní Americe. Dále práce zkoumá, jak se změnila výroba automobilového průmyslu v tomto regionu, a která země dokázala z volného přístupu na trh získat více.

Pro zodpovězení těchto otázek byla použita srovnávací analýza a případová studie. Tyto metody porovnávají trendy a vývoje v automobilovém průmyslu v Kanadě a v Mexiku a dopady na automobilový průmysl.

Na základě tohoto postupu práce zjistila, že NAFTA vedla k nárůstu investic do regionu, které zvýšily automobilovou produkci. Výroba se přesunula převážně do Mexika, které těží z levnější pracovní síly a výhodou geografickou lokací. Těmito zjištěními lze porovnat vliv NAFTA s novou dohodou o volném obchodu v Severní Americe – USMCA, která v roce 2020 nahradila NAFTA. Lze také pozorovat integrační trendy mezi rozvojovou a vyspělou zemí.

## **Abstract**

This bachelor thesis deals with regional integration, with a focus on regionalism and the North American Free Trade Agreement (NAFTA), which introduced the liberalization of international trade between the United States, Mexico and Canada. The Thesis examines the period between 1993 and 2016. and the main topic of the thesis is the impact of the free trade agreement on developed Canada and developingg Mexico.

The thesis analyzes how the implementation of NAFTA differed between Canada and Mexico. Whether the agreement had a different impact on the automotive industry in these countries and what impact it had on the workforce and investments that played an important role in the development of the automotive industry in North America. The thesis further examines how the production of the automotive industry in this region has changed, and which country has been able gain more from free market access.

To answer these questions, a comparative analysis and a case study were used. These methods compare trends and developments in the automotive industry in Canada and Mexico and the impacts on the automotive industry.

Based on this approach, the thesis found that NAFTA led to an increase in investment in the region, which increased automotive production. Production has shifted mainly to Mexico, which benefits from cheaper labor and favorable geographical location. These findings can be used to compare the impact of NAFTA with the new free trade agreement in North America – USMCA, which replaced NAFTA in 2020. Integration trends between a developing and a developed country can also be observed.

## **Klíčová slova**

NAFTA, integrace, automobilový průmysl, regionalismus, Kanada, Mexiko, pracovní síla, investice, výroba, Severní Amerika

## **Keywords**

NAFTA, integration, automotive industry, regionalism, Canada, Mexico, labor force, investment, production, North America

## **Title**

Regional Integration and the Automotive Industry: The Impact of NAFTA on Mexico and Canada

## **Poděkování**

Na tomto místě bych chtěl vyjádřit mé upřímné poděkování paní doktorce Fiřtové za odborné vedení a rady, které mi pomohly při psaní této bakalářské práce.



## Obsah

Úvod .....	8
1. Regionalismus .....	12
1.1 Nový Regionalismus.....	16
1.2 Proč nový regionalismus .....	20
2. Cesta Kanady a Mexika k novému regionalismu .....	23
2.1 Kanada .....	23
2.2 Mexiko.....	28
3. Vliv NAFTY na automobilový průmysl v Mexiku .....	34
3.1 Výroba automobilů.....	35
3.2 Export automobilů a domácí trh .....	36
3.3 Přímé zahraniční investice.....	38
3.4 Závody, pracovní pozice a platy.....	40
3.4 Závěr.....	43
4. Vliv NAFTY na automobilový průmysl v Kanadě .....	46
4.1 Výroba automobilů.....	47
4.2 Export automobilů a obchodní bilance.....	49
4.3 Závody, pracovní pozice a přímé zahraniční investice.....	51
4.4 Hrozba pro kanadský automobilový sektor? .....	55
4.5 Závěr.....	55
Závěr.....	57
Summary.....	60
Použitá literatura.....	61

## Úvod

V posledních desetiletích se šíření regionálních obchodních dohod stalo charakteristickým rysem globálního obchodního uspořádání. Mezi ne patří i Severoamerická dohoda o volném obchodu (NAFTA), která vstoupila v platnost roce 1994. NAFTA představuje klíčový milník v procesu severoamerické integrace a symbolizuje rozmach nového regionalismu po skončení studené války. Dohoda vytvořila zónu volného obchodu mezi Spojenými státy americkými, Kanadou a Mexikem, čímž liberalizovala obchod mezi členskými zeměmi a nastolila nový řád v oblasti mezinárodního obchodu, zahraničních investic a kapitálových toků. Transformovala tak ekonomické vztahy v regionu. Hlavním zaměřením NAFTA byla liberalizace obchodu v oblastech zemědělství, textilního a automobilového průmyslu. Automobilový průmysl, s tradicí sahající v Severní Americe až do roku 1903 (založení Ford Motor Company), byl integrací NAFTA silně ovlivněn. Již před podpisem dohody patřil mezi klíčová odvětví v regionu, s dominancí Spojených států.<sup>1</sup>

Tématem práce je analýza dopadu na nového regionalismu a NAFTA na automobilový průmysl v Kanadě a Mexiku v období od roku 1993 do roku 2016. zaměřuje se na klíčové trendy v daném odvětví, vliv NAFTA na výrobu, obchod, investice a zaměstnanost v obou zemích. Kanada a Mexiko byly zvoleny pro srovnání z důvodu jejich značné, politické, kulturní a ekonomické odlišnosti. Tato odlišnost umožňuje zkoumat rozdílnosti dopadu integrace na rozvojovou a vyspělou zemi. Na druhou stranu obě země spojuje silná závislost na Spojených státech. Období 1993-2016 zahrnuje klíčové fáze vývoje NAFTA, od jejího počátečního vlivu až po rostoucí kritiku a snahu o přepracování dohody. Rok 2016 představuje v kontextu významný mezník, i když dohoda v tomto roce nezažila žádné zásadní změny. Avšak nastávající volby v USA silně ovlivnily veřejné mínění o NAFTA. Hlavní kandidáti, Donald Trump a Hillary Clintonová, vyjádřili nespokojenost s dohodou. Trump ji označil za „nejhorší obchodní dohodu v historii“,<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Candice S. Miller, „Michigan Made 100 years of the automobile“, *Michigan History* 80, č. 2 (Březen/Duben 1996): 1-96,

[http://s3images.coroflot.com/user\\_files/individual\\_files/166112\\_GHf4oea9M4YmY3IKfc6K5rV39.pdf](http://s3images.coroflot.com/user_files/individual_files/166112_GHf4oea9M4YmY3IKfc6K5rV39.pdf) (staženo: 6. dubna 2024).

<sup>2</sup> Patrick Gillespie, „NAFTA: What it is, and why Trump hates it“, *Cable News Network*, 15. listopadu 2016, <https://money.cnn.com/2016/11/15/news/economy/trump-what-is-nafta/index.html> (staženo: 6. dubna 2024).

zatímco Clintonová konstatovala, že „nenaplnila sliby.“<sup>3</sup> Zvolení Trumpa v roce 2016 vedlo k přepracování NAFTA, která byla v roce 2020 nahrazena novou dohodou o zóně volného obchodu – USMCA.

Téma této bakalářské práce bylo zvoleno s ohledem na stále aktuální otázky spojené s automobilovým průmyslem a obchodem v Severní Americe, v kontextu nových aktérů na automobilovém trhu, jako je Čína, a případné srovnání vlivu NAFTA s USMCA na automobilový sektor. Cílem práce je přispět k hlubšímu pochopení problematiky z pohledu obchodních teorií a porovnat integraci vyspělé Kanady a rozvojového Mexika. Práce si klade několik otázek: Jaký vliv měla implementace NAFTA a liberalizace na regionální integraci v rámci automobilového průmyslu v Kanadě a Mexiku? Jaký dopad měla integrace vyspělého státu a rozvojového státu na automobilový průmyslu v regionu? Jak ovlivnila pracovní síla a proud investic automobilový průmysl v Mexiku a Kanadě?

Hypotézou práce je, že integrace měla rozdílné dopady na automobilový průmysl v Kanadě a Mexiku, s možným poklesem zaměstnanosti a produkce v Kanadě, a naopak výhodou pro Mexiko. Regionální politiky podporované novým regionalismem, včetně subvencí a daňových pobídek, měly různé dopady na konkurenceschopnost automobilového průmyslu v Kanadě a Mexiku.

První kapitola práce se zaměřuje na vymezení klíčových obchodních teorií, které jsou pro analýzu v práci relevantní. Patří mezi ně teorie nového regionalismu, teorie komparativních výhod a nová teorie obchodu. Práce zdůvodní, proč po studené válce vzrostla tendence k utváření regionálních obchodních dohod.

Druhá kapitola stručně shrnuje historický vývoj obou zemí se zaměřením na politické strategie v oblasti automobilového průmyslu. Pro Mexiko je popsán vývoj od importně-substituční strategie po liberalizaci a integraci do NAFTA. V případě Kanady se práce zaměřuje na počáteční odpor k integraci se Spojenými státy z kulturních důvodů a následný vývoj politiky až po zónu volného obchodu mezi Kanadou a USA.

Následující kapitoly se podrobně zaměřují na analýzu dopadu NAFTA na automobilový průmysl v obou zemích. Pozornost bude věnována především produkci a

---

<sup>3</sup> Jason Margolis, „Hillary Clinton’s stand on NAFTA and the TPP: It’s complicated, and evolving“, *The World*, 28. června 2016, <https://theworld.org/stories/2016-07-28/hillary-clinton-s-stand-nafta-and-tpp-it-s-complicated-and-evolving> (staženo: 6. dubna 2024).

exportu automobilů, vlivu na pracovní sílu a přímým zahraničním investicím.

Práce vychází převážně ze sekundárních zdrojů, a to jak z odborných publikací, tak z oficiálních statistik a dokumentů. První úvodní kapitola práce čerpá z publikací profesorky Evy Cihelkové z Fakulty mezinárodních vztahů VŠE, která se specializuje na teorii regionalismu. Práce využívá zejména její knihy "Nový regionalismus: teorie a případová studie" (2007) a "Regionalismus a multilateralismus: základy nového světového obchodního řádu?" (2010), které detailně pojednávají o teorii regionalismu a nového regionalismu. Mezi zahraniční autory věnující se tématu regionalismu patří profesor Richard Baldwin, přední světový expert na globální hospodářskou politiku a teorii, specializující se na mezinárodní obchod. Baldwin propojuje pohledy z ekonomie a politické ekonomie a pod vedením ekonoma Paula Krugmana, autora nové obchodní teorie, napsal doktorát.

Důležitou publikací pro práci je kniha "Negotiating NAFTA: Explaining the Outcome in Culture, Textiles, Autos and Pharmaceuticals" (2000) od Maryse Robert, ředitelky Odboru hospodářského rozvoje, obchodu a cestovního ruchu na generálním sekretariátu Organizace amerických států. Robert ve své knize věnuje automobilovému sektoru celou kapitolu, kde vysvětluje postup vyjednávání a intervenci vlád do automobilového průmyslu před NAFTA. Pro zkoumání důsledků NAFTA do roku 2004 byla využita kniha "NAFTA Revisited: Achievements and Challenges" (2005) od autorů Jeffreyho Schotta a Garyho C. Hufbauera. I tato kniha obsahuje kapitolu věnovanou automobilovému sektoru.

Pro pozdější časové období byl nápomocný článek od kanadského ekonoma Jeffa Rubina „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“ (2017) a článek od Thomase H. Klier, který se zaměřuje na změny ve výrobním sektoru, distribuci ekonomické aktivity a vývoj regionální ekonomiky. Jeho článek „Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA“ (2017) byl kvalitním zdrojem informací ke třetí kapitole práce. Práce dále využívá velké množství relevantních zdrojů, včetně článků v odborných časopisech, oficiálních zpráv nebo statistických údajů.

Co se týče metodologického přístupu práce, tato práce využívá kombinovaný metodologický přístup, který se opírá o srovnávací analýzu a případovou studii. Srovnávací analýza slouží k porovnání vývoje automobilového průmyslu v Kanadě a Mexiku od roku 1994 do roku 2016. Zaměřuje se na klíčové faktory jako je export, produkce nebo pracovní

síla. Cílem je identifikovat podobnosti a rozdíly ve vývoji obou zemí a formulovat obecnější závěry o vývoji automobilového průmyslu v Severní Americe. Případová studie se zaměřuje na integraci Mexika a Kanady do NAFTA. Studie zkoumá dopady NAFTA na automobilový průmysl. Pro analýzu jsou shromážděna sekundární data. Tato data jsou následně analyzována s cílem zhodnotit vliv NAFTA na automobilový průmysl v obou zemích.

## 1. Regionalismus

Pro správné pochopení regionalismu jako takového je potřeba vymezit několik pojmů, které s regionalismem blízce souvisí. Jelikož regionalismus je chápán jako přibližování nejen ekonomik více států, ale také politiky nebo kultury, tak se jedná o proces integrace. Z hlediska regionalismu je důležitá ekonomická integrace, a proto je nutné tento pojem definovat. Pojem ekonomická integrace se téměř nepoužíval až do 50. let minulého století a jeho definice byla nejasná. Charakteristika tohoto pojmu, která se objevila až později, popisuje ekonomickou integraci jako situaci, ve které pomocí spolupráce a solidarity začíná postupné sblížení ekonomik více států. Toto sblížení může přejít až do úplného sloučení nebo sjednocení ekonomik.<sup>4</sup> Neoklasická teorie mezinárodních ekonomických vztahů tento pojem definuje lehce odlišně, zde ekonomická integrace znamená tvoření velmi těsných a intenzivních vztahů mezi jednotlivými světovými ekonomickými regiony. Hlavním aspektem ekonomické integrace je budování volného obchodu, který sám o sobě je už důvod k integraci.<sup>5</sup>

Dalším důležitým pojmem, který souvisí s regionalismem je region. Definice regionu i regionalismu nejsou pevně dané a jejich charakteristika se v průběhu času vyvíjí. Na definici regionu můžeme pohlížet z různých hledisek – geografického, historického, ekonomického či kulturního. Z pohledu regionalismu lze region nejjednodušeji ztotožnit s členskou základnou konkrétního uskupení, což může být problematické. Například evropský region by mohl být ztotožněn v rámci členství Evropské unie, čímž by ale spousta zemí zůstala mimo (např. Švýcarsko, Island, Norsko či Lichtenštejnsko). Pokud by bylo Turecko přijato do Evropské unie, tak by se evropský region rozšířil a zahrnovali bychom do něj i část blízkého východu. Na tomto příkladě můžeme vypožorovat, že koncept regionu v regionalismu není přirozený nebo neměnný. Naopak tento koncept je sociálně konstruovaný, což znamená, že je proměnlivý.<sup>6</sup>

Další definice, která je vhodnější, popisuje region jako uskupení několika zemí, které vytvořily vhodné prostředí ke spolupráci. Hlavním záměrem této spolupráce je, aby byla trvalá nebo dlouhodobá. Region je zde spojen v řadě případů s bezpečnostní otázkou a

---

<sup>4</sup> Eva Cihelková, *Světová ekonomika: regiony a integrace* (Praha: Garda, 2002), 15.

<sup>5</sup> *Ibid.*, 16.

<sup>6</sup> Vilém Řehák, „Nový regionalismus: proces a teorie“, *Journal of International relations* 7, č. 2 (2009): 7-20, [https://www.academia.edu/5423534/Nový\\_regionalismus\\_proces\\_a\\_teorie](https://www.academia.edu/5423534/Nový_regionalismus_proces_a_teorie) (staženo 2.března 2023).

otázkou identity, tedy sdílenými zájmy. I zde existuje možnost proměny a rozšíření regionu.<sup>7</sup> Zde můžeme opět použít Turecko, jako příklad této definice. Turecko je členem NATO, tedy Severoatlantická organizace, a rozšiřuje tento region i mimo Atlantický oceán až na Blízký východ. Další perspektivou je možno regiony vnímat jako zóny, které jsou založené na skupinách několika států, které sdílejí určité rysy. Například Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD), islámské země nebo Jih. Tyto zóny mohou být trvalé nebo dočasné a mohou i nemusí být institucionalizované.<sup>8</sup>

Region tedy můžeme vnímat jako seskupení dvou nebo více států za účelem spolupráce, která nabývá různého stupně integrace. Regionální seskupení vznikají hlavně na základě určitého typu dohod mezi jednotlivými státy. Po nabytí platnosti GATT v roce 1948 vznikají tzv. preferenční obchodní dohody (Preferential trade arrangements – PTA), které jsou definovány jako dobrovolná jednání, která mají způsobit těsnější integraci hospodářství jednotlivých stran tohoto jednání. Jejich cílem je posílení volnosti obchodu. PTA se dělí na několik druhů, které jsou vytvořené za účelem těsnější integrace ekonomiky. Mezi ně patří dohody o celních uniích, které bývají starší. Dalším druhem jsou dohody, které směřují k uspořádání celní unie nebo zóně volného obchodu. Existuje souhrnné označení všech těchto dohod – Regionální obchodní dohody (Regional trade agreements – RTA).<sup>9</sup> RTA je jedním z příkladů regionalismu.<sup>10</sup>

Liberalizační vyjednávání prostřednictvím Všeobecné dohody o clech a obchodu, se jednoznačně zakládala na multilaterálním přístupu k uvolňování obchodu. V konečných rozhodnutích se plně respektovaly názory a vůle všech zapojených zemí. Obchodní liberalizace na multilaterální úrovni byla dlouhodobě považována za preferovaný přístup oproti regionálnímu či bilaterálnímu schématu. Tento přístup předpokládá vytvoření rovných a nediskriminačních vztahů mezi co největším počtem zemí, které vyjádří zájem o účast v procesu liberalizace obchodu. Zároveň generálně podporuje rozvoj obchodu a zabraňuje jeho odchylování.<sup>11</sup> Autoři GATT se domnívali, že tímto dosáhnou největších výhod

---

<sup>7</sup> Ibid., 11-12.

<sup>8</sup> Mary Farrell, Björn Hettne a Luk van Langenhove, *Global politics of regionalism: theory and practice* (Londýn: Pluto press, 2005), 23-24.

<sup>9</sup> Eva Cihelková, *Nový regionalismus: teorie a případová studie (Evropská unie)* (Praha: C.H. Beck, 2007), 5.

<sup>10</sup> John Ravenhill, *Global political economy* (Oxford: Oxford University Press, 2020), 143.

<sup>11</sup> Pavel Neumann, „Nový regionalismus ve světové ekonomice: příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry“, *Mezinárodní vztahy* 39, č. 4 (2004): 50-60,

<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/>

komparativní výhody. Teorie komparativní výhody Davida Ricarda z 19. století říká, že stát má komparativní výhodu, pokud dokáže produkovat jakýkoliv zboží za nižší cenu než jiná země. Ricardo říká, že i když jedna země vyrábí všechno zboží levněji než druhá země, obě země mohou nadále obchodovat se ziskem. Ricardo používal za faktor výroby pouze práci. Jeho teorie byla rozvinuta na začátku 20. století dvěma švédskými ekonomama Bertilem Ohlinem a Eliem Heckscherem, kteří uplatnili více výrobních faktorů. V podstatě říkají, že země bude exportovat zboží, které je produkováno faktorem, kterého má země dostatek a bude importovat zboží vyráběno faktorem, kterého má nedostatek. Obě země by profitovaly, pokud by obchodovaly volně, což by zvýšilo produkci a efektivitu a snížilo cenu pro spotřebitele.<sup>12</sup>

I přesto, že má mnohostranná liberalizace své výhody, regionální dohody nebyly opomenuty jako alternativa. Ukázalo se, že regionální dohody mohou napomoci obchodní liberalizaci, zejména v případech, kdy některé ekonomické nebo politické důvody brání využití multilateralismu, což se ukázalo právě v případě USA.<sup>13</sup>

Nyní se dostáváme k samotnému regionalismu. Regionalismus patří mezi tři základní trendy rozvoje současné světové ekonomiky spolu s globalizací a multilateralismem.<sup>14</sup> Určit začátky regionalismu a tvoření regionů za účelem spolupráce není snadné a různí ekonomové připisují začátek regionalismu jiným obdobím, i přestože se termín regionalismus začal používat až v 60. letech minulého století.<sup>15</sup> Regionalismus se dělí na starý (geografický) a na nový (v anglicky psaných publikacích se lze také setkat s termínem „Second regionalism“, který znamená totéž, co nový regionalismus). Například doktor Vilém Řehák ve svém vědeckém článku píše, že první regionalismus se objevil již ve starověkém Řecku a Římě.<sup>16</sup>

---

article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky\_msuFAXUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq (staženo: 2. února 2024).

<sup>12</sup> William Krist, „Chapter 3: Trade Agreements and Economic Theory“, <https://www.wilsoncenter.org/chapter-3-trade-agreements-and-economic-theory> (staženo 28. března 2024).

<sup>13</sup> Pavel Neumann, „Nový regionalismus ve světové ekonomice: příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry“, *Mezinárodní vztahy* 39, č. 4 (2004): 50-60, [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky\\_msuFAXUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky_msuFAXUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq) (staženo: 2. února 2024).

<sup>14</sup> Cihelková, *Nový regionalismus*, 2.

<sup>15</sup> *Ibid.*, 2.

<sup>16</sup> Vilém Řehák, „Nový regionalismus: proces a teorie“, *Journal of International relations* 7, č. 2 (2009): 7-20, [https://www.academia.edu/5423534/Nový\\_regionalismus\\_proces\\_a\\_teorie](https://www.academia.edu/5423534/Nový_regionalismus_proces_a_teorie) (staženo 2. března 2023).



Podle Helge Hveema (norský politik) je regionalismus soubor myšlenek, které podporují geografickou nebo sociální oblast jakožto regionální projekt. Hveem regionalismus také vnímá jako vědomou konstrukci identity, která reprezentuje jeden konkrétní region. Obvykle tato identita je spojena s politickým programem, strategií, cílů a vede ke tvoření institucí.<sup>17</sup>

Podle pracovní definice WTO je regionalismus jakákoliv obchodní dohoda, která zahrnuje dvě nebo více zemí.<sup>18</sup> Signatářů obchodních dohod může být tedy několik jako je tomu například v EU nebo jen dva (např.: dohoda mezi Srí Lankou a Indií). Dohody zahrnují země, které jsou v těsné geografické blízkosti jako je NAFTA nebo země, které se nachází v různých částech světa. Podle článku XXIV GATT mají být všechny dohody oznámeny WTO. Zaměření regionalismu je definováno rozsahem pravidel WTO. Podle ekonoma Fingera můžeme regionalismus chápat jako diskriminační politiku, která může být prosazována právě prostřednictvím článku XXIV.<sup>19</sup> RTA mohou obsahovat pozitivní diskriminaci ve prospěch členských zemí, ale zároveň mohou obsahovat diskriminaci obchodních partnerů třetích stran.<sup>20</sup> Členové RTA odstraňují obchodní překážky mezi sebou, ale každý si ponechá svůj vlastní seznam cel na dovoz od nečlenů.<sup>21</sup>

Ekonomka Eva Cihelková píše: „Např. podle L. A. Winterse (ekonom) jde o jakoukoliv politiku zaměřenou na snižování obchodních bariér mezi zeměmi bez ohledu na to, zda jsou tyto země sousedící či vůbec sobě blízké. Podle R. E. Baldwina (ekonom) je zapotřebí regionalismus chápat z pohledu procesu integrace (což je ovšem rovněž jistý typ hospodářské politiky), která z globálního hlediska sice vede k propojování a růstu soudružnosti jednotlivých částí světové ekonomiky, z regionálního hlediska však přispívá k vytváření těsnějších vazeb mezi několika národními státy“.<sup>22</sup> Celkově se tedy jedná o budování liberalizace vztahů mezi vícero státy, která přispívá k vytváření těsnější integrace.

R. E. Baldwin dále rozděluje regionalismus na dva typy, a to hluboký a mělký

---

<sup>17</sup> Manuela Spindler, „New regionalism and the Construction of Global Order“ (The University of Warwick, 2002), 7, [https://wrap.warwick.ac.uk/2025/1/WRAP\\_Spindler\\_wp9302.pdf](https://wrap.warwick.ac.uk/2025/1/WRAP_Spindler_wp9302.pdf) (staženo 3. března 2023).

<sup>18</sup> Richard Baldwin a Patrick Low, *Multilateralizing regionalism* (Cambridge: Cambridge University Press, 2009), 13-14.

<sup>19</sup> *Ibid.*, 14.

<sup>20</sup> Cihelková, *Nový regionalismus*, 5.

<sup>21</sup> Krist, *Chapter 3*.

<sup>22</sup> Eva Cihelková, *Regionalismus a multilateralismus: základy nového světového obchodního řádu?* (Praha: C.H. Beck, 2010), 2.

regionalismus. Typickým příkladem hlubokého regionalismu je Evropská unie, která vede k úplné liberalizaci obchodu mezi členskými státy. Členské státy nemohou omezovat dovoz služeb či zboží a pohyb kapitálu a pracovních sil v oblasti regionu. Omezení a různé předpisy platí pro všechny členské země stejně a jejich rozhodovací kompetence jsou přesunuty na nadnárodní institucionální úroveň. Valná část hlubokého regionalismu se nachází právě v Evropě. Mělký regionalismus oproti hlubokému neprovádí liberalizaci na tak vysoké úrovni. Zde se vyskytují dohody o volném obchodu jako je například severoamerická zóna volného obchodu či Mercosur. Obchod se službami není podstatně liberalizován a některé odvětví, jako je například investice do energetického průmyslu, nejsou vůbec liberalizovány. Na druhou stranu se zmírňují restriktce zahraničních investic. Jelikož mělký regionalismus nepředstavuje celní unii, platí zde pravidla o původu zboží.<sup>23</sup> Jednoduše lze regionalismus definovat jako hospodářskou politiku státu, která má za cíl liberalizovat vztahy mezi dvěma nebo více státy a navázat těsnější vazby a vzájemnou integraci.<sup>24</sup>

Regionalismus je tedy politický zájem, který má skrze regiony organizovat integraci hospodářství zemí. Nesmíme však zaměnit termín regionalismus za termín regionalizace. I když regionalizace souvisí s regionalismem, tyto dva pojmy nejsou totožné. Regionalizace je proces, který vytváří regiony a může probíhat dvěma způsoby. Pokud probíhá autonomně, tak spolupráce je spontánní na základě ekonomické závislosti, která vznikla na základě samovolného ekonomického sblížení (např. Euroregiony). Regionalizace může na druhé straně také vzniknout jako důsledek regionalismu. V obou případech výsledkem je hospodářská provázanost v rámci určitého regionu.<sup>25</sup>

## 1.1 Nový Regionalismus

Eva Cihelková začátek nového regionalismu připisuje k období po ukončení studené války v 90. letech minulého století. Regionalismus se šířil světovou ekonomikou velmi rychlým tempem a tvoření nových regionálních dohod (viz. Graf č. 1) s jiným přístupem k regionální interakci taktéž.<sup>26</sup>

---

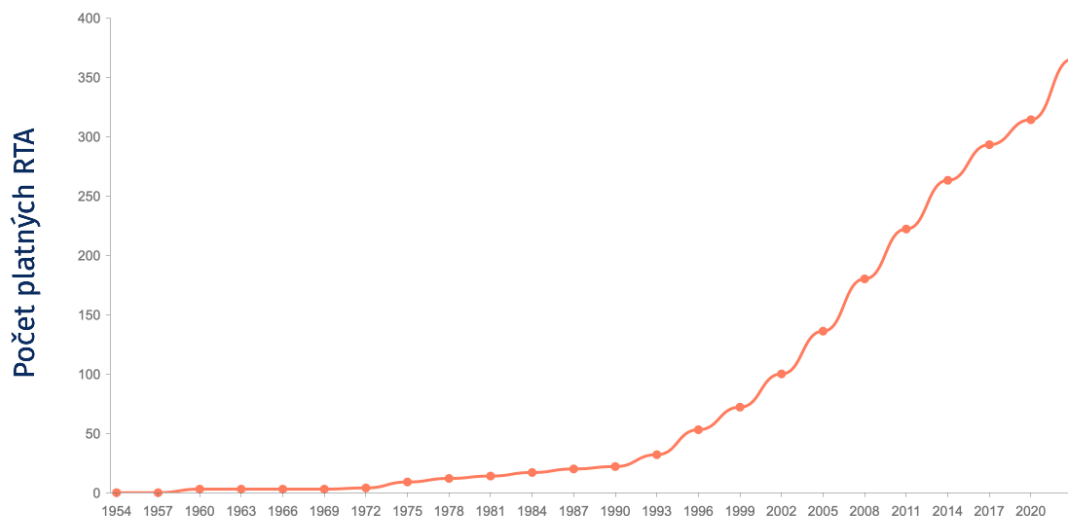
<sup>23</sup> Richard Baldwin, *The causes of regionalism* (Londýn: Centre for economic Policy Research, 1997), 868.

<sup>24</sup> Cihelková, *Regionalismus a multilateralismus*, 2.

<sup>25</sup> Vilém Řehák, „Nový regionalismus: proces a teorie“, *Journal of International relations* 7, č. 2 (2009): 7-20, [https://www.academia.edu/5423534/Nový\\_regionalismus\\_proces\\_a\\_teorie](https://www.academia.edu/5423534/Nový_regionalismus_proces_a_teorie) (staženo 2. března 2023).

<sup>26</sup> Cihelková, *Nový regionalismus*, 17.

**Graf č. 1: Vývoj vzniku regionálních dohod během let 1954–2023.**



Zdroj: World Trade Organization

Někteří autoři jako je Bhagwati přiřazují začátek nového regionalismu už do poloviny 80. let. Právě v tomto období bylo zahájeno Uruguayské kolo, které přineslo největší reformy světového obchodního řádu od zahájení GATT v období konce studené války. Obchodní systém se rozšířil o několik nových oblastí, zejména o obchod se službami a duševním vlastnictvím.<sup>27</sup> Uruguayské kolo bylo bráno jako nejvíce ambiciózní kolo, které kdy bylo. Bylo bráno jako vítězství pro multilaterální obchodní systém a zlomový bod pro mezinárodní obchod. GATT bylo v roce 1995 nahrazeno WTO.<sup>28</sup>

Na druhou stranu ale bylo rozšíření nového regionalismu v 80. letech urychleno díky dvěma událostem v Evropě a Severní Americe. V Evropě se Evropské společenství dále rozšiřovalo, a to o Portugalsko a Španělsko, dále se postupně naplňovaly plány na přechod k jednotnému evropskému trhu. V Severní Americe uspěly dlouhé snahy o vytvoření zóny volného obchodu, která spojovala Kanadu a USA – CUSFTA. Spojené státy změnily své postavení a směr a přešly ze zarytého multilaterálního postoje k přijetí a vyjednávání o PTA.<sup>29</sup> Tyto nové liberalizační vývoje ukazují frustraci s multilateralismem a pomalým Uruguayským kolem.<sup>30</sup> Spojené státy se během Uruguayského kola rozhodly pro

<sup>27</sup> „Uruguay Round“, World Trade Organization, [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact5\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact5_e.htm) (staženo 6. března 2023).

<sup>28</sup> Meine Pieter Dijk a S. Sideri, *Multilateralism versus regionalism: trade issues after the Uruguay Round* (Portland, 1996), 2. Dostupné na <https://doi.org/10.4324/9780203988664>.

<sup>29</sup> Baldwin, *Multilateralizing regionalism*, 20.

<sup>30</sup> Dijk, *Multilateralism versus regionalism*, 8.

regionalismus z několika důvodů. Klíčovým faktorem byla výhoda členství v několika RTA, což by umožňovala Spojeným státům využívat svoji pozici v obchodu v Severní Americe s latinskoamerickými zeměmi a s dvoustrannými dohodami. Navíc absence účinného multilaterálního obchodního systému tlačila USA směrem k regionalismu. Výhodou byla geografická blízkost zemí v tomto regionu, což znamenalo společné zájmy, které harmonizovali vládní politiku.<sup>31</sup> Dalším důvodem byla únava z pomalého progresu liberalizace globálního trhu.<sup>32</sup>

Po jednání s Kanadou a podepsáním dohody o volném obchodu, následovalo rozšíření o Mexiko, vedoucí k vzniku NAFTA v 90. letech. Integrace byla iniciována geografickou blízkostí USA a Kanady, ale skutečnou dynamiku získala s přidáním mexické ekonomiky. Vstup Mexika dohodu otevřel cestu k integraci mezi rozvinutými a rozvojovými zeměmi, přinášeje komplementaritu (USA jako dodavatel kapitálu a technologií, Mexiko jako zdroj levné pracovní síly). NAFTA neomezovala jen obchod s průmyslovými výrobky, ale také podporovala pohyb zemědělských produktů, volný pohyb služeb a investic, ochranu práv duševního vlastnictví a pravidla o původu zboží.<sup>33</sup>

Na základě několika významných ekonomů jako J. Bhagwati, Jean B. Grugel nebo G. Luttwackem a jejich odlišných vymezení nového regionalismu lze definici zobecnit. Nový regionalismus tedy zahrnuje výměnu práv mezi omezeným počtem obchodních partnerů, kteří uzavírají preferenční obchodní dohody za účelem získání přístupu na národní trhy. Nový regionalismus na rozdíl od toho starého, který mohl být jen formální integrací, je vždy smluvní integrací. Obchodní dohody nového regionalismu velmi překračují starší regionalismus výběrem partnerských zemí, počtem, obsahem a charakterem dohod.<sup>34</sup>

Nový regionalismus se od starého regionalismu liší v několika dalších aspektech. Zatímco se starý regionalismus formoval v bipolárním kontextu studené války, nový regionalismus se formuje v multipolárním světovém řádu. Dále starý regionalismus byl

---

<sup>31</sup> Ibid., 9.

<sup>32</sup> Ravenhill, *Global political economy*, 158.

<sup>33</sup> Pavel Neumann, „Nový regionalismus ve světové ekonomice: příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry“, *Mezinárodní vztahy* 39, č. 4 (2004): 50-60, [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky\\_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq) (staženo: 2. února 2024).

<sup>34</sup> Hana Kunešová a Eva Cihelková, *Světová ekonomika: nové jevy a perspektivy* (Praha: Beck, 2006), 108-109.

tvořen zvenčí a shora (supervelmocemi), a nový regionalismus byl tvořen spontánně zevnitř a zdola (konstitučními státy). Nový regionalismus je více komplexní a klade silnější důraz na politické dimenze. Regionální organizace, které byly tvořeny po 2. světové válce, byly obvykle organizovány shora a často i mimo region. Nový regionalismus nastává v období po studené válce, kdy národní ekonomiky přerůstají svou národní politiku. Zde se jedná o celosvětový fenomén.<sup>35</sup>

Zásadní rozdíly mezi novým a starým regionalismem můžeme vnímat ve třech rovinách: kvantitativní, kvalitativní a formální. Kvantitativní změny nastaly s daleko větším okruhem aktérů, kteří se zapojili do regionální integrace a dnes zasahují do celé světové ekonomiky. Počet registrovaných dohod prudce roste (viz. graf č. 1). Kvalitativní změny přichází s komplexním přístupem k liberalizaci vztahů v ekonomice, často také obsahují i jiné prvky jako je třeba politická nebo kulturní spolupráce. Formální změny regionalismu nastávají se vznikem růstu četnosti typů regionální integrace.<sup>36</sup> Dohody tedy už nepředstavovali pouze redukce obchodních bariér, ale obsahovaly velmi komplexní řešení liberalizace, která zahrnovala ekonomické vztahy, pohyb zboží, investic a služeb.<sup>37</sup>

V 80. letech se také změnila teorie obchodu a Ekonom Paul Krugman v roce 1979 přichází s novou teorií obchodu, která se liší od té Ricardovi. Krugman poukázal na to, že velké množství obchodu probíhá i mezi stejně rozvinutými zeměmi, které mají podobné faktory výroby. Například Kanada a USA mají podobné výrobní faktory, a i přesto obchodují se stejným odvětvím. Kanada i USA mezi sebou obchodují s automobily i autodíly.<sup>38</sup> Krugman tedy naznačuje, že země mohou profitovat z obchodování s podobným zbožím, které ale musí být různorodé (design, značka, kvalita atp.), kvůli preferenci spotřebitelů. Dále vysoká produkce jednoho druhu zboží vede ke snížení finální ceny produktu, což může zlepšit globální konkurenceschopnost.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Björn Hettne a András Inotai, *The New Regionalism: Implications for Global Development and International Security* (Forssan Kirjapaino Oy, 1994), 1-2.

<sup>36</sup> Kunešová, *Světová ekonomika*, 109.

<sup>37</sup> Pavel Neumann, „Nový regionalismus ve světové ekonomice: příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry“, *Mezinárodní vztahy* 39, č. 4 (2004): 50-60, [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky\\_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq) (staženo: 2. února 2024).

<sup>38</sup> Krist, *Chapter 3*.

<sup>39</sup> Gouher Ahmed, „Krugman Trade Theory and Developing Economies“, *China-USA Business Review* 20, č. 12 (prosinec 2012): 1557-1564,

Nová ekonomická geografie (NEG) je další Krugmanova teorie, která ovlivnila chápání mezinárodního obchodu. NEG zdůrazňuje význam úspor z rozsahu výroby, což znamená, že odvětví s růstem objemu výroby se stávají efektivnější. Firmám navíc plynou výhody z celkové velikosti odvětví, nikoliv z velikosti jednotlivé firmy. Výhody mohou pocházet z různých zdrojů, jako kvalifikovaná pracovní síla, síť dodavatelů a poskytovatelů služeb. Toto může vést ke koncentraci průmyslu do stejných oblastí, což vytváří konkrétní centra výroby, ze kterých se zboží vyváží do jiných regionů či zemí. Na rozmístění průmyslu má zásadní vliv také náklady na dopravu. Koncentrace průmyslu snižuje dopravní náklady. Pokud jsou však náklady příliš vysoké, může to odradit od koncentrace výroby.<sup>40</sup>

Nový regionalismus se v průběhu let vyvíjí, a proto nemůžeme říct, že nový regionalismus z 80. a 90. let je totožný s novým regionalismem po finanční krizi roku 2008. Po studené válce byl regionalismus výrazně ovlivněn globalizací. Regionalismus byl brán jako obraný krok proti konkurenčnímu tlaku plynoucího z globalizace.<sup>41</sup> Dále rostl rozdíl mezi politickými (bezpečnostními a strategickými) regiony a funkčními regiony. Funkční regionalismus zdůrazňuje roli subnárodních a nadnárodních procesů a interakcí, které státy pouze částečně kontrolují, což zdůrazňuje význam nestátních aktérů.<sup>42</sup>

Globální finanční krize v roce 2008 urychlila vývoj nového regionalismu změnou globálních ekonomických vztahů. V tomto období se kladl důraz na rozvoj robustní meziregionální spolupráce a zvýraznil se také techno-nacionalismus, kdy se technologická soutěž stala hlavním hnacím motorem a aspektem mezinárodní politiky. Toto vedlo k modernizaci průmyslových systémů a zaměření se na technologický pokrok a tržní růst. Navíc se nový regionalismus začal věnovat a čelit globálním výzvám.<sup>43</sup>

## 1.2 Proč nový regionalismus

Regionalismus je a byl velmi častý v několika posledních desetiletích, ale proč tomu tak je?

---

[https://www.researchgate.net/publication/319207120\\_Krugman\\_Trade\\_Theory\\_and\\_Developing\\_Economies](https://www.researchgate.net/publication/319207120_Krugman_Trade_Theory_and_Developing_Economies) (staženo 14. března 2024).

<sup>40</sup> Ramesh Chandra, *Endogenous Growth in Historical Perspective: From Adam Smith to Paul Romer* (Cham: Springer International Publishing, 2022), 221-249.

<sup>41</sup> Raimo Vayrynen, „Regionalism: Old and New“, *International Review* 5, č. 1 (Březen 2003): 25-51, <https://doi.org/10.1111/1521-9488.501002> (staženo: 27. března 2024).

<sup>42</sup> *Ibid.*, 26-27.

<sup>43</sup> Wang Yuzhu, „New regionalism reshaping the future of globalization“, *China quarterly of international strategic studies* 6, č. 2 (2020): 249-265, <https://doi.org/10.1142/S2377740020500116> (staženo: 27. března 2024).

Důvodů můžeme najít mnoho např. ekonomickou, bezpečnostní motivaci, ekologické benefity a výhodnost bilaterálního či regionálního vyjednávání.

Ekonomická motivace států měla zajistit větší trh, na kterém by mohla země prodávat své výrobky a také by měla umožnit zachování některých sektorů, které by mohly skončit. Ekonomická integrace mezi státy, buduje vzájemnou důvěru. Vzájemná důvěra vede ke zvýšení bezpečnosti regionálních partnerů proti hrozbám, které mohou přicházet z vnějšku členství, jako je nelegální migrace či mezinárodní terorismus. Nový regionalismus může být také řešením k možné hrozbě znečištění životního prostředí, například Severní Amerika skrze NAFTA řešila problémy spojené právě se životním prostředím.<sup>44</sup>

Méně rozvinuté země využívají regionalismus, k získání pomoci od vyspělých zemí v podobě různých investic, za příklad zde můžeme použít Mexiko (viz. tabulka č. 1). Dalším faktorem je, že jednání s méně státy nebo členy je jednodušší než jednání s vícero státy, které mají odlišné názory a cíle.<sup>45</sup>

**Tabulka č. 1: Přímé investice USA do Mexika v milionech USD**

Rok	1990	1999	2000
Investice	9 398	32 262	35 414

Zdroj: Kryštof Kozák, *Měkký podbřišek navěky*

Jednou z příčin rozmachu nového regionalismu je globalizace. Globalizace totiž zvyšuje státům konkurenci zlepšením podmínek pro pohyb výrobních faktorů. Nový regionalismus je způsob, jak díky navázání vztahů v regionu udržet a posílit konkurenceschopnost angažovaných států. Státy si také chtějí udržet svůj vliv v mezinárodní oblasti, který ztrácí na významu kvůli globalizaci. Členské země skrze nový regionalismus si mohou udržet svůj vliv v regionu.<sup>46</sup>

Na druhou stranu se někteří ekonomové obávali, že tyto regionální seskupení mohou táhnou zpět k protekcionismu.<sup>47</sup> Nový regionalismus přináší i další rizika jako je například snižování bohatství ve světové ekonomice, nebo tkz. „mísu špaget“ – Velký počet různých

<sup>44</sup> Ravenhill, *Global political economy*, 144-149.

<sup>45</sup> *Ibid.*, 144-149.

<sup>46</sup> Kunešová, *Světová ekonomika*, 113.

<sup>47</sup> Björn Hettne, „Beyond the 'new' regionalism“, *New political economy* 10, č. 4 (prosinec 2005): 543-571, <https://doi.org/10.1080/13563460500344484> (staženo 15. března 2023).

PTA se navzájem prolíná, což vede v mezinárodním obchodě ke problémům, jelikož pravidla jsou často velmi nekonzistentní.<sup>48</sup> Dále hrozilo, že světová ekonomika se rozdělí do několika světových fragmentů: NAFTA, EU a východní Asie. Pokud by se každý fragment soustředil na obchod ve svém regionu, tak by se světový obchod proměnil do regionálního obchodu, což by mohlo snížit efektivitu globálního obchodního systému.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Kunešová, *Světová ekonomika*, 114-115.

<sup>49</sup> Dijk, *Multilateralism versus regionalism*, 9.



## 2. Cesta Kanady a Mexika k novému regionalismu

### 2.1 Kanada

Debaty o vytvoření PTA mezi Spojenými státy americkými a Kanadou probíhaly již v 19. století. Avšak s výjimkou Autopactu z roku 1965 se obchodní vztahy mezi Kanadou a USA výrazně neposunuly až do 80. let 20. století.<sup>50</sup>

Během 60. let minulého století eskalovalo napětí ve studené válce mezi USA a Sovětským svazem. Kanadský premiér John George Diefenbaker a americký prezident John F. Kennedy měli rozdílné názory ohledně studené války. Kanadě se nelíbil postup Spojených států vůči Castrově Kubě, a rozdílné měly i názory na otázku jaderných zbraní.<sup>51</sup> Diefenbakerova Progresivní konzervativní strana byla nacionalistická a jejím zájmem bylo udržet si politickou autonomii vůči Spojeným státům, což negativně ovlivňovalo vztahy mezi Kanadou a USA. Kanada se totiž snažila spíše navázat obchodní vztahy s Velkou Británií, aby zabránila postupující ekonomické dominanci USA a možné amerikanizaci kanadské kultury.<sup>52</sup>

Později se novým premiérem stal Lester B. Pearson, který předsedal liberální straně. Pearsonovi se podařilo zlepšit vztahy s USA, avšak i přesto v Kanadě přetrvávaly obavy ohledně politické a kulturní autonomie. V této době byla největším problémem válka ve Vietnamu, na kterou obě země nahlížely s velmi odlišným názorem. Kanadská veřejnost zaujala odmítavý postoj vůči USA, a Pearson opakovaně v průběhu let žádal zastavení bojů a bombardování ve Vietnamu. Toto stanovisko vedlo k poškození vztahů s americkým prezidentem Lyndonem B. Johnsonem a Kanada si tímto způsobem vypracovala více autonomní pozici.<sup>53</sup>

V roce 1965 byl podepsán Autopact, který posílil vztahy Kanady a USA. Tato dohoda měla významný vliv na rozvoj kanadského automobilového průmyslu. Autopact preferoval prodej automobilů vyrobených v Kanadě před těmi z jiných zemí, a umožňoval bezcelní přepravu automobilových součástí přes hranice.<sup>54</sup> Autopact byl reakcí na klesající

---

<sup>50</sup> Rachel McCulloch, „The United States-Canada Free Trade Agreement“, *Proceedings of the Academy of Political Science* 37, č. 4 (1990): 79-89, <https://www.jstor.org/stable/1173774> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>51</sup> John Herd Thompson a Stephen J. Randall, *Canada and the United States: Ambivalent Allies* (Kanada: University of Georgia Press, 2002), 214-228.

<sup>52</sup> Steven Kendall Holloway, *Canadian Foreign Policy: Defining the National Interest* (Kanada: University of Toronto Press, 2006), 136-137.

<sup>53</sup> *Ibid.*, 146-147.

<sup>54</sup> Arthur E. Blanchette, *Canadian Foreign Policy, 1945-2000* (Ottawa: The Golden Dog Press, 2000), 97.

mezinárodní konkurenceschopnost kanadského průmyslu na konci 50. let 20. století. Dohoda se konkrétně zaměřila na restrukturalizaci automobilového průmyslu v Kanadě k vyřešení krize.<sup>55</sup> Výhodou této dohody bylo snížení nákladů, což vedlo ke zvýšení efektivity výroby vozidel a poklesu cen pro spotřebitele.<sup>56</sup> Díky autopactu dominoval automobilový průmysl v kanadsko-americkém zahraničním obchodu v průběhu 70. a 80. let.<sup>57</sup> Výsledkem autopactu bylo rozdělení práce, kdy Kanada přitahovala velký podíl pracovně náročnější práce, jako je výroba náročných dílů, zatímco výroba hodnotnějších komponentů, jako jsou výlisky karoserie a motory byla soustředěna do USA. Toto vedlo k pozdějšímu obchodnímu modelu, kdy Kanada vykazuje velké obchodní přebytky u hotových vozů a velké obchodní deficity u dílů a komponentů.<sup>58</sup>

V 70. letech a na začátku 80. zaznamenala Kanada prudký nárůst nacionalismu a negativní postoj vůči USA pod vedením nového premiéra Pierra Elliota Trudeaua. Trudeau usiloval o ještě větší autonomii pro Kanadu a snažil se zastavit proces amerikanizace kanadské kultury.<sup>59</sup> Tomu však předcházely takzvané „Nixonovy šoky“ v roce 1971, kdy byla uplatněna 10% přírážka nebo clo na dovoz zboží, a Kanada nebyla z této změny vyňata. Nixon rovněž oznámil, že toto opatření je zaměřeno zejména proti zemím, jako je Kanada.<sup>60</sup> V roce 1972 byly představeny tři možnosti pro budoucnost Kanady. Trudeau si vybral tzv. „Třetí možnost“ („The Third Option“), která považovala Spojené státy za nejbližšího přítele Kanady. Současně však tato volba zahrnovala rozšíření mezinárodních vztahů Kanady za oceány a aktivní hledání obchodních příležitostí s Evropou nebo Japonskem.<sup>61</sup> V roce 1973 přijala Kanada další protekcionistické opatření jako bylo například vytvoření FIRA (Foreign

---

<sup>55</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>56</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č. 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usg=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>57</sup> *Ibid.*, 146.

<sup>58</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>59</sup> Thompson, *Canada and The United States*, 244.

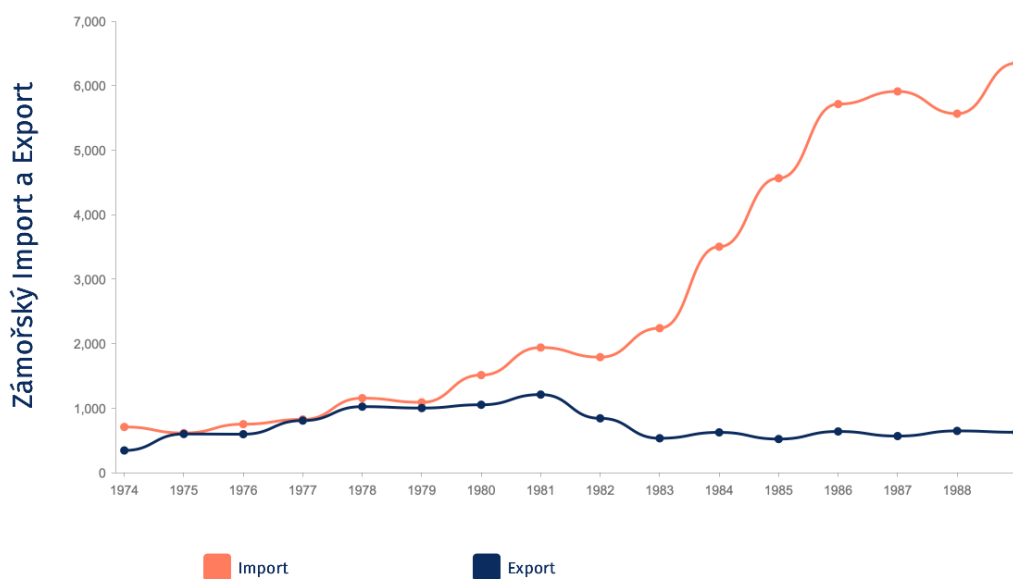
<sup>60</sup> *Ibid.*, 160-161.

<sup>61</sup> Holloway, *Canadian Foreign Policy*, 147.

Investment Review Agency), která měla prověřovat zahraniční investice a posuzovat, zda jsou v souladu s národním zájmem. Dalším příkladem byl NEP (National Energy Program), který zabezpečoval kontrolu nad energetickým průmyslem.<sup>62</sup>

Během rostoucí globalizace a japonské konkurence v 80. letech, která dovážela levnější modely automobilů do Severní Ameriky, bylo nezbytné pro největší výrobce automobilů v Kanadě a USA (General Motors, Ford Motor Company and Chrysler) představit levnější vstupní modely vozidel. Japonský dovoz představoval v Kanadě a USA 20 % obchodu v automobilovém průmyslu. Pro výrobu cenově dostupnějších vstupních modelů pomohly dohody s japonskými výrobci, jako byly Isuzu nebo Suzuki, které dodávaly součástky pro výrobu těchto modelů v USA. Kanada tak v celkové zámořské obchodní bilanci čelila deficitu (viz. graf č. 2). Na počátku 80. let posílil dramaticky yen vůči dolaru a „Velká trojka“<sup>63</sup> se začala ohlížet po výrobě v zemích s nastupujícími trhy.<sup>64</sup>

**Graf č. 2: Kanadský zámořský obchod v automobilovém průmyslu mezi lety 1974 a 1989, v milionech CAD.**



Zdroj: The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and

<sup>62</sup> Thompson, *Canada and The United States*, 256.

<sup>63</sup> Automobilové společnosti: General Motors, Ford Motor Company a Chrysler

<sup>64</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

beyond

Geograficky by bývalo vhodné zapojit také Mexiko, které by mohlo levněji dodávat různé komponenty. Kvůli velmi protekcionistické vládě Mexika však tato možnost nebyla vážně zohledněna. A „Velká trojka“ navázala spolupráci s Koreou a Tchaj-wanem. Nicméně strategie zaměřující se na východní Asii stala problematickou. Důvodem byl rychlý růst mezd a zhodnocení měny, nedostatek příležitostí pro získání kontroly nad kapitálem a potencionální obchodní bariéry. Tyto faktory spolu s významným posunem v mexické státní politice vedly na konci 80. let přehodnocení Mexika jako kandidáta na roli dodavatele základních vozidel pro severoamerický trh.<sup>65</sup>

V letech 1982 a 1983 přehodnocovala Kanada svá politická rozhodnutí v oblasti mezinárodního obchodu, jelikož „Třetí možnost“ nebyla tak úspěšná, jak se očekávalo. V roce 1984 opustil premiér Trudeau funkci a nahradil ho Brian Mulroney z Progresivní konzervativní strany. Když se Mulroney ucházel o místo předsedy strany, tak se stavěl proti dohodě o volném obchodu s USA, ale po nástupu do úřadu změnil názor a navázal dobré vztahy s prezidentem Ronaldem Reaganem. I přestože Kanada po několik desetiletí odolávala tlaku ze strany Spojených států, Mulroney hledal možnost bilaterální obchodní dohody. Vyjednávání s USA však muselo čekat až do roku 1986. Během tohoto čekání se začaly objevovat obavy o možném úplném podřízení se USA. Vznikly anti-dohodové skupiny, mezi nimiž patřila například "Council of Canadians".<sup>66</sup>

V roce 1988 byla mezi Kanadou a USA podepsána dohoda o volném obchodu (dále FTA), která eliminovala tarify v průmyslu a zemědělství, a současně byla zrušena FIRA a NEP. FTA neovlivňovala podmínky automobilového průmyslu, a tak byl Autopact nedotčen.<sup>67</sup> Na rozdíl od jiných odvětví neměla FTA takový vliv na automobilový průmysl. Důvodem toho je, že kanadský a americký automobilový průmysl fungovaly v rámci systému řízeného obchodu již od poloviny 60. let.<sup>68</sup> Jednou z výhod FTA bylo prosazování rovných podmínek mezi Kanadou a USA, což bylo důležité v souvislosti

---

<sup>65</sup> Ibid., 100-101.

<sup>66</sup> Jack Lawrence Granastein, „Last Gasp Anti-Americanism: The Free Trade Agreement of 1988 and After“ in *Yankee Go Home: Canadians and Antiamericanism* (Kanada: Harper Collins, 1997).

<sup>67</sup> Thompson, *Canada and The United States*, 284-285.

<sup>68</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

s pracovněprávními praktikami, ve kterých byl rozdíl mezi americkým a kanadským automobilovým průmyslem. Navíc dohoda umožnila některým společnostem (General Motors, Ford, Chrysler a CAMI) nadále bezcelně dovážet díly a vozidla do Kanady z jakékoli země světa, čímž si udržely konkurenční výhodu.<sup>69</sup>

Ratifikace dohody se ukázala jako politicky velmi kontroverzní a Kanadský parlament se proto rozhodl odložit hlasování až po skončení voleb v roce 1988, kdy měli voliči sami rozhodnout o osudu dohody. V roce 1988 se konaly volby, v nichž Mulroney porazil Liberály pod vedením Johna Turnera, který aktivně vystupoval proti FTA. Výsledek je Granatsteinem interpretován jako triumf dohody s USA nad antiamerikanismem, který přetrvával od poloviny 50. let až do konce 80. let.<sup>70</sup> Dohoda představovala nový mezník v ekonomických vztazích mezi Kanadou a USA. Kanadské zboží získalo bezbariérový přístup na americký trh. Smlouva však znamenala pro Kanadu nutnost posílit svou konkurenceschopnost.<sup>71</sup> Kanada získala větší jistotu a stabilitu při přístupu na americký trh.<sup>72</sup>

Je však důležité si uvědomit, že v 90. letech se objemy i jiné faktory, které ovlivnily vývoj automobilového průmyslu v Severní Americe. Jedním z nich byla prohlubující se integrace Mexika do severoamerického automobilového průmyslu. Toto bylo pro Kanadu znepokojující, jelikož Kanada těžila z nižších nákladů na pracovní sílu oproti USA.<sup>73</sup> Další výzvou bylo Japonsko, které konkurovalo už od konce 70. let minulého století a postupně rozšiřovalo svoji působnost na severoamerickém automobilovém trhu.<sup>74</sup> Dalším faktorem, který ovlivnil vývoj automobilového průmyslu bylo očekávání, že globální ekonomika a mezinárodní obchodní režim konce 90. let se bude výrazně lišit od předchozích desetiletí. Vznik velkých regionálních obchodních bloků ovlivní strategická rozhodnutí podniků ohledně výrobních závodů a zdrojů produktů.<sup>75</sup> Kanada a USA se pomocí regionalismu bránily proti globalizaci a konkurenčnímu tlaku z Asie, což byla forma protekcionismu.<sup>76</sup>

---

<sup>69</sup> Ibid., 105.

<sup>70</sup> Granastein, *Yankee Go Home and The Antiamericanism*.

<sup>71</sup> Robert Maryse, *Negotiating NAFTA: Explaining the Outcome in Culture, Textiles, Autos, and Pharmaceuticals* (Toronto: University of Toronto Press, 2000), 26.

<sup>72</sup> Jeffrey J. Schott a Murray G. Smith, eds., *The Canada-United States Free Trade Agreement: The Global Impact* (Washington, DC: Insitute for international Economics, 2000), 42.

<sup>73</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>74</sup> Ibid., 96.

<sup>75</sup> Ibid., 104.

<sup>76</sup> Väyrynen, *Regionalism*, 33.

## 2.2 Mexiko

Během 2. světové války se mexická ekonomika rozvíjela díky vysoké poptávce ze strany Spojených států po vojenském materiálu z Mexika. Tato spolupráce pokračovala i v 50. letech, kdy příznivé vztahy mezi USA a Mexikem a politická stabilita v Mexiku umožňovaly vysoký ekonomický růst, což bylo označováno jako „mexický zázrak“. Až do roku 1982 mělo Mexiko dokonce vyšší ekonomický růst než Spojené státy.<sup>77</sup>

V období mezi lety 1950 a 1980 sehrál ropný průmysl v mexické ekonomice klíčovou roli. Spolu s těžebním průmyslem tvořil největší podíl na exportu země a sloužil jako zdroj veřejných investic, které podporovaly celkový hospodářský růst. Během let 1950 až 1962 vzrostla průmyslová produkce o 7 %, ropný průmysl o 7,8 % a výroba elektřiny o 9,1 %. Vláda aktivně podporovala proces industrializace, který měl nahradit dovoz a posílit domácí výrobu.<sup>78</sup> Na začátku 70. let došlo k objevení nového ložiska ropy v mexickém zálivu. V kombinaci s vysokými cenami této komodity po jomkipurské válce se stala ropa hlavním zdrojem příjmů pro mexickou vládu. V tomto období představoval vývoz ropy až 26 % příjmů mexického státního rozpočtu.<sup>79</sup>

V této době měly zahraniční investice v mexické ekonomice pouze omezený podíl, jelikož byly přísně regulovány a řízeny mexickou vládou. Namísto toho se vláda soustředila na podporu domácích průmyslníků a obchodníků. Tento přístup umožnil, aby místní podniky získaly větší kontrolu nad ekonomikou a využívaly domácí zdroje k rozvoji, což vedlo k růstu mexického hospodářství.<sup>80</sup> Mexická vláda prosazovala strategii vytváření levnějších domácích alternativ pro produkty, které byly dříve drahé a importované ze zahraničních trhů, především z USA. Tento přístup se osvědčil a nesetkal se s odporem ze strany Spojených států, neboť v době studené války bylo pro USA důležité mít Mexiko jako spojence. Navzdory této strategii Mexiko nadále zůstávalo závislé na dovozu strojů ze Spojených států.<sup>81</sup>

V roce 1962 byl vydán první mexický automobilový dekret: Náhrada dovozu a místní produkce. Tento dekret byl součástí politiky industrializace nahrazující dovoz. Tento

---

<sup>77</sup> Kryštof Kozák, *Měkký podbříšek navěky: důsledky asymetrie mezi Spojenými státy a Mexikem* (Praha: Dokořán, 2010), 67-68.

<sup>78</sup> Roy Boyd, *Understanding the Mexican Economy* (Velká Británie: Emerald Publishing Limited, 2018), 37.

<sup>79</sup> *Ibid.*, 37.

<sup>80</sup> Kozák, *Měkký podbříšek navěky*, 67-68.

<sup>81</sup> Kozák, *Měkký podbříšek navěky*, 70.

dekret zakazoval dovážení dokončených vozidel, motorů a autodílů, což značně omezovalo obchodní možnosti. Důsledkem toho byla výstavba několika závodů na vozidla a motory. V roce 1964 Ford otevřel nový montážní závod a v roce 1968 Chrysler. Nové závody byly otevřeny také Volkswagenem a Nissanem.<sup>82</sup> Díky vysoké produkci ropy došlo k výraznému nárůstu poptávky na místním trhu s automobily. Na konci dekády bylo vyráběno 500 000 aut. S nárůstem výroby rostl též dovoz automobilových součástí, což se projevilo v narůstajícím obchodním deficitu Mexika vůči USA.<sup>83</sup>

Během 70. let se objevily vážné nedostatky importně-substitučního modelu mexické ekonomiky, které se začaly projevovat. Vláda pracovala se státním schodkovým rozpočtem, rozhodla se totiž výrazně investovat do rozvoje infrastruktury v zemi. Přestože vláda tvrdila, že tyto investice se brzy vrátí z budoucích vyšších daňových příjmů, návratnost těchto investic byla mnohem pomalejší, než se původně očekávalo. Hlavním problémem bylo, že tehdejší vládnoucí strana PRI<sup>84</sup> populisticky zvyšovala životní úroveň obyvatel na úkor státního rozpočtu, aniž by vážně uvažovala o dlouhodobých důsledcích.<sup>85</sup>

V období, kdy byl prezidentem J. López Portilla, se Mexiko ocitlo v závažné hospodářské krizi. Politika industrializace, která nahrazovala dovoz, byla příliš uzavřená a vedla k omezení zahraničního obchodu. K tomu se přidaly další problémy, jako rozpočtové deficity a rostoucí zahraniční půjčky. Tyto faktory dohromady přispěly ke zhoršení ekonomické situace v zemi.<sup>86</sup>

V reakci na výše popsané problémy vláda upravila i svůj přístup k automobilovému sektoru a v roce 1977 byl vydán nový dekret: Podpora exportu a platební bilance. Hlavním cílem bylo vyrovnat obchodní bilanci, skrze podpoření exportu. Platil ale požadavek, že alespoň 50 % exportu automobilových společností muselo pocházet od místních dodavatelů, zároveň byly zrušeny kvóty na počet vyrobených automobilů. Dekret také umožnil až 20 % exportu automobilových společností vyrábět v maquiladoras, což přilákalo nadnárodní

---

<sup>82</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

<sup>83</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>84</sup> Partido Revolucionario Institucional – Institucionální revoluční strana vládla v Mexiku od roku 1929 do roku 2000.

<sup>85</sup> Kozák, *Měkký podbříšek navěky*, 72.

<sup>86</sup> Petra Měšťánková, *Přechod k demokracii v Mexiku* (Olomouc: Luriducum Olomoucense, 2009), 121.

společnosti k investicím.<sup>87</sup> Maquiladoras jsou výrobní závody v Mexiku, kde se montují produkty určené k exportu z dovezených dílů a komponentů. Program maquiladoras umožnil americkým společnostem vyrábět produkty v Mexiku a dovážet je do USA bez cla. Tento program v automobilovém průmyslu se začal nejvíce využívat v 80. letech minulého století, kdy krize v Mexiku vytvořila nízké náklady pro podnikání v Mexiku.<sup>88</sup>

Produkce automobilů rostla, avšak obchodní deficit také (v roce 1981 dosáhl 2 miliard USD) a s hlubokou platební krizí roku 1982 vedlo Mexiko k vyhlášení dalšího dekretu v roce 1983: Zvyšování domácího obsahu a snižování obchodního deficitu. Cílem bylo snížit obchodní deficit<sup>89</sup> a soustředění se na prosazení exportu.<sup>90</sup> V roce 1982 nastoupila nová administrativa a prezident Miguel de la Madrid (1982-1988), který v prvních pěti letech vynaložil obrovské úsilí na fiskální úpravy s cílem dosáhnout úspěšné stabilizace.<sup>91</sup> Fiskální úpravy měly za cíl snížit vysokou inflaci, zmírnit krizi platební bilance a posílit výrobní strukturu Mexika. Do roku 1985 byla nová administrativa úspěšná, ale pokles cen ropy v roce 1986 znovu zrychlil inflaci a prohloubil problém s platební bilancí. O rok později byl zahájen nový program: Pakt hospodářské solidarity (ESP). ESP ratifikoval fiskální a monetární úspornost, zamrazení mezd a cen.<sup>92</sup>

V roce 1986 vstoupilo Mexiko do GATT a v roce 1987 byla podepsána dohoda mezi Mexikem a USA, která zavedla mechanismus pro řešení obchodních sporů, otázek duševního vlastnictví a zahraničních investic.<sup>93</sup> Rozhodnutí Mexika vstoupit do GATT znamenalo další krok k otevření obchodu a Mexiko se zavázalo na ústupcích v oblasti cel

---

<sup>87</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 183.

<sup>88</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

<sup>89</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 184.

<sup>90</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

<sup>91</sup> Pedro Aspe, *Economic Transformation: The Mexican Way* (Cambridge: The MIT Press, 1993), 23.

<sup>92</sup> Juan Carlos a Moreno-Brid, „Mexico’s auto industry after NAFTA: a successful experience in restructuring?“ (Kellogg Institute, 1996), kapitola 1, [https://www.researchgate.net/publication/252225005\\_Mexico's\\_auto\\_industry\\_after\\_NAFTA\\_a\\_successful\\_experience\\_in\\_restructuring?](https://www.researchgate.net/publication/252225005_Mexico's_auto_industry_after_NAFTA_a_successful_experience_in_restructuring?) (staženo 25. ledna 2024).

<sup>93</sup> Stephen J. Powell a Craig R. Giesse, „Current Administration of U.S. Antidumping and Countervailing Duty Laws: Implications for Prospective U.S.-Mexico Free Trade Talks“, *Northwestern Journal of International Law and Business*, č. 11 (1990): 177-256, <http://scholarship.law.ufl.edu/facultypub/313> (staženo 26. ledna 2024).



s normami GATT.<sup>94</sup> Tento krok nadále zlepšil vzájemné obchodní vztahy mezi USA a Mexikem a položil základ pro vytvoření dohody o volném obchodu.<sup>95</sup>

Administrativa Carlose Salinase de Gortari pokračovala v reformách předchozí administrativy.<sup>96</sup> Dalším cílem Carlose Salinase bylo přilákat zahraniční investice, a tak Mexiko začalo otevírat svůj obchod liberalizací. Nicméně evropské země projevíly jen malý zájem. Mexiko se proto rozhodlo připojit k obchodnímu bloku a iniciovat dohodu o volném obchodu, přičemž tento návrh byl předán USA.<sup>97</sup> Myšlenka zóny volného obchodu s USA se objevovala už od poloviny 80. let, ale nebyla považována za žádoucí. I přestože neexistovala žádná FTA, tak 77 % mexického vývozu směřovalo do USA, ale tento export probíhal na základě krátkodobých dohod, což odrazovalo podniky od investování. Mexiko se obávalo závislosti na USA, ale vzájemná závislost obou států by znamenala, že Mexiko by mohlo získat výhodnou pozici ve vyjednávání. Navíc měnící se mezinárodní prostředí na rozhodnutí vzájemné závislosti mělo značný vliv. V roce 1990 Salinas uvedl, ač v soukromí, že se svět posouvá k závislosti na blocích a Mexiko se bude muset připojit.<sup>98</sup>

V roce 1989 byly přijaty tři nové dekrety, které opět více otevřely import zahraničních autodílů a vozidel. Cílem bylo povznést mexický průmysl s autodíly na „špičkovou“ úroveň. Byl také snížen požadavek na domácí obsah na 36 %. Dále byla zmírněna omezení na dovážena kompletně sestavená vozidla. Tento dovoz umožnil závodům rozšířit nabídku produktů na mexickém trhu. Také bylo stanoveno, že za každý dovezený americký dolar výrobci museli exportovat 2,5 USD, postupem času se tento požadavek snižoval. V návaznosti na to automobilky rozšířily své činnosti v Mexiku a řada jejich investic od „Velké trojky“ i japonských výrobců je zaměřena na zvýšení integrace automobilového průmyslu mezi Mexikem, Kanadou a USA.<sup>99</sup> Roku v 1989 byl také vydán

---

<sup>94</sup> Leonard P. Feldman, „U.S.-Mexico Free Trade Agreement“, *Global Business & Development Law Journal* 4, č. 2 (9. ledna 1991): 554-584, <https://scholarlycommons.pacific.edu/globe/vol4/iss2/5> (staženo 26. ledna 2024).

<sup>95</sup> Ibid., 564.

<sup>96</sup> Stephen J. Powell a Craig R. Giesse, „Current Administration of U.S. Antidumping and Countervailing Duty Laws: Implications for Prospective U.S.-Mexico Free Trade Talks“, *Northwestern Journal of International Law and Business*, č. 11 (1990): 177-256, <http://scholarship.law.ufl.edu/facultypub/313> (staženo 26. ledna 2024).

<sup>97</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 28-29.

<sup>98</sup> Tom Long, *Latin America Confronts The United States: Asymmetry and Influence* (Cambridge: Cambridge University Press, 2015), 139-140.

<sup>99</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

předpis o zahraničních investicích, které otevřel Mexiko zahraničním investicím více než kdykoliv dříve. Tyto přepisy byly součástí přípravy Mexika na integraci do severoamerického trhu. Mexiko si uvědomovalo, že mexické zboží bez obchodní dohody nemůže vstoupit na americký trh na konkurenceschopném základě. Cílem bylo učinit z Mexika významný trh a centrum výroby.<sup>100</sup>

V roce 1990 se prezident Carlos Salinas a americký prezident George H. W. Bush dohodli na vytvoření FTA.<sup>101</sup> Výhodou FTA pro Mexiko bylo, že zvýšila a urychlila tok kapitálu a investic do Mexika a také přilákalo značné množství přímých investic z USA.<sup>102</sup> Kanada se později připojila k jednání, i přestože Mexiko pro ni nebylo tak ekonomicky významným obchodním partnerem jako USA. Kanada svojí neúčastí riskovala ztrátu dalších možných obchodních partnerů a tvorbu obchodních podmínek v Severoamerickém regionu. Pro Kanadu bylo tedy důležité zachovat si vliv v regionu.<sup>103</sup> Neúčastí by však Kanada nejvíce riskovala, že USA uplatní protekcionistické opatření. Připojením k dohodě si Kanada zajistila přístup na otevřená americký trh i nadále.

NAFTA vstoupila v platnost 1. ledna 1994. Integrace Mexika do NAFTA je považována jako pokračování již dříve existujících trendů v kontinentální integraci. Integrace byla v pohybu od mexického dekretu roku 1989. Jedním z trendů byla investice významných automobilových společností do mexického automobilového průmyslu. K integraci také pomohla nově zvolená Salinasova administrativa, která přehodnotila přístup země k hospodářskému a průmyslovému rozvoji.<sup>104</sup>

Zájem Mexika o vstup do NAFTA byl ovlivněn také globálním hospodářským prostředím a regionalismus jako obraný mechanismus mohl chránit Mexické hospodářství proti konkurenčnímu tlaku globalizace, navíc vytvoření obchodního bloku zlepšilo Mexiku

---

<sup>100</sup> Aureliano Gonzalez-Baz, „A Mexican Perspective on the North American Free Trade Agreement and the Environment“, *Canada-United States Law Journal* 18, č. 1 (leden 1992): 235-240, <https://scholarlycommons.law.case.edu/cuslj/vol18/iss/23> (staženo 27. ledna 2024).

<sup>101</sup> Stephen J. Powell a Craig R. Giesse, „Current Administration of U.S. Antidumping and Countervailing Duty Laws: Implications for Prospective U.S.-Mexico Free Trade Talks“, *Northwestern Journal of International Law and Business*, č. 11 (1990): 177-256, <http://scholarship.law.ufl.edu/facultypub/313> (staženo 26. ledna 2024).

<sup>102</sup> Leonard P. Feldman, „U.S.-Mexico Free Trade Agreement“, *Global Business & Development Law Journal* 4, č. 2 (9. ledna 1991): 554-584, <https://scholarlycommons.pacific.edu/globe/vol4/iss2/5> (staženo 26. ledna 2024).

<sup>103</sup> Pavel Neumann, *Aktuální otázky světové ekonomiky: Přístupy USA, Kanady a Mexika k vytvoření či budované zóně volného obchodu* (Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000), 17-18.

<sup>104</sup> John Holmes, „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“, *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

vyjednávací pozici vůči USA. Dohoda NAFTA si kladla za cíl vytvoření obrovského trhu, chráněného před zahraniční konkurencí cly a požadavky na regionální obsah. Tyto požadavky se kladly hlavně na mimo regionální automobilové společnosti (zejména Německo a Japonsko). Mexiko tedy očekávalo, že přiláká po uzavření smlouvy mimo regionální firmy, které budou exportovat na americký trh.<sup>105</sup> Zde můžeme sledovat hlavní trendy nového regionalismu, a to přechod od importně-substituční strategie k otevírání mexické ekonomiky a liberalizace obchodu skrz rostoucí integraci s USA a Kanadou.

---

<sup>105</sup> Jorge Carreto Sanginés a Margheritta Ruso, „Mexico’s Automotive Industry: A Success Story?“, *Institute for New Economic Thinking Paper Series*, č. 166 (3. listopadu 2021): 1-35, <https://doi.org/10.36687/inetwp166> (staženo 28. ledna 2024).

### 3. Vliv NAFTY na automobilový průmysl v Mexiku

Automobilový průmysl v Mexiku funguje už od meziválečného období, kdy „Velká trojka“ začala investovat do Mexika. Avšak v následujících několika desetiletích nebyl mexický automobilový průmysl konkurenceschopný na mezinárodní úrovni.<sup>106</sup> V 80. letech 20. století Mexiko významně zaostávalo za svými severními sousedy, ale po dvacetiletém období od podepsání NAFTA došlo v zemi k významnému rozvoji automobilového průmyslu a Mexiko se stalo v roce 2016 sedmým největším světovým výrobcem automobilů.<sup>107</sup> Většina vyrobených automobilů byla exportována do USA. V roce 1999 87 % vyrobených automobilů bylo exportováno, z čehož 90 % směřovalo do USA a automobilový průmysl již tehdy představoval 11 % zahraničních tržeb Mexika.<sup>108</sup>

I přes postupnou liberalizaci mexického automobilového průmyslu od přistoupení k GATT v roce 1986, plná liberalizace nastává až s přijetím dohody NAFTA. Pravidla původu<sup>109</sup> byla v roce 1998 stanovena na 56 % a v roce 2002 na 62,5 %, což mělo za cíl zabránit zahraničním výrobcům automobilů využívat Mexiko jako prostředníka k exportu do Spojených států.<sup>110</sup> Jak již bylo zmíněno, v období mezi lety 1962 a 1989 Mexiko vydalo několik nařízení, která měla významný dopad na automobilový průmysl. NAFTA zavazovala Mexiko postupně uvolňovat tato nařízení během deseti let, a to do 1. ledna 2004. Do této doby bylo vyžadováno, aby veškerá legislativa byla v souladu s podmínkami NAFTA.<sup>111</sup> Vzhledem k tomu, že mexičtí výrobci autodílů byli před vstupem NAFTA chráněni, existovaly obavy, že otevření hranic povede k zániku menších výrobců. Díky desetiletému postupnému uvolňování nařízení zůstala v Mexiku určitá forma mírného protekcionismu.<sup>112</sup> Dalším výsledkem NAFTA byly změny v dovozních clech na lehká motorová vozidla. Celní sazby byly sníženy z 20 % na 10 % v roce 1994 a následně na 3 %

---

<sup>106</sup> Gary Clyde Hufbauer a Jeffrey J. Schott, *NAFTA revisited: achievements and challenges* (Washington, DC: Peterson Institute for International Economics), 368-369.

<sup>107</sup> „2016 Production Statistics“, International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, <https://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/> (staženo 8. února 2024).

<sup>108</sup> Lila J. Truett a Dale B. Truett, „Nafta's Impact on The Mexican Automotive Sector“, *Journal of Economic Development* 30, č. 2 (prosinec 2005): 155-176, <https://jed.cau.ac.kr/archives/30-2/30-2-8.pdf> (staženo 8. února 2024).

<sup>109</sup> Soubor kritérií, která definují, ve které zemi byl produkt vyroben nebo získán. Tato pravidla se používají v mezinárodním obchodu k určení, zda má produkt nárok na preferenční celní sazbu v rámci obchodní dohody.

<sup>110</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 369.

<sup>111</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 161.

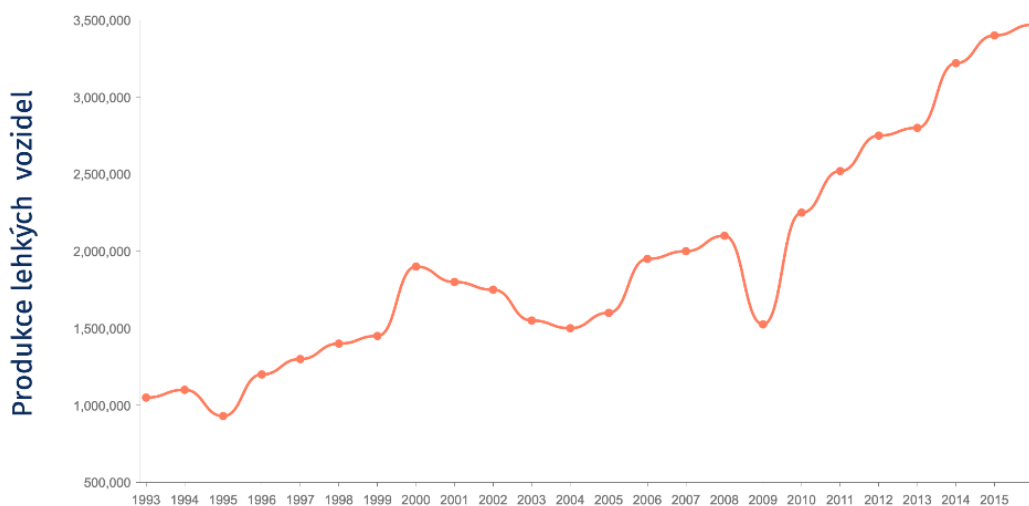
<sup>112</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 370-371.

v roce 1998.<sup>113</sup> V letech 1994 a 1995 zažilo Mexiko ekonomickou krizi, která měla vliv na produkci ekonomiky. NAFTA sehrála zásadní roli v hospodářském oživení Mexika. Dohoda pomohla urychlit poskytnutí a zvýšit objem finančního balíčku pro Mexiko během krize. Navíc integrace do severoamerického hospodářství, což z hlediska oživení Mexika, byla výhodné.<sup>114</sup>

### 3.1 Výroba automobilů

Mexická produkce lehkých vozidel<sup>115</sup> Průměrný roční růst produkce lehkých vozidel mezi lety 1990 a 2016 činil 13 %.<sup>116</sup> Na grafu č. 3 je zřejmé, že největší nárůst produkce lehkých vozidel byl ve dvou obdobích. První bylo mezi lety 1993 a 2000, tedy během prvních pěti let NAFTA, kdy se výroba vozidel skoro až zdvojnásobila z 1 milionu téměř na 2 miliony. Mezi rokem 2001 a krizí roku 2008 a 2009 výroba kolísala kolem podobné úrovně. Další vysoký nárůst nastal opět po krizi, kdy se produkce začala rapidně zvyšovat a v roce 2016 bylo vyrobeno 3,5 milionu lehkých vozidel.

**Graf č. 3: Růst produkce lehkých vozidel v Mexiku mezi lety 1990 a 2016.**



Zdroj: Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where

<sup>113</sup> Rudolf Traub-Merz, eds., *The Automotive Sector in Emerging Economies: Industrial Policies, Market Dynamics and Trade Unions* (Berlín: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017), 70.

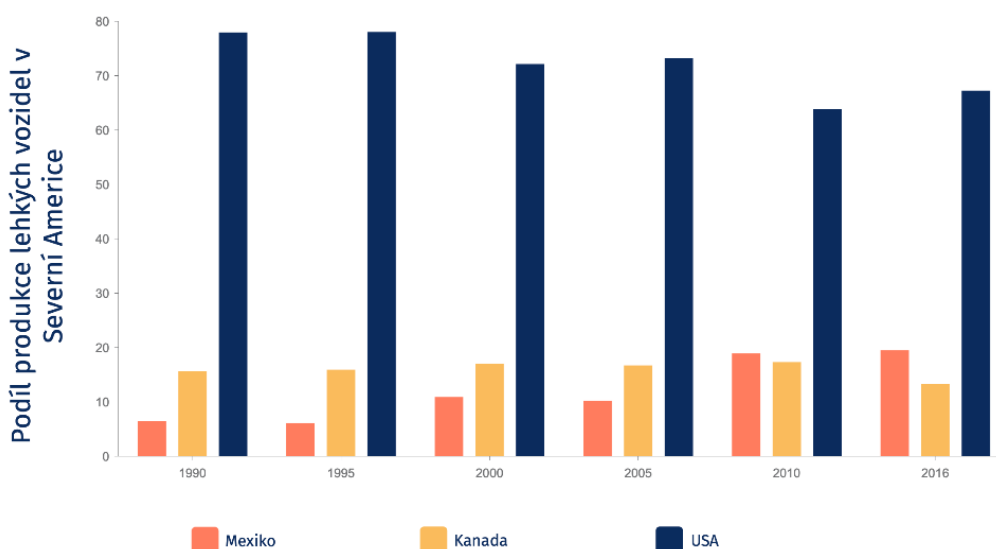
<sup>114</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 5,11.

<sup>115</sup> Motorové vozidlo s maximální přípustnou hmotností do 3,5 tuny. Do této skupiny například patří automobily, dodávky nebo motocykly.

<sup>116</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

I přes významný růst automobilového průmyslu ztrácel celkový výrobní průmysl na podílu HDP Mexika. Automobilový průmysl se stal druhým nejvýznamnějším výrobním odvětvím po potravinářském průmyslu. V roce 1993 tvořil 11,2 % HDP výrobního průmyslu, zatímco v roce 2015 už 18.5 %. Naopak potravinářský klesl ze 24,1 % na 22,6 %.<sup>117</sup> Díky vysokému růstu produkce v automobilovém průmyslu vzrostl mexický podíl produkce v tomto odvětví v Severní Americe ze 6.2 % v roce 1995 na 19.5 % v roce 2016. Mezi lety 1995 a 2016 podíl Spojených států klesl z 78 % na 67 %. (viz. graf č. 4).

**Graf č. 4: Podíl Mexika, Kanady a Spojených států na výrobě lehkých vozidel v % mezi lety 1990 a 2016.**



Zdroj: Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where

### 3.2 Export automobilů a domácí trh

Do doby, než NAFTA nabyla účinnosti, měla mexická automobilová produkce stejný podíl na prodeích jak na domácím, tak i zahraničním trhu. Po uplatnění dohody začal export růst mnohem rychleji než prodeje na domácím trhu. Již v roce 2000 produkce určená pro export byla třikrát větší než produkce určena pro domácí trh. V roce 2015 dosáhla produkce pro export 4,3násobku produkce pro domácí trh. Za tuto skutečnost může z velké části

<sup>117</sup> Jorge Carreto Sanginés, „The automotive sector in Mexico“ (University of Modena and Reggio E., 2019), 13, <https://ideas.repec.org/p/mod/depeco/0150.html> (staženo 10. února 2024).

financování z přímých zahraničních investic<sup>118</sup> a výhodná geografická pozice Mexika, díky které má Mexiko přístup k Atlantskému a Tichému oceánu.<sup>119</sup> Navíc mexický automobilový průmysl těžil v roce 2016 z několika FTA se 44 zeměmi.<sup>120</sup>

V roce 1985 bylo exportováno 14 % lehkých vozidel vyrobených v Mexiku, zatímco v roce 2016 toto číslo vzrostlo na 80 %. V roce 2014 bylo určeno pro domácí trh 18 % vyrobených lehkých vozidel, 59 % bylo exportováno do zemí NAFTA, 14 % do jiných zemích a 9 % bylo exportováno do neznámých destinací. Největší podíl exportu mimo země NAFTA v roce 2005 směřoval do Evropy, a to 3,4 %. V roce 2014 bylo nejvíce lehkých vozidel vyvezeno do Latinské Ameriky (opět mimo země NAFTA), a to 7,6 %.<sup>121</sup>

Za velkou částí růstu exportu mexického automobilového průmyslu stojí USA, které absorbovalo 77 % vyrobených lehkých vozidel z Mexika (k roku 2013).<sup>122</sup> V roce 2016 mělo Mexiko obchodní přebytek v obchodu s již sestavenými lehkými vozidly s USA. Tento přebytek dosahoval 45.3 miliardy USD. Mexiko rovněž vyvezlo také více autodílů do USA než naopak, což přineslo dalších 26 miliard USD obchodního přebytku pro Mexiko.<sup>123</sup>

Domácí automobilový trh také postupně rostl v období mezi lety 1993 a 2016. Na grafu č. 5 jsou patrné dva propady. První v roce 1995 kvůli náhle devalvaci mexického pesa oproti USD. Druhý propad nastal v letech 2007 až 2009 z důsledku globální krize.

---

<sup>118</sup> Traub-Merz, *The Automotive Sector in Emerging Economies*, 70.

<sup>119</sup> Bernard Swiecki a Debbie Maranger Menk, „The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry: Trends, Drivers and Forecasts“ (Center for Automotive Research, 2016), 19, <https://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/02/The-Growing-Role-of-Mexico-in-the-North-American-Automotive-Industry-Trends-Drivers-and-Forecasts.pdf> (staženo 10. února 2024).

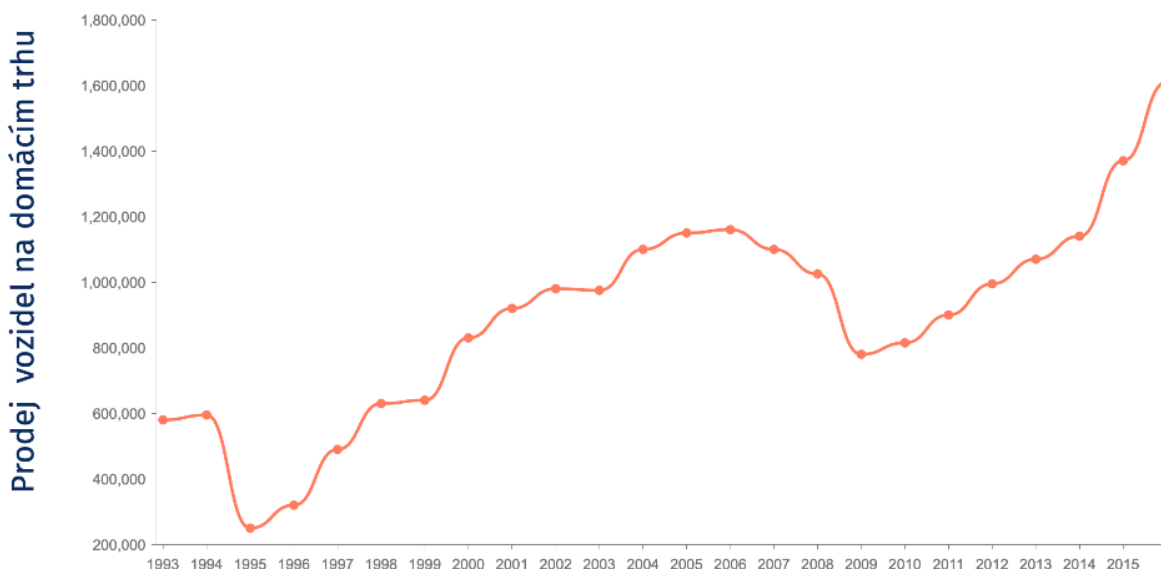
<sup>120</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 371.

<sup>121</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

<sup>122</sup> Traub-Merz, *The Automotive Sector in Emerging Economies*, 75.

<sup>123</sup> Bill Canis, M. Angeles Villarreal a Vivian C. Jones, „NAFTA and Motor Vehicle Trade“ (Congressional Research Service, 2017), 11-12, <https://sgp.fas.org/crs/row/R44907.pdf> (staženo 10. února 2024).

**Graf č. 5: Prodej vozidel na domácím trhu Mexika mezi lety 1993 a 2016.**



Zdroj: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz

### 3.3 Přímé zahraniční investice

Po ratifikaci NAFTA Mexiko skutečně přilákalo další významné množství FDI ze Spojených států. Jako chudší země potřebovalo Mexiko pro rozvoj infrastruktury kapitál, který mu chyběl. FDI tedy poskytovaly Mexiku kapitál a pomohly otevřít Mexickou ekonomiku globálním příležitostem. Na začátku tisíciletí mexický automobilový průmysl rychle zrychlil, i když nepravidelně. Mezi lety 1994 a 1999 americké zahraniční investice dosáhly hodnoty 4,3 miliard USD.<sup>124</sup> V roce 2001 více než 60 % FDI směřujících do Mexika pocházelo z USA.<sup>125</sup> V roce 2016 celkové FDI z USA představovaly už jen 30 %.<sup>126 127</sup>

Světoví výrobci automobilů využili mexického zájmu o FDI a mezi lety 1999 a 2014 přišlo do Mexika 407 miliard USD. Z této částky bylo 189 miliard USD určeno do výrobního průmyslu, z čehož automobilový průmysl získal necelých 37 miliard USD.<sup>128</sup> Mexiko doufalo, že dohoda přiláká i neamerické firmy, které by exportovaly zboží na americký trh.

<sup>124</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 383.

<sup>125</sup> Penélope Pacheco-López, „Foreign direct investment, exports and imports in Mexico“, *Department of Economics Discussion Paper* 4, č. 4 (2004): 2-24, <https://www.econstor.eu/handle/10419/68087> (staženo 9. února 2024).

<sup>126</sup> „Mexico Foreign Direct investment 1970-2024“, Macrotrends LLC, <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/MEX/mexico/foreign-direct-investment> (staženo 10. února 2024).

<sup>127</sup> <https://www.statista.com/statistics/1017524/fdi-united-states-mexico/>

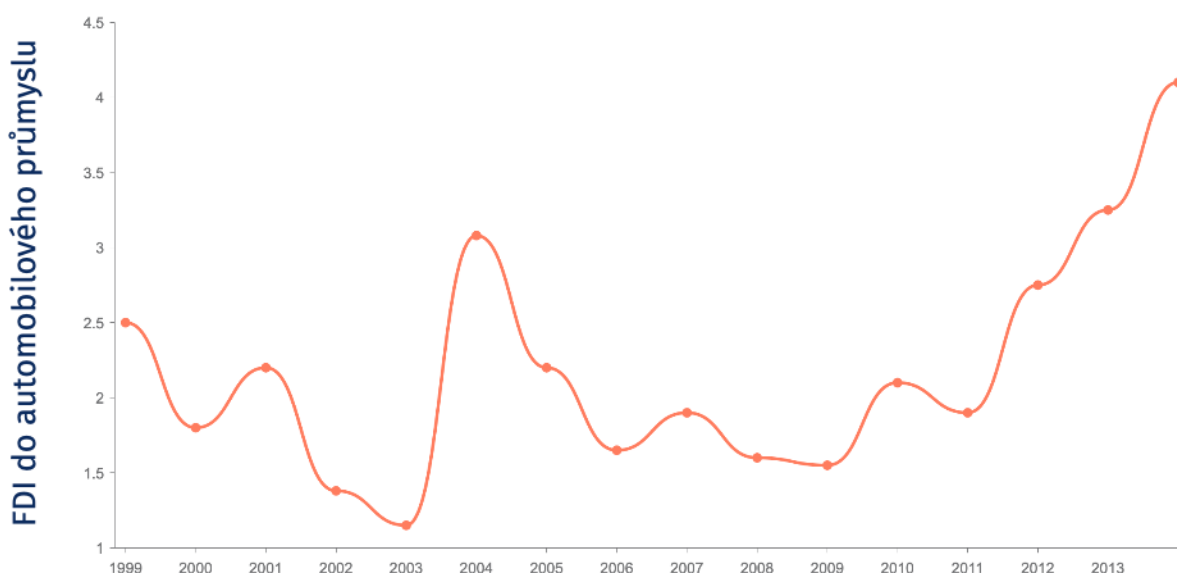
<sup>128</sup> Traub-Merz, *The Automotive Sector in Emerging Economies*, 74.



Avšak s výjimkou firem jako Honda a Toyota se tak po uzavření smlouvy nestalo a FDI byly uvolňovány postupně.<sup>129</sup>

Na grafu č. 6 je patrné, že první velký nárůst FDI byl v roce 2004 po plné liberalizaci, avšak největší růst byl zaznamenán až po globální krizi roku 2008.<sup>130</sup> Porovnáním dat o FDI na grafu č. 6 s produkcí lehkých vozidel na grafu č. 3 lze pozorovat, že FDI měly významný podíl na rychlém růstu automobilového průmyslu v Mexiku. Po roce 2008 se příliv FDI stal jedním z hlavních důvodů růstu.

**Graf č. 6: Příliv FDI do automobilového průmyslu v Mexiku mezi lety 1999 a 2014 v miliardách USD.**



Zdroj: The Automotive Sector in Emerging Economies: Industrial Policies, Market Dynamics and Trade Unions

Hlavním motivem zahraničních investorů pro investování do mexického automobilového průmyslu byla strategická poloha Mexika, která umožňovala efektivně zásobovat severoamerický trh. Americké investice lákala hlavně levná pracovní síla. Tyto faktory vysvětlují, proč Mexiko patří mezi hlavní světové příjemce FDI.<sup>131</sup> Dalším výhodou pro

<sup>129</sup> Jorge Carreto Sanginés a Margheritta Ruso, „Mexico’s Automotive Industry: A Success Story?“, *Institute for New Economic Thinking Paper Series*, č. 166 (3. listopadu 2021): 1-35, <https://doi.org/10.36687/inetwp166> (staženo 28. ledna 2024).

<sup>130</sup> Ibid., 16.

<sup>131</sup> Penélope Pacheco-López, „Foreign direct investment, exports and imports in Mexico“, *Department of Economics Discussion Paper* 4, č. 4 (2004): 2-24, <https://www.econstor.eu/handle/10419/68087> (staženo 9. února 2024).

zahraniční investory byly nižší ceny pozemků, nájmu a stavebních prací, což umožnilo stavbu několika nových závodů hlavně po roce 2008.<sup>132</sup>

### 3.4 Závody, pracovní pozice a platy

S rostoucí produkcí lehkých vozidel rostl také počet montážních závodů. Před vyjednáváním ohledně dohody bylo v Mexiku osm fungujících montážních závodů a během vyjednávání byly otevřeny další čtyři. V první dekádě 21. století byly postaveny pouze dvě nové továrny. Nejvíce montážních závodů bylo postaveno mezi lety 2013 a 2016, kdy bylo otevřeno šest nových závodů. Valná většina těchto závodů byla postavena neamerickými automobilkami, především evropskými (Volkswagen, Audi) a Asijskými (Mazda, Nissan, Honda). Závody byly stavěny hlavně kolem hlavního města Mexico City, kvůli železniční dopravě do USA a kvůli vyšší poptávce po automobilech v okolí hlavního města. Díky tomuto shluku závodů v Mexiku vznikla v Severní Americe nová oblast pro výrobu aut. První a největší je však automobilová oblast kolem velkých jezer, která v roce 2016 měla třikrát větší produkci než ta mexická.<sup>133</sup> Dále rostl počet společností vyrábějící automobilové komponenty, jejich počet se během 10 let mezi lety 2004 a 2014 zvýšil z 1 978 na 2 392, což představovalo 21 % růst.<sup>134</sup> Automobilové společnosti se soustředily i na zvýšení produkční kapacity, během roku 2012 a 2013 bylo téměř využito 100 % produkční kapacity.<sup>135</sup> FDI pomohly produkční kapacitu zvýšit skrz modernizaci závodů.

Mezi lety 1994 a 2004 počet zaměstnanců v Mexiku fluktoval podle změn v produkci. V druhé polovině 90. let počet zaměstnanců rostl. V roce 1994 bylo zaměstnáno v automobilové sektoru 122 000 lidí, zatímco v roce 2000 to bylo o 26 000 lidí více. S příchodem světové recese kolem roku 2001 toto číslo kleslo a v roce 2004 se snížilo až na 113 000 zaměstnanců.<sup>136</sup> Jak ukazuje graf č. 7, od roku 2007 se počet zaměstnanců pomalu zvedá v průběhu let ve výrobě automobilů. Mezi lety 2007 a 2013 byl růst téměř 25 %. Co se týče pracovníků ve výrobě automobilových součástí, tak jejich počet se mezi lety 2007

---

<sup>132</sup> Swiecki, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry*, 33.

<sup>133</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

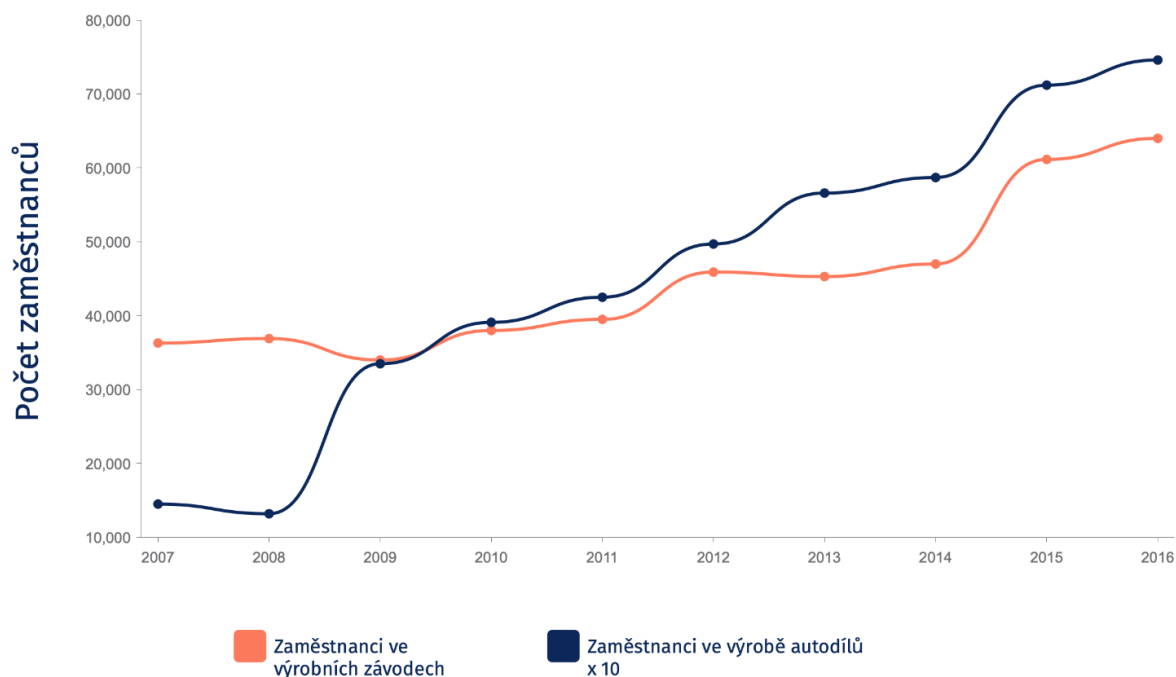
<sup>134</sup> Sanginés, *The automotive sector in Mexico*, 14.

<sup>135</sup> Swiecki, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry*, 12.

<sup>136</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 375-376.

a 2014 velmi zvýšil s rostoucím počtem dodavatelů. Velký skok mezi roky 2008 a 2009 je výsledkem změn počítání statistik. Dříve nebyly započteny do statistik zaměstnanosti v automobilové sektoru pracovníci, kteří pracovali v maquiladoras.<sup>137</sup>

**Graf č. 7: Počet zaměstnanců ve výrobních závodech a počet zaměstnanců ve výrobě autodílů mezi lety 2007 a 2016.**



Zdroj: 2007-2014: Center For Automotive Research, 2014-2016: The automotive sector in Mexico, Jorge Carreto Sangiés

Navzdory automatizaci stále více pracovních míst, se Mexiku dařilo tvořit více pracovních příležitostí. Z nejnižšího bodu roku 2009, kdy bylo v automobilovém průmyslu zaměstnáno 303 000 pracovníků (v červnu kolem 360 000) až do roku 2014 se počet zaměstnanců dostal na 662 000.<sup>138</sup> V roce 2016 v automobilovém průmyslu pracovalo 900 000 lidí.<sup>139</sup> Ale i přes tento značný progres v růstu zaměstnanosti v Mexiku zůstávají velké rozdíly ve mzdě v porovnání s USA nebo Kanadou.<sup>140</sup>

<sup>137</sup> Swiecki, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry*, 31.

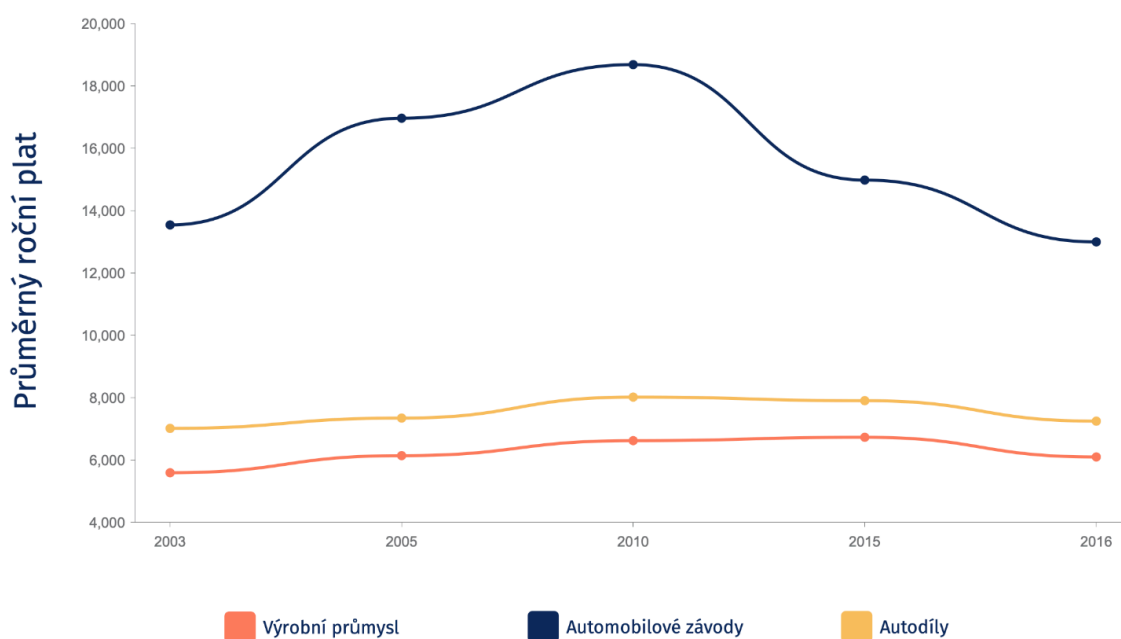
<sup>138</sup> Alma Martínez, „After 20 years of NAFTA, the balance for the Mexican automotive sector has been very positive“ (BBVA Research, 20. června 2014), 4, <https://www.bbvarresearch.com/wp-content/uploads/2014/06/Mexico-Auto-Industry-20Jun14.pdf> (staženo 13. února 2024).

<sup>139</sup> Sangiés, *The automotive sector in Mexico*, 20.

<sup>140</sup> Martínez, *After 20 years of NAFTA, the balance for the Mexican automotive sector has been very positive*, 4.

I přes rychlý růst automobilového průmyslu platy zaměstnanců mají podobný trend jako platy v jiných odvětvích. Ale i tak jsou průměrné mzdy v automobilovém sektoru vyšší než průměrné mzdy ve výrobním průmyslu celkově. Jak ukazuje graf č. 8 mzdy ve výrobě automobilů jsou více než dvojnásobné oproti průměrné mzdě ve výrobním průmyslu. Mzdy ve výrobě dílů jsou lehce nadprůměrné.<sup>141</sup> Vysoké rozdíly nejsou jen mezi jednotlivými sektory ale také mezi jednotlivými společnostmi, které neudržují stejné podmínky a platy se tak mohou lišit i o několik desítek procent. Například společnost Nissan CVAC platila v průměru 441,5 pesos za den (2014) a společnost Mazda Guanajuato pouze 207,5 pesos za den (2014). Průměrný denní plat v roce 2014 ve výrobě automobilů byl 308 pesos za den, což byly necelé 3 USD.<sup>142</sup>

**Graf č. 8: Roční výdělek zaměstnanců (v USD) ve výrobním průmyslu v Mexiku. 2003-2016.**



Zdroj: Mexico's Automotive Industry: A Success Story?

Mzdy v automobilovém průmyslu klesaly i v USA ale stále byly několika násobně vyšší než

<sup>141</sup> Jorge Carreto Sanginés a Margheritta Ruso, „Mexico's Automotive Industry: A Success Story?“, *Institute for New Economic Thinking Paper Series*, č. 166 (3. listopadu 2021): 1-35, <https://doi.org/10.36687/inetwp166> (staženo 28. ledna 2024).

<sup>142</sup> Traub-Merz, *The Automotive Sector in Emerging Economies*, 166-168.

mzdy v Mexiku. V roce 2013 pracovníci ve výrobě automobilů získali 5,64 USD za hodinu, zatímco pracovníci v USA získali 27,78 USD.<sup>143</sup> Negativní růst mezd v automobilovém průmyslu se stal problémem zemí NAFTA.<sup>144</sup> Mexická pracovní síla v automobilovém průmyslu je nejlevnější mezi 20 největšími výrobci automobilů.<sup>145</sup>

Na nízké mzdy má vliv absence společných pracovních práv a standardů v rámci NAFTA. Doprovodná dohoda o pracovních otázkách nestanovuje společná pracovní práva a standardy. Nedostatek jednotného rámce ztěžuje odborovým svazům účinně prosazovat zlepšení pracovních práv ve všech zemích NAFTA. Nadnárodní korporace tedy vytváří pracovní podmínky.<sup>146</sup> Odbory v rámci NAFTA byly oslabeny, zejména v odvětví výroby, včetně maquiladoras. V Mexiku se kladl důraz na udržení nízkých pracovních nákladů s cílem přilákat zahraniční investice.<sup>147</sup> NAFTA podporovala model exportu pracovních sil, klíčovým ilustračním modelem byl rok 2006, kdy General motors a Ford propustily s odstupným téměř 200 000 zaměstnanců. Velká část těchto pracovních míst bylo přesunuto do Mexika, kde byly mzdové náklady podstatně nižší, pohybovaly se okolo 3,5 USD na hodinu oproti 27 USD na hodinu v USA.<sup>148</sup>

### 3.4 Závěr

Mexický automobilový průmysl zažil mezi lety 1995 a 2016 intenzivní růst. Hlavním důvodem tohoto růstu byla integrace s USA a Kanadou v rámci NAFTA, která snížila obchodní bariéry mezi členskými zeměmi. Toto snížení obchodních bariér a dobrý přístup na americký trh přilákala zahraniční investice, které podpořily růst automobilové produkce a zlepšení infrastruktury. V období do reformy v 80. letech minulého století Mexiko používalo politiku nahrazující dovoz a růst byl pomalý. To se však zrychlilo s liberalizací a otevřením hranic k obchodu se Spojenými státy a Kanadou.

---

<sup>143</sup> Swiecki, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry*, 47.

<sup>144</sup> Jorge Carreto Sanginés a Margheritta Ruso, „Mexico’s Automotive Industry: A Success Story?“, *Institute for New Economic Thinking Paper Series*, č. 166 (3. listopadu 2021): 1-35, <https://doi.org/10.36687/inetwp166> (staženo 28. ledna 2024).

<sup>145</sup> Traub-Merz, *The Automotive Sector in Emerging Economies*, str 167.

<sup>146</sup> Lance Compa, *American Trade Unions and NAFTA* (Berlín: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1994), 109, dostupné na: <https://ecommons.cornell.edu/server/api/core/bitstreams/b6d0ccfb-3aee-43e2-829a-3cc9caaca96d/content>.

<sup>147</sup> Raúl Delgado Wise a James M. Cypher, „The Strategic Role of Mexican Labor under NAFTA: Critical Perspectives on Current Economic Integration“, *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 610, č. 1 (2007): 119-142, <https://doi.org/10.1177/0002716206297527> (staženo 13. února 2024).

<sup>148</sup> *Ibid.*, 140.

Právě odstranění obchodních překážek v obchodu mezi USA a Mexikem přilákalo neamerické nadnárodní korporace, které pomocí FDI rozvíjeli Mexickou infrastrukturu, což bylo cílem Mexika. Mexický posun k liberalizaci hospodářské politiky, byl hnacím motorem FDI do země. Dalším důvodem masivních investic neamerickými automobilovými společnostmi byly restriktce na dovoz do USA. Otevřením závodů v regionu NAFTA se automobilové společnosti těmito restrikcím vyhnuly.<sup>149</sup> Tyto závody byly hojně staveny v Mexiku a byly soustředěny kolem hlavního města Mexico City, kolem kterého je vysoká hustota zalidnění. Toto se děje na základě NEG. Automobilové společnosti soustředí výrobu do stejného regionu, kvůli vyšší koncentraci pracovních míst. Navíc v těchto místech jsou důležité dopravní spojení jako například železniční tratě.<sup>150</sup> Mexiko navíc těží z komparativní výhody – levná pracovní síla. Právě s přístupem na národní trhy USA a Kanady se v Mexiku zvýšil počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu. Zde se ukázala některá negativa liberalizace mezi vyspělou a méně vyspělou zemí. Například maquiladoras umožňují vysoký kapitálový zisk pro zahraniční společnosti. Skrz maquiladoras USA a jiné země využívají levné pracovní síly méně vyspělého státu.<sup>151</sup> Nadnárodní korporace soustředí výrobu do rozvojových zemí, což způsobuje ztrátu dělnických profesí v rozvinutých zemích. Právě využívání levné pracovní mzdy vede ke stagnaci mezd a nerovnosti příjmů ve všech třech zemích.<sup>152</sup> Mexiko i Spojené státy od začátku tisíciletí zaznamenaly rekordní negativní růst mezd v automobilovém průmyslu. Model vývozu levné pracovní síly, vedl k růstu maquiladoras. Avšak tento růst se nepřenesl do širšího hospodářského rozvoje.<sup>153</sup> Nadnárodní korporace tedy mají značný vliv na určování pracovních podmínek.

Mexiko je zaměřeno na stejný výrobek jako USA, ale i přesto většina exportu míří do USA. Na základě nové teorie obchodu obě země z tohoto obchodování profitují, kvůli větší variabilitě zboží na trhu a snížení finální ceny zboží na trhu. FTA s USA a Kanadou pro mexický automobilový průmysl byl velmi výhodný a můžeme zde vidět krok ke deglobalizaci. Neamerické společnosti raději postaví továrny v regionu NAFTA než, aby

---

<sup>149</sup> Alan M. Rugman, *The regional multinationals: MNEs and „global“ strategic management* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 144-145.

<sup>150</sup> Thomas H. Klier a James Rubenstein, „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“, *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

<sup>151</sup> Kunešová, *Světová ekonomika*, 156.

<sup>152</sup> David N. Balaam a Bradford Dillman, *Introduction to International Political Economy* (Boca Raton: Routledge, 2018), 151-152.

<sup>153</sup> Wise, *The Strategic Role of Mexican Labor under NAFTA*, 121-122.

dovážely sestavené automobily nebo jejich díly přes půl planety, což by mohlo zvýšit finální cenu produktu. Na druhou stranu ale například General motors nemá žádný závod v Evropě, kvůli vysoké konkurenci, a proto se raději soustředí pouze na obchod v NAFTA.<sup>154</sup>

Jelikož většina nejen automobilového průmyslu je vyvážena do Spojených států, tak se mexické hospodářství stává ještě více závislé na USA. Ekonomická integrace s USA má značný vliv na Mexiko. Jakékoliv výkyvy ekonomiky ve Spojených státech velmi ovlivňují Mexiko. V roce 2009 bylo Mexiko finanční krizí poškozeno nejvíce z latinskoamerických zemí.<sup>155</sup>

---

<sup>154</sup> Rugman, *The regional multinationals*, 142.

<sup>155</sup> Kozák, *Měkky podbříšek navěky*, 46-47.

#### 4. Vliv NAFTY na automobilový průmysl v Kanadě

Automobilový průmysl v Kanadě je velmi důležitou součástí celkového průmyslu už více než 100 let. Na přelomu 80. a 90. let automobilový průmysl tvořil 10 % HDP z celkového průmyslu.<sup>156</sup> V roce 1993 Kanada vyrobila téměř 16 % automobilů v rámci automobilové produkce zemí NAFTA.<sup>157</sup> V roce 1999 Kanada byla čtvrtým největším výrobcem automobilů, i když sama neprodukovala vlastní kanadskou značku aut. Nicméně během 20 let členství v NAFTA klesl kanadský podíl na celkové produkci automobilů v Severní Americe na 13 %, <sup>158</sup> což vedlo k propadu Kanady na deváté místo ve světovém žebříčku.<sup>159</sup> Už od roku 1965 kanadský automobilový průmysl tvořil významnou část průmyslového exportu. Ani po podepsání dohody NAFTA se tato situace nezměnila a 90 % produkce automobilů bylo exportováno hlavně do USA. Kanada dosahovala přebytku v automobilovém sektoru v obchodní bilanci 8,7 miliardy USD, avšak tento přebytek brzdil deficit v obchodní bilanci se součástkami automobilů.<sup>160</sup> Podobně jako v Mexiku, i v Kanadě automobilový průmysl poskytoval značné množství pracovních míst. V roce 1999 bylo v automobilovém sektoru zaměstnáno 150 000 pracovníků.<sup>161</sup>

Na rozdíl od Mexika a USA nezpůsobila dohoda NAFTA tak výrazné prohloubení integrace automobilového průmyslu mezi Kanadou a USA. Kanada a Spojené státy již předtím těžily z relativně neomezeného přístupu na trh té druhé země.<sup>162</sup> Kanada chtěla v NAFTA zachovat Autopakt z roku 1965, i přestože bylo dohodnuto, že nebudou žádné post-přechodové programy (v Mexiku byly zrušeny vyhlášky 1962 až 1989). Na druhou stranu Spojené státy souhlasily s tím, že Autopakt bude zachován. Pro zachování Autopaktu se zasadili i tzv. „velké trojky“ (označení pro 3 největší automobilové výrobce v Severní Americe, které v 80. letech minulého století dominovaly americkému trhu. Jedná se o: General Motors, Ford Motor Company a Chrysler Corporation.). Auto pakt byl zachován a

---

<sup>156</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 165.

<sup>157</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 373.

<sup>158</sup> Jeff Rubin, „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“, *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

<sup>159</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, *2016 Production Statistics*.

<sup>160</sup> James Brox, „NAFTA, Infrastructure and the Canadian Automotive Sector“, *The Journal of Economic Asymmetries* 3, č. 2 (prosinec 2006): 23-41, <https://doi.org/10.1016/j.jeca.2006.02.002> (staženo 5. března 2024).

<sup>161</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 376.

<sup>162</sup> *Ibid.*, 369.



nezměněn.<sup>163</sup> Avšak v roce 2001 WTO vyhodnotilo Auto pakt jako nelegální a v roce 2001 byl zrušen.<sup>164</sup> Toto vedlo k poklesu kanadské automobilové výroby. Přechod od Paktu o automobilech k NAFTA znamenal posun směrem k otevřenějšímu rámci pro obchod s automobily v celé Severní Americe.<sup>165</sup>

V roce 1985 měla "velká trojka" celkový podíl na výrobě osobních automobilů v Severní Americe 94 %. Avšak v roce 1995 tento podíl klesl na 69 %, a to zejména kvůli příchodu japonských automobilek.<sup>166</sup> Bylo otevřeno několik nových závodů, například v Kanadě to byly závody Honda-driven a CAMI (CAMI bylo společným podnikem společnosti Suzuki a General Motors Canada). Japonské automobily vyráběné v Kanadě však nesplňovaly pravidla původu, neboť značná část součástek byla dovezena z Japonska. Kanada proto požadovala změnu pravidel původu v rámci NAFTA. Tím by Kanada získala lepší přístup na americký trh a přilákala by možné investice automobilových výrobců z Japonska.<sup>167</sup> Pro Kanadu to byla změna ale také výzva, NAFTA eliminovala obchodní bariéry, ale také přinesla novou konkurenci v podobě Mexika.

#### 4.1 Výroba automobilů

V roce 1993 bylo v Kanadě vyrobeno 2,3 milionů automobilů<sup>168</sup> a v roce 2016 2,4 milionů automobilů. Mezi lety 1999 a 2016 byl průměrný roční růst produkce automobilů 2,24 %.<sup>169</sup> Graf č. 9 ukazuje, že v 90. letech minulého století produkce automobilů pomalu rostla a v roce 1999 dosáhla svého vrcholu, kdy Kanada vyrobila více než 3 miliony automobilů. Mezi lety 2000 a 2007 produkce klesla na 2,5 milionu jednotek. Příčinou byly ztráty a nedostatek

---

<sup>163</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 190-191.

<sup>164</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1glIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usq=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>165</sup> Michael D. Chong, „A Study of the Crisis in the Automotive Sector in Canada: Report of the Standing Committee on Industry, Science and Technology“ (House of Commons, Březen 2009), [https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402\\_INDU\\_Rpt02/402\\_INDU\\_Rpt02-e.pdf](https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402_INDU_Rpt02/402_INDU_Rpt02-e.pdf) (staženo 6. dubna 2024).

<sup>166</sup> Timothy Sturgeon, Johannes Biesebroeck a Gary Gereffi, „Prospects for Canada in the NAFTA Automotive Industry: A Global Value Chain Analysis“, (14. března 2007): 18, [https://www.researchgate.net/publication/237616029\\_Prospects\\_for\\_Canada\\_in\\_the\\_NAFTA\\_Automotive\\_Industry\\_A\\_Global\\_Value\\_Chain\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/237616029_Prospects_for_Canada_in_the_NAFTA_Automotive_Industry_A_Global_Value_Chain_Analysis) (staženo 6. března 2024).

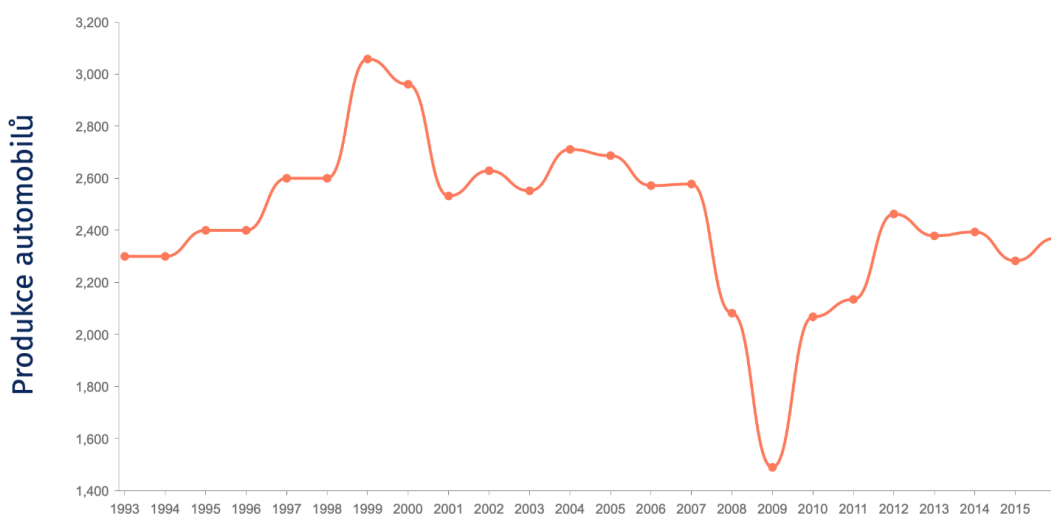
<sup>167</sup> Maryse, *Negotiating NAFTA*, 154-155.

<sup>168</sup> Hufbauer, *NAFTA revisited*, 373.

<sup>169</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, *2016 Production Statistics*.

kapacit na výrobu vozidel.<sup>170</sup> (detailněji popsáno v podkapitole 4.3) Stejně jako v případě mexické produkce, i kanadská výroba automobilů zažila během světové recese významný propad.<sup>171</sup> Mezi lety 2008 a 2009 byl meziroční propad 28 %.<sup>172</sup> Po recesi kanadský automobilový průmysl zažíval lehký nárůst. Jak ukazuje graf č. 4 v předešlé kapitole podíl Kanady na výrobě automobilů v Severní Americe mezi lety 1990 a 2016 klesl z 15,6 % na 13,3 %.

**Graf č. 9: Produkce automobilů v Kanadě mezi lety 1993 a 2016, v tisících.**



Zdroj: 1993-2003: NAFTA revisited: achievements and challenges, 2004-2016: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

Automobilový průmysl postupně slábnul a přispíval stále menší částí k tvorbě HDP. Největší příspěvek k HDP automobilového průmyslu k HDP byl zaznamenán v roce 2005, kdy činil 18,9 miliard USD. V roce 2009 pak automobilový průmysl přispíval 9,4 miliard USD. V roce 2016 se automobilový průmysl zotavil a jeho příspěvek k HDP dosáhl 16,26 miliard

<sup>170</sup> John Holmes, „Whatever Happened to Canada’s Automotive Trade Surplus? A Preliminary Note“ (Automotive Policy Research Center, březen 2015): 4, <https://automotivepolicy.ca/wp-content/uploads/2018/05/aprc-canada-trade-deficit-holmes-report.pdf> (staženo 6. března 2024).

<sup>171</sup> Jeff Rubin, „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“, *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

<sup>172</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, *2016 Production Statistics*.

USD,<sup>173</sup> což představovalo 9,2 % HDP z výrobního průmyslu.<sup>174</sup> Výhodou pro Kanadu bylo, že automobilové společnosti v Kanadě vyráběly luxusní a velmi drahý modely na rozdíl od Mexika. Kanada tuto strategii provozuje od roku 2008. Prodej luxusnějších vozů generoval šestkrát větší příjmy než v Mexiku prodej obyčejných automobilů. V roce 2014 z veškeré automobilové produkce v Kanadě bylo 54 % modelů luxusními vozy. Mexiko na druhou stranu spíše vyrábělo automobily pod 22 000 USD tržní ceny.<sup>175</sup>

## 4.2 Export automobilů a obchodní bilance

Kanadský automobilový průmysl je převážně zaměřen na export, zejména na trh svého jižního souseda. V roce 1999 směřovalo 98 % veškerého automobilového exportu do USA a pouze 0,5 % do Mexika. V roce 2014 se tento poměr změnil na 96,7 % směrem k USA a 1,3 % do Mexika. Export do USA v roce 2014 tvořil 79,3 % celkové hodnoty automobilového obchodu, zatímco export do Mexika činil 7,7 %.<sup>176</sup>

Jelikož Kanada nedokázala držet krok s Mexikem ve výrobě automobilů, odráželo se to na velkých skocích v obchodní bilanci. Historicky už od roku 1965 byla Kanada v přebytku v obchodu se sestavenými automobily, zatímco se součástkami byla spíše v deficitu.<sup>177</sup> Důvodem toho je, že většina součástí, ze kterých se sestaví automobil v Kanadě, je dovážena z USA.<sup>178</sup> To znamená, že čím více automobilů je sestaveno v Kanadě a exportováno do USA, tím více musí být dovezeno součástí z USA. Graf č. 10 nám ukazuje, že obchodní bilance s USA byla nejvyšší v roce 1999 a to 25 miliard CAD. V tomto roce byla také nejvíce pozitivní obchodní bilance se sestavenými automobily a to 44,7 miliard

---

<sup>173</sup> Brendan Sweny, „Canada’s Automotive industry: A decade In Review“ (Trillium Network for Advanced Manufacturing, květen 2020): 3, [https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport\\_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020\\_2A.pdf](https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020_2A.pdf) (staženo 7. března 2024).

<sup>174</sup> „Gross domestic product at basic prices for Canadian manufacturing industry from 2010 to 2016“, Statista Research Department, naposledy upravené 15. února 2024, <https://www.statista.com/statistics/441406/gdp-for-manufacturing-sector-in-canada/> (staženo 7. března 2024).

<sup>175</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usg=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>176</sup> Holmes, *Whatever Happened to Canada’s Automotive Trade Surplus? A Preliminary Note*, 1-2.

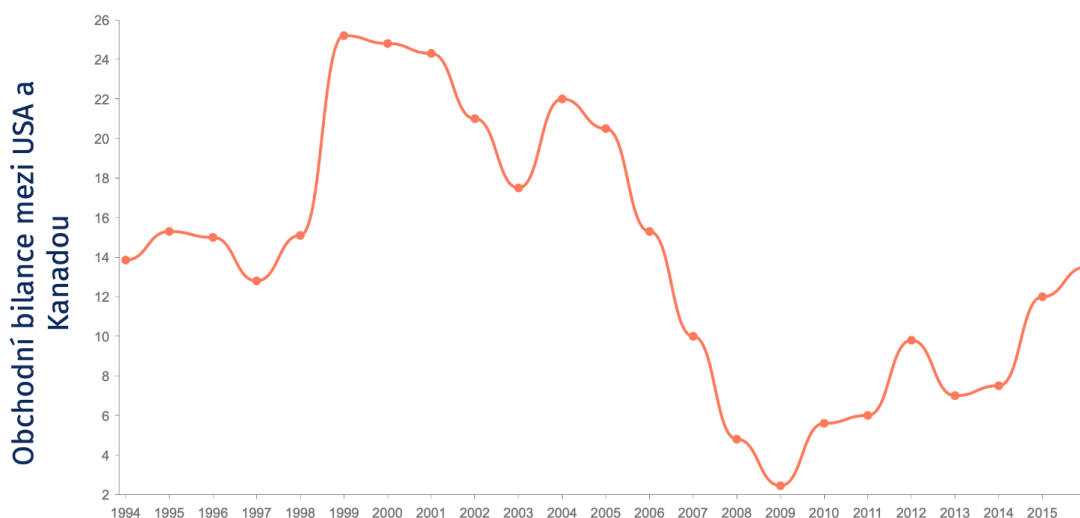
<sup>177</sup> Jeff Rubin, „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“, *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

<sup>178</sup> Holmes, *Whatever Happened to Canada’s Automotive Trade Surplus? A Preliminary Note*, 3.

CAD a také největší negativní obchodní bilance s automobilovými součástkami a to 19,52 miliard CAD.<sup>179</sup> Toto bylo způsobeno vysokou poptávkou po automobilech v Severní Americe. Více prezident společnosti Ford Robert Rewey připisuje vysokou poptávku silné ekonomické situaci v USA a inovativním produktům.<sup>180</sup>

Dále můžeme vidět, že křivka z grafu č. 9 kopíruje křivku z grafu č. 10. Mezi lety 2000 a 2007 obchodní bilance mezi USA a Kanadou pomalu klesala a v roce 2009 se Kanada dostala téměř do deficitu. V roce 2008 se totiž americký automobilový průmysl ocitl v hluboké krizi. Historická recese a finanční krize způsobily propad prodeje automobilů v USA o 40 %. Před nástupem prezidenta Baracka Obamy bylo propuštěno více než 400 000 pracovníků. General Motors a Chrysler se dostaly téměř do bankrotu a byly nuceni požádat o státní podporu.<sup>181</sup>

**Graf č. 10: Bilaterální obchodní bilance mezi Kanadou a USA (automobily a součástky), 1994-2016, v miliardách CAD.**



Zdroj: Center for International Governance Innovation

<sup>179</sup> Ibid., 3.

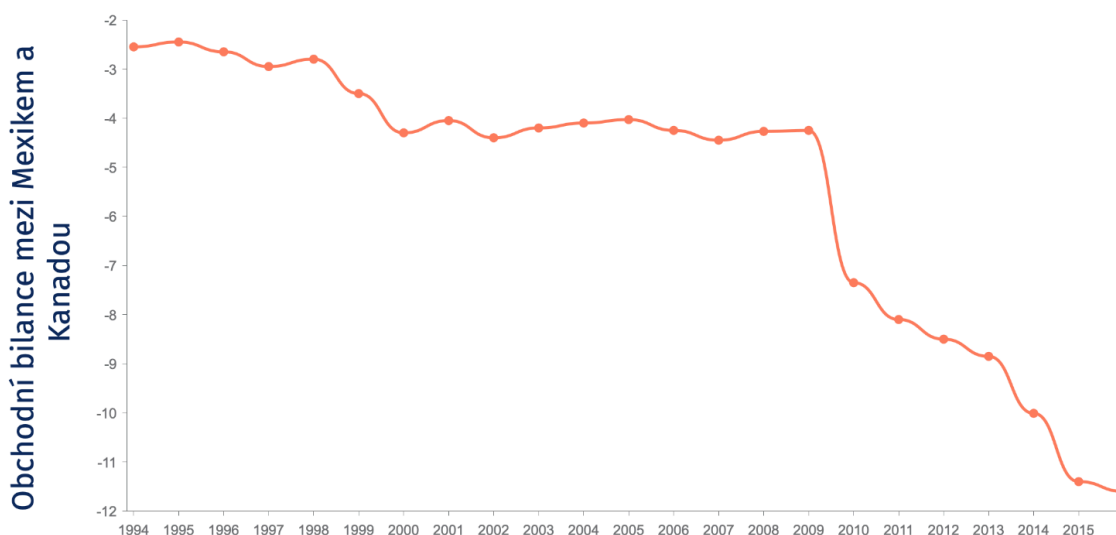
<sup>180</sup> Robyn Meredith, „Car and Truck Sales in 1999 Set U.S. Record“, *The New York Times*, 6. ledna 2000, <https://www.nytimes.com/2000/01/06/business/car-and-truck-sales-in-1999-set-us-record.html> (staženo 8. března 2024).

<sup>181</sup> Erin Lindsay, „The resurgence of the American Automotive Industry“ (1. června 2011): 4, [https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/uploads/auto\\_report\\_06\\_01\\_11.pdf](https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/uploads/auto_report_06_01_11.pdf) (staženo 5. dubna 2024).

Obamova administrativa poskytla potřebnou podporu a podpořila i dodavatele automobilového průmyslu, toto bylo pro oživení důležité.<sup>182</sup> Po světové recesi se produkce automobilů začala pomalu probouzet a v roce 2016 se obchodní bilance dostala na podobnou úroveň jako v roce 1999. Zájem o automobily také zvýšila nízká cena paliv v USA.<sup>183</sup>

Co se týče obchodní bilance s Mexikem (graf č. 11) už před implementací dohody byla negativní a mezi lety 1993 a 2000 se zdvojnásobila a do roku 2008 se držela kolem – 4 miliard CAD. Po roce 2009 Mexiko obdrželo masivní FDI a negativní obchodní bilance Kanady s Mexikem vyrostla na 11,6 miliardy CAD.<sup>184</sup>

**Graf č. 11: Bilaterální obchodní bilance mezi Mexikem a Kanadou (automobily a autodíly), 1994-2016, v miliardách CAD.**



Zdroj: Center for International Governance Innovation

### 4.3 Závody, pracovní pozice a přímé zahraniční investice

Většina závodů „velké trojky“ ale také japonských společností bylo v Kanadě otevřeno už

<sup>182</sup> Lindsay, *The resurgence of the American Automobile Industry*, 1,6.

<sup>183</sup> „Gas price drops below \$1“, *Cable News Network Money*, 21. února 1999, [https://money.cnn.com/1999/02/21/home\\_auto/gasprice/](https://money.cnn.com/1999/02/21/home_auto/gasprice/) (staženo 5. dubna 2024).

<sup>184</sup> Jeff Rubin, „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“, *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

před NAFTA, převážně v 80. letech minulého století.<sup>185</sup> Mezi lety 2000 a 2008, kdy stagnovala produkce automobilů rostl současně i kurz kanadského dolaru. Rychlý růst CAD byl způsoben vysokými a náhlými zisky z ropy a obrovskými investicemi do ropných ložisek v regionu Athabasca v kanadské Albertě. V roce 2000 byl kurz CAD 67 centů vůči USD a v roce 2011 CAD dosáhl kurz parity s USD. „Velká trojka“ během let 2000 a 2008 ztrácela svůj podíl na trhu. Modely těchto společností byly primárně SUV a pick-upy. Kvůli vysokým cenám paliv byly spotřebitelé v Severní Americe tlačeni ke koupi menších a úspornějších modelů, které nabízely japonské automobilky. Tyto skutečnosti byly příčinou zavření několika kanadských montážních linek velkých společností jako byly General Motors (zavřeny byly dvě, 2002 a 2008), Chrysler (jedna v roce 2003) a Ford (jedna v roce 2004). Světová krize v letech 2008 a 2009 dokonce dovedla General Motors a Chrysler k bankrotu (a následné záchrany americkou vládou), což se stalo impulsem k přesunu velké části výroby automobilů do Mexika, kde byly nižší výrobní náklady.<sup>186</sup>

Zavírání závodů mělo významný dopad i na zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Na grafu č. 12 je patrné, že zaměstnanost klesala již od roku 2000 v důsledku uzavírání závodů. Největší propad nastal mezi lety 2007 a 2009, kdy bylo propuštěno 43 500 pracovníků. Od roku 2010 postupně dochází k vytváření nových pracovních míst, avšak do roku 2016 stále nebyla dosažena úroveň před krizí. V roce 2012 zaměstnával automobilový sektor téměř 8 % zaměstnanců v průmyslu.<sup>187</sup> Kanada po krizi nedokázala tvořit pracovní pozice v tomto odvětví. Mezi lety 2010 a 2012 bylo vytvořeno v automobilovém sektoru jen 2000 nových pracovních míst, zatímco v Mexiku to bylo 132,000 a v USA 108,000.<sup>188</sup>

---

<sup>185</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usg=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

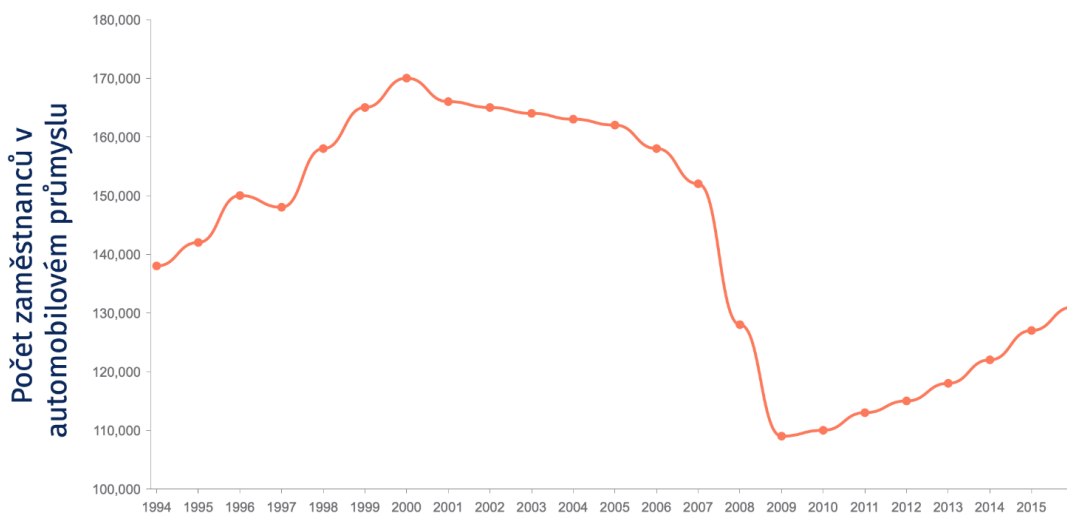
<sup>186</sup> Jeff Rubin, „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“, *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

<sup>187</sup> André Bernard, „Recent Trends in Canadian Automotive Sector“, *Economic Insights*, č. 26 (červen 2013): 1-6, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/en/pub/11-626-x/11-626-x2013026-eng.pdf?st=OsrcAv6M> (staženo 8. března 2024).

<sup>188</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usg=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

Rychlejšímu růstu pracovních míst také brání automatizace výroby a přesun pracovní síly do Mexika.

**Graf č. 12: Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v Kanadě mezi lety 1994 a 2016.**



Zdroj: 1994-2012: Statistics Canada, 2012-2016: Trillium Network

Průměrná týdenní mzda v Kanadě se v průběhu času nijak výrazně neměnila s ohledem na inflaci a zůstávala kolem stejné úrovně. Nejvyšší týdenní mzda byla dosažena v roce 2007 a činila 1,037 CAD. Avšak v roce 2012 mzdy klesly o 8,6 % ve srovnání s rokem 2007. Platové úrovně v automobilovém sektoru jsou nejvyšší v rámci celého výrobního průmyslu v Kanadě, přičemž v roce 2012 dosahoval rozdíl mezi mzdami napříč výrobním sektorem až 15 % ve prospěch automobilového sektoru, ale mzdy stále nedosáhly před krizové úrovně.<sup>189</sup> Kanadští výrobci nemohou konkurovat Mexiku na základě mezd, ale je také patrné, že vysoce vzdělaná pracovní síla a vysoká kvalita montážních závodů nestačí k přilákání nových automobilových společností nebo investic.<sup>190</sup>

Vzhledem k absenci domácí OEM (z anglického original Equipment Manufacturer), což jsou výrobci automobilových dílů, jejichž sídlo a výrobní závody se nacházejí ve stejné zemi, kde se finální vůz staví nebo prodává. Absence takového domácího výrobce neumí přilákat investice do tohoto odvětví.<sup>191</sup> Kanadský automobilový průmysl je proto závislý na

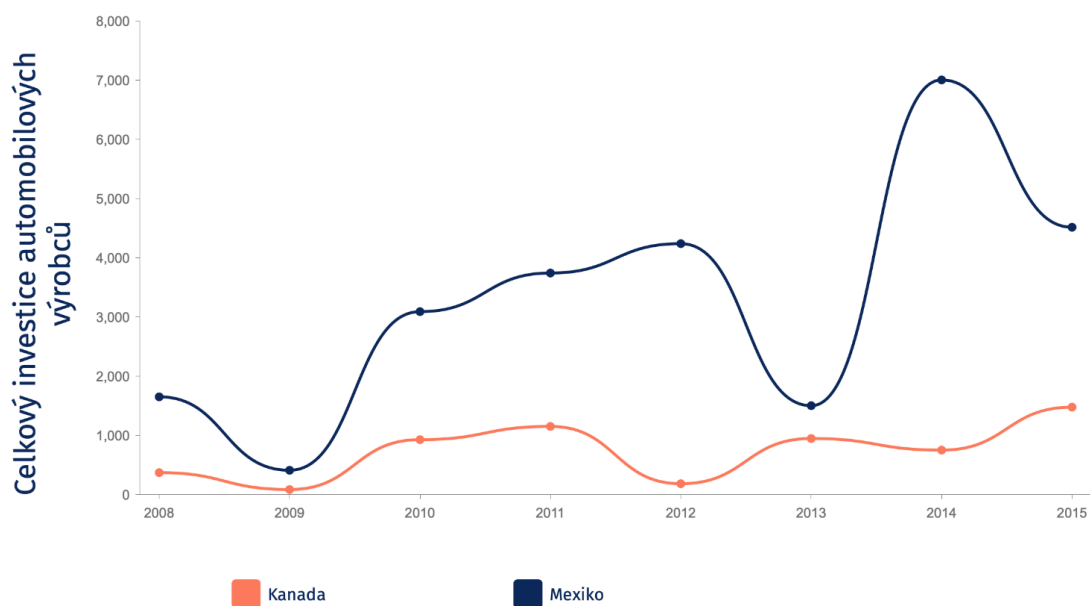
<sup>189</sup> Bernard, *Recent Trends in Canadian Automotive Industries*, 3.

<sup>190</sup> Brendan, *Canada's Automotive Industry: A Decade In Review*, 13.

<sup>191</sup> *Ibid.*, 13.

přílivu zahraničních investic, které přichází z globálních OEMs, tedy automobilových společností, které sídlí v jiné zemi.<sup>192</sup> Na počátku 21. století zaznamenala Kanada významné investice od automobilových společností jako je Ford, General Motors nebo Toyota. S rostoucí konkurencí Mexika se kanadská vláda snažila udržet automobilový průmysl pobídkami na podporu kapitálových investic. Tyto pobídky pokrývaly 10 až 25 % hodnoty investice. Investice byly vynaložené na modernizaci montážních závodů kvůli změnám vyráběných modelů v první desetiletí 21. století. Dále investice směřovaly do výzkumu a vývoje. Problémem však je, že investice určené na výzkum a vývoj většinou směřují do centrálních společností a zemí, kde sídlí globální lídři.<sup>193</sup> Na grafu č. 13 je patrné, že do Mexika globální OEMs investovali daleko více než do Kanady. Do Mexika bylo investováno 24,2 miliard USD, zatímco Kanada přilákala pouze pětinu, tedy 5,4 miliard USD.<sup>194</sup>

**Graf č. 13: Celkové investice automobilových výrobců v Kanadě a Mexiku v letech 2008-2015, v milionech USD.**



Zdroj: Center for Automotive Research

<sup>192</sup> Jim Stanford, „Canada’s Auto Industry and the New Free Trade Agreements: Sorting Through the Impacts“ (Canadian Centre for Policy Alternatives, duben 2014): 27, [https://policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/2014/05/canadas\\_auto\\_industry\\_and\\_the\\_new\\_free\\_trade\\_agreements.pdf](https://policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/2014/05/canadas_auto_industry_and_the_new_free_trade_agreements.pdf) (staženo 10. března 2024).

<sup>193</sup> Greig Mordue a Brendan Sweeney, „Neither core nor periphery: The search for competitive advantage in the automotive semi-periphery“, *Growth and Change* 51, č. 1 (30. prosince 2019): 34-57, <https://doi.org/10.1111/grow.12354> (staženo 11. března 2024).

<sup>194</sup> Swiecki, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry*, 34.



#### 4.4 Hrozba pro kanadský automobilový sektor?

Se vstupem Číny do WTO v roce 2001 a jejím rychlým růstem v oblasti produkce automobilů vzniká nová konkurence na kanadském automobilovém trhu. V roce 2015 Čína překonala celkovou produkci automobilů zemí NAFTA a začala dominovat globálnímu trhu. Tím pádem může Čína získat podíl na automobilovém trhu Kanady a USA a ovlivňovat prodejní ceny automobilů směrem dolů.<sup>195</sup> Čína navíc produkuje i luxusní modely a vyváží je do Evropy a Asie, což naznačuje její ambice konkurovat na globálním trhu, potenciálně i na americkém. Toto může být výzva nejen pro kanadského automobilového výrobce na světovém trhu, ale také na domácím trhu.<sup>196</sup> Mexiko také představuje hrozbu pro Kanadský automobilový výrobce, jelikož má stejné podmínky pro vývoz produktů jako Kanada, a navíc disponuje levnou pracovní silou.

#### 4.5 Závěr

NAFTA jako taková nepřinesla žádné zásadní benefity pro automobilový průmysl v Kanadě, ale její vliv na tento průmysl byl zásadní. Od podepsání dohody do roku 2000 se automobilovému průmyslu velmi dařilo; počet vyrobených automobilů dosáhl nejvyšší historické úrovně. Pozitivně také rostla obchodní bilance s USA a počet pracovních míst v automobilovém sektoru. Světová krize zasáhla Kanadu velmi tvrdě a automobilový průmysl se musel zotavit, avšak už se nikdy nedostal na předkrizovou úroveň a počet vyrobených automobilů se vrátil na úroveň z roku 1994. Ztracená pracovní místa Kanada nedokázala získat zpět. Na tomto má velký podíl hluboká vzájemná integrace se Spojenými státy v tomto odvětví, jelikož USA je hlavním importérem sestavených automobilů z Kanady.

Zotavení ani nepomohly investice kvůli absenci OEMs a kvůli hlubší ekonomické provázanosti s Mexikem, které bylo hlavním odběratelem FDI. Odstranění obchodních překážek a liberalizace změnila vzorce výroby ve prospěch konkurenční výhody Mexika. I přes komparativní výhody Kanady jako je vzdělaná pracovní síla a blízkost montážních

---

<sup>195</sup> Francisco Ernesto Navarrete, „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“, *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfases%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usq=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

<sup>196</sup> *Ibid.*, 158.

závodů k Michiganu (hlavní automobilová oblast v USA), Kanada nebyla na tolik atraktivní pro neamerické automobilové společnosti jako Mexiko. Kanada čelila dalším hrozbám jako je technologická revoluce. Automobilový průmysl procházel výraznou technologickou revolucí a Kanada se snažila posílit svoji pozici v tomto odvětví. Úspěch však nebyl zaručen, jelikož tento vývoj probíhá v centrálních hlavních světových automobilových společnostech, které však nejsou v Kanadě.<sup>197</sup> Právě masivní přesměrování investic do Mexika, pomohlo Mexiku překonat Kanadu ve výrobě vozidel a snížit podíl Kanady v Severní Americe na výrobě automobilů. Liberalizace vytvořila neférové obchodní podmínky, jelikož se obchoduje se zeměmi s méně přísnými standardy v oblasti pracovních práv. Tyto nespravedlivé výhody je třeba napravit zavedením omezení dovozu vozidel z těchto zemí do Kanady.<sup>198</sup>

Stejně jako v Mexiku závody byly soustředěny ve stejné oblasti, a to v okolí velkých jezer. Tato pozice je strategicky velmi blízko USA a nabízí dobré možnosti dopravy. Podobně jako v Mexiku liberalizace mezi vyspělou a méně vyspělou zemí měla dopad na zastavení mezd. Mzdy však byly i velice ovlivněny světovou krizí. Toto vše se odrazilo i na obchodní bilanci s USA i Mexikem. Společně s negativní obchodní bilancí se zeměmi mimo region se Kanada od roku 2008 ocitá v celkové negativní obchodní bilanci v automobilovém sektoru.<sup>199</sup> Kanada navíc čelí dalším výzvám jako je rostoucí aktér na automobilovém trhu – Čína. Díky snížení pravidel původu pro obchod mezi členskými zeměmi NAFTA, mohou asijské automobilové společnosti mít lepší přístup na americký trh, čímž se vytváří konkurence pro americké automobilové společnosti. Situace, ve které se Kanada nachází vyžaduje přehodnocení strategií pro zajištění investic a udržení konkurenceschopnosti Kanady v neustále se měnícím globálním automobilovém prostředí.

---

<sup>197</sup> Mordue, *Niether core nor periphery*, 42.

<sup>198</sup> Chong, *A Study of the Crisis in the Automotive Sector in Canada*.

<sup>199</sup> Holmes, *Whatever Happened to Canada's Automotive Trade Surplus? A Preliminary Note*, 7.

## Závěr

Záměrem práce bylo zodpovědět otázky, jaký vliv měla implementace NAFTA a liberalizace na regionální integraci v rámci automobilového sektoru. Zda se lišil dopad integrace na vyspělou a rozvojovou zemi. Jak ovlivnila pracovní síla a proud investic automobilový průmysl v Mexiku a Kanadě.

Implementace NAFTA měla významný dopad na regionální integraci v automobilovém sektoru mezi lety 1994 a 2016. NAFTA usnadnila integraci severoamerického automobilového průmyslu, z čehož mělo prospěch zejména Mexiko. Dohoda výrazně ovlivnila vývoj automobilového průmyslu v Mexiku. Díky NAFTA se Mexiko dostalo na přední příčky globální výroby automobilů, export automobilů rostl mnohem rychleji než prodej na domácím trhu. Podíl Mexika na automobilové produkci v Severní Americe vzrostl z 6,2 % na 19,5 %. Kanada po vstupu do NAFTA zaznamenala období prosperity v automobilovém průmyslu, kdy výroba dosáhla historických maxim. Nicméně s postupem času průmysl čelil výzvám, jako zahraniční konkurence v podobě Mexika, které těžilo z komparativní výhody levné pracovní síly. Další výzvou pro kanadský automobilový průmysl byla asijská konkurence, která těžila z levné pracovní síly ale také ze stejné výhody jako Kanada, a to kvalifikovanou pracovní sílu a výhodu ve výzkumu a rozvoji. Celkově NAFTA nepřinesla kanadskému automobilovému průmyslu zásadní výhody, sehrála však klíčovou roli v utváření strategií, které čelily globální i regionální konkurenci.

Dopad integrace v rámci NAFTA se v Kanadě a Mexiku výrazně lišil. Mexický automobilový průmysl rostl, zatímco kanadský automobilový průmysl se nedokázal vrátit zpět na předkrizovou úroveň a již nikdy se nedokázal přiblížit ke svému historickému maximu v produkci automobilů. V odlišném vývoji automobilového průmyslu měly odlišné pracovní podmínky v zemích velký vliv. Kvůli nižším mzdám v Mexiku a levnějšímu podnikatelskému prostředí směřovaly americké i neamerické automobilové společnosti právě do Mexika namísto Kanady. Mexiko těžilo také ze strategického geografického umístění. Mělo přístup k Atlantskému i Tichému oceánu. Výhodou pro Kanadu bylo výhodné umístění automobilového průmyslu u Velkých jezer, kde se soustředil i americký automobilový průmysl. Avšak levná pracovní síla byla více atraktivní pro automobilové společnosti, které ji využily a začaly posílat přímé zahraniční investice do mexického automobilového průmyslu, kde stavěly nové montážní závody. Od roku 2008 přilákalo

Mexiko téměř 5 x více přímých zahraničních investic než Kanada, které pomohly k rozvoji infrastruktury automobilového průmyslu. Nedostatek investic vedl v Kanadě poklesu produkce a zavření několika výrobních závodů. Liberalizace vedla k vytvoření nespravedlivých obchodních podmínek, jelikož Mexiko jako rozvojová země měla nižší pracovní standardy, které zásadně ovlivnili například mzdy v celém regionu, které stagnovaly. Dalším důvodem nedostatku investic do kanadského automobilového průmyslu je absence domácí OEM, ve kterých často dochází k vývoji a výzkumu. Právě zde by Kanada mohla využít své komparativní výhody.

S tímto shrnutím můžeme odpovědět na výzkumné otázky. První výzkumná otázka byla: Jaký vliv měla implementace NAFTA a liberalizace na regionální integraci v rámci automobilového sektoru? NAFTA podnítila nárůst produkce a exportu automobilů v regionu a přilákala nové zahraniční investice. Odstranění obchodních bariér umožnilo plynulé proudění automobilových součástí a vozidel přes hranice, což prohloubilo integraci automobilového průmyslu v Severní Americe.

Další výzkumnými otázkami bylo: Jaký dopad měla integrace vyspělého státu a rozvojového státu na automobilový průmysl v regionu a jak ovlivnila pracovní síla a proud investic automobilový průmysl v Mexiku a Kanadě? Dohoda vedla také k redistribuci výroby automobilů v Severní Americe. Mexiko se stalo klíčovým centrem výroby automobilů a překonalo Kanadu ve výrobě vozidel a Mexiko se stalo novou konkurencí pro Kanadský automobilový sektor. Nespravedlivé obchodní podmínky ovlivnily mzdy v automobilovém průmyslu. Několikrát nižší platy v Mexiku zásadně ovlivnily růst mezd v Kanadě. Nižší náklady v podobě levné pracovní síly vedly k přílivu přímých zahraničních investic do Mexika, které výrazně ovlivnily rozvoj mexického automobilového průmyslu.

Hypotéza práce, že NAFTA měla rozdílné dopady na automobilový průmysl v Kanadě a Mexiku, se potvrdila. V Kanadě došlo k poklesu zaměstnanosti a produkce, zatímco v Mexiku se zvýšila produkce a export. Nesmíme však zapomenout, že kvůli hluboké integraci mezi Kanadou a USA, byla Kanada výrazně ovlivněna vývojem trhu v USA, což se projevilo na menší poptávce větších a luxusnějších automobilů, které měly velký podíl v Kanadské produkci automobilů. Dále NAFTA měla menší vliv na Kanadu, jelikož obchod v rámci automobilového průmyslu byl částečně liberalizovaný mezi Kanadou a USA už od roku 1965 a Mexiko nebylo důležitým obchodním partnerem Kanady. Proto NAFTA měla větší dopad na mexický automobilový průmysl, který těžil z liberalizace

obchodního trhu po dlouhých letech protekcionismu.

Od amerických prezidentských voleb roku 2016 se vedly debaty ohledně změn NAFTA. NAFTA byla vnímána jako nevýhodná pro USA a v roce 2020 byla nahrazena novou dohodou USMCA. Jaký vliv bude mít nová dohoda USMCA na vývoj a integraci automobilového průmyslu v následujících letech, přinesla dohoda nová pravidla, která budou mít zásadní vliv na automobilový průmysl a rozdílné pracovní podmínky v členských zemích. Jak se odvíjí vstup Číny na automobilový trh v Severní Americe, dokáže tradiční odvětví Spojených států konkurovat rychlému vývoji nového globálního aktéru na globálním trhu.

## **Summary**

This thesis examines the impact of the implementation of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) on regional integration in the automotive sector in North America. The aim was to answer questions regarding the impact of integration on both countries, the differentiation of the impact on a developed and a developing country, and the impact on the workforce and investment flows.

NAFTA had a significant impact on the automotive industry in North America from 1994 to 2016, primarily in Mexico. Mexico became a new major production center for lower-class automobiles. This was due to the cheaper labor force and advantageous geographical position, which attracted significant foreign investment. Canada experienced prosperity in the automotive industry in the second half of the 1990s, but with increasing competition from Mexico and the 2008 crisis, the automotive industry faced a decline in production. It can therefore be said that integration within NAFTA had a different impact on Mexico and Canada. Mexico was able to gain more from the benefits of eliminating trade barriers than Canada. However, it should not be forgotten that Canada has had freer access to the US market since 1965 in the automotive industry.

Future perspectives lie in analyzing the new USMCA agreement, which replaced NAFTA, and its impact on the development of the automotive industry in North America. It is also important to monitor China's entry into the automotive market, which may pose new challenges and require strategic changes in traditional US industries.

## Použitá literatura

Aspe, Pedro. *Economic Transformation: The Mexican Way*. Cambridge: The MIT Press, 1993.

Ahmed, Gouher. „Krugman Trade Theory and Developing Economies“. *China-USA Business Review* 20, č. 12 (prosinec 2012): 1557-1564, [https://www.researchgate.net/publication/319207120\\_Krugman\\_Trade\\_Theory\\_and\\_Developing\\_Economies](https://www.researchgate.net/publication/319207120_Krugman_Trade_Theory_and_Developing_Economies) (staženo 14. března 2024).

Balaam, David N. a Bradford Dillman. *Introduction to International Political Economy*. Boca Raton: routledge, 2018.

Baldwin, Richard. *The causes of regionalism*. Londýn: Centre for economic Policy Research, 1997.

Baldwin, Richard a Patrick Low. *Multilateralizing regionalism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009.

Bernard, André. „Recent Trends in Canadian Automotive Sector“. *Economic Insights*, č. 26 (červen 2013): 1-6, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/en/pub/11-626-x/11-626-x2013026-eng.pdf?st=OsxcAv6M> (staženo 8. března 2024).

Blanchette, Arthur E.. *Canadian Foreign Policy, 1945-2000*. Ottawa: The Golden Dog Press, 2000.

Boyd, Roy. *Understanding the Mexican Economy*. Velká Británie: Emerald Publishing Limited, 2018.

Brox, James. „NAFTA, Infrastructure and the Canadian Automotive Sector“. *The Journal of Economic Asymmetries* 3, č. 2 (prosinec 2006): 23-41, <https://doi.org/10.1016/j.jeca.2006.02.002> (staženo 5. března 2024).

Chandra, Ramesh. *Endogenous Growth in Historical Perspective: From Adam Smith to Paul Romer*. Cham: Springer International Publishing, 2022.

Chong, Michael D.. „A Study of The Crisis in The Automotive Sector in Canada: Report of the Standing Committee on Industry, Science and Technology“ (House of Commons, Březen 2009),

[https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402\\_INDU\\_Rpt02/402\\_INDU\\_Rpt02-e.pdf](https://www.ourcommons.ca/Content/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402_INDU_Rpt02/402_INDU_Rpt02-e.pdf) (staženo 6. dubna 2024).

Cihelková, Eva. *Nový regionalismus: teorie a případová studie (Evropská unie)*. Praha: C.H. Beck, 2007.

Cihelková, Eva. *Regionalismus a multilateralismus: základy nového světového obchodního řádu?*. Praha: C.H. Beck, 2010.

Cihelková, Eva. *Světová ekonomika: regiony a integrace*. Praha: Garda, 2002.

Compa, Lance. *American Trade Unions and NAFTA*. Berlín: Friedrich-Ebert-Stiftung, 1994. Dostupné na <https://ecommons.cornell.edu/server/api/core/bitstreams/b6d0ccfb-3aee-43e2-829a-3cc9caaca96d/content>.

Dijk, Meine Pieter a S. Sideri. *Multilateralism versus regionalism: trade issues after the Uruguay Round*. Portland, 1996. Dostupné na <https://doi.org/10.4324/9780203988664>.

Farrell, Mary, Björn Hettne a Luk van Langenhove. *Global politics of regionalism: theory and practice*. Londýn: Pluto press, 2005.

Feldman, Leonard P.. „U.S.-Mexico Free Trade Agreement“. *Global Business & Development Law Journal* 4, č. 2 (9. ledna 1991): 554-584, <https://scholarlycommons.pacific.edu/globe/vol4/iss2/5> (staženo 26. ledna 2024).



Cable News Network. „Gas price drops below \$1“. Cable News Network Money, 21. února 1999, [https://money.cnn.com/1999/02/21/home\\_auto/gasprice/](https://money.cnn.com/1999/02/21/home_auto/gasprice/) (staženo 5. dubna 2024).

Canis, Bill, M. Angeles Villarreal a Vivian C. Jones. „NAFTA and Motor Vehicle Trade“. Congressional research service, 2017. Dostupné na <https://sgp.fas.org/crs/row/R44907.pdf>.

Gillespie, Patrick. „NAFTA: What it is, and why Trump hates it“. Cable News Network, 15. listopadu 2016, <https://money.cnn.com/2016/11/15/news/economy/trump-what-is-nafta/index.html> (staženo: 6. dubna 2024).

Gonzalez-Baz, Aureliano. „A Mexican Perspective on the North American Free Trade Agreement and the Enviroment“. *Canada-United States Law Journal* 18, č. 1 (leden 1992): 235-240, <https://scholarlycommons.law.case.edu/cuslj/vol18/iss/23> (staženo 27. ledna 2024).

Granastein, Jack Lawrence. „Last Gasp Anti-Americanism: The Free Trade Agreement of 1988 and After“. In *Yankee Go Home: Canadians and Antiamericanism*. Canada: Harper Collins, 1997.

Hettne, Björn a András Inotai. *The New Regionalism: Implications for Global Development and Internation Security*. Forssan Kirjapaino Oy, 1994.

Hettne, Björn. „Beyond the 'new' regionalism“. *New political economy* 10, č. 4 (prosinec 2005): 543-571, <https://doi.org/10.1080/13563460500344484> (staženo 15. března 2023).

Holloway, Steven Kendall. *Canadian Foreign Policy: Defining the National Interest*. Kanada: University Of Toronto Press, 2006.

Holmes, John. „The Continental Integration of the North American Automobile Industry: From the Auto Pact to the FTA and beyond“. *Environment and Planning A: Economy and Space* 23, č. 1 (únor 1992): 95-119, <https://doi.org/10.1068/a240095> (staženo 20. ledna 2024).

Holmes, John. „Whatever Happened to Canada’s Automotive Trade Surplus? A Preliminary Note“. Automotive Policy Research Center, 2015. Dostupné na <https://automotivepolicy.ca/wp-content/uploads/2018/05/aprc-canada-trade-deficit-holmes-report.pdf>.

Hufbauer, Gary Clyde a Jeffrey J. Scott. NAFTA revisited: achievements and challenges. Washington, DC: Peterson Institute for International Economics, 2005.

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. „2016 Production Statistics“, <https://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/> (staženo 8. února 2024).

Klier, Thomas H. a James Rubenstein. „Mexico’s Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where“. *Economic Perspectives* 41, č. 6. (září 2017), <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (staženo 24. ledna 2024).

Kozák, Kryštof. Měkký podbříšek navěky: důsledky asymetrie mezi Spojenými státy a Mexikem. Praha: Dokořán, 2010.

Krist, William. „Chapter 3: Trade Agreements and Economic Theory“. <https://www.wilsoncenter.org/chapter-3-trade-agreements-and-economic-theory> (stažené 28. března 2024).

Kunešová, Hana a Eva Cihelková. Světová ekonomika: nové jevy a perspektivy. Praha: Beck, 2006.

Lindsay, erin. „The resurgence of the American Automotive Industry“. Obama White House, 2011. Dostupné na [https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/uploads/auto\\_report\\_06\\_01\\_11.pdf](https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/uploads/auto_report_06_01_11.pdf).

Long, Tom. *Latin America Confronts The United States: Asymmetry and Influence*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

Macrotrends LLC. „Mexico Foreign Direct investment 1970-2024“, <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/MEX/mexico/foreign-direct-investment> (staženo 10. února 2024).

Margolis, Jason. „Hillary Clinton’s stand on NAFTA and the TPP: It’s complicated, and evolving“. *The World*, 28. června 2016, <https://theworld.org/stories/2016-07-28/hillary-clinton-s-stand-nafta-and-tpp-it-s-complicated-and-evolving> (staženo: 6. dubna 2024).

Maryse, Robert. *Negotiating NAFTA: Explaining the Outcome in Culture, Textiles, Autos, and Pharmaceuticals*. Toronto: University of Toronto Press, 2000.

Martínez, Alma. „After 20 years of NAFTA, the balance for the Mexican automotive sector has been very positive“. BBVA Research, 2014. Dostupné na <https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2014/06/Mexico-Auto-Industry-20Jun14.pdf>.

McCulloch, Rachel. „The United States-Canada Free Trade Agreement“. *Proceedings of the Academy of Political Science* 37, č. 4 (1990): 79-89, <https://www.jstor.org/stable/1173774> (staženo 20. ledna 2024).

Meredith, Robyn. „Car and Truck Sales in 1999 Set U.S. Record“. *The New York Times*, 6. ledna 2000, <https://www.nytimes.com/2000/01/06/business/car-and-truck-sales-in-1999-set-us-record.html> (staženo 8. března 2024).

Měšťánková, Petra. *Přechod k demokracii v Mexiku*. Olomouc: Luriducum Olomoucense, 2009.

Miller, Candice S.. „Michigan Made 100 years of the automobile“. *Michigan History* 80, č. 2 (Březen/Duben 1996): 1-96,

[http://s3images.coroflot.com/user\\_files/individual\\_files/166112\\_GHf4oea9M4YmY3IKfc6K5rV39.pdf](http://s3images.coroflot.com/user_files/individual_files/166112_GHf4oea9M4YmY3IKfc6K5rV39.pdf) (staženo: 6. dubna 2024).

Mordue, Greig a Brendan Sweeney. „Neither core nor periphery: The search for competitive advantage in the automotive semi-periphery“. *Growth and Change* 51, č. 1 (2020): 34-57, <https://doi.org/10.1111/grow.12354> (staženo 11. března 2024).

Moreno-Brid, Juan a Moreno Brid. „Mexico's auto industry after NAFTA: a successful experience in restructuring?“. Kellogg Institute, 1996. Dostupné na [https://www.researchgate.net/publication/252225005\\_Mexico's\\_auto\\_industry\\_after\\_NAFTA\\_a\\_successful\\_experience\\_in\\_restructuring](https://www.researchgate.net/publication/252225005_Mexico's_auto_industry_after_NAFTA_a_successful_experience_in_restructuring).

Navarrete, Francisco Ernesto. „The Impact of the NAFTA over the Canadian Automotive Industry throughout 20 years“. *Interfaces Brasil/Canada* 16, č 2, (2016): 144-161, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiGvKiju8ODAxXv1gIHHQbQALAQFnoECBYQAQ&url=https%3A%2F%2Fperiodicos.ufpel.edu.br%2Findex.php%2Finterfaces%2Farticle%2Fview%2F8159%2F5994&usg=AOvVaw2qyBHa7sGbSAI4RzfWbU0F&opi=89978449> (staženo 20. ledna 2024).

Neumann, Pavel. Aktuální otázky světové ekonomiky: Přístupy USA, Kanady a Mexika k vytvořené či budované zóně volného obchodu. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000.

Neumann, Pavel. „Nový regionalismus ve světové ekonomice: příklad Spojených států amerických v podmínkách západní hemisféry“. *Mezinárodní vztahy* 39, č. 4 (2004): 50-60, [https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky\\_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ojs3.iir.cz/index.php/cjir/article/download/722/670&ved=2ahUKEwii0Ky_msuFAxUk-gIHHfjoCYcQFnoECBUQAQ&usg=AOvVaw1aVeLeyZE5-GZMea7L9GWq) (staženo: 2. února 2024).

Pacheco-López, Penélope. „Foreign direct investment, exports and imports in Mexico“. *Department of Economics Discussion Paper* 4, č. 4 (2004): 2-24, <https://www.econstor.eu/handle/10419/68087> (staženo 9. února 2024).

Powell, Stephen J. a Craig R. Giese. „Current Administration of U.S. Antidumping and Countervailing Duty Laws: Implications for Prospective U.S.-Mexico Free Trade Talks“. *Northwestern Journal of International Law and Business*, č. 11 (1990): 177-256, <http://scholarship.law.ufl.edu/facultypub/313> (staženo 26. ledna 2024).

Ravenhill, John. *Global political economy*. Oxford: Oxford University Press, 2020.

Rubin, Jeff. „How Has Canadian Manufacturing Fared under NAFTA?“. *Center for International Governance Innovation*, č. 138 (Srpen 2017): 1-13, [https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web\\_1.pdf](https://www.cigionline.org/static/documents/documents/Paper%20no.138web_1.pdf) (staženo 5. března 2024).

Rugman, Alan M.. *The regional multinationals: MNEs and „global“ strategic management*. Cambridge: Cambridge University press, 2005.

Řehák, Vilém. „Nový regionalismus: proces a teorie“. *Journal of International relations* 7, č. 2 (2009): 7-20, [https://www.academia.edu/5423534/Nový\\_regionalismus\\_proces\\_a\\_teorie](https://www.academia.edu/5423534/Nový_regionalismus_proces_a_teorie) (staženo 2. března 2023).

Sanginés, Jorge Carreto. „The automotive sector in Mexico“. University of Modena and Reggio E., 2019. Dostupné na <https://ideas.repec.org/p/mod/depeco/0150.html>.

Sanginés, Jorge Carreto a Margheritta Ruso. „Mexico’s Automotive Industry: A Success Story?“. *Institute for New Economic Thinking Paper Series*, č. 166 (3. listopadu 2021): 1-35, <https://ssrn.com/abstract=3952148> (staženo 28. ledna 2024).

Schott, Jeffrey J. a Murray G. Smith, eds. The Canada-United States Free Trade Agreement: The Global Impact. Washington, DC: Insitute for international Economics, 2000.

Spindler, Manuela. „New regionalism and the Construction of Global Order“. The University of Warwick, 2002. Dostupné na [https://wrap.warwick.ac.uk/2025/1/WRAP\\_Spindler\\_wp9302.pdf](https://wrap.warwick.ac.uk/2025/1/WRAP_Spindler_wp9302.pdf).

Stanford, Jim. „Canada’s Auto Industry and the New Free Trade Agreements: Sorting Through the Impacts“. Canadian Centre for Policy Alternatives, 2014. Dostupné na [https://policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/2014/05/canadas\\_auto\\_industry\\_and\\_the\\_new\\_free\\_trade\\_agreements.pdf](https://policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/2014/05/canadas_auto_industry_and_the_new_free_trade_agreements.pdf).

Statista Research Department. „Gross domestic product at basic prices for Canadian manufacturing industry from 2010 to 2016“. Naposlady upravené 15. února 2024. <https://www.statista.com/statistics/441406/gdp-for-manufacturing-sector-in-canada/> (staženo 7. března 2024).

Sturgeon, Timothy, Johannes Biesebroeck a Gary Gereffi. „Prospects for Canada in the NAFTA Automotive Industry: A Global Value Chain Analysis“. 2007. Dostupné na [https://www.researchgate.net/publication/237616029\\_Prospects\\_for\\_Canada\\_in\\_the\\_NAFTA\\_Automotive\\_Industry\\_A\\_Global\\_Value\\_Chain\\_Analysis](https://www.researchgate.net/publication/237616029_Prospects_for_Canada_in_the_NAFTA_Automotive_Industry_A_Global_Value_Chain_Analysis).

Sweney, Brendan. „Canada’s Automotive industry: A decade In Review“. Trillium Network for Advanced Manufacturing, 2020. Dostupné na [https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport\\_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020\\_2A.pdf](https://trilliummfg.ca/wp-content/uploads/2020/05/TrilliumReport_AutoIndustry-DecadeInReview-May2020_2A.pdf).

Swiecki, Bernard a Debbie Maranger Menk. „The Frowing Role of Mexico in the North American Automotive Industry: Trends, Drivers and Forecasts“. Center for Automotive research, 2016. Dostupné na <https://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2017/02/The-Growing-Role-of-Mexico-in-the-North-American-Automotive-Industry-Trends-Drivers-and-Forecasts.pdf>.

Thompson, John Herd a Stephen J. Randall. *Canada and the United States: Ambivalent Allies*. Kanada: University of Georgia Press, 2002.

Traub-Merz, Rudolf, eds. *The Automotive Sector in Emerging Economies: Industrial Policies, Market Dynamics and Trade Unions*. Berlín: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2017.

Truett, Lila J. a Dale B. Truett. „Nafta’s Impact on The Mexican Automotive Sector“. *Journal of Economic Development* 30, č. 2 (prosinec 2005): 155-176, <https://jed.cau.ac.kr/archives/30-2/30-2-8.pdf> (staženo 8. února 2024).

Väyrynen, Raimo. „Regionalism: Old and New“. *International Studies Review* 5, č. 1 (březen 2003): 25-51, <https://www.jstor.org/stable/3186488> (staženo 21. ledna 2024).

Wise, Raúl Delgado a James M. Cypher. „The Strategic Role of Mexican Labor under NAFTA: Critical Perspectives on Current Economic Integration“. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science* 610, č. 1 (2007): 119-142, <https://doi.org/10.1177/0002716206297527> (staženo 13. února 2024).

World Trade Organization. „Uruguay Round“. [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact5\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact5_e.htm) (staženo 6. března 2023).

Yuzhu, Wang. „New regionalism reshaping the future of globalization“. *China quarterly of international strategic studies* 6, č. 2 (2020): 249-265, <https://doi.org/10.1142/S2377740020500116> (staženo: 27. března 2024).

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Vývoj vzniku regionálních dohod během let 1954-2023 (graf)

Příloha č. 2: Přímé investice USA do Mexika v milionech (tabulka)

Příloha č. 3: Kanadský zámořský obchod v automobilovém průmyslu mezi lety 1974 a 1989, v milionech CAD (graf)

Příloha č. 4: Růst produkce lehkých vozidel v Mexiku mezi lety 1990 a 2016 (graf)

Příloha č. 5: Podíl Mexika, Kanady a Spojených států na výrobě lehkých vozidel v % mezi lety 1990 a 2016 (graf)

Příloha č. 6: Prodej vozidel na domácím trhu Mexika mezi lety 1993 a 2016 (graf)

Příloha č. 7: Příliv FDI do automobilového průmyslu v Mexiku mezi lety 1999 a 2014 v miliardách USD (graf)

Příloha č. 8: Počet zaměstnanců ve výrobních závodech a počet zaměstnanců ve výrobě autodílů mezi lety 2007 a 2016 (graf)

Příloha č. 9: Roční výdělek zaměstnanců (v USD) ve výrobním průmyslu v Mexiku. 2003-2016 (graf)

Příloha č. 10: Produkce automobilů v Kanadě mezi lety 1993 a 2016, v tisících (graf)

Příloha č. 11: Bilaterální obchodní bilance mezi Kanadou a USA (automobily a součástky), 1994-2016, v miliardách CAD (graf)

Příloha č. 12: Bilaterální obchodní bilance mezi Mexikem a Kanadou (automobily a autodíly), 1994-2016, v miliardách CAD (graf)

Příloha č. 12: Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v Kanadě mezi lety 1994 a 2016 (graf)

Příloha č. 13: Celkové investice automobilových výrobců v Kanadě a Mexiku v letech 2008-2015, v milionech USD (graf)