

**VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE  
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ**

# **Semestrální projekt**

**2013**

**Jana Radová**

VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ V PRAZE  
FAKULTA MEZINÁRODNÍCH VZTAHŮ



Obor: Mezinárodní obchod

**Obchodní dohody Evropské unie: Jižní Korea a  
Japonsko**  
(semestrální projekt)

Autor: Jana Radová  
Vedoucí práce: Ing. Pavel Hnát, Ph.D.  
Mentor práce: Ing. Mgr. Alena Vlačihová

Prohlášení:  
Prohlašuji, že jsem projekt vypracovala samostatně a vyznačila všechny citace  
z pramenů.

V Bruselu dne 20. ledna 2013

.....

*podpis studenta*

**Poděkování:**

Ráda bych na tomto místě poděkovala Ing. Pavlovi Hnátovi, Ph.D. a Ing. Mgr. Aleně Vlačihové za cenné rady a odborné vedení tohoto projektu.

# Obsah

|   |    |
|---|----|
| Úvod .....  | 1  |
| Téma projektu.....  | 2  |
| 1    Obchodní dohoda mezi Evropskou unií a Jižní Koreou ..... | 4  |
| 1.1    Komparace vybraných makroekonomických ukazatelů .....  | 4  |
| 1.2    Liberalizační tendence a aktivity Jižní Koreje .....   | 4  |
| 1.3    Povaha dohody a přetrvávající bariéry .....            | 7  |
| 1.4    Uplatnění preferenčního přístupu .....                 | 9  |
| 1.5    Liberalizace služeb .....                              | 10 |
| 1.6    Dopady dohody na reálnou ekonomiku .....               | 11 |
| 1.7    Pozice zástupců průmyslu a vybraných odvětví v EU..... | 13 |
| 1.7.1    Automobilový průmysl.....                            | 14 |
| 1.7.2    Chemický průmysl.....                                | 19 |
| 1.7.3    Potravinářský průmysl .....                          | 20 |
| 1.7.4    Textilní průmysl .....                               | 21 |
| 1.7.5    Elektronický a elektrotechnický průmysl .....        | 22 |
| 1.7.6    BusinessEurope .....                                 | 22 |
| 1.7.7    EUROCHAMBRES .....                                   | 22 |
| 1.7.8    Svaz průmyslu a dopravy ČR .....                     | 23 |
| 1.8    Pozice České republiky .....                           | 24 |
| 2    Obchodní dohoda mezi Evropskou unií a Japonskem.....     | 27 |
| 2.1    Komparace vybraných makroekonomických ukazatelů .....  | 27 |
| 2.2    Liberalizační tendence a aktivity Japonska .....       | 27 |
| 2.3    Dialog mezi Evropskou unií a Japonskem .....           | 29 |
| 2.4    Liberalizační cíle dohody .....                        | 31 |
| 2.5    Dopady dohody na reálnou ekonomiku.....                | 31 |
| 2.6    Pozice zástupců průmyslu a vybraných odvětví z EU..... | 32 |
| 2.6.1    Automobilový průmysl.....                            | 32 |
| 2.6.2    Chemický průmysl.....                                | 35 |
| 2.6.3    Potravinářský průmysl .....                          | 35 |
| 2.6.4    Textilní průmysl .....                               | 36 |
| 2.6.5    Elektronický průmysl .....                           | 37 |
| 2.6.6    BusinessEurope .....                                 | 38 |
| 2.6.7    EUROCHAMBRES .....                                   | 38 |
| 2.6.8    Svaz průmyslu a dopravy České republiky.....         | 38 |
| 2.7    Pozice České republiky .....                           | 39 |
| Závěr.....  | 41 |
| Zdroje.....   | 44 |
| Seznam tabulek .....  | 48 |
| Seznam grafů .....  | 48 |
| Seznam map.....   | 48 |

# Úvod

Novodobé studie a úvahy představitelů skupiny G20 dokazují, že světový obchod čelí nárůstu protekcionistických opatření především v podobě netarifních překážek. Členům Světové obchodní organizace WTO se od roku 2001 nedaří dospět ke konsenzu v rámci tzv. „rozvojového kola z Dauhá“, a státy se tudíž uchylují k regionální integraci a dvoustranným či vícestranným partnerstvím, k čemuž inklinuje také Evropská unie jako celek v rámci vyjednávání tzv. „dohod o zóně volného obchodu nové generace“.<sup>1</sup> Cílem tohoto typu dohod je kromě liberalizace obchodu s výrobky průmyslové a zemědělské produkce a obchodu se službami také posílení transparentnosti v oblastech duševního vlastnictví, veřejných zakázek, hospodářské soutěže, pohybu kapitálu, řešení sporů, pravidel původu především v oblasti automobilového průmyslu a administrativní spolupráce v celních záležitostech. Evropská unie přitom v současné době považuje vyjednávání těchto dohod za svoji klíčovou růstovou strategii.<sup>2</sup>

Konkrétně lze pak pozorovat narůstající snahy Evropské unie o zintenzivnění spolupráce se zeměmi asijského regionu. Dle novodobých odhadů se totiž prognózuje, že do roku 2015 bude 90 % budoucího hospodářského růstu generováno mimo evropský trh.<sup>3</sup> Orientace na Asii, ekonomicky rychle rostoucí kontinent, proto pro Evropskou unii představuje obchodní příležitosti a potenciál pro příliv zahraničních investic, hospodářský růst a tvorbu pracovních míst. První zemí z asijského regionu, se kterou Evropská unie uzavřela ambiciózní dohodu nové generace, je Jihokorejská republika. Dále také zahájila dialog s Vietnamem a značné úsilí vložila do jednání s Indií a Singapurem. Do budoucna hodlá vyjednat dohodu se Sdružením národů jihovýchodní Asie ASEAN a podpořit investiční toky s Čínou.<sup>4</sup> V současné době však soustředí pozornost na uzavření druhé obdobně ambiciózní dohody s Japonskem.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten, Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

<sup>2</sup>EUROPEAN POLICY CENTER. *Economic integration in Asia and free trade with the EU: Event Report, Policy Dialogue*. 2012, s. 3

<sup>3</sup>KEIDANREN. *Time for EU-Japan FTA/EPA*. 2012, 42 s.

<sup>4</sup>EUROPEAN POLICY CENTER. *Economic integration in Asia and free trade with the EU: Event Report, Policy Dialogue*. 2012, s. 1-5

<sup>5</sup>SQUINZI, Giorgio; TAKAHASHI, Kyohei. CEFIC, JCIA. *Joint JCIA-Cefic Statement on an EU-Japan Free Trade Agreement: EU Japan FreeTrade Agreement*. 2012.

## **Téma projektu**

Tento semestrální projekt nese název *Obchodní dohody EU: Jižní Korea a Japonsko*. Cílem projektu je analyzovat dosavadní i očekávané dopady již implementované dohody o regionální spolupráci s Jižní Koreou a připravované dohody s Japonskem na konkurenceschopnost a obchod Evropské unie a předem selektovaného okruhu evropských průmyslových odvětví. Za tímto účelem budou analyzovány postoje reprezentantů průmyslových sektorů, na jejichž konkurenceschopnost má otevírání evropského trhu specifický dopad, doplněné o perspektivu evropských asociací obchodních komor a podnikatelů a České republiky jako takové.

Konkrétně budou prostřednictvím aktivní účasti na pětiměsíční stáži v České podnikatelské reprezentaci při Evropské unii zanalyzovány doposud dostupné informace z pozičních dokumentů, dopadových studií, debat, seminářů a jednání členů Evropské rady chemického průmyslu, FoodDrinkEurope, Evropské oděvní a textilní konfederace EURATEX, asociace DigitalEurope a Asociace evropských automobilových výrobců, jež zaštiťují analyzovaná odvětví na evropské úrovni. Z české perspektivy budou využita data členů Svazu chemického průmyslu ČR, Asociace textilního, oděvního, kožedělného průmyslu ATOK, Českomoravské elektrotechnické asociace, společnosti Škoda Auto a.s. coby národního člena asociace ACEA a Svazu průmyslu a dopravy ČR. Pro objektivnost části věnované automobilovému průmyslu budou uvedeny také argumenty Asociace japonských automobilových výrobců JAMA a korejské automobilové společnosti Hyundai Motor Group. Analýza bude doplněna o perspektivu členů BusinessEurope, Asociace evropských obchodních a průmyslových komor EUROCHAMBRES, Evropské komise a nezávislého Evropského centra pro mezinárodní politickou ekonomii ECIPE. Využita bude také analýza zhotovená za použití modelu všeobecné rovnováhy (CGE) MIRAGE, rozbor provedený na půdě Evropského parlamentu a dopadová studie síť Deloitte Global Automotive network. Nebude opomenut ani národní postoj České republiky coby členského státu prosazovaný diplomaty Stálého zastoupení České republiky při Evropské unii a zástupci Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky.

Co se struktury týče, projekt bude rozdělen na dvě části, přičemž první část se bude věnovat dohodě Evropské unie s Jižní Koreou, druhá posléze dohodě s Japonskem. Obě kapitoly budou rozčleněny do několika podkapitol, v nichž bude zprvu provedena komparace základních makroekonomických ukazatelů mezi Evropskou unií a oběma obchodními partnery. V následujících podkapitolách

budou nastíněny liberalizační tendence obou zemí, základní povahové rysy a liberalizační cíle dohod spolu s výčtem konkrétních obchodních překážek, kterým doposud evropští výrobci a exportéři ve vztahu k asijským partnerům čelí. Podstatná část studie bude zacílena na pozice evropských reprezentantů chemického, textilního, potravinářského, elektronického a elektrotechnického odvětví a především automobilového průmyslu coby klíčového pilíře evropské ekonomiky. V neposlední řadě budou predikovány dopady dohod na reálné ekonomiky analyzovaných zemí z pohledu zainteresovaných aktérů. V závěru obou kapitol budou odhalena stanoviska evropských asociací obchodních komor a podnikatelů spolu s pohledem České republiky jako takové. Obě kapitoly budou také disponovat určitými specifiky. Součástí první kapitoly budou pravidla pro uplatnění preferenčního přístupu a jihokorejské liberalizační tendence v oblasti služeb, které se spolu s fiskálními reformami staly tamní strategií pro překonání krize. Druhá kapitola pak bude obohacena o sled událostí v rámci dialogu mezi politickými představiteli Evropské unie a Japonska, jenž byl završený udělením vyjednávacího mandátu Evropské komisi.

Relevantnost tématu semestrálního projektu tak lze dát do souvislosti nejen s rostoucí orientací Evropské unie na asijský trh, nýbrž také s časovou aktuálností tématu. Od implementace dohody s Jižní Koreou totiž uplynul pouze rok a půl a v listopadu 2012 učinila Evropská unie značný krok vpřed na pomyslné cestě k vyjednání dohody s Japonskem. Je tudíž nutné podotknout, že zatímco první kapitola věnovaná dohodě s Jižní Koreou bude převážně založená na konkrétních statistikách a dopadových studiích, v případě dohody s Japonskem se bude jednat spíše o odhady potenciálních přínosů a hrozeb. Je však nepopiratelné, že rozborem a sumarizací těchto statistik, studií a pozičních dokumentů bude vytvořena ucelená analýza, která čtenáři umožní získat povědomí nejen o povaze a potenciálu obou asijských trhů, nýbrž také o nelehké vyjednávací pozici Evropské komise. Po provedení této analýzy bude také možné potvrdit či vyvrátit obecně panující domnění řady zainteresovaných aktérů, že oba asijské trhy jsou natolik podobné, že proces vyjednání těchto dohod a očekávané efekty lze posuzovat v rámci stejných parametrů.

# 1 Obchodní dohoda mezi Evropskou unií a Jižní Koreou

Proces obnovy působení Evropské unie na asijském kontinentu, jenž byl zahájen vydáním sdělení „Globální Evropa v konkurenčním světě“ v roce 2007,<sup>6</sup> zaznamenal důležitý pokrok 1. července roku 2011, kdy byla uzavřena obchodní dohoda (neboli dohoda o zóně volného obchodu) mezi Evropskou unií a Jižní Koreou, již bude věnována tato kapitola.

## 1.1 Komparace vybraných makroekonomických ukazatelů

Zatímco Evropská unie je ekonomikou generující největší světový hrubý domácí produkt, Jižní Korea obsazuje v tomto pomyslném žebříčku třináctou příčku a její produkt odpovídá zhruba jedné dvanáctině produktu Evropské unie. Informace o základních makroekonomických ukazatelích pro rok 2011 jsou obsahem následující tabulky.

Tabulka č. 1: Komparace základních makroekonomických údajů mezi Evropskou unií a Jižní Koreou

| 2011                               | EU 27  | Jižní Korea |
|------------------------------------|--------|-------------|
| Populace (mil)                     | 504    | 49,8        |
| Hrubý domácí produkt (mld USD)     | 17 552 | 1 116       |
| Nezaměstnanost (2010)              | 9,6 %  | 3,7 %       |
| Růst hrubého domácího produktu (%) | 1,5 %  | 3,6 %       |

Zdroj: THE WORLD BANK. *Indicators*. Vlastní úprava.

## 1.2 Liberalizační tendence a aktivity Jižní Koreje

Jižní Korea prošla v posledních desetiletích vývojem od uzavřené a pro investory nepříliš zajímavé země až po statut významného ekonomického hráče, přičemž její strategií zažehnání krize byly nejen zásadní fiskální reformy, ale právě obchodní liberalizace prostřednictvím především bilaterálních zón volného obchodu. Partikulárně pak od roku 2008 výrazně participovala na vyjednávání obchodních a ekonomických kooperací, a to jak v rámci asijského regionu, tak i v transregionálním

<sup>6</sup>EUROPEAN COMMISSION, DG Trade. *The EU-Korea Free Trade Agreement in practice* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, 24 s. [cit. 20. 9. 2012]. ISBN 978-92-79-20841-6. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc\\_148303.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf)



měřítku. Jižní Korea je tak první zemí, která uzavřela dohodu o zóně volného obchodu jak s Evropskou unií, tak se Spojenými státy americkými a Sdružením národů jihovýchodní Asie. Doposud uzavřela celkem osm bilaterálních dohod a je také smluvní stranou Globálního systému obchodních preferencí mezi rozvojovými zeměmi (GSTP), Protokolu o obchodních jednáních (PTN) a Obchodní dohody mezi Asií a Tichomořím (APTA).<sup>7</sup> V současné době pokračuje v úspěšných negociacích s Japonskem, Kanadou a Mexikem. Přehled uzavřených i aktuálně vyjednávaných dohod Jižní Koreje je předmětem následující tabulky a mapy.

Tabulka č. 2: Regionální obchodní dohody mezi Jižní Koreou a jejími partnery

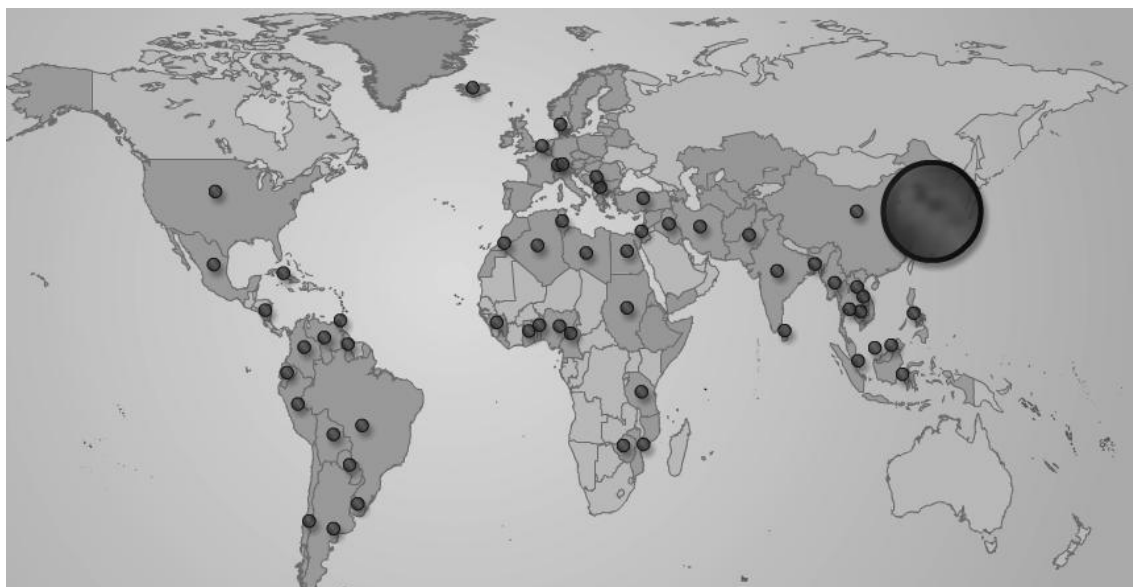
|                          | <b>Kompozice</b> | <b>V platnosti</b> | <b>Ve fázi jednání</b> | <b>Obchodní podíl (2010)</b> |
|--------------------------|------------------|--------------------|------------------------|------------------------------|
| <b>ASEAN<sup>8</sup></b> | bilaterální      | 2005–2009          |                        | 11,3 %                       |
| <b>APTA</b>              | mnohostranná     | 1976               |                        | -                            |
| <b>APTA + Čína</b>       | mnohostranná     | 2002               |                        | -                            |
| <b>ESVO</b>              | bilaterální      | 2006               |                        | 1,1 %                        |
| <b>EU</b>                | bilaterální      | 2011               |                        | 10,7 %                       |
| <b>GSTP</b>              | mnohostranná     | 1989               |                        | -                            |
| <b>Chile</b>             | bilaterální      | 2004               |                        | 0,8 %                        |
| <b>Indie</b>             | bilaterální      | 2010               |                        | 2 %                          |
| <b>Singapoure</b>        | bilaterální      | 2006               |                        | 2,7 %                        |
| <b>USA</b>               | bilaterální      | 2012               |                        | 10,5 %                       |
| <b>Peru</b>              | bilaterální      | 2011               |                        | 0,2 %                        |
| <b>PTN</b>               | mnohostranná     | 1973               |                        | -                            |
| <b>Japonsko</b>          | bilaterální      |                    | *                      | *                            |
| <b>Kanada</b>            | bilaterální      |                    | *                      | *                            |
| <b>Mexiko</b>            | bilaterální      |                    | *                      | *                            |

Zdroj: WORLD TRADE ORGANIZATION. *Status of Agreement: In Force; Region: East Asia; Signatories: Korea, Republic of;* EUROPEAN COMMISSION, DG TRADE. *South Korea*. Vlastní úprava.

<sup>7</sup>WORLD TRADE ORGANIZATION. *Korea, Republic of* [online]. 2012 [cit. 6. 1. 2013]. Dostupné z: <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByMemberResult.aspx?MemberCode=410&lang=1&redirect=1>

<sup>8</sup>Se sdružením ASEAN byla podepsána dohoda o liberalizaci obchodu v roce 2005, uvolnění obchodu se službami v roce 2007 a o dva roky později byl zohledněn také ochod s přímými zahraničními investicemi.

Mapa č. 1: Státy či sdružení států, se kterými Jižní Korea uzavřela dohody o bilaterální či mnohostranné obchodní spolupráci



Zdroj: WORLD TRADE ORGANIZATION. *Participation in Regional Trade Agreements: Korea, Republic of.*

V listopadu roku 2012 bylo oficiálně zahájeno vyjednávání tzv. „regionálních rozšířených ekonomických partnerství“ (dále jen RCEP) mezi Sdružením národů jihovýchodní Asie a Jižní Koreou, Čínou, Japonskem, Indií, Austrálií a Novým Zélandem. Realizace tohoto projektu umožní liberalizaci obchodu mezi šestnácti zeměmi, jež dohromady generují zhruba 30 % světového hrubého domácího produktu i obchodu.<sup>9</sup> Téhož měsíce bylo také rozhodnuto o uzavření trilaterální dohody mezi Jižní Koreou, Japonskem a Čínou s tím, že první kolo vyjednávání proběhne v lednu roku 2013.<sup>10</sup> Dle zástupce jihokorejského ministra obchodu Sihyunga Lee lze také očekávat, že do roku 2025 dojde ke sloučení dohod uzavíraných v rámci RCEP a tzv. transpacifického partnerství pod vedením Spojených států amerických, což by mělo zásadní vliv na globální ekonomiku.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup>BANGKOK POST. *Asean leaders begin RCEP negotiations* [online]. 2012, 21. 11. 2012 [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z:

<http://www.bangkokpost.com/news/local/322261/asean-leaders-begin-rcep-negotiations>

<sup>10</sup>GLOBAL TIMES. *Promoting China-Japan-S. Korea FTA negotiations is "natural": official* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z: <http://www.globaltimes.cn/content/747297.shtml>

<sup>11</sup>EUROPEAN POLICY CENTER. *Economic integration in Asia and free trade with the EU: Event Report, Policy Dialogue.* 2012, 5 s.

### 1.3 Povaha dohody a přetrvávající bariéry

Zatímco Evropská unie je jihokorejským třetím hlavním vývozním partnerem a klíčovým investorem, Jižní Korea je evropskou desátou hlavní exportní destinací.<sup>12</sup> Vzájemná obchodní dohoda<sup>13</sup> je pak s ohledem na rozsah podmínek a časový limit pro odstranění tarifních a netarifních bariér považována za první vysoce ambiciózní dohodu uzavřenou mezi Evropskou unií a třetí zemí, jež předpokládá odstranění zhruba 98 % cel během prvních sedmi let její platnosti. Pro limitované množství vysoce citlivých zemědělských a rybářských produktů je přechodné období prodlouženo. Na rýži a několik dalších produktů, které nezaujmají výrazný podíl na evropském exportu, se pravidla dohody nevztahují.<sup>14</sup> Konkrétně se očekává zajištění liberálního obchodu s veškerými průmyslovými produkty, většinou zemědělských výrobků a službami, a to především v oblasti telekomunikací, životního prostředí, lodní dopravy, finančních a právních služeb. Harmonogram liberalizace hlavních importních artiklů Evropské unie spolu s výčtem celních sazeb je předmětem následující tabulky.

Tabulka č. 3: Liberalizační harmonogram hlavních importních artiklů

| Dovozní kategorie | Označení  | Základní sazba | Kategorie fáze |
|-------------------|---|----------------|----------------|
| 1                 | TV, zařízení pro záznam zvuku, kamery                 | 0,0 %          | 0              |
| 2                 | Součásti do televizorů, rádií, radarů atd.            | 2,3 %          | 0              |
| 3                 | Jiná vozidla (1 500<válec<2 500 cm <sup>3</sup> )     | 10,0 %         | 3              |
| 4                 | Jiná plavidla   | 1,1 %          | 0              |
| 5                 | Tankery   | 0,9 %          | 0              |
| 6                 | Monitory a projektory                                 | 12,3 %         | 5              |
| 7                 | Elektrické integrované obvody                         | 0,0 %          | 0              |
| 8                 | Motorová vozidla (1 500<válec<3 000 cm <sup>3</sup> ) | 10,0 %         | 3              |
| 9                 | Součásti strojů na zpracování údajů                   | 0,0 %          | 0              |
| 10                | Motorová vozidla (1 000<válec<1 500 cm <sup>3</sup> ) | 10,0 %         | 5              |
| 11                | Jiná zařízení, spotřebiče a nástroje                  | 1,6 %          | 0              |
| 12                | Stroje s 360stupňovou rotací                          | 0,0 %          | 0              |
| 13                | Stroje na zpracování údajů (jiné)                     | 0,0 %          | 0              |
| 14                | Pneumatiky pro motorová vozidla                       | 4,5 %          | 3              |

<sup>12</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten, Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

<sup>13</sup>OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION. *FREE TRADE AGREEMENT: between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Korea, of the other part* [online]. 2011, 1338 s. [cit. 6. 11. 2012]. Dostupné z:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:127:0006:1343:EN:PDF>

<sup>14</sup>CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GR pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 22 [cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

|           |  |               |          |
|-----------|--|---------------|----------|
| <b>15</b> | Elektrické integrované obvody  | <b>0,0 %</b>  | <b>0</b> |
| <b>16</b> | Jiná vozidla (válec>2 500 cm <sup>3</sup> )                              | <b>10,0 %</b> | <b>3</b> |
| <b>17</b> | Součásti a příslušenství motorových vozidel                              | <b>3,5 %</b>  | <b>0</b> |
| <b>18</b> | Motorová vozidla (válec<1 000 cm <sup>3</sup> )                          | <b>10,0 %</b> | <b>5</b> |
| <b>19</b> | Stroje na zpracování údajů (jiné)  | <b>0,0 %</b>  | <b>0</b> |
| <b>20</b> | Disky, pásky, pevná energeticky nezávislá polovodičová paměťová zařízení | <b>3,5 %</b>  | <b>0</b> |

Zdroj: CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GŘ pro obchod Evropské.*

Cílem dohody je také posílit transparentnost v oblastech duševního vlastnictví, veřejných zakázek, hospodářské soutěže, pohybu kapitálu, řešení sporů, pravidel původu především v oblasti automobilového průmyslu a administrativní spolupráce v celních záležitostech. Hlavní ambicí zůstává omezení a prevence budoucí obnovy tzv. netarifních bariér, jež zejména v Jižní Koreji výrazně převyšují ochranu celní. Příkladem lze zmínit regulační normy, nákladné certifikační postupy, antidumpingová opatření spjata s dovozem chemických látek, strojírenských výrobků, dřevěných produktů či dovozní kvóta vztahující se k importu rýže. Evropská unie oproti tomu používá nápravná obchodní opatření a kvóty na dovoz textilu vůči zemím, jež nejsou členy Světové obchodní organizace. Společně poté přistupují k subvencování exportu a podpoře domácích zemědělců.<sup>15</sup>

Také váha tarifních bariér není zdaleka zanedbatelná. Zatímco jihokorejští exportéři váží pouze 90,8 % celních položek a průměrné celní sazby dosahují 12,8 %, v rámci Evropské unie jsou procleny veškeré obchodované artikly a průměrná celní hladina je 6,7 %. Celní ochrana zemědělské produkce je pak v Jižní Koreji přibližně třikrát vyšší, konkrétně 53,5 % ku 17,9 % v rámci Evropské unie. Je však nutné zmínit, že v případě Jižní Koreje se obecně jedná o valorické clo, přičemž nevalorické clo a celní kvóty dosahují nižší hodnoty než v Evropské unii, jak ostatně dokládá následující tabulka.<sup>16</sup>

<sup>15</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation\_René van Sloten\_Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

<sup>16</sup>CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GŘ pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 35-44[cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

Tabulka č. 4: Základní ukazatele celní ochrany v Evropské unii a Jižní Koreji (2008)

|  | EU    | Jižní Korea |
|--|-------|-------------|
| Vázané celní položky   | 100,0 | 90,8        |
| Prosté průměrné celní sazby  | 6,7   | 12,8        |
| Zemědělské produkty  | 17,9  | 53,5        |
| Průmyslové výrobky   | 4,1   | 6,5         |
| Maximální celní sazby v zemědělství                                  | 604,3 | 887,4       |
| Maximální celní sazby u jiných než zemědělských výrobků              | 63,3  | 754,3       |
| Bezcelní tarifní položky (% všech položek)                           | 25,3  | 15,9        |
| Tarifní položky široce uplatňované spotřební daně (0 % <tarif < 2 %) | 9,6   | 1,9         |
| Celková standardní odchylka tarifů                                   | 14,1  | 52,1        |
| Mezinárodní maximální výše tarifů                                    | 8,4   | 8,9         |
| Celní kvóty (% všech položek)  | 4,8   | 1,7         |
| Nevalorické tarify bez valorických ekvivalentů                       | 2,7   | 0,7         |

Zdroj: CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GR pro obchod Evropské komise.*

## 1.4 Uplatnění preferenčního přístupu

Aby mohl být uplatněn preferenční přístup, zboží musí být nejdříve specifikováno v tzv. „deklaraci o původu“. Povinnost vyhotovit tuto deklaraci nese exportér, který musí být registrován jako tzv. „approved exporter“ u národní celní správy. Teprve poté je oprávněn vyhotovit deklaraci o původu během časové lhůty jednoho roku po importu do Jižní Koreje a dvou let po importu do Evropské unie. Zboží musí dále podléhat určitým pravidlům. Příkladem lze zmínit zásadu kumulace,<sup>17</sup> stupeň přepracování zboží však musí překračovat minimální operace (příkladem minimální operace je omytí povrchu). Produkty by také měly být přepraveny přímým spojením mezi oběma trhy s výjimkou transitu, přelodění či dočasné úschovy ve skladu, a to za předpokladu, že produkt je na třetím trhu přemístován pouze za účelem udržení jeho dobrého stavu a není vpuštěn do volného oběhu zboží. Součástí zásilky musí být přepravní dokument, zpravidla nákladní list, jenž určí mimo jiné původní a cílovou

<sup>17</sup>Zásadou kumulace je myšlen princip, kdy dovezený výrobek z Jižní Koreje je následně považován za evropský, pokud je v EU přepracován tak zvaným „dostatečným způsobem“.

destinaci. Podmínkou také zůstává, aby byl produkt na evropském či korejském trhu buď zcela získán (příkladem odchované zvíře) či dostatečně přepracován. V tomto případě lze příkladem uvést automobil, na jehož výrobu je z více než 55 % použit evropský či korejský materiál.<sup>18</sup>

## 1.5 Liberalizace služeb

Vůbec nejambicióznější částí dohody pro oba obchodní partnery je sekce věnovaná liberalizaci služeb, jež představuje pro evropské exportéry a investory výrazný potenciál. Jižní Korea zpřístupnila trh evropským firmám podnikajícím v oblasti telekomunikací, životního prostředí, stavebnictví, dále služeb reklamních, počítačových, tiskových a kongresových, vědy a výzkumu, průzkumu trhu a poradenství. Zároveň jsou však v různém rozsahu nadále chráněny služby právní, účetní, auditorské, distribuční, zdravotní, sociální, vzdělávací, cestovní, dopravní s výjimkou letecké a lodní dopravy, energetické a především finanční a bankovní. Zásadní problémy pak působí monopoly v oblastech finančního, telekomunikačního a dopravního servisu a rozdílné licenční a regulační principy. Také v případě Evropské unie existuje mezi jednotlivými členskými státy značný nesoulad v ochraně terciérního sektoru. Především na oblast cestovního ruchu a služeb distribučních, stavebních, inženýrských, poradenských a testovacích se nevztahují principy jednotného trhu Evropské unie. Také poštovní a telekomunikační služby prošly v řadě členských států procesem privatizace.<sup>19</sup>

V případě bankovních, finančních a pojišťovacích služeb, a v menší míře také obchodních a „ostatních“, převyšují korejské bariéry výrazně překážky evropské. To vede k narušení pravidel hospodářské soutěže, a následně ke klesající produktivitě práce. Zásadní problémy poté působí specifické registrační postupy ve stavebnictví, nákladné normy, tzv. černá listina veřejných zakázek, neuznání konceptu globální rovnosti či omezení operací zahraničních bank s tamní měnou. Zástupci Evropské unie a Jižní Koreje se již dohodli na sladění určitých standardů v oblasti regulace, transparentnosti a značení produktů, přičemž spolupráce v mnoha případech dokonce překračuje rozsah stanovený v rámci pravidel Světové obchodní organizace,

---

<sup>18</sup>EUROPEAN COMMISSION, DG Trade. *The EU-Korea Free Trade Agreement in practice* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, 24 s. [cit. 20. 9. 2012]. ISBN 978-92-79-20841-6. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc\\_148303.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf)

<sup>19</sup>CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GR pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 37 [cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

a to převážně v případě elektronického, automobilového, farmaceutického a chemického průmyslu. Výrazného pokroku bylo také dosaženo v právní oblasti. Konkrétně lze uvést povolení udělené evropským právníckým společnostem otevírat kanceláře na jihokorejském trhu a provozovat právnícké a poradenské služby pro zahraniční investory či korejskou populaci, avšak pouze v záležitostech nekorejského práva.<sup>20</sup>

## 1.6 Dopady dohody na reálnou ekonomiku

Jak již bylo řečeno v úvodu tohoto projektu, evaluaci toho, do jaké míry dohoda skutečně přispěla k naplnění stanovených cílů a jaký vliv měla na obě ekonomiky a vzájemný obchod, je v současné době věnováno mnoho pozornosti jak ze strany orgánů Evropské unie, tak představitelů jednotlivých průmyslových odvětví a nevládních organizací. V této podkapitole bude přitom pozornost věnována konkrétně stanoviskům Evropské komise, modelu všeobecné rovnováhy (CGE) MIRAGE a studii provedené na půdě Evropského parlamentu.

Z hodnocení realizovaného Evropskou komisí devět měsíců po implementaci dohody vyplývá, že v porovnání s rokem 2007 vzrostl evropský export do Jižní Koreje objemově celkem o 35 %. Nejvýraznější 46% nárůst je možné vypočítat u produktů, u nichž byla cla odstraněna v den implementace dohody. Tato skupina výrobků představuje 34 % objemu evropského exportu a patří mezi ně víno, některé chemické produkty, textil a látky, železo, ocel a elektronické přístroje. 36% nárůst zaznamenal export produktů, jejichž obchodní liberalizace byla v den implementace částečná. Jedná se například o automobily a některé zemědělské produkty, jež tvoří 44 % objemu evropského vývozu. O 23 % se pak zvýšil vývoz výrobků, jež žádnou změnu celní ochrany nepocítily a které tvoří zhruba 18 % objemu evropského exportu. Celkový deficit obchodní bilance Evropské unie vůči Jižní Koreji se tak v tomto časovém horizontu snížil pod 10 miliard Eur, což členové Generálního ředitelství pro obchod Evropské komise považují za významný krok vpřed.<sup>21</sup>

V květnu roku 2010 byla pro účely Evropské komise zhotovena analýza za použití nové verze modelu všeobecné rovnováhy (CGE) MIRAGE. Přínosy tohoto modelu vychází nejen ze zohlednění prostředí nedokonalé soutěže, přímých

---

<sup>20</sup>CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GŘ pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 26-31 [cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

<sup>21</sup>VAN SLOTEN, René. *BusinessEurope. Business round table: Presentation René van Sloten Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

zahraničních investic a dynamiky ekonomiky, ale také z převodu konkrétních obchodních nákladů na valorické ekvivalenty a použití simulací blízkých harmonogramu liberalizace dohody. Z výsledků studie vyplývá, že dohoda má navíc pozitivní vliv na vývoj hrubého domácího produktu obou partnerů. Efekt však bude znatelnější v případě Jižní Koreje, kde se očekává vzrůst až o 0,84 % v důsledku původně vysokého stupně ochrany trhu. V případě poměrně otevřené Evropské unie pak změna hrubého domácího produktu nepřesáhne 0,07 %. Významný je rovněž dopad na prosperitu, který je v případě Evropské unie opět nižší, konkrétně 0,02 % v porovnání s 1,12% nárůstem v případě Jižní Koreje. Tento výrazný pozitivní dopad je způsoben menší ekonomickou velikostí země, vyšší mírou počáteční ochrany trhu a zlepšením obchodních podmínek. K tomu dochází v důsledku redukce importních cen, rozšíření zbožívého sortimentu a realokace výrobních faktorů. Dohoda nepatrně ovlivní také výrobu, jejíž vývoj bude u obou partnerů diametrálně odlišný. Zatímco v Evropské unii lze očekávat negativní trend ve vývoji objemu produkce textilu, usní a oděvů, automobilů a ostatních dopravních zařízení, korejsí producenti naopak zaznamenají pokles produkce mléčných a masných výrobků, kovodělných a strojírenských produktů a elektronických zařízení. Simultánní vývoj lze pak očekávat také v případě zaměstnanosti, jež je s vývojem produkce úzce spjata.<sup>22</sup>

Ze studie provedené na půdě Evropského parlamentu, která replikuje vývoj obchodu v období od července roku 2011 do června roku 2012, vyplývá, že zatímco se export z Evropské unie do Jižní Koreje zvýšil z 30,6 miliard Eur na 35,3 miliard Eur, import se snížil z 38 miliard Eur na 37,7 miliard Eur. Dle standardní obchodní mezinárodní klasifikace tvořily převážnou část objemu exportu artikly ze skupiny 7 (stroje a dopravní prostředky), 5 (chemikálie a příbuzné výrobky jinde neuvedené), 8 (průmyslové spotřební zboží), 6 (tržní výrobky tříděné hlavně podle materiálu) a 3 (minerální paliva, maziva a příbuzné materiály)<sup>23</sup>, přičemž skupina 7 zaujímala 47 % objemu exportu a také 63 % objemu importu. Dováženy pak byly především silniční vozidla a lodě. Neméně významné byly také dovozy tržních výrobků a průmyslového spotřebního zboží, chemikálií a paliv.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup>CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GŘ pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 54-55 [cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

<sup>23</sup>Standardní mezinárodní klasifikace zboží, 4. revize [online]. 2012, 1 s. [cit. 6. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/AD002CF78A/\\$File/60011209j02\\_c.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/AD002CF78A/$File/60011209j02_c.pdf)

<sup>24</sup>SABBATI, Giulio. European Parliament. *Library Statistical Spotlight: EU-South Korea: analysis of trade*. 2012, s. 2



Také evropské a jihokorejské společnosti zaznamenávají úspěchy. Na portálu CNN Money byl aktualizován seznam pět seti nejziskovějších světových korporací pro rok 2012.<sup>25</sup> Přehled evropských a korejských společností z tohoto seznamu je zachycen v následující tabulce.

Tabulka č. 5: Seznam pět seti nejziskovějších světových korporací pro rok 2012

|     |                      |                |     |
|-----|----------------------|----------------|-----|
| 12  | Volkswagen           | Německo        | 222 |
| 20  | Samsung              | Jižní Korea    | 149 |
| 21  | Daimler              | Německo        | 148 |
| 39  | Carrefour            | Francie        | 122 |
| 47  | Siemens              | Německo        | 113 |
| 59  | Tesco                | Velká Británie | 104 |
| 62  | BASF                 | Německo        | 102 |
| 69  | BMW                  | Německo        | 96  |
| 117 | Hyundai Motor        | Jižní Korea    | 70  |
| 146 | POSCO                | Jižní Korea    | 62  |
| 196 | LG Electronics       | Jižní Korea    | 49  |
| 203 | Hyundai Heavy Ing.   | Jižní Korea    | 48  |
| 264 | Korea Electric Power | Jižní Korea    | 39  |
| 266 | Kia Motors           | Jižní Korea    | 39  |

Zdroj: SABBATI, Glulio. European Parliament. *Library Statistical Spotlight: EU-South Korea: analysis of trade.*

## **1.7 Pozice zástupců průmyslu a vybraných odvětví v EU**

Výstup analýzy založené na modelu MIRAGE indikuje, že z dohody těží převážně evropský chemický, strojírenský, zpracovatelský a potravinářský průmysl a v menší míře také poskytovatelé servisu pro podnikatele, pojišťovnických a dopravních služeb. Na druhé straně v případě Jižní Koreje jsou zjevné pozitivní dopady na výrobu a následný export textilu, usní a oděvů, automobilů a ostatních dopravních zařízení. V oblasti služeb pak dohoda přináší potenciál především v oblasti telekomunikační, dopravní, právní, stavební a finanční.

<sup>25</sup>CNNMONEY. *Global 500* [online]. 26. 6. 2012 [cit. 2. 10. 2012]. Dostupné z: [http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2012/full\\_list/](http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2012/full_list/)

Tato podkapitola bude tedy věnována postoji zástupců jednotlivých odvětví. Vzhledem k omezenému rozsahu semestrálního projektu však budou analyzovány pouze pozice zástupců těch sektorů, na něž měla dohoda zásadní vliv. Konkrétně se jedná o představitele chemického, potravinářského, textilního, elektronického a elektrotechnického a především automobilového průmyslu, jehož členové implementaci dohody do jisté míry blokovali mimo jiné kvůli obavám z přílivu jihokorejské konkurence a oslabení pozice evropských producentů na evropském i světovém trhu.

Jejich pozice a stanoviska budou podloženy argumenty, které tvořily obsah pozičních dokumentů či byly vyřčeny během osobních setkání se členy jednotlivých asociací reprezentujících dané sektory na evropské úrovni. Také budou zohledněny postoje členů BusinessEurope, asociace EUROCHAMBRES, Svazu průmyslu a dopravy ČR a České republiky jako takové.

### **1.7.1 Automobilový průmysl**

Automobilový průmysl sehrává roli jednoho z klíčových pilířů ekonomiky Evropské unie. Zatímco v roce 2011 dosahoval celkový obchodní deficit Evropské unie 152 miliard Eur, obchodní bilance v automobilovém průmyslu skončila přebytkem o hodnotě zhruba 114 miliard Eur.<sup>26</sup> Nejenže tedy pozitivně přispívá k obchodní bilanci Evropské unie, zaměstnává také přímo i nepřímo zhruba 5 % aktivní pracovní síly a investuje takřka 5 % celkového obrátu do vědy a výzkumu.<sup>27</sup>

Zástupci automobilového průmyslu se však řadí mezi hlavní odpůrce posílené kooperace se zeměmi asijského regionu, a to převážně kvůli obavám z přílivu konkurence a permanentní uzavřenosti tamních trhů. V případě Jižní Koreje totiž zahraniční dovoz vozů představuje pouze 5 % korejského trhu s automobily. Hlasy evropských automobilových producentů byly vyslyšeny především v Itálii, jejíž vláda v září roku 2010 zahájení obchodního vyjednávání dohody vetovala, což následně vyústilo v odložení implementace dohody o šest měsíců oproti původně plánovanému datu.<sup>28</sup> Další protiargumenty evropských zástupců automobilového odvětví se pak týkají oblasti obchodu.

---

<sup>26</sup>ŠKODA AUTO A.S. *Stanovisko Škoda Auto a.s. k připravované dohodě o volném obchodu EU - Japonsko*. 2012, 3 s.

<sup>27</sup>FOLBRECHT, Lukáš. *Škoda Auto a.s. Prezentace Obchodní dohody EU: pohled automobilového průmyslu*. 2012.

<sup>28</sup>EUROTRIBUNE.EU. *Italy drops veto to EU-South Korea free trade deal* [online]. 2012, 16. 9. 2010 [cit. 6. 10. 2012]. Dostupné z: <http://www.eurotribune.eu/index.default.php/?p=15571&l=0&idioma=2>

Postoje jednotlivých zainteresovaných aktérů se však různí. Evropská komise připouští nárůst dovozu z Jižní Koreje během prvních devíti měsíců účinnosti dohody, a to zhruba o 17 %. Zároveň však zdůrazňuje fakt, že současný objem korejských dovozů odpovídá zhruba polovině objemu importu před krizí a necelé ½ % celkových prodejů automobilů na území Evropské unie. Také tarifní změna 3 procentních bodů pro větší vozy a 1,7 procentního bodu pro malé vozy v počáteční liberalizační fázi byla dle Evropské komise zanedbatelná. Navíc 60 % až 90 % počtu automobilů předních korejských značek bylo buď vyrobeno na evropském trhu, či dovezeno z jiného státu než z Jižní Koreje. Také argumentuje tím, že automobilový sektor zaznamenával v Evropské unii problémy již před implementací dohody, a to z důvodu saturace trhu a značného přeinvestování.

S tím se shodují výzkumníci Evropského centra pro mezinárodní politickou ekonomii ECIPE. Z jejich analýzy vyplývá, že krize evropského automobilového průmyslu je výsledkem dlouhodobých strukturálních problémů, poklesu inovací a konkurenceschopnosti a saturace trhu, jež vyústila mimo jiné v pokles domácí poptávky. Ten byl podpořen také neochotou bank poskytovat spotřebitelské úvěry v době bankovní a finanční krize. V růstové strategii evropských automobilových producentů nalézají výzkumníci ECIPE mimo jiné dva zásadní nedostatky. Prvním z nich je zaměření evropských obchodníků na podporu prodeje malých a středních vozů s nízkou spotřebou paliva, jejichž prodeje jsou obecně méně profitově výhodné. Druhým je pak fokus na prevenci poklesu zaměstnanosti a simultánní opomenutí nutnosti udržet konkurenceschopnost automobilového sektoru z dlouhodobého hlediska. Během prvních čtyř krizových let totiž došlo v Evropské unii k uzavření pouze 1,7 % výrobních kapacit, přičemž 1,8 % dodatečných kapacit bylo na území Evropské unie vytvořeno zahraničními producenty. K těmto tendencím inklinovali především výrobci z Francie, Španělska a Itálie, kteří se v současné době potýkají s nadměrnou kapacitou výroby, klesající poptávkou a nízkou produktivitou práce. Přidaná hodnota jejich produkce dosahuje dle výzkumu pouze jedné poloviny hodnoty vygenerované v Jižní Koreji a objem investic do vědy a výzkumu je zhruba šestkrát nižší než v případě Německa. Nelze také opomenout fakt, že 85 % vozů mimoevropských značek je vyrobeno na území Evropské unie, přičemž obzvláště příhodné výrobní prostředí nalézají zahraniční producenti na území Německa. V případě Jižní Koreje lze očekávat pokračování tohoto trendu kvůli úspoře času, dopravních nákladů a odstranění problémů volatility měnového kurzu Wonu vůči Euru. Dle ředitele ECIPE totiž jihokorejské

obchodníci právě kvůli fluktuaci a síle Wonu vyváží v současné době na evropský trh zhruba o 3 % draž než před implementací dohody. Sám pak v liberalizaci obchodu a orientaci na země generující přidanou hodnotu a nové technologie nalézají jedinou možnost překonání krize evropského automobilového průmyslu a zároveň potenciál pro posílení evropských exportních a investičních aktivit.<sup>29</sup> Poměr využití produkční kapacity, čili poměr počtu prodejů k množství zhotovené produkce, ve vybraných evropských státech je doložen v následující tabulce.

Tabulka č. 6: Poměr využití produkční kapacity evropskými automobilovými výrobci

| Členský stát EU              | Producent                      | Využití kapacity (2009) |
|------------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| Německo                      | BMW, Daimler, VW, Opel, Ford   | 80 %                    |
| Maďarsko                     | VW                             | 78 %                    |
| Polsko                       | Fiat, GM, Toyota               | 74 %                    |
| Česká republika              | VW, Toyota-PSA, Hyundai-Kia    | 70 %                    |
| Španělsko                    | PSA, Renault, VW, GM           | 69 %                    |
| Velká Británie <sup>30</sup> | BMW, Jaguar&Land Rover, Toyota | 64 %                    |
| Itálie                       | Fiat                           | 57 %                    |
| Francie                      | PSA, Renault, Toyota           | 53 %                    |

Zdroj: LEE-MAKIYAMA, Hosuk. ECIPE. *FTAs and the crisis in the European car industry: A free trade position on the car crisis and the Economic Integration Agreement (EU-Japan FTA)*.

Ani členové Asociace evropských automobilových výrobců (ACEA) pozitivní dopad na objem evropského exportu nezpochybňují. Dodávají však, že zatímco nárůst prodejů evropských automobilů na jihokorejském trhu činil po jedenácti měsících od implementace dohody 13 %, v Evropské unii vzrostly prodeje jihokorejské produkce o 40 %. Nedůvěru dle jejích zástupců vyvolává mimo jiné monopolní povaha korejského trhu a tzv. „nepolitické bariéry“, mezi které patří například jazykové překážky či specifické spotřebitelské preference.<sup>31</sup> Z tiskové zprávy asociace ACEA navíc vyplývá, že

<sup>29</sup>LEE-MAKIYAMA, Hosuk. ECIPE. *FTAs and the crisis in the European car industry: A free trade position on the car crisis and the Economic Integration Agreement (EU-Japan FTA)* [online]. 2012, 20 s. [cit. 15. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201102.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201102.pdf)

<sup>30</sup>Z tabulky vyplývá, že velké problémy s udáním produkce mají také producenti ve Velké Británii. Jaguar&Land Rover byl navíc v roce 2008 prodán indickým majitelům značky Tata.

<sup>31</sup>Názory pana Petra Dolejšího získané během pracovního setkání.

se pro období od začátku roku 2007 do konce roku 2012 předpokládá pokles registrace nových vozů na území Evropské unie o více než 19 %. Její členové proto vítají nově navržené instrumenty Evropské komise v podobě „Sdělení o průmyslové politice“ a představení strategie „Cars 2020“, jež jsou zacílené na překonání krize automobilového průmyslu v Evropské unii.<sup>32</sup>

Postoj a názory asociace ACEA sdílí mimo jiné jeden z jejích předních členů, společnost Škoda Auto, a.s., přičemž její aktuální světový význam a orientace na export mimo EU jsou zřejmé z následujících grafů.<sup>33</sup>

Graf č. 1: Komparace světového významu společnosti Škoda Auto, a.s. v letech 1991 a 2011



Zdroj: FOLBRECHT, Lukáš. Škoda Auto a.s. *Prezentace Obchodní dohody EU: pohled automobilového průmyslu*.

Zástupci společnosti Škoda Auto a.s. nalézají hlavní úskalí v přetrvávajících obchodních bariérách, atypických předpisech vedoucích k nákladnosti vstupu na tamní trh a asymetričnosti výhodnosti dohody ve prospěch jihokorejských výrobců. Během vyjednávání dohody došlo dle jejich názorů k ústupkům ze strany členů Evropské komise v elementárních principech. Příkladem lze uvést oblast pravidel původu či cel.<sup>34</sup>

Zatímco členové asociace ACEA považují otevírání evropského trhu korejským obchodníkům za omyl ohrožující konkurenceschopnost evropských automobilových výrobců, představitelé Hyundai Motor Group zaujímají opačné stanovisko, a to hned z několika důvodů. Vzhledem k tomu, že většina vozů korejských značek je vyráběna

<sup>32</sup>ACEA. *PASSENGER CAR registrations: -7.3% over ten months; -4.8% in October* [online]. 2012 [cit. 16. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/passenger\\_cars\\_registrations\\_drop\\_6.4\\_in\\_de-cember\\_-1.7\\_in\\_2011](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_cars_registrations_drop_6.4_in_de-cember_-1.7_in_2011)

<sup>33</sup>Vývoz společnosti Škoda Auto a.s. se na exportu České republiky podílí zhruba ze 7,3 %.

<sup>34</sup>FOLBRECHT, Lukáš. Škoda Auto a.s. *Prezentace Obchodní dohody EU: pohled automobilového průmyslu*. 2012.

na evropském trhu, a objem dovozu hotových korejských automobilů je tedy poměrně nízký (45 % v případě značky Kia a pouhých 12 % v případě značky Hyundai), výroba dopravních prostředků korejských značek na území Evropské unie umožnila tvorbu zhruba 22 000 pracovních míst. Evropské vozy navíc nabývají mezi korejskými spotřebiteli na popularitě, neboť až 72,6 % veškerých automobilů importovaných v průběhu prvního roku účinnosti dohody pocházelo právě z trhu Evropské unie. Přestože poptávka po korejských automobilech na tamním trhu klesla o 6,2 %, zájem o evropské vozy naopak vzrostl o 17,4 %.<sup>35</sup> Zaměstnanci společnosti Hyundai Motor Group jsou také přesvědčeni o tom, že primárním důvodem úspěchu korejských výrobců mezi evropskými spotřebiteli jsou inovace, nikoli nižší cena korejských automobilů v důsledku redukce cel, která byla navíc v počáteční liberalizační fázi zanedbatelná (3 % v případě vozů s objemem motoru přesahujícím 1,5 litru a pouze 1,7 % pro vozy malé). Export nově zavedených modelů značky Hyundai a Kia totiž tvořil až 74 % celkového objemu korejského vývozu v tomto sektoru.<sup>36</sup> Úspěchu navíc tamní obchodníci dosáhli nejen na trhu Evropské unie, nýbrž také na v ostatních regionech. Bližší informace poskytuje následující tabulka.

Tabulka č. 7: Vzrůst vývozu automobilů značky Hyundai a Kia v období od července roku 2011 do června roku 2012

| <b>Region</b>           | <b>Procentní nárůst vývozu automobilové produkce</b> |
|-------------------------|--|
| Asie-Pacifik            | 94 %   |
| Čína                    | 82 %   |
| Severní Amerika         | 77 %   |
| Afrika a Střední východ | 72 %   |
| Evropa                  | 70 %   |
| Latinská Amerika        | 60 %   |

Zdroj: HYUNDAI MOTOR GROUP. *The European car market and the EU-Korea FTA*.

<sup>35</sup>V první polovině roku 2012 se pak nejvíce dařilo vozům značky Audi, kde prodeje vzrostly o 48 %, dále pak vozům značky BMW a VW, v jejichž případě přesáhl nárůst prodeje 20 %, značky Ford (růst o 13 %) a Mercedes-Benz (o 6 %). Pokles prodeje naopak zaznamenali Italové v případě automobilů značky PSA, a to o 4,2 %.

<sup>36</sup>Pokud by byly tyto nové a inovativní modely ze statistiky vyloučeny, objemový nárůst importu by činil s ročním odstupem od implementace dohody pouze 0,5 %.

Příliv vozů korejské produkce na evropský trh navíc nebyl zásadní. Konkrétně pak v prvním čtvrtletí roku 2012 tvořily vozy značky Hyundai pouhých 3,3 % nově registrovaných vozů na trzích všech dvaceti sedmi členských států. V případě značky Kia byl pak podíl pouze 2,5 %.<sup>37</sup>

Dle Evropské komise již navíc částečně došlo ke konvergenci jihokorejských regulačních norem se silničními a bezpečnostními předpisy Ekonomické komise OSN pro Evropu (dále jen UNECE) a vyřešení problému s emisemi, což vyústí ve značné finanční úlevy pro evropské exportéry. Jižní Korea se dále zavázala otevřít trh inovativním evropským produktům a novým technologiím, sladit pravidla přijatá v budoucnu s předpisy UNECE a provádět pravidelné analýzy přetrvávajících divergencí. Součástí dohody je také tzv. „doložka nejvyšších výhod“, která na evropské produkty automaticky aplikuje preferenční přístup použitý jihokorejskými obchodníky ve vztahu k třetí zemi. V konečném důsledku by tedy tato dohoda měla dle předpokladů členů Generálního ředitelství pro obchod Evropské komise vést ke značné konvergenci bezpečnostních předpisů a redukci nákladů vynaložených na speciální úpravu vozidel a provádění dodatečných bezpečnostních testů.<sup>38</sup>

### **1.7.2 Chemický průmysl**

Představitelé Evropské rady chemického průmyslu CEFIC se netají svou podporou liberalizace jako takové, která z logiky teorie komparativní výhody posiluje vzájemnou konkurenci a snižuje náklady. Také zdůrazňují nutnost evaluace dopadů dohody z pohledu Evropské unie jako celku, neboť je zřejmé, že dopady se budou v jednotlivých liberalizačních fázích a na různá odvětví lišit. Zástupci chemického průmyslu pak podporovali implementaci dohody vzhledem k tomu, že dle odhadů ušetří z absence celních nákladů prostředky o hodnotě zhruba 175 milionů Eur. Těsně tak následují strojírenský průmysl a představují druhého největšího beneficienta zóny volného obchodu s Jižní Koreou.<sup>39</sup> Dosavadní efekt dohody na chemický průmysl byl však sporný, neboť samotný sektor zaznamenal vzhledem k 19% vzrůstu importů a 3% nárůstu exportů v prvním čtvrtletí roku 2012 pokles kladného salda obchodní bilance. Hlavním úskalím tohoto odvětví zůstává obchod s polymery, jenž tvoří

---

<sup>37</sup>HYUNDAI MOTOR GROUP. *The European car market and the EU-Korea FTA: Presentation*. 2012, 15 s.

<sup>38</sup>EUROPEAN COMMISSION, DG Trade. *The EU-Korea Free Trade Agreement in practice* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, s. 12-13 [cit. 20. 9. 2012]. ISBN 978-92-79-20841-6. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc\\_148303.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf)

<sup>39</sup>CEFIC. *Free Trade Agreement signed between the EU and South Korea*. 2010, 2 s.

53 % chemického importu z Jižní Koreje, a bude proto raději liberalizován ve třech fázích v prodlouženém horizontu tří let. Po uplynutí této lhůty však již bude uvolněno 95 % obchodu s chemikáliemi a příbuznými výrobky. Z toho budou těžit také ostatní odvětví využívající produkty chemického průmyslu, především pak elektronický, textilní, potravinářský, zemědělský a automobilový sektor.<sup>40</sup>

Zástupce českého Svazu chemického průmyslu ČR potvrzuje trend zhoršujícího se salda obchodní bilance, přičemž objem dovozů roste vyšším tempem než objem vývozu. Významný nárůst dovozů do Evropské unie lze doposud zaznamenat především v případě importu primárních plastů, a to až o 517 milionů Kč v hodnotovém vyjádření, dále pak pryžových výrobků a produktů z kaučuku. Na korejském trhu naopak vzrostla poptávka po českých produktech zhotovených z plastu, ropných olejích a léčivech.<sup>41</sup>

### 1.7.3 Potravinářský průmysl

Potravinářský průmysl reprezentovaný FoodDrinkEurope<sup>42</sup> je leaderem evropského výrobního sektoru s ročním obratem zhruba 954 miliard Eur a 4,2 miliony zaměstnanců v roce 2010. Evropská unie patří mezi světové čisté exportéry potravinové a nápojové produkce, přičemž Jižní Korea je jejím významným odběratelem alkoholických nápojů, mléčných produktů a vepřového masa. Do budoucna lze proto očekávat pozitivní dopad dohody jak na objem evropského exportu, tak na zaměstnanost. Zatímco průměrná celní sazba uvalená na evropské exporty byla před implementací zhruba 50 % a pouhá 2 % vývozu byla od cel osvobozena, dohoda umožnila značné zpřístupnění korejského trhu, bezcelní obchod pro většinu produktů a předpokládanou úsporu nákladů o hodnotě 380 milionů Eur ročně. Z projevu komisaře pro obchod k příležitosti prvního výročí existence dohody také vyplývá, že jen během prvních devíti měsíců vzrostl vývoz vepřového masa do Jižní Koreje o téměř 120 % a mléčných výrobků o zhruba 100 %.<sup>43</sup>

Partikulární prospěch lze očekávat v případě evropského vývozu mléčných výrobků, sladkostí, čokolád, kandovaného ovoce a především vepřového masa. Předseda pracovní skupiny pro přístup na trh v rámci federace BusinessEurope během

---

<sup>40</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten, Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

<sup>41</sup>NOVÁK, Ladislav. Svaz chemického průmyslu ČR. *Prezentace FTA EU vs. Korea a Japonsko vliv na chemický průmysl*. 2012.

<sup>42</sup>Mezi členy FoodDrinkEurope je řazeno 26 národních federací, 3 výzkumné organizace, 26 evropských průmyslových asociací a 19 významných společností.

<sup>43</sup>COPA, Cogeca, FoodDrinkEurope, Celcaa. *EU agri-food chain organisations look forward to an imminent launch of free trade negotiations with Japan*. 2012.



své prezentace uvedl, že jen v prvním čtvrtletí roku 2012 vzrost export výrobků z vepřového masa do Jižní Koreje o 23 %.<sup>44</sup> Evropští potravinoví vývozci však dle FoodDrinkEurope čelí dlouhým liberalizačním lhůtám a důsledkům nekompletnosti kapitoly věnované sanitárním a fytosanitárním normám, jež neřeší všechna úskalí regulatorních divergencí. Požadují také nejen validaci stávajících pravidel původu zemědělských výrobků a vzájemné dodržování standardů pro ochranu životního a sociálního prostředí, nýbrž také pohotovou autorizaci evropských společností vyvážejících na korejský trh, nově tzv. operátorů. Za precedentní také považují ochranu evropských geografických indikátorů, jež mimo jiné přispějí k ochraně korejského trhu před padělky ze západu.<sup>45</sup>

#### 1.7.4 Textilní průmysl

Přestože dle statistik Světové obchodní organizace je Evropská unie hned po Číně druhým nejvýznamnějším světovým exportérem textilní produkce s celkovým obratem o hodnotě zhruba 180 miliard Eur pro rok 2011, vyvážející 28,1 % světového objemu oděvů a 27 % objemu textilu, obchodní bilance se třetími zeměmi zůstává značně deficitní. Co se obchodu s Jižní Koreou týče, Evropská unie je čistým exportérem oděvů, jejichž vývoz se od implementace dohody zvýšil hodnotově o 27,3 % a objemově o 21,6 %. Jižní Korea je oproti tomu evropským šestým hlavním dodavatelem textilu a jediným partnerem z deseti nejvýznamnějším evropských dodavatelů, od kterého Evropská unie zvýšila objem dovozů během první poloviny roku 2012. Vzhledem k tomu, že korejské producenti jsou závislí na dodávkách z Číny, jejichž vzájemný obchod je doposud celně zajištěn, Evropská unie umožnila korejským exportérům výjimku z pravidla tzv. „dvojího přepracování“ na území Evropské unie a Jižní Koreje. Preferenční přístup tak bude do určitého kvantitativního limitu aplikován na obchodované zboží i v případě, že na tomto území dojde k pouhému jednomu přepracování konkrétních textilních a oděvních výrobků. Možnost této úlevy již jihokorejské producenti využili v případě obchodování s tkaninami z umělých vláken. Zástupci Evropské oděvní a textilní konfederace Euratex se však k dohodě s Jižní Koreou staví kladně a ve spolupráci shledávají do budoucna značný potenciál.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten, Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

<sup>45</sup>FOODDRINKEUROPE. *Conference on the implementation of the EU-South Korea Free Trade Agreement: Presentation by Roxane Feller, Director Economic Affairs*. 2011.

<sup>46</sup>EURATEX. *EU-South Korea FTA one year anniversary*. Paris, 2012, 13 s.

Mírně pozitivní až neutrální postoj zaujímají k zóně volného obchodu členové Asociace textilního, oděvního, kožedělného průmyslu ATOK. Dle jejich názoru totiž z dohody těží nejvíce korejšti vývozci vláken.<sup>47</sup>

### **1.7.5 Elektronický a elektrotechnický průmysl**

Dle Evropské komise dohoda zakládá nejen povinnost aplikace mezinárodních standardů a využití činnosti mezinárodně uznávaných společností (ISO, ITU, IEC), ale také odstranění požadavku na certifikaci třetí stranou. Přestože bylo v této oblasti dosaženo významného pokroku převážně díky zavedení účinnosti tzv. „Prohlášení dodavatele o shodě“, korejšti importéři jsou přes nevoli evropských producentů stále oprávněni požadovat dodatečnou certifikaci pro padesát tři evropských produktů odpovídajících zhruba patnácti procentům hodnoty evropského exportu v tomto sektoru, a to i po uplynutí přechodného období.<sup>48</sup>

### **1.7.6 BusinessEurope**

Členové BusinessEurope se ztotožňují s obavami ze světových protekcionistických tendencí a ze stagnace jednání na půdě Světové obchodní organizace. Také se shodují s tím, že na evaluaci dopadů dohody prozatím není vhodný čas. Z jejich proslovu však vyplývá, že během prvního roku účinnosti dohody zaznamenali nárůst celkových evropských dovozů i vývozu, což umožňuje oběma partnerům uplatnit princip komparativní výhody. Zatímco zásadní překážky nalézají v oblasti finančních služeb a pravidel původu, dohoda má dle jejich názoru celkově velmi pozitivní vliv na vzájemný obchod, a doufají proto v plné využití jejího potenciálu v budoucnu.<sup>49</sup>

### **1.7.7 EUROCHAMBRES**

Implementaci dohody velmi uvítali také členové Asociace evropských obchodních a průmyslových komor EUROCHAMBRES. Ti považují multilaterální liberalizaci obchodu za klíčový faktor pro generaci bohatství a posílení ekonomického růstu Evropské unie a konkurenceschopnosti průmyslových sektorů v důsledku dovozu technologií a levnějších meziproduktů. Významný je také přínos pro spotřebitele v podobě rozšíření sortimentu. Po zohlednění výsledků výzkumu provedeného pod záštitou Petersonova

---

<sup>47</sup>Telefonický rozhovor se zaměstnancem Asociace textilního, oděvního, kožedělného průmyslu, 26. 10. 2012.

<sup>48</sup>EUROPEAN COMMISSION, DG Trade. *The EU-Korea Free Trade Agreement in practice* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, s. 9 [cit. 20. 9. 2012]. ISBN 978-92-79-20841-6. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc\\_148303.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf)

<sup>49</sup>VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

institutu pro mezinárodní ekonomii pak kladou partikulární důraz na nutnost završení negociací probíhajících v rámci rozvojového kola z Dauhá. Výzkum totiž prognózuje následný nárůst světového exportu až o 520 miliard Eur a hrubého domácího produktu až o 700 miliard Eur ročně. Konkrétně Jižní Koreu pak členové asociace považují za významný a atraktivní trh pro evropské společnosti. Završení náročných jednání, která trvala zhruba dva a půl roku, pokládají za značný úspěch Evropské komise při zohlednění její nelehké negociační pozice v krizi ovlivněném období. Dohoda s Jižní Koreou může dle jejich názoru posloužit jako vzor pro budoucí obchodní vyjednávání vzhledem k detailnímu zpracování problematiky netarifních překážek. Cílem členů asociace je proto umožnit evropským obchodníkům a společnostem plně využít nabízený potenciál dohody, a to zvýšením jejich informovanosti prostřednictvím národních komor a průmyslových sítí.<sup>50</sup>

### **1.7.8 Svaz průmyslu a dopravy ČR**

Svaz průmyslu a dopravy České republiky zaznamenal negativní postoj k dohodě pouze u zástupců českého automobilového průmyslu kvůli značnému nárůstu dovozu automobilů z Jižní Koreje. Ostatním oborům buď dohoda přináší výhody, nebo k ní zaujímají neutrální postoj. Eliminace překážek pak měla dle názoru členů svazu stěžejní význam pro průmysl automobilový, chemický, farmaceutický a spotřební elektroniku. Mezi silné stránky dohody řadí vysokou úroveň ochrany duševního vlastnictví<sup>51</sup> a zpracování tématu ochranných doložek, které v případě hrozící újmy domácímu odvětví opravňují evropské výrobce k opětovnému zavedení celní ochrany, a to až do výše doložky nejvyšších výhod a až po dobu čtyř let. Také vítají prodlouženou liberalizační lhůtu pro evropské automobilové výrobce malých vozů, kteří mohou odbourat cla v horizontu pěti až sedmi let oproti tříletému limitu na korejské straně. Za dostačující také považují zpracování kapitoly věnované způsobu řešení obchodních sporů. V této souvislosti jsou podmínky kladeny dle standardního modelu zavedeného Světovou obchodní organizací s tím, že na realizaci konzultace je stanoven časový limit třiceti dní od data podání žádosti o přezkum a rozhodčí tribunál je pak povinen předložit průběžnou zprávu v časovém

---

<sup>50</sup>EUROCHAMBRES. *EUROCHAMBRES' views on EU trade policy: Position Paper* [online]. 2012, s. 1 – 5 [cit. 22. 10. 2012]. Dostupné z:

[http://www.eurochambres.be/DocShare/docs/1/EJJDHBKALBFDOOONBFNEBNDL59VC5I38RJ5A414NQQH/EUROCHAMBRES/docs/DLS/EUROCHAMBRES\\_Position\\_Paper\\_on\\_Trade\\_Policy\\_Febuary\\_2010\\_FINAL-2010-00068-01.pdf](http://www.eurochambres.be/DocShare/docs/1/EJJDHBKALBFDOOONBFNEBNDL59VC5I38RJ5A414NQQH/EUROCHAMBRES/docs/DLS/EUROCHAMBRES_Position_Paper_on_Trade_Policy_Febuary_2010_FINAL-2010-00068-01.pdf)

<sup>51</sup>Příkladem lze uvést ochranu českých zeměpisných označení České pivo, Budějovické pivo, Budějovický měšťanský var, Českobudějovické pivo a Žatecký chmel.

horizontu sto dvaceti dní. Ve speciálních případech mohou být lhůty zkráceny, konkrétně pak o patnáct dní v případě konzultací a o čtyřicet pět dní v případě lhůty pro vydání rozhodčího rozsudku tribunálu.<sup>52</sup>

## 1.8 Pozice České republiky

Česká republika hodnotí dohodu s Jižní Koreou velmi pozitivně s tím, že plné vyhodnocení dopadů bude proveditelné až s odstupem času. Dle diplomatů Stálého zastoupení České republiky při Evropské unii v Bruselu došlo doposud jen k částečné liberalizaci obchodu s ohledem na přechodná období, jež jsou stanovena pro určité skupiny výrobků. Pozitivum nalézají především v tom, že dohoda upravuje kromě tradičního obchodu zbožím mimo jiné také oblast investic, veřejných zakázek a ochrany práv duševního vlastnictví, a je ji tak možné považovat za modelovou dohodu. Již během prvního roku účinnosti došlo dle jejich informací k nárůstu českého exportu do Jižní Koreje o 76 % a evropští exportéři ušetřili jen na clech 350 miliónů Eur.

Také zaměstnanci Ministerstva průmyslu a obchodu České republiky vyhodnotili dosavadní dopad dohody na českou ekonomiku pozitivně a Jižní Koreu považují za významného obchodního partnera. Nárůsty obchodních toků za referenční období čtyř let jsou zachyceny v následující tabulce.

---

<sup>52</sup>SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR. *Dohoda o volném obchodu mezi EU a Korejskou republikou (Free Trade Agreement - FTA)*. 2010, 7 s.

Tabulka č. 8: Vývoj obchodních toků v referenčním období od roku 2007 do roku 2011

|  | 2007<br>(% vzrůst<br>oproti 2006) | 2008<br>(% vzrůst<br>oproti 2007) | 2009<br>(% vzrůst<br>oproti 2008) | 2010<br>(% vzrůst<br>oproti 2009) | 2011<br>(% vzrůst<br>oproti 2010) |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Vývoz z ČR   | 4 632 422<br>(+ 69 %)             | 4 586 679<br>(- 1 %)              | 5 066 051<br>(+ 11 %)             | 5 136 696<br>(+ 1 %)              | 7 891 988<br>(+ 54 %)             |
| Dovoz do ČR  | 21 372 214<br>(+ 32 %)            | 25 487 810<br>(+ 19 %)            | 26 585 212<br>(+ 4 %)             | 40 492 051<br>(+ 52 %)            | 47 838 726<br>(+18 %)             |
| Obrat  | 26 004 636<br>(+ 38 %)            | 30 074 489<br>(+ 16 %)            | 31 651 263<br>(+ 5 %)             | 45 628 747<br>(+ 44 %)            | 55 730 714<br>(+ 22 %)            |
| Saldo  | - 16 739 792                      | - 20 901 131                      | - 21 519 161                      | - 35 355 355                      | - 39 946 738                      |
| Pořadí mezi<br>partnery ČR<br>dle výše<br>obratu <sup>53</sup> | 25.                               | 22.                               | 19.                               | 18.                               | 18.                               |

Zdroj: TELIČKOVÁ, Anna. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. *Prezentace Dohody o volném obchodu EU – Korejská republika EU - Japonsko.*

Na půdě Ministerstva průmyslu a obchodu byla také provedena komparace průměru referenčního období s obchodními toky v období od července roku 2011 do června roku 2012. Výsledkem bylo zjištění, že dovoz jihokorejské produkce do České republiky vzrostl hodnotově o 91 %. Český trh přijímal a nadále reexportoval především jihokorejskou výpočetní techniku, elektroniku a automobilové komponenty. Konkrétně automobilové díly pak zaujímaly až 41 % hodnoty dovozu, což bývá dáváno do souvislosti se zahájením plného provozu nošovické továrny společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. Také vývoz z České republiky do Jižní Koreje vrostl hodnotově o 76 %, přičemž největší úspěch na korejském trhu zaznamenali čeští výrobci filtračních strojů (nárůst vývozu o 343 %), stavebnic Lega (o 154 %), elektronických mikroskopů (o 198 %) a armatur (o 153 %). Celkový obrat obchodu se zbožím se tak v důsledku implementace dohody navýšil hodnotově o 89 % a Česká republika i nadále vykazuje celkové kladné saldo obchodní bilance. Zástupci Ministerstva průmyslu a obchodu se také nedomnívají, že by implementace dohody jakkoli ohrozila růst či konkurenceschopnost průmyslových odvětví České republiky včetně automobilového sektoru. Z komparace počtu nově registrovaných vozů přímo dovezených z Jižní Koreje mezi první polovinou roku 2012 a roku 2011 je evidentní nárůst registrací vozů značky

<sup>53</sup>MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *ZAHRA NIČNÍ OBCHOD ČESKÉ REPUBLIKY: 2011* [online]. 2011, s. 21 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: [http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo\\_rocenka\\_statistika\\_zo\\_2011.pdf](http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo_rocenka_statistika_zo_2011.pdf)

KIA Picanto, KIA Rio, Hyundai Elantra a Hyundai i40. Znepokojení vyvolávají především značky Hyundai i40 přímo konkurující značce Škoda Octavia a KIA Rio, která představuje přímou konkurenci značce Škoda Fabie a za sledované období zaznamenala takřka trojnásobný nárůst prodejů. I přes mírný pokles registrací však značka Škoda Fabie zaujímá stále 30% podíl na českém automobilovém trhu a prodeje značky Škoda Octavie dokonce ve sledovaném období vzrostly.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup>TELIČKOVÁ, Anna. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. *Prezentace Dohody o volném obchodu EU – Korejská republika EU - Japonsko*. 2012.

## 2 Obchodní dohoda mezi Evropskou unií a Japonskem

Velmi diskutovaným tématem je v současné době možnost vyjednání ambiciózní obchodní dohody s Japonskem, se kterým Evropská unie zahájila ekonomický a politický dialog již v roce 1991 a o deset let později byl podepsán tzv. „Akční plán japonsko-evropské spolupráce“ s ohledem na společně sdílené hodnoty v oblastech demokracie, lidských práv, principu tržního hospodářství a právního státu.

### 2.1 Komparace vybraných makroekonomických ukazatelů

Přehled základních makroekonomických ukazatelů pro rok 2011 je obsahem následující tabulky.

Tabulka č. 9: Komparace základních makroekonomických údajů mezi Evropskou unií a Japonskem

| 2011                               | EU 27  | Japonsko |
|------------------------------------|--------|----------|
| Populace (mil)                     | 504    | 128      |
| Hrubý domácí produkt (mld USD)     | 17 552 | 5 867    |
| Nezaměstnanost (2010)              | 9,6 %  | 5 %      |
| Růst hrubého domácího produktu (%) | 1,5 %  | - 0,7 %  |

Zdroj: THE WORLD BANK. *Indicators*. Vlastní zpracování.

### 2.2 Liberalizační tendence a aktivity Japonska

Co se obchodních aktivit týče, zpozorovat lze nyní zvýšenou orientaci na Austrálii, Jihokorejskou republiku a Radu pro spolupráci arabských států v Zálivu (GCC), se kterými Japonsko v současné době vyjednává konkrétní podmínky obchodních dohod. Doposud přitom Japonsko uzavřelo těchto regionálních obchodních dohod již celkem třináct. Jejich souhrn poskytuje následující tabulka a mapa.<sup>55</sup>

<sup>55</sup>WORLD TRADE ORGANIZATION. *Japan* [online]. 2012 [cit. 6. 1. 2013]. Dostupné z: <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByMemberResult.aspx?MemberCode=392&lang=1&redirect=1>

Tabulka č. 10: Regionální obchodní dohody mezi Japonskem a jeho partnery

|                    | Kompozice   | V platnosti | Ve fázi jednání | Obchodní podíl (2010) |
|--------------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------------|
| <b>ASEAN</b>       | bilaterální | 2008        |                 | -                     |
| <b>Brunej</b>      | bilaterální | 2008        |                 | 0,02                  |
| <b>Chile</b>       | bilaterální | 2007        |                 | 0,35                  |
| <b>Indie</b>       | bilaterální | 2011        |                 | 1,18                  |
| <b>Indonésie</b>   | bilaterální | 2008        |                 | 2,07                  |
| <b>Malajsie</b>    | bilaterální | 2006        |                 | 2,29                  |
| <b>Mexiko</b>      | bilaterální | 2005        |                 | 1,24                  |
| <b>Peru</b>        | bilaterální | 2012        |                 | 0,13                  |
| <b>Filipíny</b>    | bilaterální | 2008        |                 | 1,44                  |
| <b>Singapoure</b>  | bilaterální | 2002        |                 | 3,28                  |
| <b>Švýcarsko</b>   | bilaterální | 2009        |                 | 1,01                  |
| <b>Thajsko</b>     | bilaterální | 2007        |                 | 4,44                  |
| <b>Vietnam</b>     | bilaterální | 2009        |                 | 1,06                  |
| <b>Austrálie</b>   | bilaterální |             | *               | *                     |
| <b>GCC</b>         | bilaterální |             | *               | *                     |
| <b>Jižní Korea</b> | bilaterální |             | *               | *                     |

Zdroj: WORLD TRADE ORGANIZATION. *Japan*; MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS AND COMMUNICATIONS. *Chapter 15 Foreign Trade, Balance of Payments and International Cooperation*. Vlastní úprava.

Mapa č. 2: Přehled doposud uzavřených bilaterálních dohod s Japonskem



Zdroj: WORLD TRADE ORGANIZATION. *Participation in Regional Trade Agreements: Japan*.



Japonsko již také několik let usiluje o podporu spolupráce s Evropskou unií. Zatímco ta je japonským třetím nejvýznamnějším partnerem, Japonsko je sedmým hlavním obchodním partnerem Evropské unie.<sup>56</sup> Obchodní bilance Evropské unie s Japonskem byla až do roku 2011 dlouhodobě záporná, přičemž od května roku 2012 vykazují statistiky přebytek evropského exportu nad importem a kontinuální příliv přímých investic.<sup>57</sup> Mnozí se proto domnívají, že užší kooperace Evropské unie se třetí největší ekonomikou světa, Japonskem, by mohla představovat způsob, jak vymanit členské státy z ekonomických a dluhových potíží, se kterými se v současné době potýkají.

### **2.3 Dialog mezi Evropskou unií a Japonskem**

Na květnovém summitu v roce 2011 Evropská unie zintenzivnila dialog s Japonskem v rámci tzv. „scoping exercise“, ročního procesu přípravných jednání mapujících možný rozsah a parametry dohody. Nejenže obě strany shledávají v intenzivní spolupráci obchodní potenciál, dalším důvodem japonského zájmu je také obava z částečné ztráty podílu na korejském trhu v důsledku přesměrování obchodu na Evropskou unii. Nehledě na to, že zatímco korejští vývozci disponují bezcelním přístupem na evropský trh, japonské exporty jsou v současné době zatíženy 10% clem v případě automobilů a 14% clem v případě elektroniky. Přestože několik členských států<sup>58</sup> vzneslo proti zahájení oficiálních negociací námitky, Evropská komise 18. července roku 2012 oslovila Radu se žádostí o přidělení mandátu.<sup>59</sup>

Do procesu vyjednávání se také v případě Japonska poprvé vložil Evropský parlament, který výslovně požádal Radu, aby vyčkala se schválením vyjednávacích směrnic do té doby, než členové Evropského parlamentu přijmou závěrečné usnesení, k čemuž došlo 25. října roku 2012. Návrh usnesení zahrnoval souhlas Evropského parlamentu s vyjednáváním dohody za předpokladu konkrétních japonských negociačních ústupků týkajících se mimo jiné netarifních bariér, veřejných zakázek, hospodářské

---

<sup>56</sup>COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. *Council agrees to launch free trade negotiations with Japan* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 2. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf)

<sup>57</sup>Podrobné obchodní statistiky vydané Evropskou komisí k nahlédnutí v následujícím odkazu: [http://www.cebre.cz/dokums\\_raw/tradoc\\_111836.pdf](http://www.cebre.cz/dokums_raw/tradoc_111836.pdf).

<sup>58</sup>Výčetem Německo, Francie, Španělsko, Itálie, Česká republika, Slovenská republika, Rumunsko a Polsko.

<sup>59</sup>EUROPEAN COMMISSION. *Commission Staff Working Document: Impact Assessment Report On EU-JAPAN Trade Relations* [online]. Brussels, 2012, 112 s. [cit. 5.12. 2012]. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/july/tradoc\\_149809.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/july/tradoc_149809.pdf)

soutěže, investic, odstranění preferenčního zacházení v tzv. „kei cars“ sektoru, aplikace mechanismu prevence před rozvojem nových bariér a vydání konkrétního odstupňovaného harmonogramu pro aplikaci stěžejních opatření, spolupráce v oblasti energetiky a udržitelného rozvoje a přijetí ochranných opatření v oblasti automobilového průmyslu, elektroniky, potravinářství, životního prostředí a zdravotnictví.<sup>60</sup>

Během jednání Rady, které se konalo 29. listopadu roku 2012, bylo následně zástupci členských států Evropské unie projednáno a schváleno přidělení mandátu Komisi k vyjednání dohody o zóně volného obchodu a zároveň posílené rámcové dohody, která zahrne také kooperaci v politické, globální i sektorové oblasti.<sup>61</sup>

Proti tomuto rozhodnutí protestovala řada evropských odvětví v čele s automobilovým průmyslem, která zpochybňují nejen výhodnost této dohody pro evropské vývozce, ale také vůli Japonska plně zpřístupnit svůj trh evropské konkurenci. Tyto obavy jsou však dle názoru ředitele Evropského centra pro politickou mezinárodní ekonomii ECIPE zbytečné vzhledem k tomu, že v současné době americké exporty díky jejich posílenému dialogu s Japonci výrazně převyšují objem evropských vývozu na japonský trh. Je tudíž více než nepravděpodobné, že by Japonsko v následujících fázích vyjednávání obchodní dohody blokovalo zpřístupnění trhu právě evropským vývozcům a zvýhodňovalo by pozici Spojených států amerických či Číny. Obavy vyvolává také fakt, že Japonsko je doposud jedinou zemí, která je díky své ekonomické síle schopna žádat regulatorní ústupky ze strany Evropské unie. Ta totiž doposud pro vyjednání dohod nebyla nucena pozměnit legislativní rámec ani vystavit sektor služeb zahraniční konkurenci. Přestože si Evropská unie nárokuje možnost z negociací vystoupit v případě neplnění liberalizačního plánu z japonské strany během prvních dvanácti měsíců od oficiálního zahájení jednání, ze strategického, politického a praktického hlediska je možnost ukončení jednání diskutabilní a vzhledem k subjektivnosti posudku plnění závazků takřka nereálná. V případě

---

<sup>60</sup>MOREIRA, Vital; KAZAK, Metin. European Parliament. *Motion For A Resolution: pursuant to Rules 90 (2) and 110(2) of the Rules of Procedure on EU Trade negotiations with Japan (2012/2711(RSP))* [online]. 2012, 7 s. [cit. 23. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebre.cz/dokums\\_raw/ep.pdf](http://www.cebre.cz/dokums_raw/ep.pdf)

<sup>61</sup>COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. *Council agrees to launch free trade negotiations with Japan* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 2. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf)

Japonska hodlá Evropská komise rozvinout hlubší spolupráci, v rámci které kromě vzájemné dynamizace obchodu a investic usiluje také o vytvoření společnosti inovativní, bezpečné a šetrné k životnímu prostředí.<sup>62</sup>

## 2.4 Liberalizační cíle dohody

Evropská komise očekává redukcí netarifních bariér simultánně s eliminací evropských tarifních bariér. Partikulární důraz přitom klade na zajištění transparentnosti a obchodní jistoty, regulační konvergenci, vzájemné uznávání technických norem, kooperaci v oblasti rozvoje technologií, harmonizaci patentu na globální úrovni, boj proti padělkům, usnadnění podnikatelské mobility, otevření trhu s vládními zakázkami a zajištění přístupu k surovinám. Existují přitom dva scénáře dohody, a to konzervativní a ambiciózní. Zatímco v obou případech se očekává kompletní odstranění tarifních překážek, netarifní bariéry by měly být v rámci konzervativního scénáře redukovány až o 20 % a v rámci ambiciózního až o 50 %. Evropská unie si přitom ponechává nárok na menší míru uvolnění zbožíového obchodu oproti obchodu se službami, konkrétně se prognózuje redukcí netarifních bariér maximálně o 6,6 % či o 16,5 % pro jednotlivé scénáře.<sup>63</sup>

## 2.5 Dopady dohody na reálnou ekonomiku

Dle Japonské obchodní federace Keidanren by měla dohoda s Japonskem, druhým nejvýznamnějším obchodním partnerem Evropské unie z asijského regionu, přinést 0,8% nárůst reálného hrubého domácího produktu, 32,7% nárůst exportů a 420 000 dodatečných pracovních míst.<sup>64</sup> Dle kodaňské studie zhotovené v únoru roku 2010 by mohly obchodní toky vzrůst až o 43 miliard Eur v případě Evropské unie a o 53 miliard Eur v případě Japonska. Výše uvedené predikce však vycházejí z předpokladu redukce japonských netarifních bariér. V této souvislosti projeví vůli vyhovět evropským požadavkům japonští ministři hospodářství, obchodu a průmyslu 10. července roku 2012, kdy formulovali tzv. „Politiku regulatorní a institucionální reformy“. Ta zahrnuje v rámci plánu částečné harmonizace regulatorních technických

---

<sup>62</sup>LEE-MAKIYAMA, Hosuk. *ECIPE. Upholding Europe's mandate on trade* [online]. 2012, 13 s. [cit. 28. 11. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201212.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201212.pdf)

<sup>63</sup>KEIDANREN. *Time for EU-Japan FTA/EPA*. 2012, s. 6

<sup>64</sup>KEIDANREN. *Time for EU-Japan FTA/EPA*. 2012, s. 4

požadavků automobilového průmyslu a certifikačních procedur s mezinárodními normami konkrétně odstranění překážek týkajících se výstavby obchodů s automobilovými službami a označování potravinových přísad.<sup>65</sup>

## **2.6 Pozice zástupců průmyslu a vybraných odvětví z EU**

Jak již bylo nastíněno výše, Evropská komise vložila do přípravných jednání značné úsilí. Její snahu o prohloubení obchodních vztahů s Japonskem sdílí také představitelé řady asociací<sup>66</sup> reprezentující chemický, potravinářský, farmaceutický, technologický, elektronický průmysl a sektor služeb, kteří 19. září roku 2012 podepsali společnou výzvu k zahájení vyjednávání dohody. Podpořili také koncept tzv. průmyslového dialogu na sektorové bázi, jenž je Japonskou obchodní federací prezentován jako efektivní způsob obchodních negociací vzhledem k možným průtahům na mezivládní úrovni.<sup>67</sup>

V této podkapitole se tedy budu zabývat postoji vybraných odvětví k posílené obchodní a politické spolupráci s Japonskem. Konkrétně se zaměřím na sektory, jejichž pozice již byly analyzovány v předchozí kapitole v souvislosti s Jižní Koreou. Bude se tedy jednat o automobilový, chemický, potravinářský, textilní a elektronický průmysl. Vycházet přitom budu především z dostupných pozičních dokumentů a osobních rozhovorů se zástupci výše určených sektorů, které byly uskutečněny ještě před konečným rozhodnutím Rady o schválení procesu oficiálního vyjednávání. Obdobně jako v první kapitole i zde budou zohledněny postoje členů BusinessEurope, asociace EUROCHAMBRES, Svazu průmyslu a dopravy a České republiky jako takové.

### **2.6.1 Automobilový průmysl**

Obdobně jako v případě obchodní dohody s Jižní Koreou se zástupci automobilového průmyslu netajili svojí nevolí k zahájení vyjednávání užší spolupráce s Japonskem. Jejich protiargumenty se ve značné míře opíraly o negativní zkušenost

---

<sup>65</sup>OKADA, Katsuya. *Statement by Mr. Katsuya Okada, Deputy Prime Minister of Japan and Minister in charge of Administrative Reform* [online]. 2012, 19 s. [cit. 25. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebrea.cz/dokums\\_raw/jp\\_policy\\_on\\_regulatory\\_and\\_institutional\\_reform.pdf](http://www.cebrea.cz/dokums_raw/jp_policy_on_regulatory_and_institutional_reform.pdf)

<sup>66</sup>Konkrétně DigitalEurope, Evropská federace farmaceutických odvětví a asociací, Asociace zahraničního obchodu, Evropské fórum služeb, EuroCommerce, Federace evropských odvětví se sportovním zbožím, FoodDrinkEurope, CEFIC, Aliance evropských kulturních a kreativních odvětví, Mezinárodní federace fonografického průmyslu.

<sup>67</sup>EUROPEAN ASSOICIATIONS. *Call for a Free Trade Agreement with Japan Joint statement by European business organisations* [online]. 2012, 6 s. [cit. 25. 10. 2012]. Dostupné z: [http://pr.euractiv.com/files/Japan\\_joint%20statement%2012112012.pdf](http://pr.euractiv.com/files/Japan_joint%20statement%2012112012.pdf)

s implementací dohody s Jižní Koreou a následným přílivem dovozů bez ekvivalentního nárůstu vývozu.

V případě Japonska využili členové Asociace evropských automobilových výrobců ACEA služeb sítě Deloitte Global Automotive network a nechali si zhotovit fundovanou dopadovou studii. Z jejích výsledků vyplynulo, že v roce 2011 čelila Evropská unie ve vztahu k japonským partnerům obchodnímu deficitu o hodnotě 5,6 mld. Eur. I přes konzistentní snahy pak tržní podíl evropských producentů ustrnul na 4 %, přičemž převážně kvůli demografickým prognózám je zlepšení v budoucnu nepravděpodobné. „Scoping exercise“ a konkrétně jeho část věnovanou automobilovému průmyslu, tzv. Automotive roadmap, kritizují pro jeho nedostačující provedení a vágní formulaci metodologie k odstranění netarifních bariér. Po redukci evropských importních cel by se navíc dle jejich názoru snížily náklady japonských automobilových producentů zhruba o 1500 Eur na jeden vůz, což by posílilo jejich konkurenceschopnost na evropském trhu a přineslo značné finanční úlevy o rozsahu zhruba 1,2 miliard Eur ročně. Tento efekt by byl poté obzvláště markantní v případě opětovného oslabení Jenu vůči Euru. Mezní zvýšení evropských exportů, které lze očekávat takřka výhradně pouze u luxusních vozů, nevykompenzuje příliv importu automobilů z Japonska. Z výše zmíněných důvodů očekávají členové Deloitte Global Automotive network negativní dopad na zaměstnanost evropské populace v podobě ztráty 34 500 až 72 760 pracovních míst.<sup>68</sup>

Česká automobilka Škoda Auto a.s. se coby člen Asociace evropských automobilových výrobců staví k vyjednání dohody obdobně skepticky. Domnívá se, že udělení mandátu Evropské komisi bylo nerozvážné, neboť doposud nedošlo ke zpracování fundované dopadové studie, která by jasně doložila potenciální důsledky dohody pro evropský průmysl, stejně jako tzv. roadmap Komise garantující odstranění veškerých netarifních bariér.<sup>69</sup> Výhodnost dohody shledávají zaměstnanci společnosti Škoda Auto a.s. asymetrickou ve prospěch Japonska převážně kvůli uzavřenosti japonského trhu<sup>70</sup> a nepříznivým vyhlídkám ve vývoji spotřebitelské poptávky

---

<sup>68</sup>DELOITTE. *EU-Japan Free Trade Agreement: Impact Assessment on the Automotive Industry* [online]. Belgium, 2012, 34 s. [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebrecz/dokums\\_raw/20120917\\_acea\\_japan\\_eu\\_impact\\_assessment\\_summary\\_report\\_vfinal.pdf](http://www.cebrecz/dokums_raw/20120917_acea_japan_eu_impact_assessment_summary_report_vfinal.pdf)

<sup>69</sup>Konkrétním příkladem je sektor kompaktních vozů, tzv. Kei cars, který představuje přibližně 30 % japonského automobilového trhu a který je vzhledem ke speciálnímu daňovému zatížení pro evropské producenty takřka nepřístupný.

<sup>70</sup>Jiří Folbrecht, zástupce pro vnější vztahy společnosti Škoda Auto a.s., se ve své prezentaci z 30. 10. 2012 zabýval speciálními japonskými standardy, které výrazně prodražují vstup evropských výrobců na

v důsledku demografického stárnutí. Evidentní je také značná dovozní nezávislost Japonska, neboť přestože představuje druhý největší spotřebitelský trh a hladina celkové japonské domácí spotřeby zhruba dvojnásobně převyšuje úroveň tohoto ukazatele v Číně, 94 % spotřeby je uspokojeno domácí produkcí a pouze 6 % připadá na dovozy ze zahraničí.<sup>71</sup>

Opačné stanovisko zaujímá Asociace japonských automobilových výrobců JAMA. Ta vidí v implementaci dohody potenciál pro příliv investic do členských zemí Evropské unie s doplňkovým efektem tvorby pracovních míst. Z jejich analýzy vyplývá, že podíl automobilových importů z Japonska činil v roce 2011 jen 3,9 % celkového počtu registrovaných vozů na evropském trhu, přičemž dodatečných 7,6 % vozů japonských značek bylo vyrobeno až na území Evropské unie. V meziročním vyjádření také Japonsko zaznamenalo 12,4% nárůst prodeje importovaných evropských vozidel. Největší zájem byl přitom projevem o automobily skupiny Renault, Volkswagen a Bayerische Motoren Werke. Výzkum japonského Ministerstva financí také poukazuje na 27,6% množstevní nárůst importu vozů z Evropské unie.<sup>72</sup>

Objektivně se pak k dohodě staví výzkumníci Evropského centra pro mezinárodní politickou ekonomii ECIPE. Jak již bylo zmíněno výše, krize evropského automobilového průmyslu je dle jejich názoru důsledkem dlouhodobých strukturálních a výrobních problémů, přičemž přidaná hodnota produkce v případě Francie, Itálie a Španělska odpovídá pouze jedné čtvrtině hodnoty vygenerované v Japonsku. Také v případě Japonska je očekáván přesun tamní výroby na evropský trh kvůli úspoře času, dopravních nákladů a odstranění problémů s volatilitou měnového kurzu Jenu vůči Euru. Výzkumníci ECIPE se dále domnívají, že pouze tržní integrace s významnou a technologicky vyspělou ekonomikou, jakou je Japonsko, může pomoci krizi postiženému automobilovému průmyslu a Evropské unii jako celku. Připouští však také, že zatímco Evropská unie chrání svůj trh ve vztahu k Japonsku 10% celní sazbou, hlavní překážkou úspěchu evropských producentů na japonském trhu jsou vysoké ceny doprovodných služeb nutných pro provoz a údržbu evropských automobilů. Japonský držitel evropského vozu proto v důsledku zaplatí o zhruba 30 % více, než kdyby vlastnil automobil japonské značky. Zatímco problém shledávají převážně v náročných

---

tamní trh. Příkladem lze uvést rozdílné limitní hodnoty v případě emisí, spotřeby paliva (požadavek min. 16,8 l/km v roce 2015), pravidel bezpečnosti a značení vozidel (např. osvětlení poznávacích značek, umístění zrcátek atd.), rozměrů sedadel (požadavek min. šířky 400 mm a hloubky 400 mm) atp.

<sup>71</sup>LEE-MAKIYAMA, Hosuk. ECIPE. *Upholding Europe's mandate on trade* [online]. 2012, s. 3 [cit. 28. 11. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201212.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201212.pdf)

<sup>72</sup>KEIDANREN. *Time for EU-Japan FTA/EPA*. 2012, s. 30-32

environmentálních normách, o dodržení japonských závazků k budoucímu odstranění netarifních bariér v automobilovém sektoru nepochybují. Za irelevantní považují také námitky automobilových společností ohledně japonských daňových úlev vzhledem k alarmující daňové situaci v Evropské unii.<sup>73</sup>

### **2.6.2 Chemický průmysl**

V úspěšné implementaci dohody s Japonskem vidí zástupci Evropské rady chemického průmyslu CEFIC vzor pro budoucí světové bilaterální a multilaterální negociace, přičemž Evropskou unii a Japonsko považují za rovnocenné partnery v obchodu s chemickými produkty. Mezi elementární podmínky řadí odstranění tarifních překážek, což ušetří Evropské unii finanční prostředky o hodnotě zhruba 300 milionů Eur a zlevní produkty pro konečné spotřebitele. Po Evropské komisi také žádají vyjednat eliminaci netarifních regulatorních bariér, kompletní doposud neuspokojivé „Dohody o vzájemném uznávání“, stanovení pravidel původu založených na „změně čísla celního sazebníku“ a „přidané hodnotě“, prevenci před dvojími cenami a odstranění restrikcí v oblasti surovin.<sup>74</sup>

Zástupci českého Svazu chemického průmyslu ČR pak nevidí dohodu nikterak pozitivně. Domnívají se, že z pohledu České republiky lze očekávat obdobný vývoj jako v případě dohody s Jižní Koreou, čili navyšování vývozu i dovozu při zhoršujícím se saldu obchodní bilance.<sup>75</sup>

### **2.6.3 Potravinářský průmysl**

Představitelé FoodDrinkEurope vřele podporují implementaci dohody vzhledem k tomu, že Japonsko je evropskou čtvrtou hlavní exportní destinací. S ohledem na vzrůstající náklonnost japonského obyvatelstva k exotickým pokrmům z okolních kontinentů nalézají zástupci FoodDrinkEurope v implementaci dohody potenciál především v případě vývozu vepřových a mléčných výrobků a produktů s vysokou přidanou hodnotou, např. čokolád, sladkostí či marmelád. Průměrná tarifní ochrana zemědělské produkce v souladu s doložkou nejvyšších výhod však v Japonsku činí 24 % v porovnání s 15,9 % v Evropské unii. Obzvláště tarifně chráněny jsou pak výrobky z masa (38,5 %), mléka (35 %) a čokolády (22 %). S implementací dohody tak

---

<sup>73</sup>LEE-MAKIYAMA, Hosuk. *ECIPE. FTAs and the crisis in the European car industry: A free trade position on the car crisis and the Economic Integration Agreement (EU-Japan FTA)* [online]. 2012, 20 s. [cit. 15. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201102.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201102.pdf)

<sup>74</sup>CEFIC, JCIA. *Joint JCIA-Cefic Statement on an EU-Japan Free Trade Agreement*. 2012, 2 s.

<sup>75</sup>NOVÁK, Ladislav. *Svaz chemického průmyslu ČR. FTA EU vs. Korea a Japonsko vliv na chemický průmysl: Debata – Evropský dům, Praha 30. 10. 2012*. 2012, 4 s.

zástupci FoodDrinkEurope souhlasí pouze pod podmínkou redukce přetrvávajících tarifních a množstevních překážek spolu s redukcí netarifních bariér a regulatorních diskrepancí. Mezi netarifní bariéry lze zařadit netoleranci bakterie *Listeria Monocytogenes*, která je součástí podstatného podílu mléčných výrobků produkovaných na evropském trhu. Za netarifní překážky lze také považovat diskriminační přístup k autorizaci zhruba dvaceti potravinových přísad, jež byly schváleny v rámci mezinárodního souboru standardů, tzv. Codex Alimentarius, dále velkoobchodní licence na likéry, omezení dovozu hovězího masa, nutnost testování kakaových bobů, administrativní zátěž, nákladné testy dokazující shodu s japonskými normami a divergence značení výrobků představující hrozbu paralelních dovozů a dodatečných nákladů. Dohoda je proto přijatelná pouze za předpokladu nastolení transparentnosti regulatorních předpisů a shody v systémech řízení nezávadnosti potravin. Zástupci potravinářského sektoru také odmítají relevantnost japonských obav z ohrožení místních farmářů, neboť Evropská unie až 85 % farmářské produkce udá na domácím trhu. Unie je navíc nucena importovat 20 % zemědělských surovin a 75 % krmiva pro dobytek, což značí nesoběstačnost evropského potravinářského průmyslu.<sup>76</sup>

Podporu zahájit oficiální obchodní jednání vyjádřili zástupci FoodDrinkEurope také podepsáním společného stanoviska spolu se zástupci evropských farmářů a zemědělských kooperativ (COPA&COGECA) a zemědělských obchodníků (CELCAA) v červenci roku 2012. Jejich náklonnost se přitom opírá o výsledky Kodaňské studie, jež za předpokladu redukce tarifních i netarifních bariér predikují nárůst celkového vývozu zemědělské produkce do Japonska o 71 % a zpracovaných potravinových výrobků až o 137 %.<sup>77</sup>

#### **2.6.4 Textilní průmysl**

Vzhledem k tomu, že Japonsko je považováno za privilegovaného evropského partnera v oblasti obchodu s oděvy a textilem, členové Evropské oděvní a textilní konfederace Euratex podpořili zahájení negociací. Také textilní producenti však od japonských obchodních partnerů žádají značné ústupky v oblasti netarifních bariér. Příkladem je nutnost adaptace japonského způsobu značení produktů pravidlům navržených Evropskou unií na půdě Světové obchodní organizace a sladění principů uvádění bezpečnostních instrukcí a informací o velikosti produktů a zemi původu.

---

<sup>76</sup>MALINOWSKA, Kinga. FoodDrinkEurope. *Meeting with Nippon Keidanren and key Japanese sector federations: Speaking points*. 2012, 3 s.

<sup>77</sup>COPA, Cogeca, FoodDrinkEurope, Celcaa. *EU agri-food chain organisations look forward to an imminent launch of free trade negotiations with Japan*. 2012.



Partikulární důraz kladou na redukci tzv. japonských průmyslových standardů, které existují pouze na tamním trhu, a jejichž dodržování je tudíž nejen nákladné, ale také zbytečné pro obchod Evropské unie s okolními třetími zeměmi. V neposlední řadě žádají harmonizaci legislativy věnované chemickému složení látek. V případě aplikace principů transparentnosti, nediskriminace a vzájemného uznání spolu s okamžitou reciproční redukcí tarifů a výše zmíněných překážek však členové Euratex nevidí v Japonsku konkurenta, nýbrž atraktivního obchodního partnera. Na rozdíl od podmínek dohody s Jižní Koreou však striktně negují ústupky z principu dvojího přepracování zboží.<sup>78</sup>

Dohodu podporují také zástupci české Asociace textilního, oděvního, kožedělného průmyslu ATOK, kteří očekávají mírně pozitivní dopad obchodní dohody s vyspělým japonským trhem na českou ekonomiku, jak vyplynulo z rozhovoru s jedním z jejich zaměstnanců. Potenciál shledávají především v exportu technologicky náročných výrobků s vyšší přidanou hodnotou a ve vývozu nanotextilií. Problém naopak nalézají v nárůstu konkurence v oblasti tradiční výroby, což dle jejich prognóz vyústí ve zhoršení salda obchodní bilance.

### **2.6.5 Elektronický průmysl**

Zástupci asociace DigitalEurope, jež reprezentuje odvětví informačních technologií a elektroniky na evropské úrovni, podepsali v listopadu roku 2011 spolu s japonskou asociací JEITA společnou výzvu k zahájení negociační dohody o ekonomické integraci. Posílená kooperace dvou tržních gigantů, kteří dohromady generují zhruba 40 % světového hrubého domácího produktu, navíc dle jejich názoru přispěje k zamezení růstu aktuálních protekcionistických tendencí. Obdobně jako zástupci ostatních sektorů podporují vyjednání dohody za předpokladu odstranění netarifních bariér. Konkrétně pak kladou důraz na zjednodušení procesu zprostředkování pracovních víz v rámci mezipodnikových transferů zaměstnanců a transparentnost v oblastech práv duševního vlastnictví, autorských práv a environmentálních regulací. Vyjednání dohody také plně podporují zástupci Českomoravské elektrotechnické asociace.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup>EURATEX. *Presentation Meeting with Japanese Industry*. Milan, 2012, 8 s.

<sup>79</sup>DIGITALEUROPE, JEITA. *Joint Statement on Promoting the EU-Japan Economic Integration Agreement*. 2011, 2 s.

### **2.6.6 BusinessEurope**

Členové BusinessEurope stále očekávají, že budou stanoveny jasné cíle, kterých by mělo být po implementaci dohody dosaženo. Pro evropské společnosti je dle jejich názoru obzvláště důležité odstranění netarifních bariér v oblasti zadávání veřejných zakázek. Ačkoli členové vítají navržený časový horizont pro odstranění překážek, bývali by ocenili odstranění určitých překážek ještě před zahájením vyjednávání. Každopádně v posílení volného obchodu mezi Japonskem a Evropskou unií nalézají mnoho výhod, a to za předpokladu, že se Japonsko zaváže zpřístupnit svůj trh stejnou měrou jako Evropská unie Japonsku.<sup>80</sup>

### **2.6.7 EUROCHAMBRES**

Zástupci asociace EUROCHAMBRES se řadí mezi příznivce vyjednání dohody o ekonomické integraci. Během poslední dekády totiž zaznamenali odklonění evropských společností od japonského trhu vzhledem k přetrvávající divergenci standardů a vzájemnému neuznávání certifikátů a výstupů výzkumné činnosti. Nevyužití potenciálu partnerství těchto dvou světových ekonomických gigantů tudíž považují za zbytečné, až neekonomické.<sup>81</sup> Na druhé straně však zdůrazňují, že očekávané důsledky dohody a vyjednané výhody pro oba partnery musí být vyvážené, a vyzývají Evropskou komisi, aby v rámci vyjednávání trvala na komplexním odstranění netarifních překážek a zpřístupnění trhu s veřejnými zakázkami a investicemi. Kromě toho také naléhají na vyjednání kooperace v oblasti výzkumu a posílení mobility lidského kapitálu. V případě, že by liberalizační plán z japonské strany plněn nebyl, vítají možnost jednání přerušit.<sup>82</sup>

### **2.6.8 Svaz průmyslu a dopravy České republiky**

Členové Svazu průmyslu a dopravy České republiky se domnívají, že implementace dohody vyústí v usnadnění a uvolnění obchodu a ve zlepšení spolupráce s jednou z nejsilnějších světových ekonomik. Zároveň však respektují výhrady Svazu automobilového průmyslu a společnosti Škoda Auto a.s., nejvýznamnějších zaměstnavatelů v České republice, které žádaly odstranění netarifních bariér ještě před zahájením vyjednávání. Výhrady proti udělení mandátu obdrželi také od zástupců Svazu strojírenské techniky. V rámci České republiky se pak k dohodě postavili kladně

---

<sup>80</sup>DANNÖHL, Carsten. BusinessEurope. *EPP workshop on EU-Japan trade relations*. 2012, 9 s.

<sup>81</sup>EUROCHAMBRES. *Position paper The Future Of EU-JAPAN Economic Relations: EUROCHAMBRES' views On A Potential Economic Integration Agreement*. 2011, 2 s.

<sup>82</sup>EUROCHAMBRES. *EUROCHAMBRES Statement on a potential EU - Japan Free Trade Agreement*. 2012, 1 s.

reprezentanti Elektrotechnické asociace, Asociace malých a středních podniků a Svazu papírenského průmyslu. Ostatní asociace se nevyjádřily, a jejich postoj je proto považován za neutrální.<sup>83</sup>

## 2.7 Pozice České republiky

Z argumentů zástupců výše zmíněných federací a asociací je evidentní, že spolupráce s Japonskem představuje pro určitá odvětví značný potenciál. Pozice jednotlivých sektorů jsou však odlišné a obdobně se různí také studie potenciálních dopadů této dohody na výrobce a obchodníky. Česká republika podpořila zahájení jednání s Japonskem vzhledem k tomu, že jde o zemi s velkým potenciálem, která figuruje mezi 25 zeměmi zvýšeného zájmu v rámci exportní strategie České republiky pro období 2012-2020. Přehled obchodní výměny České republiky s Japonskem od roku 2007 do roku 2011 je předmětem následující tabulky.

Tabulka č. 11: Obchodní toky mezi Českou republikou a Japonskem v období 2007-2011

|  | 2007<br>(% vzrůst oproti<br>2006) | 2008<br>(% vzrůst oproti<br>2007) | 2009<br>(% vzrůst oproti<br>2008) | 2010<br>(% vzrůst oproti<br>2009) | 2011<br>(% vzrůst oproti<br>2010) |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Vývoz z ČR   | 10 129 796<br>(+ 10 %)            | 9 275 003<br>(- 8 %)              | 8 013 755<br>(- 14 %)             | 10 140 209<br>(+ 27 %)            | 10 315 286<br>(+ 2 %)             |
| Dovoz do ČR  | 77 537 994<br>(+ 22 %)            | 79 868 933<br>(+ 3 %)             | 62 447 054<br>(- 22 %)            | 40 492 051<br>(- 6 %)             | 47 838 726<br>(- 6 %)             |
| Obrat  | 87 667 790<br>(+ 20 %)            | 89 143 936<br>(+ 2 %)             | 70 460 809<br>(- 21 %)            | 68 807 667<br>(- 2 %)             | 65 248 730<br>(- 5 %)             |
| Saldo  | - 67 408 198                      | - 70 593 930                      | - 54 433 299                      | - 48 527 249                      | - 44 618 158                      |
| Pořadí mezi<br>partnery ČR<br>dle výše<br>obratu <sup>84</sup> | 15.                               | 15.                               | 15.                               | 15.                               | 17.                               |

Zdroj: TELIČKOVÁ, Anna. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. *Prezentace Dohody o volném obchodu EU – Korejská republika EU - Japonsko.*

<sup>83</sup>Informace byly poskytnuty během rozhovoru s panem Pavlem Fárou, který záležitost prokonzultoval s paní ředitelkou Ing. Kuchtovou.

<sup>84</sup>MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *ZAHRANIČNÍ OBCHOD ČESKÉ REPUBLIKY: 2011* [online]. 2011, s. 21 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: [http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo\\_rocenka\\_statistika\\_zo\\_2011.pdf](http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo_rocenka_statistika_zo_2011.pdf)

V rámci předchozích diskuzí v Radě však Česká republika uplatnila připomínky zejména směřující k zajištění odstranění netarifních bariér s partikulárním důrazem na jejich odstranění v oblasti automobilového průmyslu.

## Závěr

Tento semestrální projekt byl věnován dohodám Evropské unie s Jižní Koreou a Japonskem. Projekt byl zacílen na vyhodnocení dosavadních či očekávaných efektů dohody s Jižní Koreou na konkurenceschopnost Evropské unie a určitého okruhu evropských průmyslových odvětví, na něž měla dohoda stěžejní vliv, a stejně tak na odhalení postoje těchto sektorů k připravované dohodě s Japonskem. Za tímto účelem byly konkrétně analyzovány pozice reprezentantů automobilového, chemického, potravinářského, textilního, elektronického a elektrotechnického průmyslového odvětví doplněné o úhel pohledu evropských asociací komor a podnikatelů a České republiky jako takové. Provedena byla také analýza základních rysů, liberalizačních cílů dohod a přetrvávajících tržních bariér, což čtenáři umožnilo získat povědomí o povaze obou asijských trhů.

Analýza výše uvedených dat přinesla následující závěry. Dopad dohody Evropské unie s Jižní Koreou na konkurenceschopnost a obchodní bilanci Evropské unie byl doposud pozitivní. V porovnání s rokem 2007 se export Evropské unie do Jižní Koreje objemově zvýšil o 35 %, a celkový obchodní deficit tak poklesl pod 10 mld Eur. Celkem 47 % objemu exportu a zároveň 63 % objemu importu zaujímaly stroje a dopravní prostředky. Postoje reprezentantů analyzovaných průmyslových odvětví z evropské i české národní perspektivy jsou však nesourodé. V čele odpůrců dohody stojí automobilový průmysl, a to v důsledku obav z permanentní uzavřenosti trhu a přílivu jihokorejské konkurence. Oprávněnost těchto obav potvrzuje 17% nárůst dovozu automobilů z Jižní Koreje během prvních devíti měsíců účinnosti dohody. Argumentem objasňujícím jihokorejský úspěch na evropském trhu však bývá tamní inovační proces a strukturální krize evropského automobilového průmyslu. Zástupci ostatních analyzovaných odvětví spolu s členy obchodních komor a podnikateli vyjednání dohody podporovali a nadále setrvávají jejími příznivci. Od dohody do budoucna očekávají značný potenciál, přestože dosavadní efekty na jednotlivé sektory byly rozdílné. Zatímco členové potravinářského a textilního průmyslu benefitují z nárůstu exportu, přičemž vývoz vepřového masa a mléčných výrobků do Jižní Koreje vzrostl od implementace dohody více než dvojnásobně a export oděvů objemově o 21,6 %, zástupci chemického a automobilového průmyslu čelí masivnímu nárůstu importů, jenž zhoršuje saldo vzájemné obchodní bilance. Všechna zkoumaná odvětví se také nadále potýkají s přetrvávajícími bariérami. Příkladem lze uvést obchod s polymery v případě chemického průmyslu, dlouhé liberalizační lhůty a rozličné normy

v potravinářském sektoru či požadované dodatečné certifikace elektroniky. Českými diplomaty a ministry je pak dohoda hodnocena pozitivně, přičemž celkový obrat obchodu zbožím se doposud navýšil o 89 % a objem českého exportu vzrostl o 76 %.

Obdobné jsou postoje k doposud nevyjednané, avšak 29. listopadu Radou odhlasované dohody s Japonskem. Dle předpokladů Japonské obchodní federace a Evropské komise může dohoda pro Evropskou unii znamenat až 0,8% nárůst reálného hrubého domácího produktu, 32,7% nárůst exportů, 420 000 dodatečných pracovních míst a vzrůst obchodních toků až o 43 miliard Eur. Přesto lze nadále pozorovat obavy z nezpřístupnění japonského trhu, přetrvání netarifních bariér a regulatorních diskrepancí, a to i přes japonskou reformní aktivitu v červenci roku 2012. Nevole pak vychází především od evropských zástupců automobilového průmyslu, kteří kritizují tzv. scoping exercise, mapující možný rozsah a parametry dohody, pro jeho nekomplexní zpracování a vágní konkretizaci metodologie k odstranění netarifních překážek. V důsledku toho očekávají zhoršení salda obchodní bilance a ztrátu až 73 tisíc pracovních míst. Protiargumentem je předpokládaná japonská investiční činnost a dodatečná výroba japonských automobilů na evropském trhu. Ostatní analyzovaná odvětví včetně asociací obchodních komor a podnikatelů podporují Evropskou unii ve vyjednání dohody za předpokladu, že bude klást partikulární důraz na nastolení transparentnosti regulatorních předpisů a redukci tarifních a netarifních bariér. Mezi konkrétní příklady těchto překážek lze zařadit nadměrnou tarifní ochranu výrobků z masa, mléka a čokolády, netoleranci bakterie *Listeria Monocytogenes* a potravinových přísad, dále tzv. japonské průmyslové standardy snižující konkurenceschopnost evropských textilních producentů či netransparentnost práv duševního vlastnictví, autorských práv a environmentálních regulací uváděné výrobci elektroniky. Predikovaný potenciál dohody, viditelný například v očekávaném nárůstu vývozu zemědělské produkce do Japonska o 71 %, v exportu technologicky náročných textilních výrobků s vyšší přidanou hodnotou či finanční úspoře při vývozu chemikálií, je nepopiratelný. Z české perspektivy pak nesouhlas vyjádřili pouze členové automobilového sektoru a Svazu strojírenské techniky, postoje reprezentantů ostatních odvětví byly buď kladné či neutrální. Česká republika coby člen Evropské unie podpořila konsenzus v Radě vzhledem k tomu, že Japonsko řadí mezi 25 zemí zvýšeného zájmu v rámci aktuální české exportní strategie.

Závěrem lze shrnout následující. S ohledem na konkurenceschopnost Evropské unie jako celku je možné tvrdit, že dosavadní efekt dohody s Jižní Koreou byl pozitivní

a očekávaný důsledek dohody s Japonskem je ještě optimističtější. Nicméně je třeba brát v úvahu, že aktuální ekonomický vývoj Evropské unie podléhá vlivu řady exogenních faktorů. Nejenže je ovlivněn důsledky hospodářské a finanční krize, které zapříčinily značnou fluktuaci vývoje ekonomických ukazatelů, měnových kurzů a ovlivnily směr obchodních a investičních toků, ale odvíjí se také od dlouhodobé strukturální zaostalosti konkrétních členských států a tamních odvětví. Zároveň provádět evaluaci dopadů dohod záhy po její implementaci či dokonce před jejím vyjednáním je problematické, neboť současné době nelze s určitostí potvrdit, zda budou všechny přetrvávající bariéry odstraněny a potenciál dohod plně využit. Přestože především v netarifní povaze tržní ochrany a způsobu vyjednávání obou dohod lze mezi Jižní Koreou a Japonskem nalézt obdobné rysy, tržní prvky a především ekonomická síla obou zemí se značně liší. Nahlížet na proces vyjednávání dohody s Japonskem se stejným přístupem jako k dohodě s Jižní Koreou, ba dokonce očekávat totožné efekty obou dohod na konkurenceschopnost Evropské unie a tamních odvětví, je tudíž neopodstatněné. Je zapotřebí kontinuálně pracovat na korektní implementaci dohod a na posílení informovanosti evropských obchodníků a akcionářů. Teprve čas ukáže, nakolik budou všechna aplikovaná opatření účinná.

## Zdroje

ACEA. *PASSENGER CAR registrations: -7.3% over ten months; -4.8% in October* [online]. 2012 [cit. 16. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/passenger\\_cars\\_registrations\\_drop\\_6.4\\_in\\_de-cember\\_-1.7\\_in\\_2011](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_cars_registrations_drop_6.4_in_de-cember_-1.7_in_2011)

BANGKOK POST. *Asean leaders begin RCEP negotiations* [online]. 2012, 21. 11. 2012 [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z: <http://www.bangkokpost.com/news/local/322261/asean-leaders-begin-rcep-negotiations>

CEFIC. *Free Trade Agreement signed between the EU and South Korea*. 2010, 2 s.  
CEFIC, JCIA. *Joint JCIA-Cefic Statement on an EU-Japan Free Trade Agreement*. 2012, 2 s.

CEPII/ATLASS. *Hospodářský dopad dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Korejskou republikou: Zpráva pro GR pro obchod Evropské komise* [online]. 2010, s. 22 [cit. 29. 9. 2012]. Dostupné z: <http://download.mpo.cz/get/42067/47656/568928/priloha002.doc>

CNNMONEY. *Global 500* [online]. 26. 6. 2012 [cit. 2. 10. 2012]. Dostupné z: [http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2012/full\\_list/](http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2012/full_list/)

COPA, Cogeca, FoodDrinkEurope, Celcaa. *EU agri-food chain organisations look forward to an imminent launch of free trade negotiations with Japan*. 2012.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. *Council agrees to launch free trade negotiations with Japan* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 2. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/er/133907.pdf)

DANNÖHL, Carsten. BusinessEurope. *EPP workshop on EU-Japan trade relations*. 2012, 9 s.

DELOITTE. *EU-Japan Free Trade Agreement: Impact Assessment on the Automotive Industry* [online]. Belgium, 2012, 34 s. [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebres.cz/dokums\\_raw/20120917\\_acea\\_japan\\_eu\\_impact\\_assessment\\_summary\\_report\\_vfinal.pdf](http://www.cebres.cz/dokums_raw/20120917_acea_japan_eu_impact_assessment_summary_report_vfinal.pdf)

DIGITALEUROPE, JEITA. *Joint Statement on Promoting the EU-Japan Economic Integration Agreement*. 2011, 2 s.

EURATEX. *EU-South Korea FTA one year anniversary*. Paris, 2012, 13 s.

EURATEX. *Presentation Meeting with Japanese Industry*. Milan, 2012, 8 s.

EUROCHAMBRES. *EUROCHAMBRES Statement on a potential EU - Japan Free Trade Agreement*. 2012, 1 s.

EUROCHAMBRES. *EUROCHAMBRES' views on EU trade policy: Position Paper* [online]. 2012, s. 1 – 5 [cit. 22. 10. 2012]. Dostupné z:



[http://www.eurochambres.be/DocShare/docs/1/EJJDHBKALBFDOOONBFNEBNL59VC5I38RJ5A414NQQQH/EUROCHAMBRES/docs/DLS/EUROCHAMBRES\\_Position\\_Paper\\_on\\_Trade\\_Policy\\_February\\_2010\\_FINAL-2010-00068-01.pdf](http://www.eurochambres.be/DocShare/docs/1/EJJDHBKALBFDOOONBFNEBNL59VC5I38RJ5A414NQQQH/EUROCHAMBRES/docs/DLS/EUROCHAMBRES_Position_Paper_on_Trade_Policy_February_2010_FINAL-2010-00068-01.pdf)

EUROCHAMBRES. *Position paper The Future Of EU-JAPAN Economic Relations: EUROCHAMBRES' views On A Potential Economic Integration Agreement*. 2011, 2 s.

EUROPEAN ASSOCIATIONS. *Call for a Free Trade Agreement with Japan Joint statement by European business organisations* [online]. 2012, 6 s. [cit. 25. 10. 2012]. Dostupné z: [http://pr.euractiv.com/files/Japan\\_joint%20statement%202112012.pdf](http://pr.euractiv.com/files/Japan_joint%20statement%202112012.pdf)

EUROPEAN POLICY CENTER. *Economic integration in Asia and free trade with the EU: Event Report, Policy Dialogue*. 2012, s. 1-5

EUROPEAN COMMISSION. *Commission Staff Working Document: Impact Assessment Report On EU-JAPAN Trade Relations* [online]. Brussels, 2012, 112 s. [cit. 5. 12. 2012]. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/july/tradoc\\_149809.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2012/july/tradoc_149809.pdf)

EUROPEAN COMMISSION, DG TRADE. *Japan* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 3. 12. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebrecz.cz/dokums\\_raw/tradoc\\_111836.pdf](http://www.cebrecz.cz/dokums_raw/tradoc_111836.pdf)

EUROPEAN COMMISSION, DG TRADE. *South Korea* [online]. 2012, 21. 3. 2012 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc\\_113448.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113448.pdf)

EUROPEAN COMMISSION, DG Trade. *The EU-Korea Free Trade Agreement in practice* [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, 24 s. [cit. 20. 9. 2012]. ISBN 978-92-79-20841-6. Dostupné z: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc\\_148303.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148303.pdf)

EUROTRIBUNE.EU. *Italy drops veto to EU-South Korea free trade deal* [online]. 2012, 16. 9. 2010 [cit. 6. 10. 2012]. Dostupné z: <http://www.eurotribune.eu/index.default.php/?p=15571&l=0&idioma=2>

FOLBRECHT, Lukáš. Škoda Auto a.s. *Prezentace Obchodní dohody EU: pohled automobilového průmyslu*. 2012.

FOODDRINKEUROPE. *Conference on the implementation of the EU-South Korea Free Trade Agreement: Presentation by Roxane Feller, Director Economic Affairs*. 2011.

GLOBAL TIMES. *Promoting China-Japan-S. Korea FTA negotiations is "natural": official* [online]. 2012, 29. 11. 2012 [cit. 1. 12. 2012]. Dostupné z: <http://www.globaltimes.cn/content/747297.shtml>

HYUNDAI MOTOR GROUP. *The European car market and the EU-Korea FTA: Presentation*. 2012, 15 s.

KEIDANREN. *Time for EU-Japan FTA/EPA*. 2012, 42 s.

LEE-MAKIYAMA, Hosuk. ECIPE. *FTAs and the crisis in the European car industry: A free trade position on the car crisis and the Economic Integration Agreement (EU-Japan FTA)* [online]. 2012, 20 s. [cit. 15. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201102.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201102.pdf)

LEE-MAKIYAMA, Hosuk. ECIPE. *Upholding Europe's mandate on trade* [online]. 2012, 13 s. [cit. 28. 11. 2012]. Dostupné z: [http://www.ecipe.org/media/publication\\_pdfs/PB201212.pdf](http://www.ecipe.org/media/publication_pdfs/PB201212.pdf)

MALINOWSKA, Kinga. FoodDrinkEurope. *Meeting with Nippon Keidanren and key Japanese sector federations: Speaking points*. 2012, 3 s.

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *ZAHRANIČNÍ OBCHOD ČESKÉ REPUBLIKY: 2011* [online]. 2011, s. 21 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: [http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo\\_rocenka\\_statistika\\_zo\\_20\\_11.pdf](http://www.businessinfo.cz/app/content/files/dokumenty/mpo_rocenka_statistika_zo_20_11.pdf)

MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS AND COMMUNICATIONS. *Chapter 15 Foreign Trade, Balance of Payments and International Cooperation* [online]. 1196-2008 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-15.htm>

MOREIRA, Vital; KAZAK, Metin. European Parliament. *Motion For A Resolution: pursuant to Rules 90 (2) and 110(2) of the Rules of Procedure on EU Trade negotiations with Japan (2012/2711(RSP))* [online]. 2012, 7 s. [cit. 23. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebre.cz/dokums\\_raw/ep.pdf](http://www.cebre.cz/dokums_raw/ep.pdf)

NOVÁK, Ladislav. Svaz chemického průmyslu ČR. *Prezentace FTA EU vs. Korea a Japonsko vliv na chemický průmysl*. 2012.

OFFICIAL JOURNAL OF THE EUROPEAN UNION. *FREE TRADE AGREEMENT: between the European Union and its Member States, of the one part, and the Republic of Korea, of the other part* [online]. 2011, 1338 s. [cit. 6. 11. 2012]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:127:0006:1343:EN:PDF>

OKADA, Katsuya. *Statement by Mr. Katsuya Okada, Deputy Prime Minister of Japan and Minister in charge of Administrative Reform* [online]. 2012, 19 s. [cit. 25. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.cebre.cz/dokums\\_raw/jp\\_policy\\_on\\_regulatory\\_and\\_institutional\\_reform.pdf](http://www.cebre.cz/dokums_raw/jp_policy_on_regulatory_and_institutional_reform.pdf)

SABBATI, Giulio. European Parliament. *Library Statistical Spotlight: EU-South Korea: analysis of trade*. 2012, s. 2

SQUINZI, Giorgio; TAKAHASHI, Kyohei. CEFIC, JCIA. *Joint JCIA-Cefic Statement on an EU-Japan Free Trade Agreement: EU Japan FreeTrade Agreement*. 2012.

*Standardní mezinárodní klasifikace zboží, 4. revize* [online]. 2012, 1 s. [cit. 6. 10. 2012]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/AD002CF78A/\\$File/60011209j02\\_c.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/AD002CF78A/$File/60011209j02_c.pdf)

SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR. *Dohoda o volném obchodu mezi EU a Korejskou republikou (Free Trade Agreement - FTA)*. 2010, 7 s.

ŠKODA AUTO A.S. *Stanovisko Škoda Auto a.s. k připravované dohodě o volném obchodu EU - Japonsko*. 2012, 3 s.

TELIČKOVÁ, Anna. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. *Prezentace Dohody o volném obchodu EU – Korejská republika EU - Japonsko*. 2012.

VAN SLOTEN, René. BusinessEurope. *Business round table: Presentation René van Sloten Chairman of BusinessEurope Market Access Working Group*. Evropský hospodářský a sociální výbor, 2012, 2 s.

THE WORLD BANK. *Indicators* [online]. 2013 [cit. 8. 1. 2013]. Dostupné z: <http://data.worldbank.org/indicator>

WORLD TRADE ORGANIZATION. *Japan* [online]. 2012 [cit. 6. 1. 2013]. Dostupné z: <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByMemberResult.aspx?MemberCode=392&lang=1&redirect=1>

WORLD TRADE ORGANIZATION. *Korea, Republic of* [online]. 2012 [cit. 6. 1. 2013]. Dostupné z: <http://rtais.wto.org/UI/PublicSearchByMemberResult.aspx?MemberCode=410&lang=1&redirect=1>

WORLD TRADE ORGANIZATION. *Participation in Regional Trade Agreements: Japan* [online]. 2012 [cit. 7. 1. 2013]. Dostupné z: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/rta\\_participation\\_map\\_e.htm?country\\_selected=JPN&sense=b](http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/rta_participation_map_e.htm?country_selected=JPN&sense=b)

WORLD TRADE ORGANIZATION. *Participation in Regional Trade Agreements: Korea, Republic of* [online]. 2012 [cit. 7. 1. 2013]. Dostupné z: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/rta\\_participation\\_map\\_e.htm?country\\_selected=KOR&sense=b](http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/rta_participation_map_e.htm?country_selected=KOR&sense=b)

## Seznam tabulek

|   |    |
|---|----|
| Tabulka č. 1: Komparace základních makroekonomických údajů mezi Evropskou unií a Jižní Koreou.....                  | 4  |
| Tabulka č. 2: Regionální obchodní dohody mezi Jižní Koreou a jejími partnery .....                                  | 5  |
| Tabulka č. 3: Liberalizační harmonogram hlavních importních artiklů .....   | 7  |
| Tabulka č. 4: Základní ukazatele celní ochrany v Evropské unii a Jižní Koreji .....                                 | 9  |
| Tabulka č. 5: Seznam pět seti nejziskovějších světových korporací pro rok 2012.....                                 | 13 |
| Tabulka č. 6: Poměr využití produkční kapacity evropskými automobilovými výrobci                                    | 16 |
| Tabulka č. 7: Vzrůst vývozu automobilů značky Hyundai a Kia v období od července roku 2011 do června roku 2012..... | 18 |
| Tabulka č. 8: Vývoj obchodních toků od roku 2007 do roku 2011.....  | 25 |
| Tabulka č. 9: Komparace základních makroekonomických údajů mezi Evropskou unií a Japonskem.....                     | 27 |
| Tabulka č. 10: Regionální obchodní dohody mezi Japonskem a jeho partnery.....                                       | 28 |
| Tabulka č. 11: Obchodní toky mezi Českou republikou a Japonskem 2007-2011.....                                      | 39 |

## Seznam grafů

|   |    |
|---|----|
| Graf č. 1: Komparace světového významu společnosti Škoda Auto, a.s. v letech 1991 a 2011..... | 17 |
|---|----|

## Seznam map

|   |    |
|---|----|
| Mapa č. 1: Státy či sdružení států, se kterými Jižní Korea uzavřela dohody o bilaterální či mnohostranné obchodní spolupráci..... | 6  |
| Mapa č. 2: Přehled doposud uzavřených bilaterálních dohod s Japonskem.....  | 28 |