

PODPORA AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU V OBDOBÍ KRÍZY

SUPPORT OF AUTOMOTIVE INDUSTRY IN ECONOMIC CRISIS

Ing. Vojtech Ferencz

Ministerstvo hospodárstva SR, Sekcia stratégie,
Mierová 19, 827 15 Bratislava
ferencz@economy.gov.sk

Abstract

This article will examine current incentive trends and issues pertaining to the automotive industry. The European automotive industry is an important keystone of the European economy. From vehicle manufacturing down the automotive supply chain it represents an enormous 1/3rd of all manufacturing jobs in the EU27, invests annually over €20bn in Research and Development and is the leading industrial contributor to net external EU trade.

Countries where OEM producers choose to locate generally establish incentive programs that support the automotive supply chain. Incentives vary from one country or region to another, depending on tax structure, cost of living, economy, and other factors. In some cases, countries are reducing incentives offered, while others are becoming more aggressive. Eastern European countries, for example, are adding government incentives and expanding incentive programs to automotive suppliers in the last several years as car production expands in the region.

Key words

Incentive programs, support of automotive industry, scrapping scheme, crisis.

Abstrakt

V príspevku je charakterizovaná problematika globálnej hospodárskej krízy, dopady na sektor automobilovej výroby na Slovensku, ako aj na európskej úrovni a opatrenia a vládne návrhy na oživenie dopytu na trhoch s automobilmi.

Kľúčové slová

Hospodárska kríza, automobilový priemysel, stimuly a podpora dopytu, šrotovacie príspevky.

Úvod

Automobilový priemysel všeobecne prináša oživenie národných ekonomík, napomáha k znižovaniu nezamestnanosti, rozvíja infraštruktúru a regióny, vstupuje na trh s vysokým potenciálom vytvárania nových výrobkov, inovácií, zavádzania najnovších technológií a pod.

Automobilový priemysel je označovaný ako:

- motor priemyslu Európy, pretože jeho ekonomický a sociálny význam a historická úloha má kľúčový význam pre rozvoj kontinentu,
- chrbtica priemyslu zabezpečujúca aktivity naprieč celou ekonomikou od výroby materiálov, cez výrobu komponentov, montáž automobilov, predaj, po popredajné služby,
- zdroj mobility, zamestnanosti, príjmov, sociálnych a kultúrnych aktivít obyvateľstva.

Globálna hospodárska kríza ako prvý priemyselný sektor zasiahla automobilový priemysel. Hlavný vplyv krízy je prostredníctvom zníženia dopytu a prístupov firiem k financiám. Sprievodné negatívne javy krízy sú:

- zaznamenaný je pokles záujmu zákazníkov o kúpu nových automobilov,
- prerušovanie alebo obmedzenie výroby automobilov,
- zvýšený tlak na znižovanie cien výrobkov
- pokles počtu nových zákaziek najmä u dodávateľov automobilových komponentov,
- pozastavenie alebo zníženie plánovaných investícií.

Európsky automobilový priemysel pred krízou

Pred krízou sa v Európe ročne vyrábalo 18 miliónov automobilov, čo je asi tretina svetovej produkcie (27%).

Automobilový sektor je najväčším zamestnávateľom v priemysle. Priamo zamestnáva 2,2 milióna ľudí, no nepriamo vytvára asi 12 miliónov pracovných miest. Výroba vozidiel a dodávateľia automobilových komponentov začlenení do reťazca predstavujú významný podiel zo všetkých pracovných miest v štátoch EÚ 27. Automobilový priemysel je charakteristický aj vysokou úrovňou kvalifikácie, pracovných podmienok a kontinuálneho vzdelávania svojich zamestnancov.

Automobilky investujú v EÚ do výskumu a vývoja ročne viac ako 20 miliárd eur, sú teda najväčším európskym súkromným investorom do tejto oblasti. Ročne investujú 4% obratu do výskumu a vývoja.

Sektor generuje významné aktivity pre ďalšie časti priemyslu ako sú strojárka výroba, chemický priemysel, hutníctvo, elektronika, informatika, logistika, telekomunikácie a ďalšie.

Ročný obrat európskeho automobilového priemyslu je 780 miliárd eur a pridaná hodnota viac ako 140 miliárd.

Vývoz výrazne prevyšuje dovoz – na celkovom exporte 125 miliárd eur je prebytok viac ako 60 miliárd. Je vedúcim priemyselným prispievateľom zahraničného obchodu.

Dane za automobily prispievajú čiastkou 381 mld. € do príjmov členských štátov. V EÚ 15 to predstavuje ročný prínos zodpovedajúci 3,5% HDP.

Dôležitým faktorom AP je jeho rozsiahle multisektorové prepojenie. Automobilový priemysel je prepojený s mnohými odvetvami aj mimo strojárstva – elektronika, oceliarné, chemický priemysel, IKT, gumárne, ale napríklad aj textilné fabriky. Na výrobu áut sa v EÚ využíva napríklad 20% vyrobenej ocele a 36% hliníka.

Výrazná je aj cezhraničná diverzifikácia. Na výrobe jedného auta sa typicky podieľa asi 50 dodávateľov komponentov, často z rôznych krajín. Títo dodávatelia vytvárajú asi 75% pridanej hodnoty. V roku 2007 tak bola hodnota obchodu s automobilovými produktmi v rámci EÚ až 360 miliárd eur. Minulý rok, už v dôsledku krízy, klesla na 315 miliárd. Problémy automobilky v jednej krajine tak môžu mať dopady na mnoho firiem v iných štátoch.

Automobilový priemysel je dôležitým faktorom pre zlepšovanie životného prostredia, prostredníctvom znižovania emisií nových automobilov, recyklácie automobilov po skončení životnosti a používaním energeticky úsporných technológií.

Automobilový priemysel SR pred krízou

Slovensko nahradilo deficit po dramatickej redukcii zbrojárskej výroby a ťažkého strojárstva automobilovou výrobou.

Automobilový priemysel je najväčším sektorom hospodárstva Slovenska. Je kľúčový pre vývoj HDP, exportu, zamestnanosti, získavania investícií a celkových kvalitatívnych zmien priemyslu vyjadrených vysokou kvalitou, produktivitou, inováciami a vysokými technológiami.

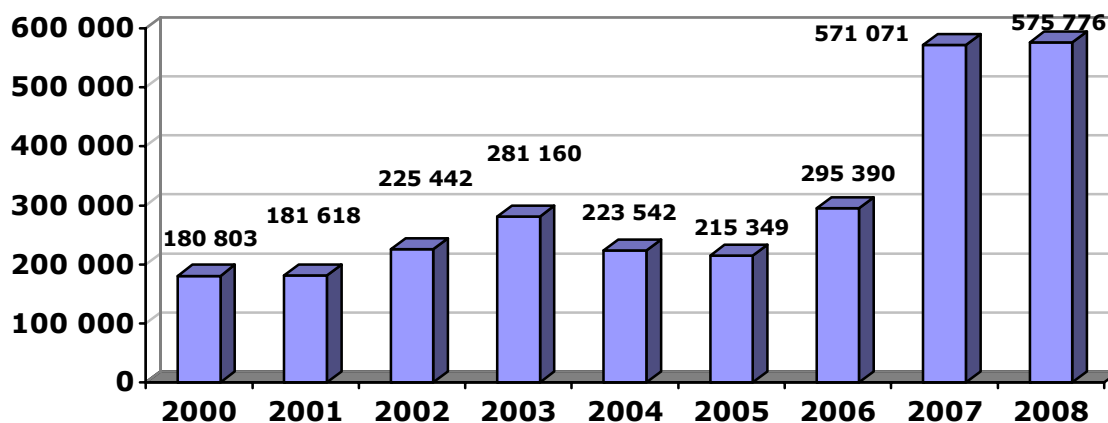
Subdodávateľský sektor má kľúčovú úlohu pre výrobnú, technologickú a regionálnu diverzifikáciu s pozitívnymi dopadmi na zamestnanosť a rozvoj MSP.

Dynamický rast výroby osobných automobilov a ich komponentov (obr. 1, obr. 2) je vyjadrený svetovým prvenstvom v ukazovateli – počet vyrobených automobilov na 1000 obyvateľov. V roku 2008 bolo na Slovensku vyrobených 575 tisíc automobilov. Je to takmer toľko, ako pred rokom. Relatívne dobrý výsledok je preto, že automobilky PSA a KIA nabiehali na vyššie kapacity a v dôsledku krízy iba obmedzili plánovaný rast.

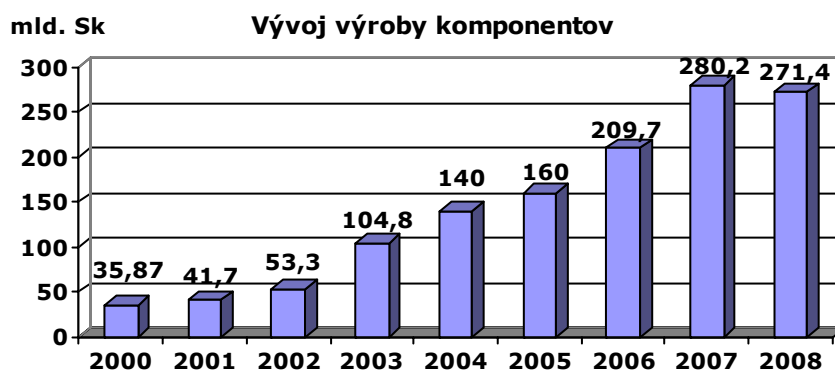
Koncom roku 2008 začali automobilky uplatňovať úsporné režimy najmä skracovanie pracovných dní. Krízou sú silnejšie postihnuté najmä dodávateľské podniky.

Zamestnanosť

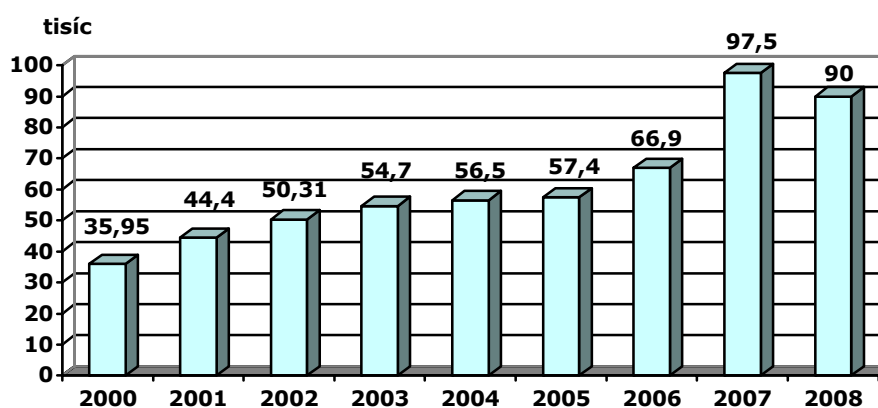
V roku 2002 zamestnávali slovenské automobilky 11 500 pracovníkov. V roku 2007 to bolo už 16 300 a v roku 2008 16 000. Výrobcovia automobilových komponentov zamestnávali v roku 2002 38 660 pracovníkov a v roku 2007 až 59 770. Rok 2008 už priniesol pokles zamestnanosti o cca 800. Spolu v roku 2007 to bolo 97 500 pracovníkov, v 2008 90 000. Štatistiku zamestnanosti približuje obr. 3.



Obr. 1 Vývoj výroby automobilov na Slovensku v rokoch 2000 - 2008



Obr. 2 Výroba automobilových komponentov na Slovensku (zdroj: ZAP SR)



Obr. 3 Celková zamestnanosť v automobilovom priemysle SR

Údaje o automobilovom priemysle sú súhrne uvedené v tab. 1.

Tab. 1 Automobilový priemysel a automobilizmus SR v skratke

Charakteristiky	údaje za r. 2008	údaje za r. 2000	porovnanie 2000/2008
Výroba automobilov (ks)	575 776	180 803	3,18
Výroba komponentov (mld. Sk)	271,4	35,87	7,56
Obrat (mld. Sk)	594 (32,8% priemyselnej výroby)	130,2	4,56
Vývoz (mld. Sk)	534 (35,8% z celkového exportu)	127,9	4,14
Pracovníci v automobil. priemysle	90 000	35 950	2,5
Predaj osobných automobilov	70 040	54 718	1,28
Registrácia automobilov na 100 obyvateľov	1,1 (priemer EÚ 3,1)		
Počet automobilov na 1000 obyvateľov	274 (priemer EÚ 446)		

Automobilový priemysel priniesol na Slovensko vysoký hospodársky rast a moderné technológie. Z hľadiska podielu automobilovej výroby na ekonomike štátu Slovensko patrí k svetovej špičke. Stupeň motorizácie, priemerný vek automobilov a tempo predaja nových automobilov naopak zaostáva za priemerom EÚ. Proti krízové opatrenia je nutné situovať preto do podpory výroby a predaja automobilov.

Dopady krízy na automobilový priemysel

Za viac ako desaťročie osciloval predaj v EÚ medzi relatívne úzkym rozpätím (16,7 – 17,7 miliónov vozidiel ročne). Začiatkom leta 2008 predaj stratil úroveň tejto škály a ďalej sa v poslednom kvartáli roka zrútil. To znázorňujú grafy na obr. 4.

V januári 2009 bol predaj automobilov o 3,5 milióna nižšie než predpovedali trendy.

Synchronizovaný prepád na kľúčových automobilových exportných trhoch spôsobil, že situácia začala byť kritická.

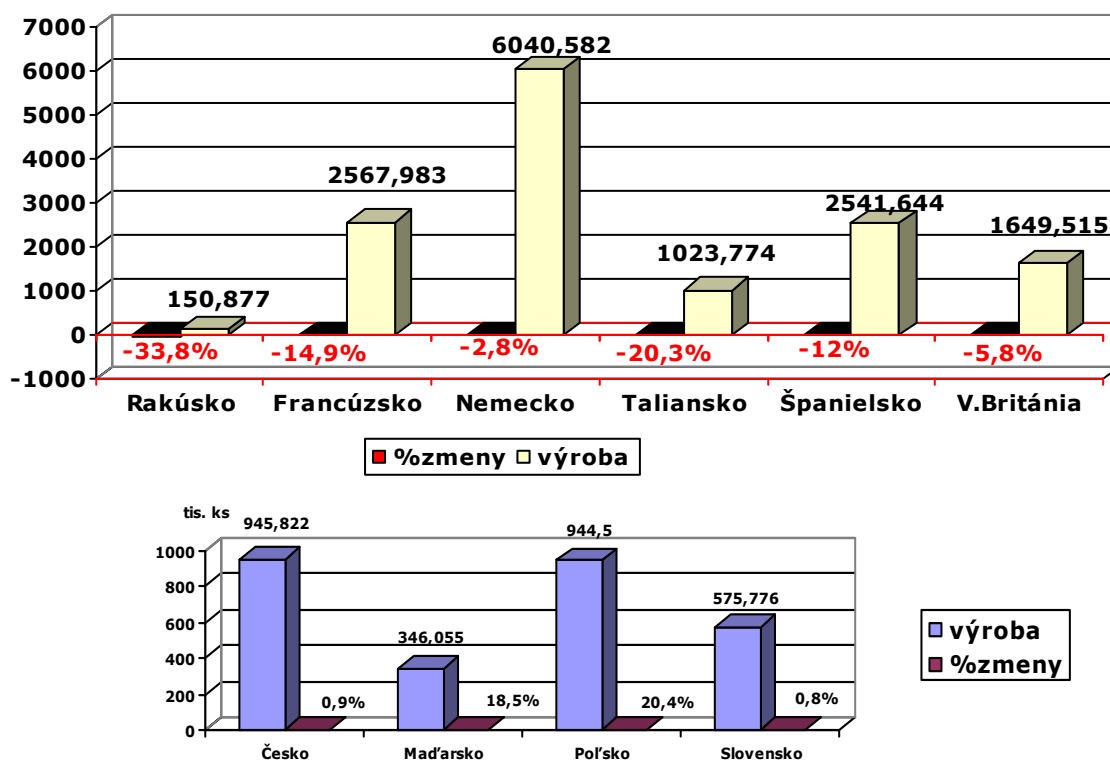
Prognózy sa zhodujú na 20% poklese priemyslu automobilovej výroby v EÚ 27 v období 2008 až do konca roka 2009. To približne predstavuje stratu viac ako 60 mld. € na tržbách v odvetví. Využitie výrobných kapacít upadlo na 65%, čo je výška fixných nákladov v priemysle.

Princípy podpory automobilového priemyslu

Význam automobilového priemyslu a dopad globálnej hospodárskej krízy vyvolali potrebu prijatia podporných opatrení prakticky na celom svete.

- Automobilový priemysel potrebuje, aby zákazníci začali opäť nakupovať autá. Vládne stimuly môžu pomôcť, aby sa zvýšila dôvera zákazníkov a aby sa ľudia vrátili do predajní a začali opäť kupovať autá.
- Automobilový priemysel potrebuje finančnú podporu vo forme pôžičiek a stimulovania progresívnych investícií a výskumu a vývoja.
- Automobilový priemysel potrebuje podporu pre vlastné reštrukturalizačné programy.

Podľa analýzy spoločnosti Deloitte sa očakáva, že globálny automobilový priemysel bude priamo profitovať z odhadovaných ekonomických stimulov vo výške 3,6 biliónov USD, ktoré prisľúbili vlády rôznych krajín po celom svete. Príkladom stimulov je 700-miliardový záchranný program TARP (Troubled Asset Relief Program) v USA, kde bola prisľúbená krízou najviac zasiahnutým výrobcam automobilov, ako sú General Motors Corp. (GM), Chrysler LLC a GMAC LLC (pobočka GM zaoberajúca sa financovaním nákupu automobilov).



Obr. 4 Ilustrácie k výrobe automobilov v Európe v roku 2008

Európska investičná banka (EIB) schválila úvery pre automobilky Európskej únie v celkovej výške 750 mil. €. Podporiť sa má predovšetkým vývoj ekologických áut. Úvery sú súčasťou širšieho balíka na pomoc automobilkám.

Vo viacerých krajinách adresovanie balíkov stimulov sleduje environmentálne ciele, osobitne na udržanie investícií do výskumu zameraného na technológie výroby alternatívnych palív, ktoré sú priateľskejšie k životnému prostrediu.

Zákazníci na viacerých trhoch sú motivovaní, aby vymenili svoje staré vozidlá za nové. Nápad s príspevkom na kúpu nového auta funguje. Ide o jednoduchú, priekopnícku myšlienku. Očakáva, že prijaté ekonomické stimuly zvýšia predaje najmä v segmente menších áut.

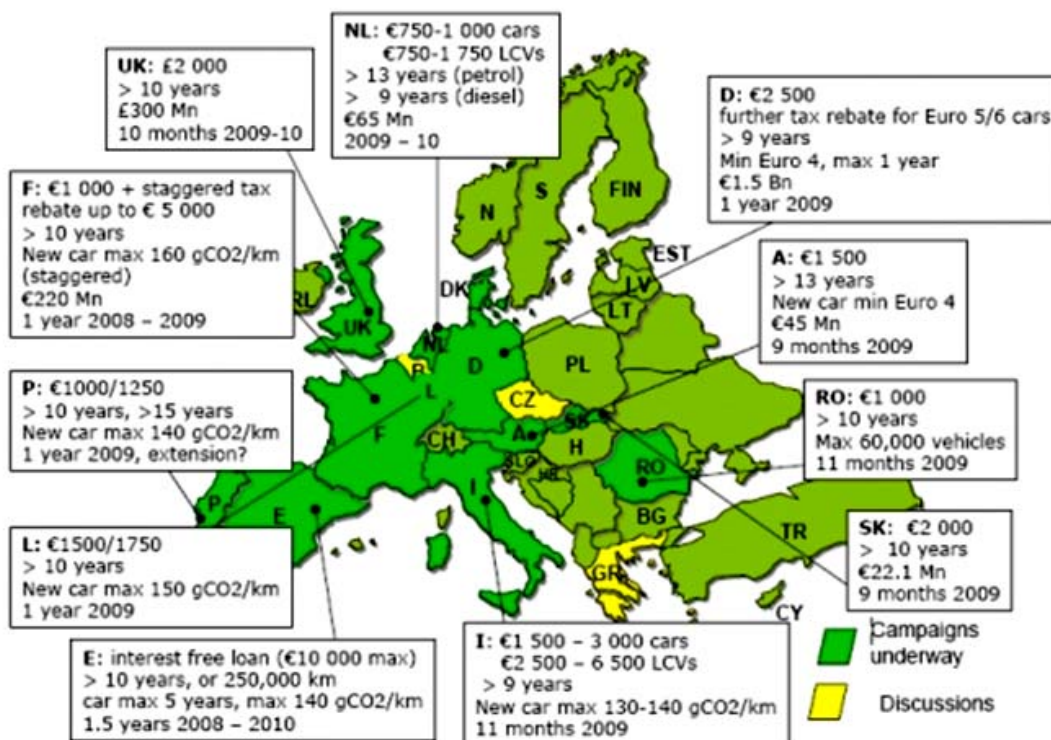
Obr.5 špecifikuje podmienky získania šrotovacej prémie poskytovanej v rôznych štátoch EÚ pri výmene ojazdeného vozidla za nové.

Princípy podpory v Európe boli formulované v Záveroch z uznesenia Európskeho parlamentu o budúcnosti automobilového priemyslu zo dňa 23.3.2009. Závety vyjadrujú stanovisko EÚ 27:

- kríza je na európskej úrovni; upozorňuje preto na dôležitosť koherentných a koordinovaných iniciatív členských štátov EÚ zameraných na európsky automobilový priemysel;

- Európska komisia výzva Radu, aby urýchlila, zjednodušila a zvýšila finančnú podporu automobilového priemyslu;
- finančná podpora, najmä vo forme pôžičiek, by mala pomôcť stimulovať dopyt po nových vozidlách v prospech hospodárskeho rastu, životného prostredia a bezpečnosti na cestách;
- EIB by mala venovať dostatočnú pozornosť MSP prepojeným s automobilovým priemyslom s cieľom zachovať prístup k úverom;
- všetky finančné či daňové opatrenia vrátane príspevkov na šrotovné musia podporovať a urýchľovať nevyhnutnú technologickú transformáciu odvetvia, najmä v oblasti energetickej účinnosti motorov a znižovania emisií;
- Komisia by mala zabezpečiť najlepšie využitie dostupných európskych fondov (kohézneho fondu, štrukturálnych fondov, sociálneho fondu či fondu sa prispôsobenie sa globalizácii) pri podpore pracovných miest a uľahčiť, zlepšiť a urýchliť prístup k týmto fondom; z týchto fondov by sa mali financovať systémy včasnej odbornej prípravy a rekvalifikácie pre pracovníkov, a to všade a vždy, keď sa majú uplatňovať obmedzenia pracovného času;

Stimuly pre automobilový priemysel vo forme tzv. šrotovné



Obr. 5 Prehľad podmienok poskytnutia šrotovacej prémie v štátoch Európy

- automobilový priemysel potrebuje plynulé investície do výskumných a vývojových programov, ktoré ponúknu najlepšie možné riešenia z hľadiska kvality, bezpečnosti a ekologických vlastností, aby sa podarilo dosiahnuť trvalo udržateľný konkurencieschopný rámec.

Synergické efekty šrotovného:

- podpora trhu automobilov,
- prínos pre podporu výroby automobilov a automobilových komponentov vrátane pozitívneho vplyvu na zamestnanosť,
- prínos pre štátny rozpočet,
- prínos nových automobilov pre bezpečnosť cestnej premávky a zníženie environmentálneho zaťaženia,
- zvýšenie dostupnosti nových automobilov pre obyvateľov,
- signál pre zahraničných investorov do automobilového priemyslu SR,
- realizácia politiky EU pre podporu automobilového priemyslu,
- šrotovné ako signál pre nasledovanie v ďalších kategóriách výrobkov.

Záver

Slovensko je krajinou s najvýraznejším dopadom zavedenia šrotovného na trh automobilov. V januári bol zaznamenaný rekordný medziročný prepád trhu osobných automobilov na Slovensku vo výške – 41,8%. Po plnom rozvinutí šrotovného výsledok v apríli 2009 je nárast + 43,6% (rozdiel v priebehu štvrt' roka je 85,2 %). Expertný odhad je, že šrotovné eliminuje v celoročnom horizonte dopady krízy na predaj osobných automobilov na Slovensku.

Slovensko neovplyvní svetový vývoj. Sú tu vybudované moderné, vysoko produktívne kapacity, kvalitné ľudské zdroje, politická stabilita, zavedené euro, inovačná politika a ďalšie faktory dôležité pre investorov. Po roku 2013 by mohol slovenský automobilový priemysel pracovať na plný výkon. Ak sa v projektovanom rozsahu zrealizuje zámer Volkswagenu vyrábať v Bratislave malé rodinné automobily (víziou je výroba milión vozidiel ročne na Slovensku), vybuduje sa dodávateľská sieť pre technicky náročné komponenty a silná výskumná základňa. Je to reálny cieľ post krízového automobilového priemyslu Slovenska a podporné opatrenia sú tiež cestou k tomuto cieľu.

Literatúra

- [1] D. Baetsen. K. Mussio,,: Making the Most of Auto Industry Incentives, Atlas Insight, LLC (Automotive Site Guide 2008), www.Areadevelopment.com
- [2] Impact of the Financial and Economic Crisis on European Industries. EU Report IP/ITRE/RT/2009-04
- [3] ACEA "Fleet renewal schemes in Europe", 13/2/2009; 27/04/2009; dostupné na internete: http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/fleet_renewal_schemes_soften_the_impact_of_the_recession/
- [4] European Commission: Communication: „Responding to the crisis in the European automotive industry“. March 5th 2009
- [5] Ferencz, V.: Mapping out government plans to support growth in the automotive sector in Slovakia in 2009. In.: Conference - AutoSlovakia 2009. WBR Bratislava, 2009 February, 25. – 26.