



Graf dňa: Kríza európskeho automobilového priemyslu sa Slovenska zatiaľ príliš nedotkla

 [Zobraziť Graf dňa na webe \(aj s možnosťou prehrať ako audio\)](#)

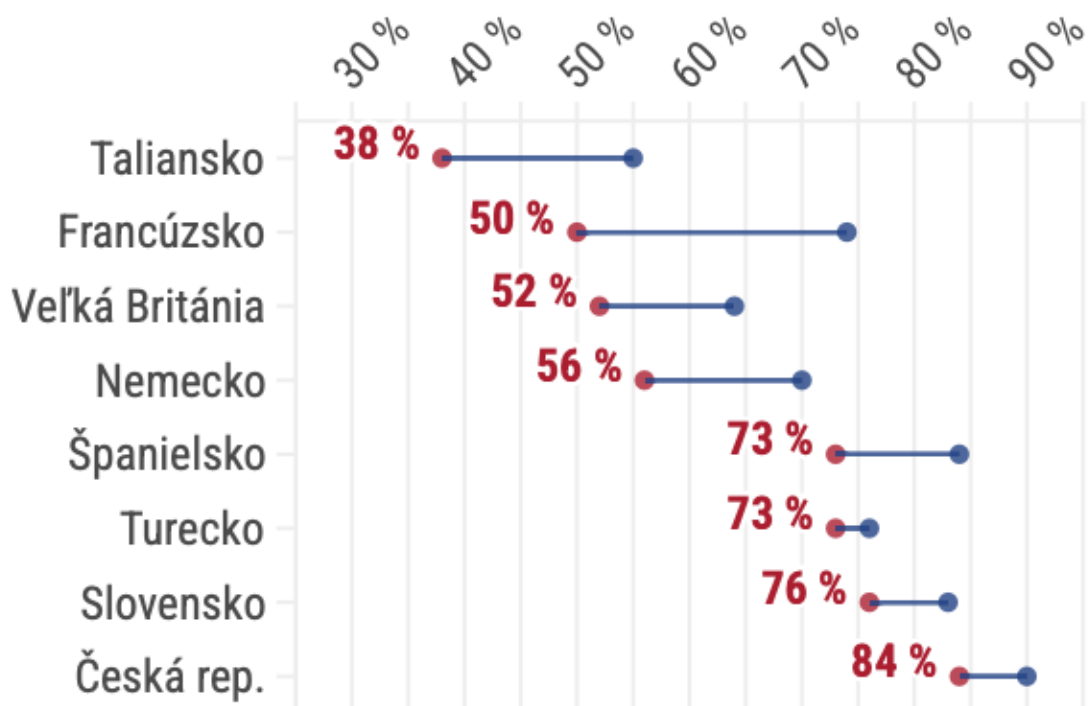
 Prepošlite tento newsletter komukoľvek, kto by ho mal čítať

 Napíšte nám, čo môžeme zlepšiť. Odpisujeme každému

- **Slovenské automobilky sú tento rok vyťažené na 76 percent, lepšie na tom sú len fabriky v Česku.**
- **Konkurenčnú výhodu výroby na Slovensku znižujú konsolidačné opatrenia, ktoré firmám zvýšia náklady a dane.**
- **Graf dňa pripravili Radoslav Tomek a Tomáš Grečko.**

Množiac sa správy o problémoch európskeho automobilového priemyslu sa na prvý pohľad Slovenska netýkajú, keďže automobilky v krajine sú vyťažené omnoho viac než fabriky na západe kontinentu. Ich konkurenčná výhoda spočívajúca v nižších nákladoch sa však v dôsledku protibiznisových opatrení slovenskej vlády znižuje.

Výroba na Slovensku v tomto roku pravdepodobne dosiahne 76 percent kapacity, čo v porovnaní s rokom 2019 predstavuje pokles o 6 percentných bodov, ukazuje Graf dňa z údajov spoločnosti GlobalData pre Reuters. Napriek prepadu sú slovenské automobilky po fabrikách v Česku druhými najvyťaženejšími z ôsmich analyzovaných krajín Európy. Na opačnom konci spektra sa nachádza Taliansko, kde výroba dosiahne len 38 percent kapacity.



Graf nájdete aj na <https://public.flourish.studio/visualisation/19746546/>.

Väčšia vyťaženosť slovenských a českých automobiliek súvisí s nižšími mzdovými nákladmi, navyše fabriky vo východnej časti Európy sú často modernejšie a efektívnejšie. V prvej fáze môže kríza európskeho automobilového priemyslu východnému krídlu EÚ podľa niektorých expertov dokonca pomôcť, keďže koncerny budú presúvať výrobu tam, kde je lacnejšia.

"Kríza sa nás našťastie až tak nedotkla, stále sme dostatočne lacní," hovorí Patrik Križanský, riaditeľ Slovenskej asociácie pre elektromobilitu. "Otázka je, čo bude po konsolidačnom balíčku, ktorý firmám zvýši náklady."

Európske automobilky dnes vyrábajú zhruba o 2 milióny vozidiel ročne menej ako pred pandémiou. Oživenie sektora prekazila energetická kríza spolu s dvojcifernou infláciou a drahými úvermi, ku ktorej sa pridal príchod čoraz sofistikovanejších elektromobilov z Číny práve v čase, keď sa európske automobilky pripravujú na zákaz výroby áut so spaľovacími motormi od roku 2035. Veľkí hráči ako Volkswagen či Stellantis súčasne rýchlo strácajú podiely na významnom čínskom trhu.

Na európskom trhu sa domáce elektrické modely, ktoré sú omnoho drahšie ako čínske, zatiaľ presadzujú veľmi ťažko, najmä po tom, ako vlády zrušili štedré dotácie na ich kúpu. Elektromobily, ktoré nikto nechce, sa hromadia vo fabrike Renaultu vo francúzskom meste Douai či v turínskom Fiata, píše Reuters.

EÚ obviňuje Čínu z neférovej štátnej pomoci, a preto na čínske elektromobily uvalila dodatočné clá, ktoré sa v závislosti od výrobcu môžu vyšplhať až na 45 percent. Niektoré európske automobilky proti nim protestovali, keďže sa boja odvety, ktorá by sa vzťahovala na veľké autá so spaľovacími motormi. V tomto segmente sa Európe ešte darí držať si na čínskom trhu významný podiel, smeruje tam aj značná časť áut vyrobených v Bratislave, kde sa okrem iných modelov montujú luxusné Audi Q7 a Q8 či Porsche Cayenne.

Drahšie autá

Podľa Križanského bol nástup čínskej konkurencie len záverečnou z mnohých výziev pre sektor a dopyt po automobiloch klesol už predtým z viacerých dôvodov. Od covidu autá zdraželi o desiatky percent, k čomu prispela sprísňujúca sa zelená regulácia, zatiaľ čo dvojciferná inflácia zhoršila finančnú situáciu kupujúcich. Autá sú dnes navyše kvalitnejšie, a tak ich majitelia nemajú nutkanie meniť tak často ako kedysi, dodáva Križanský.

Zo šiestich koncernov analyzovaných agentúrou Reuters bude mať v tomto roku najviac nevyužitej kapacity skupina Ford, kde výroba pobeží len na 22 percent, nasleduje Stellantis so zhruba polovičnou vyťaženosťou. Volkswagen ju bude mať na úrovni 69 percent.

Nemecká automobilka, ktorá má fabriku aj v Bratislave, sa stala symbolom žalostného stavu odvetvia. Koncern Volkswagen oznámil plán zatvoriť jeden zo svojich závodov v domovskom Nemecku, čo sa doteraz ešte nikdy nestalo. Druhá najväčšia automobilka na svete, pod ktorú patria aj značky Audi alebo Škoda, v septembri druhýkrát za tri mesiace zhoršila svoju predpoveď hospodárenia v roku 2024.

Slovenské automobilky už majú výrobný program vrátane elektrických modelov na najbližšie roky zabezpečený. Trnavský Stellantis má vyrábať lacný model s cenovkou okolo 20-tisíc eur, ktorý má byť schopný konkurovať podobným čínskym modelom. V Bratislave sa zasa bude montovať čisto elektrický Porsche Cayenne.

Tlak na znižovanie nákladov je však podľa Križanského taký silný, že Slovensko si pozíciu automobilovej veľmoci nemusí dlhodobo udržať. Automobilky napríklad čoraz viac vyrábajú v Maroku a Turecku, ktoré majú s EÚ dohodu o voľnom obchode.

"Slovensko je v bezpečí tak na tri-štyri roky," hovorí Križanský zo SEVA. "Malo by si dať pozor, aby sa nakoniec nestalo krajinou, kam sa odloží výroba výbehových modelov so spaľovacím motorom."