

Výrazný útlum výroby aut v Česku nehrozí

– TEXT – Josef Pravec, Petr Kain – FOTO – Josef Horázný

Automobilky v Česku jsou moderní, ziskové a pracovní síla levná, není tedy důvod, aby se u nás výroba aut výrazně utlumila, říká ekonomický geograf Petr Pavlínek. Přechodu na elektromobilitu se není třeba bát. V celé střední a východní Evropě bude podstatně pomalejší než na Západě, autoprůmysl tak bude mít dost času na přizpůsobení.

Česká ekonomika jako celek je velkou měrou závislá na autoprůmyslu. Jaké regiony by v případě útlumu výroby automobilů utrpěly nejvíce?

Logicky se jedná o ty regiony, kde je automobilový průmysl nejvíce koncentrován. To znamená především střední Čechy, severní Morava nebo část východních Čech v okolí Kvasin. Pokud však odhlédnu od dopadů koronavirové krize a soustředím se na dopady přechodu na výrobu automobilů s alternativními pohony, tak si nemyslím, že nám nějaký výrazný útlum výroby hrozí. Tedy pokud nedojde k celkovému kolapsu automobilového průmyslu v Evropě, což nepředpokládám.

Proč to nepředpokládáte?

Zaprvé, základní důvody, kvůli kterým do Česka zahraniční automobilky a jejich dodavatelé investovali, stále přetrvávají. Jsou to výrazně levnější mzdové náklady ve srovnání se západní Evropou v kombinaci s blízkostí velkého západoevropského trhu, která snižuje dopravní náklady, a také s naším členstvím v EU, jež zajišťuje bezcelní obchodní výměnu. Důležitou roli hrála a hraje i politická stabilita, investiční pobídky a v neposlední řadě i dnes již výrazné vnější úspory z rozsahu spojené s koncentrací automobilového průmyslu v Česku.

Dalším faktorem je skutečnost, že automobilky v Česku jsou moderní a ziskové. Jakkoliv se předpokládá rychlý nárůst výroby elektrických automobilů, výroba aut se spalovacími motory bude pokračovat a dobíhat několik dalších desetiletí. Například příští model Passatu se již nebude vyrábět v Německu, ale pravděpodobně na Slovensku. Je normální, že nové technologie jsou nejdříve zaváděny v jádrových oblastech automobilového průmyslu a starší technologie dobíhá v periferních oblastech.



Petr Pavlínek

Absolvoval ekonomickou regionální geografii na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy a pět let studoval v USA. Specializuje se na dopady zahraničních investic do automobilového průmyslu a je autorem desítek odborných článků na toto téma v prestižních vědeckých časopisech. Regionální geografii vyučuje jak v Česku, tak na University of Nebraska. Je ženatý, má dvě děti a rád jezdí na kole.

Takže přechod na elektromobily u nás bude pomalejší?

Přechod na velkoobjemovou výrobu elektrických automobilů určitě proběhne rychleji v západní Evropě než ve východní Evropě. A to z řady důvodů, jako jsou blízkost velkého trhu, vyšší kupní síla, vyšší vládní dotace na nákup elektrického automobilu. Na trhu s automobily tak budou po dlouhou dobu nabízeny vozy s různými technologiemi: spalovací motory, plně elektrické motory, hybridní motory a věřím, že do 10 let i vodíkové motory. Východní Evropa, včetně Česka, bude mít komparativní výhodu ve výrobě automobilů se spalovacími motory. Nechci, aby to vyznělo tak, že se u nás nic neděje a že k výrazným změnám v automobilovém průmyslu nedochází. Podle mého názoru ta změna bude v Česku postupná a dlouhodobá spíše než radikální a překotná a bude trvat několik desetiletí. Automobilový průmysl v Česku bude mít dost času se změnám přizpůsobit.

Lze čekat rozdílný přístup jednotlivých automobilek a velkých firem?

Pokud se ptáte na přechod výroby od spalovacích motorů na elektrické, tak do určité míry ano. Tak například Hyundai má jedinou továrnu v EU právě v Česku. Pokud bude chtít zvýšit prodej elektrických aut na evropském trhu a nemít je zatížené dovozním clem, tak je bude nuceno montovat v Evropě. Z toho bych předpokládal, že v Česku přejde na velkosériovou výrobu rychleji než například Škoda, která bude pravděpodobně montovat některé své elektrické modely ve větším objemu nejdříve v zahraničí.

Jak velkým problémem je pro Česko jeho velká závislost na sektoru automotive?

Jakákoliv jednostranná závislost na určitém sektoru zvyšuje zranitelnost ekonomiky jako celku především během hospodářských krizí. Relativně velká závislost Česka na automobilovém průmyslu je navíc umocněna faktem, že 92 procent automobilového průmyslu u nás je pod kontrolou zahraničního kapitálu. Znamená to, že o budoucnosti tohoto průmyslu u nás se nebude rozhodovat v Česku, ale v zahraničních generálních ředitelstvích. Faktem zůstává, že v případě problémů je pro nadnárodní společnosti vždy společensky a politicky průchodnější zavřít či přesunout továrnu v zahraničí než v její domácí ekonomice.

Jak velkým problémem je skutečnost, že v rámci automotive se u nás rozvinula spíše jednodušší výroba součástek,

zatímco složitější vývoj si mateřské automobilky ponechávají v zahraničí?

Znamená to, že se u nás hlavně soustředila výroba s nižší přidanou hodnotou. Existují výjimky, jako je celkem významný vývoj ve Škodě Auto nebo mezi domácími podniky, z nichž si několik dokázalo udržet významný výzkum a vývoj, například Brano a Brisk. Toto nevýhodné postavení Česka v evropském autoprůmyslu má samozřejmě dlouhodobé negativní dopady na celou českou ekonomiku. Tak například přes celkově výrazný nárůst výroby a vývozu mezi lety 2004 a 2017 se relativní postavení Česka v automobilovém průmyslu ve srovnání s ostatními zeměmi EU významně nezlepilo. Z hlediska významu inovačních aktivit pokleslo z deváté pozice na šestnáctou.



V případě problémů je pro nadnárodní společnosti vždy společensky a politicky průchodnější zavřít továrnu v zahraničí než doma.

Jak je to možné?

Bylo to především způsobeno daleko rychlejším růstem výroby než inovačních aktivit. Nákladově orientovaní zahraniční investoři mají zájem na udržování nízkých mezd, které jsou základem jejich ziskovosti a kvůli kterým v Česku investovali. Relativně nízké mzdy v automobilovém průmyslu ve srovnání se západní Evropou pak přispívají k velmi pomalému vyrovnávání životní úrovně. Ekonomové často zdůrazňují, že mzdy jsou v Česku výrazně nižší ve srovnání například s Německem kvůli nízké produktivitě české pracovní síly. Na jednoho zaměstnance se u nás ale vyrábí výrazně méně než proto, že by u nás lidé méně pracovali, ale proto, že zahraniční investoři k nám přesunuli především méně mechanizovanou výrobu náročnou na pracovní sílu. A to proto, že u nás platí nižší mzdy než v západní Evropě. V roce 2018 byla hrubá přidaná hodnota na zaměstnance u nás na 39 procentech německé hodnoty, zatímco náklady na zaměstnance byly na 29 procentech. Pokud tedy produktivitu pracovní síly v automobilovém průmyslu v Česku a v Německu relativizujeme mzdovými náklady, tak takto upravená produktivita byla u nás v roce 2018 vyšší než v Německu, Francii nebo Itálii. ■