

A portrait of Petr Pavlínek, a middle-aged man with glasses, wearing a blue shirt. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is a blurred interior space with a large, ornate window or glass partition. In the foreground, there are some white, rectangular objects, possibly part of a desk or a display.

Petr Pavlínek (55)

je profesor geografie na Katedre sociálnej geografie a regionálneho rozvoja Prírodovedeckej fakulty Karlovej univerzity v Prahe. Ako profesor pôsobí aj na americkej University of Nebraska v Omaha. Publikuje v prestížnych vedeckých časopisoch a vo svojich prácach sa venuje ekonomickej geografii so zameraním na automobilový priemysel.

DOMÁCE FIRMY NEDOKÁŽU Z AUTOMOBILIEK VÝRAZNE ŤAŽIŤ

Rast a rozvoj automobilového priemyslu sú plne v réžii zahraničných firiem, zahraničného kapitálu, zahraničných technológií a zahraničného know-how

Lukáš Kvašňák

Príchod piatej automobilky predstavuje podľa profesora Petra Pavlíka z Karlovej univerzity v Prahe riziko nielen kvôli prílišnej závislosti slovenskej ekonomiky od jedného odvetvia, ale aj kvôli doterajším slabým prínosom z pohľadu prepojenia zahraničných investorov s domácimi firmami. Domáce podniky tak neťažia z transferu know-how, čo by pomohlo vytvoriť silné podhubie domácich automobilových dodávateľov a zastabilizovať tak automobilový priemysel aj v čase krízy a prípadného odchodu zahraničných fabriek. Jednotlivé štáty v strednej a východnej Európe navyše podľa neho v súboji o prilákanie automobiliek poskytujú čo najvyššiu investičnú pomoc bez ohľadu na potenciálny prínos.

Aké riziká podľa vás predstavuje príchod v poradí už piatej automobilky na Slovensko?

Hlavným rizikom pre Slovensko je ďalšie zvyšovanie príliš jednostrannej závislosti slovenského hospodárstva od automobilového priemyslu, ktorý je takmer totálne ovládaný zahraničným kapitálom. Jednostranne zameraná ekonomika je všeobecne zraniteľnejšia ako diverzifikovaná ekonomika predovšetkým počas hospodárskych kríz alebo aj pri veľkých zmenách v danom odvetví, ktoré môžu byť tak technologické, ako aj ekonomické či politické. Vysoká závislosť od zahraničného kapitálu, ktorá je mimochodom v prípade Slovenska a jeho automobilového priemyslu už teraz najvyššia v celej EÚ a bude sa ďalej zvyšovať, znamená, že o osude

automobilového priemyslu na Slovensku sa nerozhoduje a nebude rozhodovať na Slovensku, ale v centrálnych zahraničných nadnárodných spoločnostiach. To, samozrejme, predstavuje potenciálne nebezpečenstvo, pretože ciele zahraničných automobiliek nie sú nevyhnutne v súlade s cieľmi dlhodobého udržateľného hospodárskeho rozvoja Slovenska. Príkladom je osud automobilového priemyslu v posledných dvadsiatich rokoch v Belgicku alebo to, ako zmenená politická situácia v USA po nástupe prezidenta Donalda Trumpa ovplyvňuje investičné správanie amerických, ale aj ostatných zahraničných automobiliek v Mexiku.

Stredovýchodnej Európe z pohľadu domácich podnikov v podstate ušiel vlak

Ako jeden z negatívnych dôsledkov prílišnej naviazanosti ekonomiky na automobilový priemysel spomínate aj slabé previazanie zahraničných firiem a domácich dodávateľov v automotive. Aké sú hlavné prekážky domácich firiem na väčšie zapojenie sa do dodávateľského reťazca zahraničných podnikov?

Hlavnou prekážkou je súčasná povaha a organizácia automobilového priemyslu, ktorý je výrazne oligopolným odvetvím. Zahraničné automobilky nútia svojich kľúčových dodávateľov, aby im dodávali kdekoľvek na svete, kde majú montážne

závodov. To sa dosiahne výstavbou zahraničných dodávateľských závodov v blízkosti montážnych fabriek v prípade najdôležitejších zmontovaných zostáv či podzostáv (modulov) a iných kľúčových komponentov, ktoré musia byť dodávané presne na čas. Súčiastky a dielce, ktoré nemusia byť dodávané presne na čas, sú väčšinou dovážané za zahraničia alebo ich dodávajú zahraničné továrne umiestnené na Slovensku z dôvodu nižších výrobných nákladov. Ďalšími prekážkami z pohľadu zahraničných firiem je nedostupnosť niektorých materiálov či súčiastok na Slovensku, obmedzená priemyselná tradícia v porovnaní so západnou Európou, a teda obmedzené schopnosti domácich dodávateľov, nedostatok domácich podnikov, ktoré by boli schopné splniť požiadavky na kvalitu, sofistikovanosť, dodávateľský režim a cenu, malá priemerná veľkosť domácich dodávateľov, ktorá im neumožňuje dodávať v požadovaných objemoch atď. O väčšine dodávateľov sa rozhoduje v centrálnych automobiliek a dodávateľov v zahraničí. Prednosť majú veľkí a zavedení dodávateľia, ktorí sú schopní dodávať do celého dodávateľského reťazca danej automobilky napríklad v celej Európe alebo aj celosvetovo. A ktorých veľkoobjemová výroba im umožňuje dosiahnuť veľké úspory z rozsahu a tým aj nižšie ceny. Takýchto domácich podnikov je veľmi málo.

Prečo je dôležité väčšie previazanie domácich firiem na zahraničných dodávateľov v automotive a ako ho dosiahnuť?

Piata automobilka



Prostredníctvom dodávateľských väzieb dochádza k šíreniu rozsiahlych technológií a know-how zo zahraničných podnikov do slovenského hospodárstva. Takúto technologickú difúziu ekonómia považujú za vôbec najdôležitejší potenciálny dlhodobý pozitívny vplyv zahraničných investícií na hostiteľskú ekonomiku. To by mal byť základný dôvod lákania zahraničného kapitálu na Slovensko. Ak však dodávateľské väzby neexistujú alebo sú veľmi obmedzené, tak k prenosu technológií nedochádza a dlhodobé pozitívne vplyvy na hostiteľskú ekonomiku sú veľmi obmedzené alebo sú dokonca aj záporné.

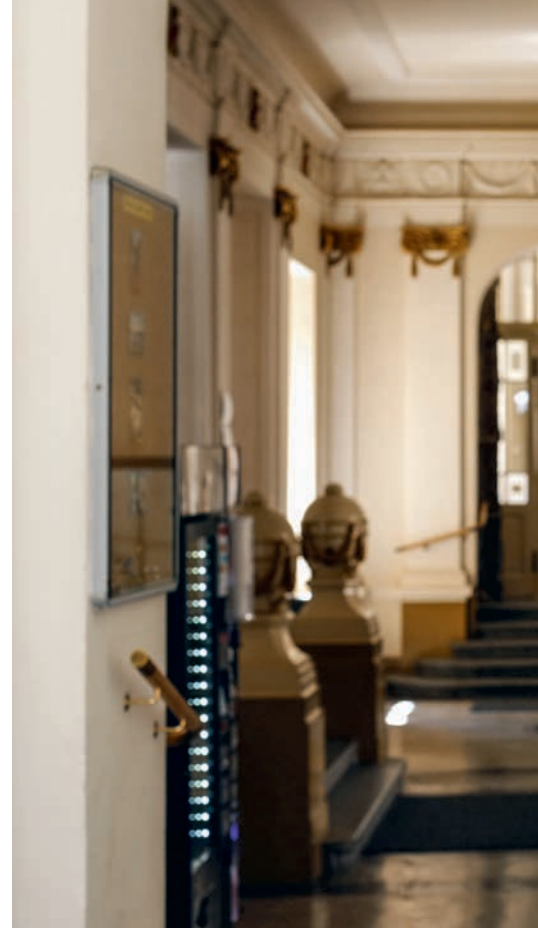
Čo by mali urobiť samy firmy a čo štát na zlepšenie tejto situácie?

V súčasnej situácii je veľmi ťažké navrhovať nejaké jednoduché riešenia, pretože podľa môjho názoru neexistujú. Strednej a východnej Európe z pohľadu domácich podnikov v posledných tridsiatich rokoch v podstate ušiel vlak a súčasná štruktúra automobilového priemyslu je nepriaznivá pre rozvoj domáceho dodávateľského priemyslu na rozdiel napríklad od Číny. Tam si silný štát, ktorý kontroluje prístup k obrovskému domácomu trhu, diktuje podmienky, za akých dovoľuje zahraničným podnikom v Číne vyrábať a predávať automobily. Štát by mal mať aktívnu strategickú priemyselnú politiku, ktorej cieľom by bolo podporiť rozvoj domácich malých a stredných podnikov. Tie by mali mať minimálne rovnakú mieru podpory od štátu, akú dostávajú zahraniční investori, ktorým ide dlhé roky

štat po ruke, často na úkor domáceho priemyslu. Podľa zahraničných investorov je veľkým problémom na Slovensku nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily, z čoho obviňujú nekvalitné školstvo a tiež v podstate likvidáciu učňovského školstva po roku 1990. Tým, samozrejme, trpia aj domáce podniky.

Automobilky na Slovensku však pri uvádzaní nových modelov v posledných troch rokoch deklarujú, že zvyšujú ich lokalizáciu prostredníctvom väčšieho zapojenia dodávateľov zo Slovenska. Nie je to znakom, že sa táto nepriaznivá situácia postupne mení?

Určite nie. Deklarované zvyšovanie lokalizácie sa týka predovšetkým zvyšovania dodávok od zahraničných dodávateľov umiestnených na Slovensku, a nie od domácich firiem. Keď sa napríklad pozrieme na tvorbu pracovných miest, tak sa postavenie domácich podnikov v porovnaní so zahraničnými firmami na Slovensku, ale aj v celej stredovýchodnej Európe neustále zhoršuje. Domáce firmy v podstate nedokážu z rastu automobilového priemyslu výrazne ťažiť a nijako výrazne sa na ňom ani nepodieľajú. Rast a rozvoj automobilového priemyslu sú plne v režii zahraničných firiem, zahraničného kapitálu, zahraničných technológií, know-how a výrobných postupov. V tých ojedinelých prípadoch, keď sú domáce podniky do dodávateľských reťazcov a veľkoobjemovej výroby zapojené, v absolútnej väčšine prípadov ide o dodávky jednoduchých výrobkov s nízkou pridanou hodnotou.



Domáce podniky sú v týchto prípadoch na samom dne dodávateľského reťazca v nevýhodnom a podradnom postavení.

Mal by teda štát pri lákaní zahraničných investorov výraznejšie motivovať tieto firmy, aby zapojili do svojho reťazca aj domáce podniky?

Štát by sa o to mohol aspoň pokúsiť. Základným problémom je to, že v podmienkach stredovýchodnej Európy štáty dnes nemajú v podstate žiadnu páku

TREND

Týždenník o ekonomike a podnikaní

Čítajte všetko podstatné o biznise a ľuďoch

TREND PRINT + DIGITAL
3 MESIACE 25 €
6 MESIACOV 45 €
12 MESIACOV 85 €

 Úspora až
35%

www.trend.sk/predplatne



na to, ako to dosiahnuť. Vzťah medzi týmito krajinami a automobilkami i veľkými dodávateľmi je veľmi asymetrický. Sú to zahraničné automobilky a veľkí dodávatelia, ktorí si v podstate diktujú, za akých podmienok budú v jednotlivých krajinách investovať. Automobilkám je v podstate jedno, či postavia svoj nový montážny závod na Slovensku, v Česku, Poľsku alebo v Maďarsku. Novú tovareň chcú niekde v stredovýchodnej Európe kvôli výrazne nižším výrobným nákladom, predovšetkým mzdám, v porovnaní so západnou Európou. Konkrétny výber krajiny závisí od toho, ktorá z nich poskytne spoločnosti z jej pohľadu najlepšie podmienky na jej investíciu, čiže celkovo najvyššie investičné stimuly. To vedie k tvrdej súťaži medzi týmito krajinami o každú investíciu a tzv. pretekmi ku dnu, keď sa hospodársky prínos zahraničných investícií pre hostiteľské ekonomiky znižuje z dôvodu extrémne vysokých nákladov, ktoré štáty platia za ich prilákanie. Za tejto situácie nie sú krajiny strednej a východnej Európy v pozícii, aby mohli požadovať väčšie zapojenie domácich dodávateľov do dodávateľského reťazca. Keby to napríklad slovenská vláda žiadala, tak investícia skončí v Poľsku alebo inde, pretože pozdvihnutie domácich dodávateľov na svetovú úroveň môže byť z pohľadu nadnárodných podnikov dlhodobý, náročný a nákladný proces.

Čo by mohlo túto nevýhodnú pozíciu zmeniť?

Závislosť od zahraničného kapitálu je v prípade Slovenska a jeho automotive už teraz najvyššia v celej EÚ

Ak štát nemá v ruke nič, čo nemajú okolité štáty a čo nadnárodná spoločnosť naozaj chce, tak podľa môjho názoru nemá šancu prinútiť nadnárodnú spoločnosť k zapojeniu domácich dodávateľov. No uvediem dva príklady, keď sa to štátu podarilo. Prvým bol predaj mladoboleslavskej Škody Volkswagenu. Keďže Volkswagen mal o Škodu eminentný záujem, tak bol ochotný pristúpiť na rad podmienok českej vlády vrátane zapojenia domácich dodávateľov do dodávateľského reťazca a prísľubu, že nebudú nahradení nemeckými dodávateľmi počas prvých dvoch rokov po vstupe Volkswagenu do Škody a budú mať čas s pomocou koncernu dosiahnuť na požadované štandardy kvality dodávaných súčiastok. Druhým príkladom je Čína, kde vláda má pod kontrolou prístup k najväčšiemu trhu s automobilmi na svete a môže si preto kľásť podmienky, za ktorých zahraničné firmy investujú a podnikajú v jej automobilovom priemysle. Medzi týmito podmienkami je zapojenie domácich dodávateľov do dodávateľských sietí. Automobilky nemajú inú možnosť, ako na tieto podmienky pristupovať, pretože pre väčšinu z nich je dnes čínsky trh kľúčový.

Aký dosah môže mať nástup elektromobility na slovenský automobilový priemysel z hľadiska jeho napojenia na globálnu výrobnú sieť?

Nemyslím si, že elektromobilita bude mať nejaký skokový či radikálnej vplyv na automobilový priemysel strednej a východnej Európy, a teda ani na Slovensko. Postupné a dlhodobé vplyvy však treba predvídať a očakávať. Dôvodom je to, že na jednej strane pôjde o zmenu postupnú a jednak táto zmena zasiahne najskôr západnú Európu, kde sa s výrobou elektromobilov začne rýchlejšie ako v stredovýchodnej Európe. Verím, že ak sa niečo mimoriadne nestane, tak autá so spaľovacími motormi sa budú naďalej vyrábať po niekoľko desaťročí, a to hlavne v moderných a efektívnych továrňach, ktoré sú v stredovýchodnej Európe, lebo má aj výrazne nižšie výrobné náklady. Skoková zmena by však mohla mať dramatické dôsledky na zamestnanosť. Podľa jedného odhadu by napríklad v Nemecku okamžitý prechod na elektromobilitu viedol k strate šesťstotisíc pracovných miest. Nebezpečenstvom pre dodávateľský priemysel vrátane toho na Slovensku je fakt, že elektrické automobily vyžadujú menej súčiastok ako autá so spaľovacími motormi. Napríklad elektromobil Chevrolet Bolt má o 79 percent menej súčiastok v pohonnej jednotke v porovnaní s VW Golf so spaľovacím motorom. Elektromobily navyše nepotrebujú zariadenia na kontrolu emisií, ako sú katalyzátory, filtre na pevné častice a celý výfukový systém.

Majú sa podľa vás európske automobilky obávať čínskeho pokroku v elektromobilitě?

Áno. Jedným z vážnych nebezpečenstiev nielen pre slovenský, ale celoeurópsky automobilový priemysel je reálna možnosť, že Čína a čínske automobilky sa stanú svetovým technologickým centrom výroby automobilov s alternatívnymi pohonmi (elektromobily, plug-in hybridy a automobily na palivové články), na čom čínska vláda veľmi usilovne pracuje. To môže mať v budúcnosti rôzne negatívne dosahy na celý európsky automobilový priemysel vrátane slovenského z hľadiska objemu výroby, a teda aj zamestnanosti. Už teraz je však jasné, že tak ako nie je Slovensko a celá stredovýchodná Európa v súčasnosti technologickým lídrom v spaľovacích motoroch, tak nebude ani technologickým lídrom elektromobility a tým ani v automobilovom priemysle v budúcnosti.

© TREND