

Automobilový průmysl zůstává tahounem ekonomiky i v covidové době

Pandemie koronaviru v roce 2020 zasáhla tvrdě i automobilový průmysl. Celkové tržby a export poklesly meziročně o desetinu a propadly se na úroveň dosahovanou před čtyřmi lety. Vzhledem k původním predikcím a celkovému poklesu trhu ale nakonec jde o dobrý výsledek, ke kterému přispěl především rychlý restart výroby ve druhé polovině minulého roku. Rozkolísané výrobní řetězce a pokračující boj s pandemií pak do celého odvětví přináší nejistotu ohledně dalšího vývoje i celou řadu vedlejších negativních efektů jako je nedostatek polovodičů i dalších surovin a materiálu pro výrobu včetně jejich rekordně vysokých cen. Spolu s narůstajícím tlakem emisních a dalších regulací, potřebou investic do nových technologií a digitalizace výroby jde o další výzvu, se kterou se firmy odvětví musí vypořádat.

„Přes celou řadu negativ přinesl loňský rok i několik pozitivních zpráv. Ukázala se síla českého autoprůmyslu, který se po jarních odstávkách dokázal velmi rychle vrátit zpět. Vloni v červnu jsme predikovali propad tržeb o zhruba 215 miliard, konečný účet je nakonec příznivější, když i přes všechny těžkosti celkové tržby opět přesáhly 1 bilion korun. Desetiprocentní pokles tržeb oproti téměř pětinovému poklesu výroby vozidel pak svědčí o trvalém směřování k produkci s co nejvyšší přidanou hodnotou. Nakonec právě ve výrobě vozidel se ukázala síla tuzemské produkce, když její meziroční propad nedosáhl poklesu hlavních exportních trhů,“ shrnuje výsledky tuzemského autoprůmyslu **Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva MOTOR JIKOV Group**. Jak ale zároveň připomíná, stále jde o největší pokles odvětví v moderní historii.

Pandemie navíc přinesla celou řadu nečekaných problémů, které se promítají do výroby v tomto roce. *„I letos pracujeme prakticky v režimu krizového řízení. Podobně jako jiná odvětví řešíme na denní bázi nedostatek vstupních surovin v celém dodavatelském řetězci, mění se logistické toky a to vše v době rekordně rostoucích cen a nedostatku pracovní síly v celém průmyslu. Situace kolem vývoje covidu navíc zůstává nadále nejistá. Zlepšení tak můžeme očekávat zřejmě nejdříve v roce 2022,“* podotýká **Robert Kiml, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a generální ředitel Toyota Motor Manufacturing Czech Republic**.

Právě řešení zdravotní krize je podle Sdružení automobilového průmyslu jedním z klíčových faktorů pro udržení výroby také ve druhé polovině roku. Ačkoliv se může zdát, že máme téměř vyhráno, automobilový průmysl jednoznačně podporuje obezřetný přístup a apeluje na přijetí dlouhodobé a transparentní strategie testování a očkování, jednoznačně nastavených procesů pro případ dalších vln pandemie, včetně přijímání předvídatelných mimořádných opatření vlády. *„Je důležité zmínit, že průmyslové firmy svým přístupem prokázaly vysokou míru odpovědnosti. Již v první vlně koronaviru přijaly na své náklady robustní opatření na ochranu zdraví zaměstnanců, potažmo české ekonomiky. Díky tomu patřily výrobní podniky v průběhu celého uplynulého roku mezi nejbezpečnější místa. Jako jedni z prvních jsme přišli s preventivním antigenním testováním a dalšími režimovými opatřeními s cílem neopakovat jarní odstávky, které byly pro celý sektor velmi těžké,“* dodává **Miroslav Dvořák**.

Nesmíme navíc zapomínat, že automobilový průmysl nadále prochází zásadní transformací. Ta se dotýká nejen jeho výsledného produktu – vozidla, potažmo způsobu jeho využití a služeb s ním spojených – ale i celého výrobního řetězce. *„Jakkoli emise skleníkových plynů z evropské silniční dopravy tvoří jen zhruba 0,5 – 1 % jejich celkové globální produkce, tolik potřebná diskuse a spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem se často omezuje pouze na téma nových bezemisních vozidel. Proto, aby domácí automobilový průmysl nadále přinášel České republice všechny benefity, ať už jde o jeho desetiprocentní podíl na tvorbě HDP či jeho přínos coby štedrého a spolehlivého zaměstnavatele, je dále zapotřebí probíhající diskusi ještě zintenzivnit a pracovat na ucelené koncepci, která České republice bez ohledu na politickou reprezentaci přinese budoucí úspěch. Příští měsíce přinesou diskusi o několika klíčových regulacích - ať už se jedná o CO₂ z dopravy či výroby, emisní normy EURO 7/VII, ale i další. Na klíčových jednáních budeme vždy zdůrazňovat řešení, která budou časově proveditelná, technologicky neutrální a rozumná, aby celý sektor vyšel z této transformace ještě silnější,“* říká **Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu**.

Členské firmy Sdružení automobilového průmyslu v roce 2020

- TRŽBY: 1 041,2 miliard Kč (- 10,3 %)
- EXPORT: 872,1 miliard Kč (- 9,8 %)
- POČET ZAMĚSTNANCŮ: 135 624 (- 2,0 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 45 166 Kč (+ 2,5 %)

Celkové tržby opět překonaly hranici bilionu korun. Přes velmi nepříznivý vývoj na trhu poklesly o 10,3 % a dosáhly výše 1 041,2 mld. Kč. Také objem exportu se v souvislosti s celkovým poklesem snížil o 9,8 % na celkových 872,1 mld. Kč. Celkově se tak export podílel na celkových tržbách z téměř 84 procent. Nejvýznamnějším regionem pro tuzemský export zůstává Evropská unie, jejíž země jsou cílem pro více než 83 procent tuzemské produkce. Tradičně dominantním obchodním partnerem je nadále s téměř třetinovým podílem Německo. Na celkové produkci tuzemského zpracovatelského průmyslu se firmy Sdružení automobilového průmyslu podílely téměř třiceti procenty a jejich podíl na celkovém exportu ČR činil v loňském roce 20 procent.

Dopad pandemie na počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu byl minimální. Mimo jiné i díky vládnímu programu Antivirus se firmám v krizovém období podařilo udržet klíčové zaměstnance, úspěšně tak rychle restartovat výrobu a v průběhu roku lépe zvládat výkyvy trhu. To vše navzdory skutečnosti, kdy ve druhé polovině roku pak firmy řešily nedostatek zaměstnanců způsobený odlivem cizinců či velkým počtem nařízených karantén nebo tzv. „ošetřovaček“. Počet zaměstnanců ve firmách Sdružení tak byl nakonec 135 624, když poklesl jen minimálně o 2 procenta. Jelikož pandemie nadále negativně dopadá na celý výrobní řetězec, Sdružení automobilového průmyslu apeluje na vládu směrem k urychlené přípravě prováděcích nařízení kurzarbeitu, jakožto nástroje schopného případně nahradit program Antivirus v nadcházejícím období.

Také vývoj průměrných mezd v autoprůmyslu nebyl pandemií zásadně dotčený. Průměrná mzda u firem Sdružení poprvé v historii přesáhla hranici 45 tisíc korun a rostla obdobným tempem jako průměrná mzda v ČR. Stejně jako v minulém roce jí převyšuje o téměř 27 procent. Největší průměrnou mzdu vykazují finální výrobci – více než 57 tisíc korun, následují účelové organizace s průměrnou mzdou vyšší než 48 tisíc korun, také dodavatelé svým zaměstnancům vyplácí nadprůměrné mzdy – téměř 38 tisíc korun. Celková průměrná mzda u dělnických profesí vychází konkrétně 37 808 Kč. Mzdy v automobilovém průmyslu rostou průběžně, i když i u mezd se dynamika růstu v loňském roce z logických důvodů snížila. Celkově rostly mzdy o 2,5 % (v roce 2019 to bylo 6 %), obdobné tempo růstu zaznamenaly mzdy u dělnických profesí (+ 2,4 %)

Členové Sdružení automobilového průmyslu představují 13 % zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu ČR, kteří dohromady vytvářejí 29 % tržeb zpracovatelského průmyslu. Celý sektor automotive zaměstnává v České republice celkově přímo téměř 180 tisíc osob.

Výroba vozidel odráží světovou pandemickou krizi

- TRŽBY: 606,4 mld. Kč (- 8,0 %), z toho EXPORT: 549,5 mld. Kč (- 8,5 %)
- CELKOVÁ PRODUKCE: 1 186 151 silničních vozidel (- 18,8 %)
- OSOBNÍ AUTOMOBILY: 1 152 901 kusů (- 19,2 %)
- AUTOBUSY: 5 070 kusů (- 2,8 %)
- NÁKLADNÍ: 1 180 kusů (+ 0,0 %)
- MOTOCYKLY: 553 kusů (- 43,6 %)
- PŘÍVĚSY A NÁVĚSY: 26 478 (+ 0,8 %)

Produkce finálních výrobců oproti předchozímu roku výrazně poklesla (- 18,8 %). I přesto ale bylo v České republice opět vyrobeno celkově 1,19 milionu silničních vozidel. Největší část zaujímá tradičně produkce osobních vozidel (1,15 milionu), nadále je ale ČR světovou velmocí v produkci autobusů vyráběných primárně v rámci zakázkové výroby. Celkově bylo vyrobeno 5 070 autobusů.



V globálním srovnání pak Česká republika v minulém roce ještě posílila svůj význam. V roce 2020 jsme se stali třetím největším producentem osobních vozidel v Evropě a desátým na světě. V přepočtu na jednoho obyvatele jsme i nadále jedničkou ve výrobě autobusů a dvojkou v produkci osobních vozů.

Dodavatelé zasaženi krizí více než finalisté

- TRŽBY: 415,4 mld. Kč (- 13,1 %)
- EXPORT: 316,2 mld. Kč (- 11,8 %)
- ZAMĚSTNANOST: 79 693 osob (- 4,6 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 37 868 Kč (- 0,8 %)

Dodavatelské firmy jsou základním kamenem českého autoprůmyslu. Podíl na celkových tržbách v roce 2020 činil 39,9 %, na exportu pak 36,3 %. Dodavatelé jsou zároveň významným zaměstnavatelem v České republice. Zaměstnávají téměř 80 tisíc zaměstnanců a na celkovém počtu zaměstnanců firem Sdružení automobilového průmyslu se podílí téměř z 60 %.

Také do výkonnosti dodavatelského sektoru se projevil pokles trhů. Celkové tržby skupiny poklesly poprvé od roku 2009, meziročně o 13,1 %. Výrazněji než u finalistů se u dodavatelských firem projevilo ochlazení na exportních trzích. Z celkové produkce v hodnotě 415,4 mld. Kč bylo exportováno zboží za více než 316 mld. Kč.

Účelové organizace jsou nejvíce postiženou částí tuzemského autoprůmyslu

- TRŽBY: 19,4 mld. Kč (- 17,9 %)
- EXPORT: 6,4 mld. Kč (- 20,2 %)

Firmy, které se v rámci automobilového průmyslu zabývají výzkumem, vývojem a službami, doplatily na následky pandemie ze všech skupin nejvíce. Pokles tržeb o 17,9 % ukazuje, že firmy automotive byly v uplynulém roce nuceny postupovat opatrně a inovační projekty v nejisté době opět zvažovaly. Celkové tržby v tomto sektoru i tak dosahují téměř 20 mld. Kč, projekty a služby dodávané zahraničním zákazníkům pak dosáhly 6,4 mld. Kč. V uplynulém roce bylo v této části českého autoprůmyslu zaměstnáno 9 406 lidí.