

2021: Solidní výsledky českého autoprůmyslu navzdory poklesu výroby

Do výkonnosti automobilového průmyslu také v roce 2021 zasáhla pandemie covidu-19, i když tentokrát odlišně. Její následky se v silně globalizovaném odvětví projevily především ve druhé polovině roku. Kritický nedostatek polovodičových čipů, problémy v dodavatelsko-odběratelských řetězcích i v logistice, nedostatek surovin a dalších materiálů včetně růstu jejich cen vedly společně k zásadnímu narušení výroby u většiny evropských automobilek. I přes další pokles výroby vozidel v České republice se podnikům podařilo meziročně zvýšit celkové tržby i export a zároveň udržet zaměstnanost i růst mezd.

„Automobilový průmysl se už třetím rokem potýká s kombinací mnoha negativních faktorů. I když si rok 2021 patrně zapamatujeme jako rok čipové krize, s problémy se nepotýkali jen odběratelé polovodičů. Dodavatelské řetězce a logistika stále ještě zdaleka nefungují tak, jak jsme byli dříve zvyklí. Výrazně se prodloužily dodací lhůty dílů a surovin a v důsledku toho došlo k výraznému nárůstu cen vstupů. Výroba byla napříč světem rozkolísaná – zatímco např. v Asii produkce aut o necelých sedm procent vzrostla, evropský autoprůmysl s dalším téměř šestiprocentním poklesem produkce pokulhával,“ přibližuje situaci v minulém roce Martin Jahn, prezident Sdružení automobilového průmyslu. *„Na druhou stranu je ale zapotřebí vyzvednout výkonnost tuzemských firem. Přes všechna negativa se firmám sdruženým v AutoSAPu podařilo navýšit celkové tržby. Ty teprve potěší v historii překonaly hranici 1,1 bilionu korun, což svědčí především o dalším posunu k produkci s vyšší přidanou hodnotou,“* dodává Martin Jahn.

Nedostatek polovodičových čipů se začal ve světovém obchodu projevovat začátkem minulého roku, naplno se ale projevil především ve třetím a čtvrtém čtvrtletí, kdy byla výroba vozidel v Česku hluboko pod svým standardem. Situace na trhu s čipy se promítla také do výroby v letošním roce. *„Teprve květen, kdy výroba aut dosáhla „předkrizové hranice“ 120 tisíc nových aut, přinesl do výroby v Česku alespoň trochu optimismu. Poptávka po nových vozech je nadále vysoká, situace ve výrobě ale zůstává velmi obtížná. V prognózách jsme proto opatrní, dodavatelsko-odběratelské řetězce jsou kvůli pandemii covidu, problémům v logistice i geopolitické situaci nadále velmi rozkolísané a další vývoj je tak jen těžko predikovatelný,“* říká Martin Jahn.

Pozitivní zprávou je, že na počtu zaměstnanců se minulý rok negativně nepodepsal, když ve firmách AutoSAPu jejich počet dokonce mírně narostl. Vzrostla také průměrná mzda v odvětví na více než 46 tisíc korun. *„Zaměstnanost, nadprůměrné mzdy a daňové odvody mají pozitivní dopad nejen na rozvoj prakticky všech regionů Česka, ale také na tuzemský rozpočet, do kterého odvětví ročně přispívá na přímých daních a povinných odvodech odhadem okolo 70 miliard korun. Automotive je navíc lídrem v oblasti vědy, výzkumu a inovací v českém průmyslu, ať už z pohledu rostoucího podílu počtu pracovníků ve výzkumu a vývoji ve firmách, tak i z pohledu celkových investic, které tvoří téměř třetinu všech průmyslových investic do V&V u nás,“* říká Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva MOTOR JIKOV Group. V souvislosti s aktuálním vývojem zároveň varuje před dopady energetické krize a jejími dopady právě na inovační potenciál firem. *„Stejně jako na celou ekonomiku, tak i na firmy autoprůmyslu doléhá dramatický růst cen energií a dalších vstupů. Výrobní ceny v průmyslu v posledním období rostou meziročně dvojciferným tempem. Náklady na elektřinu a plyn se nejen u nás v podniku meziročně zvýšily pěti až sedminásobně. To bohužel výrobce limituje v úsilí vyjít vstříc požadavkům na růst mezd i v pokračování investičních záměrů, jejichž omezení povede ke ztrátě konkurenceschopnosti našich firem vůči těm ze zemí, kde se ceny energií podařilo zastropovat. Pomoc státu je tak pro řadu firem opravdu klíčová. Celé situaci nepomáhají ani odbory, které mají v této složité době nereálné požadavky, zbytečně tak tříštíme síly zdlouhavým vyjednáváním,“* dodává Miroslav Dvořák.

Neméně důležitým úkolem už pro současnou vládu bude rovněž provést český průmysl historickou transformací. Nástup čisté mobility, tlak na efektivitu a s ním spojená vyšší míra robotizace, automatizace a digitalizace výroby, a samozřejmě také soustavný tlak na vyšší ekologičnost výroby přináší podnikům i vládě celou řadu úkolů. *„Ačkoliv je zřejmé, že v tuto chvíli vláda řeší především úkoly spojené s energetickou krizí, musíme co nejdříve začít*

pracovat na strategickém směřování českého průmyslu. Jde nejen o aktuální podporu podnikům pomocí dostupných národních i evropských zdrojů, z delší perspektivy se pak musíme připravit na změny pracovního trhu a měnící se požadavky na kompetence zaměstnanců v autoprůmyslu. Je zapotřebí připravit cílené re-skillingové a up-skillingové vzdělávací programy pro zaměstnance a zároveň upravit i stávající systém technického vzdělávání s větším zaměřením na elektroniku, IT, kyberbezpečnost a další požadované kompetence," upozorňuje Martin Jahn.

Členské firmy AutoSAP v roce 2021

- TRŽBY: 1 101,6 miliard Kč (+ 5,9 %)
- EXPORT: 911,5 miliard Kč (+ 4,5 %)
- POČET ZAMĚSTNANCŮ: 139 228 (+ 0,8 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 46 292 Kč (+ 2,2 %)

Celkové tržby opět po roční odmlce překonaly hranici 1,1 bilionu korun a oproti roku 2020 vzrostly o 5,9 %. Zvýšil se také objem exportu o 4,1 % na celkových 911,5 miliardy korun. Celkově se vývoz zboží a služeb na celkových tržbách podílí z 84 %. Nejvýznamnějším odbytištěm pro tuzemské firmy jsou státy Evropské unie s dominantním postavením Německa (podíl ve výši 29,6 %). Firmy Sdružení automobilového průmyslu se podíleli téměř 30 % na celkové produkci tuzemského zpracovatelského průmyslu, podíl členů AutoSAP na celkovém exportu ČR činil v loňském roce 19 %.

V loňském roce se pak prakticky nezměnil počet zaměstnanců. Firmám se podařilo udržet klíčové zaměstnance a dokonce mírně navýšit jejich celkový počet na 139 228 osob (+0,8 %). Nedostatek zaměstnanců, především těch s vyšší kvalifikací, zůstává i nadále důležitým tématem.

Také vývoj mezd odpovídal vývoji trhu. Průměrná mzda u firem Sdružení poprvé v historii přesáhla hranici 46 tisíc korun a průměrnou mzdu v ČR tak převyšuje 22,3 %. Největší průměrnou mzdu vykazují finální výrobci – více než 55 701 tisíc korun, následují účelové organizace s průměrnou mzdou vyšší než 50 tisíc korun, ale i dodavatelé vyplácí svým zaměstnancům nadprůměrné mzdy a to přes 40 tisíc korun.

Členové Sdružení automobilového průmyslu představují 13 % zaměstnanců ve zpracovatelském průmyslu ČR a dohromady vytvářejí 28 % tržeb zpracovatelského průmyslu. Celý sektor automotive zaměstnává v ČR celkově přímo téměř 180 tisíc osob.

Výroba vozidel v roce 2021

- TRŽBY: 632,4 mld. Kč (+ 4,2 %), z toho EXPORT: 572,3 mld. Kč (+ 4,2 %)
- ZAMĚSTNANOST: 48 247 osob (+ 4,5 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 55 701 Kč (- 2,5 %)
- VÝROBA:
 - OSOBNÍ AUTOMOBILY: 1 105 223 kusů (- 4,1 %)
 - AUTOBUSY: 4 947 kusů (- 2,4 %)
 - NÁKLADNÍ: 1 262 kusů (+ 6,9 %)
 - MOTOCYKLY: 1 035 kusů (+ 87,2 %)
 - PŘÍVĚSY A NÁVĚSY: 29 231 (+ 10,5 %)

Dodavatelé v roce 2021

- TRŽBY: 447,1 mld. Kč (+ 7,8 %), z toho EXPORT: 334,0 mld. Kč (+ 5,6 %)
- ZAMĚSTNANOST: 81 211 osob (- 1,3 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 40 160 Kč (+ 4,8 %)

Účelové organizace v roce 2021

- TRŽBY: 22,2 mld. Kč (+ 19,0 %), z toho EXPORT: 5,2 mld. Kč (- 19,0 %)
- ZAMĚSTNANOST: 9 770 osob (+1,2 %)
- PRŮMĚRNÁ MZDA: 50 789 Kč (+6,0 %)