

Analýza vývoja automobilového priemyslu na Slovensku

Edita NEMCOVÁ*

The Development of Slovak Automotive Industry

Abstract

In recent years the largest and most important manufacturing sector in Slovak Republic has been the transport equipment industry. Its share is expected to grow in next years too above all due to an expanding automotive industry as well. This industrial branch has been the engine of positive changes and has contributed to improved performance of supplier branches as well. At the same time there are several risks resulting from this excessive dependency of Slovak economy from one dominating sector. The main objective of the submitted article, is to provide an analysis of the development of Slovak automotive industry during recent years.

Keywords: *manufacturing, automotive industry, labour productivity, employment, regional development*

JEL Classification: D24, L62, O14, R11

Úvod

Vývoj slovenského priemyslu v posledných rokoch potvrdzuje, že po naštartovaní aktívnej reštrukturalizácie sa jeho výkonnosť zvyšuje. Veľký podiel na zvyšovaní jeho produkcie, ako aj zlepšovaní bilancie zahraničného obchodu má hlavne automobilový priemysel, ktorý na Slovensku získal dominantné postavenie. To, že tento trend sa nezmení ani v nasledujúcich rokoch a podiel tohto odvetvia na výkonnosti slovenského priemyslu bude ešte narastať, potvrdzuje príchod ďalších dvoch veľkých zahraničných investorov z tohto odvetvia. Jeho vplyv je umocnený skutočnosťou, že automobilový priemysel je odvetvím, ktorého rozvoj vyvoláva synergický efekt vo viacerých odvetviach. Vytvára celý rad

* Ing. Edita NEMCOVÁ, PhD., Prognostický ústav SAV, Šancová 56, 811 05 Bratislava 1;
e-mail: progedit@savba.sk

nových možností a príležitostí pre odvetvia, ktoré sú s ním späté po dodávateľskej línii. Okrem iného k nim patria napríklad elektrotechnický a chemický priemysel, hlavne odbor výrobkov z gumy a plastov, na dynamickom vývoji ktorého mali rozhodujúci podiel práve výrobcovia pneumatík. Zároveň s týmito pozitívnymi vplyvmi na ekonomiku SR však nemožno zabúdať na riziko, ktoré so sebou prináša jej prílišná závislosť od jedného dominantného odvetvia. Hlavným zámerom tohto článku, ktorý vznikol v rámci grantového projektu VEGA č. 2 3068-3, je analýza vybraných ukazovateľov vývoja tohto odvetvia.

1. Automobilový priemysel Slovenskej republiky v rámci rozšírenej Európskej únie

Automobilový priemysel patrí k rozhodujúcim odvetviám spracovateľského priemyslu v Európe. Podľa *European Competitiveness Report 2004* bol jeho podiel na celkovej zamestnanosti v spracovateľskom priemysle približne 6 % a k jeho celkovej produkcii prispel 7 % [2]. V EÚ 15 je automobilový priemysel vysoko koncentrovaným odvetvím, pričom v Nemecku sa sústreďuje temer polovica celkovej ním vytvorenej pridanej hodnoty. Spolu s Nemeckom, Švédskom a Francúzskom patria ku krajinám s vysokou špecializáciou v automobilovom priemysle aj novoprijaté štáty Únie, ako Česká republika, Slovensko a Maďarsko.

Nové členské štáty Európskej únie sa stali dôležitou oblasťou, do ktorej smerovali aktivity automobilového priemyslu EÚ, keď významní európski výrobcovia automobilov začali na ich území umiestňovať svoje pobočky. V roku 2002 sa títo výrobcovia podieľali 83 % na výrobe 1,2 milióna dopravných prostriedkov vyrábaných vo vtedy ešte kandidátskych, dnes už nových členských štátoch, pričom jasné prvenstvo obsadil koncern Volkswagen (720 000 dopravných prostriedkov), potom nasledovali koncerny Fiat (178 000) a Renault (126 000) [16]. Podiel európskych výrobcov sa v budúcich rokoch zrejme zníži v dôsledku investícií automobilových firiem Hyundai a Toyota/PSA Peugeot Citroën na Slovensku, čím sa Slovenská republika zároveň zaradí medzi najvýznamnejších producentov automobilov spomedzi nových členských štátov EÚ. V rámci nich je Slovensko jedinou krajinou so významným podielom automobilového priemyslu pri súčasne relatívne nízkom podiele priamych zahraničných investícií (PZI).

Nové členské štáty patria v európskom kontexte k malým, ale vysokošpecializovaným výrobcom cestných dopravných prostriedkov a ich automobilový priemysel sa rozvíja rýchlejším tempom než v pôvodných členských štátoch EÚ. Čo sa týka percentuálneho zastúpenia troch najdôležitejších subsektorov tohto odvetvia, menovite výroby motorových vozidiel a motorov (OKEČ 341), výroby karosérií (OKEČ 342) a výroby dielov pre vozidlá (OKEČ 343), najväčšie percento

pripadá na výrobu motorových vozidiel a motorov, a to cca 64 % [16]. V porovnaní s novými členskými štátmi, konkrétne so štátmi pôvodnej Vyšehradskej skupiny (V 4), výroba náhradných dielov a komponentov na Slovensku s podielom okolo 9 % zohráva zatiaľ nie príliš významnú úlohu na celkovej produkcii automobilového priemyslu. V susednej Českej republike je tento podiel relatívne vysoký – 45 % v roku 2002 – čo vyplýva zo špecifických podmienok v spoločnosti Škoda VW týkajúcich sa domácej siete subdodávateľov. V poslednom čase sa začal trend zvyšovania podielu výroby komponentov na produkcii automobilového priemyslu prejavovať aj v ďalších nových členských štátoch EÚ, čo indikuje, že subdodávatelia nasledujú producentov na nové stanovišťa výroby. Práve pokračovanie a posilnenie tohto trendu vývoja automobilového priemyslu na Slovensku by dávalo záruku na plné rozvinutie jeho synergických efektov, aby sme neboli iba montážnou dielnou, ale aby toto odvetvie prostredníctvom využívania čoraz širšej siete domácich dodávateľov prispelo k rastu v nadväzujúcich odvetviach.

Z hľadiska podielu dvoch kategórií výrobkov, menovite výroby automobilov a výroby nákladných áut (vrátane výroby autobusov), dominantnou je výroba automobilov. Produkcia nákladných áut a autobusov zohráva v nových členských štátoch EÚ výrazne menšiu úlohu, než je to v starých členských štátoch. Na celkovej produkcii motorových vozidiel je jej podiel približne 1 %, čo tvorí iba 0,1 % svetovej produkcie a 0,6 % produkcie krajín rozšírenej EÚ. Najväčšími producentmi nákladných áut a autobusov v tomto regióne v roku 2002 boli Česká republika a Poľsko. Tento druh výroby mal rozhodujúce zastúpenie na výrobe dopravných prostriedkov aj v minulosti. Väčšina producentov však nedokázala prekonať recesiu v období transformácie a zahraniční investori zatiaľ neprejavili väčší záujem investovať do tejto oblasti automobilového priemyslu.

V európskom kontexte, ako sme už uviedli, patrí Slovenská republika spolu s Českou republikou, Maďarskom a Poľskom, k malým, ale vysokošpecializovaným výrobcam dopravných prostriedkov. K prvoradým predpokladom rýchleho rozvoja automobilového priemyslu v týchto štátoch patrila ich ponuka kvalifikovanej pracovnej sily súčasne s nízkymi pracovnými nákladmi, ako aj veľký potenciálny dopyt po produktoch tohto odvetvia. Čo sa týka počtu vyrobených automobilov, spomedzi nových členských štátov EÚ bola Slovenská republika v roku 2002 na 3. mieste za Českou republikou a Poľskom, ako štvrté v poradí sa umiestnilo Maďarsko. Ak porovnáme jednotlivé krajiny, automobilový priemysel v Českej republike, Poľsku, Maďarsku a taktiež v Slovenskej republike bude v blízkej budúcnosti z hľadiska rozmeru na podobnej úrovni, ako je to v Rakúsku a Holandsku, ktoré patria v rámci EÚ k nižšiemu priemeru [16]. Vo všetkých spomenutých štátoch zohráva automobilový priemysel v súčasnosti významnú úlohu a je jedným z hnacích motorov ich ekonomiky. Zaujímavé je

porovnanie hodnôt, ktoré dosahujú vybrané ukazovatele charakterizujúce výrobný faktor práca za OKEČ 34 (výroba dopravných prostriedkov) v štátoch pôvodnej V 4, s ich priemerom dosahovaným v EÚ 15 v roku 2001:

Tabuľka 1

Komparácia vybraných ukazovateľov za OKEČ 34 v roku 2001 (EÚ 15 = 100 %)

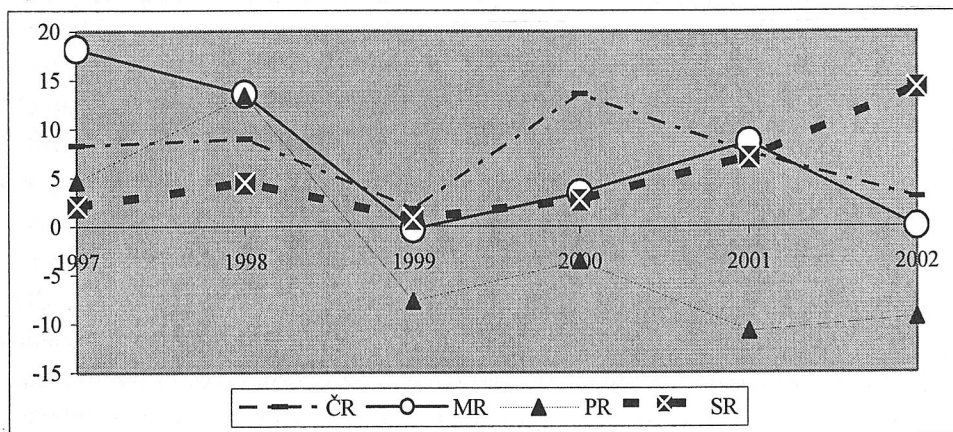
Krajina	Jednotkové náklady práce	Celkové mesačné náklady práce	Mesačná hrubá mzda
Česká republika	27.4	20.4	17.4
Maďarská republika	16.9	22.0	18.1
Poľská republika	29.5	19.6	19.9
Slovenská republika	10.5	24.5	15.5

Prameň: WIW [5; 16]; Ročenka priemyslu 2003; International Yearbook of Industrial Statistics 2003.

V žiadnej z porovnávaných krajín však priemerná mesačná mzda v tomto odvetví nedosahovala v roku 2001 ani 1/5 jej priemeru v krajinách EÚ 15. S tým súvisí aj nízka úroveň pracovných nákladov v porovnaní so starými členskými štátmi EÚ. Najlacnejšiu pracovnú silu zo všetkých porovnávaných krajín mala v roku 2001 Slovenská republika. Práve ponuka lacnej a kvalifikovanej pracovnej sily bola jedným z podnetov, ktoré ovplyvnili zahraničných investorov pri výbere lokality. Ak porovnáme dynamiku vývoja zamestnanosti v automobilovom priemysle v krajinách V 4, po roku 1999 rástla, s výnimkou Poľska, kde v roku 2001 poklesla až o 10,1 %, a roku 2002, keď v Maďarsku zostala na úrovni predchádzajúceho roka (pozri graf 1).

Graf 1

Medziročný vývoj zamestnanosti (predchádzajúci rok = 100 %) vo výrobe dopravných prostriedkov v krajinách V 4



Prameň: CESTAT: Statistical Bulletin 2003/4.

Vývoj naznačuje, že krajiny V 4 by mali aj ako noví členovia EÚ zohrávať v budúcnosti dôležitú úlohu v rámci jej automobilového priemyslu.

2. Vybrané ukazovatele vývoja automobilového priemyslu Slovenska

Aj keď v minulosti nepatril vždy k rozhodujúcim odvetviam ekonomiky, mal na území Slovenska automobilový priemysel a výroba dopravných prostriedkov dlhoročnú tradíciu. Podľa údajov v Ročenke 2002, ktorú publikovalo Združenie automobilového priemyslu SR [10], motocykle sa vyrábali už v roku 1947, hoci to bolo iba 366 kusov. V nasledujúcom roku bol už tento počet temer 30-násobne vyšší (10 976 kusov motocyklov). Prvých 257 kusov osobných automobilov bolo na území Slovenska vyrobených v roku 1982, po krátkom období rastu došlo k poklesu iba na 1 kus ročne počas obdobia 1988 – 1991. Vstupom koncernu Volkswagen na slovenský trh v roku 1991 sa situácia výrazne zlepšila, v roku 1992 vyrábala na Slovensku 1 630 kusov automobilov ročne, aj napriek tomu, že spočiatku nemal jasnú koncepciu výroby. Až v roku 1994 sa rozhodlo o využití miestnych výrobných kapacít na produkciu niektorých modelov automobilového koncernu Volkswagen Group. Odvtedy má výroba automobilov neustále stúpajúcu tendenciu, v roku 2003 sa vyrobilo viac ako 280 000 tis. osobných automobilov.

Od prvého roka samostatnosti SR sa odvetvie výroby dopravných prostriedkov, ktorého podiel na produkcii spracovateľského priemyslu bol iba 4,6 %, posunulo na vedúce miesto v rebríčku jednotlivých odvetví. Automobilový priemysel je hlavným zdrojom priaznivého vývoja podielu tohto odvetvia aj na ďalších ukazovateľoch spracovateľského priemyslu za obdobie posledných desiatich rokov (pozri tab. 2).

Vnútna štruktúra spracovateľského priemyslu SR zaznamenala dosť výrazné zmeny, pričom najväčšie boli vo výrobe dopravných prostriedkov, čo bolo spôsobené hlavne prudkým rastom automobilového priemyslu, ktorý sa v posledných rokoch stal ťažiskovým odvetvím slovenského priemyslu. Podiel výroby dopravných prostriedkov na produkcii vzrástol viac ako päťnásobne a podiel na tržbách z priemyselnej činnosti narástol v sledovanom období v danom odvetví temer trojnásobne. Vyše dvojnásobný nárast zaznamenala aj pridaná hodnota, pričom počet pracovníkov vzrástol len minimálne, čoho dôkazom je aj prudký nárast produktivity práce v tomto segmente priemyselnej výroby, ktorá v porovnaní s rokom 1995 vzrástla v roku 2003 takmer 3,5-násobne.

Iba v okruhu 200 km majú na Slovensku v blízkej budúcnosti vyrábať traja producenti patriaci do skupiny najväčších výrobcov automobilov. Montážny závod koncernu PSA Peugeot Citroën, ktorý vzniká pri Trnave, predstavuje zatiaľ vzhľadom na investície vo výške 700 mil. EUR najväčší projekt na Slovensku budovaný na zelenej lúke. Toto prvenstvo však bude zrejme v blízkej budúcnosti prekonané, ak na základe investičných dohôd koncerny Kia a Hyundai postavia v Slovenskej republike závod na výrobu automobilov, a súčasne závod

na výrobu automobilových dielcov a modulov pre závod Kia. Investícia koncernu Kia dosiahne 700 mil. EUR a Hyundai Mobis 130 mil. EUR. V novom závode Kia, ktorý má byť dokončený koncom roka 2006, by sa podľa plánov malo vyrábať 200 000 áut ročne. Predpokladá sa, že v regióne táto investícia prispeje k vytvoreniu 2 400 nových pracovných miest priamo a ďalších 7 000 nepriamo v dodávateľskej sieti. Spoločne s existujúcim závädom Volkswagen v Bratislave by mohli tri automobilové závody umiestnené na území SR vyrábať od roka 2006 viac ako 800 000 vozidiel ročne, čo by znamenalo svetové prvenstvo Slovenska v počte vyrobených automobilov na obyvateľa. Celá produkcia nového závodu Kia má byť určená na európsky trh, závod Volkswagen vyváža určité percento produkcie aj do USA. V roku 2003 predstavoval vývoz do USA 11 % z celkového vývozu závodu Volkswagen Slovakia, v roku 2004 sa zvýšil o 17 %.

Tabuľka 2

Podiel odvetví na vybraných charakteristikách spracovateľského priemyslu¹

Odvetvie	Produkcia		Tržby z priemyselnej činnosti		Pridaná hodnota		Pracovníci	
	1993	2003	1997	2003	1995	2003	1993	2003
DA Výroba potravín	17.9	10.2	16.3	9.9	12.2	9.8	10.9	10.9
DB Textilná a odevná výroba	5.3	2.2	3.5	2.2	5.8	4.4	11.7	11.9
DC Spracovanie kože	2.1	1.5	1.2	1.5	2.0	1.6	4.9	4.2
DD Spracovanie dreva	1.8	1.3	1.7	1.3	2.1	1.2	3.1	2.5
DE Výroba papiera, tlač	5.5	5.0	6.4	4.5	8.7	6.1	4.9	4.2
DF Výroba rop. prod., koksu	9.2	7.0	9.0	7.2	5.8	5.5	1.6	1.1
DG Výroba chem. výrobkov	9.3	4.5	9.1	4.5	10.7	4.6	6.2	4.1
DH Výroba vyr. z gumy a plast.	3.8	4.5	4.1	4.4	4.6	5.4	2.8	4.2
DI Výroba nekov. výrobkov	4.9	4.2	4.4	4.2	6.2	7.1	6.2	5.7
DJ Výroba kovových výrobkov	19.0	14.3	18.2	14.5	17.2	18.5	11.5	14.2
DK Výroba strojov a zar. i. n.	8.5	7.1	8.2	6.8	9.8	9.1	17.1	10.8
DL Výroba el. a opt. zar.	5.3	8.7	6.1	8.7	6.2	9.4	8.5	14.3
DM Výroba dopr. prostriedkov	4.6	26.0	9.5	26.7	6.4	14.5	6.1	8.2
DN Výroba inde neklasif.	4.8	3.5	2.3	3.6	2.3	2.8	4.5	3.7
D Priemyselná výroba	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

¹ Organizácie s 20 a viac zamestnancami s prevažujúcou priemyselnou činnosťou a organizácie s počtom zamestnancov do 19 osôb, ktoré mali v roku 2002 obrat vyšší ako 100 mil. SK.

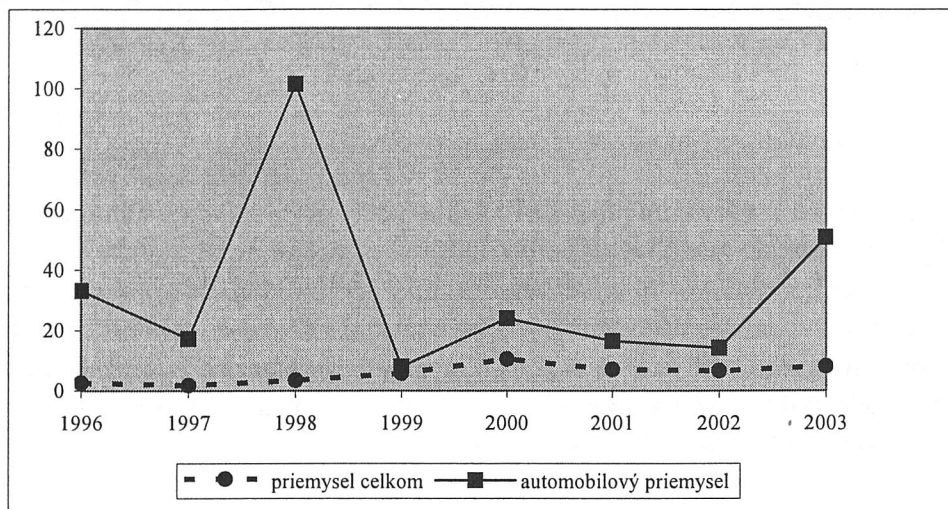
Prameň: Vlastné výpočty na základe Ročenky priemyslu SR 1997, Ročenky priemyslu SR 2000 a Ročenky priemyslu 2004.

Slovensko sa v prípade úspešnej realizácie oboch investičných zámerov zaradí na popredné svetové miesta vo výrobe osobných automobilov. Svojou minulo-ročnou výrobou obsadilo 21. miesto vo svetovom rebríčku. Podiel automobilového priemyslu na produkcii spracovateľského priemyslu v roku 2004 predstavoval 26 %, čo je viac ako štvrtina, na celkovom obrate slovenského priemyslu bol 26,5 %. Dominantné postavenie si automobilový priemysel udržiava už niekoľko

rokov, čo dokumentuje aj porovnanie tempa jeho medziročného rastu s rovnakým ukazovateľom za celý spracovateľský priemysel (na základe údajov z ročeniek priemyslu sú do porovnania zahrnuté iba organizácie s 20 a viac zamestnancami s prevažujúcou priemyselnou činnosťou a organizácie s počtom zamestnancov do 19 osôb, ktoré mali v roku 2002 obrat vyšší ako 100 mil. Sk; pozri graf 2):

Graf 2

Dynamika vývoja produkcie spracovateľského priemyslu a automobilového priemyslu (predchádzajúci rok = 100 %)

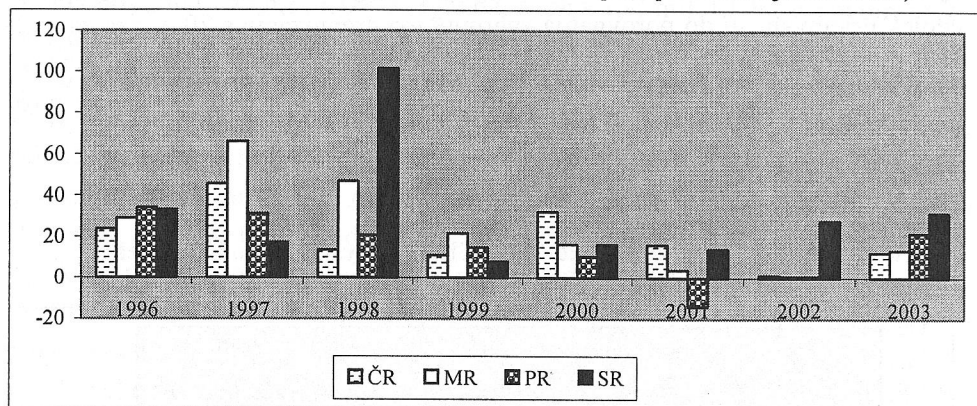


Prameň: Ročenka priemyslu 1997; Ročenka priemyslu 2004.

Počas celého sledovaného obdobia, s výnimkou roka 1999, rástla produkcia automobilového priemyslu rýchlejším tempom, než aké v priemere dosahoval spracovateľský priemysel. Najväčšie rozdiely sa zaznamenali v roku 1998, keď automobilový priemysel dosiahol nárast viac ako 100 % v porovnaní s rokom 1997, a v roku 2003, keď produkcia automobilového priemyslu vzrástla o 50,7 % oproti roku 2002. Priaznivý vývoj v roku 1998 súvisí s firmou Volkswagen a rastom jej produkcie, ktorý bol v prvom rade spätý so zhodnotením investícií z predchádzajúceho roka. Priaznivým impulzom bol aj fakt, že v tom roku vláda SR schválila v oblasti rozvoja automobilového priemyslu *Program rozvoja automobilových výrob.* Slovenská republika dosahuje veľmi dobré výsledky aj v porovnaní s Českou, Maďarskou a Poľskou republikou, svojimi partnermi v skupine V 4, pričom najväčší predstih pred nimi dosiahla v roku 1998. S výnimkou rokov 1999 a 2000 si Slovenská republika zachovala svoje vedúce postavenie v rámci tejto skupiny krajín (pozri graf 3).

Graf 3

Vývoj produkcie automobilového priemyslu (rast v % oproti predchádzajúcemu roku)

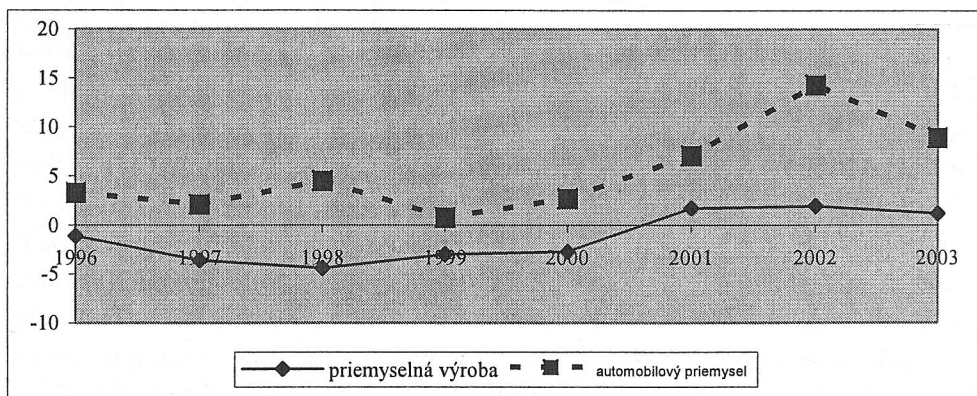


Prameň: WIIW: Handbook of Statistics; CESTAT; ŠÚ SR.

Zároveň so zvyšovaním produkcie rástli aj počty pracovníkov v tomto odvetví priemyslu. Porovnanie vývoja v tejto oblasti s trendmi dosahovanými v priemere za spracovateľský priemysel demonštruje jeho jasný predstih, ako aj prínos k znižovaniu nezamestnanosti (na základe údajov z ročeniek priemyslu sú do porovnania zahrnuté iba organizácie s 20 a viac zamestnancami s prevažujúcou priemyselnou činnosťou a organizácie s počtom zamestnancov do 19 osôb, ktoré mali v roku 2002 obrat vyšší ako 100 mil. Sk).

Graf 4

Vývoj počtu zamestnancov (predchádzajaci rok = 100 %)



Prameň: Ročenka priemyslu 1997; Ročenka priemyslu 2004.

Počas celého sledovaného obdobia počty pracovníkov automobilového priemyslu rástli, i keď v rokoch 1999 a 2000 sa medziročné tempo rastu spomalilo. Uvedený trend vynieva priaznivejšie, ak vezmeme do úvahy, že zamestnanosť

za celý spracovateľský priemysel začala medziročne rásť až od roku 2001 a aj vtedy boli jej prírastky niekoľkonásobne nižšie než v automobilovom priemysle.

Vývoj podielu exportu jednotlivých výrobných odborov automobilového priemyslu SR na svetovom trhu v období 1995 – 2002 ukazuje tabuľka 3.

Tabuľka 3

Podiel výrobných odborov automobilového priemyslu SR na svetovom exporte

Výrobný odbor	SITC rev. 3	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Cestné vozidlá spolu	78	0.09	0.16	0.22	0.42	0.38	0.48	0.46	0.51
Os. motorové vozidlá s výnimkou autobusov	781	0.03	0.11	0.19	0.55	0.48	0.65	0.58	0.64
Špeciálne vozidlá	782	0.09	0.06	0.12	0.04	0.03	0.03	0.04	0.05
Cestné motorové vozidlá	783	0.03	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.01
Súčiastky, platformy, traktory	784	0.16	0.25	0.32	0.32	0.33	0.31	0.35	0.41

Prameň: WIIW: Handbook of Statistics; [16].

Najvýraznejšie sa zvýšil podiel exportu osobných motorových vozidiel, i keď z celosvetového hľadiska predstavuje aj naďalej iba jeho nepatrnú časť. Tento ani nie 1 % podiel na celosvetovom exporte treba posudzovať vzhľadom na rozmer slovenskej ekonomiky a konkurenciu v oblasti automobilového priemyslu na svetových trhoch. Obzvlášť priaznivo vyznieva v porovnaní s ostatnými novoprijatými členmi EÚ, medzi ktorými vyššie hodnoty ako Slovensko dosahuje iba Česká republika (1,42). Ak sa úspešne zrealizuje výstavba nového automobilového závodu Kia pri Žiline, je reálna šanca na nárast daného ukazovateľa a získanie prvenstva.

Napriek tomu, že na svetovom exporte sa Slovensko podieľa iba nepatrnou čiastkou, automobilový priemysel v slovenskej ekonomike pôsobí v posledných rokoch ako významný faktor pri znižovaní salda bilancie zahraničného obchodu. Vývoj bilancie sektora automobilového priemyslu v rokoch 1999 až 2003 v porovnaní s celkovou bilanciou zahraničného obchodu ukazuje tabuľka 4.

Počas celého sledovaného obdobia, keď slovenská ekonomika ako celok zápasila so záporným saldom bilancie zahraničného obchodu, vykazoval tento ukazovateľ za automobilový priemysel plusové hodnoty. A to aj za podmienok neustále rastúceho dovozu vozidiel. Pričinil sa o to predovšetkým predstih vývozu výrobných organizácií, ktorý sa dosiahol rozširovaním kapacít montáže automobilov v závode VW Slovakia a prechodom na náročnejšie modely [19]. Dôkazom toho, že automobilový priemysel je výrazne proexportne orientované odvetvie, je okrem iného aj skutočnosť, že v roku 2003 bol jeho podiel na celkovom vývoze slovenskej ekonomiky 32 % a v roku 2004 bol o trochu nižší – iba 30,7. Aj tak je to v oboch prípadoch temer jedna tretina celého exportu.

Tabuľka 4

Bilancia zahraničného obchodu (v mld Sk)

	1999			2000		
	dovoz	vývoz	saldo	dovoz	vývoz	saldo
SR spolu	468.90	423.60	-45.30	590.70	548.40	-42.30
AP (ZAP SR)	86.48	92.35	+5.87	114.79	127.90	+13.11
z toho: VO	65.00	92.35	+27.35	93.40	127.90	+34.50
z toho: VW	56.00	68.72	+12.72	73.84	84.83	+10.99
DDA	21.48	—	-21.48	21.39	—	-21.39

2001			2002			2003		
dovoz	vývoz	saldo	dovoz	vývoz	saldo	dovoz	vývoz	saldo
713.90	610.70	-103.20	748.00	652.00	-96.00	826.60	803.00	-23.60
143.40	146.00	+2.60	149.00	175.00	+26.00	195.90	250.80	+55.70
114.90	146.00	+31.10	118.00	175.00	57.00	160.10	250.80	+90.70
81.30	88.10	+6.80	75.00	108.00	+33.00	—	—	+73.2
28.50	—	-28.50	31.00	—	31.00	35.80	—	-35.80

Vysvetlivky: VO – výrobné organizácie,
DDA – obchod a služby.

Prameň: ZAP SR [19].

Napriek tomu, že automobilový priemysel má vybudovanú svoju sieť systémových dodávateľov, je príležitosťou pre domáce firmy, aby sa zapojili do zoznamu subdodávateľov. Predpokladom toho je však vysoká kvalita ich produkcie, čím automobilový priemysel zároveň vytvára stimuly k jej rastu. Dovočná náročnosť automobilového priemyslu klesla do roka 2002 zhruba na 70 % práve v dôsledku toho, že dodávatelia otvorili prevádzky aj na území Slovenska.

3. Perspektívy ďalšieho rozvoja automobilového priemyslu a jeho vplyv na rozvoj regiónov

Zároveň s priaznivým vplyvom na výkonnosť ekonomiky rozvoj automobilového priemyslu prináša na druhej strane celý rad otázok prameniáciach z obáv, či pre malú ekonomiku, akou je Slovensko, nie je závislosť ekonomiky od jedného silného odvetvia príliš riskantná. Napríklad už iba pravidelná letná celozávodná dovolenka v závode Volkswagen citeľne znižuje objem exportu. Na tvorbu HDP zatiaľ výrazný vplyv nemá, skutočnosť sa však zmení v prípade, keď začnú s výrobou aj závody PSA Peugeot Citroën a Kia Slovakia, ako uvádzajú viacerí odborníci [9]. Pritom čím viac sa budú realizovať snahy, aby Slovensko nebolo len montážnou dielňou a aby sa vytvorila ešte širšia sieť domácich subdodávateľov, tým viac toto riziko závislosti narastá. Paradoxne by sa dalo povedať, že čím viac slovenské malé a stredné podniky zvyšujú úroveň svojej produkcie, aby jej kvalita zodpovedala náročným požiadavkám automobilového priemyslu, tým zároveň

zvyšujú riziko svojej existencie v prípade útľmu tohto odvetvia. A riziko útľmu na trhu s automobilmi so všetkými negatívnymi dôsledkami nepochybne existuje. V prípade zníženia dopytu v zahraničí by domáci dopyt zrejme nebol schopný saturovať tento výpadok. Vzhľadom na rozmer slovenskej ekonomiky sa aj napriek tomu, že súčasná úroveň motorizácie, ktorá zatiaľ nedosahuje hodnoty vyspelých krajín EÚ, vytvárajú predpoklady na rast dopytu po produktoch odvetvia.

Výroba dopravných prostriedkov, a výroba automobilov osobitne, je silne globalizovaným odvetvím. Preto aj ďalší vývoj automobilového priemyslu na Slovensku bude silno závisieť od strategických rozhodnutí globálnych hráčov. Vzhľadom na to, že jeho produkcia je orientovaná najmä na európsky trh, bude musieť obstať v konkurenčnom boji s tými európskymi producentmi, ktorých hlavná komparatívna výhoda, podobne ako v Slovenskej republike, spočíva v nízkych nákladoch. Okrem novoprijatých členských štátov k nim možno zaradiť aj Španielsko, Rumunsko a Ukrajinu.

Zatiaľ sa v Slovenskej republike prejavuje pozitívna stránka vstupu automobilového priemyslu do slovenskej ekonomiky vo forme pôsobenia už spomínaného multiplikatívneho efektu investícií do automobilového priemyslu na ostatné odvetvia, zamestnanosť, platobnú bilanciu a štátny rozpočet. Okrem toho, že spolu s investormi z automobilovej brandže prichádzajú na Slovensko aj ich systémoví dodávatelia, vytvára sa priestor aj pre domácich dodávateľov a vytváranie ďalších pracovných miest. Ako príklad možno uviesť priemyselný park v Devínskej Novej Vsi a autopark v Lozorne; prvotným impulzom ich vzniku bola firma Volkswagen Slovakia. Výška celkových investícií v areáli Autoparku Lozorno má dosiahnuť 134 mil. USD, čo vytvára predpoklady na vznik 1 500 nových pracovných miest. Okrem pobočiek medzinárodných firiem (americká korporácia Johnsons Controls, francúzsky výrobca Plastic Omnium, nemecký koncern SAS Automotive) tu budujú svoje prevádzky aj domáci dodávatelia, čo podstatnou mierou ovplyvnilo nárast pracovných miest v regióne. Tým sa vytvára príležitosť nielen pre veľké podniky, ale aj pre kategóriu malých a stredných podnikov, pokiaľ ich výroba bude vyhovovať náročným požiadavkám automobilového priemyslu na kvalitu nimi dodávanej produkcie. O priaznivom vplyve automobilového priemyslu na domácu produkciu svedčí aj fakt, že veľmi prudký nárast zaznamenala výroba komponentov, ktorá sa v roku 2003 v porovnaní s predchádzajúcim rokom zdvojnásobila. V roku 2003 dodávatelia pre automobilový priemysel vyrobili autosúčiastky v hodnote 75,4 mld Sk, v roku 2004 už v hodnote 105 mld Sk.

Z regionálneho pohľadu je automobilový priemysel zatiaľ rozmiestnený dosť nerovnomerne, čo súvisí aj so súčasným stavom infraštruktúry, najmä dopravnej. Jej kvalita zohráva vzhľadom na to, že automobilový priemysel využíva systém

dodávok *just in time*, veľmi dôležitú úlohu pri výbere lokality. Investície do automobilového priemyslu však pritiahli na Slovensko aj takých investorov z nadväzných odvetví, ktorí sa pri hľadaní stanovišťa svojej produkcie neviazali na mesto, prípadne región umiestnenia automobilového závodu.

Príkladom môže byť francúzska nadnárodná skupina Valeo Security Systems, ktorá plánuje v priemyselnom parku Košice-Pereš vybudovať závod na výrobu blokovacích západiek, zámkov, kľúčov a kľučiek do automobilov za 16,4 milióna EUR (630 mil. Sk). Výroba by sa mala začať na prelome rokov 2006 a 2007.

Ďalším investorom z tejto skupiny je spoločnosť Getrag Ford Transmission. Tento strategický investor sa rozhodol pre vstup do slovenskej ekonomiky koncom roka 2004. Svoju pobočku mieni umiestniť na území priemyselného parku Kechnec v Košickom samosprávnom kraji. Celkové investície by mali dosiahnuť hodnotu takmer 350 miliónov EUR. Pri očakávanom ročnom obrate na úrovni 300 – 400 mil. EUR by sa tu malo vyrábať približne 300 tis. kusov prevodoviek. Výstavbou tejto pobočky by sa malo do konca roka 2007 vytvoriť takmer 1 000 pracovných miest, pričom sa predpokladá, že ďalších 1 500 ľudí si nájde prácu vo firmách potenciálnych subdodávateľov spoločnosti.

V oboch uvedených prípadoch ide o názorný príklad toho, že príchod investorov z odvetvia automobilového priemyslu napomáha nielen rozvoj regiónu, v ktorom sa etablovala pobočka ich firmy, ale aj ďalším regiónom, kde našli sídlo ich subdodávateľia. Automobilový priemysel sa takýmto spôsobom podieľa na zmierňovaní rozdielov v úrovni regiónov SR [1]. Tieto rozdiely doposiaľ patria k dosť vypuklým, a často uvádzaným negatívam našej ekonomiky.

Sektor automobilového priemyslu má, ako sme už uviedli, výrazne proexportný charakter. Jeho podiel na celkovom exporte krajiny tvorí viac než štvrtinu. Objem investícií do odvetvia automobilového priemyslu dosiahol v období 1998 – 2002 sumu 76,83 mld Sk, pričom v roku 2002 boli tieto investície na úrovni 24,037 mld Sk.

Požiadavky na kvalitu a bezpečnosť automobilov sú čoraz vyššie a automobilové spoločnosti sa snažia svojim zákazníkom vyjsť v ústrety. Ruka v ruku s týmto trendom ide zavádzanie najmodernejších technológií, pomocou ktorých je možné uvedené požiadavky efektívne naplniť.

S neustále rastúcimi požiadavkami na bezpečnosť produktov súvisí aj skutočnosť, že prostredníctvom systému záväzných predpisov stanovujúcich vlastnosti automobilov zasahuje do produkcie tak štát, ako aj viaceré nadnárodné korporácie. Účinnosť takéhoto usmerňovania preto následne vyvoláva potrebu efektívnych a moderných metód riadenia. Manažment automobilového priemyslu sa preto v priebehu rokov sformoval na jednu z jeho najefektívnejších foriem a metód. Uvedené požiadavky zároveň kladú veľké nároky na kvalifikované pracovné sily na všetkých úrovniach, od vrcholových manažérov až po pracovníkov na

najnižšej priečke tejto hierarchie. S tým je spätý ďalší významný prínos rozvoja automobilového priemyslu, ktorým je dôraz na odbornú prípravu pracovných síl. Keďže vysoká a neustále rastúca úroveň vzdelávania je jedným z atribútov znalostnej ekonomiky, starostlivosť a zabezpečenie odborného rastu zamestnancov vyznieva dvojnásobne priaznivo. Združenie automobilového priemyslu SR pri riešení týchto otázok úzko spolupracuje s Ministerstvom školstva SR, a to tak v oblasti učňovského školstva, ako aj do budúcnosti zameraných aktivít v oblasti vzdelávania na vysokých školách technického zamerania. Tento fakt je veľmi dôležitý aj vzhľadom na to, že dominantné postavenie tohto odvetvia sa v budúcnosti ešte posilní vstupom významných investorov na Slovensko a dopyt po kvalifikovaných pracovných silách sa ešte zvýši.

Hoci automobilový priemysel nepatrí medzi *high-tech* odvetvia spracovateľského priemyslu, je jednou z hlavných hnacích síl nových technológií a difúzie inovácií v rámci celej ekonomiky. Nové techniky a technológie používané v tomto odvetví spracovateľského priemyslu sú nielen zdrojom zvyšovania jeho produktivity, ale ich šírenie a následné využívanie v celej ekonomike zároveň prispieva k vytváraniu agregátnych prínosov v produktivite [18]. Zvyšovanie jeho výkonnosti priaznivo pôsobí aj na nadväzujúce odvetvia. Jedným z nich je aj elektrotechnický priemysel, ktorého produkcia sa v prevažnej miere zaraďuje medzi *high-tech* odbory spracovateľského priemyslu.

Záver

Medzi určujúce trendy vo výrobe automobilov a ich príslušenstva patrí globalizácia a koncentrácia. Vývoj za posledných 10 rokov jednoznačne potvrdil, že slovenský priemysel má napriek neustále rastúcemu významu terciárneho sektora výrazný a rozhodujúci vplyv na vývoj celej ekonomiky. Pravda, musí prekonať ešte celý rad prekážok, viaceré odvetvia sa svojimi produktmi začínajú úspešne etablovať nielen na domácom trhu, ale aj na zahraničných trhoch. K takýmto expandujúcim odvetviám nepochybne patrí automobilový priemysel, ktorý vo výraznej miere prispel k vylepšeniu ukazovateľov nielen sektora priemyslu, ale celej slovenskej ekonomiky. Patrí k dynamicky sa rozvíjajúcim sektorom a je hybnou silou rozvoja hospodárstva krajiny. Podiel automobilovej výroby celkovom HDP Slovenska tvorí 17 % a každý rok sa zvyšuje. Podobne je to aj v oblasti exportu, kde tento podiel prevyšuje 30 % exportu krajiny. V nasledujúcich rokoch bude potrebné vo zvýšenej miere využiť multiplikačný efekt automobilového priemyslu na odvetvia, ktoré sú s ním späté po dodávateľskej linke tak, aby sa posilnili hlavne moderné technológie. Zvýšenie konkurencieschopnosti a ziskovosti týchto odvetví by mohlo napomôcť zvýšeniu úrovne

investícií do výskumu a vývoja, ktoré je jedným z predpokladov, aby slovenský priemysel pokračoval v nastúpenom trende vzostupu svojej výkonnosti. Ambíciou Slovenska by malo byť priblíženie sa priemeru EÚ, kde sa temer 20 % výskumu a vývoja v spracovateľskom priemysle realizuje práve v odvetví automobilového priemyslu [2].

Literatúra

- [1] BALÁŽ, V.: Trendy v regionálnom vývoji Slovenskej republiky: ekonomická teória a prax. Ekonomický časopis/Journal of Economics, 52, 2004, č. 7, s. 783 – 800.
- [2] CEC: European Competitiveness Report 2004. Brussels: Commission of the European Communities 2004.
- [3] CESTAT: Statistical Bulletin 2000/4. Bratislava: Štatistický úrad SR 2001.
- [4] CESTAT: Statistical Bulletin 2003/4. Bratislava: Štatistický úrad SR 2004.
- [5] Handbook of Statistics: Countries in Transition 2004. Vienna: Wiener Institut für internationale Wirtschaftsvergleiche 2004.
- [6] HILDEBRANDT, A. – WÖRZ, J.: Determinants of Industrial Location Patterns in CEECs. [Working papers, No. 32.] Vienna: Wiener Institut für internationale Wirtschaftsvergleiche 2004.
- [7] HOŠKOVÁ, A.: Priame zahraničné investície na Slovensku v rokoch 1995 – 1998. Bratislava: Inštitút menových a finančných štúdií NBS 1999.
- [8] LANDESMAN, M. (ed.): Structural Report 2003 on Central and Eastern Europe. Volume 1. Vienna: Wiener Institut für internationale Wirtschaftsvergleiche 2003.
- [9] ODKLADAL, M.: Dovolenku automobiliek pocíti ekonomika. Hospodárske noviny, 3. 8. 2005.
- [10] Ročenka 2002 ZAP SR. Bratislava: ZAP SR a SOPK 2003.
- [11] Ročenka priemyslu 1997. Bratislava: Štatistický úrad SR 1997.
- [12] Ročenka priemyslu 2003. Bratislava: Štatistický úrad SR 2003.
- [13] Ročenka priemyslu 2004. Bratislava: Štatistický úrad SR 2004.
- [14] Štatistická správa o základných vývojových tendenciách v hospodárstve SR 2002. Bratislava: Štatistický úrad SR 2003.
- [15] UNIDO: International Yearbook of Industria Statistics 2003. Vienna: Unido 2003.
- [16] URBAN, W.: The Vehicle Industry in the New Member States. Vienna: Wiener Institut für internationale Wirtschaftsvergleiche 2005.
- [17] Vybrané ukazovatele priemyselných organizácií a index priemyselnej produkcie 1/2004. Bratislava: Štatistický úrad SR 2004.
- [18] ZAJAC, Š.: Niektoré problémy vplyvu inovácií na zamestnanosť. Ekonomický časopis/Journal of Economics, 52, 2004, č. 1, s. 74 – 90.
- [19] ZAP SR: Postavenie automobilového priemyslu a trhu s vozidlami na Slovensku. [Podklady na tlačovú konferenciu ZAP SR 24. 2. 2004.] Bratislava: ZAP SR 2004.