

Krise automobilového průmyslu, či jen probíhající a nutná restrukturalizace odvětví?

*David Suchánek**

Motto:

Většinou lidé věří, že uspokojivá budoucnost vyžaduje návrat k zidealizované minulosti, jaká skutečně neexistovala.

Herbert Frank Patrick

Úvod

V současném automobilovém průmyslu, ať se již jedná o sektor výrobců automobilů, výrobce komponentů pro jejich montáž či již jejich následný retailový prodej, existuje hluboká krize a velká nejistota, která se každým dnem více a více prohlubuje. Všechny světové akciové trhy prudce padají a zvrát se zdá být v krátkém horizontu v nedohlednu. Společně s pádem akciových trhů padá i důvěra zákazníků a pro automobilový průmysl bohužel i důvěra finančních institucí poskytujících nezbytný kapitál, ať již nezbytný provozní či investice. A co je pro výrobce automobilů úplně nejhorší, jejich prodeje padají každý měsíc o desítky procent a vize jsou stále černější.

Aktuální situace v automobilovém průmyslu

V aktuální době není dne a prakticky ani hodiny, aby se člověk ve sdělovacích prostředcích, ať se již jedná o televizi, rozhlas, noviny či všudypřítomná elektronická média, nedozvídál stále temnější vize o současnosti a i brzké budoucnosti automobilového průmyslu. Pesimistické zvěsti přicházejí jak z rozvinutých trhů Severní Ameriky, Evropy a Japonska tak i z Číny. Všechny tyto zprávy mají obvykle jedno společné a tím je jejich negativnost a to i při výhledu do blízké budoucnosti. Stále se dozvídáme o poklesu produkce, odstávkách výroby, propouštění zaměstnanců či alespoň zkracování jejich pracovního týdne při redukci mezd zaměstnanců. S tím, jak přicházejí stále pesimističtější zprávy se již i přímo hovoří o potenciálním zániku takových známých a historických značek, jako je Saab, Volvo, Hummer, Chrysler, Opel či SsangYong.

Automobilový průmysl ale nejsou jen výrobci osobních automobilů, ale i motocyklů, nákladních a speciálních aut. Je nutno uvést, že výrobci nákladních a speciálních automobilů jsou krizí dotčeni ještě mnohem více, jelikož se spoléhají při své produkci zejména na podnikatelský sektor, který je již ze své ekonomické podstaty na nepříznivé hospodářské vlivy mnohem náchylnější a omezování nákupu dopravních prostředků patří k prvním nástrojům při redukci nákladů na investice.

* Ing. Mgr. David Suchánek, doktorand Katedra podnikové ekonomiky FPH VŠE; autor pracuje jako Interní auditor

Společnosti působící v automobilovém průmyslu musí ale i nyní mimo již zmíněné problémy stále řešit zpřísňující se regulace v oblasti emisí, velice proměnlivé ceny výrobních komodit, významnou fluktuaci měnových kurzů a to vzhledem ke svému globálnímu působení, požadavky na nízkou spotřebu pohonných hmot a v neposlední řadě módy podléhající preference zákazníků.

Automobilový průmysl jako součást celkového hospodářství

Při základní klasifikaci podniků dle druhu výkonů¹ jsou podniky v automobilovém průmyslu řazeny do kategorie podniků produkujících hmotné výkony, konkrétněji podniky na výrobu výrobních a spotřebních statků. Tento sektor je jako celek značně závislý na stavu ekonomiky. Automobilový průmysl je a byl vždy nositelem nových metod ve výrobě a i souvisejících manažerských technik, oboje se nám vybaví při zmínce o Henry Fordovi a jeho zavádění sériové výroby.

Náchylnost a citlivost jakéhokoli odvětví na vývoj celkového hospodářství a stav ekonomiky, je možné zjednodušeně zkoumat a pozorovat prostřednictvím koeficientu β , který vypovídá o citlivosti vývoje hodnoty společnosti na celkový vývoj na trhu². Pokud je hodnota tohoto koeficientu vyšší než 1, ukazuje to na nadproporcionálnější závislost daného sektoru na stavu a růstu ekonomiky, tzn. že odvětví roste rychleji než trh, ale také při poklesu je dopad krize větší. Dle různých historických výpočtů se hodnota koeficientu β pro společnosti podnikající v automobilovém průmyslu³ pohybuje okolo 1,2⁴, což značí poměrně významnou citlivost a náchylnost sektoru automobilů na stav a vývoj ekonomiky.

Tab. 1: Základní parametry vybraných Evropských automobilek, data 2008

<u>Company Name</u>	<u>Headquarters</u>	<u>Market Capitalization (in MUSD \$)</u>	<u>Firm Value (in MUSD \$)</u>	<u>Book Equity (in MUSD \$)</u>	<u>Beta</u>
Renault SA	France	7 288,7	52 485,0	33 428,3	1,93
PSA Peugeot Citroen	France	4 177,9	50 716,6	23 013,6	1,12
Volkswagen AG	Germany	160 423,4	254 678,6	50 372,2	-0,83
Daimler AG	Germany	36 228,6	117 102,6	46 158,6	1,43
Audi AG	Germany	25 828,8	25 828,8	16 209,0	0,72
BMW Group	Germany	19 688,0	94 090,9	31 242,0	1,17
Porsche Automobil Holding SE	Germany	13 093,0	38 650,3	26 274,7	1,40
Hymer AG	Germany	131,3	503,7	305,2	1,23
Fiat S.p.A.	Italy	9 138,9	35 607,1	15 849,7	1,63

¹ Wöhe, G., Kislingerová, E.: Úvod do podnikového hospodářství, C.H.Beck, Praha 2007

² Koeficient β měří tržní riziko tím, že nám sdělí, k jaké průměrné procentní hodnotě kurzu dochází, jestliže se trh jako celek změní o 1%. Ve své podstatě měří citlivost akcí na tržní pohyby.

³ Zde mám na mysli sektor výrobců osobních automobilů

⁴ <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

Pininfarina SpA	Italy	46,0	984,7	38,9	1,46
Spyker Cars NV	Netherlands	57,3	92,5	63,3	0,84

Zdroj: <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/>

Teoretická východiska pro citlivost automobilového průmyslu na světové ekonomice je možné demonstrovat na aktuálních datech pro Evropské automobilky. (viz Tab.1). Pro automobilky ze Spojených států se dá očekávat obdobná výše koeficientů. V rozvíjejících se ekonomikách jsou hodnoty koeficientů vlivem menší saturace dopravními prostředky obvykle pod hodnotou 1. Jak je z dat vidět evropské automobilky mají hodnotu rizikového citlivostního koeficientu většinou vyšší než 1, což ukazuje na poměrně silnou citlivost sektoru automobilek na stav evropské ekonomiky. Pro automobilky ve Spojených státech platí uvedené tvrzení dvojnásobně.

Automobilový průmysl je významnou součástí ekonomiky většiny vyspělých států a díky tomu mají problémy v tomto sektoru bezprostřední dopad i do jiných oblastí ekonomik. Toto platí v plné míře i pro Českou republiku a Slovensko⁵, kde význam automobilového průmyslu pro domácí ekonomiku patří vůbec k největším na celém světě.

V souvislosti s automobilovým průmyslem se při hospodářské krizi ukazuje, že mnoho národních států (ať jsou i třeba součástí různých nadnárodních ekonomických celků) i v současné globální ekonomice vnímají automobilky původem ze své země, jako součást vlastního národního dědictví a vidí podporu jejich hospodaření jako povinnost a jako gesto, jak je možné si koupit politické hlasy u veřejnosti⁶.

Bohužel tyto snahy o podporu vlastních národních šampiónů jdou a jsou v přímém rozporu se zásady volného obchodu a běžně sklouzávají k národnímu protekcionismu a i možnému pošpiňování zahraničních značek. S tímto je možné se setkat, ať již v rámci Obamova záchraného hospodářského plánu, kde podpora domácích 3 velkých automobilek se zdá být neopominutelná či v našem domácím prostředí tlaky na přesun výroby francouzských vozů zpět do Francie.

Bohužel tento přístup vlád vede i k tomu, že se stávají od automobilek a jejich zaměstnanců svým způsobem vydíratelní a jejich finanční pomoc pro ně prakticky neustále narůstá pod příslibem zachování pracovních míst a podpory domácích výrobců (např. General Motors již obdržel 13,4 mld USD a nyní žádá o dalších 16,6 mld USD, Chrysler již obdržel pomoc ve výši 4 mld USD a chtěl by dalších 5 mld USD). V dlouhodobém hledisku ale stejně bude muset dojít i u těchto podniků k zásadnímu snížení počtu zaměstnanců.

Příčiny krize výrobců automobilů

Při hledání odpovědi na otázku, co stojí za současnou globální krizí v automobilovém průmyslu lze dospět k mnoha závěrům. Zda hlavní díl viny a odpovědnosti nese hospodářská krize a postupující recese, která má bezprostřední dopad na financování výrobců automobilů i poptávku po jejich produktech, či zda hlavní podíl na současné situaci automobilového průmyslu nese předchozí „neekonomické“ chování řady automobilových společností

⁵ Na 1000 obyvatel je na Slovensku vyprodukováno přes 106 automobilů, což je vůbec nejvíce na světě. A trojka automobilových výrobců KIA, Volkswagen a PSA vytváří až 20% HDP země.

⁶ Evropská unie chce automobilkám pomoci ve výši až 40 mld Eur a Spojené státy chystají podporu ve výši 50 mld. USD

v minulých letech, kdy byla v jejich vnímání opomíjena základní racionální pravidla a rok 2009 se stane základem pro nastartování ozdravného procesu v automobilovém průmyslu a po překonání hospodářské krize se stanou přeživší automobilové společnosti silnějšími a životaschopnějšími.

Většina automobilek se vlivem optimistických odhadů růstů poptávek po svých produktech pouštěla během posledních 20 let do výstavby nových závodů či akvizičních či fúzovacích aktivit, kdy hlavním cílem nebyl ani tak růst efektivnost a přínos pro ně samotné, ale vytvoření velkých společností s volnými kapacitami do budoucna či jen získání prestižní značky (např. koupě výrobce Jaguar či Land Rover). Díky této situaci bez problému přežívaly i společnosti, které vůbec dlouhodobě nevykazovaly zisk (např. automobilka Saab dosáhla v uplynulých deseti letech pozitivního hospodářského výsledku jen jednou)⁷. I samotné fúze a akvizice nedopadaly dle přání aktérů⁸.

Automobilový průmysl je velice náročný na počáteční investice a pokud se ukazuje, že tyto investice do dalších výrobních kapacit nejsou plně využity, vedou následně k miliardovým ztrátám způsobené odpisy majetku, které společnost musí provádět, ať se již vyrábí na 100% či jen 50%. Pokles poptávky po automobilech může být i dopadem nastartování celé nové epochy a paradigmatu, které vyvrátí přesvědčení, že stejně jako v Evropě budou mít i rodiny v Číně či Indii každá 2 auta. S tímto automobilky kalkulovaly a pokud se nyní ukazuje, že svět půjde jiným směrem, automobilky budou muset reagovat a to velice rychle.

Na druhou stranu ale pro automobilky, které si s touto situací poradí a v uplynulých letech příliš nepodlehly „šílenství“ růstu výrobních kapacit, se rysuje možnost posílení vlivem současné situace. Z jistého pohledu je horší situace u dodavatelů komponentů pro finální výrobce než pro finální výrobce samotné. Finální výrobci totiž vyhlašují výběrová řízení pro vlastní dodávky, ve kterých jsou určeny přísné parametry na dodávku a sami dodavatelé mají vlivem velké konkurence jen omezený manévrovací prostor. Dodavatelé zpravidla mají ještě povinnost platit různé nevratné nominační poplatky a další nezbytné výdaje.

Při studiu a zkoumání, co přivedlo svět automobilového průmyslu do nynější chmurné situace v jaké se nachází, lze ukázat na **dva základní typy faktorů**:

- 1) faktory vnější, vyplývající z celkové aktuální ekonomické situace
- 2) faktory vnitřní, spočívající uvnitř odvětví.

Za faktory vnější bereme okolnosti, které stojí mimo automobilový průmysl a jsou ovlivněny celkovým stavem světové ekonomiky v současnosti. Po plném nastoupení finanční krize v roce 2008 bude rok 2009 ve znamení krize hospodářské. Krize má zásadní dopad na podniky a odvětví, které jsou náročné na provozní kapitál a investice. K těmto odvětvím lze zařadit i průmysl výroby dopravních prostředků.

Aktuální neochota bank či jiných finančních společností dodávat další a další kapitál na chod automobilek musí nutně vést k problémům, z kterých se některé automobilky ani samy nebudou moci dostat a spoléhají na externí zásahy nejčastěji státu. Celkově též došlo k poklesu nákupů na dluh. Lidé už o zadlužené nákupy vlivem narůstajících rizik ohledně

⁷ American BIG 3 prodělala v uplynulých letech přes 100 mld dolarů.

⁸ Např. jen neúspěšná fúze Daimler – Chrysler přišla na 36 miliard dolarů. Společnosti se po několika letech znovu rozhodly pro rozluky a Chrysler je dnes v situaci, že prakticky jedinou možností jeho přežití bude vynucené spojení s General Motors.

vlastní situace v budoucnu ztrácí zájem a i banky a finanční instituce nemají zájem o podporu prodeje automobilů na úvěr či formou leasingu, což při značné oblibě využívání těchto metod financování nákupů ve více než 50% případů poptávku po nových automobilech nepodporuje. Redukce v poskytovaných úvěrech na nákup aut je nejvýznamnější ve Spojených státech. Nejvýznamnější poskytovatelé půjček na nákupy aut jako Wells Fargo snížila vlivem narůstajícího rizika objem poskytnutých půjček o 25%, Capital One snížil objem dokonce o 50%.

Dalším významným externím faktorem pocházejícím z hospodářské krize je pokles poptávky po jejich produkci jako celku, což se týká nejvíce velkých osobních automobilů a nákladních automobilů, na kterých společnosti realizovaly největší ziskové marže. Spotřebitelům chybí vlivem poklesu reálných mezd peněžní prostředky a i neustále zdůrazňování dopadů hospodářské krize ve sdělovacích prostředcích nevede k podpoře poptávky po nových automobilech. Spotřebitelé se nyní soustředí primárně na uspokojování základních potřeb, kam nákup automobilů nemůže být zařazen.

Jak již bylo zmíněno, tato situace se ale samozřejmě nelíbí vládám jednotlivých států, které mimo podpory bank jako nutného základu pro rozvoj a existenci podnikatelského sektoru hledají i cesty, jak podpořit výrobce automobilů a to hlavně těch, které sídlí na jejich území. Některé státy se skoro až předhánějí v návrzích léků na opětovný růst prodeje aut, ať se již jedná o přímou pomoc automobilovému průmyslu či podporu spotřebitelské poptávky prostřednictvím různých podob takzvaného šrotového. Je ale otázkou, zda je tento prostředek vhodný a zda nepovede pouze k zakonzervování současného nedobrého stavu v automobilovém průmyslu. Tato podpora ale již úzce souvisí s krizovými faktory interními.

Z jistého pohledu se může zdát, že mnohem závažnější pro budoucnost automobilového průmyslu se jeví rozřešení právě problémů interních. Za vůbec nejzávažnější lze považovat nekontrolovatelný nárůst výrobních kapacit většiny automobilek v minulých letech. Nárůst kapacit byl spjat s očekávaným a pokračujícím růstem na nových velkých trzích rozvíjejících se států, zejména v Číně, Indii, Rusku a Brazílii. Na počátku současné krize se dokonce očekávalo, že tyto trhy plně nahradí ochabující poptávku ve Spojených státech.

K dalším vnitřním faktorům, které se nyní ve své plné kráse odhalily, byla celkově nedobrá ekonomická situace řady firem, které byly poznamenány i mnoha neúspěšnými fúzemi a akvizicemi. Na jejich ekonomickou situaci mělo vliv, že samotné automobilky prodávaly v posledních letech několik šoků. Nejprve se cena ropy vyšplhala do astronomických výšin, což následně vedlo k poklesu zájmu spotřebitelů o velké a na práci mnohem náročnější automobily. Tato skutečnost též vedla automobilky k velkým investicím do výzkumu nových a efektivních motorů, hybridních motorů či hledání alternativních zdrojů pohonu. Ne nevýznamným vlivem byl i šetrnější přístup obyvatel k životnímu prostředí, což kombinovalo tedy ekonomický a ekologický prvek. Toto vše bylo hodně náročné na finanční zdroje, které si musely společnosti často půjčovat.

Následně sice došlo k poklesu cen ropy, ale tento pokles byl již spojen s nastupující ekonomickou krizí a s tím spojenou ochabující poptávkou nejprve ve vyspělých ekonomikách a následně i v ekonomikách rozvíjejících.

Rozřešení obou zmíněných faktorů je pro budoucnost automobilového průmyslu klíčové a pokud se s nimi společnosti nevyrovnají, nezbude jim než trh opustit, ať již za sebou mají jakkoli skvostnou minulost.

Nadměrné kapacity v automobilovém průmyslu

Aktuálně se ukazuje, že ve světě existují nadměrné kapacity ve výrobě automobilů a to v řádu desítek procent. Na letošní rok 2009 by byly dokonce automobilky schopny vyrobit dvakrát takové množství automobilů, než jaká je očekávaná poptávka. Situace, kdy automobilky nejsou schopny plně využívat svých naddimenzovaných výrobních kapacit se projevuje v růstu průměrných nákladů na aktuální nízkou produkci, vlivem utopených nákladů. Tato situace sebou následně nese i další problémy, že již vyrobené ale neprodané automobily není kde skladovat a pokud se již volné prostory ke skladování najdou, jsou s ním spojeny opět další dodatečné náklady.

Nadměrné kapacity v jednotlivých v jednotlivých oblastech

Jen ve Spojených státech amerických klesla poptávka v lednu 2009 oproti roku 2008 o 37%, což sebou nutně muselo přinést významné omezení výroby. V Evropě byl pokles také významný a to o 27% oproti předchozímu roku. Nejhuře byly poklesem prodejů postiženy ostrovní státy Island a Irsko, kde došlo k meziročnímu poklesu prodejů o 88% respektive 66%.

V minulosti bylo pohlíženo na potenciální existující nadměrné výrobní kapacity, jako na jeden z důvodů, s kterým operovaly automobilky, když se rozhodovaly u uzavření některých svých závodů, které pro ně ale již nebyly důležité nebo byly umístěny ve výrobně nákladných regionech. Automobilky se tak nejen přesouvaly, ale i významně zvětšovaly své výrobní kapacity při přesunu z rozvinutých trhů v USA, Japonsku a západní Evropě do rozvíjejících se trhů východní Evropy, Latinské Ameriky a východní Asie.

Je všeobecně známo, že největší volné výrobní kapacity jsou nyní ve Spojených státech amerických a v Číně. Již před 4 lety se objevovaly názory⁹, že je ve světě nadměrná kapacita ve výrobních automobilových závodech, ale i tak společnosti stále pokračovaly ve výstavbě nových a nových výrobních kapacit a to zejména v rozvojových oblastech, kde se očekávaly růstu trhů v řádu desítek procent. Vedoucí pracovníci měly tendenci k podceňování přebytku výrobních kapacit a to zejména díky očekávanému explosivnímu růstu trhu v Číně, kde je právě v současnosti nejvíce nevyužitých výrobních kapacit a kde bude muset dojít k největší restrukturalizaci ve srovnání s ostatními ekonomikami. Nejvýraznějším problémem se jeví, že z Číny se prakticky žádné automobily neexportují a tudíž výrobci jsou plně odkázáni na domácí poptávku¹⁰.

V minulých letech si žádná velká automobilka nemohla dovolit vypustit ze svých plánů čínský trh v očekávání významných zisků. Mezinárodní měnový fond předvídal růst čínské ekonomiky obvykle v blízkosti 10 procent a očekávaný růst poptávky po nových automobilech byl ještě vyšší. Aktuální situace ale tak optimistický pohled nenabízí.

⁹ např.: The Independent – KPMG warns car firm of overcapacity

¹⁰ čínské normy jsou méně náročné a tak domácí auto nemohou získat pobolení k provozu kdekoli jinde na světě.

Tab. 2: Využití výrobních kapacit v čínských automobilových závodech

Automobilový výrobce	Výrobní kapacita v kusech	Prodej 1-10 2008 v kusech
FAW Car Co	200 000	74 000
SAIC	300 000	---
Chery	650 000	300 000
Geely	530 000	168 000
Haima Auto	150 000	100 000
FAW Toyota	470 000	280 000
Guangzhou Toyota	200 000	150 000
Beijing Hyundai	500 000	206 900
Dongfeng Nissan	450 000	254 300

Zdroj: Gasgoo.com (Global Auto Service)

Z uvedených dat je názorně vidět, že v čínských automobilkách existuje v některých případech i více než 50% nevyužitá volná výrobní kapacita.

Situace ve Spojených státech je odlišná. Ve Spojených státech se prodávalo 17 milionů aut ročně, když ale finanční krize začala dusit poptávku po nových automobilech, tak se na trhu se začal hledat nový rovnovážný stav poptávky a nabídky. Poptávka klesala o 20, 30 a nyní až o 40%. Takto výrazný propad nemůže žádný ekonomický sektor bez významných dopadů ustát.

Nyní je velice jednoduché obvinít z nepříspěšnosti a přestřelení současné situaci management podniků. Pravdou ale je, že se sice očekávalo, že ve Spojených státech bude muset dojít k omezení výrobních možností z již zmíněných 17 milionů, ale i tak nejkonzervativnější prognózy hovořili o 14 milionech. Se současnou realitou poklesu výroby až na plánovaných 10 milionů ročně nepočítal nikdo, trh se během půl roku zmenšil o 40% a na jeho zmenšení doplácí poněkud domáci automobilky velké trojky¹¹.

Za rovnováhu na americkém trhu, bez nabídky levných úvěrů, se nyní považuje produkce cca 11 milionů automobilů ročně.

Jaké jsou tedy nutné podmínky pro přežití automobilek ve Spojených státech?

- 1) Průmysl musí přebytečné kapacity rychle a významně zredukovat, aby byl zdravý a životaschopný.
- 2) Rozsáhlá restrukturalizace vedoucí ke spojování či i bankrotů firem bude nutná.
- 3) V souvislosti s tím bude nutné i významné snížení zaměstnanosti v daném sektoru ekonomiky

¹¹ Výrobní náklady v závodech velké trojky jsou ve srovnání s Toyotou dvojnásobné.

Situace ve Střední a východní Evropě je ve srovnání s vyspělými trhy ve Spojených státech a západní Evropě, ale třeba i Číny přeci jenom více optimistická. Automobilový průmysl zde prodělal do roku 2008 velkou dynamiku, poháněl růst zdejších ekonomik, snižoval nezaměstnanost a vytvářel hodnoty. Na druhou stranu vytvořil z některých zdejších ekonomik státy, které jsou přespříliš závislé na tomto nejistém trhu.

Tyto státy mohou ale mluvit o štěstí, že automobilky sem přesouvaly zejména výrobu menších a méně nákladných automobilů, které se i v době krize vlivem různých podpůrných opatření daří prodávat. Dalším znakem zdejších výrob je, že všechny závody pracují a jsou vybaveny nejmodernější technikou, která přispívá k vysoké efektivnosti těchto výrob.

V době před nástupem krize zavedení výrobci automobilů přicházeli do střední Evropy, kde měly velice dobrý přístup na trh a k materiálům. Zároveň mohly těžit z nízkých nákladů na pracovní sílu, která je rovněž velice vzdělaná a produktivní a ze slabší vyjednávací pozicí odborů. Všechny tyto faktory mohou i v době krize sloužit jako základ pro jejich úspěšné a rychlejší překonání, neboť zefektivnění výroby zde může probíhat mnohem rychleji než třeba v západních ekonomikách. V neposlední řadě střední Evropa může těžit ze své výhodné polohy mezi trhy západní Evropy a potenciálně největším Evropským trhem, Ruskem.

V důsledku toho by střední Evropa a i celá Evropa měla zůstat výrobní základnou pro všechny významné dodavatele a výrobce. Tato oblast by měla zůstat i místem růstu. Ještě koncem 90.let byla stěžejním místem produkce automobilů západní Evropa, v roce 2009 je to již Evropa střední a východní a tato oblast by měla být i v budoucnosti hlavním motorem růstu produkce automobilů v Evropě jako celku.

Kudy vede cesta z krize

Pro automobilový průmysl platí, že automobilky mohou realizovat zisk, pokud na potenciálních 5 vyrobených aut jsou 4 prodána. Pokud je tedy kapacita přesahuje poptávaný stav o více než 20% je to stav, který věští pro sektor problémy. Již v roce 2005 byl ale kalkulovaný přebytek kapacit 20% a v následujících 2 letech došlo k nárůstu dalších výrobních kapacit o cca 10%. Nyní v roce 2009 většina automobilek piká za své odvážné a nerealistické očekávání.

Zůstává nicméně otázkou, jak se nynější racionální redukce výrobních kapacit dotkne finálních spotřebitelů. Je totiž docela možné, že racionalizace odvětví vyústí ke zvýšení cen prodávaných modelů. Během posledních 20 let spotřebitelé těžili z nadvýrobních kapacit, protože výrobci musely držet ceny svých produktů nízko a musely představovat a nabízet zákazníkům speciální nabídky, aby je k nákupu oslovily. Pokud dojde k redukci výroby budou si moci dovolit ceny zvýšit.

Zde se ale může jako stěžejní faktor pro ceny automobilů jevit i cena paliva. Pokud bude cena ropy opět růst, dojde u spotřebitelů k hledání substituce a možnému propadu poptávky po nových automobilech.

Aby mohl automobilový průmysl vybědnout z krize bude nezbytné splnění několika základních vzájemně **propojených fundamentů**:

- 1) Celková restrukturalizace a optimalizace výrobních kapacit.
- 2) Vyřešení financování společností
- 3) Optimalizace dodavatelských vztahů
- 4) Výroba menších a energeticky méně náročných automobilů.

Ad 1) Otázka redukce nadbytečných kapacit nebude patrně vyřešena jednorázově během jednoho roku, ale bude trvat několik náročných let, než se opět uplatní standardní ekonomické vztahy. Během tohoto období bude docházet i k nevyhnutelným bankrotům, společností a vynuceným fúzím a převzetím. Zároveň přijdou o práci tisíce lidí. Přeživší společnosti budou však moci z těchto ozdravných procesů těžit. Tento proces se ale více než samotných automobilek bude týkat jejich dodavatelů.

Rizikem se zde může jevit skutečnost, že vlády států, kde by mohl útlum způsobit politické otřesy, budou mít snahu pomocí „racionalizačních“ opatření bránit nezbytným krokům a budou prosazovat různá ochranná a protekcionářská opatření. Tato opatření mohou v jisté míře mírnit sociální dopady, ale též mohou uvedený proces udělat delším a ve své podstatě i hůře předvídatelným.

S tímto je spojeno i riziko chápání současné situace jako ekonomického výkyvu, po jehož překonání se stav vrátí do původních kolejí. Tato očekávání jsou ale zcestná a pro společnost nesmírně riziková, jak již praví motto na úvodu článku.

Ad 2) Vyřešení aktuálního nedostatku provozního kapitálu je velikou výzvou pro společnosti. Možné dodatečné úvěry jsou velice limitované a též ve srovnání s minulostí drahé. Tento problém je opět mnohem větší u dodavatelů než automobilek samotných. Státy se snaží v automobilovém průmyslu pomoci prostřednictvím státních garancí či přímo nabídky levných úvěrů v řádu miliard Eur a USD. V jistém pohledu je podpora v zemích Evropské unie lepší v tom, že má hlavně směřovat do rozvoje nových technologií, což se v budoucnu automobilkám zhodnotí. Ve Spojených státech jsou miliardy používány vesměs jen k sanaci odvětví a financování běžného provozu.

Ad 3) Redukce kapacit povede i ke změnám dodavatelsko-odběratelských vztahů. Mnoho dodavatelů a odběratelů vlivem klesajících obchodů zbankrotuje a svým způsobem se tak vztahy v odvětví zjednoduší a zpřehlední, ubude totiž hráčů na trhu. Je možné, že se objeví snahy snížit náklady na dopravu a odebírat dodávky z co nejbližšího okolí výrobních závodů.

Ad 4) Ekologické téma se bude dotýkat výroby automobilů neustále a akcent na toto téma bude zesilovat, jak se o něj bude zajímat stále více a více lidí. Lidé budou přecházet od luxusních a energeticky náročných automobilů k automobilům střední třídy a od automobilů střední třídy k ekonomickým vozům. Dá se očekávat že ekologie nebude pouze dočasnou módou, ale trvale vynuceným racionálním hlediskem při výrobě automobilů.

Závěr

Automobilový průmysl se nachází na rozcestí. Jednou z cest je návrat do stavu, jaký existoval před krizí s tím, že se očekává, že se situace vrátí a bude pokračovat růst produkce a poptávky, vlastně jako by se žádná krize nekonala či to byla jen pouhá přestávka v akceleraci prodeje a výroby. Druhou cestou je restrukturalizace odvětví a snížení kapacit, které by vytvořilo novou rovnováhu v odvětví a nespolehalo by se na tlačení poptávky levnými finančními zdroji a podporu podniků z vnějšku. V brzké době uvidíme, jakou cestou se automobilky vydají.

Literatura

- [1] Wöhe, G., Kislingerová, E. (2008) : *Úvod do podnikového hospodářství*, C.H.Beck, Praha 2007, ISBN 978-80-7179-897-2
- [2] Harrison, M.: *KPMG warns firms of overcapacity*, 2005
Přístupné na <http://www.independent.co.uk/news/business/news/kpmg-warns-car-firms-of-overcapacity-495611.html>
- [3] *Many Chinese automakers facing overcapacity*, 2008
Přístupné na <http://www.gasgoo.com/auto-news/1008575/Many-Chinese-automakers-facing-overcapacity.html>
- [4] *A rough road: The effects of todays financial crisis on the global automotive industry*, 2008, Studie KPMG International, Publication number RDL-1939
- [5] Dressler, A.: *Overinvestment and overcapacity are causing concern*, 2004
Přístupné na http://www.fdimagazine.com/news/fullstory.php/aid/829/Autos:Overinvestment_and_overcapacity_are_causing_concern.html
- [5] *Situace v globálním automobilovém průmyslu je neutěšená, budoucnost ještě neradostnější*, 2008, Studie KPMG International
Přístupné na http://www.czechmarketplace.cz/?download=_/506/situace-v-globalnim-automobilovem-prumyslu.doc
- [6] Zaoral, K.: *Poctivě zadotovaný kapitál – Automobilový průmysl střední a východní Evropy na krizi vydělá*, Euro č.5, 2009

Krise automobilového průmyslu, či jen probíhající a nutná restrukturalizace?

David Suchánek

ABSTRAKT

Rok 2008 byl zcela jistě nejsložitějším rokem pro automobilový průmysl od druhé světové války. Ekonomická krize, která začala ve Spojených státech se velmi rychle rozšířila celým finančním sektorem a následně si jako jednu ze své největší obětí vybrala automobilový průmysl. Automobilový průmysl je velice závislý na stavu světové ekonomiky a jejich očekávání. Sám automobilový průmysl si ale o tvrdý dopad hospodářské krize velice říkal. V uplynulých 20 letech došlo k nezměrnému nárůstu kapacit založených na přemrštěných odhadech růstu poptávky hlavně na rozvíjejících se trzích. V současné situaci se ukazuje, že očekávání byla nereálná a bude muset následovat racionalizace těchto kapacit, které sebou bude přinášet i nepříznivé dopady na postižené regiony. Stav ekonomiky si vynutí zánik některých automobilek či jejich spojení. Tento stav se ale nemusí líbit mnoha politickým reprezentací.

Klíčová slova: Automobilový průmysl, Nadbytek kapacit, Hospodářská krize

Crisis in car industry or just current and necessity restructuring ?

ABSTRACT

The year 2008 was probably the most difficult year for automotive industry since Second World War. Economical crisis, which started in United States, extended dramatically and fast through financial sector and then found automotive industry as one of the biggest victim. Car industry is really nearly connected to global economic situation and expectation of its development. On the other hand, car industry was really waiting for such a bit impact. During last 20 years a production capacities increased dramatically mainly due to unrealistic and optimistic expectation of car sells on emerging markets. Nowadays it seems, that expectation were unrealistic and there should be some rationalisation in capacity usage, that will bring unpleasant impact to affected region. Economic situation bring closing of some car factories or consolidation process in this industry. The politicians will probably be unhappy from this situation and try to put their own ideas, how situation solve.

Key words: Automotive Industry, Excess in capacities, Economical crisis

JEL classification: G01, L62