



národní  
úložiště  
šedé  
literatury

## **Průmysl: Zásáhne nás ochabující evropská poptávka po automobilech?**

Český statistický úřad  
2012

Dostupný z <http://www.nusl.cz/ntk/nusl-204182>

Dílo je chráněno podle autorského zákona č. 121/2000 Sb.

Tento dokument byl stažen z Národního úložiště šedé literatury (NUŠL).

Datum stažení: 19.07.2024

Další dokumenty můžete najít prostřednictvím vyhledávacího rozhraní [nusl.cz](http://nusl.cz) .

**ANALÝZA**

9. 10. 2012

**PRŮMYSL: ZASÁHNE NÁS OCHABUJÍCÍ EVROPSKÁ  
POPTÁVKA PO AUTOMOBILECH?**

**Český průmysl v srpnu oslabil i díky poklesu produkce automobilů. Automobilkám se může ztenčit také zásoba práce – objednávky ze zahraničí i nové zakázky z tuzemska jim poklesly výrazněji než za průmysl jako celek. Co se bude dít?**

Český průmysl vyrobil v srpnu 2012 reálně jen o 8,3 % více produktů než za průměrný měsíc roku 2005. Přitom ještě v červnu o více než pětinu. Děje se něco dramatického? Nikoli, taková i větší vybočení v jednotlivých měsících jsou obvyklá. Záleží na trendu a podle něj jsme byli v srpnu v přírůstku produkce o zhruba 17 % výš oproti průměru roku 2005, počátkem letošního roku o 20 %. Relativně značné výkyvy i sezónně očištěných dat však indikují, že od května se českému průmyslu daří hůř.

**Očekávání pro ČR příznivější než pro zbytek EU**

Ale ani světovému zpracovatelskému průmyslu se navede dobře, na rozdíl od aktivit v sektoru služeb, které pokračují v růstu. I když index nákupních manažerů ukazuje pokles ve zpracovatelském průmyslu ve světě již třetí měsíc za sebou, obavy vzbuzuje především vývoj nových zakázek. Ale ve světle pokračujícího - i když velmi mírného - dalšího zhoršování kompozitního předstihového indikátoru v Německu, nemluvě např. o Itálii či Španělsku, je vývoj v České republice podstatně příznivější. Prakticky ve všech zemích sledovaných společností Markit, která výzkum provádí a produkuje, se ukazuje smrštění aktivity ve zpracovatelském průmyslu v měsíci srpnu. Výjimku tvoří pouze několik zemí náležejících do skupiny rychle rostoucích světových ekonomik, a to kromě Indie a Ruska také Indonésie, Jižní Afrika a Mexiko, mezi něž se ještě vklínila Kanada a po dlouhé recesi oživující Irsko. Česká republika patří do druhé čtvrtiny zemí, kde se očekává pokles ve zpracovatelském průmyslu jen velice mírný (spolu s USA, Velkou Británií nebo např. Nizozemím či Brazílií). Vedla si červenci i v srpnu lépe než výhled pro Rakousko, Švýcarsko nebo i Čínu, u nichž se slabší očekávání ve zpracovatelském průmyslu v srpnu proti červenci dále zhoršila.

Poslední čtvrtina zemí, v nichž je indikovaný pokles aktivity ve zpracovatelském průmyslu největší, zahrnuje kromě Řecka, Itálie a Španělska však bohužel i Německo. Přitom to spolu s Čínou v budoucnu zřejmě určí i osud průmyslu exportně orientovaných menších ekonomik vázaných na ekonomickou úspěšnost těchto dvou zemí.

**Vývoz aut z ČR – tradičně slabý srpen**

Srpnová data o exportu aut bývají tradičně nejslabší z celého roku. Meziroční pokles jejich vývozu o 5 % nebyl dokonce ani tak silný jako loni (-12,9 %) a také v roce 2010 byl srpnový export aut z ČR vyšší meziročně jen o 8,7 %, když v průměru za tento rok stoupl o více než 30

## ANALÝZA

% . Je tu však jedno varování, které se v předchozích dvou letech nevyskytovalo. A sice fakt, že z průmyslových odvětví EU je to právě výroba aut a jejich dílů, která má absolutně nejnížší očekávání nových zakázek i výrobní aktivity pro příští tři měsíce. I když útlum je v EU indikován pro téměř všechna průmyslová odvětví s výjimkou farmaceutického průmyslu, softwarových a finančních služeb a také výroby nápojů, je propad očekávání pro automobilový průmysl nejstrmější. Pokud tedy očekávané výrazné ochlazení poptávky po autech zasáhne i jejich český export – nemusí tomu však bezpodmínečně být s ohledem na silící vývozní orientaci na mimoevropské trhy – promítne se tato skutečnost i do vývoje produkce českého průmyslu.

### Co indikují nové objednávky?

Nové zakázky pro automobilový průmysl rostly od března loňského roku rychleji než nové průmyslové zakázky celkem, s výjimkou loňského a letošního srpna. U zahraničních zakázek tomu bylo podobně, i když nižší tempo oproti celkovým zakázkám pro průmysl bylo charakteristické spíše pro jarní měsíce. Letos zahraniční poptávka po autech z ČR značně kolísá, v klesajícím trendu (celkem třikrát byla meziročně nižší). Největším rizikem je německé oslabování. Na jeho trh směřuje zhruba 20-25 % aut exportovaných z České republiky, letos za prvních sedm měsíců to bylo 22,4 %. Spojitost s výše zmíněnými problémy na německém trhu však ukazuje skutečnost, že v srpnu klesl podíl Německa na exportu aut z ČR pod pětinovou hranici (19,4 %), což se naposledy stalo v závěru roku 2009 a poté v únoru 2010 (v té době již ustupoval efekt německého „šrotového“, které se naopak zavádělo v dalších cílových zemích českého automobilového exportu). Vývoz dílů a příslušenství motorových vozidel do Německa byl slabší jako každý srpen, ale k poklesu proporce nedošlo. Naopak, německý podíl ve výši 44,6 % celkového vývozu automobilových dílů z ČR, byl v srpnu dokonce vyšší než průměr za prvních sedm měsíců (42,2 %). Export dílů tedy na rozdíl od vývozu hotových vozů postižen nebyl. Nemusí to však být trvalé: předstihový indikátor celkové výkonnosti německé ekonomiky (tj. kromě průmyslu i aktivity ve službách) byl totiž v srpnu na nejnížší hodnotě za posledních 38 měsíců, což pro náš export do Německa - pokud je tato země jeho cílovou destinací - nic dobrého nevěští.

### Megatrendy a současnost

Automobilový průmysl v České republice již nyní zachycuje megatrendy v odvětví, které byly nastíněny loni v říjnu v jednom z příspěvků na mezinárodní vědecké konferenci pořádané katedrou podnikové ekonomiky VŠE. Především v tom, že hráčem čísla jedna bude Asie. Nejen v potenciálu růstu trhu, ale zřejmě i jako budoucí centrum výzkumu a vývoje. Začíná se prosazovat i směr opačný, kdy asijské investiční hledají v Evropě firmy oslabené recesí, ale s klíčovými technologiemi. Důraz na ně může být jedním z budoucích scénářů vývoje automobilového průmyslu v globálním měřítku, ale stejně tak jím může být snaha vyrábět auta co nejlevněji, v základní výbavě (pokud oslabení světové ekonomiky bude trvat delší dobu). Další dominující směr může určit např. „zelený proud“ (auta s nízkými emisemi, s ekologickými certifikáty) a s ním spojená rozsáhlá řešení mobility.

Uvidíme, který směr převáží. Aktuálně je však prvořadou starostí oslabená poptávka v Evropě, kam směřuje 78 % našeho vývozu aut a 86 % exportu jejich dílů. V srpnu se v obou případech

## ANALÝZA

podíly evropského trhu snížily. Přes silnou dynamiku vývozu do jiných teritorií by však „evropský výpadek“ mohl být v dohledné době nahrazen jen stěží.

Drahomíra Dubská  
oddělení svodných analýz

Více na:

<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/cpru100812.doc>

<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/informace/cvzo100812.doc>

*psáno pro cfoworld.cz*