

# Český průmysl poklesl v dubnu meziročně o nevídaných 33,7 %, Slovenské statistiky byly ještě horší. Mohou za to automobilky. Záchranné programy je nezachrání...

- CZ24 News | 2. července 2020

EU: Záchranné programy je nezachrání...

**Koronavirus se zapíše do dějin. Vše změnil.** Dokázal, že nic není nemožné. Korona položila ekonomiku na lopatky. Český průmysl poklesl v dubnu meziročně o nevídaných 33,7 %. Slovenské statistiky byly ještě horší. Slovenská průmyslová výroba meziročně propadla o neuvěřitelných 42,0 %. Slovensko, kde nebyl covid-19 téměř zachycen, mělo skoro stejný propad průmyslu jako Itálie, kde průmysl meziročně poklesl o 42,5 %, ale covid-19 tu naopak měl eldorádo.

Za vše může přílišná orientace slovenského průmyslu na auta. Jejich výroba totiž poklesla o brutálních 78,9 %, protože slovenské automobilky kvůli koronaviru přerušily či omezily výrobu. V ČR to je podobné.

Jsem si jistý, že kdyby vyšly statistiky obráceně a český průmysl by padal rychleji než slovenský, objevili by se profesionální lobbisté, kteří by tvrdili, že to je kvůli koruně. Takto jsou zticha. Realita je ale taková, že s korunou nebo eurem nemá propad průmyslu nic společného. Propad je dán nezdravou strukturou průmyslu, v němž je příliš zastoupeno jediné odvětví.

Politici mají dnes sklon házet vše na covid-19 a v boji s ním zadlužit své země na nové rekordy. Ve skutečnosti ale nákaza jen prohloubila nezdravé tendence z minulosti, o kterých se vědělo, jen se před nimi zavíraly oči. Už v roce 2019 poklesl český průmysl o 0,5 % a za samotný poslední kvartál roku 2019 klesl o 2,3 %. Na recesi bylo dávno našlápnuto i bez korony. O tom svědčí fakt, že také německá ekonomika koncem roku 2019 už mezikvartálně klesala. Jen to mnoho lidí nechtělo vidět.

## **UŽ LONI POKLESLY GLOBÁLNÍ PRODEJE AUT O 4 %**

Automobilky nevědí, zda se zalíbit ekologům, nebo automobilistům. A tak už delší dobu vyrábějí auta, o která není velký zájem. Výsledkem je, že spokojený není nikdo.

Covid-19 problém prohloubil. Německá asociace automobilového průmyslu ZDK v květnu oznámila, že v Německu u výrobců a prodejců parkují skladové vozy v hodnotě 14,8 miliardy eur. Ukončení karantény a otevření obchodů nával koupěchtivých zákazníků nepřineslo. Někteří evropští výrobci proto po zahájení výroby drželi produkci na uzdě. Nechtěli víc neprodaných vozů na skladě.

Problémem je, že na automobilkách už nestojí jen některé regiony, ale celé státy. Tady je nejvíce zranitelné právě Slovensko. Navíc místa v automobilkách jsou díky silným odborům dobře placená. Jestliže začnou automobilky propouštět, vyskočí nezaměstnanost a zároveň výrazně poklesne koupěschopná poptávka.

Jenomže nepropouštět bude těžké. Můžeme se podívat třeba na francouzský Renault. Jeho tržby klesly již loni o 3 % a letos v prvním kvartále o 25 %. Logicky už plánuje propouštění 15 tisíc lidí. Nissan chce propustit dokonce 20 tisíc lidí. A tak můžeme pokračovat.

Proč by teď měl někdo kupovat auto? V ekonomice je až moc velká nejistota. Lidé raději šetří. Ano, prodejci nabízejí pěkné slevy a straší, že příští rok budou auta kvůli povinným novým technologiím dražší, ale zákazník si říká a co když přijde druhá vlna pandemie a on s novým autem nebude nikam smět. Není lepší nákup odložit?

Navíc mnoho lidí se bojí, že si teď koupí auto, aby jim brzo někdo řekl, že s ním nebudou smět do města. Takovou zkušenost už mají Němci. Prostě příliš mnoho rychlých změn a regulací spotřebitele znejistilo.

## **ZAVEDEME POKUTY NA NEEKOLOGICKÁ AUTA, ALE NEJDŘÍVE AUTOMOBILKY ZADOTUJEME**

Vlády vědí, že v Evropě pracuje v automobilovém průmyslu téměř 14 milionů lidí. Vědí, jak velká nezaměstnanost by přišla, pokud by automobilky hromadně propouštěly. Navíc je na automobilky navázáno mnoho dalších segmentů ekonomiky. Proto chtějí vlády pomáhat tím, že rozdají peníze daňových poplatníků neekologickým automobilkám.

I Evropská komise připravuje program, který by motivoval spotřebitele k nákupu vozů „šetrných“ k životnímu prostředí, ačkoli v realitě existuje řada studií poukazujících na to, že i elektrická auta jsou neekologická. Jinými slovy, pod rouškou boje s koronavirem EU konečně realizuje své rádobý „zelené“ plány, na které by bez nákazy a dostatečného zadlužení nebyly peníze. To je zvrhlost evropské politiky: Nejprve automobilky skoro zadusí k smrti a pak jim z úřední milosti za vaše peníze pomůže.

Od ledna 2021 má přitom platit nová emisní norma Euro 6d-ISC-FCM, jejíž splnění povede ke zdražení. Jak mají ale automobilky zdražit, když už teď je poptávka malá? To nedává ekonomicky smysl.

Automobilky zemí visegrádské čtyřky už proto vyzvaly EU k odložení některých regulatorních požadavků. Plně je chápu a držím jim palce. K tomu, aby automobilky dlouhodobě přežily, nepotřebují dotace. Potřebují se zaměřit na zákazníka a jeho přání, nikoli na přání ekologů.

To nemůže skončit dobře. **Automobilky začínají připomínat podniky v centrálně řízené ekonomice.** Víme přitom, že centrálně řízené ekonomiky mohou žít desítky let, ale nemají tah na bránu, jsou **neefektivní, drahé a nekonkurenceschopné.**

## **KORONA NAHRÁLA TESLE**

A tak zatímco klasické automobilky se brodí v problémech od pat až po uši, elektrická Tesla jede, a to dokonce tak, že v době, kdy byly jiné automobilky kvůli nákaze zavřené, Tesla vyráběla, ačkoli tím porušila nařízení platící pro oblast, kde vyrábí. Kvůli hrozbě vězení napsal majitel firmy Elon Musk dokonce na Twitter: „Budu stát u výrobních linek, stejně jako všichni ostatní. Pokud má být někdo zatčen, ať jsem to já.“

Zdá se, že zatímco běžní lidé řeší u auta každou korunu a nevědí, zda si kvůli hrozbě vyšší nezaměstnanosti mohou koupit nové auto, ti, kteří uvažují o Tesle, tyto problémy neřeší. Milují Teslu, chtějí Teslu a odpustí jí mnohé nedostatky. Toho klasická automobilka nikdy nedosáhne, pokud nebude dýchat stejným dechem jako její zákazník. Pokud budeme dotovat tradiční automobilky, házíme peníze do černé díry.

Tesla není tradiční automobilkou, míří na svého zákazníka. Má jiný koncept. Klasická automobilka nemůže vyhovět zákazníkovi i ekologovi zároveň a ještě přitom hlídat nízkou cenu. To si může dovolit

jen výrobce drahých aut, kde není cena primární — a těch je málo.

Regulace a covid-19 tak udělaly z Tesly automobilku s největší hodnotou na světě, když se nedávno poprala o prvenství s Toyotou. Jihoafričan Musk tím přeskočil německé automobilky s více než stoletou tradicí, ačkoli z globálního hlediska vyrábí aut jen málo.

Musk měl prostě nový koncept, který vládní dotace a programy nenahradí a nedokážou mu konkurovat. Muska nezajímá názor ekologa, ale zákazníka. Ekologové zatím kopou evropským automobilkám hrob. A s nimi evropským ekonomikám. Návrh evropských automobilek na odložení některých regulací je jediné řešení. Ale i to je jen dočasné.

Vladimír Pikora