

Dobrý, ale co příště

- editor007 | 28. března 2024

SVĚT: V polovině března bilancovaly své loňské hospodářské výsledky koncern Volkswagen i jeho 100% dceřiná značka Škoda. Dosažená ziskovost z prodeje nahromaděných covidových objednávek aut a realizovaných inflačních cen se ale letos a zřejmě i napříště sotva bude opakovat.

Běžné fandý zajímají nové modely, šéfy a akcionáře automobilek ještě více hospodářské výsledky. Největší tuzemská firma Škoda Auto se pochlubila, že loni zvýšila tržby z prodeje na 26,5 miliard eur, tedy meziročně o 26,5 % více, provozní zisk činil 1,773 mld. eur. Ovšem s tím, že je to těžko srovnatelné s loňským výsledkem v hodnotě 0,628 mld. eur kvůli odepsání ruských aktivit po agresi Moskvy proti Ukrajině. Značka v roce 2023 vyrobila 888 tisíc aut, meziročně o 16,1 % více. Tyto výsledky je ovšem nutno poměřit nikoli jen meziročně, ale zejména s rekordním předcovidovým rokem 2019. Tehdy Škoda Auto vyrobila 1,243 milionu vozidel a z prodeje 1,62 milionu aut dosáhla tržby „jen“ 19,8 mld. eur. Škoda Auto, která v rámci koncernu hodně sází na nové elektromobily, ale současně pro VW i AUDI ve svém R&D centru Česana v Mladé Boleslavi nadále vyvíjí spalovací motory se zdůvodněním, že budou uplatnitelné na řadě rozvojových trhů bez tvrdých unijních emisních limitů, loni snížila investice do vývoje o 4,8 % na 1,9 miliardy eur, což představuje 7,2 % z tržeb.

Na výsledcích roku 2023 se tak potvrzuje, že Škoda Auto dokázala dokončit nejen objednávky nerealizované ze zpomalení dodavatelských řetězců za pandemie Covid-19. Současně s touto poptávkou navýšila inflačně ceny svých modelů na úkor spotřebitelů. To je ovšem mimořádná situace, která se letos a ani v dalších letech očividně nebude opakovat, protože hospodářská recese v Česku i klíčovém Německu spolu s úpadkem kupní síly domácností to neumožní. Podle hodnocení OECD české domácnosti ze všech členských zemí zaznamenaly od covidové krize dosud největší propad příjmů. Zřejmě tedy teprve nyní nastane doba tvrdé selekce hospodářství na ty společnosti, které s nějakými rezervami přežijí hospodářskou recesi, a na firmy, jež žily spíše pod heslem „Po nás potopa“ a zítřek nás nezajímá. Právě firemní pády v oblasti autoprůmyslu by mohly spustit dominový efekt se zásadním vlivem na ekonomiku a zaměstnanost.

Přestože mateřský koncern Volkswagen AG, v němž se výsledky jeho české dcery konsolidují, má složitější strukturu celé skupiny, obdobný trend dohánění pandemických výpadků ve spojení s inflačním růstem cen aut byl mimořádně dobře patrný i na bilanci roku 2023 právě ve srovnání s rokem 2019. Jestliže v roce před pandemií koncern VW v celém světě vyrobil 10,8 milionu vozů s tržbami z prodeje 10,96 milionu aut ve výši 252,6 mld. eur, při výrobě v roce 2023 snížené proti roku 2019 o 14 % a prodejích nižších o 15,5 % loni dosáhl tržeb 322,3 mld. eur, tedy bezmála o 28 % více. Provozní zisk koncernu byl loni s 22,6 miliardami eur o 33 % lepší než v roce 2019.

Škoda Auto	2023	2022	%	2019
dodávky (tis. ks)	867	731	+18,5	1 243
prodej vozidel (tis. ks)	1 056	863	+22,4	1 062
výroba (tis. ks)	888	765	+16,1	1 243
tržby z prodeje (mil. eur)	26 536	21 026	+26,2	19 806
provozní výsledky (mil. eur)	1 773	628	-	1 660
provozní rentabilita (%)	6,7	3,0	-	8,4

Vedení Škoda také již připustilo, že pro rok 2024 očekává spíše stagnaci na trhu prodeje automobilů, což se zřejmě projeví na snižování počtu zaměstnanců. Zatím spíše jen formou nenahrazování

odchodů do důchodů a snížením počtu agenturních pracovníků místo tvrdého propouštění vlastních zaměstnanců. Také značka Volkswagen oznámila plány na snížení nákladů na administrativní personál o pětinu a dodala, že by to mělo být spíše předčasnými odchody do důchodu než propouštěním.

Ovšem vedení koncernu VW se nechce odradit od faktu, že prodeje prosazovaných elektromobilů se zpomalují. Skupina v roce 2024 plánuje představení rekordních 30 nových modelů, přičemž řada nových vozů budou elektricky poháněná vozidla jako VW ID 7 Tourer, Porsche Macan nebo Audi Q6 e-Tron. Podle šéfa koncernu Olivera Blumeho má jít o „největší modelovou ofenzívu v historii“. Skupina v současnosti staví tři továrny na akumulátory. Jsou součástí investice 170 miliard eur, které společnost plánuje vynaložit v příštích pěti letech do rozvoje elektromobility. Jak oznámil finanční šéf VW Arno Antlitz je to rekordní hodnota, která by měla v příštích letech opět klesnout.

Samotná Škoda Auto chce do transformace v oblasti elektromobility v nadcházejících letech investovat 5,6 miliardy eur a na trh chce vypustit hned šest nových elektromobilů. Prvním bude kompaktní SUV Elroq, jeho představení je naplánováno na letošní podzim s výrobou v Česku. Zároveň Škoda představila designovou studii malého městského elektrického crossoveru Škoda Epiq s délkou 4,1 metru. Má být na trhu příští rok s cenou 25 000 eur (asi 640 000 Kč) a vyrábět ho bude koncern ve španělské Pamploně. Také Škoda Auto konformně podporuje sázku na elektromobilitu. „Růst nástupu elektromobility se zpomaluje a míra jejího přijetí zákazníky není taková, jak se očekávalo. Nicméně jedna věc je jistá: budoucnost společnosti Škoda Auto je v elektromobilitě,“ tvrdil na březnové bilanční tiskové konferenci šéf značky Klaus Zellmer.

Skutečnost, že vláda Německa, největšího evropského trhu s elektromobily, na který ještě loni připadl každý třetí čistě elektrický model prodaný v EU, zastavila všechny dotace na tzv. čistou mobilitu, se tvrdě projeví v poklesu prodeje jak co do objemu, tak co do podílu na trhu, který u elektrických aut loni činil asi 18 % ze všech nově prodaných automobilů. Pesimisté hovoří až o polovičním propadu prodeje aut na baterie v Německu v letošním roce. Zde si připomeňme, že značka Škoda je nejprodávanejším importovaným vozem na německém trhu s dosavadním značným úspěchem svého luxusního elektrického vozu Eniaq. Současně je to v kontextu pokračující hospodářské recese Německa ekonomicky nejvýznamnější země EU. Dle Eurostatem zveřejněných údajů v lednu 2024 meziročně klesla průmyslová produkce v 27 státech EU o 5,7 %. Největší meziroční pokles zaznamenalo Irsko (o 34,1 %) a Estonsko (o 8,6 %). Výkon německého průmyslu klesl o 5,4 %.

Česká průmyslová produkce v úvodním měsíci tohoto roku stagnovala, když byla na stejné úrovni jako v lednu 2023. Přitom pokles čisté spotřeby elektřiny v roce 2023 s návratem o 20 let zpět (podobně také v Německu) dokumentoval propad ekonomiky s meziročním poklesem HDP o 0,4 %. Ve srovnání ledna 2024 s prosincem 2023 byla dokonce výroba v průmyslu nižší o 2,3 procenta, uvedl 15. března Český statistický úřad (ČSÚ). Meziměsíční pokles v průmyslu jde především za výkonem v automotive. Hlavní příčina poklesu byla výroba automobilů, která se meziměsíčně snížila o téměř 12 procent. Analytici čekali, že leden přinese v meziročním srovnání dvouprocentní růst, stagnace je tak zklamáním, protože chybí domácí i zahraniční poptávka. Odhad růstu v průmyslu za celý letošní rok se začíná přehodnocovat směrem dolů a hlavním viníkem bude stagnace nebo dokonce pokles českého autoprůmyslu.

Čeští ekonomové i s pohledem na slabou meziroční inflaci (ale stále obří ve srovnání s nízkou základnou před covidem) optimisticky plánují mírný hospodářský růst. Dle únorové prognózy České národní banky by HDP měl v roce 2024 vzrůst o 0,6 % s tím, že už to je jen poloviční hodnota proti prognóze z listopadu 2023. Ovšem správci českého státu ve vládě i ČNB by se měli zejména pozorně dívat na vývoj ekonomiky Německa, jehož HDP loni kleslo o 0,3 % a jak vidno mělo klíčový vliv i na recesi Česka, s 30 % ekonomiky závislé na dodávkách zboží na západ od Aše. Zatímco německá vláda

pro letošek očekává meziroční chatrný hospodářský růst 0,2 %, tedy na úrovni spíše černé nuly, přičemž na vině je slábnoucí přidaná hodnota průmyslu a stavebnictví. Nyní přitom agentura Bloomberg přinesla zprávu o největším propadu životní úrovně Němců od konce 2. světové války.

Automobilový průmysl v EU v čele s Německem i jeho ještě větším významem pro Česko má před sebou těžké časy. Byly a jsou vyvolávány nepromyšlenou a neanalyzovanou zelenou tranzicí, včetně násilně prosazované kontroverzní elektromobility. To v rámci unijní politiky dekarbonizace tvrdě omezuje ekonomiku zemí EU a snižuje jejich konkurenceschopnost vůči světu. A zejména Čína začíná sklízet sladké plody této studené zelené války, kterou si EU i další země Západu samy na sebe vyhlásily. Jednak čínským exportem stále větší přidané hodnoty zboží do EU, kterou si evropské země pod tlakem klimatické hysterie vymístily, jednak importem toho nejdůležitějšího ze špičkových zemí EU, know-how. Velmi patrné je to opět vidět na automobilovém trhu. Evropa uvázla v chřtánu čínského draka.

V Evropě stále ještě málo známá čínská automobilka BYD (Build Your Dreams/Splň si své sny) v roce 2024 podle domácích registrací autopojištění prodala 2,4 milionu aut a s 11% podílem na trhu sesadila po 15 let Volkswagen z jeho vedoucí pozice na čínském automobilovém trhu, který je dnes s více než 30 miliony prodanými vozy největším na světě. BYD v loňském čtvrtém čtvrtletí prodala více než 520 000 elektromobilů, a poprvé tak překonala amerického konkurenta, automobilku Tesla. Ta si ale v celoročním srovnání ještě v Číně udržela prvenství.

Nedávno médiu proběhla zpráva, že mezi rakouskými politiky nastoupilo zděšení, když v tendru na nákup 35 elektrických vozidel pro potřeby spolkové země Horní Rakousy zvítězila díky nižší ceně právě čínská automobilka BYD. Ta je přitom na rakouském trhu aktivně přítomna teprve od začátku loňského roku. Je jen otázkou času, kdy se BYD oficiálně objeví také na českém trhu, na kterém už nyní úspěšně operují čínské automobilky Dongfeng a především MG. Logickým důsledkem čínské auto invaze bude i účast, resp. úspěch v nejrůznějších výběrových řízeních na nákup aut pro státní instituce. Budou moci různé instituce řídící se zásadou dobrého hospodaření moci odmítnat nákup levnějších vozů čínské provenience pod záminkou boje proti dumpingu či skrytému dotování čínských výrobců, jak to prošetřuje Evropská komise?

Na základě smlouvy z listopadu 2023 pokračuje výstavba nové automobilky BYD v Maďarsku. Již v dubnu 2024 začne výroba 100 000 aut a do dvou let se zvýší na 300 000 kusů ročně. V ČR by v takovém termínu nebylo ani platné stavební povolení. Pak už Evropská komise nebude moci čínská auta „Made in EU“ nijak sankcionovat. Mluví se o výrobním modelu BYD Dolphin s EU cenou kolem 30 tisíc eur (o více než 10 000 eur levnější než konkurenční VW ID.3), ale Číňané nepochybně tvrdě zamíří na nejdostupnější segment malých elektromobilů ekologicky žádaných pro snížení emisí ve městech. Na domácím trhu představili malý elektromobil Seagull (Racek) za neuvěřitelných 9700 US\$, tedy asi 230 000 korun. Dosud nejdostupnější elektromobil v ČR Dacia Spring přijde na 576 400 Kč, přičemž nejlevnější spalovací verze technicky kompromisní dacie má cenovku těsně pod 300 000 Kč. Pětidveřový BYD Seagull má motor se 75 koni a kapacita baterie s 30 kWh by měla stačit až na 240 km, což pro městský provoz stačí. Samozřejmě cenu na trhu tvoří konkurence, a jestliže by podobný vůz Škoda Epiq měl stát kolem 640 000 korun, pak mají Číňané pro cenotvorbu s přebohatou ziskovou marží obrovský prostor. A ještě možná příští rok stihnou 200tisícovou českou státní dotaci.

Nic lépe nedokumentuje rezignaci z technického zaostávání v největší evropské automobilce Volkswagen jako to, že v prosinci 2023 si za 700 milionů US\$ wolfsburští manažeři koupili 4,99 % akcií čínské automobilky XPENG. Ta má do konce roku 2026 vyrobit dva nové plně elektrické modely SUV. Na kapotě těchto aut dovážených z Číny do Německa a Evropy aspoň zůstane znak VW a také aspoň nějaká marže.

Jak popsal šéfredaktor portálu Autoweek Vladimír Rybecký, do Číny se už z EU a Německa stěhuje nejen výroba, ale i vývoj ze všech klíčových R&D automobilových firem. V Německu i EU nejsou vzdělání technici, táhnou obory podobné „prodavačům teplé vody“ a nejlépe s prací pro stát. Naopak Čína s desítkami milionů ambiciózních vysokoškoláků dokáže ty nejlepší dokonale motivovat. Není tedy zřejmě daleko doba, kdy evropská města zaplaví čínská auta a na ta evropská se budeme chodit s nostalgií dívat jen do muzeí zaniklých značek.

AUTOR: Milan Smutný

ZDROJ: Blog iDnes