

Rozhovor Š. Hríba s predsedom PS M. Šimečkom

.tyždeň



**SLOVENSKO
AKO
DETROIT?**

Čo sa stane, ak príde Volvo



9 771336 593009

27

27/2022 | 24. jún 2022 | cena 2,20 € | predplatné od 1,35 € | www.tyzden.sk

Od výroby áut sme závislí. Ale menej ako Česi a Nemci

.juraj Medvec

Zahraničné automobilky sú pre Slovensko požehnaním a dlhodobou najsilnejším motorom našej ekonomiky. V prípade dopytového šoku môžeme dopadnúť horšie ako viac diverzifikované krajiny.

automobilky sú chrbtovou kosťou našej ekonomiky. V najbližších rokoch ich však čaká historický prechod zo spalovacích motorov na elektrické batérie. Práve od toho, či bude tento prechod bezbolestný alebo nie, závisí z veľkej časti aj osud nášho hospodárstva. Experti už dnes upozorňujú, že na to, aby sme udržali dlhodobú konkurencieschopnosť s ostatnými automobilovými veľmocami, musí Slovensko viac inovovať a zameriavať sa na nové technológie a výrobné postupy. Práve neslávne známy osud amerického mesta Detroit nám môže byť ukázkovým príkladom, aká nebezpečná dokáže byť koncentrácia ekonomiky krajiny na jediné odvetvie. Podľa analytikov je diverzifikácia ekonomiky smerom preč od automobiliek problematická a musí vyjsť zo strany trhu, nie z vládneho popudu. Ako malá a otvorená trhová ekonomika však príliš veľa pák na zníženie našej závislosti k dispozícii nemáme. Na druhej strane nám prítomnosť toľkých firiem z jedného sektora dáva pred ostatnými krajinami konkurenčnú výhodu. Bezhlavý optimizmus však tiež nie je na mieste. Koronavírus a najmä problémy v dodávateľských sieťach ukázali na našu zraniteľnosť.

.ekonomický goliáš a hlavný ťahúň platov

Automobilový priemysel tvorí približne 13 percent slovenského HDP, priamo zamestnáva 160-tisíc ľudí a nepriamo ďalších približne 200-tisíc. Automobilky predstavujú polovicu slovenského priemyslu a na našom exporte sa podieľajú mamutím podielom 46 percent. Inými slovami, takmer polovica všetkého, čo Slovensko vyváža, má niečo spoločné s autami. Či už ide o hotové kusy, jednotlivé dielce či súvisiace služby, slovenská ekonomika je na automotive sektor životne nadviazaná. Automobilky poskytujú zamestnancom aj relatívne vysoké platy. Iba 10 percent pracovníkov v sektore zarába menej ako 1 020 eur a naopak, desať percent zarába viac ako 2 000 eur. Najčerstvejšie dáta pritom hovoria, že priemerná mzda na Slovensku je 1 212 eur. Automobilky tak nie sú len kľúčovým sektorom pre ekonomiku, ale poskytujú aj nadštandardné platy.

Zaujímavé je hneď z viacerých dôvodov naše hospodárske previazanie s Českou republikou a najmä s Nemeckom. Obe krajiny na západ od nás sú od automobilového priemyslu závislé ešte viac ako my. Slovensku síce patrí popredná priečka v množstve vyrobených áut na hlavu, ale podiel automobiliek na HDP je v Česku a Nemecku ešte vyšší než u nás. Akékoľvek spomalenie výrobných aktivít v Nemecku pocítime takmer okamžite aj na výkone nášho hospodárstva. Naše spojenie s týmito dvoma krajinami najlepšie demonštruje, že práve ony sú cieľovou destináciou väčšiny nášho exportu. Podľa expertov by potenciálne spomalenie segmentu výroby štvorkolesových tátošov malo na ekonomiku Česka a Nemecka ešte silnejší dopad ako na nás.

.sústredenie má výhody aj riziká

Vysoká koncentrácia ekonomiky na automobilový priemysel so sebou prináša tak výhody, ako aj nevýhody. Nové automobilky by na Slovensku mali nájsť nielen kvalifikovanú pracovnú silu, ale aj existujúce dodávateľské a subdodávateľské siete a vytvorené kanály na export do zahraničia. Aj tu však experti vidia viaceré „ale“. Ekonómovia upozorňujú na nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily. Počet zamestnancov – špecialistov nie je nafukovací a už dnes musíme dovážať pracovnú silu zo zahraničia, hovoria. Automobiliek na Slovensku je dnes jednoducho priveľa a iba domáca hruda nedokáže zabezpečiť dostatok schopných pracovníkov. V segmente preto pracuje množstvo Srbov či iných národov z južnej a východnej Európy. Napriek vybudovanej infraštruktúre, by sa mohla nová automobilka, najmä ak by prišla inam ako na západné Slovensko, stretnúť s problémom nedostatku vyškolených ľudí.

Znížiť riziko koncentrácie biznisu na auto sektor nie je jednoduché. Globálne firmy si nás vyberajú najmä kvôli dobrým skúsenostiam súčasných fabrik a existujúcej infraštruktúre s vysokokvalifikovanou pracovnou silou. „Pri automobilkách nemáme príliš na výber,“ potvrdzuje Ľubomír Koršňák, analytik UniCredit Bank. „Sme malá a otvorená ekonomika, dopytový šok, podobný ako zažívame dnes, môže naše hospodárstvo stiahnuť hlbšie ako

15. december 2017 Bratislava: V bratislavskom závode Volkswagen Slovakia sa vyrába Porsche Cayenne exkluzívne pre celý svet.

viac diverzifikované krajiny," hovorí. Štátne zásahy, ktoré by mali za cieľ znížiť našu závislosť od jedného sektora, by zrejme neboli dobrým nápadom a priniesli by viac problémov ako benefitov. Trh sa však zatiaľ stále orientuje najmä na výrobu áut a slovenská ekonomika tak naďalej zostáva náchylná na problémy v globálnom dopyte po autách.

.korona odhalila riziká, recesia ich zvýši

Aké sú teda hlavné riziká prílišnej závislosti našej ekonomiky od automobilového priemyslu? Výrobcovia sa v posledných rokoch stretali s viacerými problémami. V budúcnosti by potenciálny niekoľko mesiacov trvajúci pokles dopytu po autách mohol slovenskú ekonomiku poznačiť na niekoľko rokov. Dôvodom takéhoto poklesu by mohla byť napríklad európska či globálna recesia. A tá sa dnes skloňuje čoraz častejšie a práve starý kontinent má najvyššiu pravdepodobnosť, že sa súčasné spomalenie premení na jednoznačný pokles ekonomiky. Ďalším problémom, s ktorým sa firmy v poslednom čase borili, sú chaotické dodávateľsko-odberateľské siete. Keď pred vyše dvoma rokmi svet prvý raz zachvátila covidová hystéria, fabriky po celom svete sa pod nariadenými lockdownami začali zatvárať. S príchodom efektívnych vakcín a tlačením peňazí pod taktovkou centrálnych bánk sa ekonomika odrazila od dna oveľa rýchlejšie, než ktokoľvek predpokladal.

Paradoxne, tieto dobré správy vytvorili svoje vlastné negatívne následky. Práve nečakane silný odraz a zatvorené fabriky spôsobili nedostatok materiálov. Chýbali ľudia, jednotlivé články v dodávateľských sieťach boli stále v karanténe a nestihala ani námorná a diaľková preprava. Konkrétne automobilky najviac zasiahol nedostatok polovodičov a čipov, bez ktorých sa žiadna elektronika nezaobíde a výrobu spomalil aj nedostatok plastov. Počas koronakrízy sa obavy z vysokej nezamestnanosti nenaplnili, to však môže silnejšia recesia zmeniť. Toto je iba základný výpočet rizík, ktoré krajine hrozia, pokiaľ je príliš naviazaná na jedno odvetvie a nemá dostatočne diverzifikovanú výrobu.

.zmena myslenia a inovácie

Čo by sme teda mali zmeniť, aby bola naša ekonomika odolnejšia proti externým šokom a zároveň si zachovala výhodu silného exportu? Experti hovoria o tom, že myslenie predstaviteľov štátu by sa malo posunúť do súčasnosti a nezotrvávať v mentalite deväťdesiatych či skorých nultých ro-



kov. Vtedy vláda robila všetko pre to, aby k nám prilákala aspoň nejakých z váhajúcich zahraničných investorov. Podnikateľské prostredie krátko po období mečiarizmu nebolo pre západné firmy stávkou na istotu a riziku sa radšej vyhýbali. Často to namiesto kvalitného podnikateľského prostredia, stabilných právnych predpisov a kvalifikovanej pracovnej sily znamenalo poskytovať výrazné investičné stimuly. Inými slovami, vláda z daní daňových poplatníkov platila firmám, aby



u nás prišli zamestnávať ľudí. Situácia sa však za posledných dvadsať rokov zmenila. Takáto filozofia je v súčasnosti dlhodobo neudržateľná a mala by sa prispôbiť novým podmienkam. „Dnes by sme sa mali viac orientovať na inovácie a znalostnú ekonomiku,“ upozorňuje Koršňák. Podľa jeho názoru sú časy, keď Slovensku stačilo byť výrobnou linkou s lacnou pracovnou silou, dávno preč.

Firmy by mali s podporou štátu viac investovať do znalostnej ekonomiky a byť pripravené flexi-

bilne reagovať na disruptívne prvky, ktoré nielen do automobilového segmentu prichádzajú. Nové technológie, robotizácia, automatizácia či príchod elektrických a autonómnych vozidiel predstavuje výzvu, ktorá môže slovenskú ekonomiku posunúť ďalej. Bez inovácií a investovania do moderných postupov a technológií sa podnikateľské prostredie u nás môže ukázať menej atraktívne ako v iných krajinách s lacnou, ale kvalifikovanou pracovnou silou. ●

Detroit, lekcia pre Slovensko

.marína Gálisová

Detroit má viac prívlastkov: Motor City, Rock City, no aj riot city, mesto nepokojov. Najlepšie dni dávno absolvoval, dnes tam chce podnikat' a bývať málokto, kto si môže vybrať. Ale v jednom je Detroit neoceniteľný: ako ponaučenie. Aj pre Slovensko.

detroit bol koncom 19. storočia 80-tisícové mesto so závodmi na spracovanie prírodných materiálov, napríklad železnej rudy. Autá dostal do vienka od Henryho Forda, ktorý tu založil svoju automobilku, niekoľkokrát skrachoval, ale napokon uspel – a stal sa nielen magnátom, ale aj hýbateľom pokroku.

Vybudoval závody s víziou, kde ľudí slušne platil a sociálne zabezpečil, podporoval ich v sporení, zveľadovaní bývania a sociálnej mobility – kto začal u Forda, neraz si polepšil a posunul sa do strednej triedy. No aj robotníci pri páse uňho zarábali dosť. V Detroite, samozrejme, nepôsobil iba Ford, boli tam aj iné automobilky, najväčšie General Motors a Chrysler. Zažili dobré i horšie momenty, veľká hospodárska kríza v 30. rokoch s nimi všetkými zamávala, no potom ich opäť oživila druhá svetová vojna, konkrétne zákazky pre armádu.

Tzv. veľká trojka General Motors, Ford a Chrysler, mala boom. Džoby v automobilkách boli vyhľadávané, či už šlo o tie za pásom, alebo za kancelárskym stolom. A tak v 50. rokoch dosiahol Detroit 1, 85 milióna obyvateľov. Viac ich už nikdy nemal mať.

.ako vypitvať mesto

Krivka vývoja sa totiž zvrtila nadol a Detroit sa zmenil na metropolu nezamestnanosti a zločinu. Dnes nemá ani 700-tisíc obyvateľov – tak strmo klesol z tých takmer dvoch miliónov pred zhruba sedemdesiatimi rokmi. Nezamestnanosť vyvrcholila v lete roku 2020, keď bolo cca 43 percent práceschopných ľudí bez zamestnania. Tento rok sa dá v porovnaní s tým pokladať za úspešný – nezamestnanosť v samotnom meste Detroit (nie v širšej metropolitnej oblasti, tá je na tom lepšie) dosahuje „len“ cca 20 percent. Na porovnanie: USA ako celok malo teraz v júni závideniahodných 3,6 percenta. Takže Detroit padol a zostal ležať.

Prečo? Príčin je niekoľko. Všade, kde sa hovorí o osude Detroitu, spomínajú sa najmä dva faktory: konkurencia zahraničných automobiliek a demografické zmeny v meste. Jedno aj druhé hralo významnú úlohu, ale neboli to tie hlavné klince do rakvy.

To, že americkí zákazníci si postupne začali všímať aj iné ako americké značky áut, bol prirodzený dôsledok globalizácie. Nemecké a ázijské automobilky dostali ich dôveru spoľahlivosťou, lepšími jazdnými vlastnosťami, cenou a menšou

„žravosťou“ motora. (Mimochodom, dnes je už pomaly ťažké rozoznať, či je auto americkej značky ozaj americké: najpopulárnejší model, truck Ford F-150, je americký len tak-tak – 55 percent jeho súčastí sa vyrába v USA alebo v Kanade. Zvyšok je z krajín ako Mexiko alebo Čína.) Mnohí výrobcovia áut museli z Detroitu, ktorý bol pre nich pri klesajúcich ziskoch čoraz drahší, odísť. Opustili svoje budovy, tie sa rozpadávali a výsledné prostredie prestalo pripomínať mesto, čo predtým lákalo ľudí na džoby a na dobrý život.

Podme k demografickým koreňom detroitskej krízy. Už v tých 50. rokoch, keď bolo ešte dobre, sa odtiaľ začali mnohé rodiny sťahovať na predmestia a do menších miest na okolí. Za lepšími podmienkami, samozrejme. A prirodzene, lebo sa ekonomicky zmohli a odrazu mali na kúpu domu. No mestský rozpočet trpel, pretože chudobnejší ľudia, ktorí si nemohli dovoliť odísť, odvádzali menej daní. Na to logicky nadväzovalo zhoršenie podmienok v meste, čo z neho vyhánalo ďalších a ďalších na predmestia. Asi netreba dodať, že väčšinou zostávali Afroameričania a odchádzali belosi.

Stále odchádzali aj výrobcovia. Regulácie a dane v meste ich donútili posúvať sa za jeho hranice. Mestský rozpočet ďalej chudobnel. Bývalá metropola áut musela v roku 2013 vyhlásiť bankrot. Jej dlhy dosahovali až 20 miliárd dolárov a bol to najväčší krach rozpočtu samosprávy v amerických dejinách. Mesto zároveň lámalo rekordy v kriminalite, čo už úplne vylučovalo, že by sa tam niekto túžil prisťahovať. Skrátka, detroitský debakel.

.korupcia zožerie všetko, aj pokrok

Stále sa vedú spory o tom, čo bolo možné robiť, aby sa negatívny vývoj Detroitu zvrátil. Detroit určite zaskočila globalizácia, ale tak ako pri väčšine jej obetí, aj pri tomto meste treba položiť dôraz skôr na to „zaskočila“. A nielen globalizácia. Detroit bol dlho vo vlastných očiach taký dokonalý, že vedenie mesta a vedenie podnikateľskej komunity sa nepozerali do vzdialenejšej budúcnosti. Zasekli sa v jednom „biznis pláne“, nepripravili včas diverzifikáciu. Bolo by stačilo nepľodiť daňové a regulačné zataženie takej veľkosti, že firmy, aj tie, ktoré by v meste mohli podnikat', z neho utekali. Lebo presne toto sa dialo a daňové príjmy, samozrejme, stále klesali.



18. november 2008 Detroit, USA: Sídlo General Motors v odraze spätného zrkadla. V ten týždeň tri veľké automobilky rokovali vo Washingtone s vládou, aby pomohla zastaviť úpadok automobilového priemyslu.

Ako napísal Scott Beyer v článku s priliehavým názvom *Prečo Detroit ďalej upadá?* v časopise Forbes, iné mestá s podobnými ťažkosťami sa zhruba na prelome tisícročí dokázali pozbierať a zmierniť svoj pokles, alebo začali aj ekonomicky stúpať. Zhrnul problém Detroitu takto: vysoké dane, obmedzujúce regulácie vyhánali kapitál. Za vysoké dane mesto však zároveň poskytovalo slabé služby, čo neprilákalo ani kapitál, ani jednotlivcov, ktorí by chceli využiť lacné nehnuteľnosti a nasťahovať sa sem. A hlavne – v Detroitе zúrila korupcia. Kto tam chcel reálne podnikáť, musel rátať s mazaním vreciek funkcionárom. V roku 2013 bol za korupciu a podvody odsúdený bývalý starosta Detroitu Kwame Kilpatrick, ktorý vo veľkom prešustroval peniaze daňových poplatníkov. A to, samozrejme, nemal korupčné prostredie na svedomí sám. Ono v Detroitе vznikalo desaťročia (v meste pôsobil napríklad neslávne preslávený odborový predák Jim Hoffa,

kamoš mafie zapletený do biznisu, politiky a kto-viečoho ešte).

.zaskočeným nebude priat' šťastie

Asi tušíte, že je čas na návrat k titulu článku. V čom je príbeh Detroitu poučný pre Slovensko? Po prvé: kto nepriláka kapitál dobrým daňovým a regulačným prostredím, ten má smolu. A nakon vyberie menej daní, ako by vybral, keby ich mal nastavené ako nižšie.

Po druhé: kto ten kapitál nejako priláka, ale časom odpudí korupciou, má smolu ešte omnoho väčšiu. Lebo tí, ktorí sa v prostredí zdržia, ale korupčnosť ich vyženie, o svojich skúsenostiach povedia iným.

Po tretie: kto si v ére, keď sa jednému odvetviu darí, nepripraví stratégiu na obdobie, keď to tak už byť nemusí, má smolu úplne najväčšiu. Zaskočeným naozaj nepraje šťastie. ●