



Na ktorých zahraničných trhoch sa najviac presadzujú automobily zo Slovenska?

Tomáš Kendera
Národná banka Slovenska

Výroba automobilov patrí bezpochyby medzi najdôležitejšie odvetvia priemyslu na Slovensku. Vývoz spojený s celým automobilovým priemyslom tvoril v roku 2015 viac ako jednu štvrtinu celkového exportu zo Slovenska, pričom priemer v eurozóne je okolo 12 %. O tom, že ide o dynamicky sa rozvíjajúce odvetvie svedčí aj fakt, že hrubá pridaná hodnota vo výrobe dopravných prostriedkov vzrástla od roku 2000 viac ako päťnásobne. Počet zamestnancov pracujúcich iba priamo vo výrobe dopravných prostriedkov vzrástol za rovnaké obdobie viac ako dvojnásobne.

V súčasnosti na Slovensku vyrábajú autá tri významné zahraničné automobilky. Ako prvý sa u nás etabloval koncern Volkswagen. Od roku 1992, v priebehu viac ako dvadsaťročnej histórie, sa v bratislavskej automobilke vyrábalo viacero modelov. V súčasnosti sa výlučne na Slovensku v tomto závode vyrábajú modely Volkswagen Tuareg, Audi Q7 a tri modely projektu New Small Family (NSF) – Volkswagen up!, Škoda Citigo a Seat Mii. Produkcia automobilov za rok 2015 by mala byť viac ako 400 tisíc vozidiel. V roku 2006 sa spustila výroba v novej automobilke v Trnave. PSA Peugeot Citroën dnes vyrába dva modely Peugeot 208 a Citroën C3 Picasso, ktorého produkcia sa realizuje výhradne na Slovensku.¹ V minulom roku závod vyprodukoval približne 303 tisíc áut. V závere roka 2006 tiež nabehla sériová výroba v tretej automobilke pri Žiline. Spoločnosť KIA v ňom vyrába najmä pre potreby európskeho trhu modely cee'd, Sportage a Venga. V roku 2015 vyrobila takmer 338 tisíc vozidiel.

VÝVOJ TRHOVÝCH PODIELOV A EXPORTU AUTOMOBILOV

V nasledujúcej časti sa bližšie zameriame hlavne na pokrízový vývoz osobných vozidiel zo Slovenska do jednotlivých krajín sveta, prevažne však do Európy. Rast či pokles vývozu môže indikovať zmeny v konkurencieschopnosti automobilového priemyslu. Rýchlejší rast vývozu áut zo Slovenska do určitej krajiny, než je jej celkový dovoz áut, predstavuje nárast trhového podielu Slovenska v danej krajine. I keď tieto zmeny môžu byť skreslené viacerými exogénnymi faktormi,² z dlhodobého hľadiska by mali byť trendové zmeny ovplyvnené najmä konkurencieschopnosťou.³ Predmetom analýzy budú údaje, ktoré zverejňuje Eurostat, najmä podkapitoly harmonizovaného systému tovarov v medzinárodnom obchode (HS), zaradené pod kapitolu 8703 – Osobné automobily a ostatné motorové vozidlá konštruované hlavne na prepravu osôb.

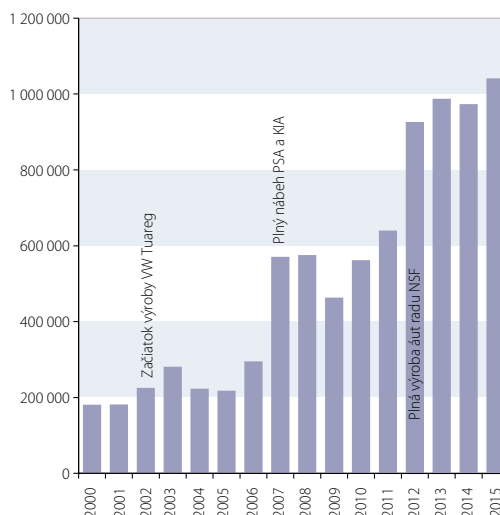
Priemerný rast exportu áut zo Slovenska do krajín eurozóny (EA) za obdobie 2001 až 2015 bol 10,3 %, pričom celkový dovoz áut do eurozóny vzrástol len o 2,9 %. Nárast trhových podielov dokumentuje aj fakt, že podiel automobilov zo Slovenska na dovoze eurozóny sa zvýšil takmer trojnásobne.

Export do krajín zvyšku sveta okrem eurozóny vzrástol v priemere o 30,6 %. Podiel slovenského exportu na exporte EÚ mimo krajín Európy vzrástol desaťnásobne.

Pred krízou sa na Slovensku vyrábali malé, resp. stredne veľké vozidlá, od roku 2002 sa pridala aj

- ¹ V Brazílii sa vyrába mierne odlišná verzia Citroën C3 Picasso Aircross, ktorá je určená iba pre tamajšie trhy.
- ² Ide predovšetkým o manažérske rozhodnutia vedenia o realizácii výroby v jednotlivých závodoch, ďalej riešenie samotnej logistiky, reexport a pod.
- ³ Z podobnej filozofie vychádza napríklad i koncepcia prejavenej komparatívnych výhod, ktorá bez skúmania a definovania podstaty konkurenčných výhod (ex ante), sleduje už iba prejavy konkurencieschopnosti priamo vo veľkosti zahraničného obchodu (ex post).

Graf 1 Výroba áut na Slovensku (počet kusov)



Zdroj: Zväz automobilového priemyslu SR, internetové stránky výrobcov.

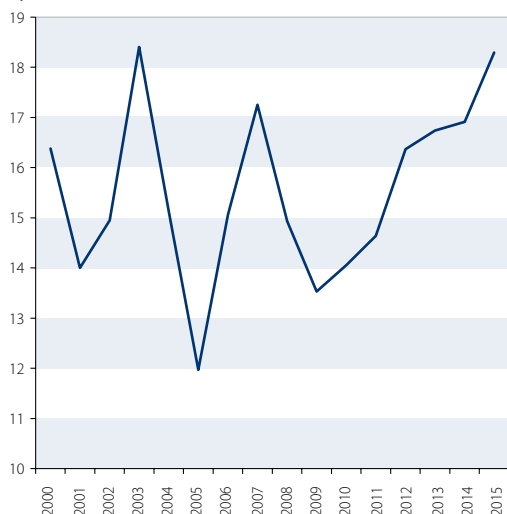
Poznámka: Volkswagen: Golf a Bora (výroba od r. 1994 do r. 2005); Polo (1999 – 2007); SEAT Ibiza (2003 – 2005); Tuareg (od r. 2002); Audi Q7 (od r. 2005); Škoda Octavia (2008 – 2010); New Small Family (od 2011). PSA Peugeot Citroën: Peugeot 207 (2006 – 2012); Citroën C3 Picasso (od 2009); Peugeot 208 (od 2012). KIA: cee'd (od 2006); Hyundai ix35 (2010 – 2011); Sportage (od 2010); Venga (od 2011).

Rok 2015 je odhad.



4 Z top 10 najvýznamnejších exportných partnerov Slovenska zaviedlo šrotovné Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia, Taliansko, Španielsko a Holandsko.

Graf 2 Podiel vývozu osobných áut na celkovom vývoze zo Slovenska (v %)



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

výroba športovo úžitkových vozidiel. Medzi najvýznamnejšie exportné trhy patrilo Nemecko, Taliansko, Francúzsko a po roku 2002 aj USA.

POKRÍZOVÝ VÝVOJ

Globálna hospodárska kríza sa vo vývoze osobných automobilov zo Slovenska naplno prejavila v roku 2009, keď export vozidiel klesol o takmer štvrtinu a počet vyrobených kusov o pätinu (vyšší prepád objemu vývozu zapríčinilo väčšie oslabenie dopytu po luxusných autách). Výraznému poklesu nezabránilo ani tzv. šrotovné, ktoré v roku 2009 zaviedli takmer všetky krajiny významné z hľadiska slovenského exportu vozidiel.⁴ V nasledujúcich troch rokoch už ale vývoz áut rástol kontinuálne o viac ako 20 % a do roku 2014 sa v porovnaní s krízovými hodnotami zdvojnásobil. Obnovenie dynamického rastu sa týkalo vývozu do krajín eurozóny, ako aj do zvyšku sveta. Vývoz automobilov do krajín mimo eurozóny sa po kríze opäť vyvíjal dynamickejšie.

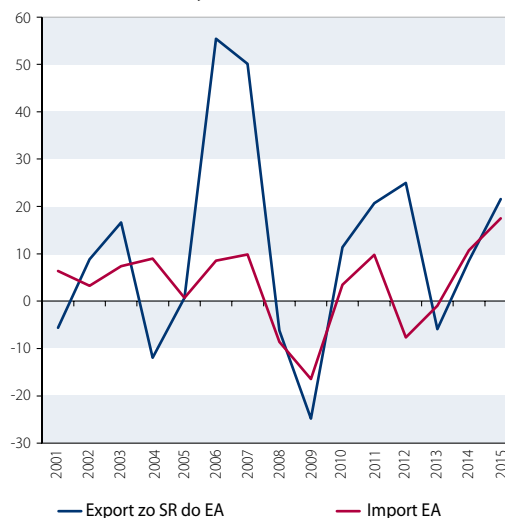
Tabuľka 1 Top 10 krajín s najväčším podielom na vývoze automobilov zo SR

Krajina	Podiel (v %)
Nemecko	14,9
Francúzsko	11,6
Čína	11,3
Veľká Británia	9,9
USA	5,9
Taliansko	5,9
Rusko	5,6
Španielsko	3,6
Holandsko	2,6
Belgicko	2,4

Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: Kumulatív za roky 2010 – 2014.

Graf 3 Medziročný rast vývozu a dovozu automobilov SR a eurozóny (v %)



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

V pokrízovom období v rokoch 2010 až 2014 smerovalo takmer 46 % vyvezených automobilov do krajín eurozóny. Z nich bolo najvýznamnejším exportným partnerom Nemecko s takmer 15 % podielom na celkovom vývoze vozidiel. Do Číny v tomto období smerovalo 11,3 % automobilov, do USA 5,9 % a do Ruska 5,6 %.

Za najrýchlejšie rastúci trh, kde v rokoch 2010 až 2014 rástol vývoz áut zo Slovenska najviac, možno označiť Alžírsko. V tejto krajine patria medzi najobľúbenejšie modely francúzskych automobiliek. Z ďalších netypických trhov, kde v pokrízovom období rástol export áut zo Slovenska najrýchlejšie, patrí Egypt a Nigéria. V oboch krajinách sú veľmi populárne ázijské vozidlá. Vo vývoze do Nigérie by mali podľa predajov prevažovať vyššie kubatúry (SUV), do Egypta sa vyvážajú aj autá strednej triedy.

Najväčší vážený pokles vývozu automobilov zo Slovenska od roku 2010 do roku 2014 možno pozorovať v prípade Rumunska, Macedónska, Hongkongu, Kene, Bosny a Hercegoviny, či

Tabuľka 2 Krajiny s najrýchlejším rastom dovozu áut zo Slovenska

Poradie	Krajina
1.	Alžírsko
2.	Veľká Británia
3.	Čína
4.	Nemecko
5.	Egypt
6.	USA
7.	Španielsko
8.	Dánsko
9.	Nigéria
10.	Írsko

Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: Prevážané podielom na celkovom exporte automobilov.



Chorvátska. Vo všeobecnosti však pokles vývozu do týchto krajín nebol taký výrazný ako nárast vývozu do krajín spomenutých vyššie.

ZMENY V TRHOVÝCH PODIELOCH (2010 – 2014)

Okrem samotného rastu vývozu zo Slovenska je dôležité skúmať aj celkový dovoz vozidiel predmetných krajín. Pokiaľ by sumárny dovoz áut v danej krajine rástol rýchlejšie, než dovoz zo SR, znamená to, že trhový podiel Slovenska sa znížil. Zvýšenie dopytu v tomto prípade nahradí konkurencia z iných krajín, hoci by bol nárast vývozu z pohľadu SR akokoľvek vysoký.

Uvedený pohľad však zachytáva konkurenčné zmeny len z hľadiska zahraničného obchodu a abstrahuje od vývoja trhových podielov domácich výrobcov. Ak by sme chceli do analýzy zahrnúť aj predaj áut vyrobených v tuzemsku, bolo by vhodnejšie v danej krajine skúmať namiesto dovozu áut súhrnnejší ukazovateľ, napríklad registrácie nových automobilov. Pre jednotnosť a kvalitatívny charakter dát však budeme abstrahovať od áut vyrobených v daných krajinách a budeme viac skúmať konkurenčný vývoj len z pohľadu medzinárodného obchodu.

Tabuľka 3 obsahuje krajiny, kde Slovensko najviac získavalo trhové podiely. Rast trhových podielov je vypočítaný ako vážený rozdiel priemerného rastu vývozu zo SR a priemerného rastu celkového dovozu áut v danej krajine.

Rovnako ako v prípade krajín s najrýchlejším rastom dovozov áut zo Slovenska (tabuľka 2), zostalo na prvom mieste **Alžírsko**. Z modelov vyrábaných u nás patrí medzi najpredávanejšie vozidlá na tomto dynamicky sa rozvíjajúcom trhu Peugeot 208, (resp. 207). V roku 2012 bol práve tento model najpredávanejším autom v celom Alžírsku⁵ a export áut zo Slovenska rekordný. V nasledujúcich rokoch vývoz mierne klesol, stále však zostal na pomerne vysokej úrovni. Časť výroby určená pre tento trh tak mohla byť na Slovensko

presunutá z Francúzska (kde objem vývozu po úspešnom roku 2012 klesol na predchádzajúce úrovne) a najmä zo Španielska (kde bola výroba tohto modelu ukončená)⁶.

Celkový dovoz automobilov do **Veľkej Británie** v pokrizovom období rástol v priemere o 12 %, priamo zo Slovenska však o viac ako 34 %. V Británii sa predávajú všetky modely áut vyrábané u nás. Kým bezprostredne po kríze sa vyvážali najmä autá strednej triedy, v roku 2011 sa k nim pridali aj autá s najvyššími kubatúrami (Volkswagen Touareg a Audi Q7). Obľúbené sú najmä autá s dieselovým motorom. Od roku 2012, od začiatku plnej výroby malých mestských vozidiel NSF, k rastu vývozu začali prispievať najmä autá s najnižšou kubatúrou. Podľa štatistík je najobľúbenejším autom z radu NSF Škoda Citigo. Trhové podiely Slovenska na britskom trhu rástli najmä v období 2011 – 2013.⁷

I keď v rebríčku TOP 10 krajín s najväčším rastom trhových podielov väčšina krajín nepatrí do eurozóny, ak by sme hodnotili krajiny platiace eustom ako jeden celok, skončili by na druhom mieste. Eurozóna je teda pre Slovensko stále dôležitý automobilový trh z hľadiska získavania nových zákazníkov na úkor konkurencie.

Výrazný nárast vývozu automobilov do **Egypta** začal v roku 2013. V tom čase sa automobilka KIA rozhodla expandovať na africkom kontinente s modelom cee'd. Automobil vyrábaný pri Žiline bol pritom pôvodne určený len pre európsky trh. Okrem toho časť výroby modelu Sportage bola presunutá z kórejského závodu do slovenského.

Kým vývoz automobilov zo Slovenska do **Číny** bol v roku 2001 okolo 11 tisíc eur, o desať rokov neskôr presiahol jednu miliardu. To ilustruje veľkosť expanzie na tomto trhu. Posledný výrazný rast trhových podielov bol však zaznamenaný ešte v rokoch 2010 a 2011. V tomto období vývoz áut zo Slovenska do Číny kulminoval a postupne sa viac – menej stabilizoval. Pri bližšom pohľade na štruktúru vyvážaných automobilov vidieť výhradné zastúpenie vyšších kubatúr (SUV modely Touareg a Q7). Od roku 2014 sa v zložení exportu začali v malej miere objavovať aj autá s najnižšími kubatúrami (pravdepodobne iba model up! spolu s elektromobilom e-up!).

Nárast trhových podielov v **Nemecku** prebiehal v rokoch 2010 až 2012. Vývoj z pohľadu Slovenska bol podobný ako vo Veľkej Británii. Bezprostredne po kríze sa darilo slovenskému vývozu áut strednej výkonnosti s dieselovým motorom, v roku 2013 sa do popredia záujmu nemeckých zákazníkov dostali SUV modely s vyššími kubatúrami. Nárast vývozu malých automobilov v nasledujúcom období bol v porovnaní s Britániou objemovo vyšší. Podľa štatistík sa na nemeckom trhu najviac presadil VW up!, najmenej Seat Mii.

V **USA** sú z áut vyrábaných na Slovensku v oficiálnom predaji dostupné iba modely Touareg a Q7. Predávanejším vozidlom je Audi Q7. Po kríze rástli trhové podiely Slovenska v USA najmä v rokoch 2010 a 2011. V ďalších rokoch bol vývoj stabilizovaný a mierne straty podielov sa striedali s ich miernym rastom. Napriek vyššej obľube benzín-

5 <http://bestsellingcarsblog.com>
6 <http://europe.autonews.com/article/20140523/ANE/140529975/citroen-c4-cactus-brings-madrid-factory-back-to-life>
7 Od roku 2012 podiel Škody na anglickom trhu vzrástol o tretinu.

Tabuľka 3 Krajiny, kde Slovensko najviac získavalo trhové podiely

Poradie	Krajina
1.	Alžírsko
2.	Veľká Británia
3.	Egypt
4.	Čína
5.	Nemecko
6.	USA
7.	Španielsko
8.	Dánsko
9.	Írsko
10.	Taliansko

Zdroj: Eurostat, OICA, vlastné výpočty.

Váhy: Priemerný podiel danej krajiny na celkovom exporte v období rokov 2010 – 2014.

Poznámka: Rast celkového dovozu áut krajín mimo Európy bol nahradený údajmi novej registrácie automobilov.



nových motorov na americkom trhu, v roku 2011 k vývozu zo Slovenska paradoxne viac prispievali autá s dieselovým motorom.

Medzi najpredávanejšie vozidlá zo Slovenska patria v **Španielsku** tie, ktoré vyrába francúzska (predovšetkým Peugeot 208) a juhokórejská automobilka. Napriek tradícii domácej značky sa Seat Mii nezaradil medzi najpopulárnejšie modely v Španielsku. Najväčší trhový podiel získali automobily zo Slovenska v roku 2010 (pravdepodobne z dôvodu vtedajšieho vysokého nárastu predaja modelov Hyundai ix35 a Sportage). Postupne sa rast nových podielov zastavil a posledné dva roky sa pozície áut zo Slovenska mierne zhoršili.

Rast trhových podielov v **Dánsku** vidieť najmä v roku 2012, s plným nábehom vozidiel radu NSF. Práve Volkswagen up! je tu najpredávanejším vozidlom za obdobie 2012 – 2014. Daňová politika v Dánsku podporuje ekologické autá a v krajine sú obľúbené menšie vozidlá, preto medzi najpredávanejšie automobily patria aj zvyšné dva modely radu NSF. Úspech automobilov zo Slovenska podčiarkuje aj Peugeot 208, ktorý v rokoch 2013 a 2014 patril medzi päť najpredávanejších áut v Dánsku.

Trhové podiely Slovenska v **Írsku** rástli v pokrízovom období permanentne, s výnimkou roku 2013. Najväčší nárast vidieť v roku 2010. Najúspešnejším automobilom zo Slovenska na tomto trhu je podľa predajnosti Kia Sportage (k vyššiemu vývozu pravdepodobne podstatne prispieval v čase svojej výroby na Slovensku aj Hyundai ix35). Za rastom predaja áut zo Slovenska stoja takmer výhradne autá s dieselovým motorom. Na Írskom trhu sa tiež etablovali aj automobily radu NSF. Hoci je ich predaj v porovnaní s už spomínanými európskymi krajinami nižší, v roku 2012 významne prispeli k rastu slovenského vývozu na tento trh.

Rovnako aj v **Taliansku** prispeli malé automobily (predovšetkým Volkswagen up!) k rastu slovenských trhových podielov. Tie sa zvyšovali v rokoch 2012 a 2013. Medzi talianskymi motoristami je obľúbený aj Peugeot 208, ktorý sa v začiatkoch predaja zaradil do prvej pätnástky najpredávanejších vozidiel (v rokoch 2012 a 2013).

AKTUÁLNY VÝVOJ V ROKU 2015

V roku 2015 sa export vozidiel medziročne zvýšil o 13 %. Napriek niektorým nepriaznivým okolnostiam (ochladenie čínskej ekonomiky, problémy s vykazovaním emisií automobilov Volkswagen) je rast vývozu vyšší a Slovensko tak zatiaľ dokáže vyvážať viac automobilov, než v roku 2014. Trhové podiely od začiatku roka rástli najmä v Mexiku (model Sportage), USA, Francúzsku, Nemecku a v Izraeli (modely KIA). Menej automobilov sa medziročne vyváža (vážený priemer exportu) najmä do Číny, Ruska (najviac asi pre modely Sportage, cee'd a Touareg), Japonska (model up!), Nórska (elektromobil e-up!) a Belgicka (pravdepodobne pre modely cee'd, Peugeot 208 a Sportage).

ZÁVER

Automobilový priemysel dokázal v pokrízovom období úspešne napredovať a ešte viac si upevnil svoju dominanciu v rámci slovenskej ekonomiky. Vývoz osobných automobilov sa úspešne zvyšoval v rámci krajín Európy, ale aj mimo nej. Z hľadiska nových trhových podielov sú dôležité krajiny EÚ ako celok, kde SR stále získava zákazníkov na úkor konkurencie. Okrem toho sa významným javí teritórium Severnej Afriky. Významný rast trhových podielov získavalo Slovensko aj v Číne a v USA, v roku 2015 aj v Mexiku. Pozitívne možno hodnotiť nielen teritoriálnu rozmanitosť, ale aj to, že v konfrontácii s konkurenciou sú v predaji úspešné viaceré modely z automobiliek na Slovensku.

Presadzovanie sa jednotlivých značiek či modelov v zahraničí závisí z veľkej časti od daných lokálnych preferencií spotrebiteľov. Rast exportu bol často jednorazový a zvýšený predaj pretrváva pomerne stabilne aj ďalšie roky. Zisk trhových podielov tak súvisel skôr s uvedením nového modelu na trh než s postupným prilákaním nových zákazníkov využitím klasických konkurenčných nástrojov, ako napríklad ceny či kvality, tak ako pri iných produktoch. Konkurenčné výhody automobiliek na Slovensku vo forme nižších nákladov, vyššej produktivity či novších technológií teda viac zohrávajú rolu pri manažérskych rozhodnutiach o umiestnení novej výroby v jednotlivých závodoch.