



Vývoz áut zvyšuje už aj tak vysokú koncentráciu slovenského priemyslu¹

Anna Vladová
Národná banka Slovenska

Vysoká miera koncentrácie slovenského exportu ďalej rástla, a to v dôsledku rastúcej produkcie áut. Čiastočnými ochrannými štítmí pred externými šokmi v prostredí vysokej a rastúcej koncentrácie vývozu sú jednak sortimentná a teritoriálna variabilita vývozu áut a jednak široká sortimentná skladba zvyšku exportu. Treba podotknúť, že etablovanie výrobcov áut na Slovensku podporilo ekonomický rozvoj, ale samotná produkcia áut nevykazuje vysokú schopnosť pridávať novú účtovnú hodnotu k opracovávaným materiálom. V porovnaní s výrobcami áut dosahujú subdodávatelia do automobiliek vyššiu mieru pridanej hodnoty, vyšší podiel miezd na pridanej hodnote a aj ich väzby na domáce služby sú silnejšie. Zmena pomeru produkcie vnútri autopriemyslu v neprospech výroby áut a v prospech autopriprúšnenstva by mohla priniesť rast pridanej hodnoty v ekonomike.

Slovenský export je koncentrovaný na niekoľko produktov. Sedem produktových skupín harmonizovaného systému HS4 (autá, karosérie, autosúčiastky, prevodovky, autosedadlá, telefóny, televízory) vytvorilo v roku 2016 až 43 % cezhraničného exportu. Jediná komodita – osobné autá – generovala 20 % slovenského exportu. V českej ekonomike sa tých istých sedem skupín tiež podieľalo na značnej časti exportu (26 %, osobné autá 12 %). Celý stredoeurópsky región ako súčasť paneurópskeho hodnotového reťazca, teda siete navzájom prepojených producentov z mnohých krajín, je závislý od exportu porovnateľných produktov, ibaže slovenská koncentrovanosť na tieto produkty v ostatnom období pozoruhodne rastie (graf 1). Doterajšie vrcholy koncentrovanosti ex-

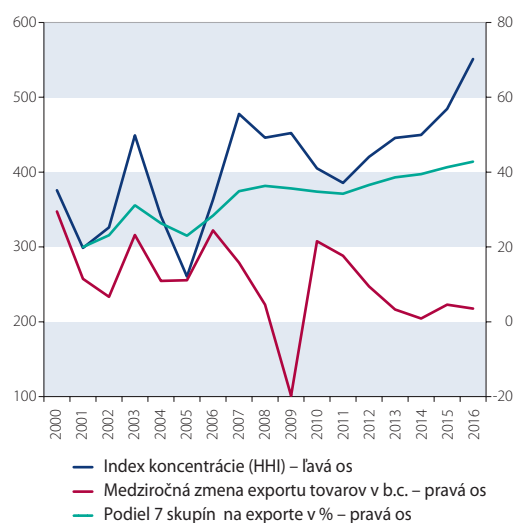
portu (2000, 2003, 2007, 2016) vždy súviseli so zvýšením produkcie áut.

Produktová koncentrácia slovenského vývozu v ostatných piatich rokoch rástla najrýchlejšie z regiónu, vysoko predstihla rast českej aj nemeckej koncentrácie (graf 2). Úroveň je síce najvyššie z porovnávaných krajín, je to však dané najmä menšími možnosťami malej ekonomiky diverzifikovať výrobu a vývoz (ale aj objemom reexportu zo Slovenska, ktorý sa týka najviac vyvážených komodít). Dôležitejší je pohľad na rýchlosť rastu. Zároveň najrýchlejšie a podobnou trajektóriou rástla aj koncentrácia zamestnancov v priemyselnej výrobe (graf 3). Za rastom produktovej a pracovnej koncentrácie stojí výroba áut a jej rastúci podiel tak na vývoze tovarov, ako aj na zamestnanosti v priemyselnej výrobe.

V tesnom súlade s vývozom áut rástol aj vývoz prevodoviek, karosérií, častí, súčastí, príslušenstva a autosedadiel, čo – s výnimkou roka 2016 – podporilo rast produktovej koncentrácie. V minulom roku vývoz autopriprúšnenstva nepokračoval rovnako dynamickým rastom ako vývoz áut. Ak by výrobcovia autopriprúšnenstva (subdodávatelia) predbiehali dynamikou svojej produkcie výrobcov áut, mohlo by to výraznejšie obohatiť hrubý domáci produkt, teda národohospodársku pridanú hodnotu (zjednodušene: zisk + mzdy + odpisy). Subdodávatelia (firmy s 20 a viac zamestnancami, ktoré patria do výroby motorových vozidiel, bez troch automobiliek) totiž dosahujú vyššiu mieru účtovnej pridanej hodnoty ako výrobcovia áut najmä v dôsledku vyššieho podielu mzdových nákladov. Zmena pomeru produkcie vnútri autopriemyslu v neprospech výroby áut a v prospech autopriprúšnenstva môže priniesť vyšší rast miery pridanej hodnoty v automobilovom priemysle. Vyššia hodnota produkcie, tržieb a vývozu autopriemyslu by v takom prípade priniesli slovenskej

- 1 Ďakujem kolegovi Mgr. Vladimírovi Lukačovičovi za efektívnu pomoc pri zbere dát.
- 2 HHI: Herfindahl-Hirschmanov index je súčtom druhých mocnín tržových podielov jednotlivých komodít, resp. odvetví na trhu. Čím je HHI vyšší, tým je vyššia koncentrácia.

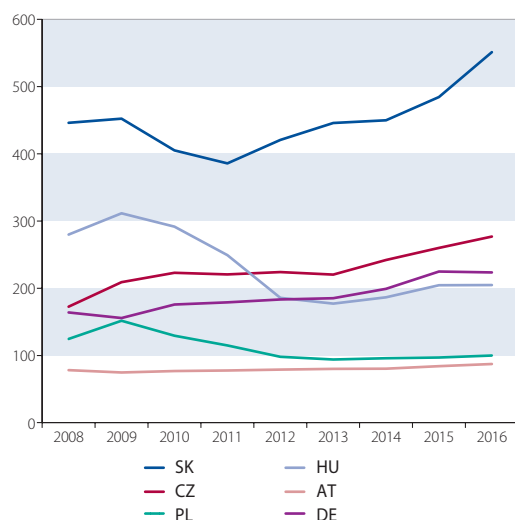
Graf 1 Index koncentrácie exportu (HHI)² tovarov zo Slovenska



Zdroj: Eurostat, ŠÚ SR, vlastné výpočty.



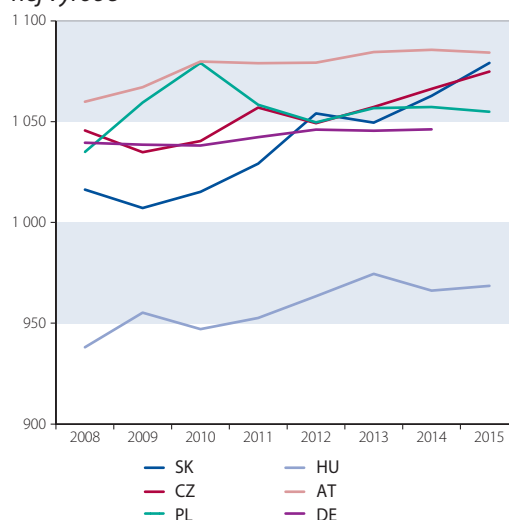
Graf 2 Koncentrácia vyvážaných tovarov



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: Herfindahl-Hirschmanov index počítaný z vyše 1100 položiek 4-miestneho kódu HS4.

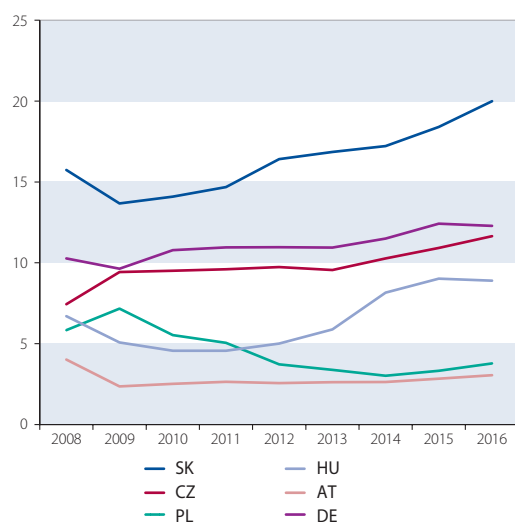
Graf 3 Koncentrácia zamestnancov v priemyselnej výrobe



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: Herfindahl-Hirschmanov index počítaný zo 14 odvetví priemyselnej výroby.

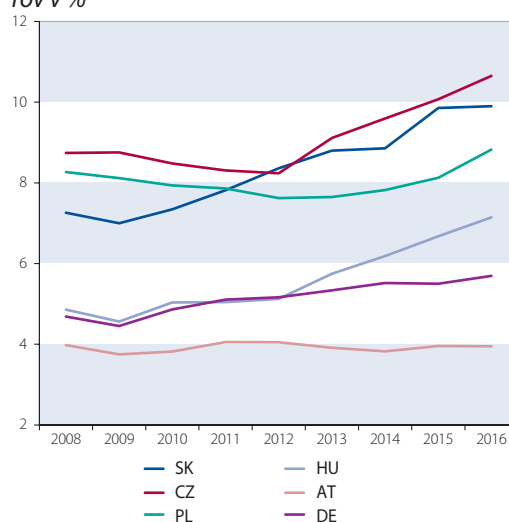
Graf 4 Podiel áut na vývoze tovarov v %



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: HS4 kód 8703-Osobné automobily.

Graf 5 Podiel autoprišľušenstva na vývoze tovarov v %



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Poznámka: HS4 kódy 8483, 8707, 8708, 9401 – prevodovky, karosérie, časti a súčasti, sedadlá.

ekonomike vyšší rast hrubého domáceho produktu a prospelo by to aj domácim službám.

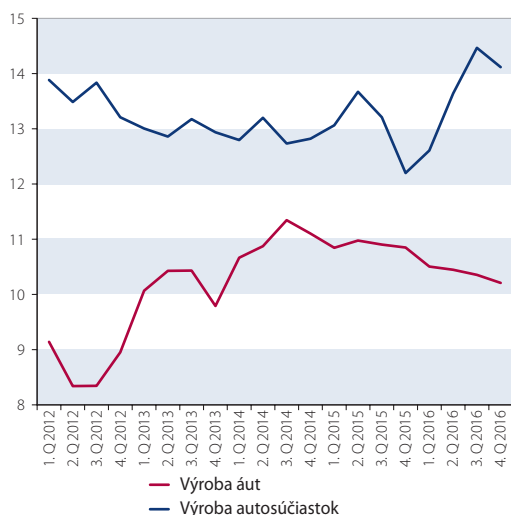
Subdodávateľia teda dosahujú vyššiu mieru národohospodárskej pridanej hodnoty (graf 6) a v štruktúre pridanej hodnoty majú aj vyšší podiel vyplatených kompenzácií zamestnancom (graf 7). Jednu jednotku tržieb dokážu vyťažiť pri nižšej tvorbe – zväčša dovezeného – dlhodobého majetku a ich väzby na poskytovateľov domácich služieb sú silnejšie. Na 100 € materiálu pripadá 13 € spotrebovaných služieb prevažne z domácich zdrojov (graf 8). Výrobcomia áut majú nižší odber domácich služieb, na 100 € spotrebovaného materiálu pripadá 9 € spotrebovaných služieb

(napríklad dopravných). Aj tzv. spill-over efekty na domáce stavebníctvo sa javia byť výraznejšie v skupine subdodávateľov, lebo majú väčší podiel stavieb v rámci svojich investícií (graf 9). Zajímavý je jednoznačne vyšší podiel nehmotných investícií na fixných investíciách v skupine subdodávateľov. To môže naznačovať priestor na dopyt po produktoch duševného vlastníctva aj z domáceho trhu, nielen z dovozu. Ide o výsledky výskumu a vývoja, počítačový softvér a databázy.

V objemovom vyjadrení preinvestovali subdodávateľia (s nižším podielom na tržbách a vývoze ako výrobcovia áut) do aktív prevažne domáceho pôvodu v ostatných štyroch rokoch 1,3-krát

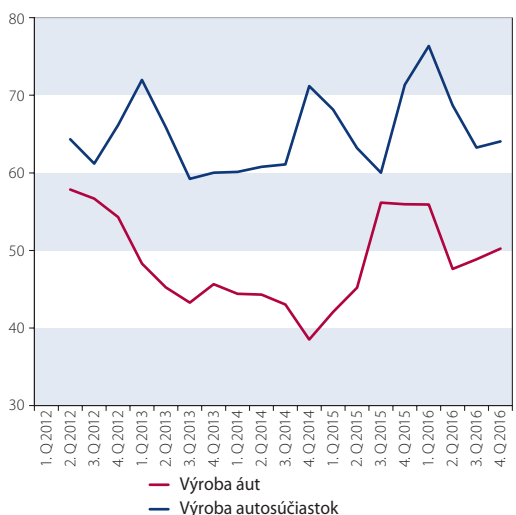


Graf 6 Podiel pridanej hodnoty (PH) na tržbách (%)³



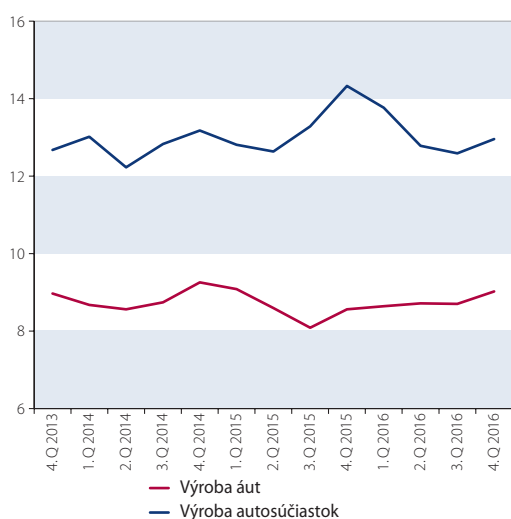
Zdroj: Podnikové štatistiky, vlastné výpočty.

Graf 7 Podiel kompenzácií zamestnancov na PH (%)³



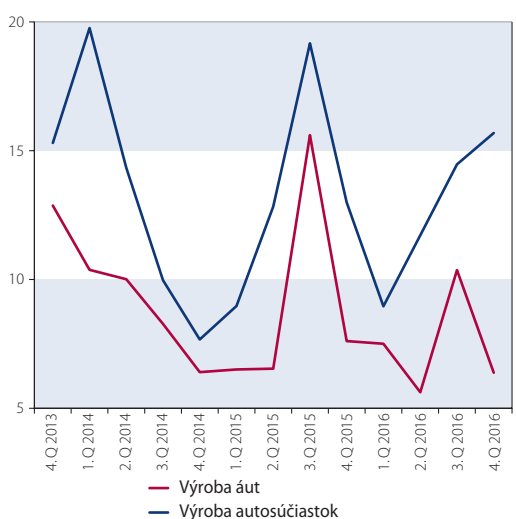
Zdroj: Podnikové štatistiky, vlastné výpočty.

Graf 8 Pomer spotreby služieb (doprava a pod.) k spotrebe materiálu³



Zdroj: Podnikové štatistiky, vlastné výpočty.

Graf 9 Podiel stavieb na fixných investíciách (v %)³



Zdroj: Podnikové štatistiky, vlastné výpočty.

viac ako výrobcovia áut. Prirodzene, objem realizovaných investícií do nových strojov, zariadení a technológií so zabudovaným softvérom, ktoré pochádzajú prevažne z dovozu, bol až dvojnásobne vyšší v skupine veľkých výrobcov áut. Dovoz technológií bol nevyhnutnou podmienkou rozvoja automobilového priemyslu u nás a treba zdôrazniť, že výrobcovia autosúčiastok – a nielen oni, ale aj iné druhy výrob – sú ťahaní výrobcami áut.

Kým etablovanie výrobcov áut na Slovensku podporilo rozvoj ostatných priemyselných výrob – a automobilky majú významné rozvojové impulzy na celú ekonomiku – samotná produkcia áut nevykazuje v porovnaní s inými odvetviami vysokú schopnosť pridávať novú účtovnú hodnotu k opracovávaným materiálom. Z takmer tridsiatky európskych krajín sledovaných Eurostatom Slovensko v tomto dosahuje najnižšiu hodnotu, pri-

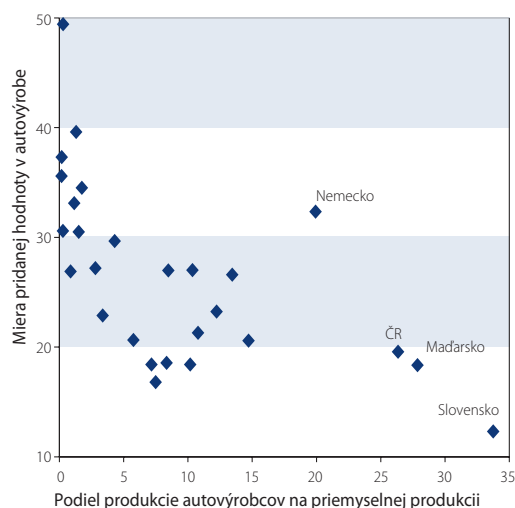
čom práve výroba áut je najviac zastúpená v slovenskej priemyselnej produkcii (graf 10 a). Nízka miera pridanej hodnoty súvisí aj s úrovňou miezd (Nemecko, ktoré je na najvyššej pozícii v stredo-európskom automobilovom klastru, má trikrát vyššiu mieru pridanej hodnoty ako Slovensko). Posun k vyššej miere pridanej hodnoty v ostatných rokoch zaznamenaný nebol (graf 10 b), ale podiel autoprodukcii v spracovateľskom priemysle na Slovensku (ale aj v Maďarsku a Česku) vzrástol. Na Slovensku rástol vďaka rozširovaniu produkcie, úspešnému zvyšovaniu produktivity práce a naberaniu zamestnancov.⁴ V produktivite práce sú krajiny stredo-európskeho automobilového klastra na približne rovnakej úrovni, čo je dané porovnateľnou technologickou vybavenosťou výroby (graf 11a). Nižšiu technologickú vybavenosť možno prostredníctvom nižšej produktivity

3 Štvorkvartálny kľzavý priemer kvartálnych údajov.
4 Výroba áut je na Slovensku doposiaľ jediným odvetvím v rámci priemyselnej výroby, ktoré prekonallo predkrízový počet zamestnaných.



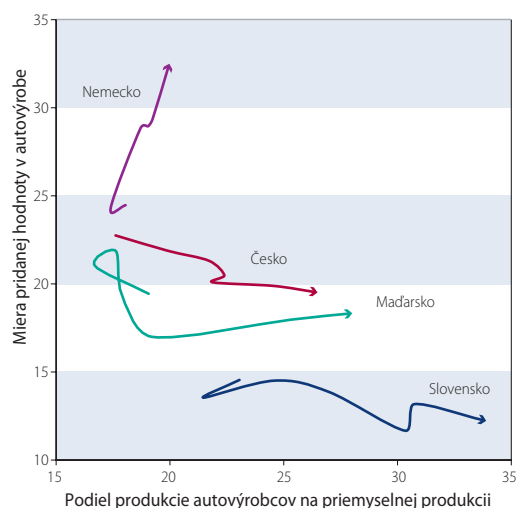
Graf 10 Výroba áut – podiel na produkcii vs schopnosť generovať pridanú hodnotu z vlastnej produkcie

a) Stav v európskych krajinách v roku 2015



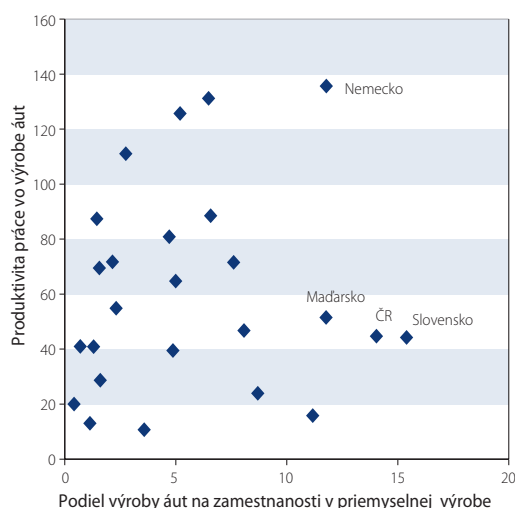
Zdroj: Eurostat, NACE 29-výroba motorových vozidiel.

b) Vývoj vo vybraných krajinách v rokoch 2008 až 2015



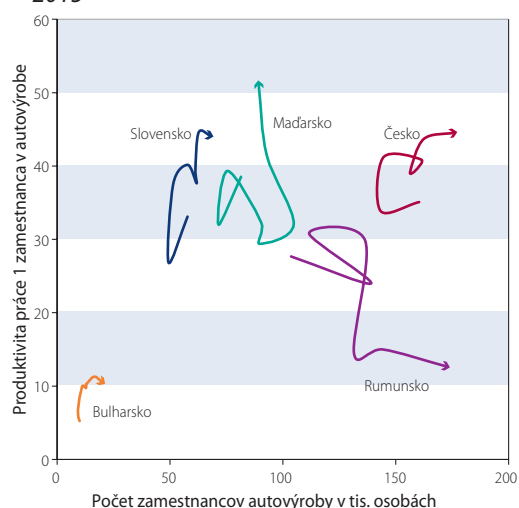
Graf 11 Výroba áut – zamestnanosť vs produktivita práce

a) Stav v európskych krajinách v roku 2015



Zdroj: Eurostat, NACE 29-výroba motorových vozidiel.

b) Vývoj vo vybraných krajinách v rokoch 2008 až 2015



práce identifikovať napríklad v Rumunsku alebo Bulharsku (graf 11b).

Okrem automobilového klastra je Slovensko masívne zapojené do globálneho elektrotechnického reťazca. Elektrotechnické produkty však neboli dôvodom zvýšenia produktovej koncentrácie slovenského vývozu.

Ak odhliadneme od automobilového a elektrotechnického vývozu, vo zvyšku slovenského exportu (57 % objemu) možno konštatovať priaznivú produktovú koncentráciu vývozu. Bez áut, karosérií, prevodoviek, autosúčiastok, autosedadliel, telefónov a televízorov klesá produktová koncentrácia plynule od roku 2014 a ani úrovňou sa nevyvíja porovnateľným krajinám. Viac ako polovica objemu exportu je teda značne komoditne diverzifikovaná a jej diverzifikácia sa ďalej zvyšuje.

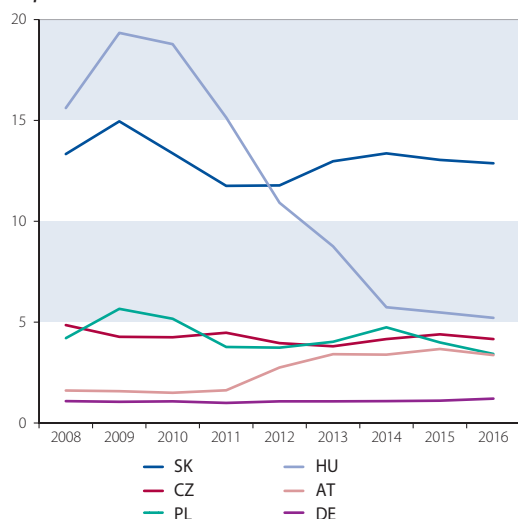
Ďalším faktorom zmiernujúcim rizikovosť vysokej koncentrácie slovenského vývozu na autá je sortimentná a teritoriálna štruktúra vývozu samotných áut a autopríslušenstva. Od kapitálovo náročnej ekonomiky s modernými špecializovanými technológiami nemožno sice očakávať razantné preorientovanie sa na iné výroby, a teda pokles produktovej koncentrácie vývozu. To však neobmedzuje možnosti pružného rozširovania sortimentnej alebo teritoriálnej skladby produktov v rámci autovýroby. Sortimentná variabilita je najvyššia vo vývoze ložísk a áut. Variabilitu produkcie áut je možné v budúcnosti zvyšovať aj výrobou elektromobilov. Doposiaľ sa vývoz elektromobilov nepatrne zvyšoval z pár kusov v roku 2008 (s podielom 0,36 % z vývozu áut) až na svoje maximum v roku 2014 (1,1 %) a následne sa oslabil na aktuálnych 0,5 % z vývozu áut.



Rozšíril sa aj sortiment pneumatík a káblov. Sortiment sedadiel sa po kríze zúžil na čalúnené sedadlá do vozidiel a odvtedy sa nemení.

Teritoriálna diverzifikácia je najvyššia v prípade exportu áut. Autá vyvážame do viac ako 120 krajín. Teritoriálna rozmanitosť je indikáciou, že autovýrobcovia dokážu pružne reagovať na meniacu sa teritoriálnu štruktúru dopytu po autách. Opačným extrémom je výroba karosérií a hneď po nich výroba ložísk. HHI môže nadobudnúť maximálnu hodnotu 10 000, pri karosériách v roku 2015 presiahol 8 000. Rok 2016 priniesol mierne zníženie teritoriálnej koncentrácie karosérií rozšírením odbytísk

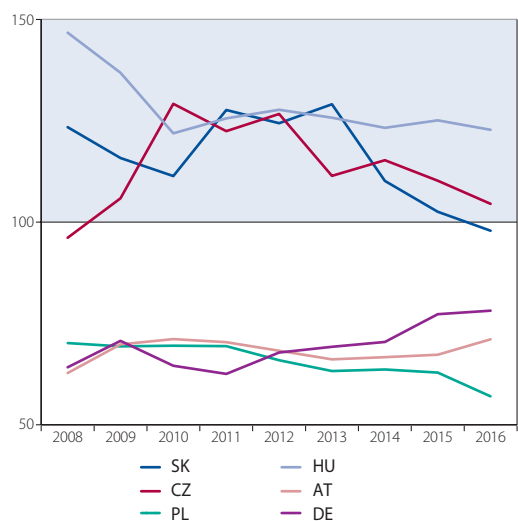
Graf 12 Podiel telefónov a televízorov na hrubom exporte v %



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

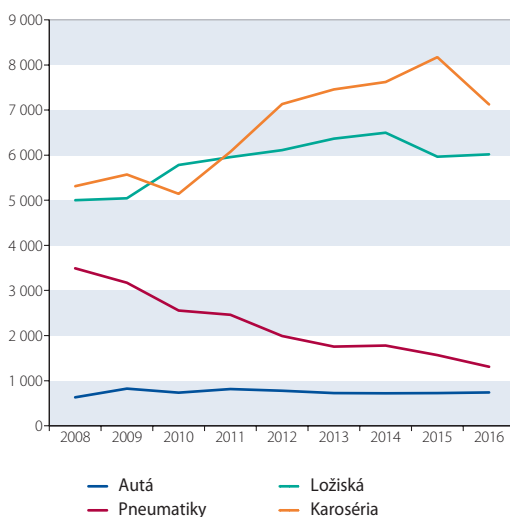
Poznámka: HS4 kódy 8517 a 8528. Produktová koncentrácia maďarského vývozu je dôsledkom zníženého reexportu a odchodu významnejšieho výrobcu z krajiny. Aj zo Slovenska odišli niektorí významní výrobcovia elektrotechniky, reexport telefónov pokračuje naďalej.

Graf 13 Produktová koncentrácia vývozu bez produktov automobilového a elektrotechnického reťazca (Herfindahlov-Hirschmanov index)



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

Graf 14 Teritoriálna koncentrácia vybraných exportných produktov autopriemyslu (Herfindahlov-Hirschmanov index)



Zdroj: Eurostat, vlastné výpočty.

o dve krajiny, Slovensko však naďalej zostáva karosárňou pre Nemecko. Popri týchto rekordoch sme vybrali ešte jedného, a to predstaviteľa rýchleho rozširovania odbytísk – výrobcov pneumatík. Kým v roku 2008 dodávali svoje výrobky do 60 krajín, v roku 2016 to už bolo 92 krajín. Kríza bola pravdepodobne impulzom na hľadanie nových odbytísk v prípade sedadiel a tesnení.

Rast vývozných a pracovnej koncentrácie znamená vyššiu expozíciu voči rizikám zo strany zahraničného dopytu, od ktorého je Slovensko závislé. Malá ekonomika so slabšou diverzifikáciou je oveľa náchylnejšia na externé šoky. Ak pokles zahraničného dopytu zasiahne hlavné exportné odvetvia, ekonomika utrpí nielen z dôvodu poklesu tržieb zo zahraničia, ale aj z domáceho trhu. Ohrozí to totiž zamestnanosť, mzdy, a teda spotrebu domácností, ale aj investície v exportných a s nimi prepojených odvetviach. Prepojenosť zásadných exportných odvetví na ďalšie odvetvia zvyšuje mieru destabilizácie exportu a domáceho dopytu. Aspoň čiastočný ochranný štít slovenského exportu pred rizikami ohrozujúcimi dopyt po autách a elektronike vytvára široká sortimentná skladba zvyšku exportu. Ten je komoditne diverzifikovaný lepšie ako v niektorých okolitých krajinách a jeho diverzifikácia sa ďalej zvyšuje. Rizikovosť vysokej vývozných koncentrácie čiastočne zmierňuje aj samotná sortimentná a teritoriálna štruktúra vývozu áut a autopriemyslu a schopnosť autovýrobcov pružne reagovať na meniacu sa teritoriálnu štruktúru dopytu po autách. Ak by sa v rámci autopriemyslu otáčal pomer medzi masívnou výrobou áut a relatívne slabším zastúpením subdodávateľov, automobilový priemysel by mohol ešte viac prispieť k rastu pridanej hodnoty a spolu s vyššími efektmi na domáci trh aj k vyššej dynamike HDP. Okrem toho by bolo prospešné diverzifikovať vytváranú pridanú hodnotu v sektore priemyslu a viac zapájať domáci sektor služieb.