

Szczepan Czarnecki

Wpływ COVID-19 na sektor motoryzacyjny w Republice Czeskiej

W wyniku pandemii COVID-19, skutkującej ograniczeniem działalności produkcyjnej, przemysł motoryzacyjny w Republice Czeskiej odnotował w 2020 r. największy od piętnastu lat spadek produkcji o 21%, co uplasowało go na poziomie wytwórczym z 2013 r. Pomoc rządowa w postaci uruchomionych programów wsparcia dla podmiotów gospodarczych oraz pracowników umożliwiła firmom z branży samochodowej utrzymanie zatrudnienia i płynności finansowej. Mimo to odpowiedzialny za 10% PKB Czech przemysł motoryzacyjny poniósł znaczące straty, doświadczając najgłębszego kryzysu w ciągu ostatnich trzydziestu lat.

Spadek produkcji samochodów. Pierwsza fala pandemii COVID-19 w Republice Czeskiej znacząco ograniczyła zdolności produkcyjne firm z sektora motoryzacyjnego. Już w marcu 2020 r. Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego w Republice Czeskiej – AutoSAP (cz. *Sdružení automobilového průmyslu*) wydało oświadczenie, że aż 25% firm z branży motoryzacyjnej całkowicie zatrzymało produkcję, ponad połowa ją ograniczyła, a straty w sektorze odnotowało ogółem aż 80% firm. W pierwszym miesiącu pandemii COVID-19 w Czechach produkcję samochodów przerwano we wszystkich największych zakładach produkcyjnych, w tym w fabrykach Škody w Mladé Boleslavi, Kvasinách i Vrchlabí, Hyundai w Nošovicach oraz TPCA (od 2021 r. Toyota) w Kolínie. Pomimo wznowienia produkcji samochodów w kolejnych miesiącach (kwiecień-maj) 2020 r., liczba produkowanych aut utrzymywała się poniżej wyników osiągniętych w 2019 r. Ograniczenie rocznych strat przyniósł wzrost produkcji w październiku 2020 r., kiedy po raz pierwszy wyprodukowano o 2,8% więcej samochodów niż w analogicznym okresie roku 2019. Jednak w listopadzie 2020 r. produkcja ponownie wyhamowała, przynosząc blisko 20-procentowy spadek.

Łącznie w pierwszych jedenastu miesiącach 2020 r. w Republice Czeskiej wyprodukowano o 21,2% aut mniej niż w analogicznym okresie 2019 r. Największy producent samochodów w Republice Czeskiej – Škoda Auto – wyprodukował w swoich zakładach 690 380 samochodów, notując spadek o 18,4%, Hyundai zmniejszył produkcję o 25,8% – do 215 851 samochodów, a w TPCA produkcja spadła o 26,4% (147 865 samochodów). W tym samym okresie 4,3% spadku odnotowały firmy produkujące autobusy, z kolei 56,7% – producent motocykli Jawa. Spadek produkcji aut odcisnął się również na gospodarce państwa. Przemysł motoryzacyjny w Czechach stanowi jeden z kluczowych sektorów gospodarki. Zatrudnionych jest w nim ok. 140 tys. osób. Przemysł ten tworzy 10% PKB państwa i odpowiada za 23% produkcji przemysłowej i 21% eksportu.

Utrzymanie działalności firm. Pomimo istotnego wpływu pandemii COVID-19 na proces produkcyjny, działalność sektora motoryzacyjnego uniknęła znaczących zmian strukturalnych, w tym masowych zwolnień i bankructw. Utrzymanie zatrudnienia umożliwiły rządowe programy pomocowe, m.in. uruchomiony 19 marca 2019 r. przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej program ochrony zatrudnienia – Antivirus. Jest on skierowany do czeskich pracodawców oraz pracowników i ma na celu m.in. finansowe wsparcie przedsiębiorstw, w których wystąpiły różnego rodzaju problemy związane z pandemią COVID-19, w tym dofinansowanie wynagrodzeń pracowników w wysokości od 60 do 80%. 23 marca 2019 r. rząd Republiki Czeskiej przedstawił program Kurzarbeit (będący częścią programu Antivirus), zakładający ograniczenie długości czasu pracy, tzn. wykonywanie czynności pracowniczych w krótszym okresie, aniżeli zostało to przewidziane w umowie. Ze względu na specyfikę obecnego kryzysu, tj. ograniczenie podaży, zrezygnowano z rozwiązań stymulacji sprzedaży polegających na systemie dopłat do zakupów nowych aut (cz. *Šrotovně*).

Popyt wewnętrzny i zachowania konsumentów. Pandemia COVID-19 miała wpływ na decyzje nabywcze konsumentów. W 2020 r. w Republice Czeskiej sprzedano 202 971 samochodów, czyli o 18% mniej niż w 2019 r.

(spadek o 47 tys.). Tylko w marcu 2020 r. rejestracja nowych aut w Czechach była niższa o 36% niż w tym samym miesiącu 2019 r. W przypadku rynku aut nowych na spadek sprzedaży wpłynęły w głównej mierze zatrzymanie produkcji i ograniczenie podaży w pierwszych miesiącach pandemii COVID-19, a także silne umiędzynarodowienie w sektorze motoryzacyjnym, skutkujące przerwami w łańcuchu dostaw. Wzrost sprzedaży odnotowano natomiast w sektorze aut używanych, w którym ograniczenia podaży (spadek dostępności o 90 tys. aut) istotnie wpłynęły na wzrost cen. Cena używanego auta w Czechach wzrosła średnio o ok. 10 tys. koron czeskich względem poprzedniego roku, stanowiąc jeden z wyższych wzrostów w regionie. Widoczny w porównaniu z rokiem 2019 r. 300-procentowy wzrost sprzedaży nastąpił w sektorze samochodów elektrycznych, przy czym rynek ten jest ciągle mały, a suma sprzedanych aut wyniosła ok. 3 tys. Zmniejszenie podaży na rynku nie miało jednak znaczącego wpływu na plany nabywcze konsumentów. Według badań Ernst & Young z września i października 2020 r. dotyczących planów zakupu auta, przeprowadzonych wśród kierowców z Czech, Węgier, Turcji, Rumunii i Rosji, zamiary nabycia nowego auta w okresie pandemii COVID-19 w najmniejszym stopniu zostały zredukowane przez konsumentów w Republice Czeskiej w porównaniu z ankietowanymi z pozostałych państw ujętych w badaniu. Według badań 86% ankietowanych w Czechach wskazało chęć zakupu auta u dealera, 14% – online, a redukcję wcześniejszych planów dotyczących nabycia auta wskazało jedynie 5% badanych.

Mobility Innovation Hub. W miejsce systemu dopłat do zakupu nowych aut, z inicjatywy rządu oraz przedstawicieli sektora motoryzacyjnego podjęte zostały działania na rzecz rozwoju innowacji w sektorze motoryzacji. Służyć ma temu realizacja projektu Mobility Innovation Hub (MIH), opartego na priorytetach *Memorandum o przyszłości przemysłu motoryzacyjnego w Czechach* (cz. *Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu*), wypracowanego przez rząd Republiki Czeskiej i AutoSAP jeszcze w 2017 r. Celem MIH jest przyciągnięcie do Czech globalnych innowacji, akceleracja oraz realizacja innowacyjnych projektów w branży samochodowej oraz wspieranie konkurencyjności czeskiej gospodarki przy jednoczesnym tworzeniu w Czechach centrum innowacji w tym obszarze. Działania MIH mają odpowiedzieć również na wynikające z rozporządzenia UE zmieniające się wymogi środowiskowe, zgodnie z którymi w latach 2020-2030 producenci samochodów są zobowiązani do znacznego zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w nowo sprzedawanych pojazdach. Centrum Innowacji Mobilności ma być finansowane ze środków publicznych oraz przez partnerów z sektora prywatnego. Projekt jest wspierany przez Škoda Auto i Škoda Auto DigiLab, a także AutoSAP i Morawsko-Śląski Klaster Motoryzacyjny.

Wnioski. Dane z 2020 r. potwierdzają negatywny wpływ pandemii COVID-19 na sektor motoryzacyjny w Republice Czeskiej. Przemysł samochodowy w tym państwie nie doświadczył wcześniej tak głębokiego kryzysu. Istotna jest przy tym specyfika obecnego załamania w branży. Aktualna sytuacja w sektorze motoryzacyjnym, w przeciwieństwie do załamania z 2009 r. spowodowanego ograniczeniem popytu, jest konsekwencją zamknięcia gospodarstwa, braków w dostawach podzespołów, ograniczeniami produkcji i w efekcie zmniejszeniem podaży. Negatywne skutki pandemii dla sektora motoryzacyjnego udało się częściowo ograniczyć poprzez uruchomienie rządowych programów pomocowych. Utrzymanie poziomu zatrudnienia sprzed pandemii COVID-19 oraz powrót do ówczesnego poziomu produkcji jest zarówno dla producentów z sektora motoryzacyjnego, jak i w skali makro – dla gospodarki Czech – kwestią kluczową. Rozwiązania te nie są jednak wystarczające. Transformacja rynku motoryzacyjnego w kierunku rozwoju innowacji i ekologii wymaga od producentów intensyfikacji działań na rzecz rozwoju technologicznego. W nadchodzących latach będą obowiązywały nowe, niższe limity emisji dwutlenku węgla dla samochodów osobowych na terenie UE, co postawi przed producentami kolejne wymogi. Wspólna inicjatywa rządu Republiki Czeskiej oraz partnerów z sektora prywatnego w postaci Mobility Innovation Hub zdecydowanie może przyspieszyć proces wdrażania innowacji technologicznych i środowiskowych. Proces ten jest niezbędny, również ze względu na znaczenie przemysłu motoryzacyjnego dla gospodarki Czech i jej długofalowego rozwoju.