

Bratislava, 16 apríl 2015

## **Coface: Platobná morálka v autosektore je zdravá**

**V segmente osobných automobilov nie sú na Slovensku problémy s plnením záväzkov medzi firmami. Problémy s neuhradenými pohľadávkami sú skôr v segmente nákladnej a poľnohospodárskej techniky, ktorý je viac náchylný na situáciu na trhu.**

Bratislava - Slovensko je nielen svetovou veľmocou na počet vyrobených áut na tisíc obyvateľov, ale sektor je z hľadiska plnenia si svojich záväzkov zdravý. „Pokiaľ ide o neuhradené pohľadávky, nemáme zaznamenané problémy z hľadiska veľkosti podnikov, skôr je rozdiel v segmente. V segmente osobných automobilov, kde dnes funguje horizontálna kooperácia na intenzívnej úrovni, tieto problémy nie sú. Skôr je to segment nákladnej a poľnohospodárskej techniky, ktorý je viac náchylný na situáciu na trhu,“ konštatuje obchodný riaditeľ Coface Slovensko Dušan Pukač. Spoločnosť Coface patrí celosvetovo medzi lídrov na trhu manažovania pohľadávok a kreditného rizika, pričom pravidelne hodnotí jednotlivé sektory ekonomiky v 160 krajinách sveta.

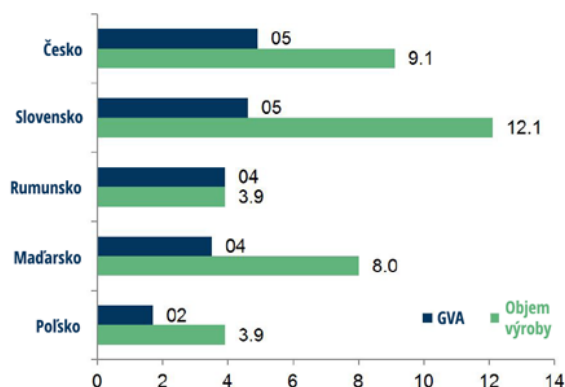
### **Automobilové trio má dôveru**

Hoci kríza v mnohých sektoroch zhoršila platobnú morálku a bankroty a reštrukturalizácie viacerých firiem zvýšili aj prípady druhotnej platobnej neschopnosti ich obchodných partnerov, v automobilovom sektore je nateraz situácia stabilná. Dokonca podľa Coface neprevládajú ani pochybnosti dodávateľov z neplnenia si povinností zo strany našich troch automobiliek. „Ak spoločnosť dodáva prevažne alebo iba výhradne veľkým automobilkám ako KIA, PSA či VW, sú tieto vzťahy navzájom prepojené a platobná disciplína je výborná,“ hodnotí Dušan Pukač. Viac sú podľa neho poisteniu pohľadávok naklonené firmy, ktoré robia subdodávky aj pre iné sektory. „Ak ide napríklad o strojárske spoločnosti, ktoré robia subdodávky aj pre automobilový priemysel, tam je záujem o poistenie. Či už je to napríklad výroba ložísk, plastových komponentov a podobne,“ spresňuje.

### **Máme vysokú pridanú hodnotu**

Slovensko je pritom s počtom 97 miliónov vyrobených áut na 15. mieste najväčších výrobcov vozidiel vo svete. A hoci pred sebou má v rebríčku susedné Česko, na tisíc obyvateľov sme aj napriek medziročnému poklesu na 179 áut vo svete neprekonateľní (priemer EÚ je 35 vozidiel). Z veľkej miery z toho pramení naša závislosť na exporte. „No vozidlá, ktoré sa tu vyrábajú lokálne, majú významný odbyt aj na domácom trhu,“ konštatuje hlavný analytik Coface pre strednú a východnú Európu Grzegorz Sielewicz. Výroba áut a iných dopravných zariadení tak prispieva významne k ekonomickému rastu, vytvorila takmer 5 % hrubej pridanej hodnoty (GVA) a 12,1 % objemu výroby.

Automobilový sektor\*: podiel hrubej pridanej hodnoty (GVA) a objemu výroby celkom (v %)



\* Výroba áut a iné dopravné zariadenia

Zdroj: Eurostat

### Perspektívy? Plusom oživenie a cena práce

Lepšie vyhliadky eurozóny prinášajú aj predpoklad zvýšenia predaja automobilov, vďaka čomu sú perspektívy proexportne orientovaného slovenského automobilového sektora relatívne pozitívne. V mnohých krajinách dokonca vlády podporujú predaj stimulačnými programami, ako napríklad v Španielsku. Na druhej strane, napríklad francúzski výrobcovia trpia nadmernou kapacitou, hoci rozhodnutie znížiť výrobu a zatvoriť niektoré závody sa týka hlavne západnej, nie východnej Európy, ktorá má oveľa nižšie náklady na pracovnú silu.

„Krajiny regiónu pritom navzájom bojujú o priame zahraničné investície aj pokiaľ ide o automobilový sektor. Nízke náklady na pracovnú silu v Rumunsku prilákali investície Fordu a Renaultu, keď priemerná cena hodinovej práce bola v krajine vlni 4,60 eura. Rovnako v Maďarsku sú vďaka tomu závody Mercedesu, Audi a Suzuki, mzdové náklady tu dosahujú 7,30 eura. No hoci Slovensko malo ešte v roku 2013 nižšie náklady na pracovnú silu ako v Česku, za vlnajšok už dosiahlo 9,70 eura, kým v Česku 9.40 eura. I tak však ide o úroveň hlboko pod priemerom eurozóny (29.20 eura) a EÚ (24,60 eura),“ upozorňuje Siewicz.

Výroba osobných vozidiel (v tis. ks) a priemerná cena práce v eurozóne

	Česko	Maďarsko	Poľsko	Rumunsko	Slovensko	
Výroba	2008	934.0	342.5	841.7	231.1	575.8
	2013	1128.5	220.9	475.1	411.0	975.0
	2013 (2008=100%)	121%	64%	56%	178%	169%
Cena práce	% z priemeru v eurozóne	37%	26%	27%	16%	30%

Zdroj: OICA, Eurostat, vlastné kalkulácie

### Prepady na ruskom trhu

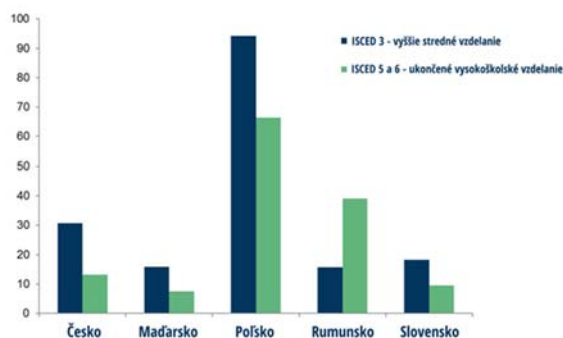
Ruská ekonomická situácia s vysokou infláciou, devalváciou meny a klesajúcimi reálnymi mzdami sa pre výrobcov áut stala problémom. „Vývoz do Ruska sa stal menej ziskový, dokonca neziskový. Mnohé firmy ako GM či VW prinútil aj pozastaviť výrobu,“ konštatuje

Sielewicz. No lepšie vyhladky pre automobilový priemysel v mnohých ďalších ekonomikách by mali vyvážiť prepad predaja v Rusku. „Aj napriek pomalšiemu tempu rastu miezd v Číne tam predaj áut generuje stále vysokú dynamiku. To je tiež dôvod, prečo sa napríklad pre českú Škodu stala Čína najdôležitejším individuálnym trhom, keď tam vlani predala 250 miliónov vozidiel,“ dodáva Sielewicz. „Našťastie sa zatiaľ na našich automobilkách situácia v Rusku neprejavila, ale určitý vplyv na potenciálny rast nových trhov to má. Kým minulý rok najväčší pokles na ruskom trhu zaznamenala automobilka VW, tento rok sa jej opäť začína dariť. Naopak automobilka PSA pokračuje v prepade predaja na ruskom trhu,“ dopĺňa Dušan Pukač. Situácia v Rusku sa podľa neho v priebehu pár mesiacov môže stabilizovať, čomu nasvedčuje aj silnejúci kurz rubľa. Všetko však bude závisieť od vývoja situácie na východe Ukrajiny.

### Riziká? Závislosť na exporte

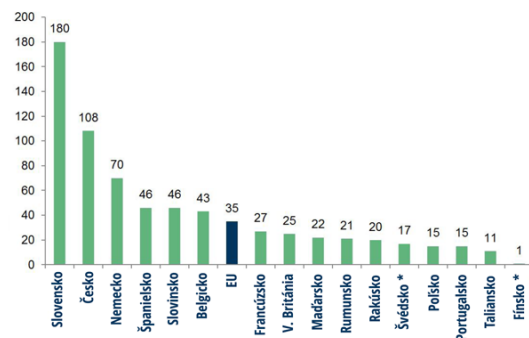
Silná závislosť na exporte môže byť pre ekonomiku škodlivá, ak sa dopyt po automobiloch prepadne. „Slovenský automobilový priemysel je však príkladom stabilného európskeho trhu, keď sa aj ročný domáci predaj pohybuje v posledných desiatich rokoch v rozmedzí 70 až 90 tisíc kusov,“ podotýka Sielewicz. Plusom je, že závody na Slovensku sa nesústreďujú na úzky okruh modelov, ale vyrábajú sa tu aj modely s nízkou spotrebou paliva, ako je VW up!, Škoda Citigo, Peugeot 207, Peugeot 208, Kia cee'd, ale aj prémiové modely, ako je Audi Q7 či VW Touareg. „Každopádne, viac diverzifikovaná výroba rôznych modelov by bola prínosom, aby sa vytvorila odolnosť voči potenciálnym turbulenciám na celkovom dopyte,“ zdôrazňuje Sielewicz.

Absolventi škôl v odbore strojárstva, výroby a stavebníctva (v tis.)



Zdroj: Eurostat, ACEA

Výroba vozidiel na 1000 obyvateľov (2013)



\* len výroba automobilov dostupná k roku 2013

Zdroj: Eurostat, ACEA

Krajiny s najväčšou výrobou osobných áut (mil. ks, 2013)

Čína	18.09
Japonsko	8.19
Nemecko	5.44
USA	4.35
Južná Kórea	4.12
India	3.14
Brazília	2.74
Rusko	1.92
Mexiko	1.77
Španielsko	1.72
Británia	1.51
Francúzsko	1.46
Česko	1.13
Thajsko	1.07
Slovensko	0.98
Kanada	0.97
Indonézia	0.93
Turecko	0.63
Irán	0.63
Malajzia	0.54

Zdroj: OICA

#### KONTAKT PRE MÉDIÁ:

Slávka Boldocká - 0918805510, [slavka@mediamedia.sk](mailto:slavka@mediamedia.sk)

#### O spoločnosti Coface

Skupina Coface, popredný svetový hráč v poistení pohľadávok, ponúka spoločnostiam po celom svete globálne riešenia pre riadenie rizík pohľadávok a platobnej neschopnosti klientov tak na domácom trhu, ako aj pri exporte. V roku 2014 skupina zvýšila svoj konsolidovaný obrat o 1,6 % na 1,441 miliardy eur, v strednej Európe dokonca o 3 % na 113,3 milióna eur. V súčasnosti pôsobí priamo alebo nepriamo v 98 krajinách, jej 4 406 expertov zabezpečuje transakcie 40 000 spoločností vo viac než 200 krajinách sveta. Každý štvrtrok Coface publikuje svoje hodnotenie rizík 160 krajín sveta, ktoré je založené na jedinečných znalostiach platobnej morálky v krajinách a odborných znalostiach 350 underwriterov. Vo Francúzsku Coface poskytuje verejnoprávne exportné záruky z poverenia francúzskeho štátu. Na Slovensku pôsobí Coface Slovensko od roku 1993

[www.coface.com](http://www.coface.com)

Coface SA je kótovaná na Euronext Paris – Compartment A  
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

