

## **AUTOMOTIVE V SLOVENSKEJ REPUBLIKE**

KAROLÍNA ČERVENÁ

Právnická fakulta, Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, Slovenská  
republika

### **Abstract in original language**

Cieľom príspevku je analýza podmienok podnikania v odvetví automobilového priemyslu na území Slovenskej republiky. Vývoj slovenského automobilového priemyslu bol poznačený transformáciou ekonomiky Slovenska. Na území Slovenska sa automobilová výroba prakticky s nulovou produkciou, (podniky redukovali svoje kapacity, resp. dochádzalo k ich zániku - problémy sa prejavovali aj vo financovaní, jednak z hľadiska krátkodobých prevádzkových potrieb, jednak z hľadiska dlhodobých potrieb, ktoré by zabezpečili modernejšiu technickú a technologickú vybavenosť a možnosť inovovať) zmietala v kríze, až do roku 1992. Ako jediné riešenie uvedenej situácie (útlmu odvetvia) bolo otvorenie trhu a vytvorenie podmienok pre vstup strategických investorov s dostatočným kapitálovým vybavením, know - how a novými trhmi. Konkurencieschopnosť priemyselnej výroby veľkých spoločností v rozličných právnych formách, ako aj zoskupení (korporácií), ale aj malých a stredných podnikateľských subjektov. V priebehu ich ekonomickej existencie, závisí nielen od výrobného procesu, technologických schopností, inovácií, ale aj od kvalitných poznatkov (vedomostí). Vstupom nadnárodného koncernu skupiny VW (1992), PSA a KIA (2006) na územie SR sa začala nová etapa vývoja slovenského automobilového priemyslu. Vstup investorov priniesol do odvetvia najmä investície zabezpečujúce rozvoj kapacít, ktoré dovtedy výrazne absentovali. Okrem iného vstupom investorov ako aj samotným charakterom automobilovej výroby, sa začal prejavovať synergický efekt (zvyšovanie produkcie výrobcov komponentov a subdodávateľov). V porovnaní s ostatnými štátmi EÚ je produkcia SR ovplyvnená pomerne lacnou a kvalifikovanou pracovnou silou ako aj strategicky centrálnym teritoriálnym umiestnením.

### **Key words in original language**

Automobilový priemysel; Podnikateľské prostredie; odvetvové podmienky.

### **Abstract**

The aim of the contribution is analysis of the business conditions in the automotive sector in the territory of Slovak Republic. Development of Slovak automotive industry was marked by the transformation of the Slovak economy. On the territory of Slovakia automotive production with virtually zero production (businesses reduce as well, both in terms of short-term operational needs and long-term needs, which would provide more advanced technical equipment and used technology and the ability to innovate) suffered from crisis, until 1992. As the only solution to that situation (depression of industry) was to open the market and create

conditions for the entry of strategic investors with sufficient capital equipment, know-how and new markets. The competitiveness of industry production of major industrial companies in various legal forms, as well as groups (corporations), but also small and medium businesses in the course of their economic existence depends not only on the production process, technological capabilities and innovation, but also on the quality of knowledge. The entry of the multinational group VW (1992), PSA and KIA (2006) on the territory of Slovakia opened a new stage of development of the Slovak automotive industry. Entry of the investors brought investments into the branch, ensuring capacity development that was in significant lack before. Moreover, the entry of investors as well as the very nature of automobile production began to show a synergic effect (increasing the production of component manufacturers and subcontractors). In comparison with other EU countries, production in SR is influenced by relatively cheap and skilled labour force as well as strategically central territorial location.

### **Key words**

Automobile industry; Business environment; Sectoral conditions.

## **1. ÚVOD**

V podnikateľskom prostredí 21. storočia (v kontexte globalizácie a integrácie), ktoré je evidentne modifikované permanentnými variáciami v jednotlivých sférach existencie podnikateľského subjektu, viac ako kedykoľvek predtým, rezonuje problém formulovania (ale aj implementovania) zodpovedajúcej (úspešnej) podnikateľskej stratégie. Súčasný podnikateľ je pri výbere a aplikovaní strategických zámerov často konfrontovaný so širokým spektrom parametrov, ktorých vypovedacia schopnosť dosahuje rôzne kvalitatívne úrovne. Cieľom príspevku je posúdenie vývoja a súčasného stavu automobilového priemyslu v Slovenskej republike. <sup>1</sup>

## **2. AUTOMOBILOVÝ PRIEMYSEL V SLOVENSKEJ REPUBLIKE**

Na území Slovenska má automobilový priemysel vlastnú tradíciu – v roku 1947 sa vyrobilo 366 ks motocyklov, v roku 1948 sa tento počet zvýšil 30-násobne. V roku 1982 bolo vyrobených prvých 257 ks osobných automobilov, po tomto období rastu došlo k poklesu na 1 ks ročne. V roku 1991 sa situácia výrazne zlepšila (vstupom Volkswagenu – v roku 1992 vyrobených 1630 ks automobilov). Automobilová výroba, ktorá získala dominantné postavenie v rámci slovenského priemyslu hlavne príchodom veľkých zahraničných investorov, zaznamenala rastúci podiel na zvyšovaní

---

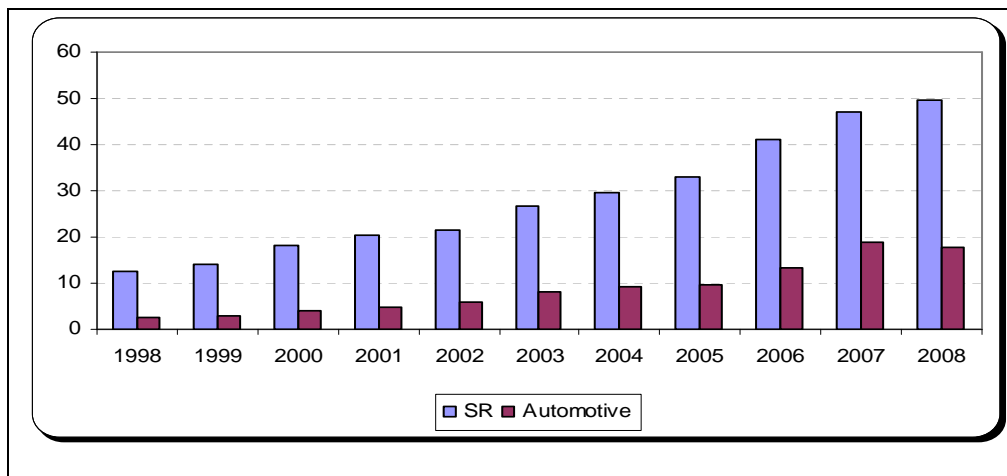
<sup>1</sup> Tento príspevok predstavuje výstup z riešenia čiastkovej úlohy grantového projektu VEGA č. 1/0325/08 – Sociokultúrne determinanty tvorby a pôsobenia práva v európskom právnom priestore.

výkonnosti slovenského priemyslu, pričom synergický efekt sa prejavil v najvyššej miere v elektrotechnickom a chemickom priemysle.

## 2.1 VÝVOJ V ROKOCH 1998 - 2008

Od roku 1998 prešlo automobilové odvetvie významnou zmenou. Slovensko sa s produkciou 1 mil. áut ročne (v roku 2005) dostalo na čelo rebríčka v prepočte výroby automobilov na jedného obyvateľa. Zo štatistických údajov<sup>2</sup> vyplýva, že podiel odvetvia AP na hrubom domácom produkte dosahuje 2 %. Hrubý domáci produkt vytvorený v odvetví na jedného zamestnanca je ale takmer o 32 % vyšší ako priemer v slovenskej priemyselnej výrobe. Môžeme teda konštatovať, že napriek zdanlivo nízkemu podielu odvetvia na HDP Slovenska patrí automobilový priemysel medzi kľúčové a dlhodobo perspektívne odvetvia priemyselnej výroby, čo dokumentujeme na základe nasledujúcich odvetvových ukazovateľoch za priemysel v porovnaní s automobilovou výrobou.

Podiel exportu AP na celkovom exporte (v mld. €) za SR je uvedený na nasledujúcom grafe.



Graf 1 Podiel AP na celkovom vývoze za obdobie 1998-2008

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR a ZAP SR.

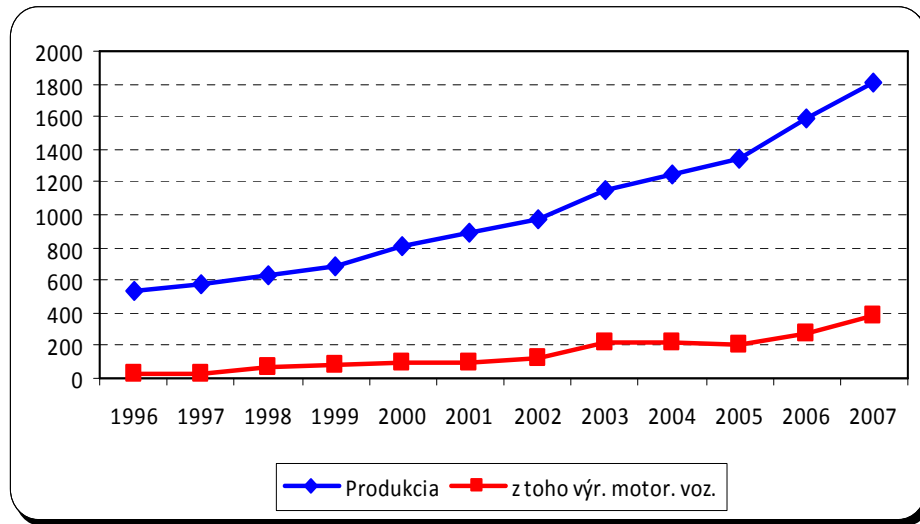
Z uvedeného grafického zobrazenia (graf 1) vyplýva, že význam AP na exportných aktivitách Slovenska dlhodobo rastie (hodnoty za sledované obdobie sa pohybovali na úrovni min. 21,76 % v roku 1999 až po max. 39,71 % v roku 2007). Kým v roku 1998 podiel vývozu AP predstavoval hodnotu 21,45 % v roku 2008 podiel automobilovej výroby na exporte dosiahol úroveň 35,8 % (akciová spoločnosť Volkswagen Slovakia, je

---

<sup>2</sup> Podľa štatistických informácií ŠÚ SR, MH SR, NBS SR.

najväčším slovenským exportérom a jej vývoz predstavuje viac ako 15 % celkového exportu SR3).

Reálna produkcia automobilovej výroby na území SR sa po dlhobnejšej absencii začala príchodom koncernu VW (v roku 1992). Graf 12 zobrazuje vývoj priemyselnej produkcie v rokoch 1996-2007 v porovnaní s vývojom produkcie v automobilovej výrobe (údaje sú uvádzané v mld. Sk).



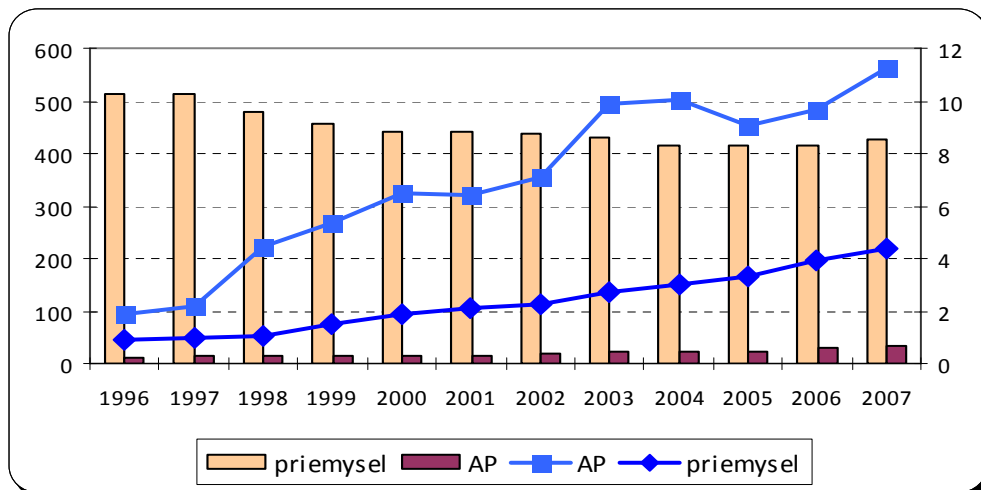
Graf 2 Vývoj priemyselnej produkcie

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR: Ročenky priemyslu 1996-2008.

Ako je možné vidieť z grafu č. 2 dynamika vývoja produkcie AP zaznamenáva dlhodobý pozitívny trend, s najvyššími vykazovanými hodnotami v roku 1998 (medziročný rast 45,6 %) a v roku 2003 (medziročný rast 78,3 %), vysoko prevyšuje úroveň rastu produkcie za priemyselné odvetvie ako celku. Mierny medziročný pokles produkcie AP bol zaznamenaný v rokoch 2004 (o 0,9 %) a 2005 (o 7,5 %). Rok 2008 znamenal výraznejší pokles produkcie (o 35,7%).<sup>4</sup> Dosahovaná priemerná úroveň produktivity práce v AP kopírovala dynamický vývoj produkcie, pričom vysoko prevyšovala priemer za odvetvie ako celok. Zaujímavé porovnanie nám poskytuje spojenie vývoja produktivity práce za priemysel ako celok (v mil. Sk) a za AP v súvislosti s vývojom počtu zamestnancov (v tis. os.) v priebehu rokov 1996 až 2007).

3 Informácia dostupná na internete: <<http://www.volkswagen.sk/>>.

4 Podľa údajov ŠÚ SR: *Bulletin 2009*.



Graf 3 Vývoj priemerného počtu zamestnancov a produktivity práce

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR: Ročenky priemyslu 1996-2008.

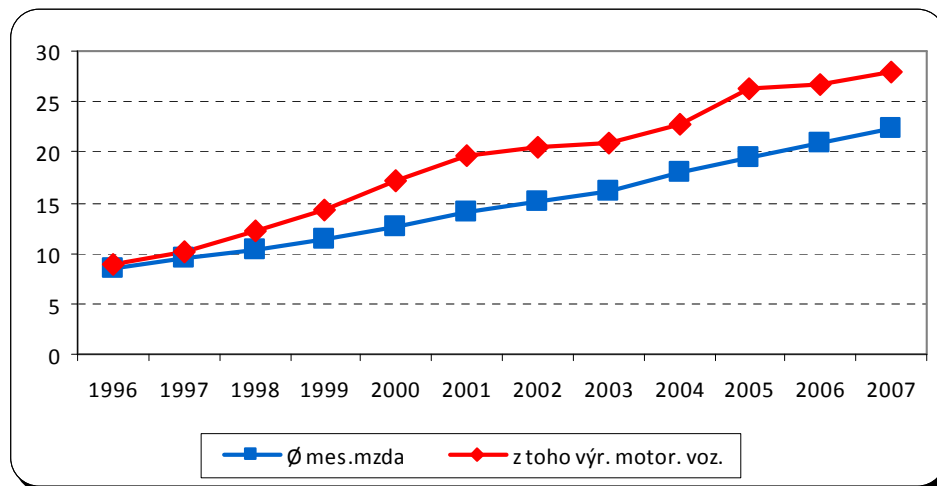
Permanentný nárast počtu pracovných síl v AP od roku 1996 predstavuje za analyzované obdobie rokov 1996 až 2007 nárast o 156,6 % (v roku 1996 bolo v automobilovom priemysle priamo zamestnaných 13.152, pričom v roku 2007 to už bolo 33.747 osôb). Za priemyselné odvetvie ako celok, za to isté obdobie, poklesol počet zamestnancov o 7 %. Podiel zamestnanosti v AP na celkovej zamestnanosti v priemysle predstavoval v roku 2007 hodnotu 7,9 %, pričom v roku 1996 táto hodnota dosahovala iba 2,6 %.

Z grafického zobrazenia ďalej vyplýva, že priemerný počet osôb zamestnaných v priemysle sa od roku 1996 znižoval, s výnimkou minimálnej zmeny v rokoch 2001 a 2007. Celkovo poklesol počet zamestnancov v priemysle (v absolútnom vyjadrení) od roku 1996 o viac ako 87 tis. osôb. V AP je situácia zamestnanosti diametrálne odlišná – nárast zamestnanosti od roku 1996 do roku 2007 dosiahol úroveň 256,6 % (v absolútnom vyjadrení nárast počtu zamestnancov o viac ako 20 tis.), pričom v súčasnosti tri najväčšie subjekty<sup>5</sup> pôsobiace v AP zamestnávajú spolu priamo viac ako 14 tisíc pracovných síl, čo predstavuje 70 % - ný podiel zamestnanosti v rámci výroby motorových vozidiel a ich komponentov. Na grafe č. 4 porovnávame vývoj priemernej mesačnej mzdy (v tis. Sk) v AP a za priemysel ako celok.

---

<sup>5</sup> Predpokladaný trhový podiel v roku 2008 Volkswagen Slovakia, a.s. (35,4 %), PCA Slovakia, s. r. o.

(30,8 %) a Kia Motors Slovakia s. r. o. (33,8 %).



Graf 4 Vývoj priemernej mesačnej mzdy

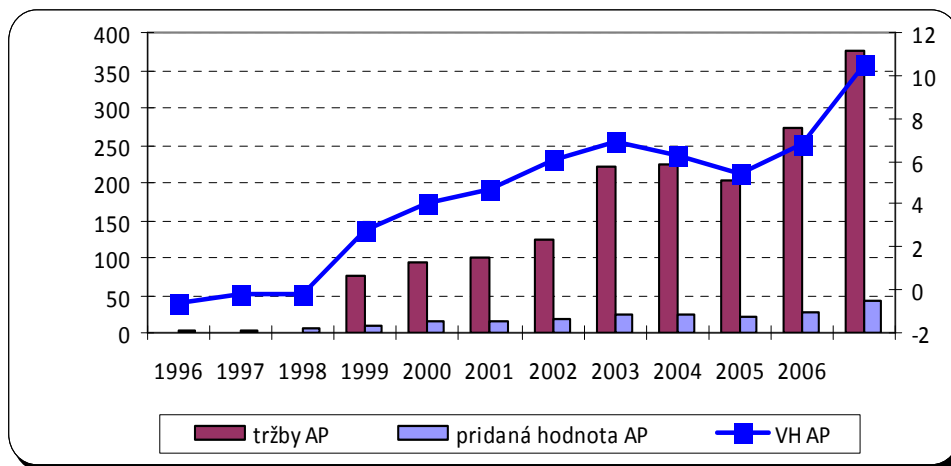
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR: Ročenky priemyslu 1996-2008.

Pracovné miesta sa v AP považujú z pohľadu vývoja ceny práce na Slovensku za dlhodobo atraktívne s ohľadom na vyššiu úroveň miezd v porovnaní s inými odvetviami NH v SR. Priemerná mesačná mzda vo výrobe dopravných prostriedkov dosahovala výrazne vyššiu dynamiku rastu (316,6 %) v porovnaní s priemerom odvetvia (261,8 %).

Z hľadiska vývoja tržieb za vlastné výkony a tovar vo výrobe dopravných prostriedkov môžeme konštatovať, že dynamika tržieb za sledované obdobie, bola v priemere na úrovni 5 %, čo je o 4,7 percentuálneho bodu viac ako bol priemer v tom istom období za priemysel ako celok. Nárast pridanej hodnoty v automobilovej výrobe v roku 2007 v porovnaní s rokom 1996 dosiahol hodnotu prevyšujúcu 1000 % (1166,6 %), pričom za priemysel ako celok to bolo len 258,6 %. V decembri roku 2007 automobilová výroba zaznamenala medziročný pokles tržieb o 37,7 %, čo sa však v roku 2008 zmenilo na 12 %-ný nárast.<sup>6</sup> Uvedené skutočnosti (v mil. Sk) sú zobrazené na nasledujúcom grafe č. 5.

---

<sup>6</sup> Podľa údajov ŠÚ SR: *Bulletin 2009*.



Graf 5 Vývoj tržieb, pridanej hodnoty a VH v AP

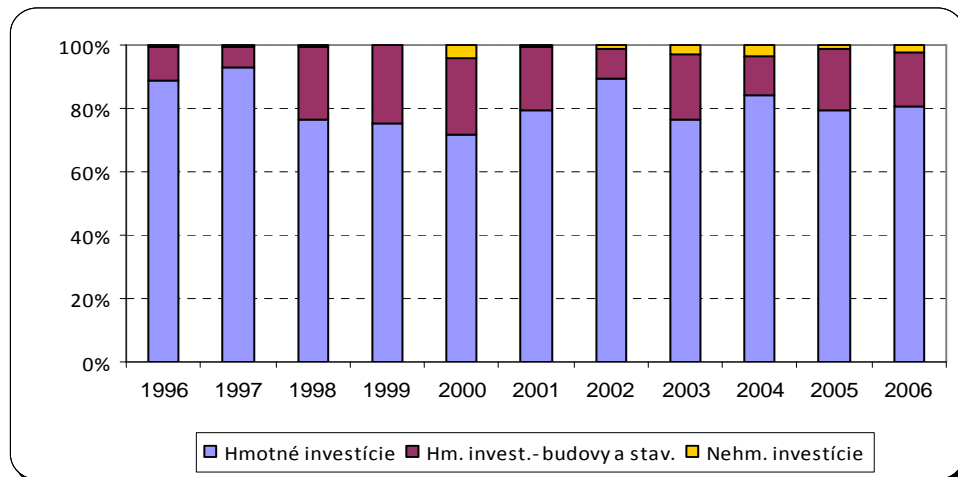
Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR: Ročenky priemyslu 1996-2008.

Na grafe č.5 je taktiež možné vidieť, že hodnoty výsledkov hospodárenia subjektov v AP (uvádzané v mil. Sk) sa počas sledovaného obdobia (roky 1996 až 2007) výrazne zlepšovali. Od roku 1996 kedy bol VH vykázaný ako záporný (strata v hodnote 640.507 tis. Sk), obdobne v rokoch 1997 a 1998 sa táto hodnota od roku 1999 zmenila na kladnú. V roku 2007 bol v absolútnom vyjadrení dosiahnutý VH v hodnote 10.544.406 tis. Sk.

Reálne podnikanie v AP (vybudovanie automobilových parkov) na území SR bolo determinované predovšetkým prílevom PZI do tohto odvetvia, vplyvom ktorých došlo k výraznej dynamike rastu produkcie, tržieb a pridanej hodnoty a zamestnanosti v priemysle. Zo štatistík vyplýva, že celkový objem investícií v priemysle v roku 2006 poklesol v porovnaní s rokom 1996 o 34,3 %, v automobilovej výrobe bola situácia diametrálne odlišná - celkový nárast investícií v roku 2006 predstavoval v porovnaní s rokom 1996 percentuálny nárast o 1633,5 % (v absolútnom vyjadrení uvedená percentuálna hodnota predstavuje zvýšenie o viac ako 33,5 mld. Sk).<sup>8</sup> Vplyv rozvoja automobilového priemyslu a príliv investícií do odvetvia sekundárne ovplyvňuje aj výkony v stavebníctve, kedy bolo len za minulý rok v rámci rozvoja automobilových výrob na Slovensku preinvestovaných cca 14 mld. Sk. Graf 6 zobrazuje percentuálny podiel jednotlivých druhov investícií na celkovej hodnote investičnej činnosti.

7 Údaj za rok 2007 v rámci oficiálneho štatistického zverejňovania údajov v publikácii *Ročenka priemyslu SR 2008*, vydávaná ŠÚ SR bol uvedený ako nezistený.

8 Napr. v roku 2000-2001 VW Slovakia investoval takmer 15,4 mld. Sk, z toho do technológií 9,9 mld.



Graf 6 Podiel hmotných, nehmotných investícií, budovy a stavby v AP (mld. Sk)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa údajov ŠÚ SR: Ročenky priemyslu 1996-2008.

## 2.2 INVESTIČNÉ STIMULY

Za výrazné investičné stimuly pre odvetvie AP považujeme štátnu pomoc na obstarávacie investície a vytvorenie nových pracovných miest v súvislosti s investíciami na obstaranie dlhodobého hmotného majetku a dlhodobého nehmotného majetku, potrebného na začatie výroby alebo na začatie poskytovania služieb, na rozšírenie výroby alebo na rozšírenie poskytovania služieb alebo na kúpu podniku vo forme:

úľavy na dani z príjmov právnických osôb,

príspevku na rekvalifikáciu zamestnancov prijatých na vytvorené nové pracovné miesta,

príspevku na vytvorenie nového pracovného miesta.

## 2.3 EKOLÓGIA A EKOLOGIZÁCIA

Vzhľadom na to, že automobilová doprava je najrozšírenejším spôsobom dopravy vo svete, patrí AP, resp. jeho produkty k jedným z výrazných znečisťovateľov ovzdušia. V tejto súvislosti bolo najmä v rámci EÚ prijatých množstvo legislatívnych noriem,<sup>9</sup> ktoré stanovujú povinnosti výrobcov automobilov na znižovanie emisií, resp. recykláciu vyradených

<sup>9</sup> Podľa CARS 21. Dostupné na internete:

<<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>>.



vozidiel, čo predstavuje podľa nášho názoru jeden z významných budúcich faktorov strategickej konkurencieschopnosti výrobcov motorových vozidiel a ich komponentov. Novým prvkom v slovenskej legislatíve významne ovplyvňujúcim automobilový priemysel je právna úprava recyklácie vyradených vozidiel. Konkrétna smernica o vyradených vozidlách je súčasťou systému noriem na ochranu životného prostredia a zaoberá sa najmä homologizáciou, teda schvaľovaním a otypovaním nových vozidiel, spätným odberom vozidiel a likvidáciou vozidiel po skončení životnosti.<sup>10</sup> Rozhodujúcu úlohu zrejme bude zohrávať vývoj nových technológií, výrobných postupov, znižovanie energetickej náročnosti a pod.

Globalizačné procesy okrem iných skutočností, poskytujú stále väčšie možnosti prenikania zahraničných podnikateľov na územia iných štátov.<sup>11</sup> V rámci teritória SR to bol vznik dcérskych spoločností koncernov Volkswagen Group, KIA Motors Corporation a PSA Peugeot Citroën.

## **2.4 ŠTÁTNA POMOC**

Úspech slovenského automobilového priemyslu bol často stotožňovaný s jedinou spoločnosťou – Volkswagen (dnes už aj PSA a KIA). Toto odvetvie je z hľadiska vládnej priemyselnej politiky strategicky významným – vychádzame zo skutočnosti realizovanej nadštandardnej štátnej podpory. Existujú však aj protiargumenty o nespravodlivom zvýhodňovaní zahraničných investorov v určitej oblasti podnikania. Vo všeobecnosti za najdôležitejšie legislatívne normy upravujúce podporu domácich a zahraničných investorov radíme predovšetkým Zákon o štátnej pomoci, Zákon o investičných stimuloch a Zákon o podpore na zriadenie priemyselných parkov.<sup>12</sup>

### **Literature:**

- Čipkár, J.: Európsky parlament a legislatívny proces v ES/EÚ. In: Právo a európsky integračný proces. Zborník vedeckých prác a odborných článkov riešiteľov projektu VEGA. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2009, s. 55 - 75. - ISBN: 978-80-7097-778-1
- Čipkár, J.: Zásada rovnosti a diskriminácie v komunitárnom práve. In: Právo a európsky integračný proces. Zborník vedeckých prác a odborných článkov riešiteľov projektu VEGA. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2009, s. 131 - 154. - ISBN: 978-80-7097-778-1

---

<sup>10</sup> Dostupné na internete: <[http://www.enviro.gov.sk/page/868?c\\_id=5147](http://www.enviro.gov.sk/page/868?c_id=5147)>.

<sup>11</sup> Napríklad v podobe fúzií, akvizícií, joint ventures.

<sup>12</sup> Dostupné na internete: <<http://www.zbierka.sk/>>.

- Čipkár, J.: Európsky Homo Iuridicus. In: Právo a európsky integračný proces. Zborník vedeckých prác a odborných článkov riešiteľov projektu VEGA. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2009, s. 203 - 238.  
- ISBN: 978-80-7097-778-1
- Čipkár, J.: Úvod do právnej antropológie. Košice: Univerzita P. J. Šafárika v Košiciach, 2008.- 236 s. - ISBN: 978-80-7097-726-2
- ŠÚ SR: Bulletin 2009
- ŠÚ SR: Ročenka priemyslu SR 1998 - 2008
- <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>>
- [http://www.enviro.gov.sk/page/868?c\\_id=5147](http://www.enviro.gov.sk/page/868?c_id=5147)>
- <http://www.zbierka.sk/>>
- <http://www.volkswagen.sk/>>
- <http://www.statistic.sk/>>

**Contact – email**

*Karolina.Cervena@upjs.sk*