

Očakávania rastu výroby aj tržieb dodávateľov na rok 2015 sú vyššie ako minulý rok. Kľúčom k úspechu bude schopnosť udržať pozitívne výsledky automobilového priemyslu a ďalej zvýšiť jeho potenciál.

Prieskum dodávateľov automobilového priemyslu

Slovensko, 2015



Spoločnosť PwC v spolupráci so Zväzom automobilového priemyslu SR a Slovenským automobilovým inštitútom zisťovali súčasný stav, kľúčové faktory, ako aj budúci očakávaný vývoj v segmente dodávateľov automobilového priemyslu na Slovensku.

www.pwc.com/sk/automobilovy-priemysel





Milí priatelia a obchodní partneri



a dlhodobom horizonte a zdroje rastu vidia na trhoch v Číne, USA a Nemecku.

Top manažéri automobilového priemyslu vidia najväčšie riziká v nadmernej regulácii a zmenách v regulačných požiadavkách. Dodávateľia sa tiež obávajú nedostatku ľudí s požadovanou kvalifikáciou. Svetové megatrendy si môžu navzájom odporovať a môžu mať rušivý potenciál. Výzvy však so sebou prinášajú príležitosti, ktoré boli identifikované v oblastiach ako sú materiály a digitálne technológie.

Slovensko sa v automobilovom svete javí ako slnečný ostrov. Automobilový priemysel na Slovensku významnou mierou prispieva

Nedávno boli publikované výsledky 18. globálneho prieskumu medzi top manažérmi firiem, ktorý uskutočnila spoločnosť PwC, a ktorého výsledky boli predmetom diskusie v Davose. Nie všetci svetoví predstavitelia automobilového priemyslu sa pozerajú na budúcnosť s optimizmom: 50 % účastníkov prieskumu tvrdí, že v tomto roku sa ekonomická situácia nezmení a len 31 % si myslí, že sa zlepší. Respondenti sú však presvedčení o raste tržieb v krátkodobom

k celkovému rastu slovenskej ekonomiky. Megatrendy však budú mať vplyv na možnosti vývoja v budúcnosti. Globálna konkurencia v automobilovom priemysle bude ešte silnejšia a Slovensko na to musí byť pripravené a musí zostať atraktívnym miestom pre investovanie.

Medzi dodávateľmi na Slovensku prevláda optimizmus, ktorý sa v porovnaní s minulým rokom dokonca zvýšil. Dodávateľia sledujú neistú situáciu vo východnej Európe a výrobné kapacity mimo Slovenska. Slovenskí dodávateľia zásobujú svetové trhy a musia si naďalej udržať schopnosť reagovať na jeho požiadavky. Z pohľadu dodávateľov sú pre ich úspech v budúcnosti kľúčové oblasti ako vzdelávanie, kvalifikácia a lokalizácia inovácií. Významné miesto patrí však aj digitálnym technológiám. Tieto oblasti boli označené ako potenciál nielen pre nadnárodných ale i lokálnych dodávateľov.

Prieskum medzi slovenskými dodávateľmi sa uskutočnil už po tretíkrát a jeho výsledky boli publikované v máji 2015. Odpovede a výsledky z prieskumu poskytujú objektívny obraz o dianí v odvetví. Ak by sme porovnali najviac rezonujúce témy s minuloročnými, ukazuje sa, že niektoré oblasti, ako je napríklad vzdelávanie, sa ubierajú správnym smerom a je dôležité, aby zostali v centre záujmu. Verím, že výsledky a zistenia z prieskumu Vás zaujmú a prinesú Vám nové informácie.

Jens Hörning

líder pre automobilový priemysel
PwC Slovensko



Trvalo udržateľný a konkurencieschopný automobilový priemysel v Slovenskej republike je základnou premisou, od ktorej sa odvíjajú všetky aktivity Zväzu automobilového priemyslu SR. Štúdia, ktorú v prostredí automobilového priemyslu pripravuje, už tretí rok, náš člen a partner spoločnosť PwC predstavuje práve jeden z týchto krokov, prostredníctvom ktorého je možné získať informácie o trendoch a požiadavkách výrobných spoločností na Slovensku.

Tento rok sa jedna časť prieskumu venuje duálnemu systému vzdelávania, ktoré je možné považovať za prvý krok ku komplexnej reforme školského systému na Slovensku, ktorá je nevyhnutná pre zabezpečenie dostatočného počtu kvalifikovaných odborníkov pre potreby priemyslu. Duálny systém, napriek svojej premiére v školskom roku 2015/2016, vyvolal veľký záujem firiem. V priebehu desiatich dní, počas ktorých sa mohli spoločnosti uchádzať o zaradenie do systému, požiadalo o vstup 131 z nich.

Ďalším krokom v transformácii odborného školstva je zmena vysokoškolského technického vzdelávania a jeho smerovanie na základe požiadaviek priemyslu a pre potreby praxe. Zvýšený podiel robotov a robotizovaných pracovísk u výrobcov v štruktúre automobilového priemyslu SR a dodávateľov bude vytvárať tlak na vysokú kvalifikáciu a zručnosti pracovníkov priemyslu. Dostatok odborníkov podporuje hospodársky rast krajiny. Súčasne vytvára podmienky pre vznik výskumných centier. Inovácie, veda a výskum, najmä aplikovaný, je ďalšou podmienkou prosperity a udržateľnosti v podmienkach Slovenskej republiky, v ktorej nízke náklady na pracovnú silu už prestávajú byť jej silnou stránkou. V súčasnej dobe je možné hovoriť o tom, že tretina dodávateľov má svoj vlastný výskum čiastočne aj na Slovensku. Tí, ktorí ho nemajú, ho určite začnú v blízkej budúcnosti budovať. Cieľom Zväzu

automobilového priemyslu SR je prispieť k vytváraniu podmienok na intenzívny rozvoj výskumu a vývoja a takto motivovať aj ostatné spoločnosti k budovaniu ich R&D oddelení na Slovensku.

Vývoj v automobilovej výrobe v uplynulom roku, aj napriek veľkým turbulenciám najmä vo východnej časti Európy, potvrdil stabilitu v podmienkach Slovenskej republiky, kde sa v roku 2014 vyrobilo 971 160 automobilov. U dodávateľov je zrejmy optimizmus spojený s očakávaním perspektívy stabilnej výroby s tendenciou rastu, napriek nepriaznivej situácii na európskych trhoch. Dôvodom je jednak diverzifikácia odbytu lokálnych finálnych výrobcov, ale aj vhodná poloha dodávateľov v centre intenzívneho rozvoja automobilovej výroby v Európe.

Budúci vývoj je významne definovaný vývojom trhov na východe svetadielu a schopnosťou nahradiť dočasný výpadok na týchto trhoch. Významnú úlohu pritom bude mať predovšetkým aplikácia technológií spojených so znižovaním emisií oxidu uhličitého ako aj využívanie alternatívnych pohonov vrátane elektromobilov.

Prieskum u dodávateľov v rámci automobilového priemyslu na Slovensku v roku 2015 potvrdzuje nevyhnutnosť už začatých zmien, ktoré je potrebné ešte podporiť a účinne implementovať do praxe. Tieto aktivity sú v súlade so stratégiou Zväzu automobilového priemyslu SR pre roky 2014 až 2016. Medzi ťažiskové aktivity je možné zaradiť zmenu systému vzdelávania, intenzívny rozvoj aplikovaného výskumu a inovácií v podmienkach Slovenskej republiky a vytváranie podmienok pre rozvoj a lokalizáciu dodávateľov. Cieľom všetkých aktivít Zväzu automobilového priemyslu SR v spolupráci s jeho partnermi v budúcich rokoch je vytvárať podmienky pre budúcnosť konkurencieschopnej a tým aj prosperujúcej Slovenskej republiky.

Juraj Sinay

prezident
Zväz automobilového priemyslu
Slovenskej republiky



„Podľa výsledkov prieskumu je takmer 80 % slovenských dodávateľov pre automobilový priemysel presvedčených, že nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily v určitých profesiách brzdí ich ďalší rast. Štyri z desiatich firiem v prieskume potvrdili, že každý rok potrebujú najmenej 10 pracovníkov z týchto chýbajúcich profesií. Na nedávne legislatívne zavedenie nového duálneho systému vzdelávania, o ktoré sa v uplynulých troch rokoch významnou mierou pričínal aj Zväz automobilového priemyslu SR, pozitívne zareagovalo okolo 90% dodávateľov. Štvrtina z nich v skutočnosti zvažuje účasť na duálnom vzdelávaní už v roku 2015 – to je síce dobrý štart v prvom roku, no treba dúfať, že sa pridajú aj ďalšie spoločnosti; potom z toho bude profitovať celé odvetvie.“

Peter Mrnka, Direktor
špecialista pre automobilový priemysel

Slovenský automobilový priemysel si aj v roku 2015 udržuje svoje veľmi silné postavenie v ekonomike. Dôležitejší než jeho súčasná veľkosť a úspešné výsledky je však potenciál budúceho rastu automobiliek a ich schopnosť pretaviť tento potenciál do pozitívneho vývoja. S radosťou konštatujeme, že v našom tohtoročnom prieskume medzi dodávateľmi automobilového priemyslu sa objavili niektorí respondenti, ktorí už podnikajú aktívne kroky na to, aby využili tento potenciál ako aj osvedčené silné stránky svojich firiem.

Náš tohtoročný prieskum medzi dodávateľmi automobilového priemyslu, ktorý realizovala spoločnosť PwC v spolupráci so Zväzom automobilového priemyslu SR a Slovenským automobilovým inštitútom, prináša opäť niekoľko optimistických správ týkajúcich sa vyhliadok na terajší rok. Napriek mnohým výzvam a rizikám, ktoré firmy vidia v svetových i európskych ekonomikách, sú ich očakávania rastu

v roku 2015 ozaj vysoké a preyšujú dokonca aj úrovne z predchádzajúceho roka. V časoch politickej a ekonomickej neistoty, ktorá panuje vo viacerých krajinách východnej Európy, ako aj tlaku veľkých nadnárodných automobiliek a výrobcov komponentov na znižovanie výrobných nákladov (čoho dôkazom je uzavretie niekoľkých výrobných závodov v západnej Európe), poskytuje stredná Európa solídne príležitosti na rozvoj a rast.

Veľa spoločností očakáva v roku 2015 dvojciferný nárast tržieb spojený s ďalším zvyšovaním produktivity práce, náborm ďalších zamestnancov a novými investíciami. Jednou z hlavných tém tohtoročného prieskumu je duálny systém vzdelávania, ktorý bude pružne reagovať na potreby automobilového priemyslu. Niekoľko respondentov už podpísalo príslušné dohody alebo prejavilo vážny záujem zúčastniť sa takehoto programu.



Rast a regionálne neistoty

Slovenskí dodávatelia automobilového priemyslu potvrdili, že ich výrobky sú určené pre ozaj rôznorodé finálne trhy. Popri tradičných odberateľoch z radov automobiliek pôsobiach na Slovensku a v strednej Európe smeruje väčšina dodávok do západnej Európy, za ktorou potom nasledujú východná Európa, Ázia a USA. Ako je uvedené v ďalšom texte, zaznamenali tieto teritória v roku 2014 odlišné miery rastu tak v počte vyrobených kusoch automobilov ako aj v objeme ich predaja.

V roku 2014 sa na celom svete vyrobilo takmer 90 miliónov automobilov, čo bolo asi o 3 % viac oproti predchádzajúcemu roku. Celosvetový rast výroby sa tak spomalil z úrovne 4 – 5 %, ktorú dosahoval v posledných troch rokoch, a to najmä kvôli nižšiemu tempu rastu v Číne ako aj hospodárskej situácii v Brazílii a Rusku, kde došlo k poklesu produkcie o 16 % resp. 13 %. Lídrmi vo výrobe automobilov ostali stále Čína a Severná Amerika, kde produkcia vzrástla o 1,6 resp. 0,9 mil. ks. Zatiaľ čo v prípade Číny sa rast produkcie v značnej miere očakával, možno významný vzostup produkcie v Severnej Amerike pripísať pretrvávajúcim investíciám a umiestneniam výrobných závodov v Mexiku ako aj opätovne vysokému odbytu v USA.

Západná Európa (EÚ 15)

Kľúčové odbytkisko pre slovenských dodávateľov automobilového priemyslu zaznamenalo po prvý raz od roku 2011 vyšší objem výroby s indexom rastu okolo 5 %. Táto skutočnosť sa potvrdila vo všetkých piatich hlavných automobilových krajinách, no predovšetkým v Španielsku (nárast výroby o +11 %) kvôli pretrvávajúcim štátnym dotáciám a rastúcemu dopytu. Od septembra 2013 je to už 16 mesiacov po sebe, čo odbyť automobilov zaznamenáva medziročný rast vo väčšine krajín EÚ, napr. v Španielsku (+18 %), Veľkej Británii (+9 %), Taliansku (+4 %) či Nemecku (3 %), hoci v treťom a štvrtom štvrtroku 2014 sa tento rastúci trend predaja mierne spomalil. Podľa štúdie Autofacts z dielne PwC sa očakáva, že sa v roku 2015 kvôli rastúcemu domácejmu dopytu zvýši produkcia automobilov v rámci rozšírenej EÚ (EÚ28) o ďalšie 4 % na celkových 17,5 mil. vozidiel. V uplynulých rokoch bola v západnej Európe ukončená výroba v niekoľkých montážnych závodoch, čo prispieje k lepšiemu využitiu existujúcich kapacít na úrovni takmer 80 % a k vyššej rentabilite.

EÚ 13 (nové členské štáty)

Montáž automobilov v strednej Európe vzrástla v roku 2014 o 5 % priamo úmerne s rastúcim trendom odbytu v západnej Európe.

Výroba vozidiel (tis. kusov)	2012	2013	Zmena	2014	Zmena
EU15 & EFTA	12 791	12 766	0 %	13 402	5 %
EU13 (nové členské štáty)	3 447	3 418	-1 %	3 575	5 %
z toho: Slovensko	927	988	7 %	973	-2 %
Rusko	2 233	2 175	-3 %	1 887	-13 %
USA	10 333	11 046	7 %	11 661	6 %
Mexiko	3 002	3 055	2 %	3 365	10 %
Brazília	3 403	3 740	10 %	3 146	-16 %
Čína	19 272	22 117	15 %	23 723	7 %
India	4 175	3 881	-7 %	3 840	-1 %
Japonsko	9 943	9 630	-3 %	9 775	2 %
Ostatné	15 610	15 472	-1 %	15 374	-1 %
SPOLU	84 208	87 300	4 %	89 747	3 %

Najväčší nárast vyrobených vozidiel vo výške okolo 10 % zaznamenala Česká republika. Predaj automobilov v regióne stúpol o takmer 17 % a po prvý raz od roku 2008 sa podarilo predáť vyše 1 mi. kusov nových vozidiel. Zvýšený dopyt pocítili rovnomerne všetky veľké krajiny – v Českej republike, Poľsku, Maďarsku a Rumunsku stúpol počet nových predaných vozidiel celkovo o 90 tis. kusov.

Východná Európa

V dôsledku nestabilnej politickej a ekonomickej situácie, ktorá panovala v Rusku a na Ukrajine počas celého roka 2014, výrazne poklesol počet predaných vozidiel v týchto krajinách. Neistotu spotrebiteľov ďalej podkopával slabý rubel, čo viedlo k rastu cien automobilov. Niektorí výrobcovia automobilov a komponentov i niektorí ich dodávatelia zreduovali počet pracovných zmien, uvažujú o tom, že znížia počty zamestnancov poprípade zatvoria svoje výrobné závody.

Severná Amerika

Vysoký objem predaja v USA bol naďalej dôsledkom oživeného dopytu podporeného pozitívnymi makroekonomickými podmienkami, predovšetkým rastom HDP, nízkymi úrokovými sadzbami a nízkou nezamestnanosťou. Zaujímavým faktorom stimulujúcim predaj bola aj najnižšia cena ropy od roku 2009, čo významnou mierou prispelo k tomu, že zákazníci obrátili svoju pozornosť na terénne vozidlá (SUV) a pickupy. Odbyt v USA by mal podľa prognóz mierne rásť aj v roku 2015. Mexiko naďalej tvorí väčšinu nárastu severoamerických výrobných kapacít vďaka svojej colnej politike, dodávateľskou základňou a mzdovými nákladmi. V roku 2014 sa krajina stala jedným z najväčších vývozcov motorových vozidiel, keď sa s exportom vyše 2 mil. vozidiel dostala za Japonsko a Nemecko. Predpokladá sa, že Mexiko do roku 2019 zvýši výrobu motorových vozidiel až o 30 % na 4 mil. kusov ročne.

Čína

Napriek nižšiemu rastu HDP a vládny reguláciám vzrástla výroba automobilov v roku 2014 o vyše 7 %, čím reagovala na rovnaký trend v lokálnom odbyte. Keď sa pozrieme na členenie predaja, vidíme, že hnacím motorom dopytu je tvoriaca sa stredná vrstva. Najvyšší medziročný nárast zaznamenal predaj SUV a MPV vozidiel (+32 % resp. +47 %), zatiaľ čo predaj osobných motorových vozidiel vzrástol iba o 6 % v porovnaní s rokom 2013. Predpokladá sa, že v roku 2015 vzrastie objem výroby zhruba o ďalších 8 %.

Predaj vozidiel (tis. kusov)	2012	2013	Zmena	2014	Zmena
EU15 & EFTA	13 420	13 182	-2 %	13 869	5 %
EU13 (nové členské štáty)	905	913	1 %	1 067	17 %
z toho: Slovensko	78	75	-4 %	82	9 %
Rusko	3 142	2 950	-6 %	2 546	-14 %
USA	14 786	15 884	7 %	16 842	6 %
Mexiko	1 025	1 101	7 %	1 176	7 %
Brazília	3 802	3 767	-1 %	3 498	-7 %
Čína	19 306	21 984	14 %	23 492	7 %
India	3 596	3 241	-10 %	3 177	-2 %
Japonsko	5 370	5 376	0 %	5 563	3 %
Ostatné	16 815	16 995	1 %	16 936	0 %
SPOLU	82 166	85 393	4 %	88 165	3 %

Zdroj: OICA, Svetová produkcia motorových vozidiel, podľa krajín 2012–2014

Pozitívny výhľad na rok 2015

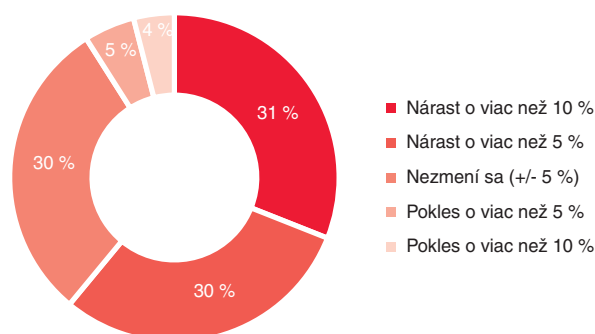
V tohtoročnom vydaní prieskumu sa ďalej zvyšovali pozitívne vyhliadky firiem na nasledujúci rok, na rozdiel od minuloročného prieskumu, kedy sa vyskytovali aj pesimistické očakávania, podľa ktorých niektoré firmy rátali aj so znížením objemu svojho biznisu. 30 % firiem počíta v tomto roku s rastom tržieb o aspoň päť percent a 31 % dokonca s dvojciferným rastom. V predošlom roku pre porovnanie predpokladalo rast len asi 44 % respondentov. Rovných 30 % dodávateľov počíta prinajmenej s rovnakým stavom ako v roku 2014. To ukazuje, že firmy na Slovensku figurujú v dodávateľských reťazcoch automobiliek, ktoré využili oživenie dopytu na európskom trhu a ťažia aj z rastu predajov v iných častiach sveta.

V tomto roku by podľa nich mala rásť aj produktivita práce, meraná tržbami. Aj keď firmy rátajú s ešte o niečo vyšším náborm ľudí než vlni, je tempo nižšie než v očakávaniach tržieb. Šestina respondentov hodlá zvýšiť stavy o viac než desať percent. Viac než štvrtina hodlá zvýšiť počet zamestnancov o päť až desať percent. 45 % plánuje pracovať s rovnakým počtom ľudí. Pokles počtu zamestnancov očakáva iba každá ôsma firma.

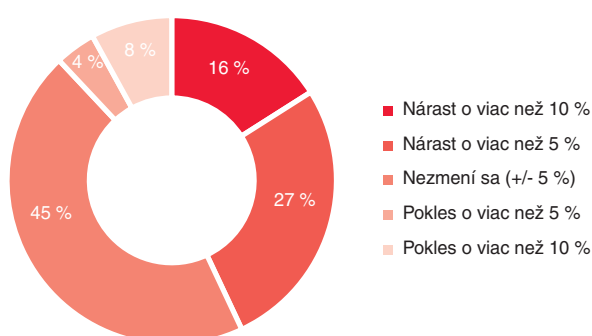
S očakávanými inováciami automobilov súvisia aj technologické očakávania dodávateľov. Takmer 70 % z nich očakáva, že sa ich produkcie dotkne trend znižovania hmotnosti áut, ktorý má za cieľ najmä znižovanie spotreby a emisií oxidu uhličitého. S pomerne veľkým odstupom nasledujú v očakávaniach úpravy automobilových pohonov, znižovanie objemu motorov (downsizing) alebo využitie alternatívnych pohonov s rôznym podielom elektriny. Časť firiem vedie k inováciám tiež tlak na vyššiu bezpečnosť a to nielen v konštrukcii áut ale aj v pridávaní rôznych asistenčných systémov.

Riziká svojho biznisu vidia dodávatelia v slovenskom automobilovom priemysle jednoznačne vo vývoji na cieľových trhoch. Ako najväčšie ohrozenie rastu vyšla z prieskumu obava o zastavenie oživenia alebo naďalej len pomalý rast na silných trhoch rozvinutých krajín. Obávajú sa ho takmer tri pätiny respondentov. Skoro polovica vidí riziká v neistote vo východnej Európe a tretina sa obáva, že dosiaľ rýchlo rastúce trhy by už nemuseli poskytovať dostatok dopytu po ich produkcii. Ako riziko sa však objavuje aj existencia výrobných kapacít mimo Slovenska, štvrtina respondentov v nich dokonca vidí ohrozenie svojho rastu. Desatina respondentov vidí ako riziko reguláciu, či už európsku alebo zo strany národných vlád.

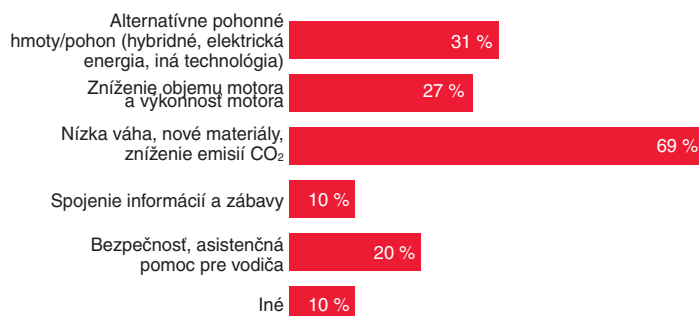
Graf 1: Aký očakávate vývoj tržieb v roku 2015?



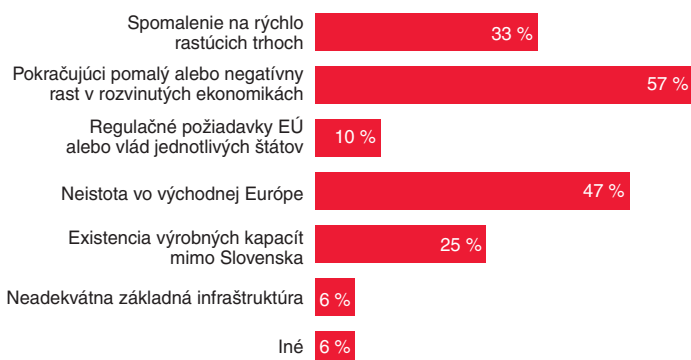
Graf 2: Aký očakávate vývoj počtu zamestnancov v roku 2015?



Graf 3: Ktoré globálne trendy bude vaša spoločnosť sledovať inováciou svojich výrobkov? Respondenti mali možnosť označiť maximálne 3 oblasti.

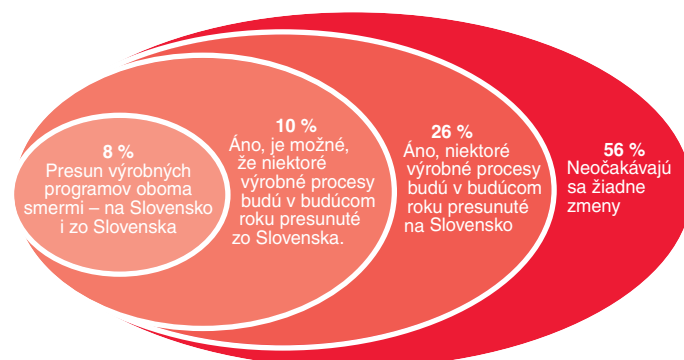


Graf 4: Máte obavy z niektorých z uvedených rizík, ktoré by mohli ohroziť rast vašej spoločnosti? Respondenti mali možnosť označiť maximálne 3 oblasti.



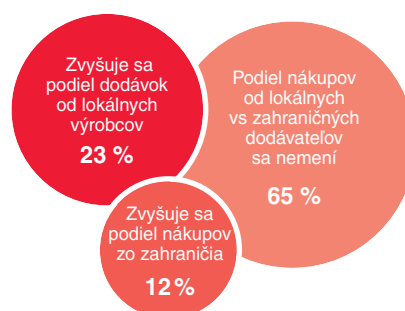
Slovenským dodávateľom v automobilovom priemysle môže v rozvoji pomôcť najmä príchod ďalšej výroby. Presun výrobných operácií na Slovensko očakáva 26 % z vyše pol stovky respondentov prieskumu dodávateľov automobilového priemyslu. Je to o tri percentuálne body viac než v minuloročnom prieskume. S rozhodnutím skupiny alebo akcionárov odsunúť nejakú časť výroby zo Slovenska ráta pre tento rok len desať percent respondentov. Viac než polovica firiem v prieskume nečaká tento rok žiadne zmeny.

Graf 5: Plánuje skupina/akcionári presunúť výrobu v krátkodobom horizonte?



To potvrdzujú aj pozorovania firiem v lokalizácii nákupu materiálu a dielcov, keď takmer dve tretiny konštatujú, že podiel subdodávok zo Slovenska sa nemení. V asi štvrtine citeľne prevažuje názor, že podiel dodávok od lokálnych výrobcov rastie.

Graf 6: Aký je trend lokalizácie v oblasti nákupov materiálu a služieb na Slovensku?



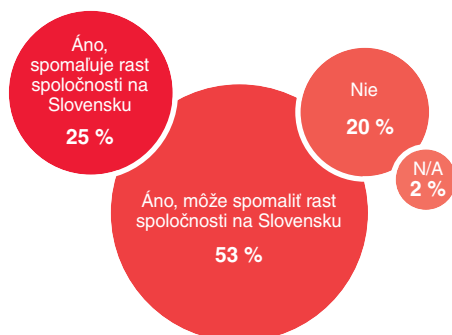
„Expanzia na rozvíjajúcich sa trhoch vyžaduje schopnosť rýchlo reagovať na požiadavky zákazníka.“

Martin Hluchý
Plant Controlling Manager
GETRAG FORD Transmissions
Slovakia s.r.o.



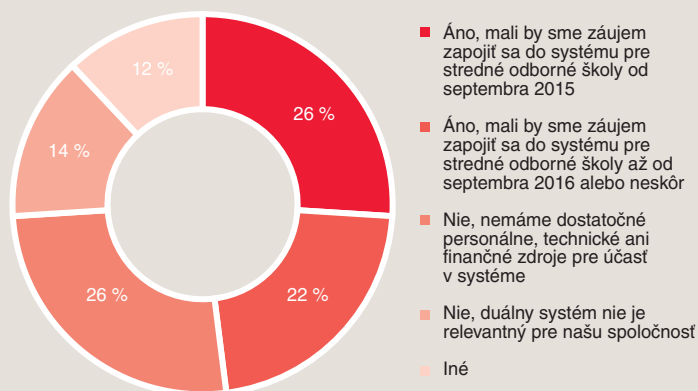
Vplyv kvalifikácie a vzdelávania na rozvoj firiem

Graf 7: Predstavuje dostupnosť a kvalita kvalifikovanej pracovnej sily problém pre vašu spoločnosť?



Dostupnosť kvalifikovaných ľudí je vzhľadom na rýchly rozvoj technológií dôležitou témou rozvoja automobilového priemyslu po celom svete. Na Slovensku ju firmy dlhodobo označujú ako kľúčovú. V tohtoročnom prieskume 78 % firiem potvrdilo, že dostupnosť a kvalita kvalifikovanej pracovnej sily môže spomaliť rast spoločnosti na Slovensku. Štvrtina z nich priznala, že pre ťažkosti s hľadaním ľudí reálne rastú pomalšie.

Graf 8: Zvažuje vaša spoločnosť, že sa zapojí do duálneho vzdelávacieho systému (poskytovanie praktického vzdelávania vo vašich priestoroch)?



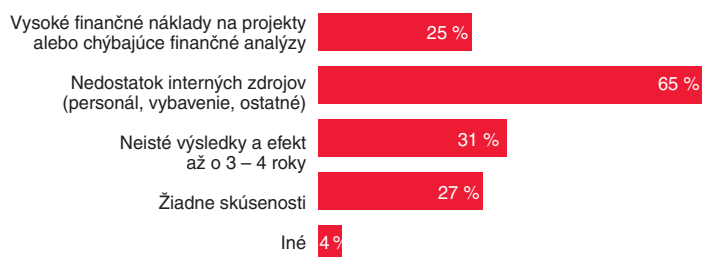
Aj preto odvetvie čakalo na nedávno prijatú novelu zákona o odbornom vzdelávaní a príprave, ktorá oficiálne vniesla do slovenského školstva duálne vzdelávanie, teda systém s relevantným podielom praktickej výuky. Ohlas respondentov je zatiaľ zmiešaný. Niekoľko firiem už má s duálnym vzdelávaním skúsenosť aj na Slovensku, v rámci rozbehnutých pilotných projektov. Niečo vyše štvrtina respondentov ohlásila, že do systému vstúpi už v septembri tohto roka – v najbližšom školskom roku. Ďalších vyše 20 % hovorí o neskoršom vstupe. Štyridsať percent firiem sa však do duálneho vzdelávania zapájať nechce, pričom v tejto skupine výrazne prevažujú firmy, ktoré sa na vstup necítia.

„Pre nedostatok kvalifikovaných ľudí, ktorý nám reálne spomaľuje rozvoj firmy, sme rozbehli pilotný projekt duálneho vzdelávania ešte predtým, než sa dostalo do zákona.“

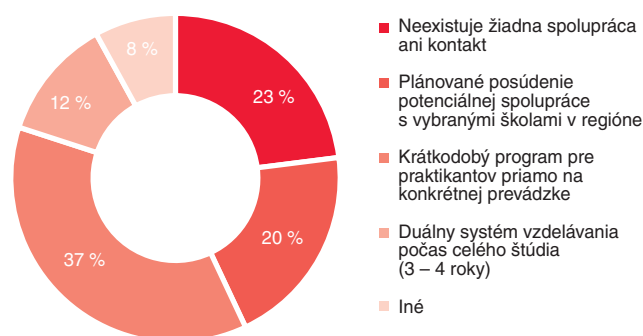
Martin Kele
generálny riaditeľ
MATADOR HOLDING, a.s.

Medzi vážne prekážky pre účasť firiem v duálnom vzdelávaní označili takmer dve tretiny účastníkov nedostatok interných zdrojov, najmä čo sa týka personálu a vybavenia. Pre štvrtinu sú to finančné dôvody, pričom popri vysokých nákladoch spomínajú aj chýbajúce finančné analýzy účasti firmy v systéme. Viac než 30 % firiem vidí ako riziko aj neisté vyhliadky výstupov zo vzdelávania, v ktorom musia na prvých absolventov čakať tri až štyri roky. Nemálo z firiem sa obáva aj nedostatku skúseností s účasťou firmy na vzdelávaní. Chýbajú vyše štyridsiatim percentám firiem a viac než polovica z tejto skupiny o duálnom vzdelávaní zatiaľ ani neuvažovala. Ako konkrétny dôvod sa objavil okrem iného aj nezaujem škôl. Aspoň krátkodobý program pre praktikantov na niektorej z prevádzok firmy si už vyskúšalo 37 % účastníkov prieskumu, v systéme v štýle duálneho vzdelávania funguje počas celej doby štúdia len 12 % firiem.

Graf 9: Aké sú podľa vášho názoru najväčšie prekážky pre účasť spoločností v duálnom vzdelávacom systéme?
Respondenti mali možnosť označiť najviac 2 oblasti.

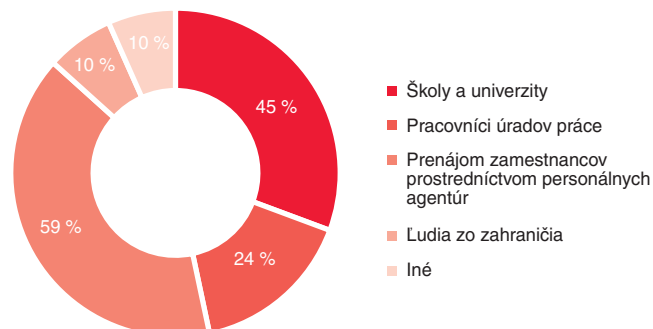


Graf 10: Aká je spolupráca vašej spoločnosti so školami a univerzitami?



Nie najvyššiu spokojnosť s absolventmi ukazuje prehľad hlavných zdrojov, z ktorých podniky získavajú nových pracovníkov. Školy v ňom dosahujú len 45 %. Citeľne zaostávajú za takmer trojpäťinovým podielom náboru spomedzi ľudí, ktorí v podniku pracujú prostredníctvom agentúr kontraktného zamestnávania. To podčiarkuje dopyt firiem po praktických skúsenostiach uchádzačov, ktoré absolventom do veľkej miery chýbajú.

Graf 11: Aké sú hlavné zdroje nových pracovných síl?
Respondenti mali možnosť označiť najviac 2 oblasti.



Slovenskí dodávatelia automobilového priemyslu potrebujú odborníkov najmä do nasledovných kvalifikácií:

obsluha CNC strojov (frézar, nastavovač, programátor, sústružník), PLC programátor, gumár-operátor, konštruktér, mechanik-elektronik, obrábač kovov, procesný inžinier, strojár, technik kvality, údržbár, vývojár a zvárač.

Inovácie, výskum a vývoj na Slovensku

Oblasťou, ktorá môže mať na rozvoj dodávateľov nemalý vplyv, sú výskumné a vývojové aktivity (R&D). Na rozdiel od výroby však podniky na Slovensku, najmä ak ide o všeobecne prevažujúce pobočky medzinárodných firiem, získavajú inovačnú schopnosť iba ťažko. Prieskum rovnako ako vlani ukázal, že zhruba polovica lokálnych podnikov dostáva hotové inovatívne riešenia z centrál materskej skupiny. O inovatívnej schopnosti tunajších dodávateľov však možno hovoriť. Nejakú formu vlastného vývoja alebo zapojenia do R&D aktivít skupiny priznala v prieskume zhruba tretina firiem. Dominujú vývojové aktivity a pracoviská, ktoré pracujú na vnútrogrupinovom vývoji, o takých hovorí viac než štvrtina účastníkov prieskumu. Samostatné vývojové pracovisko, ktoré má inovačné aktivity aj ako súčasť služieb pre klientov mimo skupiny spomína len hŕstka firiem. Vývojové centrá sa však postupne rozrastajú, v niektorých firmách už majú za sebou aj rozšírenie. Takmer desiatka respondentov už zamestnáva v inovačných centrách viac než 20 odborníkov.

Graf 12: Uskutočňujete výskum a vývoj na Slovensku?



„Minulý rok sme rozšírili naše Technologické centrum na Slovensku, v ktorom momentálne pracuje 120 inžinierov. Naša investícia do tohto výskumno-vývojového strediska podporuje na jednej strane globálnu stratégiu rastu a na druhej strane ju oceňujú naši zákazníci. Vďaka medzinárodnému odbornému knowhow, ktoré poskytujeme, ako aj vďaka užším vzťahom, ktoré si budujeme so svojimi klientmi a dodávateľmi, sa naše Technologické centrum v Bratislave stalo kľúčovým miestom medzi našimi celosvetovými prevádzkami.“

Bertrand Faulconnier
Operations Director, Central Europe
Plastic Omnium Auto Exteriors, s.r.o.

Podobne ako pri výrobe závisí aj rozvoj inovačných aktivít vo firmách od dostatku kvalifikovaných ľudí. Takmer dve pätiny firiem konštatujú, že vyššia dostupnosť skúsených inžinierov a technikov by mohla byť podnetom, ktorý by firmu viedol rozbehu alebo rozšíreniu R&D aktivít. Pre 29 % firiem by pomohla aj lepšia dostupnosť finančných zdrojov z fondov Európskej únie na výskum a vývoj. Takmer rovnaká časť firiem pripúšťa, že k rozbehu alebo rozšíreniu vývoja by ich primäl záujem od finálnych zákazníkov, teda automobiliek.

Menšia časť firiem vníma ako relevantný podnet nedávne zavedenie uznateľnosti nákladov na R&D ako daňového nákladu alebo sledovanie príkladu iných zahraničných firiem, ktoré rozbehli svoje vývojové centrum.

Graf 13: Aké zmeny by boli podnetom pre zriadenie/zvýšenie činností výskumu a vývoja vo vašej spoločnosti?

Respondenti mali možnosť označiť viacero oblastí.

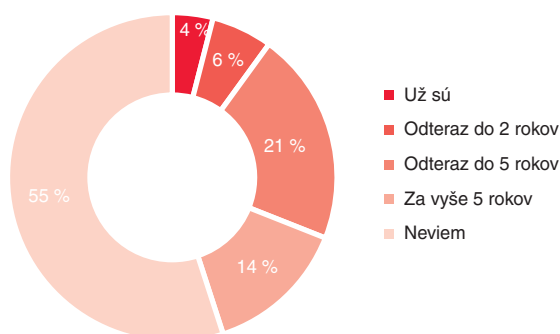


Nástup digitálnych sieťových technológií

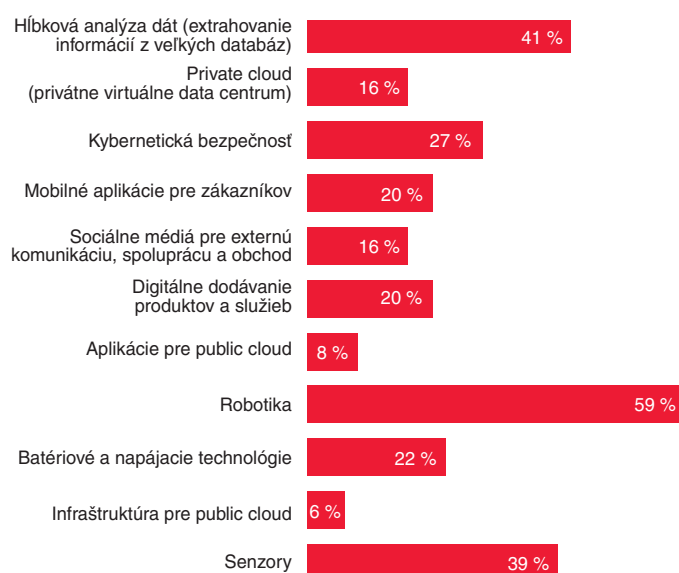
Veľkou témou medzinárodného priemyslu, v ktorej patrí automobilový priemysel k lídrom, je nástup moderných digitálnych a sieťových riešení, známych ako Industry 4.0, ktorý obsahuje riešenia inteligentných tovární, internet vecí a na produktovej strane autá, napojené na komunikačné siete. V globálnom CEO prieskume spoločnosti PwC špeciálne manažéri z automobilového priemyslu

očakávajú prínosy digitalizácie priemyslu. 90 % z nich očakáva lepšie využitie dát, ktoré firma zbiera, takmer rovnaký počet si od modernizácie sľubuje zefektívnenie prevádzky a vyše štyri pätiny si myslia, že moderné technológie prinesú úžitok zákazníkom. V prieskume sa však 55 % manažérov vyjadrilo, že sa obávajú tempa, akým prichádzajú nové technológie.

Graf 14: V akom časovom horizonte predpokladáte, že sa riešenia alebo zložky trendu známeho vo svete pod pojmom Industry 4.0 (Smart Factory, Internet of Things, Connected Cars, atď.) stanú súčasťou vašich aktivít (napr. v oblasti výskumu a vývoja, výroby, logistiky a pod.)?



Graf 15: Ktoré z uvedených technológií budú mať pre vašu organizáciu v najbližších 3 až 5 rokoch najväčší strategický význam?
Respondenti mali možnosť označiť 5 technológií.



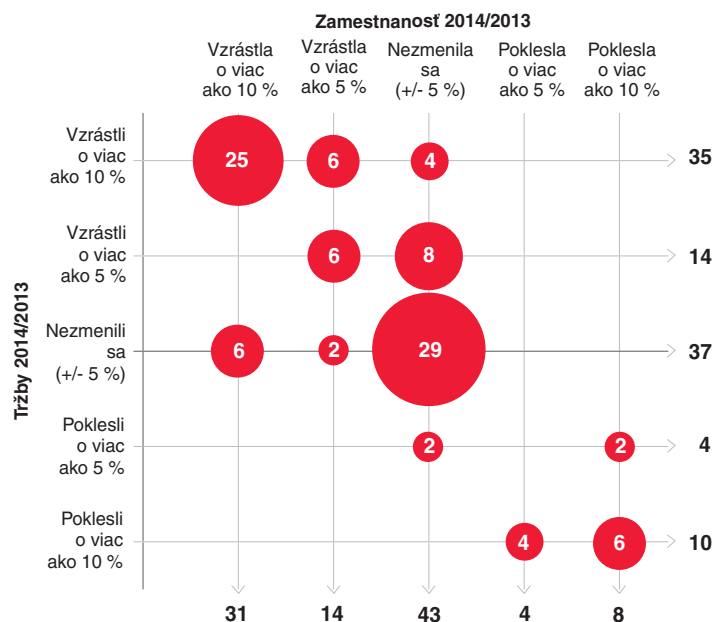
Viac než polovica účastníkov slovenského prieskumu zatiaľ nedokáže odhadnúť, kedy sa technológie Industry 4.0 dostanú do ich bežnej práce. Rátajú s nimi všetci, no odhady uvedenia do praxe sa líšia. Hrstka účastníkov razí názor, že ich už vo svojej práci využívajú. Dokopy vyše štvrtiny firiem ráta s príchodom do piatich rokov, prevažná väčšina favorizuje pomalší príchod. 14 % respondentov si myslí, že skôr ako o päť rokov sa digitálna výroba realitou nestane.

Automobiloví topmanažéri v medzinárodnom prieskume prisudzujú najväčšiu vážnosť v boji o zákazníka zbieraniu a analýze veľkých dát a mobilných technológií, s vplyvom okolo 80 %. Sedemdesiat percent mieri očakávania k novým spôsobom využitia energetických zdrojov a skladovania energie v batériách.

So slovenskými manažermi sa zhodujú v rastúcom význame robotiky. Na medzinárodnej úrovni jej prisudzuje význam omnoho viac manažérov v automobilovej brandži než je celkový priemer priemyslu (53 verzus 37 %). Dôraz respondentov slovenského prieskumu mieri prevažne na ich výrobné zameranie aj v tom, že robotiku považuje za jednu z kľúčových technológií najbližších troch až piatich rokov takmer 60 % manažérov. Vysokú dôležitosť prisudzujú aj analýze dát, hoci len s polovičnou intenzitou ako medzinárodné hlavy firiem. Okolo 40-percentného podielu sa vysoko umiestnili aj očakávania väčšieho využitia senzorových technológií. Ako dôležitú tému budúcnosti označila vyše štvrtina manažérov otázku kybernetickej bezpečnosti. Dôležitosť ďalších technológií je v očiach manažérov pomerne rozptýlená.

Hospodárske výsledky za rok 2014

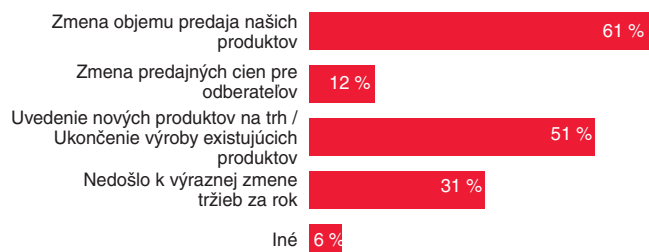
Graf 16: Závislosť rastu tržieb a rastu zamestnanosti
(údaje v grafe sú v percentách)



Viac než tretine firiem v prieskume rástli vlni tržby dvojiciferným tempom. Podobný počet firiem zaznamenal stabilnú úroveň a 14 % miernejší jednociiferný rast. Pokles tržieb vykázalo tiež 14 % respondentov, ešte o niečo menej než v minuloročnom prieskume PwC. V porovnaní s očakávaniami účastníkov minuloročného prieskumu dopadli dodávatelia z tohtoročnej edície lepšie, v porovnaní s očakávaniami bol počet firiem s dvojiciferným rastom o desať percentuálnych bodov vyšší. Počet firiem, ktoré očakávali pokles obratu, bol v skutočnosti nižší.

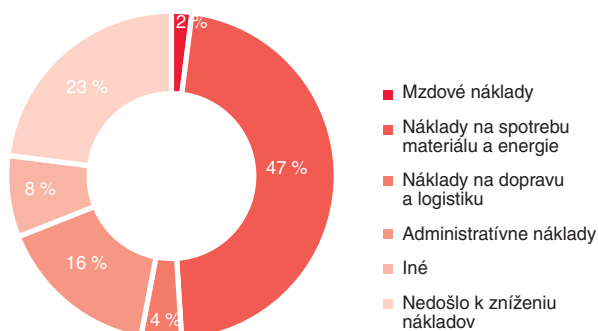
Pomerne stabilne sa podľa prieskumu vyvíja zamestnanosť. Mierne podrastol podiel firiem, ktorým sa počet zamestnancov nezmenil. Naopak, iba osmina firiem v prieskume vlni znižovala stavy, pričom viac než 30 % pribudli zamestnanci dvojiciferným tempom. Z porovnania vývoja tržieb a zamestnanosti vyplýva, že firmy naďalej vytvárajú predpoklady pre rast produktivity práce, meranej tržbami. Nielen že medzi podnikmi, ktoré priberali najviac zamestnancov, vysoko prevažovali firmy s citeľným rastom tržieb, ale u každej desiatej firmy šli tržby nahor citeľne rýchlejšie než počet ľudí. V porovnaní s výsledkami minuloročného prieskumu sa zúčastneným firmám stabilizovala prevádzková ziskovosť, ktorú udržalo na nezmenenej úrovni vyše 40 percent respondentov. Aj keď bol počet firiem s dvojiciferným medziročným tempom rastu ziskovosti nižší než rok predtým, ubudlo aj takých, ktorým výraznejšie klesla.

Graf 17: Aké sú hlavné príčiny zlepšenia/zhoršenia vašej finančnej situácie? Respondenti mali možnosť označiť viacero oblastí.



Tvrdenie, že firmám v autobrandži sa na Slovensku darí, potvrdzuje aj pohľad na dôvody, ktoré majú vplyv na ich finančnú situáciu. Firmy mohli označiť aj viaceré vplyvy. U troch pätín respondentov je to objem predaja výrobkov. Viac než polovica zároveň konštatovala, že dosah na výsledky mala fáza životného cyklu produktov, či už uvádzanie na trh nových alebo ukončenie výroby predchádzajúcich. Viac než 30 % firiem sa tržby výrazne nezmenili a vplyv iných faktorov vrátane predajných zmien bol pomerne nízky.

Graf 18: Ak ste znížili náklady na podnikanie v roku 2014, ktoré z nasledujúcich oblastí sa to týkalo najviac?

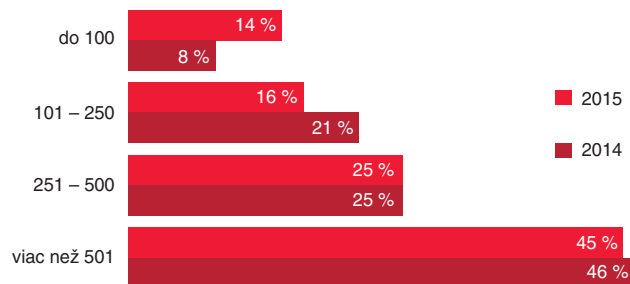


Téma výrobných nákladov u automobilových dodávateľov silno rezonuje. Aj keď s o niečo nižším podielom než predtým no stále s takmer polovičným podielom boli najčastejším cieľom redukcie náklady na spotrebu materiálu a energie. Takmer šestina respondentov podnikla kroky k úspore na administratívnych nákladoch. V skoro štvrtine firiem z prieskumu k zníženiu nákladov nedošlo. Pozitívne z pohľadu zamestnancov je, že ďalšie šetrenie na mzdových nákladoch v odpovediach dodávateľov takmer vymizlo.

Charakteristika respondentov

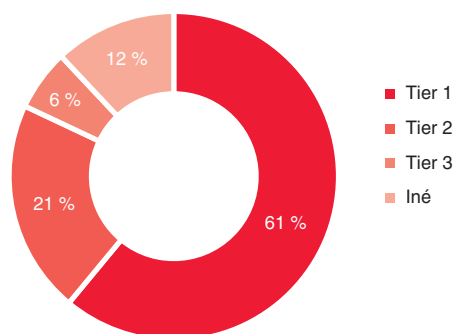
Podobne ako v minulom roku sa nám podarilo do prieskumu získať názory významných hráčov slovenského trhu. Odpovede poslalo 45 % firiem s viac ako päťsto zamestnancami. Ďalšia štvrtina boli firmy s viac než štvrt tisícovou ľudí. Zvyšných 30 % podielu si takmer rovným dielom rozdelili firmy do sto zamestnancov a podniky s 101 až 250 ľuďmi.

Graf 19: Koľko zamestnancov (vlastných a externých) pracuje vo vašich závodoch?

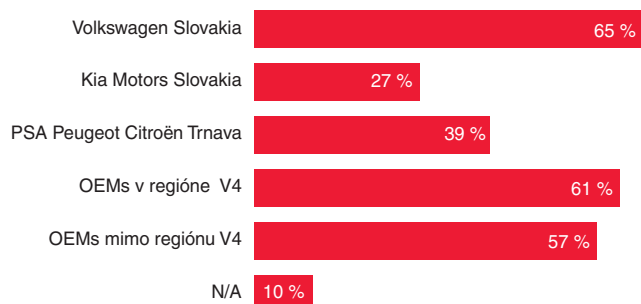


To sa prejavilo aj na zaradení firiem z prieskumu v dodávateľskom reťazci automobiliek. Vyše trojpätinový podiel priamych dodávateľov prvého radu (Tier 1) bol ešte o niečo vyšší než vlani. Dodávateľia druhého a tretieho radu a iné typy dodávateľov zaznamenali len mierne odlišné podiely.

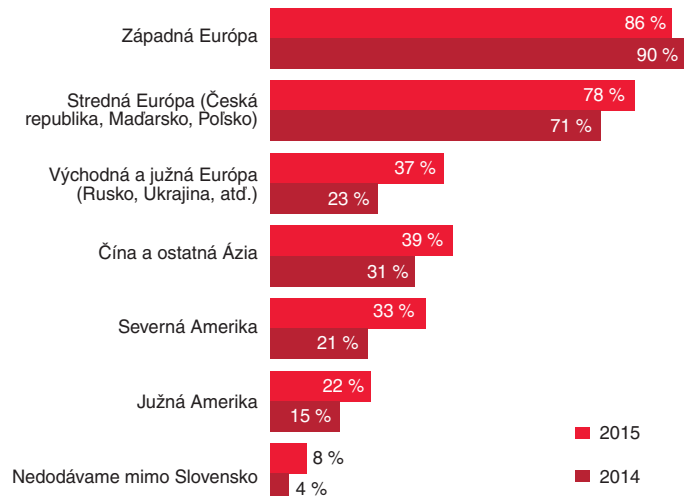
Graf 20: Aký stupeň dodávateľa predstavuje vaša spoločnosť v rámci dodávateľského reťazca?



Graf 21: Ktorý výrobný automobilový koncern (OEM) je vašim konečným odberateľom? Respondenti mali možnosť označiť viacero oblastí.



Graf 22: Na ktoré zahraničné trhy dodávate vaše výrobky? Respondenti mali možnosť označiť viacero oblastí.



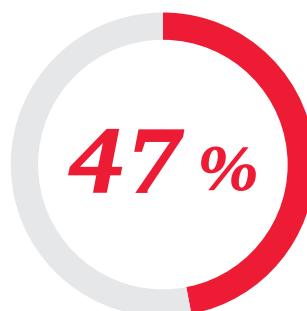
Veľmi zaujímavo vyzerá štruktúra zákazníkov prieskumu. Na rozdiel od minulého roku, sme sa pýtali nielen na rozloženie dodávok medzi slovenské fabriky automobiliek. A tak, aj keď sa podiel účastníkov prieskumu, ktorí dodávajú domácim automobilkám zvýšil, ukázalo sa, že vyše 60 % z nich dodáva aj do finalizačných závodov zvyšných krajín Višegradskej štvorky a takmer rovnaká časť aj do vzdialenejších krajín. Najviac dodávateľov má gro exportu v západnej Európe (86 %), logistika je logický dôvod pre vysoký podiel vývozu do okolitých krajín V4 (78 %). Podiely exportných trhov vo východnej a južnej Európe, Číne a zvyšnej Ázii a Severnej Amerike sa pohybujú medzi 30 a 40 %

účastníkov prieskumu. Menej ako desaťpercentný podiel dodávateľov bez vývozných aktivít je vzhľadom na diverzifikáciu nosných odberateľských firiem pozitívne zistenie.

Domáce automobilky mali v prieskume ešte viac dodávateľov než vlani – v produktoch tunajšieho Volkswagenu Slovakia končia produkty skoro dvoch tretín účastníkov prieskumu (vlani 50 %) na 39 % stúpol podiel dodávateľov s angažmán v trnavskom závode PSA Peugeot Citroën (31 % v roku 2014) a z 25 na 27 % Kia Motors Slovakia.



**prijíma ľudí
prostredníctvom
personálnych
agentúr**



**spoločností sa
zameriavalo v 2014
na znižovanie
nákladov na materiál
a energie**



57 %

firiem má obavy
z pomalého
rastu
rozvinutých
ekonomík

61 %

očakáva, že ich
tržby budú tento
rok rásť

78 %

považuje
za problém
nedostatok
kvalifikovaných
ľudí

48 %

má záujem zapojiť
sa do duálneho
vzdelávacieho
systému

59 %

považuje robotiku
za najviac
strategickú
technológiu
v najbližších
rokoch

33 %

má vytvorené
R&D činnosti
vo svojich
závodoch

O prieskume

Prieskum realizovala poradenská spoločnosť PwC v spolupráci so Zväzom automobilového priemyslu SR a Slovenským automobilovým inštitútom. Oslovení dodávatelia odpovedali prostredníctvom on-line dotazníka v období od 9. marca do 15. apríla 2015 a prieskumu sa zúčastnilo 53 dodávateľov automobilového priemyslu na Slovensku.

Naša správa obsahuje kľúčové zistenia o situácii na trhu dodávateľov automobilového priemyslu, prináša zhodnotenie výsledkov dosiahnutých v roku 2014 a ich kľúčových faktorov a zároveň prináša výhľad pre najbližšie roky.

O spoločnosti PwC

Firmy PwC pomáhajú organizáciám i jednotlivcom vytvárať tú hodnotu, ktorú hľadajú. Sme sieťou firiem v 157 krajinách s vyše 195 000 pracovníkmi, ktorí robia všetko pre to, aby poskytovali kvalitné audítorské, daňové a poradenské služby. Viac sa dozviete na našej webovej stránke www.pwc.com/sk.

O združení ZAP

Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky je dobrovoľné združenie právnických osôb podnikajúcich a podieľajúcich sa na automobilovom a pridruženom priemysle. Hlavným poslaním ZAP SR je udržateľnosť a konkurencieschopnosť automobilového priemyslu na Slovensku a jeho strategické ciele na rok 2015 sú zamerané hlavne na skvalitnenie a formovanie podnikateľského prostredia, na podporu a vytvorenie výskumno-vývojovej základne pre automobilový priemysel, na zlepšenie spolupráce finálnych výrobcov so subdodávateľmi a na tvorbu environmentálnej legislatívy. Viac informácií nájdete na www.zapsr.sk.

O inštitúte SAI

Slovenský automobilový inštitút je nezávislý priemyselný think-tank, ktorý poskytuje informačné služby a analýzy v rôznych oblastiach, relevantných pre automobilový priemysel aj celú industriálnu sféru a dopravu.

Jens Hörning

partner, líder pre automobilový priemysel v strednej a východnej Európe, PwC

+421 2 59350 432

jens.horning@sk.pwc.com

Peter Mrnka

direktor, špecialista pre automobilový priemysel, PwC

+421 2 59350 416

peter.mrnka@sk.pwc.com

Jana Grošeková

senior marketingový špecialista, PwC

+421 2 59350 131

jana.grosekova@sk.pwc.com

Kontakt

PwC Bratislava

Park One, Námestie 1. mája 18, 815 32 Bratislava, tel.: +421 (0)2 59350 111

PwC Košice

Aupark Tower, Protifašistických bojovníkov 11, 040 01 Košice, tel.: +421 (0)55 32153 11



www.pwc.com/sk/automobilovy-priemysel

