

13 Feb 2020

Automobilový sektor: Tvrdý Brexit by měl důsledky pro britský i evropský automobilový průmysl



1. února se Velká Británie po 47 letech probudila jako země, která již do Evropské Unie nepatří. Jednání, která k tomu vedla, byla obtížná. Ta, která zemi teprve čekají, budou ale ještě těžší.

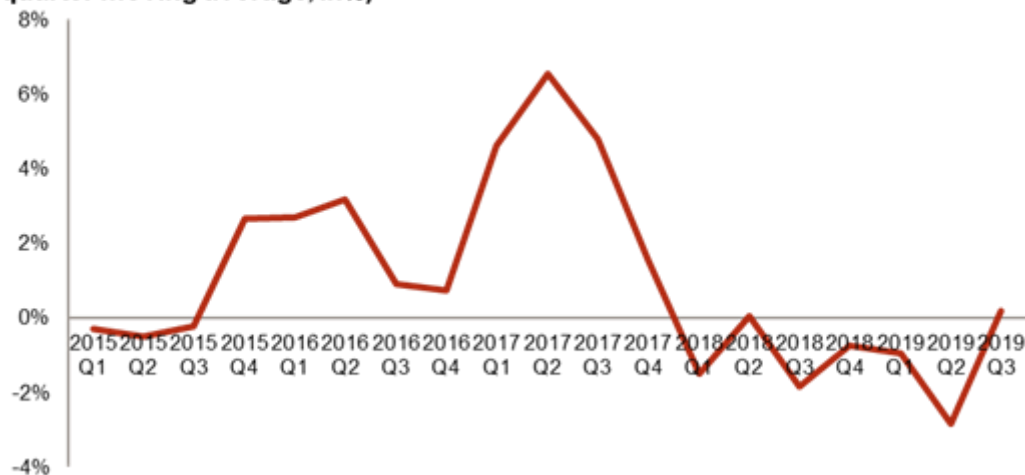
V jakém stavu je britská ekonomika?

Referendum o Brexitu a následné události mají na britské hospodářství neblahý vliv. I když zpomalení globální ekonomiky a čínsko-americká obchodní válka významně ovlivnily všechny světové ekonomiky, nejistota spojená s Brexitem vložila na bedra Velké Británie další starosti. Největší obavy se týkaly zpracovatelského sektoru, a to zejména automobilového průmyslu. A tyto obavy již bohužel potvrdil prudký pokles investic v britském zpracovatelském průmyslu (viz graf č.1).

Růst reálného HDP Velké Británie pro rok 2019 odhaduje MMF na 1,2 %, což je mírně pod růstem Evropské unie. Předpovědi pro rok 2020 jsou optimističtější a předvídají růst 1,4 % pro Británii a 1,6 % pro EU. Pokud jde o obchodní vztahy, je Evropská unie největším obchodním partnerem Velké Británie. Do EU v roce 2018 směřovalo 46 % britského zboží. Jen Německo z toho přitom reprezentuje 10 %. Pro srovnání vývoz do USA představoval pouze 13 % celkového britského exportu.

„Brexitec stal skutečností, ale stále panuje mnoho nejasností ohledně toho, co se podaří dohodnout v přechodném období a jaké to bude mít dopady na největší vývozcce z EU. Riziko tzv. tvrdého Brexitec bychom proto neměli podceňovat, protože je reálné,“ říká Robert Hausman, obchodní ředitel úvěrové pojišťovny Credendo Short-Term EU Risks pro Českou republiku, která se zabývá pojištěním pohledávek a kryje rizika společností po celém světě.

Graph 1: Gross Fixed Capital Formation: Plant and machinery (q/q growth, three-quarter moving average, in%)



Source: Office For National Statistics, Credendo computations

Jedenáct měsíců nejistoty

Co se během přechodného období změní? V podstatě nic. Britské i zahraniční společnosti ale čeká 11 měsíců nejistoty. Během tohoto období budou obě strany vyjednávat podmínky, jimiž se budou řídit jejich vztahy od 1. ledna 2021. Do té doby platí volný pohyb osob i zboží, Británie je stále součástí jednotného trhu, podílí se na rozpočtu EU, ale zároveň už nemá v unijních institucích svou politickou reprezentaci. Británie opouští blok, který má více než

600 mezinárodních dohod a tyto smlouvy budou muset Britové se svými bývalými partnery znovu projednat.

Pokud jde o obchodní dohodu s EU, existuje nekonečný horizont možností omezený dvěma extrémami: Tvrdým Brexitem na jedné straně a dohodou, která se bude absolutně shodovat s evropskými regulačními a legislativními požadavky, na straně druhé. Podle britského ministra financí, Sajída Javida, je nejpravděpodobnějším scénář, kdy se požadavky sladit nepodaří. Odchylka od evropských pravidel Británii ve skutečnosti umožní větší nezávislost v obchodní politice a širší prostor pro vyjednávání s jinými zeměmi, zejména Spojenými státy. Jisté je, že pokud bude uzavřena obchodní dohoda s USA, bude nutné obětovat obchodní dohodu s EU, což povede k zúžení přístupu Británie na evropský trh. Druhou stranou mince je fakt, že čím více se Británie vzdálí od legislativních a regulačních požadavků EU, tím větší je pravděpodobnost zavedení celních tarifů na vývoz do EU. Ačkoli uzavření dohody s USA je prioritou, samo o sobě nebude vzhledem k nepředvídatelnosti chování Spojených států snadné. Ty totiž nedávno znovu pohrozily uvalením celních tarifů na britský automobilový export kvůli možnému zavedení digitální daně.

Brexit bez dohody je hrozbou pro automobilový průmysl v Británii, ale i v EU

Velká Británie je na evropském automobilovém trhu značně závislá. V EU se prodává 55 % automobilů vyrobených ve Velké Británii, naproti tomu ve Spojených státech je to jen 19 %. Výroba a prodej ale v Británii v posledních třech letech klesaly. V důsledku slabších výdajů domácností, nižších investic do výrobního sektoru a utlumeného růstu britské ekonomiky klesl podle společnosti Fitch Solution (dříve BMI) prodej osobních automobilů ve Velké Británii v roce 2019 o 2,4 % a výroba o 11,9 %.

Při pohledu do budoucna visí nad automobilovým průmyslem řada hrozeb. A Brexit bez dohody je jednou z nich. Narušení obchodu a dodavatelského řetězce by mohla zabránit pouze obchodní dohoda, která bude zcela v souladu s evropskými normami. Jakékoli odchylky totiž zatíží výrobce automobilů při exportu do Velké Británie i britské exportéry směřující do EU dalšími náklady.

V roce 2020 se očekává další pokles výroby osobních automobilů o 3,6 %. Důvodem je klesající míra investic v zemi s tím, jak výrobci automobilů odkládají nepodstatné kapitálové výdaje na jistější časy. Prodej osobních automobilů by měl být velmi slabý, ale zůstane kladný (0,9 %), ale vývoj výroby osobních automobilů pravděpodobně zůstane negativní až do roku 2023.

Graph 2: UK's passenger car production and sales evolution (Y/Y, in %)



Source: Fitch Solution

Vzhledem k závislosti britského automobilového sektoru na poptávce z EU, dovozu součástek a pracovních sil z EU by Brexit bez dohody toto odvětví v krátkodobém horizontu do pěti let výrazně poškodil. Británie by mohla eventuálně přeměrovat svůj export na jiné trhy, ale propad exportu do EU by to jen těžko nahradilo. Na druhé straně, vzhledem ke složitému a značně integrovanému dodavatelskému řetězci v rámci evropských států by měl tvrdý Brexit také značný vliv na EU[1]. Sedm z deseti největších britských dodavatelů pochází z Evropské unie. A tito dodavatelé dohromady představují 72 % britského dovozu automobilů. Lze tedy očekávat, že situace by přímo zasáhla především středoevropské země. Polsko je totiž devátým a Česká republika jedenáctým největším dodavatelem Velké Británie. Tvrdý Brexit by se projevil i nepřímo, a to vzhledem ke značné závislosti ekonomiky těchto zemí na Německu, což se nyní projevuje během aktuálního [zpomalení v německého výrobního sektoru](#), které začalo v polovině roku 2018 a Česko a Slovensko poškodilo v prvním pololetí 2019.

Další hrozbou pro britský automobilový průmysl je potenciální obchodní dohoda, která by mohla být teoreticky podepsána s USA po roce 2020. Vzhledem k tomu, že by umožnila zrušit až 10 % celních tarifů na dovoz automobilů z USA, mohla by britský trh potenciálně zaplavit americká auta. Jako například úspěšné SUV, které získává podíly na evropském trhu a snižuje poptávku po evropských automobilech. Navíc jak již bylo řečeno, jakákoli obchodní dohoda s jinými zeměmi s odlišnými normami by mohla vést k horšímu přístupu automobilů vyrobených v Británii na unijní trh. A ještě je tu dohoda o volném obchodu mezi Japonskem s EU, díky níž byla oboustranně zrušena cla na vývoz automobilů. Pokud by se spolu EU a Velká Británie nedohodly a výsledkem by byla dovozní cla, je téměř jisté, že japonské společnosti, přesunou svou výrobu, aby mohly snáze vyvážet do EU.

Jaký je výhled?

Vše nyní závisí na tom, zda a jak se podaří nebo nepodaří uzavřít obchodní dohodu. V případě neúspěchu však bude mít Brexit významné důsledky pro celý britský automobilový průmysl, což by následně negativně ovlivnilo i automobilový sektor v Evropě. Mezitím pokračuje nejistota, která má na britskou ekonomiku doslova devastující vliv.

Analytik: Matthieu Depreter – m.depreter@credendo.com

[\[1\]](#) Německo, Belgie, Španělsko, Francie, Nizozemí, Itálie a Polsko - hodnoty pro rok 2018 podle UN Comtrade