

DER PERFEKTE STURM

**NĚMECKÁ EKONOMIKA POKAŠLÁVÁ.
DOSTANE Z NÍ ČESKO ZÁPAL PLIC?**

Připravil DAREK ŠMÍD / Foto FREEPIK



PŘEPISOVÁNÍ DĚJIN

Abychom dohlédli, jakým směrem má Německo natočené kormidlo, musíme nejdřív pochopit, jak se vlastně do své nezáviděníhodné situace dostalo. Ačkoliv se v souvislosti se zemětřesením německé ekonomiky často skloňuje epicentrum v podobě energetiky, faktorů, jejichž vinou se země ocitla tam, kde je teď, existuje mnohem více. Popravdě řečeno, padajících dílků se sešlo celé domino. „Je to v podstatě dokonalá bouře,“ popisuje situaci socioekonomický analytik při OSN a hlavní ekonom Trinity Bank Lukáš Kovanda. „To, co se děje teď v Německu, nemá žádný historický precedent a podle tamní obchodní a hospodářské komory hrozí zemi deindustrializace v míře, jakou nikdy v dějinách nezažila,“ přibližuje. Pojmu

následně prodražuje výrobu německým průmyslovým podnikům. Když do toho započítáme ještě takzvanou energiewende čili německou energetickou proměnu, která má zemi dovést k uhlíkové a jaderné neutralitě do roku 2045, výsledek rovnice je zřejmý: energie jsou pro Němce opravdu drahou záležitostí, což sráží konkurenceschopnost země v globálním kontextu.

BUSINESS MODEL PRO DOBRÉ POČASÍ

„Když v Německu končila éra kancléřky Merkelové, pocházela polovina německého hrubého národního produktu z exportu,“ říká někdejší zpravodaj České televize v Berlíně Martin Jonáš. „V situaci, kdy má země ekonomiku, která jí umožňuje tako-

V SOUVISLOSTI S RUSKO-UKRAJINSKOU VÁLKOU PATŘÍ NĚMECKO K NEJVÍCE ZASAŽENÝM ZEMÍM, NEBOŽ SVOU EKONOMIKU DO ZNAČNÉ MÍRY ZALOŽILO NA RUSKÉM PLYNU.

dokonalé bouře – což je v meteorologii termín pro bouři vzniklou výjimečnou kombinací několika různých jevů – český ekonom využívá, protože do aktuální situace Německo dostalo nezvyklé množství příčin.

ENERGIE JAKO LUXUSNÍ ZBOŽÍ

„Německo aktuálně trpí dvěma základními neduhy,“ říká ekonom Kovanda a vysvětluje: „První je ten, že jeho klíčový obchodní partner, Čína, prochází obdobím útlumu výroby i odbytu, které se táhne už od dob covidu.“ Čína během pandemie zavedla velmi přísné restriktce a držela se jich prakticky po tři roky, tento faktor ale německý průmysl zpomaluje i po jejich uvolnění, protože čínská ekonomika se nadále neoživuje dostatečně. „Druhým faktorem je vše, co souvisí s energetikou v Evropě a válkou na Ukrajině,“ dodává Lukáš Kovanda. „V souvislosti s válkou patří Německo k nejvíce zasaženým zemím, neboť svou ekonomiku do značné míry založilo na ruském plynu,“ říká. Ten byl před válkou citelně levnější, než plyn dovážený z Kataru, USA, Norska, Alžírsko a dalších zemí, odkud teď Německo tuto surovinu bere – a odebírá ji draž, což

vým tempem exportovat, je to samozřejmě skvělé, nese to ovšem s sebou také obrovská rizika, před nimiž německí ekonomové celé roky varovali,“ pokračuje. Pes je zakopaný v tom, že k tomu, aby vám fungovala exportní ekonomika země, potřebujete kolem té země ještě stejně tak spolehlivě fungující okolní svět, jenž pro ni tvoří odbytiště.

„Varování expertů se dají shrnout do tvrzení, že Německo fungovalo na business modelu koncipovaném pro dobré počasí. Je funkční, když v Evropě nebudou války, když nikdo nebude porušovat mezinárodní právo, když budou stabilní dodavatelské řetězce a svět se nebude zmítat v boji s pandemií,“ říká Martin Jonáš. Ono metaforické počasí se ovšem pokazilo ne v jednom ohledu, ale rovnou ve všech.

PROBLÉM JE DOMA

„Po většinu merkelovských let v Německu klesala nezaměstnanost, ale současně nerostly reálné mzdy,“ upozorňuje Martin Jonáš. „To znamená, že v Německu příliš nerostla poptávka a produkce šla do světa,“ vysvětluje. Jenže pak přišel covid, začala válka na Ukrajině, nastoupil energetický

šok a Čína se začala chovat nevypočítatelně. V plné nahotě se tak mohla projevit zranitelnost ekonomiky, v níž každé druhé pracovní místo nějak závisí právě na exportu do náhle nestabilního světa.

NĚMECKO NENÍ NA BATERKY

Podle aktuálního šetření německé hospodářské komory v současnosti třetina německých firem ze sektoru zpracovatelského průmyslu uskutečňuje nebo vážně zvažuje svůj odchod ze země. „V zásadě lze říct, že čím energeticky náročnější výrobu firma má, tím hůře je nyní zasažena,“ říká ekonom Lukáš Kovanda k tomu, že Německo teď opouští kupříkladu chemička BASF. „Nejvíce trpí společnosti aktivní v chemické výrobě, která je energeticky často velice náročná, a automobilky – v obou případech situace souvisí s odpojením od ruského plynu,“ specifikuje. Německé firmy počítaly s tím, že ho budou čerpat plynovody Nordstream 1 a Nordstream 2, jenže ty jsou od loňského podzimu nepoužitelné kvůli explozím. „Zasaženy jsou tím základní průmyslové výroby, jež dlouhodobě tvořily páteř německé ekonomiky,“ říká Kovanda.

ŠKYTÁNÍ V MOTORU

Jak akutní je tedy riziko náklady, budeme-li brát doslova často opakovanou poučku o tom, že když se německá ekonomika nachladí, ulehne ta česká přinejmenším se zápalem plic? Ilustrujme si to na průmyslu, v němž je německá ekonomika provázána s tou českou nejviditelněji – konkrétně na tom automobilovém, kterému teď začíná škytat v motoru pokaždé, když se řekne Tesla. „Budoucnost českého automobilového průmyslu je bezpochyby v sázce,“ říká ekonom Kovanda. Přechod na elektromobilitu Německu zatím moc nesvědčí – mnohem dravější než německé značky jsou jak čínské automobilky, tak americká Tesla. „Pokud Německo včas nezachytí nástup elektromobility a nechá se převálcovat čínskými a americkými konkurenty, bude to mít velký dopad zejména na dodávkách pro automobilový průmysl,“ upozorňuje Kovanda.

PRVNÍ VÝSTŘEL

Ne, že by se s aktuálním stavem Německo nesnažilo něco dělat; Evropská komise už oznámila, že začne prošetřovat čínskou politiku v oblasti dotací v elektromobilitě, což se dá podle Lukáše Kovandy interpretovat jako první výstřel v určité obchodní válce mezi Evropskou unií a Čínou: „Pokud by Čína začala ukrajovat tržní podíl Evropské unii,

pak to neznamená jen ohrožení německé zaměstnanosti, ale i té celoevropské – jde o miliony pracovních míst.“

PARADOX PENALIZACE

Není tu přítom řeč o nějaké obávané budoucnosti – Čína je už dnes největším dovozcem automobilů do Evropské unie a její nástup na scénu je skutečně dramatický: ještě před pár lety byla čínská auta vcelku vysmívaná, ale na letošním mnichovském autosalonu vzbudila svou pokročilostí rozruch. „Zatímco Evropa hraje první ligu ve spalovacích motorech, v elektromobilitě je už na vrcholu Čína,“ říká Kovanda a dokládá to na příkladu, kdy německé automobilky jako Volkswagen a Audi uzavírají partnerství s čínskými výrobci právě kvůli jejich know-how ve vývoji elektromobilů. „Takže když teď Evropská unie velí k přechodu na elektromobilitu a penalizuje spalovací motory, paradoxně tím nahrává Číně, která je na tuto transformaci připravena mnohem lépe než Evropa,“ vysvětluje.

Jistě, nejprodávanější elektroautomobil v Evropě je skutečně vyráběn v Německu. Ale jmenuje se Tesla a jde o americký vůz z rovněž americké gigafactory, již Elon Musk postavil u Berlína.

TRADIČNÍ? NE, ZASTARALÉ

„Obrovský problém je v tom, že německé automobilky po celá desetiletí zdokonalovaly své tradiční know-how, vchovaly si bravurní inženýry a vybudovaly vývojová centra pro svět spalovacích motorů – jenže zatímco takový motor má asi tisíc součástek, ten elektrický jich má tak osmdesát,“ říká někdejší německý zpravodaj Martin Jonáš a pokračuje: „Řada odborníků měla obavy z toho, že s přechodem na elektropohon budou automobilky i v Česku masivně propouštět, protože půjde o jednodušší produkt. To se zatím nepotvrdilo, ale kdo může mít obrovské problémy, jsou subdodavatelé.“ Martin Jonáš přitom poukazuje ještě na jednu vlastnost německé ekonomiky, která její pozici nijak nevylepšuje. „Německo je závislé na tradičních odvětvích, z nichž auta jsou jen to nejviditelnější,“ říká. Páteří tamní ekonomiky jsou podle Jonáše malé rodinné firmy, které mají kupříkladu jeden bezkonkurenční strojírenský patent a s ním pak svůj produkt chrlí do světa. „Fascinující na tom je, že na rozdíl od této tradiční výroby Němcům vůbec nejde nová ekonomika.

Země nezrodila žádnou firmu, jež by se mohla poměřovat s americkým Googlem,

nemá žádné zásadní unicorny a z německé odpovědi na Silicon Valley s přezdívkou Silicon Alley také nic ohromujícího nevzešlo,“ vypočítává Jonáš. A tak zatímco globální trendy vývoje businessu pomalu potápí tradiční průmysl, Německo nemá žádný nový, přichystaný konkurovat světu supermoderních technologií, jehož by se v rozbouřených vodách blízké budoucnosti chytlo.

NĚMECKO NENAHRADÍŠ

Nalijme si tedy čistého weissbier. Česko je subdodavatelem ekonomiky Německa, a děním v Německu jsme tak ovlivněni prakticky víc než kterákoliv jiná země Evropské unie – naše obchodní výměna a ekonomická provázanost s Německem je vyšší už z prostého faktu bezprostřední geografické blízkosti, která naši závislost na Německu jen zvyšuje. Německo Česku nenahradíš.

„Vzhledem ke struktuře českého průmyslu budou čelit výzvám především firmy dodávající výrobky pro automobilový průmysl,“ říká k aktuální situaci za českou Asociaci malých a středních podniků expert na jejich financování Jiří Jirásek. „Případné problémy se mohou dotknout nejen strojírenských firem, ale i všech ostatních dodavatelů,“ doplňuje Jirásek.



KARTY JSOU ROZDANÉ

To, že se problémy německé ekonomiky dotknou českých podniků, označuje Jiří Jirásek za vysoce pravděpodobné – právě proto, že dlouhodobě největším odběratelem českého zboží v celé Evropské unii je právě Německo (následované Slovenskem, Polskem a Francií). „Tak to bylo ostatně vždy, i v posledních dvaceti letech, kdy český růst HDP v podstatě kopíroval německý,“ dodává. Z toho důvodu můžeme tedy očekávat negativní vliv na český export nejen do Německa, ale i třeba na Slovensko, které je s německou ekonomikou rovněž silně propojeno.

NOHA NA BRZDĚ

Zmíněná česko-německá provázanost není něco, co by se podle Jirásky mělo v nejbližší době měnit. „Provázání české ekonomiky s největší evropskou ekonomikou bylo, je a bude výhodné,“ říká. „Důležité ale je, aby se česká ekonomika exportně diverzifikovala, hledala ve světě nové příležitosti a nové trhy. K tomu by měl přispět i větší podíl výroby s vyšší přidanou hodnotou, což jsou především konečné produkty, a české podniky by se měly zaměřit na inovace, které jim mohou přinést konkurenční výhodu“ vysvětluje. „Jediné, co nyní mohou naše firmy udělat, je snížit náklady, zajistit si zdroje a vydržet to – a mimo to hledat nové trhy,“ dodává k možným opatřením prezident české Asociace exportérů Jiří Grund. „Na konci roku, nejdéle v prvním čtvrtletí, se očekává silný pokles poptávky po osobních automo-

bilech, což bude mít zásadní dopad na celý dodavatelský řetězec. V ostatních oblastech ochlazení probíhá už teď, neboť poptávka z Číny silně poklesla a třeba takové strojírenství to citelně zasáhne. Také německé stavebnictví má velké problémy a výstavba bytů v podstatě stojí,“ vypočítává Grund dále.

ŽÁDNÉ ESO V RUKÁVU

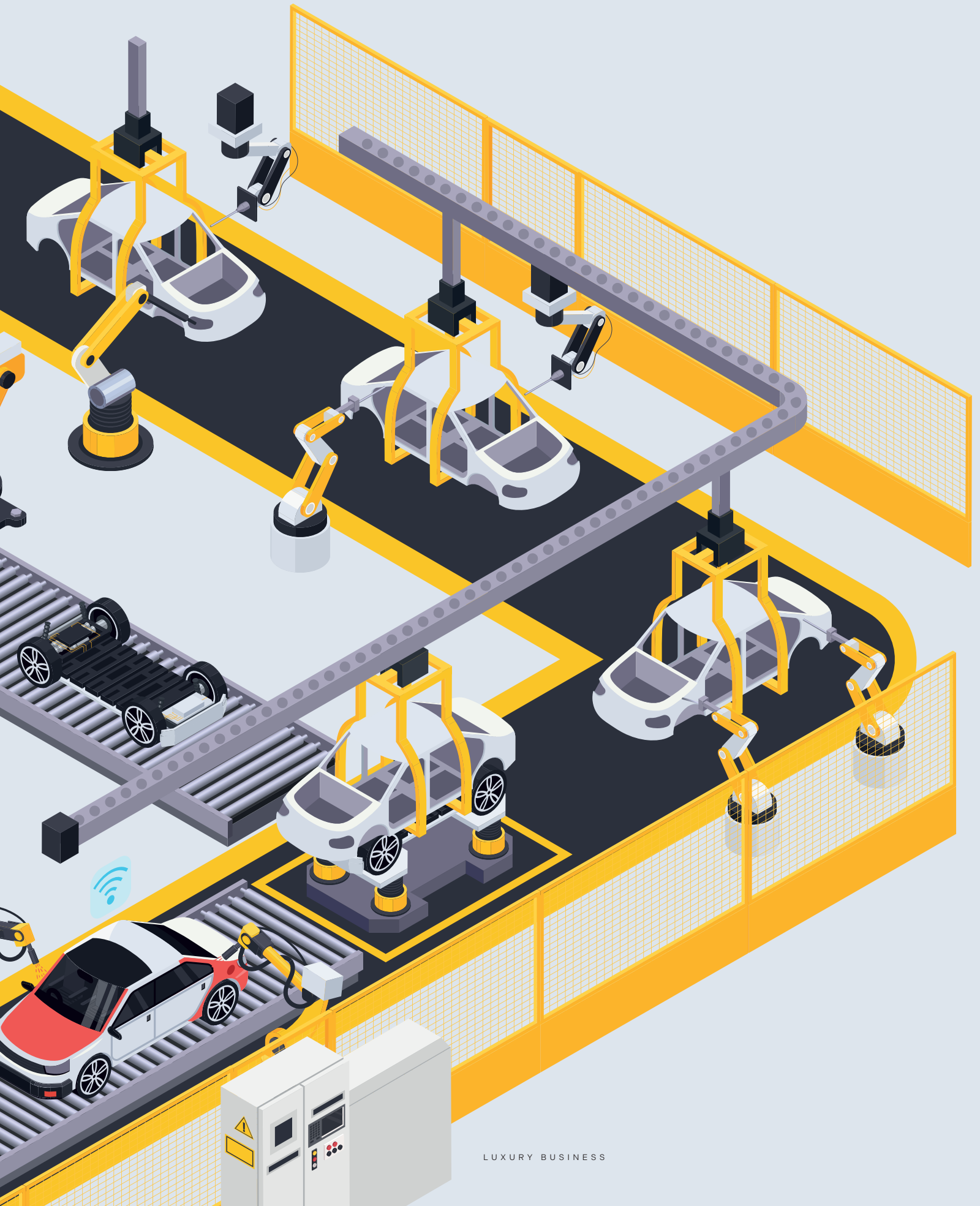
Česká ekonomika se jako jedna z mála v Evropě ještě nedostala zpátky na předcovidovou úroveň a sama o sobě na tom není nijak pozitivně. Pokud si letos připočte pár desetín plusu, bude to ‚velký dobrý‘. Pokud patříme v něčem k evropským premiantům, tak ve výši současné inflace.

Ani podle Lukáše Kovandy toho Česko s aktuální situací příliš dělat nemůže.

„Platí samozřejmě dlouhodobé rady, jako je investovat do vzdělání a do infrastruktury, abychom byli co nejflexibilnější, ale pokud bude Německo v těžkém útlumu, tak už není čas, abychom se závislosti na něm zbavili,“ přemítá. Je proto podle něj třeba sázet naopak na společnou obchodní politiku, kterou Evropská unie uplatňuje vůči třetím zemím, jako je právě Čína. Dodává ale, že hrozby přicházejí z více stran – třeba co se týče zmíněného nástupu elektromobility: Maďarsko dnes masivně sází na výrobu elektrobaterií, a pokud automobilky u nás nezachytí trend elektromobility také včas, jsme podle Kovandy nahraní. „Karty nemáme rozdané moc dobře,“ říká, „a zatím se nezdá, že by měly nějaké lepší přistát na stůl.“ ■

**NA KONCI ROKU, NEJDÉLE V PRVNÍM
ČTVRTLETÍ, SE OČEKÁVÁ SILNÝ POKLES
POPTÁVKY PO OSOBNÍCH AUTOMOBILECH,
COŽ BUDE MÍT ZÁSADNÍ DOPAD NA CELÝ
DODAVATELSKÝ ŘETĚZEC.**





• V OTIetáročného roku kleslo o nemecké HDP o 0,3 % oproti predchádzajúcemu kvartálu, čo znamená drhý propad v rade. • Podľa nemecké hospodárske komory nyní 1/3 nemeckých firm z sektora zpracovateľského priemyslu uskutočňuje alebo vážne zvažuje svoj odchod zo zeme. • Najväčšími problémami Nemecka jsou drahe energie, závislosť na vývozu a zelená politika. •