Krize v automobilovém průmyslu

Rok 2026 přinesl jednu z nejhorších vln restrukturalizace, jakou kdy evropský automobilový průmysl zažil. Volkswagen oznámil, že má být celosvětově zrušeno 100 000 pracovních míst, z toho až 50 000 v Německu. Porsche oznámilo dalších 5 000 zrušených pracovních míst nad rámec 3 900 již dohodnutých v roce 2025. BMW potvrdilo několik tisíc propuštění do konce roku 2027. Situace u dalších evropských výrobců automobilů je podobná. Volvo Cars snížilo počet administrativních pracovníků o 15 % (3 000 pracovních míst). Renault spustil program dobrovolných odchodů, který se týká 800 inženýrů (FR). Ve Stellantisu došlo k několika redukcím – 900 pracovních míst v Poissy ve Francii, 750 v Tychách v Polsku a 650 v Rüsselsheimu v Německu, navíc k 10 000 pracovním místům ztraceným v italských závodech od roku 2021. Tyto škrty jsou reakcí na zásadní změnu konkurenčního prostředí v odvětví, kterou ekonomové označují jako „šok Čína 2.0“: čínské automobilové značky, nabízející kvalitnější elektromobily za dostupnější ceny, zvyšují svůj podíl na evropském trhu. Současně evropské značky ztrácejí podíl i na domácím čínském trhu, což dále zvyšuje tlak na omezení výroby nebo odstavení závodů v Evropě.

Nedávné zprávy členských organizací industriAll Europe z více než desítky zemí ve všech regionech Evropy potvrzují, že krize zdaleka nepostihuje pouze Německo ani pouze finální výrobce automobilů. V Belgii ztratil automobilový průmysl jen v prvním čtvrtletí roku 2026 3,4 % pracovních míst a 9 % výroby, po uzavření Audi Brussels v roce 2025. Tvrdě jsou zasaženi již také dodavatelé: Mahle, ZF Group a Bosch ruší pracovní místa v Německu, maďarští výrobci dílů hlásí plošný pokles výroby o 10 % a francouzské členské organizace uvádějí, že velké automobilky ukončují smlouvy s domácími dodavateli a stejné komponenty dovážejí přímo z Číny. Zvláště tvrdě dopadá závislost na jediném závodě: Valmet Automotive, poslední montážní závod automobilů ve Finsku, snížil za posledních osm let počet pracovníků ze 4 000 na 1 000; Kia změnila své plány v oblasti elektromobility ve svém jediném evropském závodě na Slovensku; výroba v kdysi významném závodě Stellantis Cassino v Itálii letos již klesla o 36 %; a závod Audi v Győru v Maďarsku nenápadně snižuje stavy tím, že pracovníkům nabízí horší smlouvy, namísto formálního propouštění.

Situace zůstává znepokojivá. Celková výroba stagnuje nebo klesá, zatímco nadnárodní společnosti se snaží stavět pracovníky proti sobě – hrozí uzavíráním závodů v jednom regionu a současně lákají příslibem možných investic v jiném. Naštěstí si naše odborové organizace tyto zastrašovací taktiky dobře uvědomují a jednotně odmítají hrozby přesunu výroby, protože víme, že jedno kvalitní pracovní místo nemůže a nesmí vzniknout na úkor jiného pracovního místa jinde. Automobilový průmysl je v mnoha ohledech „průmyslem průmyslů“. Omezování výroby u hlavních automobilek má ničivé dopady na tisíce malých a středních dodavatelů a jakýkoli pokles celkového objemu výroby automobilového průmyslu se řetězově promítá do celého evropského průmyslu – od ocelářství a obráběcích strojů přes kovy a chemický průmysl až po další odvětví.

Investujme do naší budoucnosti, ne do krátkodobých odměn

Tváří v tvář rostoucímu konkurenčnímu tlaku z Číny a slabé domácí spotřebitelské poptávce jsou vedoucí představitelé Evropské unie blízko přijetí pravidel pro místní obsah, která by vyžadovala, aby většina hodnoty každého automobilu prodaného v Evropě byla vytvořena v Evropě. industriAll Europe tento krok obecně vítá, byť s určitými výhradami[1]. Hlavní automobilové společnosti se naproti tomu proti navrhovaným změnám převážně stavějí nebo se snaží oslabit jejich účinnost a současně tvrdí, že pro zajištění konkurenceschopnosti je nutné snižovat náklady. Jejich obecné sdělení je jasné: evropské pracovníky si již nemohou dovolit.

[1] Úplné přijaté stanovisko viz: Made in Europe – an industrial worker perspective (duben 2026); Industrial workers call for an effective Industrial Accelerator Act (květen 2026); a Clean cars 'Made in Europe' for good jobs based in Europe (květen 2026).

Finanční účty právě těchto společností však ukazují, že existuje ještě jiný náklad – odměňování kapitálu – který se vymkl kontrole a musí být snížen.

V letech 2012–2025 dosáhlo sedm hlavních evropských výrobců automobilů (Volkswagen Group, Mercedes-Benz Group, BMW, Stellantis, Renault, Volvo Cars, Ferrari) souhrnného čistého zisku 469 miliard eur[2]. Tytéž společnosti následně ve stejném období rozdělily akcionářům prostřednictvím dividend nebo vynaložily na zpětné odkupy akcií 189 miliard eur. Na konci roku 2025 společně držely 177 miliard eur v hotovosti a krátkodobých investicích. Zdá se, že tlak akcionářů na udržení rekordních výnosů nikdy nekončí, a to ani v době, kdy celý evropský automobilový dodavatelský řetězec čelí významným geopolitickým výzvám, jejichž překonání bude vyžadovat politická opatření na národní i nadnárodní úrovni. Dokonce i když tyto automobilky v roce 2025 vykázaly souhrnnou ztrátu 12 miliard eur, akcionářům bylo stále rozděleno 17 miliard eur.

Celkové zisky a výplaty: hlavní evropští výrobci automobilů (2012–2025)

469 mld. € Souhrnný čistý zisk	189 mld. € Dividendy a zpětné odkupy akcií	177 mld. € Hotovost a krátkodobé investice na konci roku 2025

Tyto mimořádně vysoké výplaty akcionářům a hromadění finančních prostředků představují peníze, které mohly být využity na investice – na modernizaci stávajících závodů, výstavbu nových závodů na zelené louce, investice do nových technologií a vedoucích trhů, spolupráci s dodavateli nebo podporu dalšího vlastního výzkumu a vývoje. Namísto toho jsou odměňováni akcionáři – kteří v posledním desetiletí nedokázali přijmout odvážná či obezřetná rozhodnutí, jež by zachovala dlouhodobou výhodu Evropy v automobilovém průmyslu – zatímco pracovníci čelí rušení pracovních míst. Kapitálové výdaje evropských firem dramaticky klesly z 28 % v roce 2006 na pouhých 16 % v roce 2023, tedy na úroveň nižší než v USA, Číně nebo Japonsku/Jižní Koreji.

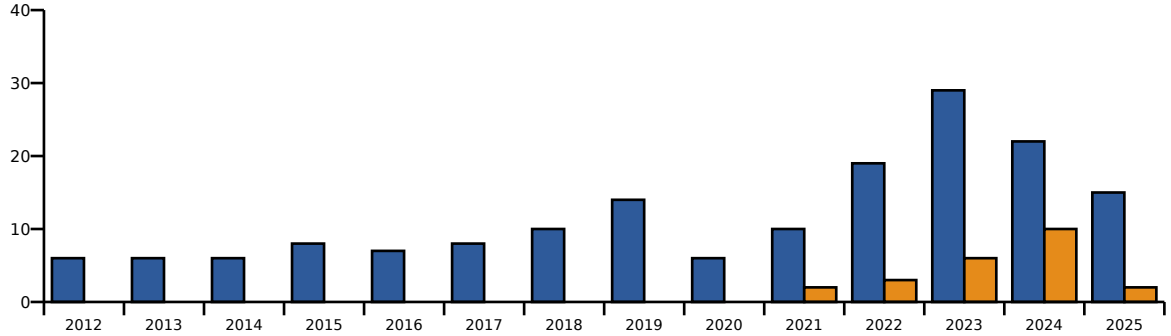
Souhrnné čisté zisky v letech 2021–2023 (68 mld. €, 67 mld. € a 65 mld. €) představovaly tři nejlepší roky v historii výrobců automobilů. Když se však v roce 2025 ziskové marže propadly, první reakcí vedení bylo zavírání závodů a programy rušení pracovních míst, nikoli omezení výplat akcionářům. Naproti tomu, přestože vzestup Číny v automobilovém průmyslu má několik příčin, čínské automobilky – disciplinované tvrdou konkurencí na domácím trhu – rovněž přijaly nižší ziskové marže, aby získaly větší podíl na světovém trhu.

Dnes se zdá, že pracovníci jsou jedinou zainteresovanou stranou, která má dlouhodobý zájem na tom, aby Evropa i nadále automobily navrhovala a vyráběla. Požadavky akcionářů na nadměrnou návratnost tlačí management ke krátkodobým strategiím – spoléhání na finanční divize, které snadno vydělávají na úrocích z úvěrů na automobily, nebo upřednostňování prémiových modelových řad se zastaralými technologiemi namísto investic do nových, cenově dostupných elektromobilů. Tyto strategie sice udržují úroveň zisku, ale neřeší hlavní problém: nedostatek špičkového vývoje produktů a strategické předvídavosti pro příští éru udržitelné mobility a dopravy.

[2] Následující finanční údaje byly shromážděny z veřejně dostupných finančních zpráv automobilek za uvedené roky.

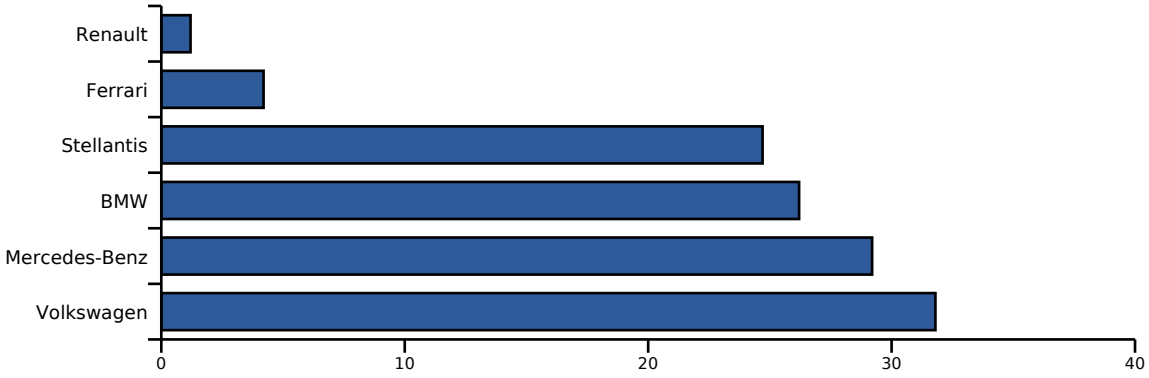
Evropské automobilky: růst odměn akcionářům

Dividendy + zpětné odkupy akcií



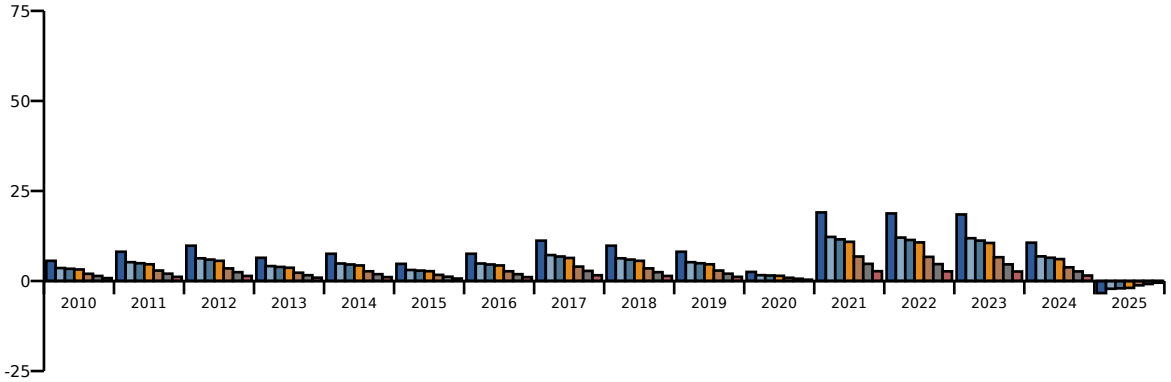
Evropské automobilky: kdo kolik vyplatil, 2021–2025

Dividendy + zpětné odkupy podle společnosti



Evropské automobilky: čistý zisk podle společnosti

Čistý příjem po menšinových podílech, mld. €; záporné hodnoty pod nulou



Co teď? Investujme do naší budoucnosti, ne do krátkodobých odměn

Náš průzkum databáze Evropské komise o státní podpoře odhalil, že za poslední desetiletí získaly tytéž společnosti nejméně 4,9 miliardy eur přímé veřejné podpory – grantů, dotací a daňových úlev[3]. Tento údaj je konzervativním odhadem, protože řada národních vlád nevykazuje veškerou celkovou podporu poskytnutou průmyslu. Vlastní finanční zprávy společností ukazují na ještě vyšší objem přijatých veřejných prostředků – i když zahrnují také vlády mimo Evropskou unii – Stellantis 1,7 mld. €, BMW 386 mil. €, Volkswagen 324 mil. € a Mercedes-Benz 99 mil. €.

Současně pokračuje rychlé rušení pracovních míst. Od roku 2020 bylo jen u těchto hlavních evropských výrobců automobilů již zrušeno nebo výslovně ohroženo téměř 100 000 pracovních míst, přičemž celkový dopad na celý automobilový dodavatelský řetězec je ještě vyšší. Volkswagen, který od roku 2016 získal nejméně 1,1 mld. € státní podpory, vyplatil za posledních pět let akcionářům 31,8 mld. € a nedávno oznámil zrušení přibližně 100 000 pracovních míst. V letech 2023 až 2025 vynaložil Stellantis téměř 16,25 mld. € na dividendy a zpětné odkupy akcií, zatímco celosvětově vykázal 6,0 mld. € vládní podpory. Ve stejném období uzavřel svůj závod v Lutonu a počet jeho pracovníků v Itálii klesl téměř o 10 000.

Rozhodujícím bodem zde není výše veřejných prostředků, ale skutečnost, že žádná z těchto podpor nebyla spojena se závaznými podmínkami týkajícími se zaměstnanosti. Ani jeden z posuzovaných záznamů o poskytnutí podpory neukládal příjemci povinnost zachovat zaměstnanost, ponechat závod v provozu nebo se zdržet rozdělování peněz akcionářům do dosažení určitého využití kapacit či úrovně zaměstnanosti. Neexistovaly ani mechanismy pro vrácení podpory v případě, že prostředky nebyly řádně využity.

VÝŠE STÁTNÍ PODPORY PODLE SPOLEČNOSTI A ROKU[4]

Skupina	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Celkem (min.)
Volkswagen	39	48	85	93	67	59	54	125	551	19	1	1 141
Stellantis	14	11	23	18	59	451	10	13	407	2	5	1 013
ACC battery JV[5]	–	–	–	–	805	–	–	257	149	–	–	1 211
Mercedes-Benz	81	50	77	92	11	45	27	36	333	4	–	757
Renault	–	5	1	15	3	22	1	23	340	8	–	418
Volvo Cars	3	13	13	13	12	11	11	14	282	–	–	371
Celkem	137	127	199	231	957	588	103	468	2062	33	6	4 911

[3] Údaje o státní podpoře poskytla Evropská komise prostřednictvím veřejného vyhledávání v databázi State Aid Transparency; byly zpracovány pomocí vyhledávání klíčových slov podle hlavních automobilek EU a individuální analýzy minimálních částek státní podpory.
[4] Zahrnuje granty, dotace a daňové úlevy.
[5] ACC je společný podnik na výrobu baterií společností Stellantis (přibližně ⅓) a Mercedes-Benz (přibližně ⅓) se společností TotalEnergies.