

# Náš krásný automobilový svět

## Z výrobce jednoduchých autodílů se Česko přeměnilo na moderní robotizovanou továrnu 21. století

**J**e to - našťástí - jenom nadsázka, ale kdyby se všichni zbláznili a v Česku se zítra začalo zase znárodnovat, minimálně jedno nám zůstane: budeme mít dál v čem jezdit. Za posledních pětadvacet let se do Česka přestěhovalo nebo tu vzniklo obrovské množství firem, z jejichž produkce by se dalo poskládat kompletní auto. Moderní auto, aby nedošlo k mýlce.

Po hlubokém propadu zkraje 90. let, kdy se u nás výroba aut snížila na necelých 200 tisíc za rok a s českým autopřemyslem to vypadalo všelijak, jsme nyní už téměř na desetinásobku. A na rozdíl od jiných zemí dávno nefungujeme jen jako montážní hala, kam se díly navozí a poskládají. V Česku se vyrábějí. Všechno, od těch nejjednodušších dílů po ty nejsložitější, které končí nejen ve škodovkách, hyundaiích a peugeotech, ale i v bentley a mercedesech. „Moc se o tom nemluví, ale ty malinké snímače, které vyrábíme, jsou technicky velmi vyspělé. Snímač rozhoduje o použití airbagu, určuje řídicí jednotce, kdy má vstříknout palivo do válců. Na světě soupeříme jen se dvěma konkurenty,“ popisuje ak-

Optimismus je zřejmě nakažlivý, jelikož podobně se vyjadřují všichni - velcí i malí - dodavatelé automobilek v Česku.

tuální situaci Mojmír Čapka, stoprocentní majitel tábořské fabriky Brisk, která dodává především pro koncern Volkswagen. Součástky jsou přitom investičně velmi náročné, jelikož vývoj nového typu a jeho převedení do výroby stojí podle Čapky kolem 100 milionů korun.

Fabriky v Česku jsou plné moderních robotů a automatických linek za velké peníze. Příliv investic se přitom očividně nezastavuje. „Jsme optimističtí. Zakázek máme dost. Kola automobilového průmyslu se točí na plné obrátky. Dostavěli jsme právě novou skladovací halu, během měsíce by se měla spouštět,“ řekl

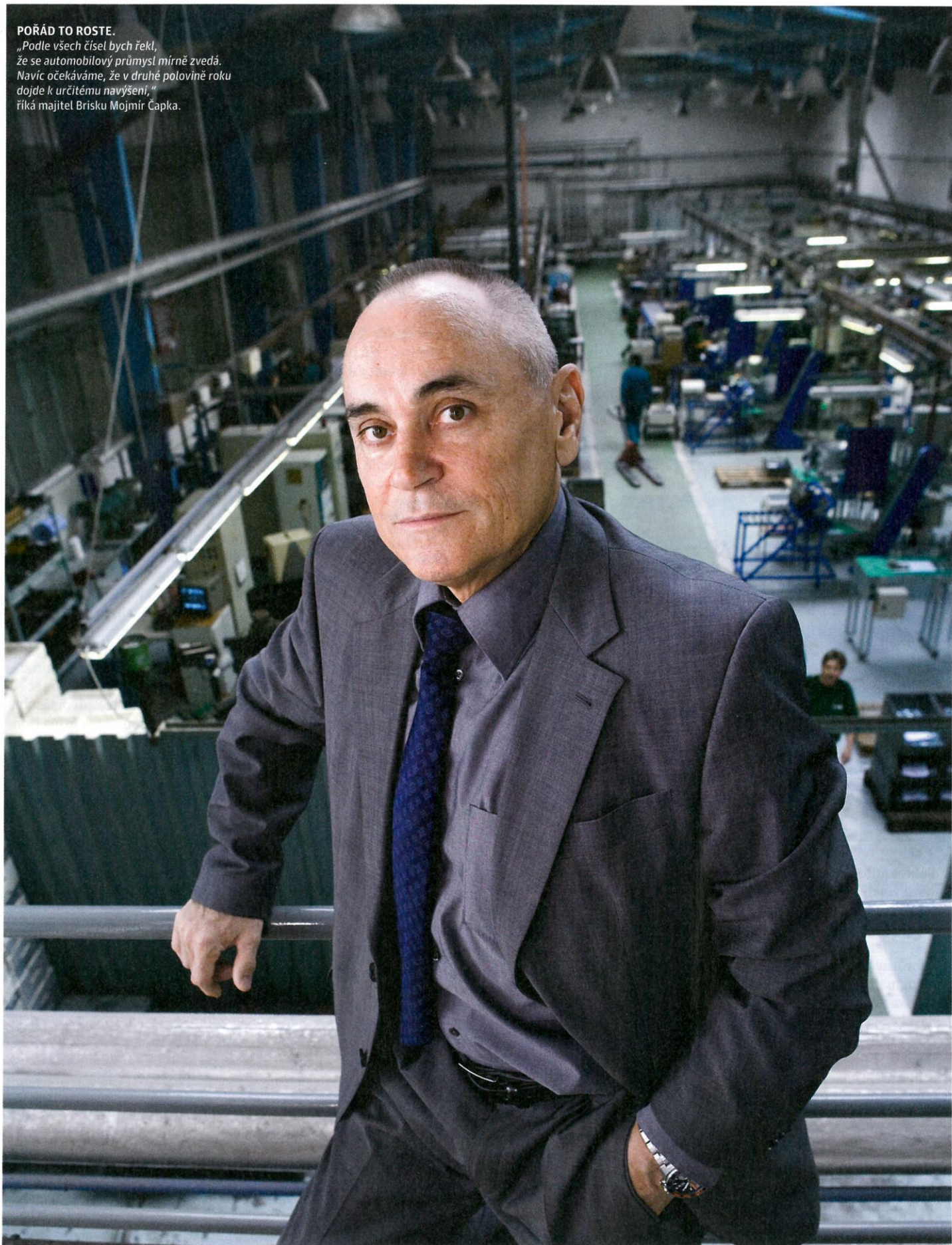
týdeníku Euro Kvido Štěpánek, majitel východočeské firmy Isolit Bravo, která vyrábí a dodává především do západní Evropy například podsestavy světel automobilů. Mímo chodem, právě v jeho oboru - výrobě světel - patří Česko ve světovém měřítku mezi nejúspěšnější.

### JEDEME V BENTLEY

Tuzemský automobilový průmysl letos roste svižným tempem kolem čtyř procent a s ním i stovky dodavatelských firem. Není divu. Z téměř bilionu korun, které toto odvětví v Česku vyprodukuje, připadá na dodavatele skoro 500 miliard korun. „Dodáváme téměř výhradně do koncernu VW. Do všech segmentů, od luxusních automobilů Bentley přes Audi, Volkswagen až po menší auta Seat, takže je to dobrý indikátor, jak se automobilovému průmyslu daří. Automobilky odebírají velmi dobře. Máme z toho radost. Podle všech čísel bych řekl, že se automobilový průmysl mírně zvedá. Navíc očekáváme, že v druhé polovině roku dojde k určitému navýšení,“ dodává Čapka. »

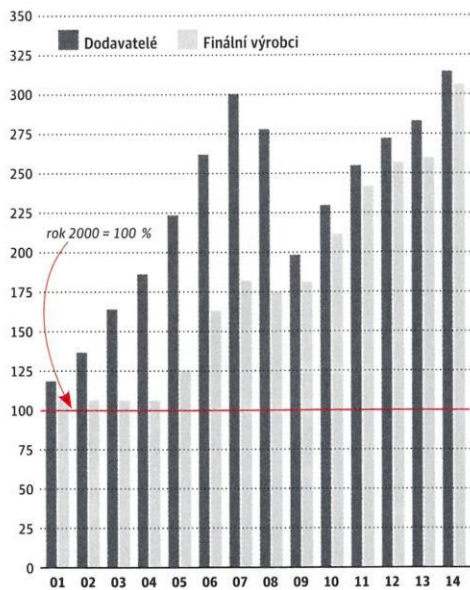
**POŘÁD TO ROSTE.**

„Podle všech čísel bych řekl, že se automobilový průmysl mírně zvedá. Navíc očekáváme, že v druhé polovině roku dojde k určitému navýšení,“ říká majitel Brisku Mojmir Čapka.



## PRODEJE V ČESKU

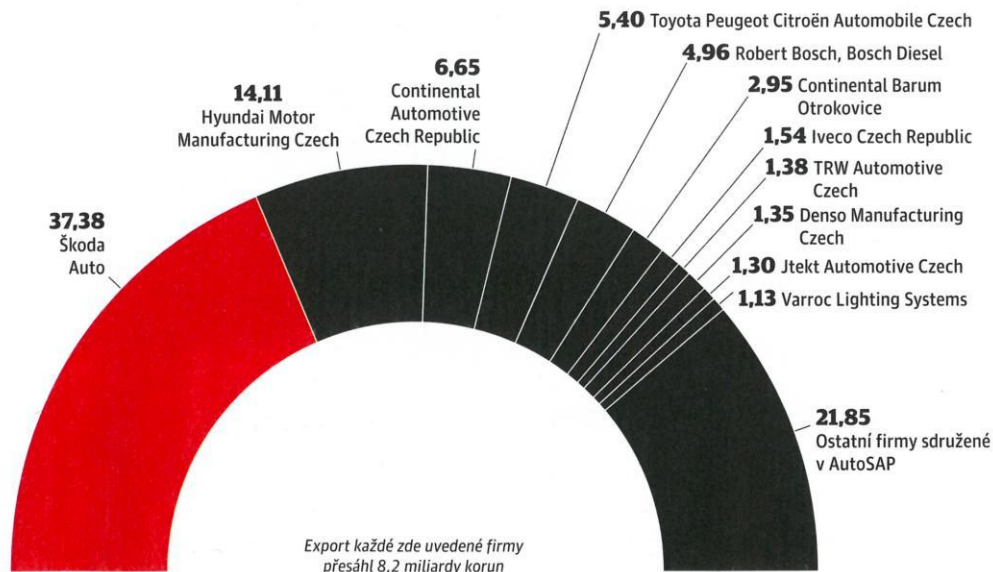
Vývoj tržeb v tuzemském autoprůmyslu (v procentech)



Zdroj: AutoSAP

## KDO SI UKOUSL NEJVÍC

Podíl největších výrobců a dodavatelů na celkovém vývozu (členové AutoSAP, za rok 2014, v procentech)



Export každé zde uvedené firmy přesáhl 8,2 miliardy korun

Zdroj: AutoSAP



## VÝJIMKA.

Firm, které dodávají díly automobilkám, jsou v Česku stovky. V českých rukou je jich však jenom pár, například Brano Pavla Juříčka.

ni. Prodeje běží podle očekávání," pochvaluje si jednatel Ladislav Kröbl.

Silný automobilový sektor se u nás vytvořil mimo jiné díky tradičně kvalitní pracovní síle. Jenže její zásoby v posledních letech prostě vyschly a prakticky všechny průmyslové podniky už roky naříkají, že nemají lidi. Například Škoda Auto už měsíce marně shání stovky lidí do Kvasin. Přesto u nás výrobci autodílů dál (a rádi) investují. Líbí se jim mimo jiné blízkost Mekky autoprůmyslu - Německu. V Českém Těšíně hodlá letos zdvojnásobit výrobu automobilových součástek firma Donghee Czech, která dodává nedalekému Hyundai, a přijmout chce v rámci expanze 170 lidí. Další desítky pracovních příležitostí přibudou také v Novém Bydžově nedaleko Hradce Králové. Původem švýcarská společnost Datwyler Sealing Technologies CZ tam plánuje výstavbu dvou nových hal. Nábor plánuje i Karsit Group, která do své lisovny v Jaroměři na Náchodsku přijme 300 zaměstnanců.

Optimismus potvrzuje i poptávka po komerčních nemovitostech, tj. výrobních halách a skladech. Loni firmy z oboru automotive přišly do agentury CzechInvest s projekty za 21,1 miliardy korun, což je téměř dvojnásobek oproti roku 2013. A letos je to podobné. „Je to momentálně boom, hlavně v západních Čechách. Nejatraktivnější lokalita je kolem D5, protože dodavatelé tam mají dobré spojení do Německa,“ říká Lukáš Šaling z CBRE.

Optimismus je zřejmě v oboru nakažlivý, jelikož do budoucna hledí s nadějí všichni - velcí i malí - dodavatelé automobilek v Česku, které týdeník Euro oslovil. „Za poslední tři roky jsme ztrojnásobili obrát. A myslím si, že minimálně deset let nebudou mít dodavatelé v Česku trable,“ tvrdí David Šoffr, jednatel příbramské firmy Duve, která vyrábí například držáky výfuků, řadič páky či opěrky.

» Sektor automotive v jistém smyslu zachránil velkou část tuzemského průmyslu. Firmy, které za komunismu vyráběly pro letecký průmysl, textilky či strojaři v dekadentních letech hromadně krachovali. Díky autoprůmyslu ale zase začali šlapat a díky novým majitelům i investovat. Investoři se do Česka nahrnuli po privatizaci mladoboleslavské Škody v roce 1991 v závěsu za koncernem Volkswagen. Skupovali výrobce dílů a jejich úspěch na sebe nabaloval další investory. Dohromady tak v současnosti v Česku vyrábí díly aut přibližně 250 firem. Jen zlomek je ovšem v českých rukou. Kromě zmiňovaného Brisku je to například výrobce kovových dílů Brano Pavla Juříčka, dodavatel hydraulických systémů Jihostroj či kamenický Strojmetal Aluminium Forging. Mimořádně autoprůmysl, který se podílí na výkonu tuzemské ekonomiky 7,4 procenta, pomohl zachránit například i výrobu

v Třineckých železárnách, které v něm našly nové lukrativní odbytiště.

V automobilkách se také relativně dobře platí. Průměrná mzda v odvětví je podle Sdružení automobilového průmyslu o pětinu vyšší než republikový průměr. Celkem 155 500 lidí zaměstnaných v oboru tak v roce 2014 vydělalo v průměru 31 551 korun.

Ani zdaleka se přitom nenaplnily obavy, že rozšíření Evropské unie o balkánské státy vyvolá útek do zemí s ještě levnější pracovní silou. Odstěhovaly se jen některé jednodušší výroby, například montáž kabelových svazků - a i ta by se mohla vrátit, protože automobilky trápí časté stížnosti na nižší kvalitu produktů dodávaných například z Rumunska.

Řada firem nyní čile modernizuje. Jednou z nich je druhý největší zaměstnavatel na Karlovarsku, firma Witte, která teď v Ostrově proinvestovala 1,3 miliardy korun. „Posílujeme naše vývojové kapacity v Nejdku i v Plz-

## 991 miliard Kč

Za tolik v roce 2014 vyprodukoval automobilový průmysl v Česku zboží.

## 845 miliard Kč

Za tolik v roce 2014 tuzemští výrobci v automobilovém průmyslu vyvezli zboží.

## 7,4 procenta

je zhruba podíl automobilového průmyslu na tvorbě HDP v Česku.

## 23,4 procenta

je podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu Česka.

## 31 515 Kč

je průměrná mzda v automobilovém průmyslu; o více než pětinu nad průměrem.

Tuzemským dodavatelům se evidentně obloukem vyhnuly veškeré dozvuky loňské kauzy Dieseldgate, při níž Volkswagen fixoval s emisními testy ve Spojených státech. Menší výrobci však přece jen mají problém. Automobilky odebírají ve čtyř- až šestiletých cyklech, přičemž zainvestovat zavážení nových dílů do výroby musejí sami dodavatelé. „Musejí financovat vývoj nových nástrojů, nakoupit materiál, nástroje. Půl roku tam máte finanční díru a malí dodavatelé to nemusejí zvládnout,“ dodává Šoffr. Slabší firmy také mohou doplatit na zvyšování mezd, na které tlačí odbory v čele s Josefem Středulou.

### HIGH-TECH FABRIKY

Platí ale, že české firmy stojí a padají s evropským trhem, především tím německým, kam se vyváží 43 procent z celkového exportu, který v Česku dosahuje přes 850 miliard korun. Evropský trh se přitom začal vzpamatovávat teprve loni. Po rocích snižování nákladů, zeštíhlování a přesunu výroby se loni v Evropě poptávka po autech vyhoupla nejvýš za posledních šest let. Automobilové odvětví je však silně cyklický obor, takže krize vždy číhá za rohem. Podle Wall Street Journalu se už šéfové automobilek v Evropě pomalu připravují na to, že

trh po loňském ostrém tempu znovu zpomalí. Německý trh, který je největší v Evropě, v březnu přestal růst. Snížily se zároveň prognózy růstu.

Trh se navíc dramaticky mění a velký důraz se klade na moderní technologie, hlavně na elektromobilitu, hybridy a samořiditelné vozy. Toho jsou si tuzemští výrobci dobře vědomi. „Naše svíčky se dají velmi dobře uplatnit v autech s pohonem na plyn i v hybridních autech, takže jsme na budoucnost připraveni,“ uzavírá Čapka z tábořského Brisku. ●

**JIŘÍ ZATLOUKAL** • zatloukal@m.f.cz

18

58

**euro**

Česko je chytrá

**dílna**

Ze součástek, které se u nás vyrábějí, by se dalo sestavit slušné auto

Tisková výroba: Mladá Fronta  
www.euro.cz

2.5.2016 • CZ 48 Kč • 58,240 €

18

9 771 212 373007