

A full-length portrait of Mojmír Čapka, a middle-aged man with short grey hair, smiling slightly. He is wearing a light blue suit jacket, a white dress shirt, and a blue patterned tie. He is standing in an office setting. To his left, there is a wooden desk with a small Czech flag on a stand, a glass vase with pens, and a glass display case containing a trophy. The background is a plain, light-colored wall.

Mojmír Čapka,
člen představenstva AutoSAPu,
předseda představenstva a ředitel
společnosti BRISK Tábor

**Když už jsme
to nechali zajít
tak daleko...**

BRISK Tábor má podle Mojžíra Čapky, vlastníka firmy, se zapalovacími svíčkami zajištěnou budoucnost ještě minimálně na čtvrt století, a to bez ohledu na vývoj, kterým se automobilový průmysl vydá. **Se strategií ekologické udržitelnosti souzní, ale nesmí znamenat oslabení konkurenceschopnosti Evropy a snížení životní úrovně jejích obyvatel,** což se podle něho v posledním balíku navrženém Evropskou komisí skrývá.

Vidím, že máte jako obvykle dobrou náladu.

Neměl bych mít?

Řada vašich kolegů v autoprámyslu je teď eufemisticky řečeno trochu rozladěná...

Myslíte kvůli balíčku, který schválila Evropská komise? Ani mně se nelíbí, ale nepomůže, když si budu stěžovat a malovat si budoucnost černě. Navíc vůbec ještě není jisté, jak to dopadne. To, co je navrženo, musí ještě schválit členské státy EU. Věřím, že dojde k nějakému změkčení. A i kdyby nedošlo, tak ty cíle, které jsou ve Fit for 55, nebudou všechny splněné. Nemůžou být.

Nezpochybnuju, že se rozjetý vlak nedá zastavit. Každý rozumný člověk chápe, že při rozvoji průmyslu je třeba brát opatření pro zmírnění negativních dopadů na životní prostředí vážně a budovat strategii ekonomické i ekologické udržitelnosti. Ale současná kritéria stanovovaná orgány EU, která velí snížit do roku 2030 emise o 55 procent oproti roku 1990, jsou v řadě rozhodnutí nerealistická, neefektivní, neobjektivní, neodborná, neekonomická. A co se týče automobilového průmyslu, tak při detailním rozboru způsobu zajištění zdrojů pro masivní elektromobilitu je to rozhodnutí bohužel i neekologické.

Takže co se vám konkrétně nezdá a co nemůže být splněno a proč?

Brusel ani Štrasburk prostě nemůžou přinutit jednotlivé země, aby připustily zchudnutí svých občanů, snížení jejich životní úrovně. A to se v balíčku Fit for 55 skrývá. Mnohé už bylo řečeno či napsáno. Zůstaneme-li jen u automotive, respektive u cíle zakázat po roce 2035 prodej vozů se spalovacím motorem, co to bude znamenat? Že ti, kdo si budou chtít koupit nové auto, nebudou na něj mít. A možná na něj nebudou mít už dříve, protože když někdo říká, že se v několika

málo letech vyrovnají ceny elektromobilů a těch s klasickým pohonem, znamená to jediné: že auta na fosilní paliva budou dražší. Méně majetní si tedy budou pořizovat ojetiny, pokud tedy bude možné koupit aspoň ty. To mi jako rozumná strategie nepřipadá.

Ale auta zdaleka nejsou to jediné, co bude dražší. Dražší bude (evropská ekologická) energie, (evropské ekologické) potraviny, služby a tak dále. Prostě mám trochu obavu z toho, že Evropa bude méně konkurenceschopná a lidi tady chudší. Rozumějte, nemám strach sám o sebe, ale o budoucnost téhle země a evropského kontinentu. Protože jak víme, v tomhle svatém boji je Evropa zatím tak nějak osamocena.

Brusel ani Štrasburk prostě nemůžou přinutit jednotlivé země, aby připustily zchudnutí svých občanů.

Dobře, ale říkáte, že všechno z toho tak jako tak nemůže být splněno.

Ano, protože tohle si brzy aspoň valná část obyvatel jistě uvědomí, zatím jim to připadá jako nějaká velikášská prohlášení nějakých úředníků na papíře. Myslím, že tady se naplno projevuje ta odtrženost mezi obyvatelstvem a evropskými strukturami. Nějak si zatím nedávají dohromady, že máme v Bruselu a ve Štrasburku „naše“ lidi, kteří by měli hájit naše zájmy. A co víc, že v Evropském parlamentu sedí lidé, které jsme tam zvolili!

Takže myslíte, že až si to občané uvědomí, možná až pocítí realizovaná opatření na vlastní kapse, vyjdou do ulic?

To asi ne, na odpor v podobě „žlutých vest“ tady nemáme povahu. Ale

třeba to povede k tomu, že u voleb, ať už u těch evropských nebo domácích, budou víc studovat, jaká stanoviska strany hájí. To se týká jak lidí obecně, tak manažerů a vlastníků podniků, kteří budou muset řešit mnoho nových problémů.

Když zůstaneme u přechodu na elektrické vozy, nemůžu se nezeptat: máte něco proti elektromobilům?

To určitě ne, i když osobně preferuju jízdu s úplně jinými vozy než s těmi, co mají omezovač rychlosti a musí se za každým rohem znovu nabíjet. Samozřejmě, vývoj jde rychle dopředu a jednou budou elektromobily rychlejší, lehčí a s větším dojezdem. Nicméně nechápu, proč sázet všechno na jednu kartu. Jsou tady přece i jiné cesty řešení ekologické dopravy: alternativy plug-in hybridů, motorů na vodíkové palivo a další.

Co by podle vás měla dělat česká vláda, aby vyšla vstříc požadavkům EU, ale „škody“ na ekonomice a zejména automobilovém průmyslu byly co nejmenší?

Těžko radit, když jsme to nechali zajít tak daleko. Česká vláda by si měla především ujasnit svůj postoj. Zatím to vypadá, že sama nemá tak úplně jasno v tom, kam a hlavně jak směřovat. Pokud chce naplno podporovat cíle vytyčené Evropskou komisí, pak by měla připravit odpovídající balík opatření na podporu ekonomiky, který by se týkal jak obyvatele, tak ale i firem, včetně těch velkých. Masivně by měla podporovat investice do nových technologií.

Jestliže ale souzní s velkou částí českého byznysu a také je toho názoru, že jsou cíle příliš ambiciózní a měly by se trochu „obrousit“, měla by se spojit se zeměmi, které zastávají stejná stanoviska, a uplatnit společně tlak na půdě EU.

Česká vláda v tom podle vás nemá úplně jasno. AutoSAP jako sdružení ano?

Sekretariát Sdružení automobilového průmyslu zorganizoval mezi svými členy před nedávnem průzkum, z něhož vyplynulo, že všichni, kdo se zúčastnili této ankety, souhlasí s prosazováním principu technologické neutrality. Více než 90 procent firem pak apeluje na udržení kompetencí pro výrobu spalovacích motorů. Téměř polovina respondentů uvedla, že urychlený nástup elektromobility tak, jak jej prosazuje současné nastavení politiky EU, vnímá jako ohrožení, některé společnosti dokonce vidí v tomto přístupu přímé existenční ohrožení.

A co s tím dělá, respektive může dělat AutoSAP?

Ten právě musí předkládat vládě, respektive státním úředníkům, argumenty k tomu, aby mohli hájit naše zájmy na poli EU. Vysvětluje jim, že potenciál spalovacích motorů při snižování emisí není vyčerpán, že udržení vývoje a výroby spalovacích motorů nemůže být na úkor nových technologií a že je třeba balancovat princip evoluční versus revoluční, tedy ideologický. Já myslím, že to v rámci svých možností dělá AutoSAP dobře. Navíc tyto a řada dalších podnětů, které je třeba dlouhodobě prosazovat, už byly uvedeny v Memorandu o budoucnosti autoprávního, který podepsal AutoSAP spolu s vládou.



Foto: BRISK Tábor

týká Evropy. A co je Evropa? Jen jeden nevelký kontinent. Pro BRISK to rozhodně není z odběratelského hlediska středobod obchodních aktivit. Jsem si jistý, že BRISK má se zapalovacími svíčkami zajištěnou budoucnost ještě minimálně na čtvrt století.

Aktuálně vyvážíme mimo trhy EU v kusech 73 procent roční produkce a v ročních tržbách 70 procent. Největšími odběrateli mimo Unii jsou USA, Brazílie, Argentina, severní Afrika, Rusko a všechny okolní státy bývalé Ruské federace, Blízký a Střední východ, Austrálie, jihovýchodní Asie. Tam všude má značka

Mojmír Čapka

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze a po roce 1989 působil jako náměstek na ministerstvu obchodu. S BRISKem začal spolupracovat v roce 1995 a později se spolu s kolegy zúčastnil privatizace. Od roku 2006 je stoprocentním vlastníkem firmy. Zastává funkci předsedy představenstva a zároveň je ředitelem podniku. BRISK Tábor je členskou firmou Sdružení automobilového průmyslu, kde je Mojmír Čapka členem představenstva a místopředsedou Divize dodavatelů.

dílu. Na světě jezdí zhruba 1,5 miliardy aut se spalovacím motorem a loni se prodalo zhruba 70 milionů nových, z čehož byly jen asi tři miliony elektromobilů. Jak dlouho bude trvat, než se celosvětový vozový park obmění – a to pokud se bude s elektromobilitou i v budoucnu počítat?

A taky nesmíme zapomínat na to, že BRISK je rovněž dodavatelem této produkce pro výrobce zahradní techniky – profesionální motorové pily, křovinořezy a podobně. Jen v Evropské unii to dnes představuje odbyt milionů kusů ročně. Nový projekt u světového výrobce zahradní techniky nám zajistí v budoucích letech odbyt několika milionů kusů zapalovacích svíček na trhu USA a Číny. Naše svíčky dále potřebují motorky, motokáry, letecké motory, motorové čluny. Tady bych chtěl připomenout, že máme historicky velmi dobrou spolupráci s motorsportem, kde mimo jiné testujeme naše výrobky v náročných režimech, a získáváme tak cenné informace pro náš technický rozvoj. V Americe osazují naše racingové svíčky do nejvýkonnějších motorů mnoha automobilových disciplín. Několik motocyklových továrních týmů používá BRISK speciály v soutěžích světového šampionátu.

Jak jste řekl, většinu produkce vyvážíte. Český trh pro vás není důležitý? Myslím teď zejména svíčky na náhradní spotřebu. Četla jsem, že se tady dají sehnat jen s velkými obtížemi.

Není to tak, že by pro nás nebyl český trh důležitý. Tři procenta naší roční

Více než 90 procent členských firem Sdružení automobilového průmyslu, které se zúčastnily ankety, apeluje na udržení kompetencí pro výrobu spalovacích motorů.

V jedné z minulých odpovědí jste říkal, že sám o sebe se nebojíte. Znamená to, že se nebojíte jako občan Čapka ani jako majitel a šéf společnosti, která je dodavatelem pro automobilový průmysl, nota bene ve značné části komponentů, které v elektromobilní době nemají budoucnost?

Přesně tak. Myslím, že zdražování čehokoliv jako občan Čapka ustojím. A s tím, co říkáte v druhé polovině otázky, důrazně nesouhlasím. Proč myslíte, že by zapalovací svíčky neměly budoucnost? Balíček přijatý Evropskou komisí se

BRISK dlouhodobě silnou tržní pozici a skvělé jméno. Vyvážíme do 80 zemí světa. Celosvětově patří BRISK mezi pětici největších světových výrobců zapalovacích svíček. Takže s nařízením EU výrobu těchto produktů neskončíme ani nezpomalíme.

Navíc část vaší produkce představuje náhradní spotřebu.

Ano. BRISK vyrábí asi 500 typů zapalovacích svíček. Část roční produkce je určena přímo na pás automobilek a významný podíl představují dodávky zapalovacích svíček jako náhradního

produkce zůstávají v tuzemsku, což odpovídá velikosti tuzemského trhu a přitom představuje podstatnou část z celkových potřeb České republiky. Dlouhodobě zásobujeme české zákazníky zapalovacími a žhavicími svíčkami BRISK prostřednictvím největších distributorů, jako je Auto Kelly, APM, ACI-Auto Components International a Mountfield. Pokud máte na mysli momentální obtíže s dostupností jakýchkoli výrobků z různých segmentů, tak částečně máte pravdu. Vzhledem k nárůstu globální poptávky o několik desítek procent v letošním roce se i naše firma potýká se zpožděnými dodávkami, ovšem v mezích únosnosti pro naše zákazníky. Naopak BRISK jako český výrobce má výhodu oproti konkurentům z Číny a Japonska, kteří mají logistické problémy dostat zapalovací svíčky nejen do Evropy.

Nicméně i BRISK, který pevně věří v to, že zapalovací svíčka je prakticky nesmrtelná, má druhou významnou nohu, a tou jsou snímače, jejichž výroba roste. Takže přece jen se jistíte. Máte pravdu, že BRISK má dnes i významnou pozici ve vývoji a výrobě automobilových snímačů. Jestliže ročně vyrábíme kolem 50 milionů kusů zapalovacích svíček, tak u snímačů je to zatím „jen“ sedm milionů. Ale ani to není všechno. Kromě těchto dvou hlavních segmentů je součástí výrobního programu také technická keramika, využívaná například v textilním a chemickém průmyslu, a zapalovací elektrody pro plynové spotřebiče.

linky automobilek. Odběrateli jsou závody VW, Audi, Škoda, Seat, Bentley, tedy celý koncern Volkswagen, Volvo Trucks, Tatra, Scania a další. Je jasné, že v elektromobilech a u hybridních pohonů se budou ty typy snímačů, které vyrábíme, používat i nadále, a to pro ABS, ESP, snímače komfortní výbavy, snímače tlaku v pneumatikách a další zařízení. Ale už se objevují i požadavky na nové typy snímačů a my jsme schopni je vyvinout a vyrobit. Například naše firma vyvinula snímače pro elektromobily Street-scooter a dále se naši vývojáři zabývají specifikacemi snímačů pro automobily s jiným než spalovacím motorem.

S nástupem nových pohonných agregátů a autonomních vozidel stejně jako se zvyšováním komfortu a bezpečnosti automobilů se v oboru snímačů jednoznačně otvírá velká perspektiva. Proto jsme také v posledních dvou letech realizovali značné investice, a to zejména v souvislosti s projekty, na které máme uzavřené smlouvy s automobilkami. Jde o dodávky pro nejnovější motory, jejichž výroba bude zahájena již v průběhu letošního roku.

Mluvíte o investicích. Jsou senzory to jediné, do čeho investujete a v budoucnu investovat budete?

To v žádném případě. Jak už jsem řekl, BRISK neutulmuje technologický rozvoj dílů pro spalovací motory. A abychom byli stále konkurenceschopní, musíme investovat. Letos počítáme s investicemi okolo 150 milionů

v roce 2023. U nákladních vozů máme již nyní nasmlouvané konkrétní zakázky minimálně do konce roku 2035.

Řešíte navyšování kapacity také zvýšením automatizace a robotizací?

Ano, samozřejmě. Již v minulých letech bylo pořízeno plně robotické pracoviště DAVEP pro úpravu jiskřičtější víceelektrodoých a racingových svíček. Pro zvýšení produktivity a zefektivnění kontroly v jednotlivých procesech jsme instalovali nové robotizované technologie. V těchto dnech jsme spustili například automatizovanou linku na kontrolu izolátorů, čímž je zajištěna stoprocentní kontrola keramické části zapalovací svíčky na dielektrickou pevnost, na kterou jsou kladené u nových přepřínovaných, přímovstříkových motorů obzvlášť vysoké nároky. Do konce tohoto roku budou zprovozněné dvě automatizované linky MSI pro montáž izolátorů, a to jak keramické části, tak střední elektrody, odporového zátavu a svorníku.

... čímž také můžete řešit nedostatek lidí. Nebo se s tímto problémem nepotýkáte?

Nedostatek kvalitních lidí je stálý problém, respektive asi teď větší než dřív. My zaměstnáváme v Táboře pět set lidí a přes všechnu automatizaci a robotizaci bychom zhruba dalších 10 pracovníků potřebovali, a to zejména na nově plánované technologie. Je to zvláštní, očekával bych, že v té těžké koronavirové době, kdy řada provozoven skončila, budou lidé hledat práci. Nicméně zafungovaly všechny ty podpůrné programy – a je otázka, zda to do určité míry nebylo kontraproduktivní. Vláda by neměla podporovat umělou zaměstnanost, měla by naopak přijmout taková opatření, která by směřovala k uvolnění pracovní síly a vytvoření konkurenčního prostředí.

Vláda by neměla podporovat umělou zaměstnanost, měla by naopak přijmout taková opatření, která by směřovala k uvolnění pracovní síly a vytvoření konkurenčního prostředí.

Zákaznické portfolio je s ohledem na riziko ztráty jednoho segmentu či zákazníka a s ohledem na profitabilitu strategicky rozděleno, na tom asi není nic, co by svědčilo o strachu z budoucnosti, ale pouze tak velí rozum.

Jak významnou část vaší produkce snímače představují a kdo jsou jejich odběratelé?

Snímače pro automobilový průmysl představují z celkového obrátu firmy více než třetinu a z 99 procent jsou určeny k dodání přímo na montážní

do nových technologií souvisejících s výrobou zapalovacích svíček. Jedná se o opakované technologie pro navyšování výrobní kapacity a také o nová zařízení pro zajištění vyšší produktivity.

Máme uzavřené dlouhodobé smlouvy s řadou automobilek, s výrobcí motocyklů a zahradní techniky, distributorskými firmami, a to jak s dlouholetými, tak i s novými zákazníky, které nás vedou k tomu, abychom pro příští rok navýšili výrobní kapacity. A totéž se bude opakovat i další rok, abychom zajistili uspokojení požadavků

Je dnes problém zaměstnávat pracovníky ze zahraničí?

Zaměstnáváme asi 60 zahraničních pracovníků z Ukrajiny, jejichž nábor si zajišťujeme vlastními silami. Začali jsme s náborem zhruba před pěti lety a dnes máme stabilní tým těchto pracovníků. Zaměstnáváme celé rodiny, které natrvalo odešly z Ukrajiny a žijí a pracují v Čechách. Složitější byl pro nás hlavně začátek celého procesu, který byl hodně zdoluhavý, a na udělení dlouhodobého víza jsme čekali



V BRISKu se ročně vyrábí kolem 50 milionů kusů zapalovacích svíček. Foto: BRISK Tábor

šest až osm měsíců. Dnes je to otázka polovičního času. Náročné také bylo nastavení standardu adaptačního procesu těchto pracovníků, zajištění kurzů češtiny, překlad pracovních postupů do jejich jazyka, zajištění ubytování a tak podobně. Dnes už máme po pěti letech vše standardizované ke spokojenosti naší i našich ukrajinských kolegů. Covid-19 tak pro nás při nábore z Ukrajiny nepředstavuje žádný problém – jen je potřeba dodržovat všechna opatření.

Jaká je struktura vašich zaměstnanců, pokud jde o vzdělání? Jaká část zaměstnanců se zabývá vývojem? A na co se vlastně vývoj zaměřuje?

Vlastní vývojové a konstrukční oddělení máme v BRISKu už 26 let. Dnes náš vývojový tým čítá více než 40 pracovníků, jsou to vysokoškolsky vzdělaní odborníci, povětšinou inženýři. Samozřejmě se zaměřují na obě hlavní oblasti naší produkce, tedy na zapalovací svíčky i senzory. Vytvářejí a konstruují nejen nové typy těchto výrobků, přičemž se můžou pochlubit mnoha patentovými řešeními a užitnými vzory. Kromě toho také konstruují výrobní technologie.

Na vývoji, konstrukci a testování svíček i senzorů naši lidé často přímo spolupracují s vývojovými odděleními výrobců motorů. V poslední době jsme například v BRISKu řešili vývoj a výrobu zapalovacích svíček pro nízkoemisní motory, což vyžadovalo navrhnout novou konstrukci svíčky. Zabýváme se také použitím drahých kovů jako materiálu, novými keramickými směsmi a jejich zpracováním. Dále můžu zmínit vývoj zapalovací svíčky malých rozměrů, lisování kovových pouzder, lisování a vypalování keramického izolátoru a tak bych mohl pokračovat.

Jak už jsem zmínil, některá unikátní patentovaná konstrukční řešení zapalovacích svíček nacházejí uplatnění v hlavních disciplínách motorsportu.

Loni v červenci jste se potýkali s velkou nepříjemností, když vám shořela galvanovna. Jak jste se s tím vypořádali? A ovlivnilo to nějak významněji vaši výrobu?

Výpadek galvanovny byl pochopitelně problém, dodávky zákazníkům jsme řešili operativně. V krátké době po nehodě jsme zajistili několik dodavatelů povrchové úpravy, provedli zkoušky

jejich pokovení na našem výrobku, byl nastaven systém denní logistiky mezi BRISKem a kooperanty. Do roka se nám podařilo postavit novou budovu a právě v těchto dnech spouštíme v nové galvanovně provoz. Přestože i původní provoz splňoval veškeré technické, technologické a bezpečnostní požadavky, je nová galvanovna dalším krokem vpřed ve vývoji naší firmy.

Výsledky loňského roku ale jistě ovlivnil koronavirus. Jak moc? A jak to vypadá letos?

Ano, krátkodobé odložení dodávek na přání zákazníků nám na začátku pandemie pochopitelně způsobilo určité problémy, ale již od srpna loňského roku se objednávky našich zákazníků naopak markantně navýšily. V současné době naše firma v oblasti snímačů i zapalovacích svíček vyrábí na plné kapacity s významným meziročním nárůstem tržeb.

Většina firem, nejen v automotive, trpí narušením dodavatelsko-odběratelských vztahů a růstem cen u některých položek...

Pro výrobu našich komodit je zapotřebí více než 500 různých položek materiálů a komponent od více než 200 klíčových dodavatelů. Jedná se o chemii, kovy, plasty, papírové obaly, elektrické a elektronické komponenty. Většina používaných materiálů podléhá náročným testům a uvolňovacím procesům v našich zkušebnách. U výroby snímačů se jako celý svět potkáváme s celosvětovým problémem nedostatku čipů. Od našich dodavatelů máme ale zajištěné pravidelné týdenní dodávky minimálně do konce tohoto roku. Již v únoru jsme s dodavatelem závazně dohodli objemy pro rok 2022 a nyní očekáváme potvrzení dodávek pro 2023.

Výpadek jednoho materiálu z celého řetězce je rizikem pro dokončení výrobku, nedodání distributorovi, automobilce, ztrátu důvěry zákazníka, narušení průběžně ekonomické rovnováhy naší firmy. Díky systému schválených alternativních dodavatelů, rámcovým smlouvám na rok dopředu a denní komunikaci s dodavateli a se zákazníky se nám nic z toho doposud nestalo. U strategických materiálů, kde výpadek může způsobit zastavení automobilky, jsou běžně vedena třístranná jednání mezi dodavatelem materiálu, firmou BRISK a zákazníkem.

Libuše Bautzová