

Největší zaměstnavatel v Česku v problémech. Hrozí obrovské propouštění. Mluví o tom už i zaměstnanci, skončí na dlažbě

aazdravi.cz/drsne-zpravy-od-nejvetsiho-zamestnavatele-v-cesku-obrovske-propousteni-na-spadnuti-mluvi-o-tom-uz-i-zamestnanci-skonci-na-dlazbe

Všechny příspěvky autora Petr Vavrenka

2. 2. 2023



Pokud byl nějaký vývozní artikl z České republiky opravdu dobře znám ve světě, byly to především tuzemské škodovky. Ty se z podceňované a podinvestované značky v rekordním čase staly oblíbeným vozem milionů lidí, a to nejen v Česku, ale i za hranicemi. Mohli jsme být právem hrdí na to, když jsme vídali modely Škoda Auto v daleké cizině nebo třeba zahraničních seriálech a filmech.

Samé potíže

Dokonce i zahraniční tisk uznával, že škodovky v dané kategorii obvykle nabízejí něco navíc. To přitom stále platí. Mladoboleslavská automobilka pořád chrlí vynikající vozidla, za která už si může říkat

někdy až prémiovou cenu. Jenže okolnosti se změnilly a firmě už se nedaří tak skvěle jako v minulosti. Může za to těžko uvěřitelný souběh událostí, které přitom nejsou vždy neočekávané.

Kromě nejruznějších lockdownů a nedostatku komponent je nutno zmínit i kontroverzní snahy o potlačení spalovacích motorů, které by měly vyústit v masivní rozvoj elektromobility. Jenže v této oblasti už Evropa a tedy ani Škodovka netahá za delší konec provazu. Na trhu je mnohem více hráčů, kteří už jsou navíc dál. Z určitého úhlu pohledu to vypadá, že si tu ničíme dlouho budované know-how a vlastně jediný průmysl, ve kterém je Evropa ještě relevantní.

A aby toho nebylo málo, tak nutnou transformaci automobilkám ještě ztížíme. Škoda Auto si podobně jako ostatní výrobci aut stěžuje na chystanou normu Euro 7, která vypadá jako z říše zlých snů. Její zavedení bude znamenat, že výroba některých aut už se najednou nevyplatí, tudíž bude muset skončit. Pokud jde o škodovky, potom tu mluvíme hlavně o velmi oblíbených modelech Fabia a Kamiq.

Do toho tu stále máme energetickou krizi, která je všechno, jen ne vyřešená, jakkoliv by se to tak vzhledem k současnému tichu kolem tohoto tématu mohlo jevit. Jenže energie jsou stále drahé a mohou ještě velmi rychle zdražit. Koncern Volkswagen už před časem pohrozil, že pokud se tato situace nevyřeší, bude nucen přesunout výrobu ze střední Evropy někam, kde to dává ekonomicky větší smysl.



Foto: Shutterstock

Není to vůbec dobré

To jsou všechno zprávy, které směřují k jedinému: poklesu výroby a s tím spojenému propouštění. Ostatně, stačí se podívat na čísla. V roce 2022 dokázala Škodovka vyrobit 735 tisíc aut. Na to, o jak složitý rok šlo, jde o skvělé číslo. Jenže srovnáme ho s rokem 2018. Před pěti lety dokázala tato automobilka vyrobit dokonce 1,25 vozů. To je obrovský rozdíl, obzvlášť když výrobní kapacity a personál dnes vycházejí z podobných objemů. Když se jich nedosahuje, je to velký problém.

Předseda odborů Škodovky Jaroslav Povšík to ostatně pro deník E15 popsal jednoznačně. Pokud by se dále vyrábělo tak málo aut, společnost by nepřežila, minimálně ne v této podobě. Když toto pronese zástupce zaměstnanců, je to jednoznačně varovná zpráva.

Pochopitelně, tak velká firma jen tak nezanikne a v nějaké podobě zřejmě přežije. Bude to ale v současné podobě? To je s velkým otazníkem. Ohroženo je prý 12,5 tisíce pracovních míst. To není vůbec málo.

Dnes by vlastně bylo optimistickou variantou, kdyby vše zůstalo tak, jak je teď. Jenže Škodovka byla zvyklá na rychlou expanzi. S tou je teď opravdu s největší pravděpodobností konec. Nové závody už nebudou vznikat, pokud se náhodou přeci jen nepodaří prosadit gigafactory. Spolu s náběhem elektromobility to ale zřejmě i tak bude znamenat propouštění, protože masová výroba elektro aut je jednodušší a více závislá na robotech.

Komentář Petra Vavrenky

Foto: Shutterstock

Nenechte si ujít