



Číňané se bojí o práci

AUTOR: Robert Mikoláš, Radiožurnál: 05.01.2009

Světová finanční krize těžce doléhá i na Čínu. Čtvrtá největší ekonomika v uplynulých letech pravidelně rostla o více než 10 % ročně. Experti ale na příští rok odhadují růst maximálně osm, někteří pak dokonce jen 5 procent. Rekordně klesá i dovoz zboží z Číny a to vede k zavírání tisíců továren, o práci přicházejí statisíce lidí a úřady neskrývají obavy z vypuknutí sociálních nepokojů.

„Práci nám zprostředkovává agentura. Napíšeme si žádost, vyplníme dotazník a pak čekáme,“ říká mi osmadvacetiletý Čou z provincie Šan-tung. Postává spolu s dalšími asi třiceti migranty před ubytovnou v přístavu Tchang-ku. Teplota už klesá k nule, všichni pokuřují a čekají, až pro ně přijede autobus. „Nemám žádnou práci. Jediné, co celý den dělám, je, že čekám na jakoukoliv příležitost,“ dodal Čou.

Kvůli lepšímu výdělku zanechal v rodném městě manželku i syna. Peníze na živobytí se ve městě Tchang-ku snaží vydělat už čtyři roky. Ještě před pár měsíci to, jak říká, docela šlo. Měsíčně si vydělal 800 až 1 000 jüanů, tedy 2 200 až 2 800 korun, které posílal domů. Teď je však situace mnohem horší. „Musím uživit rodinu. Nezbyvá mi než dál zkoušet štěstí a být trpělivý. Nemohu si dovolit odjet zpět. V Šan-tungu, kde bydlím, nic neseženu,“ rozhodl rukama Čou a spěchá na autobus, který mezitím přijel a rychle se plní migranty ochotnými dělat cokoliv. Musejí.

Podle odhadů je v Číně v současnosti na 140 miliónů migrantů a sezónních dělníků. V drtivé většině se nacházejí ve východních provinciích, které jsou mnohem bohatší než ostatní části země. I tady je ale dopad krize citelný. Například v jižní provincii Kvang-tung, odkud se do světa vyvážejí nejvíce zboží v rámci Číny, bylo od

začátku roku uzavřeno na sedm tisíc továren. Citelně se projevil i pokles zahraničních investic. V listopadu byly dokonce o třicet procent nižší než ve stejném období o rok dříve.

O kousek dál, prakticky přes ulici, se nachází dělnická komunita Chemu-li. Tam bydlí místní, většinou zaměstnanci nedalekých doků. Na rozdíl od migrantů mají zaměstnání zatím jisté. „Dosud nás to nijak výrazně nezasáhlo, ale samozřejmě, že máme strach. Jsme chudí lidé a musíme těžce vydělávat na živobytí. Některá odvětví už byla těžce postižena. V případě našeho města hlavně všechno, co nějak souvisí s exportem zboží. Mě se to tedy naštěstí netýká, navíc jsem pojištěný. Jistotu ale nemám, to je pravda,“ svěřil se padesátiletý pan Kuo.

Staví lodě a každá zakázka trvá vždy několik měsíců. Má osmihodinovou pracovní dobu a jeho měsíční mzda činí přes pět tisíc korun bez příplatků. Vydělá si tedy dvojnásobně více než ti, co sem přišli za prací z jiných provincií bez ohledu na to, zda se jedná o stejnou práci.

O chvíli později už stojím přímo před branou do samotného přístavu Sin-kang, kde však není tak rušno jako obvykle. „Dopad je bezesporu velký. Lodí, které připlouvají, je mnohem méně a obchody nám vážnou. Poptávka po zboží prostě prudce klesla a mnozí z mých kolegů už museli odejít, protože pro ně nebyla práce. Snad se to rychle zlepší,“ přeje si šestadvacetiletý skladník Li Wen-ťiang. Přes tři roky pomáhá s nakládkou a vykládkou u drůbeže. Předtím pracoval v reklamní agentuře. Takhle si však vydělá víc, přes šest tisíc korun. Pokud se však situace ještě zhorší, vrátí se prý k původní profesi. „Dřív po nás šéf chtěl, abychom pracovali dvanáct hodin denně. Teď ale končíme mnohem, mnohem dřív. Tím se nám i snižují mzdy, doufám, že krize rychle přejde,“ dodal Li Wen-ťiang.

Stejně přání mají i milióny lidí, ze kterých mohou být kvůli globální krizi brzy nezaměstnaní.

Výroba biopaliv vytlačuje ostatní suroviny, které pak chybějí na potravinovém trhu

17. 4. 2008 12:33, autor: ČT24

Praha - Světu hrozí hlad kvůli cenám potravin. Toto varování se objevuje čím dál častěji, na velmi vážné důsledky růstu cen potravin upozornil tento týden zvláštní zpravodaj OSN pro práva za potraviny Jean Ziegler. Podle některých ekonomů čeká svět dokonce horší krize, než je ta dnešní ekonomická. Přitom lidé třetího světa mají daleko menší nároky na život v porovnání s vyspělými zeměmi. Jednou z příčin stoupajících cen potravin je podle odborníků i hromadná výroba biopaliv.

V rozhovoru pro francouzský deník Libération Ziegler řekl, že společnost směřuje k velmi dlouhé vlně bouří, konfliktů a nekontrolovatelných vln regionální destabilizace. Za hlavní příčinu přitom označil lhostejnost „pánů světa, bohatých zemí nebo nově se vynořujících velmocí“.

Podle ekonomů ČSOB Tomáše Sedláčka teď globalizace ukazuje odvrácenou stránku. Díky globalizaci přitom společnost v minulých desetiletích rostla a inflace byla nižší než by byla bez globalizace, upozorňuje Sedláček. Za poslední tři měsíce vzrostla cena obilí o třicet a cena rýže o šedesát procent. Tyto ceny jsou nejvyšší v historii. „Důvodů je několik. Patří k nim strmý růst čínské ekonomiky a dalších asijských států. Tam je nyní například

větší poptávka po vepřovém, které samo o sobě zvyšuje cenu obilí a dalších krmiv,“ řekl v pořadu Světadí Sedláček.

Ziegler také kritizuje hromadnou výrobu biopaliv, a dokonce ji považuje za jednu z příčin stoupajících cen potravin. „U biopaliv se určitě udělala chyba v dobré evropské vůli. Spíše než k lepšímu životnímu prostředí se přispělo k celosvětovému zdražení jídla. Tato situace se ale nedala tušit. Zasetím řepky olejky, která se používá k výrobě bioethanolu, se znemožňuje výroba normálních potravin a i samotná výroba řepky je tak energeticky náročná, že to nakonec vytlačuje a zdražuje ostatní potraviny,“ potvrdil kritiku zpravodaje OSN Zieglera Sedláček.

„Například v Bangladéši narostly ceny základních potravin celkem trojnásobně. Bangladéš nebyl nikdy soběstačný, ale využíval toho, že Indie prodávala své přebytky. Ta už ale prodávat nechce stejně jako další země,“ popsal situaci výkonný ředitel humanitární organizace ADRA Jan Bárta. Trhy zemí se uzavírají a mnohde platí zákaz vývozu potravin.

Západní civilizace žije na úkor třetího světa, vloni bylo vyseto a sklizeno na biopaliva sto osmdesát milionů tun plodin. „Vývoz přebytků potravin z Evropy je pro tyto země z dlouhodobého hlediska problém. Likvidují se tím místní lidé ve svém snažení o osamostatnění. Úkolem humanitárních organizací je podporovat rozvoj přímo na postiženém místě,“ dodal Bárta.



Její výrobky jdou na odbyt, přesto porcelánka krachuje

Andrea Strohmaierová, Lucie Výborná, Vilém Janouš, 27.02.2009

Společnost Karlovarský porcelán krachuje. Více než tisícovka lidí žije v současné době v nejistotě a nějaký čas ještě bude muset. Teprve až v polovině března se zaměstnanci dozvědí, co je čeká. Lidé nadále chodí do práce, ale nedostávají za ní zaplacenou mzdu, jak mají. Naposledy dostali lidé celou mzdu za srpen. Od té doby jim na účet chodí po menších částkách. Prosincová výplata je prozatím v nedohlednu. A tak se někteří z nich dostávají do velkých finančních problémů.

V Česku krachuje další tradiční značka. Výroba porcelánu. Společnost Karlovarský porcelán sice ještě vyrábí a pro lidi má práci, ale ti za ni nedostávají zaplacenou mzdu, jak mají. Mzdu dostávají po částech a tu prosincovou ještě ani neviděli. A navíc až za dva týdny by se tamní zaměstnanci mohli dozvědět, jestli firma bude existovat a oni budou mít práci.

Přijíždíme do Nové Role a vidíme ceduli s nápisem Vítá vás Nová Role – město porcelánu a zeleně. A tak nás napadá, bude to platit i za měsíc? S paní Jarmilou Fialovou jsme si schůzku domluvili před branami Karlovarského porcelánu v Nové Roli. Možná záměrně. Při našem rozhovoru tak měla fabriku, ve které tráví už několik let, před sebou a bylo na ní vidět, že by se s touto prací nerada loučila.

„Práce se mi líbí. 1. března to bude osm let. I když jsem už dávno chtěla odejít, ale pak jsem si řekla: „Co kdyby náhodou...““ uvedla paní Jarmila. Se svým manželem zrekonstruovali starší dům, ve kterém teď společně se svými syny bydlí. Kvůli rozsáhlým úpravám se rozhodli pro hypotéku. „Barák nás stál 1,25 miliónu korun, splácíme 9 500,“ doplnila.

Jenomže splácení hypotéky začíná být u paní Jarmily problém. I když zatím nic nedluží a ani nechce, aby dluhy vznikaly, musí si mnoho věcí odříkat. Tady je jedno velké štěstí – její manžel je zaměstnan v jiné firmě. „Když se to suma sumárum sejde, tak někdy zbude šest, sedm tisíc, někdy i pět,“ přiblížila Jarmila Fialová s tím, že už obavy z možného propouštění nemá. „Já už se nebojím, říkala jsem, že už je mi to vlastně jedno. Vstávám, je mi špatně, přijedu k vrátnici, je vám špatně. Nejsem jediná. Za někoho se mám dostat do problémů a do dluhů. V přepychu jsem nežila nikdy. Ale abych kvůli někomu, že hýřil, doplácela? Dělníci to do krachu nedostali,“ míní Jarmila Fialová.

Paní Alena je ale na tom podstatně hůře. Bydlí sice s malým synem u matky, ale nedostatek peněz je hodně znát. Za ní jsme se vypravili přímo do závodu. Když vejdete na dílnu, všude na vás vykukují porcelánové hrnky a talíře. Právě takové, ze kterých budete třeba doma obědvat, nebo vám někdo takový hrnek daroval. Mezitím jsme už paní Alenu našli, je schovaná za vozem, na který pokládá zkontrolované výrobky.

„Chtěla bych, aby to pokračovalo, protože mám doma malé dítě a musím se o něj postarat. Dost velké finanční problémy,“ uvedla Alena, které v současné době zůstává na živobytí zhruba patnáct set korun. „Někdy ani to ne,“ upřesnila s tím, že si musí půjčovat peníze od rodiny. „Malý jde do školy. Jedna trojhranná tužka stojí přes 40 korun, on potřebuje tři, takže to není žádná sranda. Jsem zvědavá, jestli ta naše fabrika bude pokračovat dál,“ dodala.

Těžko se popisuje to, co prožívají lidé v porcelánce. V očích je vidět strach a obava o práci. Tyto lidi dokáže pochopit jen ten, který se do takové situace dostal. A tak všichni zaměstnanci čekají, jak celý proces dopadne.

Konkurz by byl pro Karlovarský porcelán vysvobozením

První zprávy o tom, že tradiční značka Karlovarský porcelán má problém, se v médiích objevily už v září. A stejně jako jinde i tamní zaměstnanci se ptají, proč vůbec ke krachu tak známé a prosperující porcelánky došlo? Může za to finanční krize nebo mělo na nepříznivou situaci vliv něco jiného?

„Byla to stoupající cena energií a bylo to kolísání měn, co zapříčinilo v některých komoditách i velké finanční propady,“ vysvětlil generální ředitel společnosti Karlovarský porcelán Vlastimil Argman. Přesto, mohly všechny tyto vlivy položit tak silný závod? Je zde ještě něco, co Karlovarský porcelán doslova táhlo k zemi. A to je úvěrové zatížení. „Byly to úvěry, které byly splácené z výnosů společnosti,“ upřesnil Vlastimil Argman.

Největším problémem byla samotná privatizace za peníze zkrachovalé Investiční poštovní banky, které majitelé společnosti Karlovarský porcelán nebyli schopni splácet a dostávali se do problémů se sháněním provozního kapitálu. Podle Vlastimila Argmana ale podnik nikdy nebyl ekonomicky silnou firmou, aby si mohl dovolit určitý luxus. „Rozšiřovali jsme výrobu, inovovali i investovali prostředky, které jsme měli k dispozici. Celou řadu let běží proces, kdy se vlastníci snaží o rekonstrukci úvěrového rámce celé společnosti. Bohužel vždy to zyslo na nějakém nedorozumění,“ doplnil ředitel.

S Karlovarským porcelánem je těsně spjata Porcela Plus. Ta je v současné době také v konkurzu. Jejím prostřednictvím ale Karlovarský porcelán zajišťoval nabídku a prodej svých výrobků. „Karlovarský porcelán skutečně zápasil s touto finanční problematikou celou řadu let. Ať je to spojované s Porcelou, nebo ne, nesoudil bych to. V té firmě jsem dělal a s Porcelou jsem spolupracoval a neměl jsem žádné zásadní výhrady k její činnosti. Myslím si, že to prvotní úvěrové zatížení bylo tak vysoké, že konkurz je možná jediné řešení, jak se tato firma dokáže ozdravit. Pokud se najde nový kupec, který koupí Karlovarský porcelán za podmíněk, které jsou realistické, cena nebude přemrštěná, tak možná to je pro Karlovarský porcelán vysvobození,“ dodal generální ředitel.

Nezaměstnanost poroste nad osm procent

O svém dalším osudu se zaměstnanci krachující společnosti Karlovarský porcelán dozvědí zhruba za dva týdny. Do 6. března totiž musí kupci předložit závazné přihlášky včetně složení jistiny. Poté bude věřitelský výbor vyhodnocovat nabídky zájemců. I když tento velký problém porcelánky nesouvisí přímo s finanční krizí, která hýbe celým světem, nějaký dopad na české firmy přece jenom má. Co se tedy dá do budoucna od ní očekávat a zmizí další velké podniky?

Podle finančního analytika Martina Lobotky bude záležet na tom, jak dlouho krize potrvá. Některé společnosti byly krizí zasaženy a zkrachovaly. „Je ale nutné, abychom rozlišovali. Všechny firmy jsou kvůli globální povaze krize nějakým způsobem postížené. Firmy, které již zkrachovaly, jsou v nemalém množství právě ty firmy, které nebyly zdravé ani před tím, než krize vypukla. Například švédský Saab byla firma, která byla posledních 19 let ve ztrátě. Stejný problém mají i americké automobilky. Je to problém, který nevznikl jenom kvůli krizi. Jsou to technologická zaostalost, vysoké fixní náklady, nerentabilní produkce. To je to, co ty firmy trápilo,“ uvedl analytik.

První vlna krize si tak vyžádala oběti, které neměly profitabilní výrobní program nebo byly velmi zadlužené. „Samozřejmě, jestli ta krize bude pokračovat dlouho, tak se může stát, že i firmy, které byly zdravé, tak se jim nemusí podařit krizi ustát,“ doplnil Martin Lobotka. Krize měla zatím dvě fáze. V první fázi se týkala bank od počátku léta 2007, přičemž tato fáze poměrně rychle zasáhla evropské a americké banky a vyvrcholila i problémy suverénních zemí, jako je Island. Druhá fáze od podzimu 2008 zasáhla i reálnou ekonomiku. „To je problém, který se týká už i České ekonomiky,“ řekl Martin Lobotka.

Jak se krize bude vyvíjet, nedokázal ale odhadnout. „Mnoho lidí porovnává tuto krizi s velkou depresí. Myslím si, že někde paralely jsou, nicméně od té doby ekonomie jako věda i politika udělala mnoho pokroků. Je vidět mnohem razantnější, mnohem agresivnější reakce jak centrálních bank, nebo vlád, než co bylo v roce 1929 a během velké deprese,“ přiblížil Martin Lobotka s tím, že ho to naplňuje optimismem. I tak si krize vyžádá nárůst nezaměstnanosti ve všech zemích. Odhaduje, že letos se v České republice nezaměstnanost dostane vysoko nad osm procent. „Je to dáno tím, že Česká republika je hodně otevřená, je malá a závislá na poptávce ze zahraničí, protože se 80 procent HDP vyvážá. Navíc je tato země závislá na průmyslu,“ dodal Martin Lobotka.



Světová finanční krize sáhla na Vrchlabí

Jaroslav Skalický, Lucie Výborná, Vilém Janouš
Radiožurnál: Pod kůží, 12.11.2008

Svět zachvátila finanční krize a řada zemí se dostává do ekonomické recese. Česko je na tom ještě relativně dobře, ale automobilový průmysl už bojuje s potížemi. Auto je zbytečné zboží, protože lidé si nově za každou cenu kupovat nemusejí. Mohou jezdit starým, pořídít si ojeté, případně se bez něj obejít. Sdružení automobilového průmyslu odhaduje, že krize může postihnout až deset tisíc lidí, kteří přijdou o práci. Škoda Auto už omezuje výrobu.



Automobilový průmysl zažívá krizi po celém světě, jen v Evropě klesl prodej o několik procent. Dokonce i největší tuzemská Škoda Auto musela na pár dnů zastavit výrobu a do konce roku plánuje další odstavky. Ve Vrchlabí navíc počítali s tím,

že budou vyrábět miniauta Up! a kvůli tomu se automobilka ještě rozšíří. Před pár dny ale koncern Volkswagen oznámil, že do Vrchlabí investovat nebude.

První automobilovou karosérii ve Vrchlabí postavili před sto lety v roce 1908. Bylo to v tehdejší továrně Petera a synové, která do té doby vyráběla koňské postroje, kočáry a také sáně. Ve zdejší Škodovce končí dopolední směna. Řada zaměstnanců odjíždí domů autem. Jak se sluší a patří, většina z nich škodovkou. „Nevím, co bude,“ svěřil se zaměstnanec automobilky s ohledem na současnou ekonomickou krizi ve světě.

„Jestli to půjde tak, jak se o tom mluví, tak to bude stát za to. Nijak to neřeším, práci si někde najdu, ale mrzí mě to. Uvidíme, jak to dopadne,“ doplnil další s tím, že krize se už nyní zaměstnanců dotýká, protože zůstávají doma. „Také nic nevím, nic nám neřeknou,“ postěžovala si jiná zaměstnankyně vrchlabské automobilky. „Do konce roku budeme napevno dělat, ale co bude dál?“ navázal její slovenský kolega. Škodovka stojí na okraji Vrchlabí. Její případné problémy by se určitě promítly i do života samotného města. „Nejlépe se prodává v polovině měsíce, kdy jsou výplaty. Nejlepší výdělků na Vrchlabsku jsou určitě v automobilce,“ naznačila následky omezení výroby prodavačka z místního obchodu.

Na to, jestli krize dělá starosti městskému úřadu, se jdeme zeptat na zámek starosty Stanislava Konvaliny. „Automobilka je ve Vrchlabí největší zaměstnavatel, a to nejen ve Vrchlabí, ale i v přilehlé spádové oblasti. A není to jenom automobilka, ale menší soukromé firmy, které jsou na výrobu aut navázány - doprava, ostraha, stravování a další služby,“ přiblížil starosta. „Jako město se snažíme, abychom nebyli zcela závislí jenom na průmyslu, proto se snažíme hodně rozvíjet cestovní ruch, aby se činnost vyvážíla. Pokles kupní síly bude ve Vrchlabí hodně znát, což omezí i cestovní ruch,“ dodal Stanislav Konvalina.

Cestovní kancelář Ingtours prodává zájezdy takřka všech tuzemských cestovních kanceláří. „Budeme prožívat určitou krizi, která se zákonitě projeví i při prodeji našich zájezdů. V letošním roce je poptávka po zájezdech menší. Dva, tři roky budeme muset počítat s určitým útlumem, s tvrdou realitou, která tady je, ale myslím si, že v budoucnu dojde k rozvoji a k boomu. Takže musíme být dobří, musíme poskytovat kvalitní služby za slušnou cenu,“ nastínil budoucnost spolumajitel cestovky Pavel Bäuml.

Útlum? Zhruba rok

Rozšíření mělo přinést stovky nových pracovních míst. Město se už připravilo, dokonce koupilo pozemek pro nový fotbalový stadión, protože na tom stávajícím měly vyrůst nové montážní haly.

Ještě minulý týden ve Vrchlabí věřili tomu, že s potvrzením dalšího rozvoje Škodovky koncern Volkswagen jen otálí. Přínejhorším ho jenom na čas dává k ledu. Poslední zpráva je ale jasná a definitivní. „Tak jak oznámil Volkswagen, vůz Up! se ve Vrchlabí vyrábět nebude. Závod Vrchlabí zůstává i nadále plnohodnotným závodem Škoda Auto pro Českou republiku. Výrobní program, jaký tam je, zůstává i nadále. To, že jsme se ucházeli o projekt koncernu Volkswagen, neznamená, že budeme závod zavírat,“ vzkazuje mluvčí automobilky Škoda Auto Jaroslav Černý zaměstnancům, kteří se bojí o místo. „Odstávky jsou ve všech třech závodech v České republice různě, na různých modelech a na různých provezech. Nedá se říct, kolik to bude dnů, protože to je na různých modelech a na různých provezech jinak. Dělá to celkem 18 tisíc vozů, které se nevyrobí,“ doplnil mluvčí.

Zástupci firmy Škoda Auto a odbory se už dohodli na výši platů za dobu odstavek. „Snižování výroby je snižování oproti plánu roku 2008, který byl zpočátku velmi ambiciózní. Stále předpokládá, že Škodovka vyrobí minimálně stejně vozidel jako v roce 2007. Co se týká dodavatelů, tak situace u nich je samozřejmě mnohem horší, jelikož na ně nedopadá jenom pokles výroby u Škodovky, čili ztráta určitých zakázek u Škodovky, ale i u dodavatelů dalších evropských značek, jako je třeba Opel, Ford, Volvo a další,“ řekl prezident Sdružení automobilového průmyslu Antonín Šípek.

„Předpokládáme pokles prodeje na trzích západní Evropy, stagnaci nebo jen mírný růst na trzích východní. Celkovou dobu odhaduji na jeden rok až jeden rok a tři měsíce, protože se domnívám, že osobní automobily jsou komodita, kterou si zákazník nedokáže dlouhodobě odříci,“ poslal Antonín Šípek optimistickou zprávu zaměstnancům automobilek a dodavatelských firem.

Miniauta Up! byla zatím jedinou variantou pokračování výroby ve vrchlabském závodě, kde má v roce 2011 skončit produkce staré verze octavie. Ostatní modely se vyrábějí v Mladé Boleslavi a v Kvasinách. Žádný jiný typ Škoda Auto na příštích pět let neplánuje. „Nežli bude rok 2011, tak máme ještě docela dost času,“ slibuje náhradu za octavie Jaroslav Černý, mluvčí Škody Auto.



Antonín Šípek zase nesouhlasí s kritikou jednostranné orientace českého průmyslu na automobilový průmysl. Podobná tvrzení považuje za mýtus. „Je nutno si uvědomit, že automobilový průmysl tvoří zhruba dvacet procent průmyslové produkce České republiky. A průmyslová produkce je zhruba jedna třetina hrubého domácího produktu, čili se nedá říct, že by Česká republika byla výsostně závislá na automobilovém průmyslu. Je tady další průmysl, jako je elektrotechnický, chemický. Takže ta závislost není určitě tak velká jako například na Slovensku, kde podíl automobilového průmyslu na průmyslové produkci přesahuje v současné době, myslím, 35 procent,“ dodal.

Automobilový průmysl v Česku zaměstnává přes 120 000 lidí.

Na začátku týdne spustila výrobu aut v Česku další automobilka - jihokorejská firma Hyundai. Do konce roku jich pošle na trh 14 tisíc, v příštím roce to bude skoro dvě stě tisíc vozů. Hyundai v Nošovicích spolu s kolínskou TPCA a mladoboleslavskou Škodou Auto s jejími dalšími dvěma závody ve Vrchlabí a Kvasínách mají ročně dohromady produkovat přes milion aut. Bude jich ale nakonec opravdu tolik?

Škodovka už kvůli menšímu odbytu vozů výrobu omezila. Zaměstnanci se bojí o práci. Ještě hůř jsou na tom lidé v dodavatelských firmách, protože zásobují nejen domácí výrobce, ale i automobilky v zemích, které se už potýkají s recesí. Politici se zatím silným automobilovým průmyslem chlubili. Vylepšuje obchodní bilanci i hrubý domácí produkt, poskytuje spoustu pracovních míst. Ale co bude teď, když zájem o auta klesá?

Krise by neměla Česko výrazně zasáhnout

Zaměřili jsme se na krizi automobilového průmyslu. V Česku jsou jejím nejviditelnějším projevem odstávky ve výrobě v mladoboleslavské Škodovce a zrušení chystaného rozšíření závodu Škody Auto ve Vrchlabí.

Jedním z dopadů světové finanční krize je podle generální ředitelky agentury Czechinvest Alexandry Rudyšarové to, že se lidé vyhýbají nákupu spotřebního zboží. Omezení výroby v automobilovém průmyslu je také důsledek obtížnějšího financování nové výroby a nových technologií. „Tyto dva faktory způsobují, že se poptávka po nových automobilech snižuje,“ vysvětlila Alexandra Rudyšarová.

Když do Česka přicházeli investoři z automobilového průmyslu, mnozí odborníci i někteří politici varovali před tak silnou orientací na automobilový průmysl. Automobilky lákaly do Česka i Czechinvest. Nicméně Alexandra Rudyšarová uvedla, že se agentura nezaměřila jen na automobilový průmysl, ale že v té době byla v České republice poptávka po takových investicích. „Je to dané zejména tradicí České republiky v silném strojírenské a silném automobilovém průmyslu. Logicky si všichni investoři, kteří šli do České republiky, zmapovali terén a hledali silné stránky. Velice významným faktorem bylo i spojení koncernu Volkswagen a koupě Škodovky, protože tento krok motivoval další výrobce,“ doplnila generální ředitelka Czechinvestu.

Ona sama si nemyslí, že by ve světové ekonomice šlo o krizi, ale o zpomalení ekonomiky. „I portfolio v České republice, malá auta, by mělo nasvědčovat, že Českou republiku toto zpomalení, krize, když už tomu tak říkáme, nezasáhne. Dokonce TPCA oznámilo zvýšení výroby pro příští rok o 20 procent. A je to dané právě díky tomu, že se jedná o levná malá auta,“ dodala Alexandra Rudyšarová.