

„UKRADENÝ“ SUPERB A MONTOVNA, KTERÁ UMÍ VYVINOUT KLENOT



Luděk Vainert

HN,

13.11.

S.11

O střejší jazyk nemohl šéf škodovákých odborů zvolit. „Koncern Volkswagen Česku ukradl nejziskovější vlajkovou loď“, prohlásil Jaroslav Povšík, letitý předseda odborů v naší největší automobilce v den, kdy Hospodářské noviny přinesly zprávu, že model Superb se bude vyrábět v Bratislavě. Superb pro škodováky není jen tak něco. Jde o první novodobý model, kterým boleslavská automobilka zkouší nakouknout do světa luxusnějších vozů, ač je postaven na platformě patřící do třídy střední. A je to auto bezesporu vyvedené, zatím všechny jeho tři generace šly na odbytky. Superbů by Škodovka zaručeně dokázala prodat víc, jen kdyby na to měla kapacitu. To je v dnešní době unikátní situace. A vlastně i plýtvání potenciálem a náklady vloženými do vývoje.

To je hlavní důvod, proč na úrovni koncernu Volkswagen padlo rozhodnutí, že Superby budou sjíždět z výrobních linek na Slovensku. Bratislavská automobilka je nedostatečně využita, loni tam museli po tisících propouštět, tak proč nepřevést výrobu tam. Týká se to i starších bratříčků české limuzíny, modelů VW Passat, s jejichž výrobou skončí německé závody koncernu. Naši odboráři to berou jako další újmu, vždyť i Passaty slíbil VW Česku. A teď nebude nic ani z toho? Krádež!

S rolí odborového vůdce je tradičně spojena jistá dávka radikality, ale v tomto případě to veterán Povšík přece jen přehnal. Jako člen

dozorčí rady Škody Auto, který často jedná i ve wolfsburské centrále, musí dobře vědět, že v Česku kapacita na výrobu dalších aut jednoduše není. Chybí i potenciál k jejímu zvýšení. U nás nejsou lidi (Povšík se pere za to, aby zaměstnanci nemuseli na další směny), pendleři mají v době covidu těžký život, okolí výrobních závodů úpí pod náporom dopravy. Nic z toho se nedá snadno vyřešit.

Navíc bestsellerem je i velké SUV Kodiaq. Byly by snad odboráři spokojenější, kdyby se vyrábělo v Německu? I to byla jedna z variant. Na všechno Škodovka prostě nemá síly, něčeho se vzdát musela. Že je to rodina Passat/Superb, může být z hlediska dlouhodobé zaměstnanosti i výhodnější, protože sedany dnes v porovnání se SUV u typického zákazníka ztrácejí na atraktivitě. Ostatně když se výroba Passatů v Česku oznamovala, vrtalo zas odborářům hlavou, zda nejde o nějaký úskok, zda nepřející koncern Škodovce neuvazuje na krk neperspektivní balvan.

Jaký bude osud manažerských limuzín, se nakonec rozhodne v Česku. Jejich vývoj totiž dostali na starost mladoboleslavští technici. „Krádež vlajkové lodi“ tak lze interpretovat i jako posun od montovny k vyšším patrům. Nejsou konstrukce a vývoj důležitější, lépe placené a dokonce pro automobilku i potenciálně ziskovější než vlastní montáž aut?

ludek.vainert@economia.cz