

# V elektromobilitě nám ujíždí vlak

**Pokud Česko rychle nedobuduje technologickou a dopravní infrastrukturu, německé firmy nebudou mít důvod u nás investovat**

IVANA PEČINKOVÁ

**PRAHA** „Když jsem se před dvěma roky ptal šéfu německých automobilek, zda u nás, na Slovensku a v Rumunsku nechají své investice, odpověděli, že pokud tyto země nezlepší svou infrastrukturu, pak nenechají,“ říká ekonom, bývalý viceguvernér České národní banky a generální ředitel České spořitelny Pavel Kysilka. A neoblomí je prý ani tradiční výhoda Česka – levná a technicky zdatná pracovní síla a blízkost k Německu. To už pro ně v době robotizace a digitalizace brzy nebude hrát žádnou roli, dodává Kysilka.

Německé firmy byly po listopadu 1989 ze všech zahraničních investorů nejrychlejší. A nejpraktičtější. Nechaly za sebou všechny ostatní zájemce o privatizaci, zejména Francouze. Zatímco Němci už dávno natáhli gumovky a zkoumali československé podniky přímo v terénu, francouzské firmy se teprve rozhlížely. „Francouzi chodili ze všeho nejdříve na ministerstvo,“ říká Kysilka, tehdejší poradce ministra hospodářství. Volkswagen tak na začátku 90. let 20. století francouzské firmě Renault doslova vyfoukl před nosem jeden z nejzajímavějších československých podniků, mladoboleslavskou Škodovku.

## Udržet krok s technologiemi

Dnes je Česko díky investici Volkswagenu druhým největším výrobcem automobilů na hlavu na světě (první je Slovensko) a odhaduje se, že mladoboleslavská firma a její subdodavatelé se na celkové výkonnosti ekonomiky (měřeno hrubým domácím produktem) podílejí více než devít procenty. To dělá z naší Škody zásadního aktera ve hře o to, jak se česká ekonomie povede. Neméně důležitou kartou je stav německého hospodářství, které patrně míří do recese.

## Vývoj českého exportu do Německa



„V posledních dvaceti letech Německo není na špičce převratných technologických změn. Tam bylo někdy před sto lety, když němečtí technici přišli se spalovacím motorem. Nejvíce inovací přichází ze Spojených států a stále více budou přicházet také z Číny,“ hodnotí Pavel Kysilka.

Na druhou stranu však rozhodnutí spolkové kancléřky Merkelové o ústupu od uhelných elektráren i jádra znamená rezolutní tah směrem k elektromobilitě, zamýšlí se ekonom.

Navíc se země otevřela různým zajímavým zahraničním investorům, vznikají tam obří cloudová centra Microsoftu, IBM nebo Ama-

zonu, do nichž si německé firmy mohou sahat pro obrovské kapacity informačních a komunikačních technologií a služeb jako umělé inteligence či virtuální realita.

„Pokud se v největší chloubě Německa, výrobě aut, prosadí elektromobilita, nejen politicky ale i ze strany spotřebitelů, tak to bude znamenat zásadní transformaci jednoho z největších byznysů světa, německého automobilového průmyslu. A to převrátí naruby nejen klíčové firmy, ale i tisíce jejich dodavatelů. Včetně těch našich,“ vyvozuje Kysilka, který se v poslední době nejvíce věnuje právě digitalizaci, robotizaci a umělé inteligenci.

Co to bude znamenat pro českou ekonomiku? Dnešní spalovací motory, ať už benzinový či dieselový, jsou velmi složité, na rozdíl od elektromotorů. „Výroba elektromotorů je daleko jednodušší, nepotřebuje ten typ dodavatelů, na kterém dnes stojí Česko,“ říká Kysilka.

## Nahradí nás roboti?

Elektromotory mají daleko méně dílů, ty mohou vyrábět roboti, kteří jsou stejně drazí jako v Německu, takže není důvod si robotickou práci objednávat v Česku. Naproti tomu nynější výroba komponentů do spalovacích motorů je postavena na

velmi dlouhém řetězci výrob, počínaje železárnou až po perfektní, přesné zpracování, a to je dnes úkolem českých subdodavatelů. Na subdodávkách pro automobilky se v Česku podílejí stovky firem. Počínaje gumovými rohožkami přes čalounění až po autoskla.

Jak tedy přesvědčit zahraniční firmy, aby u nás zůstaly a investovaly? První na řadě je podle Kysilky dobudování infrastruktury. „Nešlapeme dost razantně na to, abychom dobudovali technickou infrastrukturu, zejména vysokorychlostní síť, ani abychom dostavili dopravní infrastrukturu. Jsme jedna z nejlepších zemí

v hustotě silniční a dálniční sítě, ale jedna z nejhorších v její kvalitě. Dále musíme velmi rychle vybudovat vědecko-výzkumnou základnu spojenou s budoucí elektromobilitou a s rozvojem umělé inteligence a některých dalších s tím spojených oborů. Tam samozřejmě musejí zapracovat firmy, ale tento manévř se nedá udělat bez aktivní podpory vlády,“ doporučuje Kysilka.

Dodává, že v posledních dvaceti letech vláda schválila 146 hospodářských strategií, které se ne-realizovaly. Hodně je to ovšem podle něj i o sebevědomí českých firem, které by si měly umět říci o své místo na slunci.

# Doby, kdy jste byli montovnou, jsou pryč

IVANA PEČINKOVÁ

V Česku působí na šest tisíc německých firem. Daly nám v 90. letech přednost hlavně kvůli vysoce technicky kvalifikované pracovní síle. Dnes ale naopak bojují s jejím dramatickým nedostatkem a 12 let se marně pokoušejí do učňovského vzdělávání systémově vnést povinnou praxi, říká **Bernard Bauer**, výkonný člen představenstva Česko-německé obchodní a průmyslové komory. Automobilky zneklidňuje i nejednoznačný postoj české vlády k podpoře elektromobility. Zvažují proto vybudovat nové výrobní závody mimo území Česka.

**LN Ze všech stran slyšíme, že jedním z důvodů slabého růstu německé ekonomiky a jejich nejasných výhledů je, že vaše automobilky zaostávají v přechodu na nové technologie u motorů. Jak je to vlastně u tradiční technologické velmoci možné?**

Německá ekonomika je v posledních deseti letech stabilní a výsledek 1,4 procenta, jakkoliv může na první pohled vypadat skromně, je v kontextu zásadních globálních problémů jako brexit či čínsko-americké obchodní spory velice dobrý. Pokud jde o automobilky: slovo zaostávat je snad trochu silné. Ostatně benzinový i dieselový motor byly v Německu vynalezeny. Obecně si myslím, že to chce čas. Není možné během několika málo let přivést na trh kompletně novou technologii a získat pro ni podporu všech,

důležité je naladění trhu, tedy jak jsou spotřebitelé flexibilní. Svou roli samozřejmě sehrává i vyšší pořizovací cena nových typů aut. V Evropě navíc vážně i budování infrastruktury, dobýjecích stanic je zatím pomálu. Elektromobilita je podle mne proces a diskuse o něm ani zdaleka neskončila. Ostatně ani v Česku, kde mají německé automobilky své významné investice, zatím nepanuje jednotný názor na to, co dál.

## LN Myslíte ve vládě?

Jak u spotřebitelů, tak i ve vládě. Na jarním kolokviu v Mladé Boleslavi, uspořádaném Škodou a automobilovým sdružením SAP, popsal pozvaný expert z Norska, jak tamní stát podporuje elektromobilitu. Ohledně takové podpory premiér Babiš vyslovil jasně nesouhlasné stanovisko. To je určitý signál. Jak byste pak uvažovala vy v pozici výrobce automobilů? Nejspíše byste si položila otázku, zda jste si pro své investice do nových technologií vybrala správný stát.

## LN Znamená to tedy, že otázka výroby elektromobilů v Česku je pro VW uzavřená?

Jsem přesvědčen, že ne. Při květnovém setkání bavorského ministra hospodářství s ministrem průmyslu Karel Havlíčkem jsme pochopili, že ten nemá na elektromobilitu tak jednoznačný názor jako premiér a že čeká, co budou podnikat automobilky. A nemůžeme vynechat otázku, kde vzít lidi. Všeobecně platí, že výrobní podniky jdou tam, kde je pracovní síla.



Bernard Bauer z Česko-německé obchodní a průmyslové komory

FOTO MAJRA - MICHAL ŠULA

A jak je známo, Česko má skutečně velký problém s nedostatkem pracovních sil.

**LN Před deseti lety jste říkal, že německé firmy mají takový problém s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil, že to může ovlivnit jejich další investice u nás. Už tehdy jste se ale pokoušeli tento klíčový nedostatek řešit. Jaké jsou výsledky?**

My jsme před 12 lety spolu s vaší státní správou začali pracovat na rozvoji tzv. duálního vzdělávání, tedy propojení teoretické-

ho vzdělávání s praxí u technických profesí. Jeden týden škola, druhý týden odborné pracoviště v podniku. Věnovali jsme tomu velmi mnoho energie. Ale během těch let proti nám u jednacího stolu usedali stále noví lidé, s každou změnou ministra. A ti vždy začínali úplně od začátku. Momentálně jsme v jednání s premiérem Babišem, který pochopil důležitost duálního vzdělávání, a to nejen kvůli německým, ale i lokálním investorům. A pověřil ministra Havlíčka vypracováním konceptu duálního učňovského vzdě-

lávání. Komora i její členské firmy se na tom aktivně podílejí. Havlíček o tom jednal také s bavorským ministrem hospodářství a zdá se, že to je jedna z jeho priorit. Už existuje model budoucího systému v Moravskoslezském kraji. Záměrem je tento model posléze rozšířit do celé republiky.

## LN Česko je často dávána nálepka montovny. Co tomu říkáte?

Ve vaší zemi působí až šest tisíc německých firem a jste pro nás desátý nejdůležitější obchodní partner. A to vy vyvážíte více k nám

než my k vám. Ale doby, kdy jste byli montovnou, jsou pryč. Už jste se v měřítku regionu střední a východní Evropy posunuli na jinou příčku žebříčku. I proto, že zdejší práce už dnes není tak levná.

## LN Jak důležité jsou inovace pro průmyslové, ale malé země, jako je Česko?

Bez inovací žádná země v globální konkurenci neobstojí a Česko je i při své velikosti výrobní velmoc, takže to pro ni platí dvojnásobně. Velmi pozitivně proto hodnotíme, že tu vznikla inovační strategie, která vytyčuje směr od jednoduchých výrobků k hi-tech. Její součástí je výzkum a vývoj, do nichž tady německé firmy v posledních letech hodně investovaly. A také umělé inteligence, další zásadní výzva i pro česko-německé partnerství.

## LN A co další hi-tech obory, budete u nás vyrábět něco na špičkové úrovni?

Německé firmy tady už dávno na špičkové úrovni vyrábějí. Příkladem jsou firmy Bosch a Siemens. Bosch má centrum pro výzkum a vývoj v Českých Budějovicích, kde zaměstnává české inženýry, kteří vyvíjejí pro celý svět. Globální výzkum a vývoj probíhají i v malých či středních podnicích. Jeden příklad za všechny – třeba malá ostravská firma Brebeck Composite vyrábí pro pověstnou formuli 1. Když se ptáte na to, kde je další potenciál česko-německé spolupráce, jsou to nanotechnologie.