

Páteř se láme: německý automobilový průmysl končí.

 lipovylisť.cz/wordpress/pater-se-lame-nemecky-automobilovy-prumysl-imploduje

David Z Moravy

15. srpna 2024

15. srpna 2024

Automobilový průmysl je historickým pilířem německé ekonomiky. Krize v tomto odvětví se však stále zhoršuje – v posledních několika týdnech se významní dodavatelé zhroutili rekordní rychlostí.

od Henryho Albrechta

Krize v německém automobilovém průmyslu se už týdny dramaticky zhoršuje. Zejména dodavatelé pro automobilový průmysl někdy nedokážou čelit tlaku – rušení pracovních míst a bankroty jsou nyní na denním pořádku. Ušetření nejsou ani globální giganti jako Thyssenkrupp. Německo je považováno za kolébku automobilu a průkopníci jako Carl Benz a Gottlieb Daimler, kteří na konci 19. století vyvinuli první automobily, také položili základy vzkvétajícího dodavatelského průmyslu. V roce 2023 pracovalo přímo v automobilovém průmyslu v průměru téměř 780 000 Němců a nepřímo pracovalo kolem 1,5 až 2 milionů lidí. Nepřímo na tom závisí miliony dalších pracovních míst.

Od listopadu 2023 se ale objevují zprávy o propouštění a bankrotech. Federální ministerstvo hospodářství Roberta Habecka vysvětluje současnou slabost automobilového průmyslu klesající „poptávkou na světových trzích po roce 2019“ a „důsledky globální pandemie koronaviru a ruské útočné války na Ukrajinu, jakož i překážkami v dodávkách určité meziprodukty a suroviny, které také... prodej automobilů a výroba automobilů v Německu v letech 2021 a 2022.“

První dodavatel automobilů nyní zcela kapituloval. Hesenský dodavatel Castwerk, který se specializuje na lehké hořčikové komponenty, zastavuje provoz. Neúspěšné insolvenční řízení zpečetilo konec firmy, která v roce 2023 dosáhla tržeb 23 milionů eur. K 31. říjnu 2024 bylo propuštěno 140 zaměstnanců společnosti. I přes intenzivní hledání se nepodařilo najít investora a stav zakázek se znatelně zhoršil. Společnost Castwerk, vyčleněná ze skupiny Hettich v roce 2015, začala vyrábět zinkové odlitky v roce 1978 a v roce 1998 se rozšířila na díly odlévané pod tlakem z hořčíku.

Dva dodavatelé automobilů zavírají továrny ve čtvrti Wartburg

V durynské čtvrti Wartburg dva dodavatelé pro automobilový průmysl zavírají své továrny. Týká se to výrobce sedadel Lear a poskytovatel služeb Reichhart Logistik. Obě společnosti naposledy pracovaly jménem Opel. Podle IG Metall je postiženo 170 pracovních míst.

Podle IG Metall Eisenach bude zakázka na nový Opel E-Grandland, který se bude v budoucnu vyrábět v továrně v Eisenachu, zřejmě zadána v zahraničí. Pro Leara to znamená konec výroby v Eisenachu, který je naplánován na říjen 2024. Tento vývoj se týká zhruba 90 zaměstnanců, u kterých se očekává, že přijdou o práci.

Uzavření čeká také závod Reichhart Logistik v Eisenachu, který v současnosti vyrábí komponenty pro Opel. To je naplánováno na konec září 2024, což znamená konec přibližně 80 dalších pracovních míst. Opel plánuje v budoucnu vyrábět komponenty dříve vyráběné Reichhartem ve vlastní továrně, díky čemuž bude uzavření logistické společnosti nevyhnutelné.

Firmy utíkají z Německa

Automobilový dodavatel Thyssenkrupp Automotive Body Solutions, dceřiná společnost průmyslového gigantu Thyssenkrupp, přesouvá části své výroby. Na začátku srpna firma oznámila, že celostátně zruší 400 pracovních míst. Společnost pravděpodobně ztratila důvěru v budoucí životaschopnost Německa.

Důvodem propouštění firmy bylo zhoršení konkurenčních podmínek, které se zejména v poslední době negativně změnily. Kvůli neustále se zvyšujícím výrobním nákladům již často není možné konkurovat zemím s nízkými mzdami. Tento krok je však pro firmu obtížný: jak *bylo SWR* sděleno, dlouhodobě se snaží „zlepšit a zefektivnit“ procesy v Německu. Závěrem však je, že tyto snahy byly neúspěšné.

Vnitřní restrukturalizace společnosti je nyní nevyhnutelná. Výroba a pracovní místa s ní spojená se stále častěji přesouvají do zahraničí. Podle společnosti se mají rozšířit pobočky Thyssenkrupp v Indii, Číně, Polsku, Portugalsku a USA.

Thyssenkrupp ale není jedinou společností, která masivně propouští. Dodavatel pro automobilový průmysl ZF oznámil, že do roku 2028 zruší v Německu přibližně 14 000 pracovních míst. Motiv je dobře známý: zajištění budoucí životaschopnosti a konkurenceschopnosti. Společnost má v Německu celkem 54 000 zaměstnanců. ZF má po celém světě 169 000 zaměstnanců a v roce 2023 dosáhla obratu kolem 46,6 miliardy eur.

Dodavatel Continental také před devíti měsíci oznámil, že propustí kolem 5500 zaměstnanců. Toto opatření je součástí snahy společnosti Continental vrátit churavějící divizi na správnou cestu prostřednictvím drastických úspor nákladů. Výrobce pneumatik Goodyear také v listopadu loňského roku oznámil, že zavře své továrny v Braniborsku, což stálo práci zhruba 1800 zaměstnanců.

Po zrušení práce a útěku následuje bankrot

Pokud již jako opatření ke snížení nákladů nestačí ani snižování pracovních míst, zbývá některým firmám jediná možnost – vyhlásit bankrot. Dodavatelé automobilů, jako je Eissmann Automotive Deutschland GmbH a jejich německé dceřiné společnosti, podali návrh na insolventci u okresního soudu v Tübingenu.

Společnost, která zaměstnává zhruba 5 000 lidí na 17 místech po celém světě, včetně zhruba 1 000 v Německu, nemá v novém zaměření na elektromobilitu místo. Navzdory renovačním opatřením v posledních měsících nebylo možné ekonomickou recesi a rostoucí náklady na energie a materiál dostatečně kompenzovat. V roce 2021 dosáhla skupina Eissmann Group Automotive tržeb kolem 367 milionů eur, finančním potížím však nezabránil ani syndikovaný úvěr ve výši 120 milionů eur.

Kromě Eissmanna vyhlásil konkurz i další významný dodavatel automobilového průmyslu Mürdter Group . Společnost založená v roce 1964 byla známá svými díly pro vstřikování plastů a výrobou nástrojů a v poslední době zaměstnávala kolem 585 lidí. Pokles automobilového průmyslu tvrdě dopadá na dodavatelský průmysl a budoucnost těchto společností je v současnosti nejistá.