

Světová ekonomika

lo exportováno. Česká republika také už není dominantním odbytištěm vozů značky Škoda. Zhruba stejné množství, jaké se prodalo v České republice, našlo své zákazníky i na tak náročném trhu, jaký je v Německu, 42 927 vozů se prodalo v Polsku, 37 103 ve Velké Británii, na Slovensku 25 728, v Itálii 23 061, v Rakousku 16 200, ve Francii 14 234 atd. (Tab. č. IV/10, 11).

Úspěchy ostatních na domácím hospodářském kolbišti

Méně známou je také skutečnost, že se u nás montují na 60 % podvozků dovezených nákladních a užitkových automobilů nejrůznější nástavby od jednoduchých valníků až po náročné speciální verze. Některé z nich jsou určeny i na export.

Rovněž díly a autopříslušenství z českých podniků dnes putují do montážních závodů mnoha značek v řadě zemí. Vývoz autopříslušenství představuje významnou součást celkového exportu České republiky. Doslova neuvěřitelný skok zaznamenal podnik Barum Continental Otrokovice. Zatímco v roce 1993 zde vyrobili necelé tři miliony pneumatik, v loňském roce to bylo více než pětikrát tolik. Navíc v Otrokovicích je dnes vyráběno široké spektrum pneumatik, od standardních pro cestovní vozy až po špičkové pláště High-tech pro automobily dosahující rychlosti až na hranici 300 km/hod.

Automobily – fenomén doby i zaměstnanosti

Ať chceme, nebo ne, automobily, respektive motorová vozidla, patří nejen ke dnešní době i společnosti, ale současně jejich výroba, prodej a provoz na sebe vážou mnoho pracovních míst. Jen v České republice se na výrobě motorových vozidel přímo podílí na třicet tisíc lidí, dalších sedmdesát tisíc pracuje ve výrobě příslušenství. Desetitisíce lidí jsou zaměstnány prodejem a opravami motorových vozidel, další pracují při prodeji ojetých vozů, u čerpacích stanic atd. Připočteme-li k tomu pracovníky, kteří se podílejí na pojištění, leasingu a všem ostatním, co souvisí s motorizací, plus profesionální řidiče stejně jako údržbáře i stavbaře silnic a dálnic, je podíl motorových vozidel na zaměstnanosti u nás opravdu významný. I když se zejména militantní ekologové proti automobilům a silniční dopravě bouří, jen těžko lze cokoliv na současně motorizaci nebo výrobě automobilů změnit. Kromě samotné dopravy lidí i nákladů přispívají motorová vozidla přímo, nebo nepřímo k obživě zhruba každého dvacátého obyvatele naší země.

Přijde zlepšení?

S automobily, jejich výrobou a zejména provozem úzce souvisí jejich tak často diskutovaný vliv na životní prostředí. Jen málokdo si uvědomuje, že například deset let staré osobní auto produkuje ve výfukových plynech v průměru desetkrát, ale často i padesátkrát víc zdraví škodlivých látek než auto nové, splňující přísné exhalační normy. Podobně je tomu se znečišťováním mazivy, které unikají u starších vozidel nejrůznějšími netěsnostmi nebo s používáním zdraví škodlivých příměsí azbestu na obloženích a těsněních atd. Čím dříve se zbavíme starých pojízdných vraků, tím lépe nejen pro životní prostředí, ale také pro bezpečnost. Ze statistik například vyplývá, že při haváriích vozidel vyrobených v letech 1980 až 1984 připadá na tisíc dopravních nehod 3x více usmrčených osob než u vozidel v roce 2002, které většinou jezdí rychleji, ale jsou vybaveny podstatně dokonalejšími bezpečnostními prvky a tuhou karosérií.

Podíl starších vozidel je u nás bohužel ještě stále nepříjemně velký. Relativně mladé, v průměru jen 8 let, jsou jen lehké užitkové dodávky a tahače, které by starší nemohly jezdit do zahraničí, ale průměrné stáří osobních automobilů je 13,5 roku, u středních nákladních vozů je to 17 let, u speciálních komunálních vozidel okolo 20 let a u motocyklů dokonce v průměru 30 let. Nejhůře jsou na tom pásové traktory, kterých je u nás evidováno ještě asi 500, u kterých je průměrné stáří 43 let.