

ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2017 | 2

Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR

ŠKODA Muzeum, Mladá Boleslav,
16. února 2017



B. Wojnar, B. Maier, B. Soborka



A. Krnáčová



M. Marksová, B. Wojnar



Kolokvium ve ŠKODA Muzeu, Mladá Boleslav



R. Maříš, B. Wojnar, R. Brabec



B. Wojnar, T. Prouza



D. Ťok



Vážení čtenáři, držíte v rukách druhé vydání nového magazínu automobilového sdružení AutoSAP Český autoprůmysl. Jeho slavnostní křest proběhl jen krátce před zahájením naší nejvýznamnější akce této zimy – únorového strategického setkání zástupců autoprůmyslu s premiérem a vybranými členy vlády nazvané Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR. Toto setkání bylo zásadním mezníkem při naplňování jednoho z bodů, které nově zvolený prezident AutoSAP Bohdan Wojnar představil v Průhonících v prosinci 2016 a jímž je příprava České republiky na témata budoucnosti v automobilovém průmyslu. Cílem jednání bylo přitáhnout pozornost vlády k nastupujícím trendům, jako jsou alternativní pohony, autonomní vozidla či digitalizace, které významně ovlivní budoucnost automobilového průmyslu v České republice, a odstartovat tak práce na seznamu potřebných opatření, ke kterým by se vláda a průmysl měly přihlásit v září t.r. Akce takového rozsahu, jako bylo kolokvium v Mladé Boleslavi, by se neobešla bez podpory společnosti ŠKODA AUTO coby hostitele a které touto cestou za celý AutoSAP ještě jednou děkuji.

Aby český autoprůmysl i nadále významně přispíval k růstu zaměstnanosti a rozvoji naší ekonomiky, je zapotřebí se na tyto výzvy připravit, což se neobejde bez širšího zapojení na straně státu. Za klíčové proto vnímáme, aby vládní politika směřovala k ekonomice, jež stojí na pilířích rozvoje nových technologií, podpory výzkumu a vývoje a posilování kvalifikované a technicky zdatné pracovní síly.

Je tedy přirozené, že se velká část tohoto čísla časopisu věnuje výsledkům kolokvia. Jsme zejména rádi, že se k nim vyjádřil v obsáhlém exkluzivním rozhovoru

i předseda vlády Bohuslav Sobotka a v anketě pak další členové vlády, kteří premiéra do Mladé Boleslavi doprovázeli. Za AutoSAP se jednání zúčastnili někteří členové představenstva, mezi nimi i Mojmír Čapka, kterému patří druhý velký rozhovor tohoto vydání. Ve zpravodaji najdete také zajímavé články dalších účastníků kolokvia, Petra Knapa, vedoucího partnera společnosti EY pro automobilový sektor a digitalizaci, a dále dosavadního koordinátora digitální agendy ČR Tomáše Prouzy.

Nezapomínáme ani na významná legislativní témata, která se chystají na úrovni EU. Řeč je samozřejmě o omezování emisí oxidu uhličitého z automobilů a chystaném sdělení Evropské komise k této problematice pro období 2020+. Při jednáních v Bruselu, ale také v pracovních skupinách na českých ministerstvech a partnerských svazech se denně potvrzuje, že v dnešním propojeném světě vše souvisí se vším. Například pro rozvoj vozidel na alternativní paliva či zavádění autonomních vozidel bude nadcházející emisní legislativa, potažmo aktivity velkých evropských metropolí, pokud jde o regulaci vjezdu vozidel a zavádění konceptů mobility jako služby, naprosto zásadní.

Samozřejmě se v tomto vydání Českého autoprůmyslu nevidíme jen do budoucna. Tradičně přinášíme aktuální znamenité výsledky našich členských firem a jsme rádi, že Vám můžeme představit hned tři nové členy AutoSAP. Všimněte si také článku o britském automobilovém průmyslu a pozvání ke společné účasti na červnové Automechanice v Birminghamu.

*Váš Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel AutoSAP*



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

Šéfredaktor: Ing. Miroslav Konvalina | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/5a, 140 00 Praha 4 – Michle
Tel.: +420 233 323 885 | E-mail: konvalina@autosap.cz | Elektronická verze: www.autosap.cz
Grafika: Propagační Atelier, Mazancova 3055, 143 00 Praha 4 | Grafika obálky: Libor Novák
Tisk: BETIS s.r.o., Praha – Běchovice | Registrováno: MK ČR E 22798 | Periodicita: Vychází pětkrát ročně
Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 2/2017: Duben 2017 | ISSN 2570-5482

Autoprůmysl zahájil strategickou spolupráci s vládou ČR

03



18



14

Západočeská univerzita v Plzni spolupracuje s průmyslovou praxí

30



05

Auto roku

22

TPCA Czech oslavila tři miliony vyrobených aut

28



20

OBSAH

Zpráva o kolokviu

- 3 | Autoprůmysl zahájil strategickou spolupráci s vládou ČR

Rozhovor

- 5 | Bohuslav Sobotka: Vládní podpora digitalizace, inovací i nových průmyslových technologií je pro budoucnost republiky klíčová
14 | Mojmír Čapka: Zůstaneme předními dodavateli autoprůmyslu

Ohlasy kolokvia

- 9 | Anketa s ministry
10 | Jak vdechnout Společnosti 4.0 život?
11 | Vliv nových trendů na automobilový průmysl v České republice

Z činnosti AutoSAP

- 17 | AutoSAP v zimě nespal

Naše téma

- 18 | Automobilky čekají nové cíle pro emise CO₂

Podpora elektromobility

- 20 | Podpora elektromobility v rámci OPPIK

Auto roku

- 22 | Dodavatelé pro Auto roku 2017 v ČR
23 | Členská firma AutoSAP získala v rámci soutěže Auto roku 2017 v ČR titul Výrobní závod roku

Jak se vede

- 24 | Úspěchy automobilového průmyslu přinesly růst pracovních příležitostí
25 | Jak se vede Plastics: Rosteme v objemu i v kompetencích
26 | Buzuluk hlásí rekordní tržby v roce 2016
26 | Růst Saar Gummi Czech je spjatý s výraznými investicemi

Osobnosti autoprůmyslu

- 27 | Radek Strouhal, Martin Šustek, Milan Šlachta, Jiří Svozil, Jan Škarka

Milníky

- 28 | TPCA Czech oslavila tři miliony vyrobených aut

Noví členové

- 29 | LAMBRO - 92 a.s.
Logio s.r.o.
Eichler Company a.s.

Vysoké školy

- 30 | Západočeská univerzita v Plzni spolupracuje s průmyslovou praxí
31 | VŠTE po 10 letech změnila statut. Bude univerzitou a vytvoří fakulty

Z historie

- 32 | Rok 2017 – 120 let od zahájení výroby automobilů v Kopřivnici

Ze zahraničí

- 34 | Trendy britského automobilového průmyslu

Návštěvy ve firmách

- 36 | Prezident Miloš Zeman, ministr financí Andrej Babiš

Fotografie na 1., 2. a 3. straně obálky: ŠKODA AUTO

Autoprůmysl zahájil strategickou spolupráci s vládou ČR

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) představilo 16. února 2017 na odborném kolokviu v Mladé Boleslavi aktuální trendy v automobilovém průmyslu a jejich význam pro Českou republiku. AutoSAP, sdružující 144 firem a institucí automobilového průmyslu, přivítal tuto diskuzi a vnímá ji jako zahájení strategické spolupráce vlády ČR s automobilovým průmyslem a dalšími partnery s cílem přispět k budoucí konkurenceschopnosti české ekonomiky.

- | Byla zahájena příprava Paktu budoucnosti automobilového průmyslu
- | Bude formulován akční plán obsahující konkrétní opatření
- | AutoSAP je připraven neprodleně zahájit práci ve společných pracovních skupinách



Tisková konference Bohuslava Sobotky a Bohdana Wojnara

Foto: ŠA



Zásadní význam automobilového průmyslu pro Českou republiku zdůraznili v úvodu kolokvia předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka a prezident AutoSAP Bohdan Wojnar. Spolu s premiérem se strukturované debaty na témata rámcových podmínek pro nástup elektromobility, autonomního řízení a digitalizace zúčastnili také další představitelé české vlády: ministryně práce a sociálních věcí Michaela Marksová, ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek, ministr dopravy Dan Ťok, ministr životního prostředí Richard Brabec, primátorka hlavního města Prahy Adriana Krnáčová, náměstci místopředsedy vlády pro ekonomiku, místopředsedy vlády pro vědu, výzkum a inovace a náměstci ministryně školství a ministryně pro místní rozvoj.

Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar uvedl: „Dnes jsme společně s představiteli české

vlády za účasti zástupců českého průmyslu i zahraničních řečníků učinili významné kroky k tomu, abychom výzvy, které před nás nástup Průmyslu 4.0, elektromobility, digitalizace, konektivity a autonomního řízení staví, proměnili v příležitosti.“

Členové vlády deklarovali odhodlání hledat společná řešení a do konce léta 2017 spolu s představiteli průmyslu a dalšími partnery připravit Pakt pro budoucnost automobilového průmyslu spolu s akčním plánem obsahujícím konkrétní opatření, která posílí konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu i v budoucnu. AutoSAP nabídl experty do společných pracovních skupin k rozvoji elektromobility a dobíjecí infrastruktury, spolupráci při aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, pro přípravu podmínek na testování autonomních vozidel i k posílení aspektu mobility v moderním digitálním světě na platformě chystané strategie Digitální Česko.

„K podpoře elektromobility je v České republice na co navazovat. Vládou schválený Národní akční plán čisté mobility je velmi dobrým základem pro další práci,“ řekl Bohdan Wojnar a dodal, „zaslouží si však ‚upgrade‘, pokud jde o cíle i opatření k jejich plnění, a nemyslím tím pouhý ‚facelift‘, pokud mohou použít výraz z naší automobilové branže. V oblasti digitalizace, elektrifikace a autonomního řízení spoléháme na to, že se jich vláda aktivně chopí, zastřeší stávající činnosti a všechny tyto iniciativy sjednotí do jednoho efektivního procesu.“

Účastníci jednání se shodli, že při společném úsilí všech akτέρů má Česká republika dobrou výchozí pozici, aby se s výzvami vypořádala a domácí autoprůmysl byl nadále motorem české ekonomiky. Společným cílem je posílení vzdělanosti, zaměstnanosti a udržení mezinárodní konkurenceschopnosti. ■

Předseda
české vlády
B. Sobotka poskytl
po skončení
Kolokvia
o budoucnosti
automobilového
průmyslu
v České republice
exkluzivní
rozhovor
Českému
autoprůmyslu.

A portrait of Bohuslav Sobotka, the Prime Minister of the Czech Republic. He is wearing a dark suit, a light blue shirt, and a patterned tie. He has short, light-colored hair and is wearing glasses. The background is a blurred blue and white.

Bohuslav Sobotka: Vládní podpora digitalizace, inovací i nových průmyslových technologií je pro budoucnost republiky klíčová

Foto: www.vlada.cz

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

Pane premiére, český automobilový průmysl má v tuzemské ekonomice výsadní postavení a v současné době je tahounem hospodářství. Jak vnímáte momentální situaci autopřemyslu vy a co říkáte na názory, že Česko se o automobilový průmysl příliš opírá?

Firmám v automobilovém průmyslu se v posledních letech velice daří. O tom svědčí rekordní ekonomické výsledky firem v loňském roce i neméně úspěšný vstup do roku letošního. Zaměstnávají zhruba 150 000 lidí, vytvářejí přibližně čtvrtinu českého exportu a okolo devíti procent hrubého domácího produktu. To jsou úctyhodná čísla, která potvrzují, že v současnosti je automobilový průmysl skutečně páteří české ekonomiky.

Automobilový průmysl má u nás dlouhou a velice silnou tradici a vždycky patřil k pilířům ekonomiky. Značky jako Laurin & Klement, předchůdce dnešní Škoda Auto, Tatra, Praga, Avia a další se proslavily v Evropě a takřka po celém světě. Můžeme být hrdí na to, že většina z nich přežila do dnešních dob, přenesla se i přes těžká období a v současnosti se jim nebývá daří. Ano, upínání se na jeden segment průmyslu s sebou může nést jistá rizika. Česká republika však má i další úspěšné obory, které se především v posledních letech úspěšně rozvíjejí. A naším úkolem jakožto vlády je vytvořit

automobilovému i dalším průmyslovým odvětvím takové podmínky, aby se mohly rozvíjet i nadále.

Jaké postavení by měl mít autopřemysl v české ekonomice ve střednědobém horizontu? Bude i nadále základem našeho hospodářství?

Nepochybně bude i nadále klíčovým odvětvím. Musí ovšem zvládnout velké výzvy, které přináší aktuální technologický pokrok spojený s digitalizací průmyslové výroby, s hledáním alternativních, ekologicky přívětivějších druhů pohonů v souvislosti s tlakem na snižování emisních limitů, se zvládnutím nejmodernějších trendů v tomto odvětví, jako je například vývoj vozidel s autonomním řízením.

A samozřejmě bude potřebovat i nadále velkou míru invence, kreativity, odvahy pouštět se do nových projektů, uvádět na trh nové modely, hledat nová odbytiště, protože konkurence je velmi silná a každé zaváhání se vymstí.

Vláda si uvědomuje, jak silná je úloha automobilového průmyslu v české ekonomice, a je připravena firmám s přechodem na nové technologie pomoci. To se však netýká pouze automotive firem, ale všech průmyslových odvětví. Protože i jich se budou změny spojené s tzv. čtvrtou průmyslovou revolucí dotýkat.

„Vláda si uvědomuje, jak silná je úloha automobilového průmyslu v české ekonomice, a je připravena firmám s přechodem na nové technologie pomoci.“

Jaké kroky musí vláda společně s autopřemyslem a s dalšími institucemi udělat, aby si sektor své postavení udržel a aby Česko i v této oblasti zachytilo velký inovační skok?

Především musíme upravit příslušnou legislativu. Legislativní rámec musí všechny očekávané změny reflektovat a vytvářet pro firmy dobré podmínky. Naší povinností je pomáhat věci organizovat, koordinovat jednotlivé aktivity, protože změny, které v souvislosti s digitalizací dorazí, se nedotknou jen průmyslu jako takového, ale mnoha oblastí společenského života – vzdělávání,



Premiér B. Sobotka s ministry J. Mládkem a D. Ťokem

Foto: ŠA



trhu práce, sociální oblasti, infrastruktury. Abychom měli dostatek kvalifikovaných pracovních sil, chytrou infrastrukturu, dostatek energií, kapacity k přenosům dat atd. Aby lidé, kteří přijdou o práci v souvislosti s robotizací, mohli najít uplatnění jinde – ve službách, v sociální oblasti a podobně.

Na kolokviu se mluvilo o urgentnosti zahájení strategické spolupráce vlády a průmyslu. Co chystáte ještě nyní, do konce funkčního období této vlády?

Vláda chce vytvořit speciální nadresortní skupinu pod vedením ministra průmyslu a obchodu, která bude analyzovat dopady a harmonogram změn v automobilovém průmyslu. Z této analýzy by měl vzejít komplexní materiál pro vládu, na jehož základě se pak budeme bavit o dalších nezbytných krocích.

Schválili jsme také koncepční materiál Aliance Společnost 4.0, který navrhuje propojit a sladit jednotlivé resortní iniciativy, jako jsou Průmysl 4.0, Práce 4.0 a Vzdělávání 4.0 do funkčního celku, protože musíme být v souvislosti s technologickou revolucí připraveni na možné problémy napříč společností. A očekáváme i výsledky činnosti vládního koordinátora digitální agendy, který byl jmenován loni v květnu.

„Vláda chce vytvořit speciální nadresortní skupinu pod vedením ministra průmyslu a obchodu, která bude analyzovat dopady a harmonogram změn v automobilovém průmyslu.“



Bohuslav Sobotka na kolokviu

Foto: ŠA

Jakým způsobem pomůže vláda s tím, aby nové zahraniční investice přinášely především výroby s vyšší přidanou hodnotou a Česko se už konečně zbavilo nálepky montovny?

Já se domnívám, že nálepka montovny je nespravedlivá, přežitá a nereflakuje současnou situaci českého

průmyslu. Máme tu řadu firem, které drží krok se světovou špičkou v oboru. Stačí připomenout třeba úspěchy českých firem ve vývoji nanomateriálů. Působí u nás řada špičkových vědeckých pracovišť, jako je například laserové výzkumné centrum ELI Beamlines v Dolních Břežanech. Koneckonců

i výrobci automobilů dnes využívají širokou síť lokálních subdodavatelů, kteří kvalitou práce a schopností inovacemi rychle reagovat na poptávku umožňují naplnit požadavky nejen automobilek působících přímo v Česku, ale i dalších špičkových výrobců v Evropě i ve světě.

Česká republika má velký potenciál chytrých a šikovných lidí a naše vláda se jej snaží maximálně podporovat. Pro vědu, výzkum a inovace jsme fakticky zřídili vlastní úřad pod vedením vicepremiéra Pavla Bělobrádka. Zásadně jsme navýšili rozpočet této kapitoly, pro letošní rok dokonce o rekordních 3,7 miliardy korun. A podporujeme i kvalitní vzdělávání, abychom ty chytré a schopné odborníky měli i do budoucna.

Vláda připravuje i novou zákonu o investičních pobídkách. Je to úkol pro Ministerstvo průmyslu a obchodu a jejím cílem je směřovat podporu státu více na inovativní technologie, výzkum a vývoj. Je tu řada firem, které mají zájem rozšiřovat výrobu v České republice a my chceme podpořit právě ty projekty, které přijdou s vyšší přidanou hodnotou své produkce.

Český průmysl dlouhodobě volá po kvalitnější technickém vzdělávání, které bude odpovídat potřebám Průmyslu 4.0. Dočká se v této oblasti autopřmysl zásadnější změny přístupu resortu školství?

Podpora technického vzdělávání je jednou z priorit ministryně školství Kateřiny Valachové. Myslím, že za dobu fungování naší vlády se toho podařilo celkem dost.

Pomohly nám i peníze z Evropské unie, z prostředků Evropského sociálního fondu, kterými se podařilo ve spolupráci s kraji, jakožto zřizovateli technických středních škol a učilišť v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost, například modernizovat mnoho učeben a dílen technických oborů. Průmyslovky a učiliště se snaží nalákat dostatečné množství žáků tím, že nabízejí atraktivní náplň výuky či třeba spolupráci s konkrétními firmami v regionu, kam žáci jezdí na stáže a kde pak mohou nalézt po skončení studia uplatnění.

Samozřejmě, že nová technologická revoluce nás nutí zamýšlet se nad kvalitou a náplní výuky. Budeme muset změnit a přizpůsobit systém vzdělávání, jak o tom hovoří strategický dokument Vzdělávání 4.0. S moderními technologiemi by se měly seznamovat děti co nejdříve, nejlépe už od mateřské školy a potom samozřejmě během výuky na základní škole.

Už dnes jsou školáci v používání chytrých telefonů, tabletů a počítačů kolikrát zdatnější než jejich rodiče či prarodiče. To nám dává záruky, že následně zvládnou i chytré technologie ve svém zaměstnání.

A na závěr, pane premiére, co naopak vy od českého automobilového průmyslu očekáváte?

Očekávám, že bude připraven na všechny výzvy, které s sebou era digitalizace průmyslu a přechodu na nové výrobní technologie přináší. Očekávám, že bude sledovat a reagovat na nové trendy v mobilitě – elektromobily, chytré samořiditelné vozy, zvyšování bezpečnosti cestujících atd. A očekávám také, že čelní představitelé Sdružení automobilového průmyslu přijmou nabízenou ruku

a zúčastní se aktivně diskusí o budoucnosti českého autopřmyslu a průmyslu obecně, jak jsme o tom nedávno debatovali na Kolokviu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR v Mladé Boleslavi. Protože to je podle mne cesta, jak si problémy identifikovat, ujasnit a jak je následně co nejefektivněji řešit. Cílem nás všech totiž musí být, aby automobilový průmysl i nadále v nových podmínkách fungoval tak výborně jako dosud. Je to v zájmu nejen samotných firem, ale i celé České republiky, a tím i všech našich obyvatel. ■



Předseda představenstva ŠKODA AUTO B. Maier (vpravo) provází premiéra B. Sobotku (vlevo) interaktivní výstavou

Foto: ŠA

Co vláda pro autopřmysl udělala

Podpora exportu

- | Efektivní a cílená spolupráce Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva zahraničních věcí
- | Posilování strategické ekonomické diplomacie
- | Otevírání nových trhů pro české podnikatele (např. Jižní Korea, Indie)
- | Navázání strategického partnerství s Německem v oblasti Průmyslu 4.0.

Podpora vědy, výzkumu a inovací

- | Zřízení samostatného resortu pod vedením vicepremiéra
- | Aktualizace Národní výzkumné a inovační strategie pro inteligentní specializaci České republiky zajišťující efektivní zacílení podpory v oblasti výzkumu, vývoje a inovací
- | Zlepšení činnosti Rady pro výzkum, vývoj a inovací a příprava podmínek pro zřízení nového úřadu pro řízení a koordinaci této agendy
- | Tvorba sítě vědecké diplomacie
- | Vytvoření Akčního plánu pro rozvoj digitálního trhu

Modernizace vzdělávacího systému

- | Podpora technického vzdělávání
- | Schválení Strategie vzdělávací politiky České republiky do roku 2020 a Dlouhodobého záměru vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy České republiky na období 2015–2020
- | Rozsáhlé novely školského zákona a zákona o vysokých školách

Ministrů české vlády přítomných na Kolokviu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR jsme se zeptali:

Jak vaše resorty přispějí do strategické spolupráce s automobilovým průmyslem, konkrétně do Paktu pro budoucnost automobilového průmyslu?



Ministr Richard Brabec

Foto: ŠA

Ministr životního prostředí Richard Brabec

„Rozvoj alternativní dopravy, zvláště elektromobility, je jednou z oblastí, která může významně ovlivnit kvalitu ovzduší u nás. Konvenční pohony v dopravě představují zátěž pro ovzduší především ve velkých městech a automobilová i nákladní doprava neustále roste. Tady je proto třeba nabrat nový kurz. Ministerstvo životního prostředí už loni na podzim odstartovalo pilotní dotační program pro obce a kraje určený na nákup vozidel s alternativním pohonem. V souvislosti s tímto novým programem jsme také uzavřeli společné memorandum se zástupci automobilových, energetických a plynárenských asociací i konkrétních společností o další spolupráci v oblasti rozvoje alternativní dopravy. Naším společným cílem je tak mimo jiné podpořit osvětu vozidel s alternativním pohonem nebo třeba vytvořit další pobídky, např. provozní, pro obce a kraje, které je budou motivovat k nákupu vozidel na alternativní pohon. Do září letošního roku chceme také zpracovat společnou analýzu, která zhodnotí možnosti, efektivitu a přínosy zvažované dotační podpory na nákup elektromobilů i pro občany. Ta by mohla vypadat tak, že část prostředků poskytne stát (MŽP) a část výrobci aut.“



Ministryně Michaela Marksová

Foto: ŠA

Ministryně práce a sociálních věcí Michaela Marksová

„Chceme motivovat uchazeče o zaměstnání, aby si práci hledali i mimo své bydliště, proto jsme zavedli příspěvek na dojíždění a na přestěhování. Důležitá je i problematika vzdělávání, resp. celoživotního vzdělávání. Ta je tématem nejen pro Ministerstvo školství, které primárně řeší v obecné rovině problematiku vzdělávání, ale samozřejmě i pro náš resort, který řeší zapojení osob, jež ukončily svou vzdělávací dráhu, na trhu práce. Prostřednictvím rekvalifikačních kurzů můžeme korigovat stávající kvalifikace pracovní síly tak, aby odpovídaly soudobým trendům. Naším cílem je ve spolupráci s dalšími zainteresovanými partnery rozvinout celý systém celoživotního vzdělávání tak, aby umožňoval absolventům škol se v dlouhodobé perspektivě uplatnit na trhu práce, nezaměstnaným pomohl zvýšit jejich šance nalézt nové pracovní uplatnění a zaměstnaným umožnil udržet si svou pozici na trhu práce a předcházet ztrátě zaměstnání.“



Ministr Dan Ťok

Foto: ŠA

Ministr dopravy Dan Ťok

„Chceme přispět vybudováním zkušební okruhu pro testování automobilů bez řidiče. Okruh provozovaný státem by mohl vzniknout do pěti let za přispění evropských peněz. Byli bychom teprve třetí evropskou zemí, která takový okruh má. U autonomního řízení musíme také vyřešit mnoho etických a právních problémů. Z technického hlediska jsou již automobily schopné takové vozy vyrábět. Technologii ale bude nutné důkladně otestovat a část testů nelze provádět v běžném provozu, aby nebyl nikdo ohrožen.“

Jak vdechnout Společnosti 4.0 život?

Nové infotainmentové systémy vozů ŠKODA nabízejí uživatelům mnoho užitečných on-line novinek. Aktuální dopravní situace a plánování objízdných tras v reálném čase? Zpravodajství či předpověď počasí v cílové destinaci? Ceny pohonných hmot nebo reálný fotografický náhled trasy? Žádný problém!



Tomáš Prouza

Foto: Archiv TP

Hlavním tahounem změn spojených s Průmyslem 4.0 v oblasti autoprůmyslu, stejně jako ve všech ostatních oborech, není vláda, ale byznys a jeho dobré nápady. Úkolem veřejné správy je invenci byznysu podporovat, šířit a postarat se o to, aby ji neudusila neopodstatněná regulace nebo neflexibilita právního řádu. Při tom všem je samozřejmě ze strany státu třeba dbát na zajištění bezpečnosti a ochranu spotřebitele.

Každá inovace má vždy několik fází. Nejprve je třeba ji vymyslet, následně podpořit její rozvoj a poté připravit podmínky pro bezproblémové uvedení do praxe a umožnit její šíření. Role vlády je nejsilnější na konci. Ovšem snažíme se přispívat ve všech fázích procesu, a to zejména finanční podporou. Dokončujeme Národní inovační fond a připravujeme nové Tržiště pro start-upy, které bude propojovat investory, start-upy, firmy i státní sféru. Nezanedbatelným zdrojem investic do výzkumu jsou také evropské fondy.

Rád bych celý proces popsal na příkladu zavádění inteligentních dopravních systémů do našich měst v rámci konceptu Smart Cities. Ve městech vznikají výborné nápady a zároveň se města potýkají s problémy při jejich uvádění v život. Zřídili jsme proto pracovní skupinu pro Smart Cities, která má městům pomáhat v šíření a aplikaci chytrých řešení. Pro ještě větší popularizaci pořádáme soutěž o nejlepší nápady pro zlepšení života. Mobilita je natolik podstatným prvkem našich každodenních životů, že v této soutěži bude zastoupena hned dvěma kategoriemi z pěti. V neposlední řadě také chytrá města podporujeme řadou dotačních titulů jak z národních, tak evropských zdrojů. Šířit a využívat dobré nápady bychom ovšem neměli pouze na našem českém písečku. Zcela zásadní je mezinárodní spolupráce, v našem případě hlavně v rámci Evropské unie, kde pokračují práce například na rozvoji inteligentních dopravních systémů nebo na cestě k automatizovanému řízení vozidel.

Základním předpokladem, aby toto vše mohlo fungovat, je rychlé a dostupné připojení k internetu. Připojení k internetu by mělo patřit mezi univerzální služby, jako je například doručování pošty. Nemám tím na mysli pouze míru pokrytí, ale především garanci odpovídající rychlosti připojení. Druhým důležitým aspektem je cena mobilního internetu. Pokud budou mobilní data drahá, pokud budou lidé přemýšlet, jestli se mají připojit, bude nás takový stav výrazně brzdit v přijímání nových technologií. Proto vláda požaduje tak důrazně po mobilních operátorech, aby se v České republice chovali k zákazníkům alespoň tak slušně, jako v jiných evropských zemích. Dalším vládním cílem je dávat lidem k dispozici data, která existují, jednoduše a otevřeně. Spousta chytrých aplikací pro dopravu je postavených právě na obrovských objemech dat a jejich využití, a proto jednou z hlavních věcí, které vnímám jako prioritní, je právě otevírání dat.

Obecně je každá rozsáhlá technologická změna, každá úspěšná transformace v kterémkoliv sektoru vždy podmíněna celou řadou proměnných. Cílem vlády, a obecně celé veřejné správy, musí být snaha o jejich naplnění, a to jak prostřednictvím dialogu a spolupráce s podnikatelským sektorem, tak vytvářením dobrých podmínek pro technologické inovace. Změny, které stojí v následujících letech před námi nejen v oblasti autoprůmyslu, ale v celé ekonomice i společnosti, budou mít konkrétní dopady na každého z nás a neměli bychom je v žádném případě podcenit. Nedávno ustavená platforma Aliance Společnost 4.0, jejíž činnost se v těchto týdnech pomalu rozbíhá, je konkrétním příkladem zájmu a snahy vlády o to, včas zachytit všechny nové výzvy, které čtvrtá průmyslová revoluce přináší. ■

Tomáš Prouza, státní tajemník pro evropské záležitosti při Úřadu vlády ČR a koordinátor digitální agendy ČR (do 31. 3. 2017)

Vliv nových trendů na automobilový průmysl v České republice

Petr Knap, vedoucí partner poradenské společnosti EY pro automobilový sektor a digitalizaci ve střední a jihovýchodní Evropě



Petr Knap, vedoucí partner společnosti EY pro automobilový sektor a digitalizaci (v regionu střední a jihovýchodní Evropy)

Foto: ŠA

Český automobilový průmysl je díky své dlouholeté tradici a úspěšné současnosti hnací silou domácí ekonomiky a o jeho strategické důležitosti svědčí i fakt, že vytváří téměř desetinu HDP České republiky. Automobilky a jejich přímí dodavatelé u nás zaměstnávají více než 150 000 lidí a celé odvětví včetně široké základny subdodavatelů čítá téměř 400 tisíc zaměstnanců. Zároveň je většina domácích

automobilové produkce (více než milion vozidel ročně) vyvážena do zahraničí, což představuje celou jednu čtvrtinu českého exportu, díky čemuž je automobilový průmysl jasnou jedničkou domácí ekonomiky.

Automobilový průmysl však bude v dalších letech výrazně ovlivněn novými disruptivními trendy, mezi něž se řadí očekávaný masivní nástup elektromobilů, nové služby v oblasti mobility

a konektivity i vývoj autonomních vozidel. Výrobci automobilů budou muset projít zásadní transformací, ve které budou stále důležitější roli hrát nové obchodní modely založené na inovativních technologiích. Ty by do budoucna měly mít na tržbách úspěšných automobilek zásadní podíl.

Výrazné změny můžeme očekávat i v konkurenčním prostředí automobilového průmyslu. Minimální překážky pro vstup na globální digitální trh totiž lákají mnohé

start-upy a technologické společnosti, které se snaží získat jeho významnou část. S každým novým hráčem na trhu se tak pro výrobce automobilů zvyšuje riziko, že se stanou jen dodavateli komodit s nízkou přidanou hodnotou. Výrobci proto musí s novými konkurenty, jako je např. Google, Apple nebo Uber, držet krok a rychle reagovat. Již nestačí pouze modernizovat a zkvalitňovat stávající produkci. Je třeba vyvíjet zcela nové produkty, přicházet s novými obchodními modely a zásadně přetvořit dosavadní způsob výroby a podnikání. Nástup nových trendů klade mimořádné nároky i na kvalifikaci pracovní síly. S nástupem digitalizace a čtvrté průmyslové revoluce (Průmysl 4.0) řada současných pracovních míst zanikne a bude postupně nahrazena automatizovanou výrobou. Vznikne ale celá řada nových pozic s mnohem vyššími nároky na odbornou kvalifikaci a dovednosti. Je proto nezbytné zkvalitnit český vzdělávací systém a začít poskytovat vzdělání i v digitální oblasti.

Na zavádění inovací mají vliv také měnící se preference zákazníků. Výrobci automobilů masivně investují, aby byli schopni zachytit změny v jejich preferencích a dodávat na trh požadované výrobky. Bez pozitivního přijetí zákazníků jsou totiž i ty nejlepší inovace odsouzeny k zániku. Podle průzkumu společnosti EY

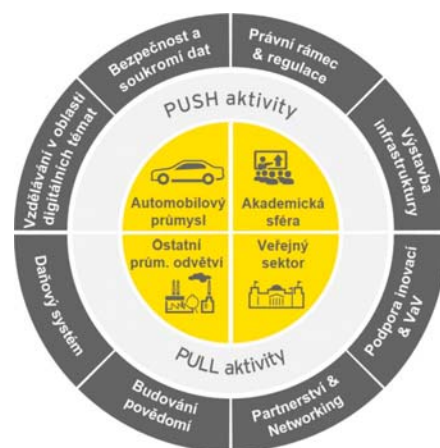
jsou čeští zákazníci na změny připraveni. Více než polovina respondentů (55 %) uvažuje o pořízení elektromobilu, téměř pro třetinu zákazníků ale o pořízení rozhoduje jeho přijatelná cena a dostatečně hustá síť dobíjecích stanic kompenzující omezený dojezd. Elektromobily jsou sice po technické stránce připraveny vstoupit na trh, k jejich většímu rozšíření však dojde až se zavedením masivního pobídkového programu, který vyváží jejich vyšší pořizovací cenu, v kombinaci se státní podporou rozvoje husté dobíjecí infrastruktury. Nástup elektromobilů urychlují také přísnější emisní limity schválené Evropskou unií, podle nichž se emise CO₂ u automobilů musí do roku 2021 snížit oproti úrovni v roce 2007 o 40 %.

Česká republika tak momentálně stojí na rozcestí a musí se rozhodnout, zda přijme opatření, která jí pomohou dostat se na špičku v inovacích, nebo se zařadí mezi státy, pro které nové disruptivní trendy naopak představují hrozbu. Ve vytváření podmínek pro nástup nových technologií Česká republika za západními zeměmi, kde implementace proaktivní politiky začala již před rokem 2010, prozatím zaostává. Pokud se chceme stát technologickým lídrem, měli bychom se inspirovat dobrou praxí jiných zemí a začít iniciativně

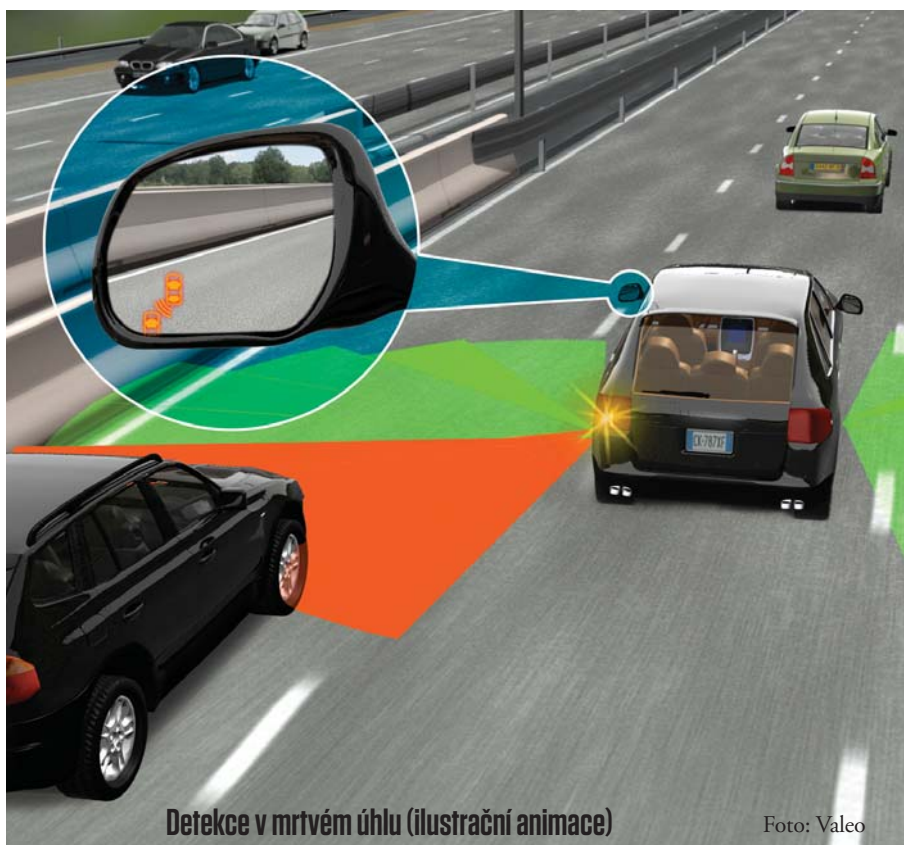
a odpovědně vytvářet motivující podnikatelské prostředí.

V Evropě na nové trendy proaktivně reagují státy jako Německo, Nizozemsko nebo Norsko. Je důležité následovat jejich pozitivní příklad a ještě důležitější je poučit se z jejich chyb. Vlády zemí, které představují špičku v této oblasti, rozšiřování elektromobilů nejčastěji podporují prostřednictvím různých dotačních systémů kombinujících finanční i nefinanční pobídky. Jasnou jedničkou v zavádění elektromobilů je Norsko, kde se v poslední době podařilo dosáhnout čtvrtinového podílu elektromobilů na celkovém počtu prodaných nových vozů.

Cesta od výrobní ekonomiky k ekonomice založené na technologiích vede jediné přes užší spolupráci veřejného sektoru, průmyslu, akademické sféry a výzkumných a vývojových center. Názorně naznačujeme potřebné oblasti k řešení a hlavní zainteresované strany na schématu.



Důležitým faktorem úspěchu je akceschopnost, s jakou se strategie podaří přetavit v reálné implementace. A bude třeba pracovat na národní úrovni i proaktivně na úrovni Evropské komise. Pokud zavádění změn nenabere rychlejší tempo, bude Česká republika „hrát druhou ligu“. Tak jako už dnes poklesla v indexu DESI na 18. místo v Evropě. Podíl automobilového průmyslu na HDP se bude soustavně propadat tak, jak budou klesat tržby automobilek a jejich subdodavatelů. Jestliže promarníme příležitost přidat se k digitální revoluci, bude to mít pro celou českou ekonomiku zásadní negativní důsledky. Připravenost na digitalizaci, která dnes postupuje napříč celým hodnotovým řetězcem, je totiž základním předpokladem dalšího ekonomického růstu. Pokud ale využijeme příležitosti, Česká republika může v oblasti nových technologií a inovací dosáhnout špičkového postavení. ■



Detekce v mrtvém úhlu (ilustrační animace)

Foto: Valeo

NECHALI JSME EKONOMIČNOST SPLYNOUT S EKOLOGIÍ



ŠKODA

Jezděte čistěji kilometr za kilometrem. Vozy ŠKODA s pohonem na CNG jsou alternativou ohleduplnou k přírodě i Vaší peněženke.



ÚSPORNÝ PROVOZ

Úspora až 60 % nákladů oproti konvenčním palivům. Vozy ŠKODA G-TEC snižují náklady na palivo až na **0,7 Kč/km** u modelu CITIGO a až na **0,8 Kč/km** u modelu OCTAVIA.



PLÁNOVÁNÍ NÁKLADŮ

Provoz na CNG umožňuje detailní plánování nákladů. Ceny stlačeného zemního plynu jsou nízké a dlouhodobě stabilní, netrpí masivními výkyvy jako konvenční paliva. CNG lze tankovat výhradně do vozidla, čímž umožňuje přesný monitoring.



DOSTUPNÁ POŘIZOVACÍ CENA

Modely ŠKODA G-TEC nabízejí na trhu vozů s alternativními pohony velmi příznivou pořizovací cenu, s využitím podpory **50 000 Kč** nyní ještě výhodnější.



CO₂

ŠETRNOST K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

Motory na CNG dosahují přibližně o čtvrtinu nižších emisí CO₂ a emitují o více než polovinu méně uhlovodíků a NO_x oproti konvenčním palivům.



BEZPEČNOST A SPOLEHLIVOST

Vozy ŠKODA G-TEC jsou továrně vyráběny bez dalších dodatečných kompromisních úprav a mají plnou záruku s možností **prodloužení až na pět let již za 2 000 Kč.**



BEZPROBLÉMOVÝ PROVOZ

ŠKODA AUTO disponuje v České republice nejrozsáhlejší servisní sítí s **více než 200 autorizovaných servisních partnerů.**



BEZKONKURENČNÍ DOJEZD

Díky bi-fuel systému, umožňujícím jízdu na CNG i benzin, dosahuje ŠKODA OCTAVIA G-TEC dojezdu až **1 370 km na jedno naplnění nádrží.**



ROZSÁHLÁ INFRASTRUKTURA

Kontinuálně rostoucí počet plynových stanic – aktuálně funguje v České republice **více než 140 CNG stanic** a síť se stále rozšiřuje. Možnost zbudovat vlastní CNG plničku a dále snížit náklady na provoz.



JEDNIČKA MEZI ALTERNATIVNÍMI POHONY

CNG je nejoblíbenější alternativní pohon nových vozů v ČR, model ŠKODA OCTAVIA G-TEC je **nejprodávanější ekologické vozidlo na českém trhu.**



Vyobrazené vozy jsou ilustrativní.



Mojmír Čapka: Zůstaneme předními dodavateli autoprůmyslu

Už řadu let patří k nejvýraznějším osobnostem českého autoprůmyslu. Jeho profesní život je velmi pestrý, pracoval v technických, obchodních i ekonomických funkcích. O rozhovor jsme Mojmíra Čapku požádali v souvislosti s jeho firmou BRISK Tábor, ale také jako člena představenstva AutoSAP:



Mojmír Čapka, předseda představenstva BRISK Tábor

Foto: BRISK



Jak se vede BRISKu, jaký je jeho výrobní program a jak se mu daří na zahraničních trzích?

BRISK patří mezi 3 přední výrobce zapalovacích svíček v Evropě a řadí se k šestici světových výrobců. V Evropě má významnou pozici i ve výrobě snímačů. Roční produkce se pohybuje kolem 50 milionů kusů zapalovacích svíček a 4,5 milionu kusů automobilových snímačů. Kromě těchto dvou hlavních výrobních oborů je součástí výrobního programu i technická keramika využívaná v různých odvětvích průmyslu a to platí i o zapalovacích elektrodách do plynových spotřebičů. Naše zákaznické portfolio je s ohledem na rizika ztráty jednoho segmentu nebo zákazníka a také s ohledem na profitabilitu strategicky rozděleno na dodávky zapalovacích svíček, zapalovacích elektrod a snímačů do OEM (dodávky do prvovýrob přímo na pás) a do OES (trh náhradní spotřeby). Diverzifikace zákaznického portfolia je výhodná např. u zapalovacích svíček i v tom, že dodávky směřují nejen do automobilového průmyslu, ale část produkce je určena pro malou zemědělskou mechanizaci (sekačky, pily, traktory...) pro odběratele jako je Husqvarna a podobně. Zapalovací svíčky dodáváme i do leteckých motorů, motokár, motorových člunů atd. Významný podíl na celkových prodejkách tvoří snímače, které v posledních letech dosahují nejvyšších

meziročních nárůstů. U snímačů se jedná z 99 % o dodávky na montážní linky automobilek (Škoda, VW, Audi, Seat, Bentley, Tatra, Zetor, Volvo Trucks...). Celkový export firmy tvoří téměř 96 %. Aktuálně vyvážíme do 77 zemí, na 5 kontinentů. Kromě již velmi dobře fungujících a stabilních trhů USA, Jižní Ameriky, celé Evropy, Ruska a bývalých států Ruské federace, Středního východu (Írán, arabské státy...), Austrálie, států severní a střední Afriky přibývají každý rok nová teritoria, často velmi exotická jako např. v loňském roce Mauricius, Zimbabwe, úspěšně jsme začali prodávat do Malajsie. První dodávky odešly do Indonésie a Thajska.

Můžete nám říci něco o historii firmy?

Firma byla založena v roce 1935 Ing. Josefem Bruckem, a to pod názvem Brita. Výroba byla zaměřena na zapalovací svíčky ze slíd a později s keramickou izolací. Po válce byla firma převedena pod národní správu podniků automobilových a leteckých PAL a v roce 1953 byl založen samostatný n. p. Jiskra se zaměřením na výrobu zapalovacích svíček. Ty byly vyráběny pod ochrannou známkou PAL až do počátku 90. let. V roce 1995 jsme firmu privatizovali a v roce 2006 jsem se stal jediným vlastníkem. Dnes považuji za nesmírně významné moje počáteční rozhodnutí zachovat a rozšířit výrobovou kapacitu firmy, nově navázat spolupráci se

ŠKODA AUTO a.s., zaměřit se na rozvoj snímačů, export do Ruska a bývalých zemí Sovětského svazu a pochopitelně i do dalších zemí světa. Tato strategie pro nás platí i v současné době. Zadání se nám postupně začalo plnit. Následoval začátek dodávek do automobilky ŠKODA AUTO a.s., později získání ocenění VW Leading Edge pro nejlepšího dodavatele concernu VW v roce 1998. Zásadním strategickým rozhodnutím byl začátek vývoje a výroby automobilových snímačů. Základem výroby byly diagnostické přístroje vyráběné v BRISKu pod značkou Paltest a rozhodnutí o navázání obchodních aktivit s Ruskem.

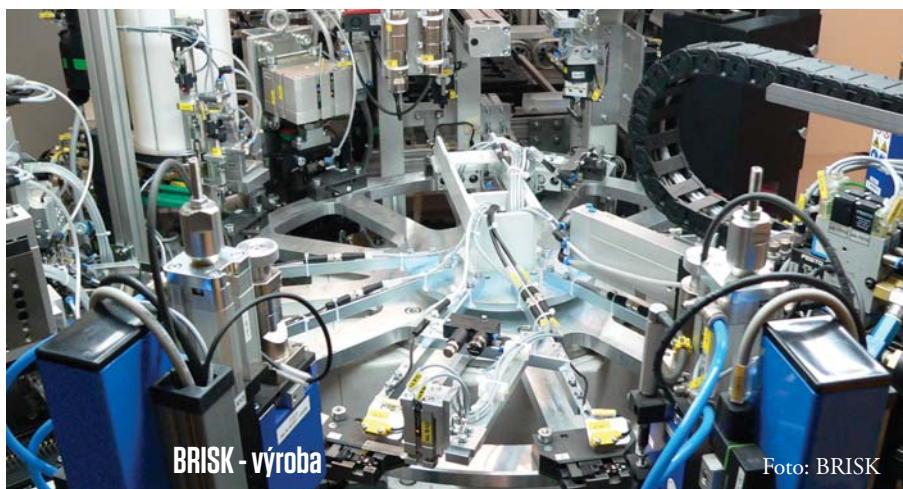
Na podzim roku 2016 jste otevřeli v Rusku dceřinou společnost. Některým českým exportérům Rusko láme vaz nebo jim způsobuje nemalé problémy. Jaké máte zkušenosti vy?

Na ruském trhu působíme více než 20 let a přirozeným vyvrcholením tohoto dlouhodobého obchodního vztahu je lokalizace výroby. Ta vzešla také z dlouholeté spolupráce s přední ruskou automobilkou AvtoVAZ a dalšími ruskými automobilkami ZMZ, KAMAZ, UAZ, UMZ atd., z vysokého podílu našich výrobků na ruském trhu a z široké obchodní sítě. Počátkem roku 2016 jsme rozhodli o instalaci nové moderní výrobní linky přímo ve městě Togliatti nedaleko AvtoVAZu, který je

součástí aliance Renault-Nissan. Tento projekt se nám podařilo zrealizovat v průběhu několika měsíců včetně zaškolení technického personálu. Všichni zaměstnanci závodu včetně ředitele jsou Rusové. Slavnostní otevření závodu proběhlo za účasti ministrů průmyslu a obchodu obou zemí, zástupců vedení AvtoVAZu v čele s jeho prezidentem a za účasti významných osobností samarského regionu. Do konce minulého roku zde bylo vyrobeno 1,6 milionu kusů svíček. Podstatná část výroby končí na výrobní lince automobilky a zbytek jde jako náhradní spotřeba pro ruské odběratele. V současné době je kapacita linky plně vytížena. Nyní pokračují jednání a přípravy pro další projekt lokalizace výrobní linky na snímače, která by měla být instalována blízko stávající výrobní haly, tím by se některé náklady zefektivnily.

Jak BRISK reaguje na výzvy jako je elektromobilita a alternativní pohony?

BRISK, jako výrobce snímačů pro agregáty vozidel, sleduje specifické požadavky elektropohonů. Některé principy a snímače se budou dále používat bez ohledu na typ pohonu jako např. snímače systému ABS, ESP, snímače komfortní výbavy, snímače tlaku v pneumatikách atd. U hybridních pohonů, kde se jedná o kombinaci spalovacího motoru a elektromotoru, se uplatní zapalovací svíčky a požadavek se rozšíří o snímače potřebné pro řízení elektromotorů. Podle aplikace budou použity stávající snímače nebo jejich modifikace, anebo budou použity jiné, vhodnější principy. Již nyní BRISK dodává snímače pro elektromobily a hybridní vozidla, spolupracuje s výrobcí vozidel na jejich vývoji. Např. Deutsche Post již běžně užívá rozvážkové elektromobily, do kterých BRISK dodává komponenty. Také v rámci trendů využívání alternativního paliva a pohonů řada firem směřuje k využívání LPG a CNG. Zde náš vývoj začal již před 20 lety, kdy firma BRISK vyvinula zapalovací svíčky pro nákladní vozy Avia, které přestavovaly dieslové motory na LPG. Brzy nato uvedl BRISK jako první ucelenou řadu zapalovacích svíček BRISK Silver speciálně určené pro motory na LPG a CNG, jejichž základem je použití stříbrné



střední elektrody vhodné pro náročné podmínky ve spalovacím prostoru při užití tohoto druhu paliva na bázi plynu. V tomto směru dále pokračuje v BRISKu vývoj.

Jak BRISK reaguje na Průmysl 4.0, digitalizaci a další trendy?

BRISK v rámci přípravy na Průmysl 4.0 inovuje a zavádí nové řídicí systémy pro výrobní technologie, zavádí robotizovaná pracoviště a systémy výrobní identifikace. Dále připravujeme obousměrné propojení toku informací z výrobních technologií do informačního systému. Všechny nové plánované technologie již budou připraveny na propojení informačních technologií. Součástí digitalizace je pak postupný přechod všech procesů firmy na plně elektronickou formu.

Co firma chystá do budoucna?

BRISK má zájem se udržet na přední pozici dodavatelů do automobilového průmyslu. Současný dynamický rozvoj elektroniky v souvislosti s komfortem a bezpečností tomu pomáhá. Na druhou stranu se snažíme najít řešení, která výrobcům pomohou snížit spotřebu a emise a zvýší spolehlivost. Jedním z cílů je i unifikace dílů a výrobních operací. To pomůže snížit náklady a zkrátit cyklus na zavedení, což v rámci rychlosti zavádění změn a rozmanitosti modifikací přináší výhody. V oboru zapalovacích svíček kromě rozšíření sortimentu se zaměřujeme na nové keramické materiály, materiály pro výrobu elektrod a zátavu a další

konstrukční řešení, která budou vyžadovat nové motory. BRISK má silnou vývojovou a zkušební základnu, která mu poskytuje zázemí a kapacitu pro hledání nových řešení a udržování trendů.

Jak vidíte roli AutoSAP v budoucnu?

BRISK je jedním ze zakládajících členů AutoSAP. Určitě má své důležité místo v rámci automobilového průmyslu v České republice. V poslední době se práce AutoSAP zlepšila, zejména jeho informační funkce. Posílit by se mohla jeho integrační funkce při tvorbě různých norem a podobně. ■

Vizitka Ing. Mojmíra Čapky

Je členem představenstva Sdružení automobilového průmyslu a majitelem BRISK Tábor a.s. Vyučil se strojním zámečnickem, absolvoval střední průmyslovou školu strojní a Vysokou školu ekonomickou v Praze. Od poloviny 80. let působil na Federálním ministerstvu všeobecného strojírenství, kde se věnoval financím a v roce 1989 se stal náměstkem ministra. V roce 1992 začal soukromě podnikat, o tři roky později se stal spoluvlastníkem a předsedou představenstva BRISK Tábor a.s. Od roku 2006 je jediným majitelem BRISKu, který je např. i letos Dodavatelem pro Auto roku v ČR. V soutěži 100 obdivovaných firem ČR je opakovaně finalistou v kategorii Manažer roku, Podnikatel roku, získal ocenění Rodinné stříbro a také ocenění Gentleman Pro, jehož prvním držitelem byl pan Tomáš Bařa. K jeho zálibám patří rychlé automobily a motocykl Harley Davidson, dále chová koně, hraje golf a rád lyžuje. Je ženatý, má dceru a syna, šest vnoučat a sedm je na cestě.

Ekonomické ukazatele

BRISK v roce 2016 dosáhl v prodeji zapalovacích svíček nárůst 8 % a ve snímačích přes 10 %. Export firmy představuje 96 % tržeb a počet zemí se zvýšil na 77 v pěti kontinentech.

AutoSAP v zimě nespal



Divize dodavatelů na návštěvě v TÜV SÜD v Bezděčíně

Foto: TÜV SÜD

Únor

Mladá Boleslav

Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu

Setkání s vládou k tématům budoucnosti automobilového průmyslu v ČR, k aktuálním trendům v automobilovém průmyslu a jejich významu pro Českou republiku. AutoSAP diskuzi vnímá jako zahájení strategické spolupráce vlády ČR s automobilovým průmyslem a dalšími partnery s cílem přispět k budoucí konkurenceschopnosti české ekonomiky.

Praha

Křest časopisu Český autoprůmysl

Uvedení nového časopisu Sdružení automobilového průmyslu, který nese název Český autoprůmysl. Jeho vydavatelem je samo sdružení a jeho cílem je podpora agendy AutoSAP a zviditelnování inovací a výsledků členských firem.

Praha

Seminář AutoSAP na téma „Trestní odpovědnost právnických osob“

Představena nová zásadní rizika pro firmy a jak jim předcházet.

Praha

Zahájení činnosti pracovních skupin (dále jen PS):

PS pro silniční dopravu – úvodní setkání, diskuze strategie a témat

PS pro legislativně-environmentální otázky – úvodní setkání, informace ke stavu aktuálně projednávané legislativy

Březen

Bezděčín

155. zasedání představenstva AutoSAP

Představenstvo bylo zejména informováno o závěrech kolokvia se členy vlády o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR. Dalšími tématy byla medializace témat budoucnosti automotive, obsah jednání nových pracovních skupin a ověřování dopadů brexitu na naše firmy.

Jednání Divize finálních výrobců

Zástupci PWC referovali o přechodu k digitálnímu podniku a Průmyslu 4.0, J. Škarka v návaznosti na to o prediktivní údržbě. Dalším tématem byly novinky v legislativě spojené se změnou emisních norem a homologacemi.

Praha

Jednání pracovních skupin:

PS ODETTE – organizační záležitosti, financování a vedení pracovní skupiny

PS ENVI podskupina k zákonu o výrobcích s ukončenou životností – koordinace pozice firem AutoSAP a SDA pro další jednání s MŽP

PS pro personalistiku a vzdělávání – možnosti spolupráce firem a vysokých škol, změny v pracovním právu, aktuální problematika ve firmách – nutnost recertifikace na IATF 16949



European
Automobile
Manufacturers
Association

Zasedání zástupců národních asociací sdružených v ACEA

K aktuálním evropským tématům s dopady na automobilový průmysl se v březnu v Bruselu sešli zástupci národních asociací sdružených v ACEA. Mezi tématy patřily zejména změny v homologační legislativě, zpráva Evropského parlamentu ke kauze Dieselgate, emise CO₂ z automobilů po roce 2020, nástup WLTP, propojené a autonomní řízení či brexit. České automobilové sdružení zastupoval výkonný ředitel Zdeněk Petzl.

PS Redakční rada zpravodaje automobilového sdružení – příprava časopisu Český autoprůmysl 2/2017 ve spolupráci se zástupci členských firem s přednáškou šéfredaktora Světa motorů Zbyška Pechra na téma: Jak se vyznat v záplavě motoristických médií

Kromě těchto jednání se AutoSAP aktivně zapojil do pracovních skupin jednotlivých ministerstev, Svazu průmyslu a dopravy ČR, Hospodářské komory ČR a do dalších konferencí a seminářů. Začaly velmi intenzivní přípravy na vytvoření Paktu pro budoucnost automobilového průmyslu, jehož součástí bude i aktualizace Akčního plánu čisté mobility. Příprava těchto dokumentů bude pod vedením Ministerstva průmyslu a obchodu probíhat v rámci pracovních skupin k jednotlivým tématům kolokvia - Elektromobilita, Autonomní řízení a Digitalizace.

Automobilky čekají nové cíle pro emise CO₂

Ještě letos se v EU začne jednat o nových limitech pro emise oxidu uhličitého z automobilů. Výrobci upozorňují, že pro faktický přechod k čisté mobilitě nestačí jen přijít s vozidly na alternativní pohon, ale změnit se musí celý systém včetně chování řidičů.

Českou republiku a ostatní státy Evropské unie čeká ve druhé polovině letošního roku další kolo vyjednávání o limitech pro emise oxidu uhličitého (CO₂) vypouštěných automobily.

Evropská komise by měla ještě před letní přestávkou představit nové cíle, které navážou na dosavadní politiku a výrazně ovlivní to, jaká auta se budou na našich silnicích objevovat.

Na ochranu klimatu a snižování emisí skleníkových plynů, mezi které CO₂ patří, se EU soustředí dlouhodobě. Osobní auta a dodávky přitom odpovídají přibližně za 13 procent celoevropské produkce emisí CO₂. Už v roce 2007 navrhla Komise první nařízení, které stanovilo emisní limit pro osobní vozy. Pro nově vyráběná auta byl tehdy stanoven cíl, podle kterého neměly do roku 2015 vypouštět víc než 130 gramů CO₂ na ujetý kilometr.

Na jaře 2014 pak byla dojednána úprava nařízení, která určila detaily cíle platného pro rok 2021. Flotilový průměr za všechny vozy prodané v EU v daném roce jedním výrobcem byl stanoven na 95 g CO₂/km.

Zastánci těchto regulací poukazují na to, že snižování emisí CO₂ má vliv nejen na ochranu klimatu, ale také na peněženky řidičů. Existuje totiž přímá úměrnost mezi emisemi CO₂ a spotřebou paliva. V souvislosti s emisním cílem 95 g Komise předpokládá, že za dobu životnosti průměrného osobního auta může řidič ušetřit za palivo průměrně až tři tisíce eur (přibližně 80 000 korun), pokud se spotřeba srovná s úrovní stanovenou pro rok 2015.

Díky nižší spotřebě paliv přispívá snaha o redukcí emisí také k posílení energetické bezpečnosti. Nepřímo se váže také na zlepšování kvality ovzduší – zejména ve městech – i když to má své výjimky, jak je zmíněno níže. Díky těmto výhodám se na snižování množství CO₂ produkovaného

automobily zaměřuje nejen EU, ale například i Japonsko, Čína, Jižní Korea nebo Spojené státy. Evropský cíl pro rok 2021 je ale zatím světově nejprísnejší.

Ekologická auta si musí někdo koupit

Evropským automobilkám se zatím emisní limity dodržovat dařilo. V roce 2015 dosáhla nově vyrobená auta v EU průměru 119 g CO₂/km. Zatím se neví, jak vysoký bude nový cíl. Podle různých odhadů by se mohl pohybovat mezi 68 až 80 gramy CO₂. Do takového limitu by se dnes kromě elektromobilů vešly jen některé hybridy a možná nejmenší vozy na stlačený zemní plyn (CNG).

Není také jisté, zda Komise navrhne, aby cíl platil již od roku 2025, případně od roku 2030. Evropské automobilky se v této otázce kloní k roku 2030, který jim poskytne čas potřebný na plánování a vývoj nových technologií. Se snižujícími se limity totiž přitahuje a výrobci upozorňují na to, že snižování emisí do budoucna vyžaduje stále výraznější zásahy do výrobních procesů a dražší opatření. Nesplnění cíle přitom nemohou riskovat, protože hrozící pokuty se pohybují na vysokých částkách, které by mohly vymazat celý jejich provozní zisk.

Automobilky tak na jedné straně respektují snahu o ochranu klimatu i životního prostředí a na debatu o nových cílech jsou připraveny. Zároveň však varují, že stále vyšší náklady na výzkum, vývoj a nové výrobní technologie se mohou promítnout do ceny aut, což bude mít nevyhnutelně dopad i na evropské spotřebitele. Zdůrazňují také, že ke snižování emisí je třeba přistupovat v širším kontextu. V principu prý teoreticky není složité nízkoemisní automobily vyrábět. Nutnou podmínkou je ale právě zájem zákazníků a také příprava celkových podmínek pro přechod k čisté mobilitě.

Se spalovacími motory si automobilky nevystačí

Automobilky se mohou snažit ke snížení emisí CO₂ částečně dospět díky optimalizaci konvenčních pohonů a úpravám stávajících modelů. Nabízí se takzvaný downsizing (zmenšování objemu motoru při zachování stejného výkonu), využívání energie výfukových plynů, funkce vypínání válců motoru, ale například také vylepšování aerodynamiky. Při redukcí oxidu uhličitého hrají svou roli i diesellová auta. Jejich image sice utrpěla kvůli aférám s testováním emisí látek znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku, ale díky novým testovacím cyklům a technologiím by mělo být do budoucna zajištěno, že na kvalitu vzduchu budou mít stále menší negativní dopad. A pokud jde o CO₂, diesely ho vypouštějí o 15 až 20 procent méně než auta na benzín.

Při dalším zpřísnění limitů už si ale výrobci se spalovacími motory nevystačí. Po ruce jsou samozřejmě alternativní paliva. Zemní plyn uvolňuje při spalování o 25 procent emisí CO₂ méně než benzín a v řadě zemí včetně České republiky už nejsou auta na stlačený plyn ničím neobvyklým, i když jejich dalšímu rozšiřování v tuto chvíli brání i nejistota ohledně výše spotřební daně po roce 2020.

Po roce 2021 však bude muset kvůli novým cílům v mnohem větší míře nastoupit také elektromobilita. Auta na elektřinu jsou totiž do budoucna jedním z mála skutečně „čistých“ řešení, pokud je na jejich nástup připraven i energetický systém dané země. V místě provozu totiž produkují nulové emise, na druhou stranu je také nutné zajistit čisté výrobní zdroje elektřiny a připravit na rozšíření elektromobility i distribuční síť.

Právě na CNG a elektromobily se zaměřuje Národní akční plán čisté mobility



ŠKODA AUTO odhalila svou vizi elektronické budoucnosti. Koncept ŠKODA VISION se poprvé představil v čínské Šanghaji

Foto: ŠA

(NAP ČM) z roku 2015, který vychází z evropské směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Ta ukládá členským zemím EU, aby definovaly, jak se bude na jejich území potřebná infrastruktura rozvíjet. Celoevropský důraz na tuto problematiku je důležitý i proto, že vozy vyráběné v evropských automobilkách se prodávají v rámci vnitřního trhu EU, a v jednotlivých státech by proto měly panovat podobné podmínky pro různé technologie. Vedle CNG a elektřiny počítá český plán ze střednědobého hlediska i s podporou zkapalněného zemního plynu (LNG) a v omezené míře i vodíku.

Zmíněná směrnice i NAP ČM se ovšem vztahují pouze k roku 2020. Výrobci se tak už nyní chtějí s vládou bavit o strategiích pro další období. Je podle nich potřeba připravit ambicióznější plán, který otevře i nová témata. Do diskuze o něm by se měli podle firem zapojit nejen zástupci průmyslu a politici, ale také energetické firmy a představitelé sektoru výzkumu a vývoje. Nové výzvy pro automobilky budou prý vyžadovat i změny ve vzdělávacím systému.

Mít kde nabíjet

Auta samotná však situaci nespasí, upozorňují také výrobci. Pohled na čistotu mobility by podle nich měl být celistvější a zahrnovat i další opatření. Evropská

asociace výrobců automobilů (ACEA) volá po integrovaném přístupu, který by měl do snižování emisí zařadit například prvky infrastruktury umožňující plynulou jízdu. Mezi takové prvky mohou patřit obchvaty měst nebo chytré informační systémy, které pomáhají předcházet kolonám.

Velký potenciál se podle výrobců ukrývá také v chování samotných řidičů. Emise vyprodukované při úsporném stylu jízdy se totiž mohou u stejného vozu výrazně lišit od emisí při jízdě neúsporné. „Výrobci mohou těžko ovlivnit způsob, jak řidiči jejich auta, dodávky, nákladní vozy nebo autobusy využívají,“ upozorňuje generální tajemník ACEA Erik Jonnaert.

Kromě osvěty mezi řidiči mohou pomoci i nové přístupy k osobní mobilitě. V řadě evropských zemí se již rozvíjí systém carsharingu (sdílení aut), kdy není důležité auto přímo vlastnit, ale mít ho k dispozici pro případ potřeby.

Velký dopad na rozvoj vozidel na alternativní paliva by podle automobilek mělo, kdyby EU a jednotlivé státy k nákupu ekologických vozů a úspornému chování motivovaly i samotné spotřebitele. Zpřísňující se limity totiž samy o sobě nezajišťují, že si lidé „čistý“ automobil koupí. K tomu je zapotřebí dalších pobídek. Jak už bylo naznačeno, významnou roli v tom hraje například rozvoj infrastruktury. Automobilky mimo jiné navrhuji, aby limity reflektovaly realitu a mohly být přehodnoceny podle skutečného rozvoje trhu s elektromobily a rozvoje sítě nabíjecích stanic napříč Evropou.

„Aby byla alternativní vozidla pro spotřebitele atraktivnější, je třeba vytvořit ten správný ekosystém. Nejde jen o technologie aut, ale také infrastrukturu zajišťující pohodlné nabíjení v celé EU a efektivní opatření pro motivaci k přechodu na alternativní pohony,“ shrnuje šéf ACEA Jonnaert. ■

Limity pro emise oxidu uhličitého z osobních aut:

Rok 2015

130 g CO₂/km

Rok 2021

95 g CO₂/km

V diskuzi: rok 2025/2030 (odhad)

68–80 g CO₂/km

Výhled na rok 2050 podle Bílé knihy EU k dopravě

cca 35 g CO₂/km

Podpora elektromobility v rámci OPPIK

Podpora elektromobility v rámci Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (Prioritní osa 3)



Hyundai IONIQ je první čistě elektrické auto značky Hyundai. Na trh přišel současně se svým hybridním sourozencem a v průběhu příštího roku rodinu doplní ještě plug-in hybridní verze

Foto: HMMC

Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) prostřednictvím Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK), Prioritní osy 3 „Účinné nakládání energií, rozvoj energetické infrastruktury a obnovitelných zdrojů energie, podpora zavádění nových technologií v oblasti nakládání energií a druhotných surovin“, konkrétně programu Nízkouhlíkové technologie (dále jen NUT), podporuje zavádění inovativních technologií v oblasti nízkouhlíkové dopravy – „elektromobilitu silničních vozidel“. Tento program odpovídá specifickému cíli 3.4 „Uplatnit inovativní nízkouhlíkové technologie v oblasti nakládání energií a při využívání

druhotných surovin“ a celková finanční alokace celého programu na období 2014 – 2020 je stanovena ve výši 37 549 745 EUR.

Z pohledu komplementárních vazeb se program NUT zaměřuje na zavádění inovativních nízkouhlíkových technologií v oblasti nízkouhlíkové dopravy pro podnikatelské subjekty. Alternativní dopravou se dále zabývá také Integrovaný regionální operační program (IROP) a Operační program Doprava (OP D) a nově také národní program Ministerstva životního prostředí (MŽP). V rámci programu IROP jsou podporovány subjekty, které zajišťují veřejnou službu. Cílovou skupinou OP D v rámci podpory rozvoje „sítě napájecích stanic

alternativních energií“ na silniční síti jsou příjemci podpory definováni jako vlastníci/správci dotčené infrastruktury s veřejným přístupem. MŽP se zaměřuje na podporu alternativní dopravy pro obce a kraje a po vyhodnocení I. výzvy se uvažuje i o podpoře pro fyzické osoby. Všechny programy se navzájem doplňují a průřezově přispívají k rozšíření alternativních paliv v celé České republice.

Mezi dalšími podporovanými aktivitami v programu NUT jsou pilotní projekty zavádění technologií akumulace energie, zavádění nízkouhlíkových technologií v budovách, zavádění inovativních technologií v oblasti výroby energie z obnovitelných zdrojů, zavádění off-grid systémů, zavádění systémů řízení

spotřeby energií, zavádění inovativních nízkouhlíkových technologií v oblasti zpracování a využívání druhotných surovin.

První výzva programu NUT byla vyhlášena dne 7. března 2016 a příjem žádostí probíhal od 1. dubna 2016 do 31. července 2016. U aktivity Zavádění inovativních technologií v oblasti nízkouhlíkové dopravy (elektromobilita silničních vozidel) bylo celkově podáno 53 projektů v úhrnné výši dotace cca 39 mil. Kč. K hodnocení bylo postoupeno 47 projektů a z toho bylo následně doporučeno k financování 45 projektů za 24,6 mil. Kč. Po finálním schválení výběrovou komisí a dodržení veškerých podmínek stanovených výzvou a navazující dokumentace by mělo dojít k podpoření 91 elektromobilů a 46 nabíjecích stanic.

Druhá výzva programu NUT byla vyhlášena dne 24. ledna 2017 a příjem žádostí byl zahájen 1. března 2017 a ukončen bude k 31. květnu 2017. Jedná se opět o kolovou (soutěžní) výzvu, u které je nutné splnit minimální požadovanou

hranici 60 bodů a v případě, že souhrnná požadovaná výše dotace překročí předem stanovenou finanční alokaci výzvy, bude přistoupeno k seřazení projektů podle získaných bodů (od nejvyššího po nejnižší) a stanovení hranice, pro které projekty bude podpora ještě poskytnuta.

Při porovnání I. a II. výzvy je nutné zdůraznit, že došlo k rozšíření okruhu (původně pouze M1) podporovaných kategorií silničních vozidel o L7e (malá užitková), M2 a M3 do 7,5 t (minibus), N1 nákladní do 3,5 t (nákladní). Vozidla vyšší střední, luxusní, terénní či sportovní třídy (specifikace dle obchodních tříd SDA) nadále zůstávají mezi nepodporovanými aktivitami. Současně došlo k navýšení finanční alokace pro podporu elektromobilů z 80 mil. Kč na 150 mil. Kč. Minimální výše dotace byla snížena ze 70 tis. Kč na 50 tis. Kč a maximální výše dotace na 1 projekt byla zvýšena z 3 mil. Kč na 10 mil. Kč.

Také byl modifikován způsob určování výše způsobilých výdajů. Pro jednotlivé podporované kategorie vozů byly pevně

stanoveny procentuální hodnoty: L7e – 30 %; M1 – 45 %; N1 – 45 %; M2 a M3 – 45 %. Tyto hodnoty byly určeny dle nejnižších procentuálních cenových rozdílů pořizovacích cen konvenčních vozidel oproti elektromobilům. Po výpočtu celkových způsobilých výdajů je míra dotace rozlišena podle velikosti podniku (velký podnik – 55% míra dotace, střední podnik – 65% míra dotace, malý podnik – 75% míra dotace). Součástí projektu může být i instalace dobíjecí stanice. Nově je také v aktivitě b) umožněna podpora kompaktní dobíjecí stanice s využitím akumulace energie a instalací integrovaného obnovitelného zdroje energie.

Závěrem lze konstatovat, že podpořené projekty v programu NUT budou přispívat ke snížení lokálních emisí, rozvoji inovativních technologií v České republice a samozřejmě i plnění Národního akčního plánu čisté mobility. ■

Ondřej Tomšej, vedoucí odd. implementace
OPPI a PO3 OPPIK



Hyundai IONIQ získal v roce 2016 prestižní cenu Red Hot za design. S dojezdem 280 km na jedno dobítí patří IONIQ k tomu nejlepšímu na světovém trhu elektromobility

Foto: HMMC

Dodavatelé pro Auto roku 2017 v ČR

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) představuje firmy, které v rámci ankety Auto roku 2017 v České republice získaly právo používat prestižní označení „Dodavatel pro Auto roku 2017 v České republice“. Díly českých firem přitom nese nejen vítězný vůz, ale jsou součástí všech pěti automobilů, které letos postoupily do finále soutěže. Přihlášené firmy AutoSAP dodávají díly i do převážné většiny všech nominovaných vozů.

Autem roku 2017 v ČR se stal vůz Škoda Kodiaq, prestižní označení „Dodavatel pro Auto roku 2017 v České republice“ tak získávají firmy:

- 3M Česko, spol. s r.o.
- AGC Automotive Czech a.s.
- Benteler ČR s.r.o.
- BRANO GROUP, a.s.
- BRISK Tábor a.s.
- Continental Barum s.r.o.
- Fehrer Bohemia s.r.o.
- Gumárny Zubří, akciová společnost
- GUMOTEX, akciová společnost
- HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o.
- HP-Pelzer s.r.o.
- KAMAX s.r.o.

- KS Kolbenschmidt Czech Republic, a. s.
- Maxion Wheels Czech s.r.o.
- MUBEA - HZP s.r.o.
- PLASTIKA a.s.
- Saar Gummi Czech s.r.o.
- Tawesco s.r.o.
- TRW Automotive Czech s.r.o.
- WITTE Nejdek, spol. s r.o.

Viceprezident AutoSAP Pavel Juříček k tomu řekl: „Rád bych především pogrataloval všem, kteří stojí za úspěchem vítězného vozu, a věřím, že si ho oblíbí také zákazníci. I letos byla soutěž Auto roku v ČR nejen přehlídkou špičkových aut, ale také důkazem silného zastoupení dodavatelského sektoru v ČR. Firmy AutoSAP se prosazují v silné konkurenci mezi

dodavateli a těžko byste hledali mezi 27 vozy nominovanými do ankety takový, který by neobsahoval podstatné komponenty vyrobené v České republice. Sílu našich dodavatelů nakonec potvrzuje i to, že české díly nebo příslušenství nesla také vítězná auta této soutěže z minulých let.“

Sdružení automobilového průmyslu bylo i letos tradičním partnerem ankety Auto roku 2017 v České republice a zároveň vyhlásovatel doprovozní akce Dodavatel pro Auto roku 2017. Letos se do ní zapojily téměř tři desítky členských firem AutoSAP. 13. ročník soutěže umožnil dodavatelům automobilového průmyslu představit svoje produkty, které se uplatnily ve vozech přihlášených do soutěže. ■



Viceprezident AutoSAP P. Juříček (vlevo) při vyhlášení Dodavatele pro Auto roku 2017 v ČR

Foto: Sport press

Členská firma AutoSAP získala v rámci soutěže Auto roku 2017 v ČR titul Výrobní závod roku



Čenu převzal Milan Šlachta, Repräsentant Bosch Group v ČR a SR

Foto: Sport press

Robert Bosch, spol. s r.o., České Budějovice se v posledních letech může pochlubit vynikajícími výsledky. V roce 2016 dosáhl závod dle předběžných údajů rekordních tržeb 20 miliard Kč. Kombinace kvalitní výroby a R&D centra přitahuje koncernu Bosch nové projekty se stále vyšší přidanou hodnotou. Od roku 2012 vytvořil Bosch v Českých Budějovicích více než 1500 nových pracovních

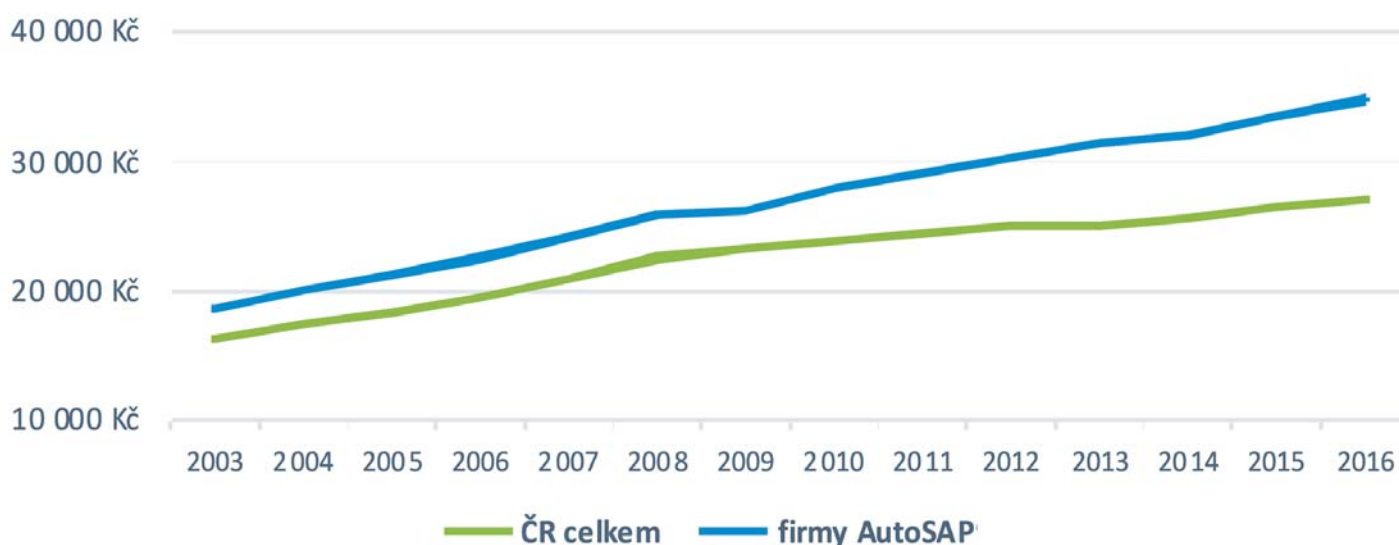
míst. Z nynějších skoro 4000 zaměstnanců tvoří významnou část 500 techniků pracujících na nových projektech ve vývojovém a testovacím centru. Cena v soutěži Auto roku 2017 v ČR v kategorii Výrobní závod je dalším z řady ocenění za kvalitu, procesy a inovace. Milan Šlachta, Repräsentant Bosch Group v ČR a SR, k tomu uvedl: „Ocenění nás těší. Společnost Bosch je systémovým dodavatelem pro mobilitu

již 130 let a závod Robert Bosch v Českých Budějovicích, zaměřený na vývoj a výrobu technologií pro spalovací motory, je důležitou součástí globální koncernové výrobní sítě již 25 let. Tento závod stabilně docíluje vynikajících výsledků a v posledních letech se silně rozvíjí. Věřím, že Bosch v Českých Budějovicích ještě neřekl poslední slovo a v dalších letech rozšíří výrobu i vývojové centrum.“

Úspěchy automobilového průmyslu přinesly růst pracovních příležitostí

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) oznámilo velmi pozitivní vývoj počtu zaměstnanců a jejich mezd za rok 2016. Počet zaměstnanců meziročně vzrostl o 4,5 % na 118 tisíc osob. Jejich průměrná měsíční mzda dosáhla téměř 35 000 Kč, což je o 30 % více, než je průměr ČR.

Relace mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou ve firmách Sdružení automobilového průmyslu



Ilustrační foto TPCA

Průměrná mzda ve firmách AutoSAP za rok 2016 byla 34 820 Kč. Oproti roku 2015 to představuje meziroční zvýšení o 3,7 % (1 231 Kč). Pravidelný růst mezd a mzdovou úroveň nad celostátním průměrem umožňuje vysoká produktivita práce v autoprůmyslu a snaha firem o produkci výrobků s vyšší přidanou hodnotou.

„Zásadní vliv na růst přidané hodnoty ve firmách má každoroční růst počtu zaměstnanců ve výzkumu a vývoji a rostoucí výdaje, které do oblasti výzkumu a vývoje směřují. Právě tyto ukazatele řadí český automobilový průmysl mezi obory s vysokým rozvojovým potenciálem pro další období,“ dodává výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl.

Počet zaměstnanců ve firmách AutoSAP dosáhl hodnoty 117 948 osob. Oproti roku 2015 to představuje meziroční zvýšení o 4,5 % (5 129 osob). Pozitivní vývoj zaznamenaly všechny kategorie – finální výrobci, dodavatelé i ostatní firmy a organizace.

Celková přímá zaměstnanost v automobilovém průmyslu je vyšší než 150 tisíc osob, což představuje přibližně 3 % praceschopného obyvatelstva. Automobilový průmysl má i výrazný multiplikační efekt a po započtení zaměstnanců, kteří pracují i pro další, nepřímé subdodavatele a v dalších odvětvích, se dostáváme k číslu téměř 400 tisíc osob.

Jak se vede Plastice: Rosteme v objemu i v kompetencích

„Plastika a.s. v roce 2016 docílila rekordního objemu tržeb a počtu zaměstnanců. Celkové výnosy dosáhly 837 milionu korun a počet zaměstnanců poprvé překročil 500. Kroměřížská Plastika zároveň oslavila 60 let od svého založení v roce 1956,“ uvádí Michal Nosek, předseda představenstva, a dodává: „Připravujeme výstavbu dalšího závodu povrchových úprav.“

Někdejší družstvo invalidů prošlo rychlou technologickou obměnou v 90. letech, kdy bylo nuceno se rychle přeorientovat ze standardní odběratelské základny reálného socialismu (květináče, armatury typizovaných panelákových koupelen apod.) na západní průmyslové korporace. Hlavním výrobním procesem bylo tlakové vstřikování plastů doplněné potiskem, montážemi a extruzí linkou. Plastika byla také v jedné chvíli prakticky monopolním dodavatelem silničních sloupků v někdejším Československu. „Po cestě“ se družstvo přiučilo ze založení tří úspěšných společných podniků a jedné neúspěšné akvizice ve Francii a na počátku tisíciletí už byl podnik zaměřen na moderní automatizovanou výrobu PC klávesnic, kterých na vrcholu vyrobil kolem 4 milionů ročně. V roce 2003 pak družstevníci hromadně prodali své podíly skupině investorů a po transformaci na akciovou společnost nabrala Plastika směr k automobilnímu segmentu.

Převzetím výroby přístrojových panelů od Siemens VDO (dnes Continental Automotive) podnik skokem navýšil obrat v tomto segmentu a zároveň významně posílil kompetence a rozšířil provoz. V rychlém sledu tedy následovalo otevření střediska ultrazvukového svařování, cleanroomu pro výrobu transparentních dílů, robotické lakovny a v roce 2013 vývojového centra s kapacitou pro vývoj a výrobu produktů i forem. Dnešní Plastika je integrovaným vývojářem i dodavatelem plastových modulů a technických i pohledových dílů pro automobily.

Rok 2016 proběhl ve znamení zvyšování produktivity, obnovy strojového parku a infrastruktury závodu v Kroměříži. Podnik už v roce 2015 zavedl systém plánování výroby, který postupně optimalizuje a rozšiřuje na jednotlivé provozny. Zároveň bylo upraveno rozvržení výrobních provozů s cílem dosáhnout vyšší obsluhovosti a automatizace. Vývojové centrum bylo doplněno o další pětiosé CNC centrum a několik



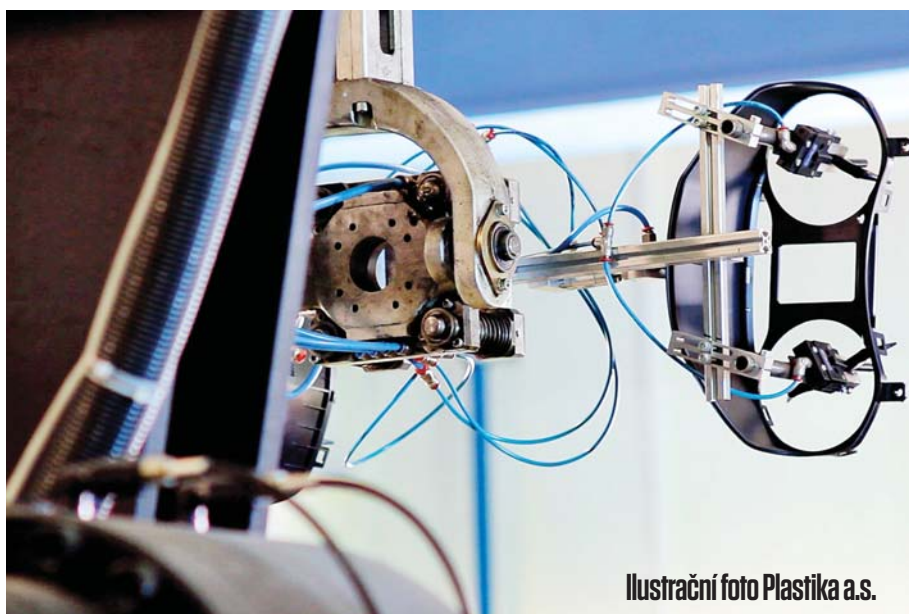
Foto: Plastika a.s.

souvisejících technologií, např. laserové navařování.

Ve výrobním portfoliu Plasty „soupeří“ o dominantní pozici Continental Automotive a Robert Bosch, oba velcí odběratelé přístrojových modulů. V minulém roce se pro oba tyto zákazníky rozběhly nové linky laserového a frickčního svařování modulů. Plastika dnes vyváží

své výrobky do Německa, Rumunska, Maďarska, Portugalska, Velké Británie a Belgie. „Prakticky každý náš zákazník je globální a požaduje dodávky do celé sítě. Výjimkami nejsou ani dodávky do Mexika, Indie nebo Číny,“ říká Michal Nosek a pokračuje: „Jako další výrobci v oboru, i my jsme zavaleni novými zakázkami a opakovanými nárůsty tržeb. Nabídli jsme inovativní řešení některých produktů i pro ŠKODA AUTO, což je intenzivní práce pro technický tým. Žijeme tedy neustálým nábořem a rozvojem produktivity.“ Ukazatele produktivity jsou také spolu s kritérii ziskovosti a náklady na nejakost nosnou částí premiových schémat.

Pohledové díly dnes tvoří nadpoloviční část produkce, Plastika se tedy rozhlíží po možnostech expanze v oblasti povrchových úprav. S tímto výhledem podnik zakoupil areál v blízkosti vstřikovny v Kroměříži a projednává s hlavními zákazníky strategické priority v této oblasti. V r. 2017 čeká Plastiku další nárůst výnosů nad 900 milionů korun a chce začít projektové práce a stavební řízení nového závodu, kde Plastika zamýšlí investovat přes 300 milionů korun. ■



Ilustrační foto Plastika a.s.

Buzuluk hlásí rekordní tržby v roce 2016

V roce 2016 překročily tržby BUZULUKU a.s. poprvé za poslední čtvrtstoletí 1 miliardu Kč, což je nárůst o takřka 37 % oproti úspěšnému roku 2015. Generální ředitel firmy Petr Mašek k tomu říká: „Na tomto nárůstu se podílela zejména divize Gumárenské stroje (GS), jejíž tržby v porovnání s předchozím rokem významně narostly díky dodávkám pro výrobce pneumatik do Indie a Maďarska. Tržby divize Pístní kroužky (PK) byly na úrovni roku 2015 a přesáhly 436 milionů Kč. Podařilo se překročit i plánovaný zisk společnosti, na němž se podílela divize GS



Ilustrační foto
Buzuluk a.s.

29 % a SOJ PK 71 %. V roce 2016 jsme přitom investovali 54,4 mil. Kč, a to zejména do nových technologií, ale významně i do životního prostředí v rámci decentralizace vytápění areálu. Další zhruba 40,3 mil. Kč

byly náklady na opravy a udržování strojů, zařízení a budov společnosti.” Hlavními teritorii divize PK byly trhy Evropské unie, USA, Mexika, Brazílie, Ruské federace, ale i Turecka a Indie. Mezi největší odběratele patřily společnosti KSPG Kolbenschmidt, FIAT, Audi/VW, Volvo Car Corporation, UAZ, mimo automobilový průmysl pak STIHL a Kohler/Lombardini. V minulém roce jsme zavedli do sériové výroby pístní a těsnicí kroužky s PVD povlaky, nitridované PK z legované litiny a byly zahájeny sériové dodávky těsnicích kroužků do převodovek Scania. ■

Petr Mašek, BUZULUK a.s.

Růst Saar Gummi Czech je spjatý s výraznými investicemi

M ísírna gumárenských směsí za 250 milionů korun je v provozu od roku 2014 a již letos dostane další linku za 95 milionů korun. Taková dynamika rozvoje gumárenské společnosti Saar Gummi Czech je charakteristická již od zahájení provozu v roce 2000. Dnes firma z Červeného Kostelce na Náchodsku vybavuje těsněním dveří každý čtvrtý v Evropě vyrobený osobní automobil a připravuje výstavbu další výrobní haly za 200 milionů korun.

Nová hala pojme technologie za zhruba 500 milionů korun, bude jimi vybavována během následujících let. Ve výsledku může zvýšit kapacitu výroby vytlačovaných těsnění až o 50 procent a podpoří cíl zvýšit podíl na evropském trhu ze současné čtvrtiny na třetinu. To přirozeně posílí dosavadní trend růstu tržeb, které se za rok 2016 zvýšily o 550 milionů korun na 3,4 miliardy korun. Firma přitom generuje výrazný zisk po celou dobu své existence, zisková zůstala i během ekonomické krize a následném propadu automobilového průmyslu po roce 2008.

Strategií společnosti je posilovat své postavení v rámci celosvětové skupiny Saar Gummi čítající 12 závodů od Evropy přes Ameriku až po Indii. SGC je kompetenčním centrem dynamických těsnění pro celou skupinu a její experti ve všech závodech zprovozňují vytlačovací linky na výrobu těsnění pohyblivých dílů automobilových karosérií. Linky zároveň vybavují technologickými



Ilustrační foto
Saar Gummi Czech

uzly vyvinutými v Červeném Kostelci. Významné postavení má SGC i ve vývoji gumárenských směsí. Společnost také přebírá čím dál větší část vývoje dílů. V tom jí pomáhá Výzkumné a vývojové centrum vybudované v roce 2013 s podporou fondů EU.

Vytlačovaná dynamická těsnění tvoří dominantní podíl výroby, roste však i výroba lisovaných dílů z pryže nebo z kombinace pryže a termoplastu. Třetím pilířem výroby je výroba gumárenských směsí, kterými firma zásobuje i sesterské závody na Slovensku a v Rusku.

Při růstu firma naráží na nedostatek kvalifikovaných techniků a při tříprocentní nezaměstnanosti na Náchodsku se jí nedostává ani výrobních dělníků. Řeší to mzdovou motivací a personálními aktivitami s dlouhodobým výhledem. Motivuje žáky a studenty v regionu k technickému vzdělávání podporou technických zájmových kroužků.

V jejím projektu „T Generace – technici pro budoucnost“ je zapojeno 17 kroužků od Broumova po Českou Skalici, které navštěvuje na 200 dětí. SGC dále podporuje zřízení technických oborů na školách v regionu. Na střední škole v Červeném Kostelci z jejího podnětu a za její účasti vznikl učební obor Gumař–plastikář a v příštím školním roce škola otevře maturitní obor Mechanik seřizovač.

SGC je předním zaměstnavatelem na Náchodsku. Průměrné mzdy ve firmě vloni vzrostly o 1 250 korun na 37 050 korun. Průměrný počet zaměstnanců vzrostl ze 739 v roce 2015 na 820 v roce 2016. Společnost dále spolupracuje se dvěma chráněnými dílnami, kde pro ni pracuje dalších zhruba 150 lidí se zdravotním postižením a lidí zdravotně znevýhodněných. ■

Ing. Marek Ďuriš
Ředitel pro personalistiku, PR a služby
Saar Gummi Czech

Radek Strouhal

Od 1. 2. 2017 nastoupil do pozice generálního ředitele TATRA TRUCKS a.s. po více než třech letech úspěšného působení v čele finančního úseku automobilky. Radek Strouhal je součástí manažerského týmu Tatry již od vstupu dosavadních vlastníků, českých podnikatelů Jaroslava Strnada a Reného Matery. Hrál klíčovou roli při záchraně podniku po stránce řízení financí a vyjednávání s bankami a dalšími finančními partnery. Členem představenstva TATRA TRUCKS je již od října 2013.



Důkazem úspěšného řízení podnikové ekonomiky Radkem Strouhalem je obrovský posun TATRA TRUCKS ve finančním ratingu. Radek Strouhal očekává další zvyšování výroby a produktivity, podpořené stamilionovými investicemi. Nahradil Martina Bednarze, pod jehož vedením automobilka vyrobila v roce 2016 celkem 1 326 vozidel.

Generální ředitel TATRA TRUCKS Radek Strouhal je absolventem Ekonomické fakulty Vysoké školy Báňské – Technické univerzity Ostrava v oboru finance. Svou kariéru začal ve skupině PROMET GROUP a.s., ve které působil od roku 2006 do roku 2013. Začínal jako risk manager, později zastával funkci vedoucího finančního controllingu a poslední čtyři roky před nástupem do Tatry tam působil jako finanční ředitel. V roce 2015 získal v hodnocení CFO Club mezi českými finančními řediteli třetí místo.

Martin Šustek

Člen představenstva AutoSAP vede od 20. února 2017 v TATRA TRUCKS obchod a marketing s odpovědností za strategii a procesní řízení prodeje, marketingu a poprodejních služeb. Stal se zároveň novým členem představenstva. Martin Šustek je absolventem Vysokého učení technického v Brně a Fakulty managementu a ekonomie ve Zlíně. Od počátku své profesní dráhy působil v oblasti nákupu a logistiky. První zkušenosti sbíral ve firmách Kraft Foods, Philips Displays



Jiří Svozil

Po vystudování Ekonomické fakulty VŠB-TU Ostrava nastoupil od 1. 9. 2000 na finanční oddělení společnosti PANAV, a.s. – českého výrobce přívěsů a návěsů. Po 15 letech svého působení ve společnosti PANAV, a.s., byl jmenován od 1. 9. 2015 generálním ředitelem. Shodou okolností převzal tuto funkci po svém otci, panu Františku Svozilovi, který ve společnosti pracoval 30 let.



a Lindab Buildings. Od roku 2005 do roku 2014 působil u společnosti Bang & Olufsen v Kopřivnici na různých manažerských pozicích. Do TATRA TRUCKS nastoupil jako ředitel nákupu v únoru 2014 a účastnil se klíčové etapy restrukturalizace podniku a převzal také odpovědnost za logistiku.

Milan Šlachta

Převzal s účinností od 1. 1. 2017 vedení regionálních společností Bosch v Česku a na Slovensku a je v těchto zemích Reprezentantem Bosch Group. Šlachta se tak stal nástupcem Dr. Klause Petera Fouqueta v jeho funkcích na území Česka a Slovenska. Posledních osm let působil v pozici obchodního ředitele a jednatele ve společnosti skupiny Bosch v Českých Budějovicích, která se zabývá výrobou



automobilové techniky a jejím vývojem. Pracoval pro Bosch v různých funkcích od roku 1994. Předtím zastával různé vedoucí pozice v oblastech financí, controllingu a podnikového plánování v Čechách a v Německu. Milan Šlachta vystudoval na ČVUT v Praze obor Dopravní a manipulační technika a obor Ekonomika a řízení strojírenského podniku.

Jan Škarka

Certifikovaný specialista BOZP a PO, dlouholetý praktik se zkušenostmi v oblasti řízení údržby, řízení výroby, řízení výstavby, kolaudací a najíždění nových provozů i celých závodů, s bohatými zkušenostmi zejména z odvětví automotive. Je členem předsednictva České společnosti pro údržbu, kde se jako specialista účastní auditů údržby



ve společnostech, které o audit požádají. Donedávna působil jako Plant Manager ve společnosti MC Syncro Kolín s.r.o., pro niž jako konzultant pracuje do současnosti, předtím jako projektový manažer zodpovědný za instalaci technologie a koordinaci všech zahraničních i tuzemských dodavatelů při výstavbě TPCA Czech, s.r.o. Zastával také funkci výrobního ředitele společností KORAMO, a.s., v Kolíně, BOSAL ČR, spol. s r.o., SAFINA, a.s., ve Vestci a dalších.

TPCA Czech oslavila tři miliony vyrobených aut

Významný milník ve své historii oslavila automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA). V polovině února sjel z výrobní linky největšího zaměstnavatele kolínského regionu v pořadí třímiliontý vůz – Toyota Aygo s černou metalízou.



Třímiliontý vůz - Toyota Aygo

Foto: TPCA

Tři miliony aut jsou impozantním číslem za tak krátkou dobu výroby, například v porovnání s jinými továrnami Toyoty a PSA, a takového čísla bychom nedosáhli bez pomoci ostatních, proto mi dovolu na tomto místě poděkovat. Na prvním místě našim zákazníkům a také zaměstnancům, z nichž celá řada je spojena s naší automobilkou již od prvních dnů výroby. Poděkování ovšem patří i našim sousedům, bez jejichž spolupráce bychom se neobešli, zástupcům státní správy a samosprávy a v neposlední řadě našim dodavatelům,

vedl na začátku slavnosti prezident TPCA Koreatsu Aoki.

Historie TPCA se začala psát v roce 2002 položením základního kamene a zahájením výstavby továrny v unikátním „joint venture“ projektu dvou mateřských společností – jedničky na světovém trhu Toyota Motor Corporation – a druhého největšího evropského výrobce – tehdy PSA Peugeot Citroën – dnes PSA Group. 28. února 2005 byla zahájena výroba první generace malých vozů Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1, které se pak o tři roky později dočkaly svého prvního faceliftu. Rok 2012, kdy z linek sjel

dvomiliontý vůz, byl ve znamení druhé modernizace první generace. Přelomovým rokem se pak stal rok 2014, kdy TPCA začala vyrábět druhou generaci vozů Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1.

Vozy všech tří značek, vyznačující se elegantním designem a nízkou spotřebou, byly za dvanáct let výroby zastoupeny poměrně rovnoměrně, takže každá z nich má nyní na kontě okolo milionu aut, které brázdí silnice po celé Evropě, od Islandu až po Řecko. V posledních letech ovšem patří mezi nejvýznamnější trhy Velká Británie, Francie, Německo, Holandsko a Itálie. ■



LAMBRO - 92 a.s.

Rok založení: 1992
Počet zaměstnanců: 42
Ředitel společnosti: Milan Lakomý

Adresa: B. Němcové 379
760 01 Zlín

Tel.: +420 577 158 362
E-mail: lambro@lambro.cz
www.lambro.cz

Předmět činnosti:
výroba nerezových laserem
svařovaných trubek, řezání trubek
a profilů laserem, žihání a pájení
v průběžných pecích
s plynovou atmosférou.
Certifikát SO/TS 16949: 2009



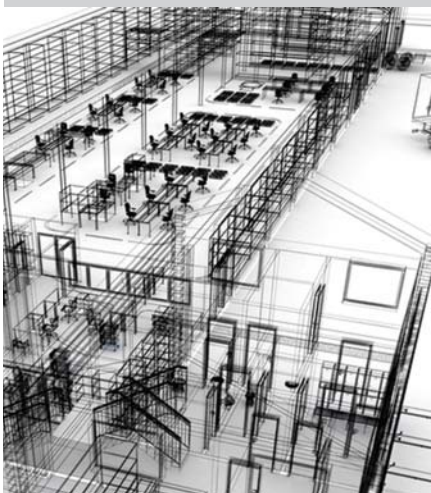
Logio s.r.o.

Rok založení: 2004
Počet zaměstnanců: zhruba 110
Ředitel společnosti:
Tomáš Formánek (CEO)

Adresa: Evropská 37
160 00 Praha 6

Tel.: +420 266 710 688
+420 731 652 705
E-mail: logio@logio.cz
www.logio.cz

Předmět činnosti:
poradenství v oblasti řízení
dodavatelských řetězců pomocí
logistického consultingu
a vlastního software se
zaměřením na oblast
automotive, údržbu a řízení
náhradních dílů, minimalizaci
zásob, plánování promoakcí
a další oblasti.



EICHLER COMPANY a.s.

Rok založení: 2000
Počet zaměstnanců: 24
Ředitel společnosti:
Filip Winkelhofer

Adresa: Nová 486/32
591 02 Žďár nad Sázavou

Tel.: +420 566 631 289
E-mail: info@eichlercompany.cz
www.eichlercompany.cz

Předmět činnosti:
výroba a prodej
normalizovaných dílů, výroba
střížníků a střížnic pro
všechna průmyslová odvětví,
specializace na výrobu dílů
s vysokou náročností.



Západočeská univerzita v Plzni spolupracuje s průmyslovou praxí

Studijní plány Fakulty strojní Západočeské univerzity v Plzni zohledňují potřeby průmyslových podniků. Jejich zavedením se zvýší schopnost absolventů prosadit se na trhu práce a posílí se nejen atraktivita, ale i konkurenceschopnost regionu.



Foto ZČU

Aktivní spolupráce s praxí znamená pro Fakultu strojní (FST) významný zdroj zpětné vazby a současně představuje hnací motor pro další směřování fakulty. Za tímto účelem byla v roce 2015 založena Průmyslová rada FST, která je jedním z poradních orgánů děkana. Mezi 33 stálých členů rady patří zástupci významných podniků, CzechInvestu, Plzeňského kraje, Západočeské univerzity a poradce ministryně pro místní rozvoj v oblasti Smart City.

Co studovat

Problémem celé společnosti je akutní nedostatek technicky vzdělaných absolventů. Vysoká škola současnosti musí zvládnout připravit studenty na teprve vznikající profese. Studenty by proto měla vychovávat ke schopnostem neustále se učit a přizpůsobovat se. V souvislosti s novelou vysokoškolského zákona se fakulta bude snažit o vytvoření studijních programů, které jí pomohou pružněji reagovat na požadavky praxe. Zájemci mohou na FST studovat v prezenční i kombinované formě bakalářské, magisterské a doktorské studijní programy. Studijní plány Fakulty strojní zohledňují potřeby praxe a byly předloženy k připomínkování strategickým průmyslovým partnerům fakulty a projednány na Průmyslové radě

FST. Podporována je internacionalizace studia včetně mobility vysokoškolských studentů. V akademickém roce 2016/2017 došlo k otevření studijního programu Strojírenství – Diagnostika a servis silničních vozidel. Jedná se o pilotní projekt vedený pod pracovním názvem Profesionální bakalář.

Profesionální bakalář pro automotive

Na základě závěrů jednání Průmyslové rady Fakulty strojní a požadavků automotive firem Karlovarského, Plzeňského a Jihočeského kraje došlo k inovaci studijního programu Strojní inženýrství, zaměřením Diagnostika a servis silničních vozidel, založeného především na těsnějším propojení s průmyslovou praxí. Studium garantuje katedra konstruování strojů. Jedná se o inovaci předmětů studijního programu, které se týkají studentských praxí a exkurzí do automotive firem a zavedení přednášek odborníků z praxe ve stávajících předmětech. Takto vytvořené podmínky umožní studentům získávat praktické zkušenosti s vývojem technických systémů, ověření funkčnosti a možnosti využití navržených řešení přímo ve výrobním podniku. Profesionálně zaměřený bakalářský studijní program je tříletý, prakticky orientované vysokoškolské vzdělání, zaměřené na přípravu k výkonu povolání. Znalosti absolventů jsou přizpůsobovány požadavkům podnikatelského sektoru v regionu. Řada cvičení se provádí ve školních laboratořích a přímo v průmyslových podnicích na povinné praxi. V rámci praxe jsou studenti vedeni ke konfrontaci teoretických znalostí získaných studiem

s reálným stavem v běžném provozu ve vybraných automotive firmách. Zapojují se do řešení konkrétních technických úkolů ve výrobních podnicích, čímž si postupně prohlubují své praktické dovednosti. Studenti mohou konzultovat danou problematiku přímo s odborníky z praxe, učí se přesně formulovat své dotazy, zpracovávat získané informace, komunikovat s technickou veřejností a obhajovat navržené technické řešení před komisí. V prvním roce získají všichni studenti znalosti z teoretických předmětů strojařského základu. Od druhého ročníku (třetího semestru) jsou studenti vychováni se zaměřením na Diagnostiku a servis silničních vozidel. Výuka se soustředí do čtyř dnů v týdnu (pondělí až čtvrtek). Pátek patří povinné praxi ve výrobním podniku.

Profil absolventa

Hlavní předností absolventů FST je propojení jejich technického vzdělání s ekonomicko-manažerskými dovednostmi. Absolvent získá znalosti v oblasti konstruování, tvorby technické dokumentace, CAD systémů, strojírenských technologií a podpůrných teoretických předmětů. Dokáže prakticky aplikovat soudobé poznatky a metody v jednotlivých odborných zaměřeních. Umí efektivně využívat matematické vědomosti při řešení konkrétních technických problémů. Osvojí si principy řízení kvality ve strojírenském podniku. Je schopen obhájit si vlastní řešení. Fakulta strojní ve svých studentech rozvíjí kreativitu, organizační schopnosti, komunikativnost a schopnost sebereflexe. ■

Milan Edl, děkan Fakulty strojní ZČU v Plzni

VŠTE po 10 letech změnila statut. Bude univerzitou a vytvoří fakulty

Po deseti letech existence se změnil statut VŠTE. Ta se tak už v tomto roce stane univerzitou, zatímco dosud byla školou neuniverzitního typu. Rozhodl o tom Akademický senát VŠTE. „Po založení školy jde o druhý milník v jejím vývoji. Vzniknou fakulty, budeme moci akreditovat doktorské studijní programy a připravíme podmínky pro další rozvoj VŠTE,” uvedl rektor docent Marek Vochozka na setkání akademické obce uspořádaném k 10. výročí založení školy. Ta vznikla zákonem v březnu 2006, aby v Jihočeském kraji zacelila mezeru vysokoškolsky technicky vzdělaných odborníků. Dnes ji navštěvuje přes 4 400 posluchačů.

VŠTE zahajuje tímto krokem druhou etapu existence. Přípravou na tuto změnu se loni stalo zřízení tří ústavů, technicko-technologického, podnikové strategie a znalectví a oceňování, na jejichž základech nové fakulty vzniknou. Docent Vochozka při hodnocení první dekády života školy mezi důležité události zařadil získání některých bakalářských a obou magisterských akreditací a ocenil rozvoj mezinárodní spolupráce a zájem, který o studium mají zahraniční studenti. „Prolínání myšlenek a názorů je jedním z výsad akademické svobody. Stejně jako možnost studentů a akademiků získávat zkušenosti v zahraničí,” uvedl.

Přestože je škola nejmladší veřejnou vysokou školou v Česku, v řadě srovnatelných ukazatelů se může s těmi mnohem staršími hrdě měřit. „Jsme velmi dobří v oblasti aplikovaného výzkumu, mezinárodních vztazích, celoživotním vzdělávání a na trhu terciárního vzdělávání jsme se etablovali jako stabilní, kvalitní a progresivní instituce,” uvedl prorektor profesor Jan Váchal. Věří přitom, že změna na univerzitu pomůže dalšímu rozvoji vzdělávání a výzkumu. „Bude s tím spojeno hodně práce. Ať již jde o personální zkvalitnění všech kateder a fakult nebo rozvoj tvůrčích aktivit a zapojení do mezinárodního výzkumu. Bude-li se dařit naplňovat i akreditační záměry, v roce 2022 budeme mít pozoruhodnou školu,” dodal její spoluzakladatel.

Profesor Radimír Novotný, předseda Akademického senátu VŠTE, ji označil za jednu z nejrychleji se rozvíjejících mladých a progresivních vysokých škol s velmi dobrou



Foto: VŠTE

perspektivou. „Právě změnou statutu tomu jdeme naproti. Škola získá nové možnosti rozvoje i financování a její role při výchově technicky a ekonomicky vzdělaných odborníků v Jihočeském kraji ještě vzroste,” poznamenal.

Prorektor pro komercializaci a tvůrčí činnost Vojtěch Stehel k tomu řekl: „Změna na univerzitu pomůže naší škole a technickým oborům zejména v dalším rozvoji. Budeme tak mít možnost získat v budoucnu akreditaci doktorských studijních programů, které by následně umožnily rozvoj technických oborů a výzkumných projektů v zcela nové

dimenzi. V našem kraji je dlouhodobý nedostatek techniků, po kterých je mimořádná poptávka ze strany firem a potrvá ještě mnoho let, než naši absolventi budou moci tuto poptávku vykrýt. Velmi podstatný přínos spatřujeme i ve snadnějším získání finančních prostředků na provoz vysoké školy, neboť za současného stavu jsme trochu diskriminováni oproti univerzitám. Na druhou stranu nás to donutilo fungovat efektivněji a dodatečné prostředky tak budeme moci využít pro další investice.“

Vojtěch Stehel, prorektor pro komercializaci a tvůrčí činnost

Rok 2017 – 120 let od zahájení výroby automobilů v Koprivnici

V roce 2017 uplyne 120 let od zahájení výroby automobilů v Koprivnici. Rok 1897, kdy byla zahájena výroba prvního továrně vyrobeného automobilu ve střední Evropě, stejně jako nepřetržitá produkce, řadí automobilku mezi nejstarší, bez přerušení produkující automobilky světa.



Historie továrny se však začala psát již mnohem dříve. Už v roce 1850 začal místní rodák vyrábět kočáry, bryčky a sáně. Připojení Kopřivnice na železnici v roce 1881 umožnilo zahájení výroby vagónů nákladních, osobních a nakonec i motorových vozů. Letošní výročí se však týká automobilů.

Prvním automobilem byl Präsident. Jednalo se o experiment, který vyústil v plně funkční a spolehlivý automobil, který nastínil další směr. Díky schopnosti konstruktérů a velkému množství zručných dělníků všech řemesel měl podnik všechny předpoklady pro zahájení sériové výroby automobilů. Každý následně vyrobený automobil doznával modernizace a zlepšení jízdních vlastností. Již v roce 1900 představil podnik první závodní speciál, dosahující rychlosti 90 km/h. V té době už brázdil silnice i první kopřivnický nákladní automobil.

Podnik se snažil držet krok se světem, a tak angažoval schopné konstruktéry. Jedním z nich byl i Hans Ledwinka, který pro podnik pracoval čtyři desetiletí a zanechal po sobě konstrukční řešení, která Tatra využívá u svých automobilů dodnes. Jako přelomovou lze označit konstrukci spojení vzduchem chlazeného motoru, centrální nosné roury a nezávislých výkyvných polonáprav. Ta byla poprvé použita v roce 1923 u typu Tatra 11 a následně využívána u osobních automobilů až do roku 1948. V tomto časovém rozmezí byly produkovány automobily T11, T12, T13, mající motory dvouválcové, a typy T30, T52, T75 a T57 s motory čtyřválcovými. Tatra 57 se svou spolehlivostí a přezdívkou Hadimrška stala nejoblíbenějším a nejprodávanějším typem kopřivnické automobilky. Všechny tyto typy byly vyráběny v několika karoserských verzích včetně užitkových.

Zároveň s uvedenými typy lidového charakteru se však vyskytovaly i typy luxusní, které naplňovaly požadavky té nejnáročnější klientely. Byly to šestiválcové T17, T70 nebo dvanáctiválcové T80. Poslední jmenovaný typ využíval i první československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk a dodnes se jedná o jeden z nejvíce ceněných typů Tatrovek.

Vedle automobilů této konstrukce byly od roku 1934 produkovány také automobily s aerodynamickou karoserií se vzduchem chlazeným motorem umístěným vzadu. Tatra 77 se stala prvním sériově vyráběným automobilem na světě a svými výkony demonstrovala vliv aerodynamiky v automobilovém průmyslu. Kvalitu a schopnosti aerodynamických vozidel Tatra prověřili inženýři Zikmund



Tatra 77 představená veřejnosti v roce 1934

Foto: Technické muzeum Tatra

a Hanzelka, kteří v letech 1947 – 1950 prošli s vozidlem T87 Afrikou a Jižní Amerikou. A nejen oni. S automobily Tatra bylo uskutečněno více než 50 expedic do všech koutů světa. V roce 1947 přišel na svět Tatraplán, schopný a nadějný automobil, ve více verzích včetně užitkové a kabrioletu.

Po skvělém náběhu na trh však dostal ránu pod pás z vlastních řad, kdy komunistické vedení země rozhodlo o zrušení výroby osobních vozidel v Kopřivnici. Z historického hlediska lze konstatovat, že se jednalo o začátek konce výroby osobních aut v Kopřivnici. Jen díky schopnostem kopřivnických se podařilo zahájit výrobu luxusní limuzíny Tatra 603, která byla

možností rozvoje výroby a tím nedostatečná možnost čelit konkurenci vedly k definitivnímu zrušení výroby osobních vozidel v roce 1998. Zůstala pouze výroba automobilů nákladních, u kterých podnik konstrukci s centrální rourou a výkyvnými polonápravami využíval a využívá prakticky dodnes. I těch byla historicky spousta. Patří k nim i několik prvenství jako například poprvé použitý vzduchem chlazený vznětový dvanáctiválec. Z neznámějších nákladních automobilů Tatra můžeme jmenovat T24, T25, T111, T128, T141, T138, T815, T163 či nejnovější typ Phoenix.

Používaná konstrukce činí z automobilů Tatra vozidla do terénu a je nepopíratelné, že se dokáží s terémem skutečně poprat.



Automobilka Tatra Trucks v letošním roce představila limitovanou edici vozů Phoenix Euro 6 Präsident, kterých dodá na trh symbolických 120 kusů. Odkazuje tak na 120letou tradici výroby automobilů v Kopřivnici a první vůz vyrobený v Tatře, legendární NW Präsident

Foto: Tatra Trucks

jediným typem osobního automobilu vyráběného po dobu dvaceti let. I tady zasáhla vyšší komunistická moc, která znemožňovala rozvoj výroby a uspokojení poptávky u běžných zákazníků či exportu do zemí jiných než socialistických.

Modernizovaný typ Tatra 613 byl typem posledním. Snaha kopřivnických byla výrobu udržet a být nadále obdivovanou automobilkou. Bohužel nedostatek

V současné době automobilka prosperuje, orientuje se na trhu a věříme, že tomu tak bude i nadále. S novými technologiemi se otevírají nové možnosti produkt vylepšovat a zkvalitňovat. Je tedy šance, že se bude automobilka i nadále zapisovat do české i světové automobilové historie. ■

Trendy britského automobilového průmyslu

Automobilový sektor Spojeného království Velké Británie a Severního Irska (UK) prošel v posledních 15 letech zásadními změnami: většina známých britských značek včetně Mini, Bentley, Jaguar Land Rover a Rolls Royce je dnes vlastněna mezinárodními firmami, sektor úspěšně roste a exportuje do zahraničí. Nejistotu však vyvolává nadcházející brexit. Vláda se snaží obavy mezinárodních automobilek rozptýlit ambiciózní podporou nových technologií v čele s rozvojem samořídících aut a infrastruktury pro elektromobily.



Česká oficiální účast

Foto: archiv AutoSAP

Britský automobilový sektor v posledních letech „jede na všechny válce“, patří k tahounům průmyslu a je nejdůležitějším exportním výrobním sektorem. Aby obstál i do budoucna, intenzivně se zaměřuje na inovace a hlavními trendy jsou ultra nízkoemisní vozy, vývoj samořídících a elektrických aut a digitalizace,“ říká český velvyslanec ve Spojeném království Libor Sečka.

Stav britského autoprůmyslu

V roce 2016 dosáhl britský automobilový průmysl svého 17letého rekordu v počtu 1,7 milionů vozů, z nichž 1,3 mil. bylo exportováno, především na trh EU. UK je po Německu druhým největším evropským výrobcem luxusních vozů a třetím největším evropským výrobcem vůbec.

I po referendu o vystoupení z EU světové automobilky staví či modernizují v UK své továrny: nejprodávanější elektromobil Nissan Leaf je vyráběn v továrně v britském Sunderlandu, stejně jako Infiniti Q30 a QX30 pro globální trh, a v listopadu 2016 Nissan rozhodl rozšířit tuto svoji továrnu pro výrobu příštích modelů Qashqai, X-Trail a Juke určených pro evropský trh. Aston Martin v roce 2017 staví továrnu ve velšském St. Athan pro svůj první SUV model DBX a Toyota v březnu 2017 rozhodla investovat 240 mil. GBP do modernizace své továrny v Burnastonu vyrábějící modely Auris a Avensis. Jaguar Land Rover pak připravuje výrobu elektromobilů v čele s modelem Jaguar I-Pace.



Zároveň rozšiřuje svou motorárnu ve Wolverhamptonu.

Celkem 18 z 20 největších světových automobilek je přítomno v UK a předpokládá se, že do roku 2020 by měl sektor překonat svůj rekord z roku 1970 a vyrábět 2 mil. vozů ročně.

Britská podpora výzkumu a vývoje

Cestu k současnému rozkvětu automobilového průmyslu v UK zahájila před několika lety spuštěná vládní politika posilování konkurenceschopnosti prostřednictvím podpory výzkumu a vývoje. Tzv. "technologické katapulty", např. Centrum pro vývoj pokročilého pohonu, Úřad pro nízkoemisní vozidla, Centrum pro propojená a autonomní vozidla zapojují univerzity a výzkumem podporují britské a nadnárodní společnosti, které v Británii lokalizují svá vývojová centra (např. Honda UK, Nissan UK i „Virtual Innovation Centre“ Jaguar Land Roveru).

V této politice vláda pokračuje, ke stávajícím 600 milionům GBP již využívaným na podporu rozvoje ultra nízkoemisních vozidel přislíbila na podzim 2016 dalších 390 mil. GBP (12,480 mld. CZK), z toho např. 100 milionů GBP na vybudování testovací infrastruktury pro samořídící auta a 80 mil. GBP pro instalaci nových nabíjecích stanic pro elektromobily, které by měly napříště hrát i roli úložiště energie v rámci inteligentní elektrické sítě. Jelikož to britská legislativa umožňuje, testy samořídících vozů již v UK probíhají.

Rovněž britské automobilky investují podstatnou část svých příjmů do výzkumu a vývoje, zejména do automatizace, digitálních technologií, zpracování a analýzy dat, účinnosti energetických systémů a robotiky. V současné době 57 % britských automobilek vyvíjí technologii autonomního řízení (a dalších 18 % to plánuje) a 64 % vyvíjí ultra nízkoemisní či elektrické vozy. Automatizace výroby, autonomní roboti, lehké kompozitní materiály, nový uživatelský interface v podobě rozšířené reality (head-up displeje a pokročilý infotainment), 3D tisk (a související možnost budoucí rychlé výměny bezpečných, jednorázových dílů karoserie), technologie pohybu v karavanách autonomních vozidel, obchodní modely časového sdílení vozů, ale i vývoj vodíkového pohonu patří k dalším cestám, jak se automobilky v UK připravují uspět v budoucnosti.

Slabinou britského automobilového průmyslu a současně příležitostí pro české dodavatele je fakt, že v současné době dosahuje podíl v Británii vyrobených

Česká oficiální účast poprvé na Automechanika Birmingham 2017

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR pořádá na návrh AutoSAP poprvé českou oficiální účast na mezinárodním veletrhu Automechanika Birmingham 2017. Obdoba tradiční frankfurtské automobilové aftermarket show přesídílí v lichých letech do britského Birminghamu. Veletrh zaznamenává obrovský nárůst – organizátoři očekávají, že se ho letos zúčastní přes 800 vystavovatelů z celého světa, z nichž 250 bude vystavovat poprvé. Jedná se o největší akci svého druhu ve Spojeném království. Po tři dny se zde budou setkávat výrobci dílů a příslušenství pro automobilový průmysl s distributory, zástupci nezávislých dílen, autocenter i se všemi dalšími, kteří patří do velkého automobilového průmyslu.

Veletrh se bude konat od 6. do 8. června 2017 a českou oficiální expozici najdete v pavilonu č. 20, stánek G20. Realizační firma: Veletrhy Brno, a.s. – kontakt Ing. Petr Mařík, tel. +420 606 738 214.

automechanika
BIRMINGHAM

6-8 June 2017, NEC Birmingham



<https://www.automechanika-birmingham.com/>

komponent na novém britském voze jen 41 % (např. v Německu 60 %). Podíl domácího vstupu je ale podporován vládou a roste (v roce 2011 činil jen 36 %), do budoucna tak může být stále důležitější cestou pro zachování tržního podílu dodavatelů komponent vytvoření britské pobočky a lokalizace výroby.

Důsledky brexitu

Současně však britské automobilky s obavou očekávají výslednou podobu brexitu, neboť případné nové celní či netarifní bariéry přístupu na vnitřní trh EU by mohly výrazně snížit atraktivitu sektoru pro nadnárodní firmy. Pokud by se UK nepodařilo dojednat s EU novou dohodu o volném obchodu a spadla by po dvouletém „rozvodovém období“ na WTO standardy, clo na automobily mezi EU a UK ve výši 10 % by zdražilo nový vůz v průměru o 1 500 GBP. Na trh EU přitom míří více než polovina britských vývozu osobních aut, resp. až 94,7 % britských exportů komerčních vozů (údaj za 2016) a s klesající domácí poptávkou v UK v roce 2017 význam exportu dále roste. ■

Aleš Opatrný, ekonomický diplomat,
Velvyslanectví ČR v Londýně

Český export do UK

V roce 2016 exportovaly české firmy do Británie zboží za rekordních 206 miliard korun a UK tak představuje pro ČR 5. nejdůležitější exportní teritorium. Současně má ČR s UK 3. nejvyšší přebytek bilance, když české firmy do UK vyvezly o 114,260 mld. CZK více než britské firmy do ČR. Automobily (51,8 mld. CZK), součástí motorových vozidel (15 mld. CZK), snímače a čidla (14 mld. CZK) pak představují zdaleka nejvýznamnější část českého exportu do UK.

České dodavatelské dny v UK

Britské pobočky agentur CzechTrade a CzechInvest pořádají ve dnech 27. – 28. 9. 2017 dodavatelské dny s nákupními Nissan Motor Manufacturing (UK), Jaguar Land Rover a též s nákupními místních Tier 1 dodavatelů. Kapacita akce je omezená. Zájemci z řad českých automobilových dodavatelů prosíme o kontaktování Czech Trade UK – london@czechtrade.cz

NÁVŠTĚVY VE FIRMÁCH

O autoprůmysl, který táhne českou ekonomiku, průmysl i export, se politici zajímají.



Gumárny Saar Gummi Czech z Červeného Kostelce, jež vyrábějí automobilová těsnění, přivítaly prezidenta Miloše Zemana. Na snímku s generálním ředitelem Janem Tichým Foto: Saar Gummi



Continental Barum navštívil v doprovodu generálního ředitele Libora Lázničky místopředseda vlády a ministr financí Andrej Babiš, který si prohlédl halu CVT2 pro výrobu nákladních a autobusových plášťů Foto: Continental Barum

KONFERENCE
BRNO

Setkání pro Vaše podnikání

www.konference.org

POZVÁNKA NA 14. ROČNÍK ODBORNÉ KONFERENCE

Očekávaný vývoj odvětví automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě

25. 10. 2017 BRNO, HOLIDAY INN

Hlavní tématické okruhy odborné konference:

- ✓ Trendy automobilového průmyslu v ČR a ve světě
- ✓ Zkušenosti a názory představitelů automobilového průmyslu
- ✓ Inovace a nové technologie v automobilovém průmyslu
- ✓ Trendy a vývoj elektromobilů a hybridních pohonů
- ✓ Industry 4.0., Robotizace, Automatizace, Digitalizace
- ✓ Výzvy a příležitosti v automobilovém průmyslu
- ✓ Spolupráce výrobců, dodavatelů a podpůrných společností

Členové Sdružení automobilového průmyslu mohou využít zvýhodněnou účast.

Bližší informace naleznete na www.konference.org/automobily2017

Konference se koná s podporou:



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

AutoSAP, Praha,
13. února 2017

Křest časopisu Český autoprůmysl



V. Bejdoš, K. Pavlíková, J. Česal, J. Socha



P. Ešner, V. Opleštil, K. Luňáček



M. Konvalina, K. Luňáček, Z. Petzl



P. Kysilka, Z. Petzl



Z. Petzl, M. Konvalina, R. Bradáč, K. Steinerová



PROMĚŇTE KANDIDÁTA NA INŽENÝRA KVALITY.

MÁME 90% ÚSPĚŠNOST V ZAMĚSTNÁVÁNÍ
NAŠICH INŽENÝRŮ KVALITY. GQ SYSTEMS NABÍZÍ
EXTERNÍ INŽENÝRY KVALITY PRO AUTOMOTIVE PRŮMYSL.

WWW.GQSYSTEMS.EU

