

ZPRAVODAJ

AUTOMOBILOVÉHO SDRUŽENÍ

3 / 2 0 1 6
ROČNÍK XXVII



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Výroční tisková konference

(Obrazová příloha ke článku ze strany 5)



Zleva: Z. Petzl, B. Wojnar, M. Jahn. Důvodů k úsměvům bylo mnoho, skvělé výsledky...



Prezident AutoSAP M. Jahn při rozhovoru



...novináře totiž opravdu zaujaly



Český autopřůmysl si za rok 2015 zaslouží jen palce nahoru

Obsah

Slovo úvodem

Zdeněk Petzl, ředitel sekretariátu AutoSAP 2

Rozhovor

Musíme být více vidět - rozhovor s viceprezidentem AutoSAP Miroslavem Dvořákem 3

Z činnosti AutoSAP

Představujeme nové místopředsedy Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP 4

Český automobilový průmysl si i v roce 2015 vedl velmi dobře 5

Hlasy z výroční tiskové konference AutoSAP k výsledkům automobilového průmyslu 6

Český autoprůmysl

Konference Průmysl 4.0: Čtvrtá průmyslová revoluce není jen marketingové heslo 8

Valeo v České republice otevře nové vývojové centrum 9

Světový autoprůmysl

ACEA: Další snižování emisí po roce 2020 10

Automobilový průmysl čeká na zotavení ruské ekonomiky 11

Naše inovace

Modelárna Liaz ukončila druhou inovační etapu 11

TÜV SÜD Czech: Měření motocyklů přináší letos významné novinky 14

Nové zapalovací svíčky BRISK 15

Představujeme naše nové členy

TP Consulting s.r.o. 16

Z historie

Před padesáti lety byla v ČZ vyrobena na svou dobu největší obráběcí linka 16

15 let nárazových simulátorů ÚAMK 16

Národní technické muzeum připravilo výstavu "NUVOLARI" 18

Z firemního tisku

HMMC News, Zpravodaj ČZ - Naše noviny, Noviny Brano Group, Profil Continental Barum, Škoda Mobil, Karosář 19

Rozhovor s novinářem

Petr Korběl, týdeník Ekonom 19



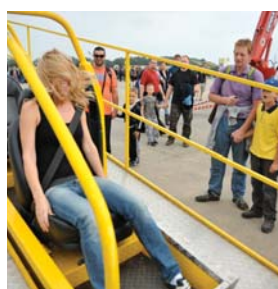
Z činnosti AutoSAP



Český autoprůmysl



Naše inovace



Z historie

Přetisknout materiály lze jen s udáním pramene.

Název: Zpravodaj automobilového sdružení
Vydává: Sdružení automobilového průmyslu
Adresa redakce: Opletalova 55, 110 00 Praha 1
Spojení: Tel.: 221 602 985, fax: 224 239 690
E-mail: autosap@autosap.cz
Internet: http://www.autosap.cz

Grafická úprava: Propagační Atelier,
Mazancova 3055, 143 00 Praha 4
Tisk: BETIS s.r.o.
Praha – Běchovice
Registrováno: ÚVTEI 90 001
Připravil: NEWTON Media, a. s.

Vážení členové AutoSAP,

přiblížilo se období letních dovolených a stejně jako před koncem roku je i před dovolenou zapotřebí dotáhnout řadu věcí tak, abychom se posléze svěží mohli dívat dál dopředu.

Dopředu hledí i sekretariát AutoSAP, kde pro vás připravujeme řadu změn, které povedou k modernějšímu fungování sekretariátu a efektivnějšímu plnění jeho základního poslání - podpory členských firem automobilového průmyslu.

Klíčovými slovy těchto změn jsou transparentnost a spolupráce. Členové musí mít dostatek informací

o aktuálním dění, ať již prostřednictvím pravidelných zpráv o činnosti (např. v AutoSAP Info) či platformy sdílení klíčových dokumentů v rámci pracovních skupin. Širší zapojení členů v rámci pracovních skupin pak podpoří silnou a jednotnou pozici AutoSAP.

K budoucnosti našeho sdružení se v tomto čísle vyjadřuje hned několik jeho významných představitelů, včetně viceprezidenta Miroslava Dvořáka a dvou nových členů představenstva Jana Peška a Martina Šusteka. Shodují se v tom, že AutoSAP by měl být viditelnější v obhajobě zájmů autoprávního průmyslu.

Součástí celkové změny image je také stěhování do modernějších prostor v nové administrativní budově u metra Budějovická v Praze. Připomínám, že jako členové sdružení můžete využít i jeho novou zasedací místnost pro vaše jednání. Adresu nového sídla najdete na zadní titulní straně tohoto čísla.

Při čtení letního čísla Zpravodaje vám chci popřát kromě pracovních úspěchů také čas na hezkou dovolenou a odpočinek a budu se těšit na osobní setkání, např. na večeri členských firem 18. října v Brně.

Váš Zdeněk Petzl, ředitel sekretariátu AutoSAP



Krátce:

Proběhlo 151. zasedání představenstva AutoSAP

Začátkem června se v Praze konalo 151. zasedání představenstva AutoSAP. Projednalo další priority a zdroje sdružení, rozdělení gescí představenstva, systém správy agend a organizační záležitosti. K prioritám Sdružení automobilového průmyslu patří v dialogu se členy především podpora technického vzdělávání, rozvoje politiky zaměstnanosti, rozvoje aplikovaného výzkumu, rozvoje čisté mobility a alternativních paliv. Sdružení se bude i nadále vyjadřovat k relevantním zákonům v průběhu legislativního procesu. Sekretariát AutoSAP zároveň prochází modernizací, která zahrnuje i stěhování do nového sídla (více informací na zadní obálce Zpravodaje).

Proběhl seminář na téma podpory odborného vzdělávání zaměstnanců

V květnu uspořádal AutoSAP seminář na téma podpora odborného vzdělávání zaměstnanců „POVEZ II a další dotační příležitosti v oblasti rozvoje lidí i investic do technologií“. Seminář byl věnován praktickému pohledu na čerpání veřejných zdrojů dle aktuálně vypsaných programů. V návaznosti na tuto akci připravujeme i pravidelný newsletter, který bude mít za úkol informovat o aktuálních vybraných příležitostech pro čerpání dotací na vzdělávání (OP Zaměstnanost) i na technologie (OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost).

Musíme být více vidět

Rozhovor s Miroslavem Dvořákem, viceprezidentem AutoSAP, předsedou představenstva a generálním ředitelem MOTOR JIKOV Group, a. s.



Úvodem mi dovoluete poblahopřát vám ke zvolení Manažerem roku 2015 a zeptat se, co pro vás toto ocenění znamená?

Z titulu mám radost a přináší mi určitou satisfakci za odvedenou práci. Naproti tomu stojí pokora, protože si uvědomuji, že bych měl být manažerským předobrazem pro mladé a schopné manažery této společnosti. Těší mě, že titul je spojen s MOTOREM JIKOV. Vnímám, že nejde o ocenění jen mojí práce, ale především práce celého týmu, všech zaměstnanců, protože právě oni jsou podstatou společnosti, kterou řídím. Budu šťastný, když ocenění pomůže firmě třeba tím, že ji dostane do širšího povědomí. MOTOR JIKOV je historicky spjat se strojírenstvím a automobilovým průmyslem, ale protože nemáme „spotřebitelský“ produkt, na němž bychom stavěli marketing, nemusíme být mimo obor tak známí jako třeba výrobci spotřebního zboží.

Od prosince 2015 působíte ve funkci viceprezidenta AutoSAP. Jakým činnostem byste se chtěl věnovat?

Sdružení musí přijít s novými myšlenkami a nápady pro své členy. Členská základna je velmi široká a náročná a pochopitelně chce být rozvíjena. Můj přínos jako viceprezidenta AutoSAP tak vidím právě v rozvoji členské základny pochopitelně včetně získávání nových členů. Rád bych se také věnoval činnosti vlastního sekretariátu sdružení, chci se zaměřit na jeho práci po stránce ekonomické a personální.

Máte již nějaké konkrétní nápady, které by mohly členství v AutoSAP pro stávající i nové členy zatraktivnit?

Chci najít věci, které je nutno prosazovat v zájmu všech členů sdružení, které hodlám aktivně zapojit. Je třeba jasně komunikovat politiku svazu tak, aby byla srozumitelná pro všechny. Musíme stanovit, co chceme prosadit a kde chceme být vidět. A vidět musíme být více, to je věc, kterou jsem si jistý.

Jednou z nových priorit prosazovaných AutoSAP je podpora

vozidel s alternativními pohony. Jak byste si jako výrobce plynových stanic CNG představoval konkrétní opatření, kterými by vláda mohla rozvoj alternativních paliv v ČR podpořit?

Stát dlouhodobě podporuje využívání tohoto ekologického paliva zejména nulovou silniční daní u vozidel právnických osob a hlavně sníženou spotřební daní. Bohužel nevíme, jakou daň za používání zemního plynu v dopravě budeme platit po roce 2020. Tato nejistota odrazuje váhavé investory od nákupu vozidel či plniček na CNG. Všichni pak čekáme na rozhodnutí, co bude dál.

I orgány státní správy, samosprávy a jimi zřizované organizace jsou provozovateli velkých flotil služebních automobilů. Pro většinu z nich můžeme již dnes najít vhodné vozidlo s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG). Využívání CNG přímo ve veřejném sektoru by rozvoj alternativních paliv nepochybně podpořilo. Dobré příklady táhnou. Sami jsme se o tom u nás v MOTORU JIKOV přesvědčili, neboť naše úspory u osobních automobilů a vysokozdvíhových vozíků dosahují jednotek milionů korun.

Jednou z dlouhodobých priorit AutoSAP je rozvoj technického vzdělávání. Vaše firma má se spoluprací se školami bohaté zkušenosti. Mohl byste se s námi o některé, z vašeho pohledu klíčové zkušenosti, podělit?

Klíčová je dobře nastavená komunikace mezi firmou a školou. Jedna strana nemůže bez druhé k rozvoji technického vzdělávání zásadně přispět. Je třeba, aby firma i škola našly společnou řeč a vyšly si vstříc. Škola například tím, že přizpůsobí školní vzdělávací plán potřebám firmy a my naopak tím, že vezmeme děti na praxi k nám do výroby a pomůžeme tak zformovat odborné kompetence absolventů středních a vysokých škol. Bohužel právě v této oblasti toho vláda příliš pro rozvoj technického vzdělávání nedělá a je to tedy na osvícenosti nás, majitelů a manažerů firem, abychom investovali čas i peníze do rozvoje odborného školství. Nábor našich zaměstnanců začínáme v podstatě již od mateřských škol, kde pracujeme a komunikujeme se zařízeními v rámci Jihočeského kraje, ale nejen tam. Aktivní jsme také na základních a středních školách, potažmo v rámci celé České republiky i na vysokých školách, kdy poskytujeme studentům prostředí a rady při psaní diplomových prací a motivujeme je pomocí stipendií. V rámci holdingu máme dvě učňovská střediska, kde si vychováváme své budoucí zaměstnance.

Kromě toho, že jste viceprezidentem AutoSAP, tak jste i členem představenstva Hospodářské komory ČR a předsedou dozorčí rady Svazu průmyslu a dopravy ČR. Obě tyto střešní profesní organizace jsou důležitými partnery AutoSAP. Jaké vidíte ve spolupráci všech zmíněných organizací synergické efekty?

Fakt, že díky mé pozici v Hospodářské komoře a dozorčí radě Svazu průmyslu a dopravy ČR propojují průmyslové odvětví jako takové, by rozhodně neměl být přehlížen. V rámci předsta-



Miroslav Dvořák získává ocenění Manažer roku 2015 od prezidenta Miloše Zemana.

venstva Hospodářské komory ČR mám v gesci oblasti průmyslu a regionální vztahy. Jedním z cílů sdružení AutoSAP je navazovat vzájemně výhodné kontakty, spolupráci a výměnu informací i s partnery mimo AutoSAP. Obě profesní organizace právě takové partnery představují a zároveň i sdružují. AutoSAP z mého působení v obou by měl pochopitelně jen těžit.

Ocenění Manažer roku dokazuje, že se vám daří všechny vaše funkce skloubit. Zbyde-li vám volný čas, jak s ním nejčastěji nakládáte?

Mým koníčkem už od dětství je muzika. Od 15 let hraji pravidelně na trumpetu. Sám jsem amatér, ale kapelu Jižani, kterou jsem založil, a je mojí velkou radostí, tvoří hlavně profesionální muzikanti. Pro mě to je hlavně radost a odpočinek, ale s kapelou jsme rovněž mistry České republiky a vicemistry Evropy. Na letošní rok plánujeme kolem šedesáti koncertů. Kapela stejně jako firma vyžaduje řízení, které nemusí být vždy příjemné, ale ten výsledek vám pak dodává radost a hřeje vás na duši.

Volný čas kromě muziky věnuji i sportu, který je pro mě zápravou i nutností zároveň, a mezi mé koníčky patří i myslivost, které jsem propadl před 15 lety.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalína

Z činnosti AutoSAP

Představujeme nové místopředsedy Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP



PhDr. Jan Pešek, místopředseda Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP

Generální manažer oddělení lidských zdrojů a oddělení podnikových záležitostí TPCA.

Ve společnosti TPCA pracuje přes deset let, posledních pět na pozici generálního manažera. Do jeho působnosti spadá řízení lidských zdrojů, podnikové záležitosti, interní a externí komunikace a nábor.

Jan Pešek je absolventem Univerzity Karlovy, kde získal doktorát v oboru psychologie. Po působení v této oblasti začal od roku 2002 pracovat v oblasti řízení lidských zdrojů jako specialista a posléze jako manažer ve výrobních firmách. Od roku 2005 spojil svoji profesní dráhu s automobilkou Toyota Peugeot Citroën Automobile v kolínských Ovčárech, kde zastával několik převážně manažerských pozic a od ledna 2015 je generálním manažerem oddělení lidských zdrojů a oddělení podnikových záležitostí. Hovoří plynule anglicky, částečně pak španělsky, německy a rusky. Ve volném čase se věnuje rodině, cestování, hudbě, fotografování a automobilům.

1. Jaké hlavní cíle má AutoSAP z vašeho pohledu v tomto roce?

Nové vedení AutoSAP má nyní po obměně svého sekretariátu a vstupu nových členů do představenstva příležitost potvrdit si hlavní priority, které musíme aktuálně řešit.

AutoSAP vyvíjí aktivitu v mnoha oblastech najednou a někdy je obtížné proniknout všude do dostatečné hloubky a dosáhnout rychle výsledků. Vidím určitě vůli představenstva i sekretariátu podpořit změnu ve fungování AutoSAPu, jejímž cílem by měl být rozvoj autoprávního v České republice a samozřejmě podpora našich členů. Nová strategie by tedy měla určit, jakým hlavním směrem se budeme ubírat.

2. Jaké úkoly chcete v rámci Divize finálních výrobců řešit?

Hlavními tématy budou určitě nedostatek pracovních sil na trhu, spolupráce se školami v oblasti technického vzdělávání a pak také legislativa. Tím mám na mysli mít možnost připomínkovat a spoluvytvářet zákony, aby podporovaly podnikání, průmysl a společnosti v ČR.

3. Co se vaší společnosti vydařilo a v čem vidíte největší perspektivu?

I přes náročné úkoly v podobě startu výroby nové generace našich automobilů a přechodu ze tří na dvě výrobní směny se nám daří se zlepšovat v klíčových ukazatelích, kterými jsou kvalita a produktivita. O naše auta je v Evropě stále relativně vysoký zájem, za to jsme rádi, ale současně čelíme náročným výzvám, kterými jsou situace na trhu práce (nedostatek pracovníků, zvýšená odchodovost) a také neustálý tlak na snižování nákladů.



Ing. Martin Šustek, místopředseda Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP

Ve společnosti TATRA TRUCKS působí na pozici ředitele nákupu od začátku restrukturalizace, tzn. 2,5 roku. Za relativně krátkou dobu se podařilo vybudovat v podstatě nový, velmi dobře fungující tým. Pozitivním signálem je obnovení tržních principů v oblasti nákupu s vysokým tlakem na dodavatelskou bázi ve všech oblastech, tzn. cena, kvalita, flexibilita dodávek. Cílem je vytvoření dlouhodobého partnerství s tím, že se TATRA TRUCKS stala opět váženou referencí. Do jeho gesce spadá oblast strategického nákupu, operativního zajištění materiálů pro celou továrnu, kooperace, nákup investic, ale také se chce zaměřit na oblast kvalitativního rozvoje dodavatelů.

Martin Šustek je absolventem Fakulty managementu a ekonomiky VUT v Brně. Svou profesní dráhu začal v roce 1996 jako nákupčí a koordinátor obchodu ve společnosti KRAFT FOODS ČR s.r.o. Poté působil jako nákupčí ve společnosti LG. PHILIPS Displays ČR s.r.o., odkud se přesunul do společnosti LINDAB Buildings s.r.o. na pozici manažera nákupu. Od roku 2005 působil ve společnosti BANG & OLUFSEN s.r.o., kde postupně zastával pozice manažera logistiky a náhradních dílů a manažera nákupu. Tuto funkci vykonával až do roku 2014, kdy začal pracovat v TATRA TRUCKS a.s. Martin Šustek hovoří anglicky, částečně německy a rusky. Ve volném čase se věnuje rodině a sportu.

1. Jaké hlavní cíle má AutoSAP z vašeho pohledu v tomto roce?

Cílem je AutoSAP posunout kupředu a modernizovat s ohledem na rychle se měnící podmínky současné ekonomiky. Dle mého názoru je potřeba hledat cesty, jak udělat sdružení více atraktivní pro současné a nové členy. Hlavní pilíře práce a zaměření zůstávají beze změny, ale je nutné rozšíření o aktuální témata, do kterých budeme schopni zapojit širší členskou základnu. S tím souvisí také vytvoření nové image AutoSAPu s využitím moderních nástrojů marketingu vč. změny sídla sekretariátu.

2. Jaké další úkoly chcete v rámci Divize finálních výrobců řešit?

Osobně se chci věnovat nastartování projektu aliančních nákupů a snahou je implementace praktického nástroje, který by mohli využívat i ostatní členové sdružení. Chci navrhnout systém, který bude postaven na principu autonomní přípravy takových nákupů a možnosti propojit členy sdružení a využít ověřeného aukčního portálu k dosažení nákupních úspor v různých komoditách.

3. Co se letos vaší společnosti vydařilo a v čem vidíte největší perspektivu?

Ve společnosti TATRA TRUCKS se daří navázat na restrukturalizační proces a již třetím rokem úspěšně táhneme firmu ke kladným hospodářským výsledkům. Zejména vysoká zakázková naplněnost je signálem, že vozidla TATRA mají stále velmi pevné místo na trhu s těžkými, plně pohonnými vozidly a naplňuje se tak naše strategie být tržním výklenkářem. Nabízíme malé série vozidel, ale s vysokou mírou kastumizace.

Autor: Miroslav Konvalina

Výroční tisková konference AutoSAP: Český automobilový průmysl si i v roce 2015 vedl velmi dobře

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) zveřejnilo 2. 6. 2016 v Praze souhrnné výsledky českého automobilového průmyslu za rok 2015. Historicky rekordních hodnot opět dosáhly kromě výroby vozidel i souhrnné finanční výsledky členských firem Sdružení automobilového průmyslu.

Automobilový průmysl zůstává nejdůležitějším odvětvím českého hospodářství a podobně jako tuzemská ekonomika za-

znamenal v roce 2015 mimořádný růst. Zatímco světová výroba motorových vozidel se zvýšila pouze o 1,1 %, (na 90,8 mil. automobilů), tuzemská výroba vozidel vzrostla o 4,2 % (na 1,3 mil. automobilů). Při celkovém růstu české průmyslové výroby o 2,5 % vzrostla výroba firem AutoSAP o 7,0 %, proto se jejich podíl na tuzemské průmyslové výrobě dále mírně zvýšil.

Příznivá situace byla i u exportu, který rovněž rostl a přinesl automobilovému průmyslu 85,5 % tržeb. Celkově český export

vzrostl o 7,1 % při současném zvýšení vývozu firem AutoSAP o 7,2 % (tím zůstal podíl exportů členských firem na českém vývozu prakticky na stejné úrovni 20,1 %).

V exportu firem AutoSAP znovu dominovaly evropské trhy. Podíl vývozu na evropské trhy na celkovém exportu se dále zvýšil z 83,0 % na 84,3 %.

V objemu tržeb zaznamenaly firmy AutoSAP rovněž příznivý vývoj. V loňském roce vzrostly tržby o 7,0 % na rekordních 912 mld. Kč, takže se podíl tržeb firem AutoSAP na celkových průmyslových tržbách zvýšil meziročně z 21,1 % na 22,0 %.

Česká republika v roce 2015 vyrobila nejvíce osobních aut v historii. Loni vyjelo z českých závodů více než 1 298 tis. osobních automobilů (meziroční nárůst o 4,2 %), 850 nákladních automobilů (+3,5 %), 4 517 autobusů (+16,0 %) a 1727 motocyklů (+60,6 %).

Na výrobě osobních automobilů v roce 2015 se podíleli tři výrobci: firma ŠKODA Auto se na výrobě podílela 56,7 %, firma HMMC Nošovice necelými 26,4 % a TPCA Czech více než 16,9 %.

Ve světové výrobě motorových vozidel zaujala ČR 16. místo (1 303 603 ks) a patří do špičky v produkci osobních vozů a autobusů na počet obyvatel (ČR zaujímá 2. místo v počtu vyrobených automobilů na počet obyvatel a 1. místo ve výrobě autobusů na počet obyvatel).

Vynikajících výsledků mezi členy AutoSAP dosahují tradičně dodavatelské firmy, které se na celkovém počtu 148 členů AutoSAP podílejí plnými dvěma třetinami a jsou i významnými zaměstnavateli.

Zatímco celkové tržby dodavatelů vzrostly meziročně o 4,4 % na 389 mld. Kč, jejich export vzrostl o 6,9 % na 311 mld. Kč. Podíl dodavatelů na celkových tržbách firem AutoSAP dosáhl 42,6 %, podíl na exportu 39,9 % a na počtu zaměstnanců byl 65,1 %.

Zvýšil se i počet zaměstnanců ve firmách AutoSAP. Meziročně vzrostl jejich počet o 4,2 % na 115 351 osob. Průměrná mzda ve firmách AutoSAP také rostla o 3,6 % a byla za celý loňský rok o téměř 26 % nad průměrem ČR. Nadprůměrné mzdy jsou v automobilovém průmyslu i v dělnických profesích. Při meziročním růstu průměrných mezd v této kategorii o 4,5 % byla jejich úroveň o 4,0 % nad celkovým mzdovým průměrem ČR.

Rok 2015 byl pro automobilový průmysl historický (čísla za členské firmy AutoSAP):

- Vyrobeno 1,3 mil. automobilů
- Tržby – nárůst o 7 %
- Export – nárůst o více než 7 %
- Počet zaměstnanců – nárůst o více než 4 %
- Průměrná mzda – nad 33 000 Kč

Autor: Miroslav Konvalina

Hlasy z výroční tiskové konference AutoSAP k výsledkům automobilového průmyslu v roce 2015 a výzvam v roce 2016

Tisková konference AutoSAP, na které byly oznámeny konečné a zároveň historicky nejúspěšnější výsledky automobilového průmyslu, se těšila mimořádnému zájmu novinářů a její úvodní část byla přenášena ČT 24. Všichni řečníci upozornili na to, že další rozvoj autoprůmyslu v České republice je podmíněn rozsáhlými změnami v přípravě kvalifikovaných pracovníků. Přinášíme hlavní myšlenky účastníků tiskové konference (projevy jsou redakčně kráceny a upraveny):

Prezident Martin Jahn k výsledkům za rok 2015:

Český autoprůmysl má za sebou další rekordní rok! Výroba v České republice vzrostla na počet 1,3 mil. osobních vozů, vzrostl také počet zaměstnanců ve firmách AutoSAP a to o 4 % a hrubá mzda vzrostla v průměru na 33 tisíc korun. Rostly tržby, rostl export, co je pro mě velmi potěšující je to, že rostla také přidaná hodnota.

Na druhé straně musím konstatovat, že pomalu narážíme na bariéry růstu. Dnes vidíme, že v žádných oborech nejsme schopni najímat nové pracovníky, ať už jde o kvalifikované nebo nekvalifikované, a vzhledem ke změnám, které v autoprůmyslu probíhají, vidíme, že budeme muset mnohem více v budoucích letech investovat do výzkumu a vývoje.

Viceprezident Pavel Juříček k výsledkům výrobců komponentů:

Autoprůmysl v ČR, to je také mnoho dodavatelů. Asi 65 % zaměstnanců v členských firmách AutoSAP pracuje u dodavatelů firem. Pod značkou AutoSAP je dnes sdružených 98 dodavatelů autoprůmyslu. Jejich tržby vzrostly meziročně o více než 4 %, export dodavatelů znovu na-



startoval po krizích, které jsme tady prožili v letech 2008, 2009 a částečně 2010. Dnes vidíme, že dynamika růstu je vysoká. Zvýšil se podíl dodavatelů na celkových tržbách a exportu členů AutoSAP. Snažíme se sekundovat světovým hráčům ve vývoji, dynamice produktivity a v digitalizaci našich továren.

Růst zaměstnanosti u dodavatelských firem byl v roce 2015 zhruba 5 tisíc pracovníků. Už 20 let mluvíme o tom, že konkurenceschopnost automobilového průmyslu roste a tím i konkurenceschopnost ČR. Konkurenceschopnost členů AutoSAP je neuvěřitelně vysoká. Kde ale máme velké problémy?

Dynamika růstu automobilového průmyslu nemůže být nekonečná ve chvíli, kdy nebudeme mít s kým vyrábět. Situace už je nyní dramatická! Po 20 letech, kdy jsme velmi kooperovali s jednotlivými ministry, vidíme, že školství se zanedbalo a dopad do trhu práce je zcela evidentní. Chybí nám mechanici, svářeči a tisíce nástrojařů, bez kterých auta nepostavíme.

Sami se snažíme interně naše pracovníky přeškolenat, překvalifikovat lidi na potřebné profese, ale to nejde do nekonečna jen z vlastních zdrojů.

Viceprezident Bohdan Wojnar ke změnám ve vzdělávání:

Naprostou zásadní je to, čím se vyznačuje současná doba, a to je širší změn, rychlost změn a přesah do všech společenských systémů. Podniky tím budou velmi ovlivněny, už dnes se hovoří o obrovském nedostatku pracovních sil v ČR. Některé odhady mluví až o 400 tisících lidech kvalifikovaných pro průmysl, kteří chybí na trhu práce. Velkou otázkou zůstává, jakým způsobem lidi vzdělávat, připravovat na změny a zánik profesí.

Dokonce v některých studiích, ať už německých nebo amerických se hovoří o tom, že v příštích 10–20 letech dojde k poklesu současných profesí o 40–50 %, a to právě v důsledku nadcházející automatizace. To představuje velkou výzvu pro trh práce a pro podniky. Jak si dokážeme poradit s úbytkem jednoduché, nekvalifikované práce a jak budou zanikat málo kvalifikovaná místa, rutinní profese a jakým způsobem bude reagovat vzdělávací systém, který za sebou nese zátěž velkých chyb a rozhodnutí 90. let. To bude znamenat i potřebu nového celoživotního vzdělávání v ČR.

Změní se také role managementu a komunikace změn v oblasti lidských zdrojů při zachování sociálního smíru v této zemi. Nezříkáme se participace na vzdělávacím procesu, naopak, je to pro nás velice důležité.

Viceprezident Miroslav Dvořák k postavení AutoSAP:

Svazů je v České republice mnoho a je otázkou, které z nich mají tu moc něco ovlivnit a něco učinit. Jsme součástí Svazu průmyslu a dopravy, největšího svazu s největší autoritou účastníka tripartity. AutoSAP je jedním ze silných hráčů v prostředí svazů. Snažíme se a je to naším cílem, umožnit členům to, aby měli průběh podnikání snazší i z hlediska legislativy. Pracujeme se všemi ministerstvy od MPO, MŠMT a dalšími, přitom se snažíme ovlivnit zákony, které dnes vznikají a mohou nás ovlivňovat, aby nám to umožnilo co nejjednodušší podnikání. AutoSAP má mírně rostoucí členskou základnu, stabilní rozpočet a tím i potřebné prostředí pro práci, která mu je svěřena. Sdružením nového ředitele sekretariátu a novou organizační strukturou – snažíme se být moderním svazem.

Autor: Miroslav Konvalina
Foto: Vladimír Vojtíšek



Konference Průmysl 4.0: Čtvrtá průmyslová revoluce není jen marketingové heslo

V prostorách muzea Škoda Auto v Mladé Boleslavi se konala konference na téma čtvrté průmyslové revoluce, pořádaná mediálním domem Economia. Chtěla účastníkům přiblížit toto poněkud nejasně definované téma pomocí příkladů z praxe. Po skončení konference nezbyvá než říci, že se jí to povedlo.



Panelová diskuze. Zleva: E. Muřícký, B. Wojnar, E. Palíšek, V. Mařík, R. Špicar.

Po revoluci v parním pohonu, pásové výrobě a automatizaci jsme svědky čtvrté revoluce – digitalizace výroby. Digitální technologie a internet pomohou výrobcům zkrátit cestu výrobku na trh a zvýšit potřebnou produktivitu a pružnost výroby.

Účastníkem hlavní panelové diskuze byl Bohdan Wojnar, viceprezident AutoSAP. Ten přítomným přiblížil, že u největších českých firem, kterou je i Škoda Auto, společnost, v níž je členem představenstva, je tato revoluce zcela aktuální: „Technologie jako virtuální realita, 3D tisk, digitální plánování a simulace výrobních linek již dnes ve Škodě využíváme,“ řekl.

Každého napadne, že tyto revoluční změny musí mít dopad na zaměstnanost. Jak však vyplývá z diskuze účastníků, nelze zatím s přesností určit, jak tento dopad bude vypadat: „V některých profesích se trh práce výrazně změní, ale jak přesně, zda bude nezaměstnanost větší či menší, dnes nikdo s přesností nedokáže určit,“ řekl Eduard Muřícký, náměstek ministra průmyslu a obchodu pro řízení sekce průmyslu.



Prostředí Muzea Škoda Auto nabídlo skvělou atmosféru.

Následovaly slibované příklady z praxe. Například Wolfgang Weissler, ředitel divize Digital Factory Siemens, prezentoval chytrou továrnu budoucnosti: „Na Průmysl 4.0 se nedá sáhnout, nedá se koupit. Je to spíše myšlenkový rámec, jak s pomocí digitálních technologií a internetu přistupovat k výrobě. Zkrátí cestu výrobku od vývoje na trh, zvýší produktivitu a zvětší pružnost výroby,“ řekl. Dalším z řady příspěvatelů byl například i majitel společnosti ABRA Software, Jaroslav Řasa, který představil svého klienta, firmu ELKO EP, na které lze prezentovat čtvrtou průmyslovou revoluci v podniku střední velikosti.

Konference Průmysl 4.0 nabídla účastníkům příspěvky mnoha zajímavých osobností. Shrnout by se ale daly takto: Čtvrtá průmyslová revoluce je opravdu zde. Není to marketingový prostředek. Když nezačne vaše firma, začne někdo jiný a digitalizace bude konkurenční výhodou, jak často zaznívalo.

Autor: Milan Lažanský
Foto: Vydavatelství Economia

Valeo v České republice otevře nové vývojové centrum



Nová budova vývojového centra v Praze Hostivaři.



Dnešní doba klade na technologie vozů velké nároky. Od autonomního řízení...



...přes rozpoznávání chodců, cyklistů či různých vozidel...

Společnost Valeo v Praze Hostivaři otevře zcela nové R&D centrum, kde se budou mimo jiné vyvíjet nejmodernější bezpečnostní a asistenční systémy. Obří vývojové centrum Valeo za 600 milionů korun bude otevřeno v prosinci letošního roku. Česká republika tak potvrzuje své postavení světové automobilové velmoci i na poli vývoje autonomních vozidel.

Valeo je v České republice jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v oblasti automobilového průmyslu, práci dává celkem 3 000 lidem. V České republice je tato nadnárodní společnost aktivní od roku 1995. Ve třech závodech v Rakovníku, Žebráku a v Humpolci se vyrábějí kompletní klimatizační a vytápěcí jednotky do automobilů včetně ovládacích panelů. Důležitým milníkem v historii společnosti byl rok 2002, kdy Valeo otevřelo v Praze vlastní vývojové centrum. To se původně zaměřovalo právě na produkty spojené se zajišťováním teplotního komfortu v autech. Od roku 2013 je toto vývojové centrum jedním z klíčových pracovišť koncernu Valeo, světové jedničky ve vývoji senzorů a kamer pro asistenční a bezpečnostní systémy vozidel. Divize asistenčních systémů, které je pražské středisko součástí, má za cíl rozvoj autonomního řízení a zakládá se na třech technologických oblastech: automatická auta, propojená auta a intuitivní ovládání v kabině auta. Valeo provádí v pražském R&D centru komplexní vývoj od zpracování zákaznických požadavků, přes vývoj softwaru i hardwaru, návrhu mechanického designu, zabudování do aut až po důkladné testování na polygonu i v reálném silničním provozu. Aktuálně ve vývoji pracuje více než 300 lidí z celé Evropy a jejich počet neustále roste. „Během následujících tří let plánujeme přijmout další dvě stovky zaměstnanců, v roce 2018 by jich zde mělo pracovat na 500,“ nastiňuje budoucnost Pavel Peka, ředitel vývojového centra. Dosavadní prostory v Praze Hloubětíně však již kapacitně dlouhodobě nevyhovují, proto bylo rozhodnuto o investici do nového moderního areálu nedaleko zastávky metra Depo Hostivař v celkovém rozsahu za více než 600 milionů korun. Z celkové kancelářské plochy 9 000 m² připadne více než třetina na špičkově vybavené

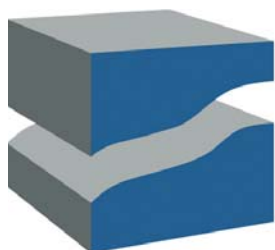


...až po funkci jako „Valet parking“, kdy vůz nalezne parkovací místo a zaparkuje zcela bez řidiče.

laboratoře (3 200 m²). V areálu bude i testovací plocha, kde se budou zkoušet parkovací asistenční systémy. „Kapacita nové budovy je navržena pro 640 zaměstnanců, nicméně do budoucna je připravena pro další rozšíření,“ říká Pavel Peka. Společnost Valeo je dlouhodobě jedním z nejlépe hodnocených zaměstnavatelů v České republice. I proto bude v areálu posilovna, venkovní sportoviště, okrasný park nebo relax zóny na každém poschodí. Pro zaměstnance je zajištěna i dostatečná kapacita parkovacích míst, a to i pro elektromobily, kola nebo motocykly. Nové R&D centrum v Praze Hostivaři bude v provozu od prosince letošního roku, slavnostní otevření je plánováno na jaře 2017.

Autor + foto: Valeo

Světový autoprůmysl



ACEA

European
Automobile
Manufacturers
Association

ACEA: Další snižování emisí po roce 2020

Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA) se plně zavazuje k dalšímu snižování emisí CO₂. Evropský průmysl již dosáhl značného snížení produkce emisí CO₂ u nových vozidel. V současné době jsou emise z nových automobilů o 35,7 % nižší než před dvěma desetiletími. Do roku 2021 se tyto emise mají snížit o 42 % ve srovnání s rokem 2005.

Současná legislativa se však zaměřuje na snižování emisí u nových osobních a lehkých užitkových vozů, které tvoří pouhých 5 % evropského vozového parku. Pokud chceme další snížení emisí, musíme se také podívat na dopad samotného provozu vozidel na emise.

Komplexní přístup může efektivněji snížit emise CO₂ tím, že hledí na celý problém současně, ať už se to týká vozidla samotného, alternativních pohonných jednotek, rychlejší obnovy vozového parku, inteligentních dopravních systémů (ITS), zlepšování infrastruktury nebo změny chování řidičů. V kombinaci s kontinuální investicí v odvětví technologií vozidel mají tato opatření potenciál účinněji bojovat proti emisím CO₂. Členové ACEA proto prosazovali ambiciózní komplexní přístup za účelem snížit emise CO₂ ještě výrazněji.

Dialog se zúčastněnými stranami

ACEA během celého roku 2015 k diskusi spojila více než 50 příslušných zainteresovaných stran zabývajících se dopravou. Hlavním cílem této konzultace bylo identifikovat technologie a přístupy, které v souladu s různými zainteresovanými stranami mohou mít největší dopad na snižování emisí CO₂ z automobilů a lehkých užitkových vozidel do roku 2030. Tyto nálezy byly nyní shrnuty ve zprávě nazvané „Spojení sil k řešení výzev CO₂ v silniční dopravě“.

Pozice ACEA

„Jako zástupci evropského automobilového průmyslu jsme se z tohoto procesu také hodně naučili. Tím, že posloucháme všechny tyto zúčastněné strany, jsme dospěli k lepšímu pochopení potenciálu všech inovativních řešení, a jak je lze nejvíce nákladově efektivním způsobem realizovat. Tyto podnětné výměny nám pomohly definovat postoj našeho průmyslu, který byl nyní shrnut v písemném stanovisku, které nastiňuje přínos ACEA k diskusi o cíli snižování emisí CO₂ i po roce 2020.“ uzavírá ACEA.

Automobilový průmysl čeká na zotavení ruské ekonomiky

DAIMLER

Ruský automobilový trh se stal obětí slabé ruské ekonomiky, na kterou dolehly nízké ceny ropy, slabší rubl a západní sankce uvalené na Rusko kvůli jeho postupu v ukrajinské krizi. Za celý loňský rok se prodej aut propadl o 36 procent na 1,6 milionu vozů.

Německý automobilový koncern Daimler je jednou ze společností, která sází na to, že se ruská ekonomika v následujících letech zotaví z problémů, které jí způsobila levná ropa či následky západních protiruských sankcí kvůli ukrajinské krizi.

Daimler uvažuje o výstavbě své první továrny na výrobu osobních aut v Rusku. Uvedla to podle agentury Reuters mluvčí německé automobilky.

Automobilka vede jednání s ruskou vládou, aby zjistila, zda splňuje ekonomické požadavky pro výrobu aut v Rusku, uvedla mluvčí Daimleru.

Německý finanční list Handelsblatt s odvoláním na nejmenované zdroje napsal, že Daimler do nového montážního závodu investuje zhruba 200 milionů eur (5,4 miliardy Kč). Roční produkce by měla činit až 30 000 sportovně užitkových vozů. Díly pro montáž těchto vozů podle něj Daimler hodlá dovážet odjinud.

Naše inovace

Modelárna Liaz ukončila druhou inovační etapu

MODELÁRNA LIAZ

Historie Modelárny LIAZ Liberec sahá do roku 1907 a je přímo spojena s počátky automobilového průmyslu a založením firmy RAF v Liberci. Do 90. let 20. století byla hlavním předmětem činnosti výroba modelových zařízení a forem pro slévárství. Po privatizaci a technologické přestavbě v roce 1996 Modelárna LIAZ zůstala ryze českou firmou a plně se začlenila do evropského (světového) automobilového průmyslu a postupně se stala uznávaným technologickým a inovačním pracovištěm zaměřeným na výrobu nástrojů a přípravků pro automobilový průmysl.

Od roku 2012 probíhá ve společnosti rozsáhlá rekonstrukce a modernizace. Při této akci dochází k významnému zvětšení výrobních prostor přístavbou nových hal a tím se téměř ztrojnásobila výrobní plocha. Dále proběhla a neustále pokračuje masivní investice do nových vysoce progresivních a unikátních technologií a byla nakoupena nová moderní výrobní a kontrolní zařízení. To nám umožňuje vyrábět až 1 500 nástrojů a přípravků ročně.

Společnost modelárna Liaz se technologicky orientuje převážně na CNC obrábění, ale investovala i do ostatních technologií. Všechna výrobní zařízení jsou využívána jak pro vlastní výrobu přípravků a nástrojů převážně pro výrobu automobilových dílů, tak i pro kooperace zájemcům.

Podstatné investice kromě hal proběhly v oblasti vývoje a následujících technologií.

Obrábění – bylo nakoupeno 6 nových vysoce výkonných frézovacích, pětiosých CNC strojů a to až do velikosti 6500x4500x1400mm a CNC soustruh. Programy pro CNC stroje připravuje zkušený tým 10 programátorů.

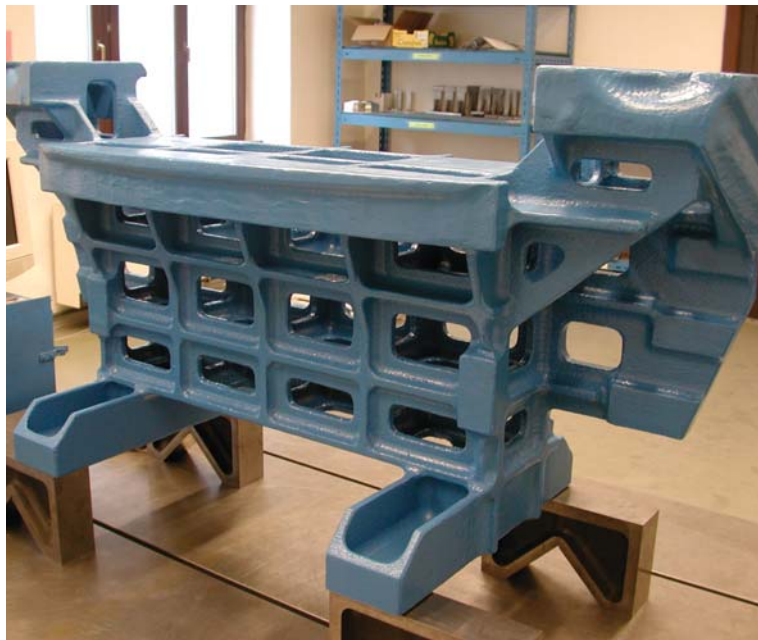


Sandprint - 3D tisk písku je zcela nová technologie, která byla vyvinuta primárně pro výrobu pískových forem pro odlévání kovů. Tato technologie zcela převrací pohled na výrobu odlitků. Písková forma vzniká ve speciální 3D tiskárně přímo z CAD dat. Odpadá tak výroba modelů, modelových zařízení a formování do písku. Tím se jednak výrazně šetří čas, ale i snižuje možnost rizika vzniku chyb a nepřesností při těchto operacích.

Technologií 3D tisku se zcela odbourávají omezení, která byla spojena s klasickým formováním do písku. Nemusí se řešit problematika úkosů, odformování, skládání formy z mnoha dílů a jader. Dále lze tvarově optimalizovat vtokovou soustavu, nálitky a odvětrání formy, které může být libovolně složité. Další výhodou je přesnost formy a tím i odlitku. Tiskárna pracuje v celém tištěném objemu 1800x1000x700mm (větší formy lze skládat) v přesnosti 0,3mm. Tiskne se přímo forma, do které lze ihned odlévat všechny kovy s lící teplotou do 1 500°C.



Slévárna byla v návaznosti na sandprint byla osazena moderní elektrickou pecí s kapacitou 500 kg, automatickým odplyňovacím zařízením a vybavením pro měření kvality taveniny.



Kontrolní středisko bylo vybaveno laserovým skenovacím zařízením Leica a dále proběhla modernizace souřadnicového měřicího přístroje Zeiss. Všechny výrobky lze podle požadavků zkontrolovat a vystavit měřový protokol.



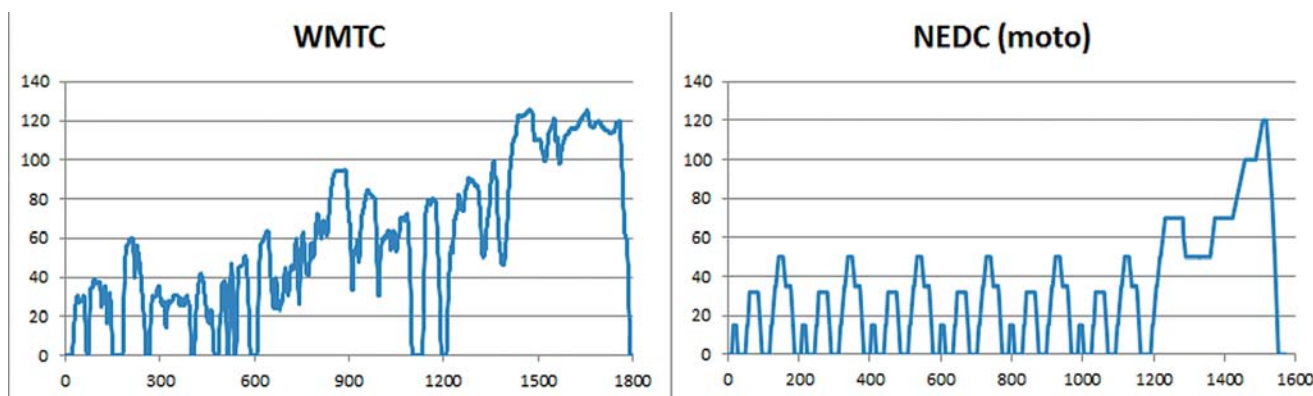
*Možnosti obrábění velkých obrobků a technologie 3D tisku písku, výroby nástrojů a přípravků a know-how v oblasti výroby nástrojů ve společnosti:
Modelárna LIAZ spol. s r.o., Kamenická 743, CZ - 460 06 Liberec
Web site: www.modelarna-liaz.cz, e-mail: obchod@modelarna-liaz.cz
Tel.: +420 774 450 891, fax: +420 485 134 177*

Autor + foto: Modelárna LIAZ

TÜV SÜD Czech: Měření motocyklů přináší letos významné novinky

Že bude současný rok významný pro inovace v automobilovém průmyslu, bylo zřejmé již na jeho počátku, kdy vstoupila v platnost nová homologační legislativa. Ta se týká i výrobců motocyklů. Celosvětová snaha o snižování emisí se projevuje také tím, že se pro nově vyráběné typy motocyklů zavedla nová, přísnější emisní norma, zjednodušeně nazývaná motocyklová Euro 4. Co tato nová norma obnáší?

Dřívější zkušební postupy, respektive homologační postupy, vycházely z relativně jednoduchých požadavků. Ty se koncentrovaly prakticky do jediné zkušební procedury, což byl tzv. základní jízdní test motocyklu či mopedu na válcové zkušební emisí, přičemž se pro jízdní zatížení aplikoval modifikovaný jízdní cyklus odvozený od NEDC (viz obrázek).



Porovnání dvou metodik měření (svislá osa zachycuje rychlost v km/h, na vodorovné ose je čas v sekundách).

Je zřejmé, že v daném případě neodpovídá stylu jízdy s jakýmkoliv typem motocyklu. Snaha zákonodárců emisních předpisů tedy vyústila v přísnější a nutno říci i značně realističtější požadavky pro testování, které dnes obsahuje evropský předpis resp. nařízení 134/2014 resp. 168/2013.

Je dobré si připomenout, že do působnosti nového předpisu spadají nejen tradiční motocykly, ale také mopedy, motocykly s postranním vozíkem, tříkolky a čtyřkolky; z hlediska druhu pohonu jsou zahrnuty vesměs všechny současné možnosti: tradiční (benzín, etanol popř. nafta), hybridní elektrická, CNG nebo LPG popř. vodík, a čistě elektrický pohon. Počítá se i s tím, že na motocyklech mohou také být použita zdvojená kola (vepředu nebo vzadu).

Z hlediska zkoušení v laboratoři se pro úroveň Euro 4 rozšířil počet prováděných zkoušek. Je evidentní, že zákonodárci našli inspiraci u požadavků na osobní vozidla. Stručný přehled toho, co se má u daného typu motocyklu vyzkoušet, vypadá následovně:

- Emise z výfuku vozidla na válcové zkušební po studeném startu
- Emise z výfuku při volnoběžných otáčkách motoru
- Emise plynů z klikové skříně
- Emise způsobené vypařováním
- Životnost zařízení pro snižování emisí
- Emise CO₂, spotřeba paliva, spotřeba elektrické energie a akční dosah na elektřinu
- Zkouška funkce systému OBD
- Výkonnost pohonné jednotky

Určitou zvláštností je to, že prozatím chybí zkouška prováděná při nízké teplotě (-7°C), nicméně i tato by v budoucnu měla být doplněna.

Každý typ zkoušky vyniká určitou zajímavostí

Největší novinkou oproti dřívějšímu zkušebnímu postupu je nový, dynamičtější jízdní cyklus, který se částečně může odlišovat pro motocykly např. s nižšími výkony (pak má jízdní křivka nižší maximální rychlosti). Tento jízdní cyklus, označovaný jako WMTC (Worldwide Motorcycle Test Cycle), je založen na reálných řídicích návycích (oproti zastaralému jízdnímu cyklu) a jeho průběh je zachycen na přiloženém obrázku – při srovnání s původním cyklem NEDC jsou patrné značné rozdíly (svislá osa zachycuje rychlost v km/h, na vodorovné ose je čas v sekundách).

Poměrně specifickou zkouškou je test výparných emisí. Ten se provádí za účelem ověření těsnosti palivového systému a funkce odvětrání palivové nádrže. Týká se motocyklů s pohonem na benzín a cílem je omezit výparné emise uhlovodíků (resp. těch s nižším bodem varu, které se odpařují při běžných okolních teplotách). Zajímavostí je, že na rozdíl od např. osobních vozidel, je k této hlavní zkoušce přidruženo také ověření propustnosti palivové nádrže, což se týká nádrží z nekovových materiálů: tento test obsahuje stabilizační odstavení s palivem (po dobu jednoho měsíce), po němž následuje základní zkouška propouštění (ztrát paliva).



Pro vývojáře motorů a řídicích jednotek je pak nelehkým úkolem implementovat palubní diagnostický systém (On-Board-Diagnostic). Nová zkouška OBD je pro motocykly Euro 4 nedílnou součástí požadavků týkajících se emisí. Za nejdůležitější prvky, které se sledují a musí být prozkoušeny, se považuje katalyzátor, lambda regulace, zapalování, vstřikování paliva a regulace uhlovodíkových výparů z nádrže (přes nádobu s aktivním uhlím). Rozsah sledovaných veličin je však i zde analogický k funkci OBD u osobních automobilů (s benzinovým pohonem). Největším rozdílem pro uživatele tak bude asi diagnostické rozhraní, které obnáší standardizovaný diagnostický konektor s pouze 6 piny (na rozdíl od tradičního automobilového, který je vybaven 16 pinovou normalizovanou zásuvkou).

Výše uvedené požadavky v praxi pochopitelně znamenají intenzivní vývoj u výrobců motocyklů i jejich dodavatelů, zejména motorů a jejich řídicích jednotek. V neposlední řadě toto vše přináší i potřebu více zkoušet v patřičně vybavené, akreditované emisní laboratoři za účelem homologace motocyklu, což je komplexní činnost realizovaná společností TÜV SÜD Czech.

*Autor: Luboš Trnka, ředitel Sekce vlivu vozidel na prostředí, email: lubos.trnka@tuv-sud.cz
Foto: TÜV SÜD Czech*

Nové zapalovací svíčky BRISK



BRISK Tábor a.s. přizpůsobuje svůj výrobní sortiment dynamickým změnám v konstrukci zážehových motorů.

Využívá velký vývojový potenciál k rozšiřování stávajících výrobních řad zapalovacích svíček a zavádí zcela nové výrobní řady optimalizující technické parametry zapalovacích svíček k novým požadavkům, které vyplývají z inovací motorů motivovaných potřebou plnění přísných emisních norem příštích desetiletí.

Downsizing motorů, vstřikování paliva přímo do spalovacího prostoru, zpětné vedení spalin, stop-start systémy, odpojování válců a prodloužování servisních intervalů přináší nové požadavky na funkční vlastnosti zapalovacích svíček. Nové zapalovací svíčky jsou konstruované tak, aby odolávaly vyšším tlakům ve spalovacím prostoru, vyšším vibracím, zvýšené karbonizaci spalovacího prostoru a dalším aspektům při zachování normalizovaných rozměrů.

Konkrétním příkladem je rozšíření výrobní řady zapalovacích svíček BRISK Iridium Premium+ o typy P21 a P22, primárně určených pro náhradní spotřebu motorů

VW TSI a TFSI. V nové výrobní řadě BRISK Premium EVO s „patent pending“ technologií laserového nanášení pomocné elektrody na špičku izolátoru o typu DR15BSXC, DR14BSXC rovněž pro motory VW. Zapalovací svíčky RR15BSXC jsou předurčeny pro náhradní spotřebu vozidel Mazda a Ford.

Autor: BRISK Tábor a.s.

TP Consulting

TP Consulting s.r.o.

Tr. M. Horákové 185/66, 460 06 Liberec

Předmět činnosti:

- Interim management
- Poradenství
- Headhunting
- Odborná školení

Rok založení: 2003

Počet zaměstnanců: 12 kmenových/65 externích

Jednatel: Iveta Tužilová

Tel.: +420 730 808 781 • E-mail: office@tpconsulting.cz • www.tpconsulting.cz

Z historie

Před padesáti lety byla v ČZ vyrobena na svou dobu největší obráběcí linka

Před padesáti lety, v roce 1966, tehdejší závod Strojírna národního podniku České závody motocyklové Strakonice vyrobil a dodal automobilce Tatra v Kopřivnici unikátní transferní poloautomatickou linku LSD 012 na obrábění bloků válců. Bylo možné ji seřizovat pro obrábění bloků válců šestiválcových motorů Tatra 128 a osmiválcových motorů Tatra 138. Jednalo se tehdy o nejdlejší obráběcí linku vyrobenou nejen v ČZM Strakonice, ale i v celé republice.

Linka měla jedenačtyřicet pracovních stanic plus dvě otočné stanice. Současně bylo možné provádět až dvaasedmdesát operací (vrtacích, vyvrtávacích, stružicích, závitovacích, frézovacích a kontrolních), tedy kompletní opracování bloků. Stroj obsluhoval pouze jeden pracovník za spolupráce seřizovačů. Z rozměrových parametrů uvedme například, že linka byla čtyřiapadesát metrů dlouhá, sedm metrů široká a tři a půl metru vysoká. Celkově soustrojí vážilo tři sta dvacet tun.

Sestaveno bylo z typizovaných dílů a z řady dalších speciálních dílů, které byly rovněž vyrobeny v závodě Strojírna. Před dodáním linky LSD 012 byly bloky válců v Tatře Kopřivnice opracovávány na speciálních strojích po jednotlivých operacích.

Výroba strojů v ČZ sahá před rok 1930. Již v roce 1926 to byly textilní stroje. Především pletací stroje Jaguar, které umožňovaly výrobu pletenin se vzorem, ale také různé stroje na česání příze a postříhovací stroje. Následovala výroba řetízkářských strojů a v roce 1934 prvních obráběcích strojů, které byly však zpočátku vyráběny výhradně pro vlastní potřebu. V šedesátých letech už závod Strojírna produkoval zejména brusky, například BOU, BOA, ale také automatické linky LX využívané v závodech na kuličková ložiska v Brně - Líšni, v Tatře Kopřivnice, mladoboleslavských AZNP a u polského výrobce traktorů Ursus. V současné době se společnost ČZ Strojírna specializuje na jednoúčelové obráběcí stroje a speciální brusky.

Autor + foto: ČZ a.s.



15 let nárazových simulátorů ÚAMK

ÚAMK naučil přes 2 miliony motoristů, jak ochránit život svůj a ostatních

Letos je tomu čtyřicet let, kdy platí v Čechách povinnost používání bezpečnostních pásů na sedadlech automobilu. Shodou náhod slaví své jubileum i nárazové simulátory ÚAMK. Svůj významný podíl na snižování úmrtí kvůli nepřipoutání na tom mají

simulátory ÚAMK. Jak uvedl prezident ÚAMK JUDr. Oldřich Vaníček: „Již několik desítek let se snažíme zlepšit situaci na silnicích v rámci různých bezpečnostních projektů s cílem ochránit lidské životy. Pro tyto akce používáme nejmodernější simulátory v Evropě

– jen díky nim se nám podařilo snížit počet nepřipoutaných obětí nehod. Ze statistiky vyplývá, že ze 100 při nehodě usmrčených nepřipoutaných osob by 80 přežilo, kdyby správně použilo bezpečnostní pás.“

Trojice posuvných nárazových simulátorů ÚAMK, které začal používat poprvé před 15 lety, je tím nejlepším příkladem, co se stane a jaký náraz čeká řidiče a jeho spolujezdce při srážce třeba s jiným vozidlem nebo pevnou překážkou. Simulují náraz jen při rychlosti 30 km/h. Zdá se to jako malá rychlost, ale i při ní na několik milisekund náraz napodobí přetížení, které zažívají piloti monopostů F1. V nejslavnějším období sportovní činnosti jezdce Michaela Schumachera vytvořil ÚAMK za podpory FIA (mezinárodní automobilové federace) mezinárodní projekt osvěty nutnosti používání bezpečnostních pásů. Právě jeho prostřednictvím se na většině závodů seriálu Formule 1 prezentovaly ve spolupráci s Michaelem Schumacherem nárazové simulátory ÚAMK. Zajímavostí bylo, že před velkou cenou v Bahrajnu si sedl Michael s vlivným Bahrajnským šejkem na náš simulátor, ale šejk pokynem ruky dal signál našemu týmu, aby je spustil, ač měl Michael ve smlouvě, že se nesmí provozovat žádné nebezpečné sporty včetně „nárazu“ na simulátoru. Tehdy nám ihned po nárazu poskytl exkluzivní rozhovor: „Boural jsem už několikrát, ale tohle jsem nečekal. Byla to rána a doporučuji to každému vyzkoušet. Potom si opravdu každý rozmyslí, zda se bude poutat či ne.“ Tato akce však měla pro Michaela ještě nepříjemnou finanční dohru u své stáje, kde musel zaplatit sníženou pokutu 2 000 dolarů, kterou gentlemansky od nás nepožadoval.

Simulátory ÚAMK se vydaly už na celou řadu cest do zahraničí. Prezentovaly nutnost poutání se v Makedonii, Rusku, Chorvatsku, Polsku, Spojených arabských emirátech a dalších zemích po celém světě. Celkem zavítaly do více než 50 zemí světa. A to včetně velkých cen Formule 1. Při Roadshow na Václavském náměstí v Praze v roce 2012 usedl do nárazového simulátoru ÚAMK prezident FIA Jean Todt a znovu také pilot F1 Michael Schumacher.

Trojice posuvných simulátorů tedy slaví v těchto dnech 15 let, kdy se rok co rok představí asi na 150 akcích jen v ČR, aby znovu přesvědčily motoristy i jejich spolujezdce, jak je důležité se poutat. Chránit život svůj i ostatních. Za 15 let si 2 miliony lidí jen v ČR ověřilo, jak tenká je hranice mezi životem a smrtí či zraněním nebo dokonce, že nemáte sebemenší šanci udržet v ruce předmět či dokonce dítě.

Jak zásadní vliv má tato aktivita ÚAMK, dokládají jednoznačná čísla, kdy v roce 2004 celkem zemřelo v ČR 281 nepřipoutaných lidí. Těžce zraněno bylo ze stejného důvodu 605 osob, lehce 3 199 a celkem policie registrovala při dopravních nehodách 14 528 nepřipoutaných pasažérů. Po více než deseti letech se



situace zásadně změnila. V roce 2015 se počet mrtvých, kteří nebyli připoutaní snížil na 94 osob, těžkých zranění bylo 157 a s lehkým zraněním bylo 790. Rovněž celkový počet těch, kdo při havárii nebyli připoutaní, klesl asi čtyřnásobně na 3 631 případů. Jedná se o jeden z mála příkladů, kdy přes růst počtu automobilů a počtu dopravních nehod, klesá počet těch, kteří jezdí bez zapnutých bezpečnostních pásů.

ÚAMK za pomoci své flotily simulátorů přesvědčuje další a další lidi, aby se poutali. Jak uvedl prezident ÚAMK JUDr. Oldřich Vaníček: „Povinnost poutat se, je povinností nejen vůči zákonu, ale i vůči sobě, svým blízkým. Jediný jednoduchý pohyb zapnout si pás, už v Čechách prokazatelně zachránil několik tisíc lidských životů. Tedy celé jedno městečko žije díky bezpečnostním pásům. Mysleme na to, když si sedáme za volant.“ Připojuje se k němu i Nico Rosberg, jezdec F1, který se podivuje nad tím, že oni, piloti monopostů, si složitě a zdlouhavě zapínají bezpečnostní pásy, ale lidé v běžných vozech tomu nejsou ochotni věnovat ani pár sekund.

Pravidelné prezentace simulátorů nárazu ÚAMK mají vliv na názory a chování motoristů a spolujezdců. Odborníci automobilového klubu se zúčastňují dopravní bezpečnostní akcí po celé republice i v zahraničí. Například jen na akci Dny NATO si vyzkoušelo, jak nezbytné jsou při nárazu bezpečnostní pásy, celkem 2 186 lidí. Za 15 let existence simulátorů ÚAMK si tuto zkušenost nárazu nanečisto otestovalo přes více než 2 miliony osob v ČR.

„Máme dobrý pocit z toho, jak jsme napomohli k tomu, že se pětinašobně jen za posledních 10 let snížil počet mrtvých, kteří v okamžiku havárie nebyli připoutaní. Zároveň nás netěší fakt, že ještě stále jsou lidé, kteří nechtějí věnovat pár sekund pro ochranu svého života. To nás nutí pokračovat v naší práci dále. Proto jsme k trojici posuvných simulátorů přidali dva otočné, na kterých demonstrujeme vypoštění osob z převráceného vozidla, s nimiž se i v letošním roce 15. výročí fungování prvních simulátorů v ČR vydáme na nová setkání s lidmi nejen po celé České republice, ale i do zahraničí,“ hodnotí úsilí ÚAMK jeho nejvyšší představitel, kterým je prezident Oldřich Vaníček.

Prezident ÚAMK tak znovu apeluje na řidiče: „Ročně se u nás stane přes 90 tisíc dopravních nehod. S jakými následky, o tom rozhoduje pár sekund a zejména zapnutí bezpečnostního pásu. Myslete, že na světě jste jen jednou a máte kolem sebe lidi, kterým na vás záleží.“

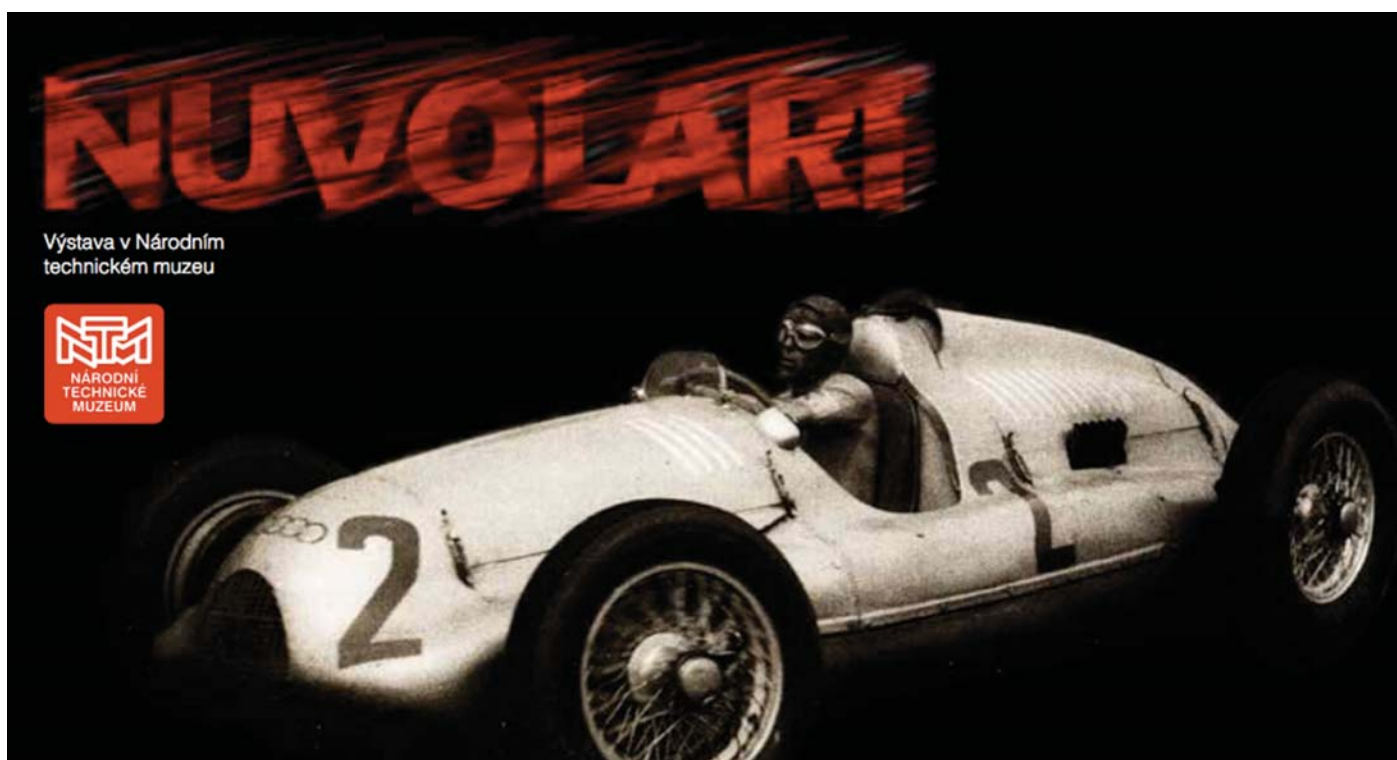
Autor + foto: ÚAMK a.s.

Národní technické muzeum připravilo výstavu „NUVOLARI“

Tazio Nuvolari (1892–1953) patřil neodmyslitelně k nejvýznamnějším závodním jezdcům historie světového automobilismu. Památce tohoto velikána s nezaměnitelným charismatem věnuje nadační fond Eleutheria výstavu, která se uskuteční v Národním technickém muzeu v Praze ve spolupráci s nadačním fondem BAM Mantova v období od 1. 6. do 23. 9. 2016.

Výstava, jejímiž ideovými tvůrci jsou Francesco Augusto Razetto, Ottaviano Maria Razetto a Graziano Mangoni, představuje prostřednictvím více než 300 fotografií a dobových artefaktů zcela odlišný pohled na tohoto velkého závodníka, který dosáhl v průběhu své více jak třicetileté závodní kariéry mnoha významných vítězství a úspěchů v historii motorového sportu. První část výstavy nazvaná „*Nuvolari: závodní jezdec*“ představuje strmý start jeho kariéry na počátku 20. let minulého století na závodních motocyklech, na kterých dosáhl celkem 69 vítězství (stal se absolutním vítězem 36 závodů a 33 ve své kubatuře). Ve 30. letech minulého století se jméno Nuvolari stává synonymem úspěchu, je označován jako legenda tehdejší doby, závodí na vozech Bugatti a Alfa Romeo závodních stájí Ferrari, Maserati a Auto Union.

Během své závodní kariéry automobilového jezdce dosáhl 92 vítězství (byl absolutním vítězem 55 závodů a 37 ve své kategorii), své umění potvrdil vítězstvím na Evropském šampionátu v roce 1932, dvakrát se umístil na 1. místě v celosvětovém žebříčku rychlostních závodů.



Dokument vypovídající o dráze závodního jezdce doplňuje druhá část výstavy věnovaná fotografii. Nuvolari se zde představuje v pozici amatérského, avšak velmi schopného fotografa, který má cit pro zachycení výjimečných okamžiků. V této části nazvané „*Pohled Tazia*“ se představí více jak 100 záběrů ze soukromého života Tazia Nuvolariho odkrývající jeho niterné pocity a prožitky.

Výstavu doplňuje řada zcela výjimečných dobových artefaktů dokumentujících jeho soukromý život i kariéru, které se představí vůbec poprvé v České republice. Bude zde k vidění závodní vůz Bugatti T35, identický s tím, který řídil Tazio Nuvolari v roce 1927 a který znamenal začátek jeho profesionální kariéry závodního automobilového jezdce, a dále pak motocykl Norton 500 m18, stejný jako ten, na kterém Nuvolari jezdil své první motocyklové závody na počátku 20. let minulého století, kukla a závodní výstroj, které Nuvolari oblékal při závodech. Návštěvníci výstavy budou moci spatřit také pohár Coppa Donington, který tento velký šampion vyhrál 22. října 1938 na anglickém okruhu na závodním voze Union D a některé původní dobové filmy, které jsou svědectvím sportovních utkání tohoto mantovského jezdce.

Touto výstavou nadační fond Eleutheria zahájí nový rok své činnosti věnovaný umění fotografie, který bude bohatý na události, a to až do prosince letošního roku, který dozajista nenechá lhostejné milovníky tohoto sportu.

Výstava zůstane otevřena až do 23. září t. r. v otevírací době od úterý do pátku v čase 9–17,30 hod., v sobotu a v neděli 10–18 hod. V pondělí je zavřeno.

Autor: Národní technické muzeum v Praze



Ocenění Driver's Choice Award pro Tucson

Nejdéle působící automobilistický pořad MotorWeek, který uděluje svá ocenění již od roku 1983, letos cenu udělil Tucsonu především na základě nadstandardní výbavy, kterou model nabízí. MotorWeek hodnotí vozidla z několika hledisek, které jsou důležité pro spotřebitele. Jde o cenu, praktičnost, výkon a spotřebu paliva.

Momentové klíče servisu Letiště Praha v Ruzyni kalibrovala laboratoř v ČZ

Kalibrační laboratoř akciové společnosti ČZ se zúčastnila výběrového řízení na kalibraci momentových klíčů, které vypsal akciová společnost Letiště Praha. Zadavatel řízení po ověření odborných předpokladů a kvality služeb v dubnu vybral Kalibrační laboratoř naší firmy. Následně byla zakázka provedena a předána na pražské letiště.

AUTOSALON Bratislava s účastí BRANO GROUP

Podle oficiálního protokolu AUTOSALON Bratislava, který v neděli 24. dubna zavřel své brány, potvrdil svou pozici nejprestižnější automobilové události na Slovensku a ve střední Evropě. O to se svým zrušením „postarala“ akce AMI v Lipsku. Stánek BRANO GROUP byl v permanentním obležení, neboť jsme byli jedni z mála komponentářů, kteří se zúčastnili. Jako tradičně byl největší zájem o nezávislá topení, kde jsme vystavovali letošní novinku ATESO ALFA, o přívěsná zařízení a automobilové zvedáky.

Projekt „Quality mindset and behaviour“

Jedním z klíčových faktorů úspěchu u zákazníků je zajištění kvality našich výrobků. Toho nelze dosáhnout bez dostatečného povědomí a respektu ke kvalitě napříč celým výrobním procesem. Pro podporu a zvýšení povědomí o kvalitě vznikl na centrální úrovni projekt na posílení vnitřních zákaznicko-dodavatelských vztahů s anglickým názvem „Quality mindset and behaviour“, který se dá svým významem převést do češtiny mottem „Mysli kvalitně. Jednej kvalitně!“

Učňovský sen se jmenuje Atero

Studenti SOU strojírenského ŠKODA AUTO představili další auto svých snů. Po loňském pick-upu FUNStar letos navrhli a vyrobili třídvéřové kupé vycházející z modelu Rapid. Nese název Atero. Jeho precizní provedení si osobně prohlédli člen představenstva Bernhard Maier, Michael Oeljeklaus a Bohdan Wojnar na posledním auditu kvality 18. května. Šestadvacetičlenný tým studentů SOUs ŠKODA AUTO společně vyvinul koncept, s jehož finální podobou jim pomohla oddělení Technického vývoje, Designu a Výroby. Učni na projektu pracovali zhruba 1 700 hodin.

Iveco soutěží na Evropském poháru tahačů FIA 2016

Společnost Iveco poskytuje podporu a sponzoruje týmu Schwabentruck i na letošním Evropském poháru tahačů FIA, konkrétně se dvěma závodními tahači Stralis. Německý závodník Gerd Korber, trojnásobný vítěz Evropského poháru tahačů, a jeho týmový kolega Markus Altenstrasser budou sedět za volantem závodně upraveného tahače Stralis 440 E56 s imponantním výkonem 1 150 HP, hmotnosti 5,5 tuny a motorem Iveco Cursor 13. Tyto tahače jsou speciálně upraveny tak, aby dosahovaly maximální rychlosti 160 km/h.

Rozhovor s novinářem



Petr Korbel

Petr Korbel je jedním z mála novinářů, kteří se přes 20 let pravidelně věnují problematice automobilového průmyslu. Tvrdí o sobě, že kdyby mu v každé české továrně, kterou navštívil, dali na památku díl, jenž vyrábějí, mohl by si na zahradě složit celé auto. V nové rubrice Rozhovor s novinářem jsme Petra Korbela požádali o rozhovor:

Od poloviny 90. let se věnujete ekonomické novinářině. Jak jste se k ní dostal a co vás přivedlo k automobilovému průmyslu?

Novinářinou se zabývám od roku 1992. Dostal jsem se k ní oklikou. Vystudoval jsem Obchodní fakultu Vysoké školy ekonomické. Po vojně jsem se od roku 1985 živil poctivou prací. V Tesle VÚST jsem řídil oddělení dovozu. Ten podnik jsem si vybral proto, že mi to k jeho bráně trvalo pět minut pěšky. Díky tomu jsem

měl čas na psaní beletrie. První kniha mi vyšla v tehdejší Mladé frontě; občas se nějaká má povídka objevila v časopisech. V roce 1991 však bylo jasné, že Tesla VÚST stojí na příliš cenném pozemku a brzy skončí. Proto jsem chtěl spojit své ekonomické vzdělání s tím, že už jsem byl docela rutinní psavec. Účastnil jsem se konkurzu do MFD. Tak se ze mě stal žurnalista, nejhorší nepřítel lidstva.

K průmyslu včetně automobilového jsem se dostal, protože o něm nikdo psát nechtěl. Kolegy lákal nádherný svět bank, fondů, akciových trhů, politiky a makroekonomie.

Předpokládám, že dříve bylo na zjišťování informací více času. Jak se psaní o autopřemyslu změnilo?

Pro mě se změnilo hlavně to, že když jsem začínal, byli všichni ředitelé nejméně o dvacet let starší. Teď jsou většinou o dvacet let mladší. Času také bývalo více, ale hlavně byly pro práci všestranně lepší podmínky. Pana redaktora dovezl na místo služební řidič, hrubý přepis rozhovoru obstarala pískařka, rešeršní oddělení zajistilo rešerše, paní sekretářka uvařila kávičku, o grafickou podobu se staral početný tým grafiků. Na poradách se řešilo, že noviny mají vysoký náklad a těch inzerátů je v nich prostě moc. Detaily se tedy pod vlivem digitálních médií proměnily, ale podstata zůstala. Pořád si člověk musí nasbírat informace, připravit osnovu a trpělivě tukat do klávesnice.

Změnil se za ty více než dvě desetky let zájem o tento dominantní segment naší ekonomiky? O čem se psalo více dříve a o čem nyní?

Když jsem začínal, automobilový průmysl zdaleka tak dominantní nebyl. Tehdy ještě existovala rozsáhlá produkce textilu a obuvi, bylo zde špičkové textilní strojírenství, výroba velkých investičních celků. Naplno jela ocelárna Poldi Kladno, fungovaly Tesly, sklárny, strojírna, dalo se referovat o skvěle řízené Československé námořní plavbě. Probíhala privatizace a neexistoval internet, takže jsme psali i třeba o tom, co který podnik vyrábí a kam to dodává. Což jsou informace, které by dnes zajímaly jen málokoho, navíc bývají volně dostupné na webu. Na druhou stranu bývalo více investigativních materiálů, které vyžadují velké redakční týmy, peníze a čas.

Co podle vás autopřemysl zásadně ovlivnilo a naopak, co se podle vás přeceňuje?

Automobilový průmysl zásadně ovlivnila skutečnost, že mladoboleslavská Škoda i za socialismu vyvážela na Západ a že se v tuzemsku vyráběly téměř všechny díly. Důležité také bylo, že Škoda neprošla kuponovou privatizací, nýbrž získala silného a tehdy ještě bezúhonného zahraničního majitele. Poněkud se přeceňuje skutečnost, že Češi v některých firmách pracují za nízké mzdy. Ne že by bylo moudré nechat mzdové náklady vystoupat do nebe, ale investoři oceňují hlavně to, že naši lidé jsou ochotni opravdu pracovat, nevymýšlejí si nesmysly, mají technické dovednosti a neřežou svým nadřazeným hlavy.

Jak se vlastně dělá v tištěných médiích, kterými jste prošel, podniková ekonomika?

Nejprve jsem prošel deníky, konkrétně MFD a Prámem. V týdeníku Ekonomu působím s krátkou pauzou, kdy jsem byl šéfredaktorem Profitu, od roku 2001. To hlavně se nezměnilo, novinář musí do těch podniků jezdit, něco o tom oboru vědět, mít oficiální i neoficiální zdroje. Ale zájem ze strany čtenářů i majitelů o podnikové zpravodajství býval pochopitelně větší, dokud lidé měli akcie. Teď obtížněji hledáte, co psát o podniku, aby to zajímalo i někoho jiného než jeho šéfy a zaměstnance.

Autopřemyslu se daří, znamená to, že se o něm píše lépe, že jsou lidé ve firmách k novinářům vstřícnější?

Nejhorší období bylo skutečně v době velké finanční krize, což platilo zejména u některých firem v americkém a asijském vlastnictví. V principu ale záleží na tom, jaké si člověk vybudoval osobní kontakty.

Jak je to s publikem? Zajímá čtenáře více, než jaká nová auta opustí brány závodů, dění v největších automobilkách?

Obávám se, že čtenáře už obory, v nichž se dělá rukama, příliš nelákají. To platí o zemědělství i téměř veškerém průmyslu. Ten automobilový je z tohoto hlediska naštěstí trochu výjimečný. Vozidla stále ještě táhnou. Slova Škoda, Tatra či Jawa v titulku pořád zaručují dobrou čtenost.

Je nějaká reportáž, na kterou nikdy nezapomenete?

Jednou jsem přijel do firmy XY. Ředitel mě přivítal s tím, že už ten článek za mě napsali. Text měl pět stránek a začínal asi takto: „Všichni se diví, proč je firma XY tak inovativní, proč dosahuje tak ohromujících výsledků na náročném trhu. Ptají se, zda za tím stojí know-how zahraničního majitele, či zda je důvodem odvahy a prozíravost dynamického českého managementu. A odpověď na tuto složitou otázku je prostá. Je to obojí!“

Později jsem ale měl s tou firmou docela dobré vztahy, tak doufám, že se při této vzpomínce neurazí.

O čem byste rád psal, kdyby bylo více prostoru, více zájmu? Co čtenářům chcete sdělit?

Novinář píše většinou to, co po něm nadřízení chtějí. Rád bych sděloval pravdu, ale jsem si vědom své nedokonalosti.

A na závěr, co dělá novinář, jako vy, když neshání informace a nepíše?

Přednáší o automobilovém průmyslu na Vysoké škole ekonomické. Toulá se po lesích, seká trávník a pečuje o rodinný domek. Čte knihy, poslouchá gramofonové desky a dívá se na staré filmy. Mnoho let jsem se také staral o dva bernské honiče, ale to už bohužel končí. I té mladší fence už je 15,5 roku a je nemocná. Ale do důchodu si nějakého pejska znovu pořídím.

Kdybyste měl dát jednu jedinou radu každému tiskovém mluvčímu ve firmách automobilového průmyslu u nás, jaká by to byla?

Ať respektuje, že v češtině máme skloňování, a že tu platí pravidla pro psaní velkých písmen, která mají v literárním textu přednost.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

Po téměř 15 letech se sekretariát Sdružení automobilového průmyslu přestěhoval



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



Nově nás najdete v moderních prostorách na adrese:

TETRIS OFFICE BUILDING

Sdružení automobilového průmyslu, Budějovická 1550/15a, 140 00 Praha 4 - Michle

GPS: 50°02'38.0"N 14°27'04.5"E



Nabídka bezplatného využití konferenčních prostor pro naše členy stále trvá.



SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Budějovická 1550/15a
140 00 Praha 4
e-mail: autosap@autosap.cz
www.autosap.cz