

# ZPRAVODAJ

AUTOMOBILOVÉHO SDRUŽENÍ



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU

4 / 2016

ROČNÍK XXVII



**Podnik roku  
v českém autoprůmyslu**

**Rozhovor s viceprezidentem  
Pavlem Juříčkem**

**Emisní limity podle EU**

# Cena AutoSAP

Podnik roku v českém automobilovém průmyslu



Foto: Jan William Drnek

Trofej vzpínajícího se koně byla inspirována výkonem motorů v automobilech, který se udává jak v kW, tak v koňské síle. Kůň je tedy symbolem rychlosti a síly, kterou využívá každý automobil.

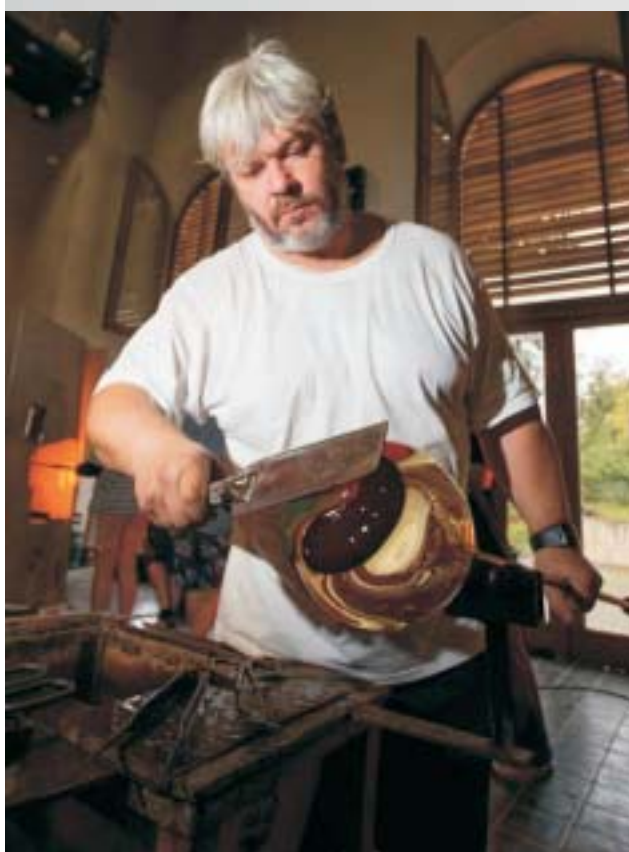


Foto: Petr Červa

Autor trofejí Lukáš Šulc vystudoval Střední umělecko-průmyslovou školu sklářskou v Železném Brodě pod vedením akad. sochaře Pavla Ježka, který silně ovlivnil jeho autorskou tvorbu. Jeho sklářským mistrem byl Stanislav Šimůnek. V roce 2009 vyzval AutoSAP skláře Lukáše Šulce k realizaci ceny Podnik roku v českém automobilovém průmyslu.



Foto: Jan William Drnek

Trofej je vyrobena z barnatého křišťálu, který symbolizuje čistotu ovzduší. I ta je cílem při vývoji moderních motorů.



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU



strana 2



strana 4



strana 8



strana 18



strana 24

## Slovo úvodem

Zdeněk Petzl – ředitel sekretariátu AutoSAP . . . . . 1

## Rozhovor

Pavel Juříček – viceprezident AutoSAP: Jsme nejlepším místem pro autoprůmysl . . . . . 2

## Představujeme naše nové členy

Retex a.s. . . . . 3

## Z činnosti AutoSAP

Ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek na setkání firem „automotive“ Jihočeského kraje . . . . . 4

Podepsána rámcová smlouva o konání Autosalonu 2017 v Brně . . . . . 5

Firmy AutoSAP spokojeny s účastí na veletrhu Automechanika Frankfurt 2016 . . . . . 6

## Podnik roku

Výsledky soutěže AutoSAP Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu . . . . . 8

Martin Jahn – prezident AutoSAP: Gratulace vítězům . . . . . 9

### Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob

GLOBAL ASSISTANCE a.s. . . . . 10

MTX spol. s r.o. . . . . 12

TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A. . . . . 14

### Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob

HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o. . . . . 16

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. . . . . 18

Iveco Czech Republic, a. s. . . . . 20

## Evropská unie

AutoSAP (ve spolupráci s EurActiv): Změny v testování emisí vozidel probíhají dramatickým tempem . . . . . 22

## Z historie

Michal Plavec (Národní technické muzeum): Počátky automobilismu a první vzduchoplavci . . . . . 24

## Rozhovor s novinářem

Radek Pecák – Aktuálně.cz: Média se „nové doby automobilové“ neobávají, naopak se na ni těší . . . . . 27

*Foto titulní strana Jan William Drnek*



Vážení členové AutoSAP,

dostáváte do rukou speciální rozšířené číslo Zpravodaje Sdružení automobilového průmyslu, které v sobě zahrnuje postupné změny časopisu, zejména v obsahu a zaměření, schopné oslovit širší odborné publikum nad rámec stávajících čtenářů ze členských firem AutoSAP. Naším úkolem je nejen prezentovat současné rekordní výsledky českého autoprůmyslu, ale také upozorňovat na bariéry růstu a přinášet návrhy, jak je lze odstraňovat.

V tomto čísle Vám představujeme šest firem s nejlepšími výsledky, které se umístily v soutěži AutoSAP Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu. Na každoroční konferenci o vývoji autoprůmyslu v Brně jim s potěšením předáme křišťálového koně, dnes už tradiční cenu pro nejlepší firmy v našem oboru.

Toto číslo přináší také rozhovor s viceprezidentem AutoSAP Pavlem Juříčkem a novou rubriku, ve které se věnujeme aktuálně diskutovaným Evropským tématům s přírodními dopady na naše odvětví.

Věřím, že Vás zaujme také rozhovor s jedním z nejvýznamnějších novinářů, který se věnuje automobilovému průmyslu, Radkem Pecákem a nová historická rubrika připravená kurátorem Národního technického muzea Michalem Plavcem.

Přeji Vám inspirativní čtení.

*Váš Zdeněk Petzl  
ředitel sekretariátu AutoSAP*

Název: Zpravodaj automobilového sdružení  
Vydává: Sdružení automobilového průmyslu  
Šéfredaktor: Ing. Miroslav Konvalina  
Adresa redakce: Budějovická 1550/15a, 140 00 Praha 4 – Michle  
Spojení: tel.: 233 323 885

E-mail: konvalina@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



# Pavel Juříček – viceprezident AutoSAP: Jsme nejlepším místem pro autoprůmysl

Rozhovor s viceprezidentem AutoSAP a předsedou představenstva BRANO GROUP Pavlem Juříčkem



Viceprezident AutoSAP Pavel Juříček - foto Brano

**Automobilovému průmyslu se v České republice daří, co považujete v této souvislosti za nejdůležitější?**

Současnost a nejbližší budoucnost jednoznačně patří německým automobilkám. Těmto značkám se daří, a to se projevuje i na ekonomických výsledcích českých automobilových firem. Zaměřit se tímto směrem je dobrou cestou pro budoucnost. Dokonce i takovému britskému Land Roveru a Jaguaru se už zase daří, takže i zde je cesta k českému automobilovému úspěchu.

**V dobách, kdy jde odvětví rychleji kupředu, se dobří hospodáři chystají na budoucnost. Jak ji dobře založit už dnes?**

Chovat se odpovědně. Ostatně, to každý rozumný podnikatel sám dobře ví. Rada je jednoduchá, ukládat si prostředky na horší časy, ne vše zbytečně spotřebovat. Nyní se všeobecně daří, ale to nemusí trvat věčně a v době krize přežije ten, kdo myslí na budoucnost, na své zaměstnance, na svou firmu. Aspoň takto se my podnikatelé umíme chovat. Nemůžeme všechno rozdat, jak to dělají politici, a žít na dluh.

**Jaké změny by podle vašeho názoru pro zlepšení podnikatelského prostředí v ČR měla vláda ještě do konce svého volebního období realizovat?**

Mohu zmínit docela konkrétní věc. Týká se stavební oblasti. Dnes, když chcete postavit rodinný dům nebo výrobní halu, tak vás čeká složitá a zdoluhavá řízení. Může uplynout několik měsíců, někdy i let, než budete moci začít stavět. Navíc, kdekdo se vám k tomu může vyjadřovat, a to dokonce i ten, kdo v dané oblasti vůbec nežije. Pochopitelně, že vláda by se už více měla zaměřit na přijetí eura. My v automobilovém průmyslu s eurem žijeme už minimálně 15 let a v euru obchodujeme i s Velkou Británií.

**Od prosince 2015 půsíte ve funkci viceprezidenta AutoSAP. Proč je důležité, aby autoprůmysl v Česku právě teď držel při sobě? Čemu musí sdružení věnovat největší pozornost?**

My tvrdíme, že Česká republika je nejlepší místo pro automobilový průmysl. Výsledky tomu odpovídají. V České republice jsou šikovní lidé, a i proto jsme na špičce světového automobilového průmyslu. Nadále trvá potřeba hájit a prosazovat společné zájmy u našich partnerů, politické reprezentace i v legislativě.

**Jednou z dlouhodobých priorit AutoSAP je rozvoj technického vzdělávání. Společně s dalšími firmami v regionu jste byl iniciátorem programu „Naše škola“. Můžete nám k tomuto programu říci něco bližšího?**

Celkem pětadvacet ředitelů firem se dohodlo, že bude podporovat Střední školu průmyslovou a uměleckou v Opavě. Pomoc spočívá nejen ve finanční a materiální stránce, ale především v osvětové oblasti. Zaměřujeme se na pět pilířů – rodiče, studenty, učitele, obor a uplatnění v praxi a na zahraniční spolupráci. Nějaké výsledky se už dostavují. Jedním z velkých úspěchů je otevření druhé třídy strojařů, což svědčí o dobrém přístupu Moravskoslezského kraje a také o tom, že si rodiče a studenti uvědomují priority.

Česká republika má mnoho humanitně vzdělaných lidí, ale budoucnost patří těm s technickým vzděláním. Vystudovaní strojaři a další technici mají své budoucí uplatnění prakticky jisté a navíc se dá v této oblasti slušně vydělávat.

**Po krizi v OKD jste ve spolupráci s Moravskoslezským automobilovým klastrem inicioval aktivitu nabídnout propuštěným zaměstnancům možnost rekvalifikace a zaměstnání v automobilovém průmyslu. Má tato aktivita již nějaké konkrétní výstupy v podobě získání nových zaměstnanců pro automobilový průmysl?**

Vůbec žádné konkrétní výsledky nejsou. Za Moravskoslezský automobilový klastr jsme horníkům nabídli celkem zhruba tisíc pracovních míst, zažádali jsme rovněž o akreditaci na rekvalifikace u Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy. Horníci ovšem nemají zájem. Bohužel, jen čekají s nataženou dlaní na příspěvek od státu, místo toho, aby se začali starat sami o sebe. Takovému přístupu opravdu nerozumím.

**Je o vás známo, že jste člověk velice aktivní. Řídíte firmu, zároveň se v rámci svého působení nejen v AutoSAP, ale i v SP ČR, snažíte o kultivaci podnikatelského prostředí v ČR. Jak se vám daří skloubit tolik aktivit najednou?**

Velmi těžko. Pořád někde něco dotahuji do konce. Je to náročné a čas se nastavit nedá.

**Závěrem mi dovoluňte jednu osobní otázku. V nedávné době proběhlo v médiích, že se nově chcete angažovat i v politice a to zejména na Opavsku. Co vás k tomu vedlo?**

Jak už jsem několikrát říkal, zdravě jsem se naštvál. Jednoduše, lidsky jako občan, jsem se naštvál. Myslím si, že český národ není tak špatný, jak by se mohlo zdát při pohledu na naši politickou reprezentaci. Je zde spousta šikovných lidí, o kterých se často neví. Nejen naši vrcholní představitelé se nechovají často tak, jak by měli, ale je to znát i zde v Opavě. S Andrejem Babišem se znám už nějakou dobu, a i když s ním v mnoha věcech nesouhlasím, tak si myslím, že je to právě on, kdo se snaží to posouvat dál.

*Připravil: Miroslav Pospíšil*

## Představujeme naše nové členy



**RETEX a.s.**  
Moravský Krumlov



**Rok založení: 29. 04. 1992 ■ Počet zaměstnanců: 250 ■ Ředitel společnosti: Miroslav Jaško**

**Předmět činnosti:**

Výroba a prodej vpichovaných a airlaid textilií pro automobilový průmysl. Zušlechťování netkaných textilií impregnací, velurováním, nánosem PE prášku, formátováním a vysekáváním.

U nádraží 894, CZ 672 01 Moravský Krumlov ■ Tel.: +420 515 209 511 ■ E-mail: info@retex.cz ■ www.retex.cz

# Ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek na setkání firem „automotive“ Jihočeského kraje

Hluboká nad Vltavou 9. září 2016

Sdružení automobilového průmyslu uspořádalo další jednání představitelů firem „automotive“ s představiteli krajů. Tentokrát se zástupci členských firem AutoSAP setkali s představiteli Jihočeského kraje v Hluboké nad Vltavou. Hlavní vystoupení na téma Opatření na podporu automobilového průmyslu ze strany MPO měl ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek.



Ministr průmyslu a obchodu - foto MPO

Nejpodstatnějšími diskutovanými tématy v Jihočeském kraji byly, podobně jako v dalších krajích, trh práce, vzdělávání a dopravní infrastruktura. Cílem setkání třech desítek zástupců firem, Krajského úřadu, Úřadu práce, Finančního úřadu, Policie ČR, Hospodářské komory a technických škol Jihočeského kraje bylo seznámit se s prezentacemi vybraných úřadů a VŠTE, prodiskutovat náměty a požadavky firem s krajskými představiteli.

Účastníci jednání se shodli na tom, že se oblasti „automotive“ daří a tato část zpracovatelského průmyslu patří k páteřím české ekonomiky.

Ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek se soustředil na témata trhu práce a opatření, která by měla vést ke zvýšení počtu technicky vzdělaných pracovníků i studentů z domova i ze zahraničí. Mezi opatřeními na podporu automobilového průmyslu vyzdvihl především Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost pro období let 2014-2020, program výzkumu a vývoje TRIO, investiční pobídky a podporu rozvoje průmyslových zón. Mezi hlavními tématy ministr Mládek zmínil Iniciativu Průmysl 4.0. Včasným zachycením nástupu Průmyslu 4.0 dojde podle ministra Jana Mládka ke zvýšení atraktivity ČR pro nové zahraniční investory a zavedení nových technologií umožní významně zefektivnit využití zdrojů nejen v automobilovém průmyslu.

Viceprezident Sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar poděkoval ministru Mládkovi za podporu v řadě oblastí a zdůraznil důležitost spolupráce ministerstev, krajů i obcí při řešení například průmyslových zón, investičních pobídek nebo integraci pracovních sil, které by trvale působily v Jihočeském kraji.

Viceprezident AutoSAP Miroslav Dvořák mimo jiné požadoval umožnění aktivní účasti zástupců průmyslu při tvorbě a průběžné aktualizaci strategických dokumentů rozvoje školství. V praktické rovině ocenili zástupci regionálních technických škol podporu jednotlivých firem, zejména stáží pro studenty a vyučující. Cílem je co nejplynulejší integrace studentů a učňů do výrobního procesu.

Ředitel sekce krajské pobočky Úřadu práce Jihočeského kraje Ivan Loukota řekl, že vzhledem k velmi nízké nezaměstnanosti v kraji je problémem obsadit jakékoliv pracovní místo kvalitními pracovníky. Úkolem úřadu práce přesto zůstává chránit tato pracovní místa pro obyvatele České republiky. Diskutovalo se také o programu na usnadnění příchodu ukrajinských pracovníků do průmyslu. Ředitel Jihočeské hospodářské komory Luděk Keist k aktuálnímu nedostatku pracovních sil řekl, že v jejich důsledku mohou firmy přijít nejen o jednotlivou zakázku, ale mohou být odmítnuty navždy. Také další diskutující označili za klíčový problém nedostatek personálních zdrojů na rozvoj firem.





J. Mládek, M. Dvořák, B. Wojnar, Z. Petzl - foto M. Prášil

Luděk Procházka, ředitel Krajského ředitelství policie Jihočeského kraje, seznámil účastníky s bezpečnostní situací v kraji, úspěšností policie při vyšetřování závažné kriminality v kraji a zdůraznil, že dostavba dálnice z Prahy do Tábora a dále na státní hranici s Rakouskem sníží počet závažných dopravních

nehod. Účastníci jednání požadovali také vysokorychlostní vlakové spojení Praha – Linz. Předsedající jednání Miroslav Dvořák poděkoval představitelům firem za bohatou diskusi a ocenil zájem vysokých krajských úředníků o problematiku autoprůmyslu v regionu.

## Podepsána rámcová smlouva o konání Autosalonu 2017 v Brně

Brno 13. 9. 2016

V Brně byla podepsána třístranná rámcová smlouva o spolupráci na přípravě mezinárodního automobilového veletrhu s názvem AUTOSALON Brno. Každý kalendářní rok, počínaje rokem 2017, se bude Autosalon konat ve výstavním areálu BVV v Brně. Jeho pořadatelem budou Veletrhy Brno a odbornými gestory budou Sdružení automobilového průmyslu a Svaz dovozců automobilů.



P. Juříček (AutoSAP), J. Kuliš (BVV), J. Pokorný (SDA) - foto BVV

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) dohodu o konání Autosalonu vítá a jako zájmové profesní sdružení českých výrobců vozidel, jejich dílů a příslušenství přispěje k jeho úspěšnému uspořádání. Za Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) smlouvu podepsal viceprezident Pavel Juříček: „AutoSAP je jedním z iniciátorů obnovy konání Autosalonu. Dlouhodobě usilujeme o to, aby se na jaře příštího roku konal na výstavišti v Brně a byl reprezentativní přehlídkou nejen pro finální výrobce vozidel, ale také pro dodavatele dílů a příslušenství. Věřím, že bude také oslavou současných úspěchů automobilového průmyslu v České republice. Naše sdružení i já osobně uděláme pro zdárné konání Autosalonu 2017 maximum, vítáme podporu primátora města Brna Petra Vokřála. Věříme, že dnešní dohoda vytváří dobré podmínky pro zájem ze strany vystavovatelů, a že autosalon opět přiláká desítky tisíc návštěvníků.“ Za Svaz dovozců automobilů (SDA) byla smlouva podepsána panem Josefem Pokorným, tajemníkem svazu: „Cílem je znovu

nabídnout návštěvníkům v České republice to nejlepší, co automobilový trh nabízí. Očekáváme zastoupení většiny významných světových značek doplněných řadou doprovodných programů. Autosalon v novém pojetí s prezentací nastupující generace vozidel s pokročilými elektronickými systémy umožní široké veřejnosti shlédnout vše na jednom místě.“

Do moderního výstavního areálu v Brně se tak po čtyřleté přestávce vrátí autosalon evropského standardu. Očekáváme mimořádný zájem návštěvníků, kterým tato tradiční akce v posledních letech chyběla. V roce 2013, kdy se Autosalon konal naposledy, ho navštívilo 80 tisíc lidí.

## Firmy AutoSAP spokojeny s účastí na veletrhu Automechanika Frankfurt 2016

Frankfurt 13. - 17. září 2016

Letošního veletrhu Automechanika Frankfurt se ve dnech 13.–17. září 2016 zúčastnila řada členských firem Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP. Některé využily možnosti prezentace v rámci České oficiální účasti (ČOÚ) připravené Ministerstvem průmyslu a obchodu (MPO). AutoSAP se tak, jako v jiných letech, ve spolupráci se Svazem průmyslu a dopravy ČR podílel na výběru tohoto veletrhu zaměřeného na firmy „automotive“ pro rok 2016. Zahájení Automechaniky se ve Frankfurtu nad Mohanem zúčastnil také viceprezident AutoSAP a člen představenstva SP ČR Pavel Juříček.

V rámci České oficiální účasti se na kontraktačním veletrhu Automechanika představily se svojí nabídkou členské firmy AutoSAP: BRANO a.s. (člen skupiny BRANO GROUP a.s.), C.I.E.B. Kahovec, spol. s r.o., ČZ Řetězy, s.r.o. a Gumárny Zubří, a.s. Tito naši členové využili oficiální expozice MPO se sdíleným příslušenstvím. MPO poskytlo základní výstavní plochu a uhradilo základní stavbu společné expozice. Vystavovatelé si pak hradili nadstandardní vybavení své části expozice a využívali společného zázemí. Celkovou přípravu expozice, informační brožuru a doprovodný program tentokrát zajišťoval realizátor Rapid, a.s.

Viceprezident AutoSAP Pavel Juříček k tomu řekl: „Česká oficiální účast na veletrhu Automechanika měla jistě velký význam. Ačkoliv



Setkání českých vystavovatelů se zástupcem AutoSAP Miroslavem Konvalinou – foto Brano



# automechanika FRANKFURT

se naplněnost veletrhu jevila nepříliš vysoká, tak celková organizace a průběh překvapily svou kvalitou. Do příštích ročníků veletrhu bych za pozitivní pokládal především možnost většího zapojení českých firem do této akce.“

Jan Kolář (Messe Frankfurt pro ČR a SR) řekl, že se letos jednoznačně potvrdil hlavní cíl veletrhu Automechanika Frankfurt, kterým je vytváření kontraktních příležitostí: „Veletrh je opět místem prezentace toho nejlepšího, co světový autopřůmysl nabízí a kam v tomto oboru směřuje.“

Daniel Kocián (Gumárny Zubří) přijíždí na Automechaniku do Německa opakovaně: „Pro nás je to možnost potkat se s obchodními partnery najednou a nemusíme je všechny objíždět. Vidíme, že zájem o vystavování i návštěvy jednotlivých nákupčích rostou. Čím dál více jich zjistilo, že za jeden až dva dny mohou obejít většinu dodavatelů na jednom místě.“



Česká oficiální účast, Automechanika Frankfurt - foto Brano

Luděk Ježek (Brano): „Automechanika nám nabízí ty nejlepší podmínky pro byznys v oblasti aftermarketu. Jsou tady jak nákupčí, tak střední management firem, se kterými se konkrétní byznys dělá nejlépe.“

Zdeněk Tomeš (C.I.E.B Kahovec) uvedl, že na veletrhu jsou poprvé a to právě díky iniciativě AutoSAP, který participaci doporučil: „Je to vhodný doplněk k naší tradiční prezentaci na veletrhu CZECHBUS.“

Na veletrzích Automechanika naopak nejsou poprvé zástupci ČZ Řetězy. Ludmila Michálková k tomu poznamenala: „Je to místo, kde jde hlavně o byznys. Nákupčí k nám chodí s jasnou myšlenkou.“

Je to zkrátka veletrh pro ryze odbornou veřejnost, o který ČZ Řetězy stojí.“

Ministerstvu průmyslu a obchodu, realizátorovi výstavy i všem zúčastněným firmám při slavnostním večeru v rámci České oficiální účasti poděkoval Miroslav Konvalina (AutoSAP): „Jsme rádi, že Sdružení automobilového průmyslu může být součástí procesu, jehož cílem je najít ta nejlepší místa pro prezentaci českého automobilového průmyslu.“ V současné době už AutoSAP diskutuje s členskými firmami o tom, kde by se mohl český autopřůmysl s podporou státu prezentovat v dalších letech.

# Výsledky soutěže AutoSAP Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu



Foto Jan William Drnek

V rámci AutoSAP proběhl již 18. ročník soutěže členských firem „Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu“. V soutěži zvítězily firmy (v abecedním pořadí):

■ firmy s počtem zaměstnanců do 250 osob  
GLOBAL ASSISTANCE a.s.  
MTX spol. s r.o.  
TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A.

■ firmy s počtem zaměstnanců nad 250 osob  
HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o.  
Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.  
Iveco Czech Republic, a. s.

Posuzovaly se základní ekonomické výsledky dosažené za rok 2015. Hodnocení probíhalo na základě těchto kritérií:

- hospodářský výsledek před zdaněním (mil. Kč)
- přidaná hodnota na pracovníka (mil. Kč/zaměstnanec)
- meziroční změna tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (%)
- tržby za prodej vlastních výrobků a služeb na zaměstnance (mil. Kč/zaměstnanec)

Všechna kritéria mají stejnou váhu a konečné pořadí firem je dáno součtem umístění podle jednotlivých kritérií. Oceněné firmy získaly originální skleněné plastiky z dílny sklářského mistra Lukáše Šulce ze Železného Brodu.



# Martin Jahn – prezident AutoSAP: Gratulace vítězům

Dovolte, abych i já pogrataloval šesti členským firmám, které si letos odnesly ocenění Podnik roku v automobilovém průmyslu. Nejcennější je to, že výborných výsledků dosahují dlouhodobě a opakovaně. Moc dobře vím, jaké úsilí taková stabilní cesta vzhůru stojí.

Není to samozřejmostí ani v tak příznivé době, jako je nyní. Českému autoprůmyslu se daří, dosahuje měsíc za měsícem historických výsledků a také rok 2016 bude podle všeho v tomto směru mimořádný a ještě úspěšnější než rekordní rok 2015.

V diskusích, které v rámci firem AutoSAP vedeme, se proto musíme soustředit především na budoucnost, kdy může dynamika růstu narazit na vážné bariéry. Není to jen opakovaně zmiňovaný a stále nedořešený nedostatek kvalifikovaných pracovních sil. Klíčové bude zachytit nástup Průmyslu 4.0 v celém kontextu této očekávané a dramatické změny, investovat do výzkumu, vývoje, vzdělávání a inovací.

Česká republika významnou měrou přispívá k síle a pověsti evropského automobilového trhu, který je po Číně a Severní Americe nejsilnější na světě. Aby to tak zůstalo, čeká nás hodně práce zejména v oblasti legislativy. Nesmíme polevit ve snaze vysvětlovat českým a evropským zákonodárcům, kde jsou hranice možného technického pokroku při zachování požadavků na bezpečnost, životní prostředí, plynulost silničního provozu a při respektování současných preferencí zákazníků. Jen tak se tady může automobilovému průmyslu i nadále dařit.

Přeji Vám hodně dalších úspěchů s přispěním Sdružení automobilového průmyslu.

*Prezident AutoSAP Martin Jahn*



*Prezident AutoSAP Martin Jahn - foto Miloslav Martan*

# RVEME SE NAŠE PRÁCE NÁS POTŘEBUJE



**SRDCERVÁČI**

**OBJEVTE PŘÍBĚHY  
LETOŠNÍCH SRDCERVÁČŮ  
A ODMĚŇTE SE Z JEJICH KATALOGU  
UNIKÁTNÍCH ZÁŽITKŮ A DÁRKŮ**

[WWW.SRDCERVACI.CZ](http://WWW.SRDCERVACI.CZ)





Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob



## Global Assistance a.s.

**získal ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob**

Global Assistance patří mezi největší a nejlépe vybavené asistenční společnosti a dokáže svým klientům pomoci doma i kdekoliv v zahraničí. Ročně zdárně vyřídí více než 85 000 požadavků (zásahů) svých klientů.



*Vyprošťování vozidla - foto Global Assistance*

K nejvíce využívaným službám patří automobilová asistence (Car Assistance). Global Assistance jako první zavedla celoplošný systém lokalizace odtahových a asistenčních vozidel pomocí GPS v celé své partnerské síti v ČR a v SR. Systém zkracuje dojezdové časy, automaticky vybírá nejbližší odtahové vozidlo s ohledem na jeho vybavení a disponibilitu a přináší i snížení nákladů na asistenci.

Společnost Global Assistance se aktivně podílí na provozu a zajišťování „Linky pomoci řidičům 1224“. Jde o jednotné telefonní číslo, na kterém si motorista přivolá asistenci bez ohledu na to, kde je pojištěné jeho vozidlo. Hovor řidiče, který potřebuje pomoci s nepojízdným havarovaným či porouchaným vozidlem, je z call centra linky 1224 okamžitě přeměrován na asistenční společnost pojišťovny, kde je motorista pojištěný. Za linkou stojí všechny pojišťovny nabízející v ČR povinné ručení. Technickou správu a provoz zajišťuje Česká kancelář pojistitelů.

Global Assistance již řadu let zajišťuje také domácí asistenci při poruchách v domech a bytech, právní poradenství a zastupování klientů a zdravotní asistenční služby k cestovnímu pojištění. Zájem o tento typ služeb neustále roste a přibývá i počet případů, kdy zdravotní stav vyžaduje pacienta repatriovat zpět do České republiky sanitním vozem nebo letecky. Global Assistance chtěla i v tomto ohledu zvýšit komfort a kvalitu služeb svým zákazníkům. Proto využila své zkušenosti a technické zázemí a své služby rozšířila o vlastní leteckou i pozemní repatriaci. Klienti tak mají k dispozici profesionální služby na špičkové úrovni v případě, že si v zahraničí způsobí úraz nebo onemocní. Global Assistance disponuje vysoce kvalitním lékařským a zdravotnickým týmem s mnoha zkušenostmi s leteckými repatriacemi a záchrannou službou. K dispozici je moderní lékařské vybavení, vlastní letoun i sanitní vozidla.

Zdravotnický tým GLOBAL ASSISTANCE a.s. se v květnu 2016 zúčastnil jubilejního dvacátého ročníku Rallye Rejvíz, který je sou-



Odtahové vozidlo - foto Global Assistance

časné mezinárodní soutěží záchranných služeb. Letošního ročníku se zúčastnilo celkem 92 posádek ze 14 zemí světa (např. USA, Kanada, Japonsko, Estonsko, Slovinsko, Velká Británie a další) v pěti kategoriích. Náplní soutěže je správné řešení vybraných velmi náročných modelových situací, které jsou obvykle převzaty z praxe poslední doby. Posádka Global Assistance se zúčastnila soutěže v kategorii „Národní RZP“. Ve velmi nabitě konkurenci 26 týmů předvedl tým vynikající výkon a svoji kategorii vyhrál. Global Assistance může s hrdostí prohlásit, že má ve svých řadách nejlepší záchranáře v Česku a na Slovensku, kteří poskytují našim klientům během repatriace tu nejlepší péči.

Dlouhodobě Global Assistance zajišťuje pro motoristy aktuální dopravní informace, což je velmi důležité v podmínkách přetížených a rekonstruovaných silnic a dálnic, kde se situace mění téměř každou minutu. Specifická v tomto ohledu je dálnice D1, pro kterou Global Assistance zajišťuje aktuální informace na speciální lince 1220. Vedle standardních zdrojů dopravních informací využívá Global Assistance hlášení cca 600 dobrovolných pilotů sdružených v klubu „Nebeských andělů“, který založil Global Assistance spolu s Aeroklubem České republiky a Leteckou amatérskou asociací.

#### Několik otázek pro generálního ředitele Global Assistance a.s. Marka Jaroše:

**Jaké byly rozhodující faktory ovlivňující vynikající výsledky, kterých jste dosáhli v roce 2015 a nyní?**

Trvale se zaměřujeme na vývoj a využívání systémů, které snižují potřebu lidské práce v poskytování asistenčních služeb a výrazně zrychlují proces organizace a zajištění asistenčních služeb. Mám na mysli např. na základě zadaných parametrů automatický výběr partnera odtahové služby a konkrétního asistenčního či odtahového vozidla, sledování průběhu služby, její ukončení, kompletní

global  
assistance



1220



Generální ředitel Marek Jaroš - foto Global Assistance

kontrolu průběhu služby až po její vyúčtování. Přitom samozřejmě zůstává rozhodovací pravomoc na dispečerovi, který prochází pravidelným školením a tréninkem. Tento systém snižuje provozní náklady na asistenční služby a přináší vysokou kvalitu poskytovaných služeb.

**Jaká je vaše vize v krátkodobém a střednědobém horizontu v ČR?**

Naší prioritou zůstává poskytování velmi kvalitních služeb našim klientům. Aktivně se zajímáme o zpětnou vazbu a jsme velmi pyšní na to, že klienti jsou s našimi službami spokojeni. Samozřejmě se také snažíme rozšiřovat nabídku našich asistenčních produktů a pracujeme i na přípravě nových projektů s našimi smluvními pojišťovnami.

Vážíme si spolupráce s našimi smluvními poskytovateli a partnery, budujeme s nimi profesionální a férové vztahy, protože víme, že dobrá spolupráce s nimi je stěžejní pro poskytování co nejlepších služeb.

V neposlední řadě se snažíme vytvářet odpovídající pracovní prostředí pro naše zaměstnance a postupně rozšiřujeme firemní benefity, neboť věříme, že spokojení zaměstnanci mají lepší pracovní výsledky a rádi zůstávají v naší společnosti.

**Jaké jsou nejpodstatnější limitující faktory rozvoje vaší společnosti v ČR?**

Pochopitelně vnímáme zájem našich klientů o stále širší rozsah asistenčních služeb i vyšší limity na jednotlivé produkty. Některé služby však objektivně nejsou dostupné ve všech regionech, některé jsou zase natolik finančně náročné, že je nelze zahrnout do ceny pojistných či asistenčních produktů. V tomto smyslu je pro nás poměrně zásadní, jak pojišťovny koncipují druhy a rozsahy asistenčních služeb, které poskytují pojištěncům k jednotlivým pojistným produktům zdarma nebo se slevou.



## Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob



# MTX spol. s r.o.

**získal ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob**

Více než 45 let existence firmy působící v oblasti motorismu a automobilového průmyslu je nepochybně vhodným důvodem k tomu, aby se společnost MTX blíže představila ostatním členům Sdružení automobilového průmyslu a odborníkům z oboru. To je podpořeno i faktem, že firma s počtem zaměstnanců nepřevyšujícím číslo 60 se stala jedním z vítězů letošní soutěže Podnik roku, kterou každoročně AutoSAP vyhláší.



88 upravených vozidel ŠKODA pro dopravní policii - foto MTX

Firma METALEX, která je dobře známá pamětníkům v oblasti motorismu, byla založena v roce 1969 z nadšení několika závodníků a jejich touhy provozovat motoristický sport na vyšší úrovni. Její založení nebylo v existujícím politickém systému jednoduché. METALEX vznikl na bázi samofinancování jako účelové zařízení v rámci tehdejší celostátní motoristické organizace Svazarmu. Závodní automobily i motocykly, které za dlouhých dvacet let činnosti Metalex přivedl na svět, jsou dnes součástí historie československého a nyní českého motoristického sportu.

Nová éra přišla po roce 1989. Kmenoví zaměstnanci firmy METALEX založili MTX spol. s r.o. a od nástupce celostátní motoristické organizace odkoupili hmotný i nehmotný majetek METALEXU. I když v nově vzniklé firmě nadšení pro motoristický sport nepolevilo, bylo v nových tržních podmínkách nezbytně nutné najít nový komerčně využitelný program.

Právě v tomto přechodném období se objevily zajímavé projekty jako např. supersportovní automobil MTX TATRA V8, kabriolet-

ty ŠKODA Rapid MTX Cabrio, MTX Roadster či MTX Cabrio na bázi modelů ŠKODA Rapid, Favorit a Felicia. V MTX také spatřil světlo světa volnočasový automobil MTX Beach Buggy či prototyp elektromobilu Alfa. Za zmínku určitě stojí vývoj a výroba téměř 1 400 ks MTX Pick-up Double Cabin. Jednalo se o hybrid osobního a užitkového automobilu pro specifické podmínky země Blízkého východu. Vozidlo bylo vyprojektováno a vyráběno na bázi ŠKODA Forman na objednávku regionálního dovozce automobilů značky ŠKODA.

MTX se stal obchodním partnerem mladoboleslavské automobilky ŠKODA pro realizaci speciálních malosériových zakázek a výrobcem příslušenství. Prostřednictvím koncernu VW dodává příslušenství i do automobilky SEAT.

Na obdobné bázi spolupracuje firma MTX i s dovozci automobilů či jejich tuzemskými prodejci při realizaci zakázek získaných na základě státem vypsaných výběrových řízení. S úpravami, které nesou podpis MTX, se můžeme setkat u vozů Policie ČR, hasič-





MTX Beach Buggy - foto MTX

ských sborů, městské policie a dalších speciálních vozidel státních institucí.

Na základě mnohaletých zkušeností s úpravami automobilů splňují úpravy realizované v dílnách MTX i náročné požadavky obchodních partnerů, a proto se firma stala vyhledávaným dodavatelem. MTX tak dokazuje svoji životaschopnost i v současných tvrdých tržních podmínkách.

V tomto výčtu je nutné zmínit také nevýrobní obchodní aktivity. Na základě mnohaletých zkušeností s distribucí dálničních kuponů a úspěchu ve výběrovém řízení se firma MTX opakovaně stala státem pověřeným distributorem papírové formy dálničního poplatku. V této souvislosti společnost vybudovala prodejní síť, jejímž prostřednictvím zásobuje více než 900 prodejních míst dálničních známek na území celé České republiky.

Tento druh obchodní činnosti dále rozvíjí v souladu s uplatňováním moderních informačních technologií v automobilovém provozu. Na webových stránkách MTX si motoristé mohou objednávat slovenské nebo maďarské elektronické dálniční známky. Pokud cestují po zemích severní, jižní či západní Evropy, nabízí firma zapůjčení elektronických jednotek pro platbu mýta. Tato služba motoristům umožní plynulý průjezd mýtnými branami a někdy, jako např. v Chorvatsku, přináší snížení mýtných poplatků.

Rozvoji moderních elektronických forem obchodní činnosti a uspokojování nově vznikajících motoristických požadavků v této oblasti věnuje firma MTX velkou pozornost.

Za tři roky si bude MTX spol. s r.o. připomínat půlstoletí své existence. A vedení firmy i její zaměstnanci budou mít při bilancování uplynulých padesáti let právo být na svou firmu hrdí!

#### **Několik otázek pro generálního ředitele MTX spol. s r.o. Petra Bolda:**

**Jaké byly rozhodující faktory ovlivňující vynikající výsledky, kterých bylo v roce 2015 dosaženo?**

V loňském roce se projevila konjunktura automobilového průmyslu i v oblasti speciálních úprav automobilů, což byla příležitost i pro naši firmu. Díky flexibilitě MTX a vysokému pracovnímu nasazení vedoucích pracovníků, konstruktérů i všech pracovníků v dělnických profesích se podařilo zvládnout všechny přijaté zakázky i přes jejich mimořádnou časovou náročnost.



Generální ředitel Petr Bold - foto MTX

Současně se zaměstnanci MTX velmi dobře vypořádali s nárůstem objemu prodeje a distribuce dálničních kuponů včetně nových forem elektronických dálničních známek.

Hlavním faktorem, který pak ve svém důsledku ovlivnil dobré výsledky firmy, bylo úspěšné zvládnutí obou hlavních činností MTX, které tvoří základní oporu firmy v ekonomické oblasti.

**Jaká je vaše vize v krátkodobém a střednědobém horizontu v ČR?**

V krátkodobém horizontu se budeme věnovat i nadále oběma našim základním činnostem s důrazem na zlepšení a zefektivnění technologie distribuce v oblasti elektronických dálničních známek a elektronických jednotek pro platbu mýta. Ve střednědobém horizontu bychom se chtěli soustředit na vývoj a výrobu prototypu nového automobilu, který bude vykazovat zcela nové a výjimečné vlastnosti, abychom důstojně oslavili v roce 2019 naše padesátileté výročí založení firmy, která se tak významně zapsala do historie českých sportovních a speciálních automobilů.

**Jaké jsou nejpodstatnější limitující faktory rozvoje vaší společnosti v ČR?**

Limitujícími faktory pro naši společnost jsou nerovnoměrné zakázky v oblasti výroby a úprav a určitá sezonnost v distribuci dálničních kuponů. Dalším limitujícím prvkem je nedostatek kvalifikovaných pracovníků na trhu práce, zejména v období, kdy jsou potřeba, i když v mnohých případech jen na omezenou dobu. To je pak velká výzva pro management společnosti, aby zajistil výrobu i za pomoci kvalitních dodávek subdodavatelů.

Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob

## TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A.

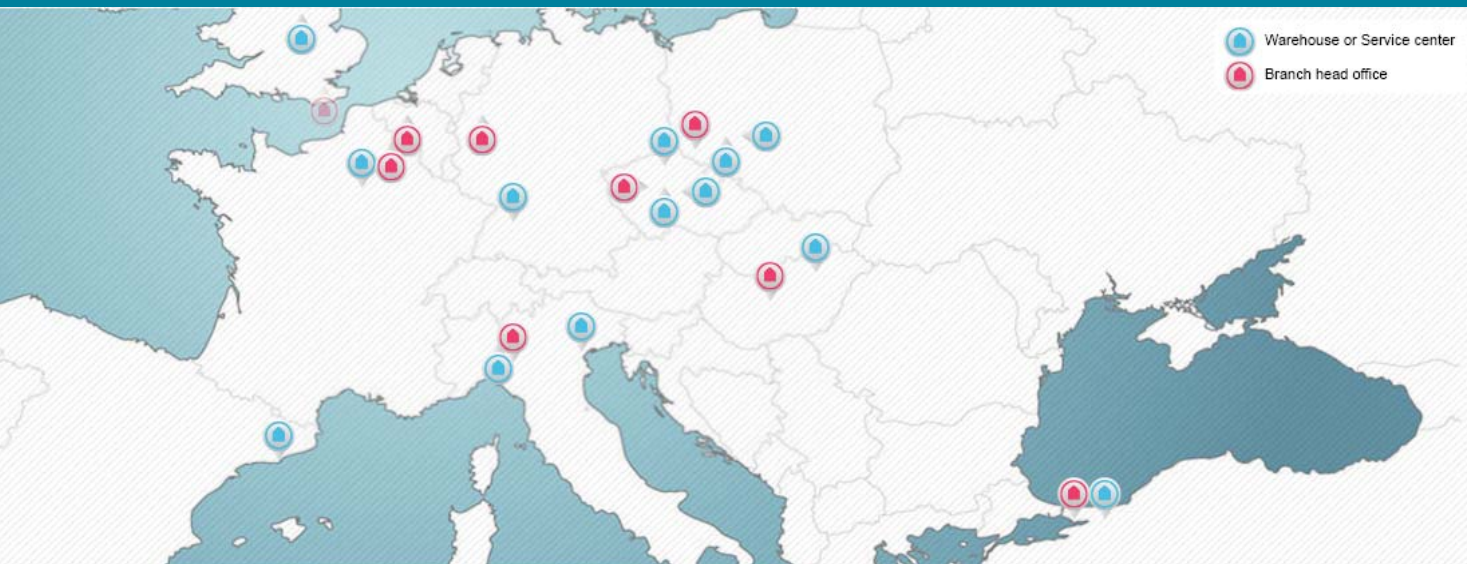
**získala ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob**



Toyota Tsusho Corporation patří k nejvýznamnějším japonským společnostem, které jsou známy pod označením Sogo Shosha, tedy strategické obchodní společnosti. Stejně tak Toyota Tsusho Europe S.A., jakožto její dceřiná společnost, naplňuje obdobný obchodní model, který má široké - strategické portfolio. Na rozdíl od jiných obchodních společností, které se úzce specializují na určitý segment produktů a služeb, česká pobočka Toyoty Tsusho Europe S.A. nabízí svým obchodním partnerům spolupráci v různých oblastech obchodní i výrobní činnosti a je tak schopna dodat přidanou hodnotu v propojení aktivit, které jiné společnosti nejsou schopny pokrýt.

Dobře vybudovaný vnitropodnikový informační systém odkrývá nové možnosti spolupráce a vytváří stále nové doplňkové vazby mezi jednotlivými divizemi a umožňuje tak našim klientům uspokojit jejich potřeby. To vše funguje na základě certifikovaného systému řízení kvality, který je na vysoké úrovni. Jedním z nejdůležitějších cílů, který vede k prosperitě Toyoty Tsusho Europe S.A., je neustálé zvyšování spokojenosti zákazníků a hledání co nejefektivnější spolupráce s našimi dodavateli.

Toyota Tsusho Europe S.A. byla založena v roce 1968 v Belgii jako jedna z dceřiných společností Toyoty Tsusho Corporation. Evropská centrála našla své sídlo v Bruselu, dále se pak firma během let rozšířila i v dalších zemích Evropy. Dnes má pobočky v Belgii, Francii, Německu, Itálii, Polsku, Turecku, Maďarsku a České republice. Aktuálně se jedná o společnost s ročním obrátem přes 1 mld EUR, která zaměstnává více než 1 000 zaměstnanců.



Mapa evropských poboček Toyota Tsusho Europe

Toyota Tsusho Europe S.A, Czech branch byla založena v roce 2001 a vzhledem k dobrým obchodním výsledkům a zajímavému podnikatelskému prostředí se během let podařilo vybudovat v České republice celkem čtyři pobočky. Hlavní kancelář je ze strategických důvodů v Praze, dále pak bylo vystavěno Liberecké servisní

centrum (TTLIC - Toyota Tsusho Liberec Center), Kolínské servisní centrum (KSC - Kolin Service Center) a Pražské servisní centrum (PSC – Prague Service Center). Společnost rozdělila svou aktivitu do šesti produktových divizí, které se zaměřují na dodávky materiálů, výrobků a služeb do různých segmentů trhu.





*Toyota Tsusho Liberec Center*

Jednotlivá oddělení české pobočky úzce spolupracují v rámci celoevropských SBU (Strategic Business Unit) a využívají tak výše zmiňované výhody sdílených informací a poznatků na evropských, ale i celosvětových trzích. V posledních letech zaznamenává společnost největší nárůst v divizi logistiky, a to i z pohledu počtu zaměstnanců, který v důsledku nových projektů stoupl několika násobně. Dále pak nabízí svým obchodním partnerům spolupráci v oblasti železných i neželezných kovů (Metals division), autokomponentů a logistiky (Global Parts & Logistics division), instalace strojírenských zařízení (Machinery division) nebo importu i exportu chemikálií a elektrosoučástí (Chemicals & Electronics division). Úspěšně se rozvíjejí i aktivity v oblasti pojištění dopravy, firemní flotily a zdravotní péče. Každá divize přitom udržuje vysoce specializované odborné znalosti a využívá jedinečné schopnosti ve svém oboru, které zároveň kombinuje s know-how, a tím vytváří synergii a nové hodnoty v rámci celé firmy.

V roce 2015 byla úspěšnou přístavbou zdvojnásobena skladovací plocha pobočky Kolínského servisního centra a zahájena montáž nárazníků pro našeho významného zákazníka TPCA. Rovněž tak v areálu Pražského servisního centra bylo pronajato několik tisíc metrů skladovací plochy navíc.

Posláním Toyota Tsusho Europe je neustále reagovat na měnící se potřeby trhu, vytvářet nové obchodní modely a nadále nabízet vysokou přidanou hodnotu s cílem přispět k vytvoření prosperující společnosti. Firma má certifikovaný systém řízení kvality ISO 9001 i životního prostředí ISO 14001. Velký důraz je také kladen, jak už je u japonských společností zvykem, na oblast bezpečnosti práce. Toyota Tsusho Europe je v duchu své vize – Be the Right One – i nadále odhodlána plnit své cíle s přispěním týmové práce, otevřenosti a iniciativy svých zaměstnanců.

#### **Několik otázek pro Deputy Branch Managera TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A. Filipa Valentu:**

**Jaké byly rozhodující faktory ovlivňující vynikající výsledky, kterých v roce 2015 a nyní dosahujete?**

Velký podíl má náš velmi široký záběr služeb, které jsme schopni zákazníkům nabídnout, a to samozřejmě v kvalitě, která se od firmy z koncernu Toyota očekává.

Nejsme tedy závislí na vývoji v jednom konkrétním segmentu či geografickém regionu. Navíc stále více firem i mimo japonské společnosti, které nás obvykle znají velmi dobře, zjišťuje, že jsme jim



*Deputy Branch Manager Filip Valenta - foto Veronika Kuželová*

schopni nabídnout zajímavé služby, které v této kvalitě častokrát těžce hledají konkurenci.

Za vším pak samozřejmě stojí naši zaměstnanci, kterým se dlouhodobě snažíme poskytovat co nejlepší podmínky pro další rozvoj a bez jejichž úsilí bychom tyto výsledky nemohli dosáhnout.

**Jaká je vaše vize v krátkodobém a střednědobém horizontu v ČR?**

V krátkodobém a střednědobém časovém horizontu chceme pokračovat v poskytování širokého spektra služeb ve vysoké kvalitě. Budeme usilovat o naplnění vize naší korporace pro příštích 10 let, kterou zaštiťuje heslo: Be the Right One! Chceme být tím pravým pro naše stakeholder, zajišťovat bezpečnost, kvalitu a spolehlivost. Chceme být tím pravým pro naše zaměstnance v oblasti maximalizace individuálních schopností, globálního networkingu a rozlišnosti pro zajištění vzájemné synergie. Chceme být tím pravým pro budoucnost v oblasti jedinečných pohledů a schopností umožňujících zkoumání nových možností pro budoucnost a udržitelnou společnost.

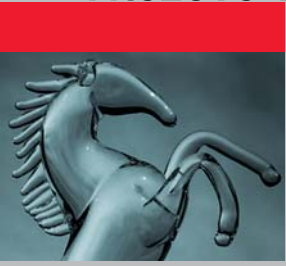
Klíčovými oblastmi dalšího rozvoje i v ČR jsou: 1) oblast Mobility – rozvoj pohodlné lidské společnosti, 2) oblast Zdrojů a Životního prostředí – rozvoj udržitelné společnosti a také 3) oblast Život a Společnost – rozvoj oblasti zdravého životního stylu.

**Jaké jsou nejpodstatnější limitující faktory rozvoje vaší společnosti v ČR?**

Mezi limitující faktory můžeme zahrnout stále obtížnější podmínky na trhu s lidskými zdroji pro získávání kvalitních pracovníků a jejich ohodnocení a to v kontextu neustálého tlaku našich zákazníků na ceny služeb a výrobků, které jim poskytujeme.



Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob



## HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o.

**získala ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob**

Již více než 100 let pohání HELLA Group technologický vývoj v automobilovém průmyslu. Hella KGaA Hueck & Co. je globální společností v rodinném vlastnictví kótovanou na burze, která zaměstnává kolem 34 000 lidí na 125 lokacích ve více než 35 zemích. HELLA Group vyvíjí a vyrábí osvětlovací a elektronické komponenty a systémy pro automobilový průmysl a také má jednu z největších obchodních organizací pro automobilové díly, příslušenství, diagnostiku a služby v Evropě.



*Letecký snímek Hella - foto Hella*

S více než 6 000 lidmi pracujícími ve výzkumu a vývoji je HELLA jedním z nejvýznamnějších hnacích činitelů na trhu. Kromě toho je HELLA Group s prodeji okolo 6,4 miliardami euro ve fiskálním roce 2015/2016 jedním ze 40 předních dodavatelů automobilových dílů na světě.

Hella Autotechnik Nova se zabývá vývojem a výrobou předních a zadních světlometů pro světové výrobce automobilů s důrazem na high-tech segment. Společnost byla zřízena v České republice v roce 1992 se sídlem v Mohelnici. Od doby svého založení již dlouho není Hella Autotechnik Nova pouze výrobním závodem. V roce 1995 zde vzniklo technické centrum pro vývoj světlometů.

S tím, jak se spektrum schopností společnosti Hella Autotechnik Nova nadále rozšiřovalo, bylo v roce 1999 vydáno rozhodnutí, že bude závod povýšen z centra vývoje dílů na globálně orientované centrum vývoje světlometů. Hella Autotechnik Nova se mezitím rozvinula v druhé největší technické centrum Hella Group a stala se tím největším za hranicemi Německa. Specifickým rysem závodu v Mohelnici je oddělení odpovědné za konstrukci a výrobu kompletních montážních linek pro automobilové osvětlení. Takové oddělení je unikátní v rámci celé HELLA Group a jeho vznik byl motivován především snahou nabídnout komplexní produkt, který by mohl být nezávisle vyroben samotnou společností HELLA.





Generální ředitel a jednatel Petr Novotný - foto Hella

Několik otázek pro generálního ředitele a jednatele HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o. Petra Novotného:

**Jaké byly rozhodující faktory pro dosažení tak vynikajících výsledků v roce 2015 a v letošním roce?**

Za výsledky a úspěchy v roce 2015 se skrývá několik různých faktorů. Předně vyrábíme poctivý produkt a sloužíme širokému portfoliu zákazníků. Zažíváme také prudký vývoj v high-tech světlech včetně technologie LED. Naše silné výzkumné a vývojové schopnosti nám pomáhají být o krok napřed před konkurencí. Tato výhoda je dále podpořena našimi moderními výrobními procesy a technologiemi, díky kterým jsme stále účinnějšími



a rychlejšími. Kromě toho je jedním z nejvíce rozhodujících faktorů další rozvoj našeho místního týmu, a to např. prostřednictvím nepřetržité výměny know-how mezi hlavním závodem v Lippstadtu a dalšími lokacemi.

**Jaká je vaše vize v České republice v krátkodobém a střednědobém horizontu?**

Chceme zachovat udržitelný růst našich činností. Také chceme udržitelným způsobem rozvíjet naše podnikání a rozšířit naše moderní high-tech portfolio. Toto zahrnuje další vývoj elektroniky a LED technologií.

**Jaké jsou nejdůležitější faktory, které rozvoj vaší společnosti v České republice omezují?**

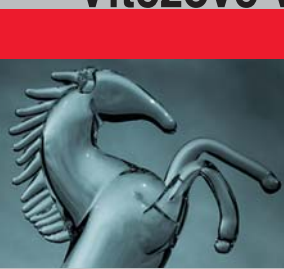
Hella Autotechnik Nova nesmí usnout na vavřínech. Musíme mít možnost sledovat potřeby a požadavky našich zákazníků, a to s ohledem na tři faktory: komplexita, flexibilita a kvalita. Toto bude čím dál náročnější vzhledem k tvrdé konkurenci v České republice, zejména v oblasti osvětlení. Přítomnost dobře známých dodavatelů nejenže působí silným tlakem na ceny, ale také komplikuje nacházení kvalifikovaného personálu. Pokud se nám tyto výzvy podaří zvládnout, budeme moci i nadále udržovat naši pozici.



Montáž Hella - foto Hella



Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob



## Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

získal ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob

Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (HMMC), se sídlem v průmyslové zóně v Nošovicích, je historicky největší zahraniční investicí v České republice, která měla při zahájení výroby v roce 2008 hodnotu 1,27 miliard EUR.



Hyundai Tucson ve výrobě - foto HMMC

Jedná se o první výrobní závod Hyundai v Evropě (a jediný v EU), který odborná veřejnost právem označuje za jednu z nejmodernějších automobilek. Všechny modely vyráběné v závodě HMMC – Hyundai i30, i30 kombi, i30 třídvéřový, Hyundai ix20 a Hyundai Tucson – byly vyvinuty speciálně pro evropský trh v Technickém centru Hyundai v německém Rüsselsheimu a odpovídají vysokým požadavkům evropských zákazníků na kvalitu, bezpečnost a atraktivní design.

Výstavba závodu proběhla v rekordním čase - od vztyčení prvního pilíře k zahájení sériové výroby v listopadu 2008 uběhlo pouhých 19 měsíců. Výrobní kapacita se postupně navyšovala až na současných 350 000 aut ročně. Miliontý vůz sjel v továrně z pásu v květnu roku 2013 a letos v červnu to byl již dvoumiliontý exemplář. Dosud nejúspěšnějším modelem, jenž se ve slezské továrně

vyráběl, byl model Hyundai ix35, kterého závod HMMC mezi lety 2011 a 2015 vyprodukoval celkem 603 000 kusů. Úspěšné SUV Hyundai Tucson, které se stalo nejrychleji prodávaným modelem značky Hyundai na evropském trhu, nahradilo právě tento model a jeho prodejní výsledky v Evropě i v zámoří jsou ještě lepší.

Vozy z Nošovic se exportují do 66 zemí světa. Hlavními zákazníky jsou Německo, Velká Británie, Španělsko, Itálie a Rusko, mimo Evropu pak například Austrálie, Mexiko, Egypt nebo Jihoafrická republika.

Nošovický závod HMMC zaměstnává zhruba 3 400 lidí a vytváří tak pracovní příležitosti pro občany České republiky, kteří představují 97 % všech zaměstnanců HMMC. U subdodavatelů, kteří automobilku Hyundai následovali do Moravskoslezského kraje, pracuje dalších asi 7 000 lidí. Automobilka v kraji vytvořila téměř

10 500 pracovních míst a výrazně tak přispěla ke snížení nezaměstnanosti. Společnost HMMC je ovšem i významným motorem ekonomiky České republiky, protože je šestým největším plátcem daně z příjmu právnických osob.

**Několik otázek pro prezidenta Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. pana Dongwoo Choi:**

**Jaké byly rozhodující faktory ovlivňující vynikající výsledky, kterých v roce 2015 a nyní dosahujete?**

Rok 2015 byl ve znamení nástupu nového modelu Hyundai Tucson, který se okamžitě stal historicky nejrychleji prodávaným modelem Hyundai v Evropě. Toto moderní a kvalitní SUV sklízí velký úspěch i na našich trzích v zámoří, např. v Austrálii, Mexiku a řadě dalších zemí, a je tak, spolu s vynikající efektivitou a produktivitou práce našich zaměstnanců, motorem našeho úspěchu.

**Jaká je vaše vize v krátkodobém a střednědobém horizontu v ČR?**

Naší vizí je dodávat moderní, kvalitní a dokonale vybavená auta pro všechny. Tuto vizi naplňujeme a budeme i nadále naplňovat moderní třísměnnou výrobou v nošovickém závodě HMMC při souběžném udržování kvalitních pracovních podmínek a nadstandardních zaměstnaneckých bonusů a benefitů.

**Jaké jsou nejpodstatnější limitující faktory rozvoje vaší společnosti v ČR?**

Naše výroba se odvíjí od poptávky na trzích. V současné době je poptávka po vozech z HMMC na hranici našich kapa-



# HYUNDAI



Prezident Dongwoo Choi - foto HMMC

cit, jsem si ale jistý, že to zvládneme. Mnohem více nás ale limitují nesplněné sliby – letos v květnu uplynulo deset let od podpisu investiční smlouvy, v níž se česká vláda zavázala vybudovat mimoúrovňové napojení areálu našeho závodu na dálnici D48, a dosud nebylo vydáno ani územní rozhodnutí...



Hyundai Tucson na zkušební dráze - foto HMMC



# Vítězové v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob



## Iveco Czech Republic, a. s.

**získal ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob**

Iveco Bus je významným hráčem v oblasti veřejné dopravy a je předním výrobcem kompletní modelové řady autobusů, která splňuje i ty nejnáročnější požadavky zákazníků v celé Evropě.



*Crossway Low Entry - foto IVECO*

Výrobky Iveco Bus zaznamenávají četné úspěchy u tak náročných zákazníků, jakými jsou pařížské RATP, německé Deutsche Bahn či rakouské OBB Postbus. Tyto úspěchy stojí zejména na pilířích vysoké kvality, spolehlivosti, výkonu a pohodlí vozidel celé produktové řady. Nejlepším příkladem je Magelys, který byl komisí sestávající z 22 novinářů zastupující různá odborná periodika zaměřená na evropské autokary a autobusy zvolen za „International Coach of the Year 2016“.

Iveco Bus rovněž potvrzuje status lídra v oblasti alternativně poháněných vozidel svou kompletní řadou městských autobusů s pohonem na zemní plyn, nebo s plně hybridní hnací soustavou. Příkladem je Ázerbájdžán, kam Iveco Bus dodal na Evropské hry v Baku 151 autobusů Urbanway s pohonem na stlačený zemní plyn.

Výrobní závod Iveco Bus ve Vysokém Mýtě, který je největším výrobním závodem Iveco Bus a největším výrobcem autobusů v České republice, loni zaznamenal nejvyšší produkci ve své historii. K rekordnímu počtu 3 728 vyrobených autobusů přispěla zejména nejuspěšnější produktová řada Crossway, která se vyrábí ve Vysokém Mýtě. Rekordní počet prodaných autobusů tohoto typu dokazuje, že si zákazníci cení jejich kvality, spolehlivosti a optimalizovaných provozních nákladů.

Úspěch meziměstské produktové řady Crossway potvrzuje i rozšíření rámcové smlouvy s Deutsche Bahn. DB FuhrparkService GmbH, největší německý autobusový dopravce provozující měst-

ské a meziměstské linky, rozšířil svou rámcovou smlouvu s Iveco Bus o dva roky, přičemž v každém z obou roků má být dodáno dalších 150 až 200 autobusů Crossway a Crossway LE. Od roku 2013, kdy společnost Iveco Bus tendr na dodávku autobusů vyhrála, u ní Deutsche Bahn s důvěrou objednává vozy pro svůj vozový park již potřetí v řadě. Dosud tak bylo do Deutsche Bahn dodáno téměř 700 autobusů Crossway pro příměstskou dopravu.

Společnost Iveco Czech Republic, a. s. přispívá velkým dílem k růstu české ekonomiky. Je významným zaměstnavatelem v pardubickém regionu, kde zaměstnává přes 3 100 lidí a dalších cca 1 700 pracovních míst vytváří u svých subdodavatelů.

Rok 2015, v němž firma oslavila 120. výročí založení závodu, potvrdil její rostoucí význam v české ekonomice. Je dlouhodobě největším výrobcem autobusů a užitkových vozidel v ČR a největším výrobním závodem Iveco Bus. Nedávno získala bronzové ocenění na 21. ročníku soutěže Exportér roku v kategorii „Nárůst exportu 1993–2014“. Díky svým úspěchům s meziměstskou produktovou řadou, která je v posledních letech lídrem na evropském trhu, je nyní osmým největším českým exportérem.

V anketě Czech TOP 100 se Iveco Czech Republic, a. s. pravidelně umísťuje v první polovině nejvýznamnějších firem v České republice.

Tento úspěch je mimo jiné výsledkem dlouhodobých pravidelných investic do průmyslových zařízení, které v České republice Iveco Bus realizuje.



Crossway Pro - foto IVECO

Několik otázek pro generálního ředitele Iveco Czech Republic, a. s. Jiřího Vaňka:

**Jaké byly rozhodující faktory ovlivňující vynikající výsledky, kterých v roce 2015 a nyní dosahujete?**

Těch faktorů je velká řada. Jmenujme alespoň některé. Výrobek odpovídající potřebám našich zákazníků, příznivé náklady na pořízení a provoz autobusů Iveco a intenzivní úsilí celého realizačního týmu.

**Jaká je vaše vize v krátkodobém a střednědobém horizontu v ČR?**

Vozový park v ČR je poměrně zastaralý. To není příznivé pro životní prostředí, v některých případech zastaralá technika komplikuje údržbu vozidel.

Jsme připraveni dodat na náš trh nejmodernější techniku vybavenou řadou bezpečnostních a užitečných technologických prvků, vozidla personalizovaná pro potřeby dopravců a doporučit optimální nastavení vozidla pro typický profil trati, kde bude operovat. Lze očekávat zájem některých zákazníků o vozidla s alternativními pohony.

**Jaké jsou nejpodstatnější limitující faktory rozvoje vaší společnosti v ČR?**

Naše společnost v loňském roce vyrobila 3 728 autobusů, tedy rekordní výsledek v historii naší firmy, kterým jsme oslavili 120 let od svého založení.

93 % produkce z Vysokého Mýta jsme exportovali do zahraničí. Tím se Iveco Czech Republic, a. s. stalo již 8. největším českým exportérem.

Kvalitu našich výrobků dokládá řada mezinárodních ocenění i pozitivní ohlasy našich zákazníků.

Co se kvality výroby ve výrobním závodě týče, dosáhli jsme již na bronzovou medaili v rámci auditu programu WCM (World Class



Generální ředitel Jiří Vaňka

Manufacturing), což je systém zaměřený na kvalitu, produktivitu a bezpečnost práce.

Chtěli bychom rovněž zvýšit tržní objemy na domácím trhu a umožnit tak našim dopravcům, řidičům a cestujícím využití nejmodernějších výrobků navíc vyráběných v České republice a s významným podílem práce českých konstruktérů a českých dodavatelů.

V současné době ve Vysokém Mýtě vyrábíme 16 až 18 autobusů denně, podle poptávky trhů. Pro udržení nebo dokonce rozšíření výroby ve vysokomýtském výrobním závodě potřebujeme nadále rozvíjet logistické procesy, dobudovat výrobní prostory, modernizovat některé technologie, inovovat a vhodně rozšiřovat výrobovou řadu našich autobusů. Významným problémem však je i nedostatek pracovníků v některých oborech. Stejný problém řeší i řada dalších firem v naší zemi. Řadu společných limitujících faktorů řešíme na různých úrovních, včetně významných aktivit v rámci AutoSAP. Zaměřujeme se na jednání k problematice technického vzdělávání, podporu výzkumu a vývoje v ČR i na zmíněnou problematiku nedostatku pracovních sil některých profesí.



# Změny v testování emisí vozidel probíhají dramatickým tempem



Na podzim čekají EU další důležitá jednání o testování emisí z automobilů. Technikům v automobilkách se závazné předpisy mění pod rukama a vyrobit a schválit vůz se stává čím dál větší výzvou.

Na základě evropských pravidel musí výrobci automobilů respektovat postupně se zpřísnující limity pro emise, které vozidla vypouštějí. Legislativa se věnuje jednak látkám znečišťujícím ovzduší (vyjmenovány v tabulce), jejichž limity jsou upraveny emisní normou Euro (nejnovější norma Euro 6 se vztahuje na vozidla, která do prodeje vstoupila po 1. září 2014), s ohledem na klimatickou politiku ovšem EU sleduje také emise oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), kdy průměrné emise vozů prodaných v EU nesmí v roce 2020 průměrně překročit 95g CO<sub>2</sub> na ujetý kilometr. Vůči aktuálnímu stavu to představuje potřebu dalšího snížení emisí a tedy i spotřeby vozidla zhruba o třetinu, což již naráží na hranice technických možností. Další použitelná opatření na snížení emisí jsou přitom čím dál dražší a mohou výrazně zvýšit cenu nových vozů.

Rokem 2020 však redukční úsilí nekončí – na jaře 2017 chce Evropská komise předložit návrh nových cílů pro automobilky k roku 2025, potažmo 2030. Tyto přísnější cíle pak nebude možné naplnit bez masivního nasazení nízkoemisních vozů, zejména elektromobilů. Na ty však v řadě zemí EU není připravena infrastruktura, legislativa, ale ani zákazníci. Jako klíčové se proto jeví zavedení národních systémů podpory nízkoemisní mobility. Obdobné tempo změn, jako legislativa upravující míru emisí, zažívá i úprava jejich měření. Evropská unie dosud využívala systém laboratorních testů známý pod zkratkou NEDC (New European Driving Cycle). Ukázalo se však, že podmínky NEDC dostatečně nereflektují skutečný objem emisí, který automobil produkuje při reálné jízdě. Podle údajů Evropské komise například u diesellových aut vyhovujících aktuálně platné normě dochází v reálných podmínkách k překročení limitu pro emise oxidů dusíku (NOx) – stanoveného na 80 miligramů/kilometr – až o 400 procent ve srovnání s laboratorními testy.

## Reálné podmínky jízdy

V roce 2010 proto Komise zahájila práci na přípravě nové metodiky založené na reálných podmínkách jízdy. Běžně se tento systém označuje zkratkou RDE (Real Driving Emissions). V rámci tohoto cyklu má testování probíhat na skutečných silnicích a měřit emise při náhodném zrychlování a zpomalování. K tomu mají sloužit přenosné měřicí systémy emisí (PEMS) připevněné na vozidle. V první fázi mají být používány pro měření NOx, později se budou využívat také pro měření počtu pevných částic (PN).

Na základě hlasování v evropském Technickém výboru pro motorová vozidla (TCMV) vstoupil nový systém v platnost začátkem letošního roku. Prozatím se však PEMS využívají pouze za účelem monitorování a výsledky nemají vliv na to, zda daný automobil získá osvědčení potvrzující soulad s předpisy.

Rada EU zastupující členské země a Evropský parlament už letos daly zelenou i druhému balíčku pravidel k RDE, ve kterém TCMV

určil data pro „ostrý“ start nového testovacího systému. Ten by měl pro všechny nově schvalované typy aut přijít v září 2017 a následně v září 2019 pro všechna nově vyrobená vozidla všech typů.

Vzhledem k technickým omezením pro rychlé snížení emisí NOx stejně jako nejistotám spojeným s užíváním nové, dosud nenormované technologie PEMS, bylo stanoveno přechodné navýšení limitů (EURO6). Ve skutečnosti by tedy měli výrobci aut snížit rozdíl mezi stanoveným

limitem a emisemi naměřenými v reálných podmínkách (tzv. faktor shody) ze zmíněných až 400 % na nižší hodnoty, a to ve dvou krocích:

- 1. krok: výrobci aut musí dosáhnout faktoru shody 2.1, což v praxi znamená, že u vozidel může být v reálných podmínkách naměřeno množství emisí až o 110 % vyšší, než určuje limit. Nové modely aut mají dosáhnout tohoto faktoru shody od září 2017 a všechny nově vyrobené automobily od září 2019.

## Důležitá data:

- 4. října 2016: další diskuze TCMV ke třetímu balíčku k RDE
- listopad 2016: hlasování TCMV o třetím balíčku k RDE
- konec roku 2016 – možné hlasování TCMV o finálním balíčku k WLTP
- květen/červen 2017 – očekávané hlasování TCMV o čtvrtém balíčku k RDE

■ 2. krok: rozdíl mezi povolenými a naměřenými emisemi se má snížit na faktor shody 1,5, a automobily by tedy mohly v reálných podmínkách produkovat teoreticky až o 50 % emisí více, než určuje limit. Na nové typy aut se má pravidlo vztahovat od ledna 2020 a na všechny nově vyrobené vozy od ledna 2021.

Pokud jde o udávanou míru možného překročení stanoveného limitu, je zapotřebí zohlednit i značnou míru tolerance zařízení PEMS. V praxi tedy vozidlo fakticky nemusí limit překračovat, avšak hodnoty měření mohou být negativně ovlivněny aktuálními podmínkami měření či např. kvalitou paliva, která není napříč EU jednotná.

### Změny jak na běžícím pásu

S ohledem na rozdíly mezi výsledky testů metodikou NEDC a reálným životem se EU rozhodla přijmout novou „Celosvětově harmonizovanou zkušební proceduru pro lehká vozidla“ (WLTP). Ta by měla opět zaručit, že výsledky testování budou lépe odpovídat podmínkám reálné jízdy a technologickému pokroku ve výrobě aut. V tomto případě se nejedná o testování ve skutečném provozu, ale vylepšené laboratorní testy. Díky nim bude možné například posuzovat individuální vlastnosti aut s volitelným vybavením nebo lépe reflektovat jízdu ve vyšších rychlostech.

V současné době čekají výrobci automobilů na představení dalšího balíčku návrhů, podle kterých by se mělo WLTP testování v budoucnosti řídit. Již nyní je však jasné, že by se nová procedura – podobně jako RDE testování – měla začít používat již od září 2017. Automobilový průmysl přitom dlouhodobě vyzývá k tomu, aby příprava na vstup obou testovacích systémů v platnost byla dobře koordinovaná a náběh jednotlivých nových požadavků byl ve vzájemném souladu. Snaha zajistit adaptaci na nová pravidla přitom znamená potřebu změn ve výrobě, které vyžadují i odpovídající dobu náběhu. Uvedené změny zároveň přinesou potřebu nových homologací a registrací nebo změn v daňové oblasti. To kromě automobilek znamená zvýšenou administrativní zátěž i pro národní schvalovací orgány. V tuto chvíli např. není zcela vyjasněna otázka, na základě které metodiky mají být uváděny v rodném listě vozidla (certifikát CoC) hodnoty emisí.

### Zádrhel v legislativě

Rozhodnutí přijatá během projednávání jednoho testovacího systému mohou také ovlivnit přípravu toho druhého. Nejviditelnějším případem je schválení prvního balíčku pravidel pro zavádění WLTP,

ktejž výbor TCMV schválil v polovině června. Rozhodl, že v případě nových typů automobilů WLTP nahradí NEDC od září 2017 a o rok později, tedy od září 2018, začne platit pro všechna nově vyrobená osobní auta.

To jednak znamená, že se harmonogram přechodu na WLTP rozchází se schváleným harmonogramem pro první krok v přijímání RDE (září 2017 a září 2019). Zároveň by ale s ohledem na platnou evropskou legislativu mohlo v konečném důsledku dojít k tomu, že výrobci budou muset září 2018 akceptovat právě i jako datum spuštění RDE s platností pro všechny nově vyráběné vozy.

Schválené nařízení k WLTP totiž počítá s novou definicí typu vozidla po přechodu ze starého k novému testování. V praxi by to znamenalo, že od září 2018 by byla všechna schvalovaná vozidla považována za nové typy aut, a automaticky by tak podléhala i novému testování emisí NOx (které bude pro nové typy automobilů platné od září 2017).

Toho se výrobci obávají, protože doba přípravy na přijetí RDE pro celou výrobní flotilu by se tak zkrátila o celý rok. Navíc by se změna podobným způsobem dotkla i testování emisí způsobených vypařováním, v němž se budou měnit požadavky také od září 2019.

Automobilky by si proto přály, aby nařízení k WLTP obsahovalo formulaci zajišťující, že bez podstatné změny technologie nebude přechod z NEDC vyžadovat u jednotlivých modelů změnu typu. Problémem se zabýval výbor TCMV na svém prvním zasedání po

letní přestávce 15. září, avšak ani tam nedošlo k jasné dohodě a hlasování bylo odloženo.

### Další balíčky k RDE

Pro plné přijetí obou nových testovacích systémů ještě zbývají k projednání další balíčky pravidel. V případě WLTP ještě není známo datum schvalování finálního balíčku. Aktuálně projednávány třetí balíček k RDE by měl být schválen v listopadu letošního roku. Od letošního května už také běží práce na čtvrtém a posledním balíčku, který by mohl být hotov na jaře 2017.

Na jednacím stole proto ještě leží řada jednotlivostí, které je nutno doladit. U RDE se jedná například o otázku studeného startu, speciální podmínky aplikace RDE na hybridní vozy, zavedení PEMS pro měření pevných částic, využití přenosové funkce pro měření emisí nebo pravidla pro lehká užitková vozidla. Dosavadní legislativa k RDE se totiž zaměřuje na vlastnosti a výkon osobních automobilů. Dodávky se přitom v řadě ohledů liší, ať už jde

### Schválený harmonogram zavádění RDE a WLTP:

- září 2017: WLTP a 1. krok RDE začnou platit pro nové modely aut
- září 2018: WLTP začne platit pro všechny nově vyrobené automobily
- září 2019: 1. krok RDE začne platit pro všechny nově vyrobené automobily
- leden 2020: 2. krok RDE začne platit pro nové modely aut
- leden 2021: 2. krok RDE začne platit pro všechny nově vyrobené automobily



o poměr výkonu k váze vozidel, schopnost zrychlení nebo omezení maximální rychlosti.

Některé z těchto prioritních otázek pravděpodobně přijdou na řadu až při projednávání čtvrtého balíčku k RDE. Týká se to například zmíněné přenosové funkce, která má být součástí analýzy získaných dat. Údaje z testovací jízdy by díky ní mělo být

možné zpracovat tak, že emise vyprodukované ve chvílích hraničních podmínek (které jsou spíše vzácné) by byly vykompenzovány nižšími emisemi z doby klidné jízdy. To by mělo zajistit vyšší nákladovou efektivitu při vývoji systémů pro regulaci emisí používaných v automobilech.

U dalších témat Komise počítá s projednáváním v rámci třetího balíčku, z pohledu automobilového průmyslu by však bylo vhodnější ponechat jejich dopracování na později. To je případ měření při studeném startu, kdy dochází k produkci většího množství emisí.

#### Vysvětlení zkratk:

- **NEDC** = Nový evropský jízdní cyklus (angl. *New European Driving Cycle*), testovací systém dosud využívaný v EU
- **PEMS** = Přenosné měřicí systémy emisí (angl. *Portable Emission Measuring Systems*), nástroje pro měření emisí v rámci cyklu RDE
- **RDE** = Emise v reálných podmínkách jízdy (angl. *Real Driving Emissions*), nová testovací metodika pro emise NOx a PN reflektující podmínky reálného světa
- **TCMV** = Technický výbor pro motorová vozidla (angl. *Technical Committee for Motor Vehicles*), výbor expertů ze členských zemí EU připravující prováděcí předpisy Evropské komise
- **WLTP** = Celosvětově harmonizovaná zkušební procedura pro lehká vozidla (angl. *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*), nová testovací procedura pro veškeré emise

#### Tabulka pojmů:

Výfukové emise znečišťující ovzduší:

- oxidy dusíku (NOx)
- obsah pevných částic (angl. *particle number – PN*)
- nespálené uhlovodíky (HC)
- oxid uhelnatý (CO)

Podle současné legislativy jsou tyto emise při RDE testování zaznamenávány, ale nezapočítávají se do konečného výsledku. Podle Komise by však v budoucnu do výsledku zahrnuty být měly. Změna však bude vyžadovat zásahy do technologie systémů pro regulaci emisí, a proto se výrobci domnívají, že by měla být spíše součástí čtvrtého balíčku k RDE.

Podobně je tomu s využitím přenosných systémů pro měření počtu pevných částic. Jak již bylo zmíněno, RDE se prozatím zaměřuje pouze na měření emisí NOx, do budoucna by ale měly sledovat i tuto součást výfukových exhalací. Jedná se však o zcela novou technologii, která za sebou ještě nemá dostatečné ozkoušení v praxi. Na výsledky má rovněž vliv různá kvalita paliva napříč členskými zeměmi EU. Proto by bylo z pohledu automobilek vhodnější ponechat zavedení tohoto měření na pozdější fázi.

Článek vznikl ve spolupráci se zpravodajským serverem EurActiv.cz

## Z historie



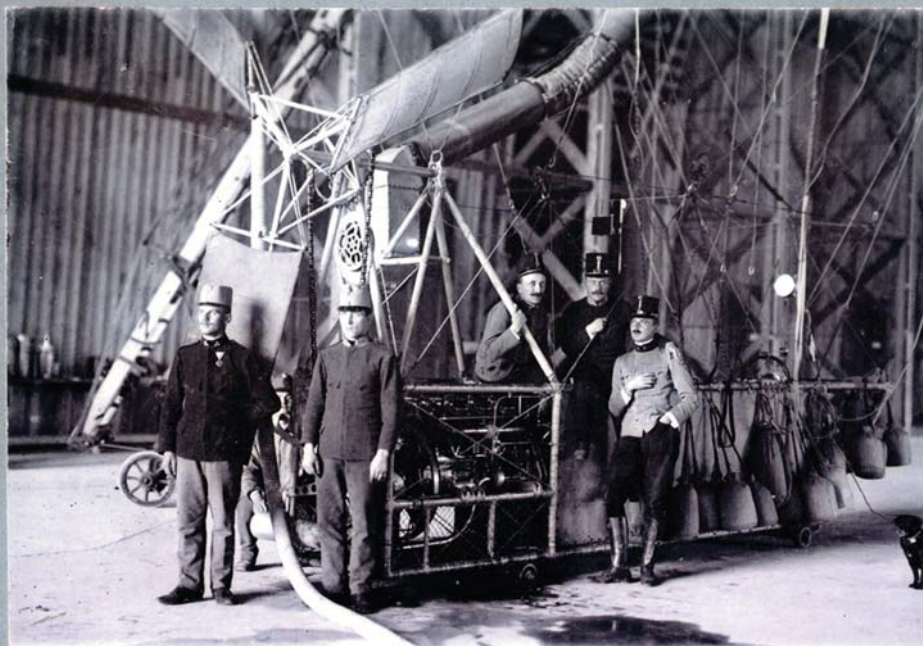
# Počátky automobilismu a první vzduchoplavci

Novinové články o prvních úspěších v motorovém sportu z přelomu 19. a 20. století neobjevíte mezi běžným zpravodajstvím, ale v rubrice sportovní. Kromě vý-

sledků z motocyklistiky a automobilismu se v této rubrice nacházejí také články o cyklistice a vzduchoplavbě. Vzduchoplavbou bylo míněno vše, co spadá pod dnes vžitý termín letectví. Letectví je ovšem z pohledu historie pojmem mladým. Až do roku 1923 se totiž v češtině používalo označení vzduchoplavba nebo vzduchoplavectví. V 90. letech 19. století se v českých psaných novinách objevovaly také mezinárodní pojmy jako aviatika nebo aeronautika. Všechny tyto druhy dopravy zmiňují v souvislosti s vývojem automobilismu, neboť můžeme pozorovat přirozenou vývojovou osu cyklista – motocyklist-

ta – automobilista – letec. Nutně nemuseli průkopníci letectví projít všemi těmito body pomyslné osy. Na příkladech z historie světové i české můžeme ale tuto hypotézu podpořit skutečností.

Ani jeden z těchto druhů dopravy by nemohl být v zemích Koruny české rozvinut bez patřičné technické vzdělanosti. Úroveň technického školství v Čechách, na Moravě a v rakouské části Slezska měla vysoký kredit a patřila k tomu nejlepšímu, co mohly země rakousko-uherského mocnářství nabídnout. Cyklistika byla základem, ale kupodivu vynález velocipedu (či přesněji draisiny) neměl tak dlouhé trvání, jak by se mohlo zdát. Karl von Drais na ní usku-tečnil první jízdu v létě 1817 a rozšíření se dočkala s jistými obtížemi až od následujícího roku. První balon, či lépe montgolfiéra, bratří Josepha Michela a Jacquese Etienna Montgolfièrů vzlétla s lidskou osádkou již 21. listopadu 1783.



*Dem getrauen Parsevalfessel!*  
*Sommer 1910.* *Mannsbarth* *Berlepsch*

Franz Friedrich von Berlepsch (třetí zprava) a Franz Mannsbarth (druhý zleva) před první rakousko-uherskou vojenskou vzducholodí v létě 1910. Prvních letů s touto vzducholodí a těmito piloty se účastnil jako zástupce výrobce motorů Austro-Daimler Ferdinand Porsche. Foto Heimatmuseum Fischamend.

Bratři Orville a Wilbur Wright, kterým se jako prvním podařilo v prosinci 1903 vzlétnout s letadlem těžším vzduchu, začínali jako výrobci kol. Průkopník cyklistiky baron Arthur Kraus, dnes známější jako amatérský astronom a zakladatel pardubické hvězdárny, také podporoval prvního českého aviatika Ing. Jana Kašpara. K letu balonem a jízdě na velocipedu ovšem nebyl zapotřebí motor, srdce každého motocyklu, automobilu, vzducholodě a letadla těžšího vzduchu. Mezi těmi průkopníky, kteří se aktivně podíleli na rozvoji hned několika druhů dopravy, patřili především motoroví konstruktéři a mechanici.

Zmínku si určitě zaslouží Ferdinand Porsche, rodák z Vratislavic nad Nisou a pozdější zakladatel automobilky, která nese jeho jméno. Porsche nastoupil v roce 1906 do vídeňské továrny Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft jako vedoucí vývoje a výroby. Stál u zrodu prvních letadlových motorů této společnosti, pro něž se vžil označení Austro-Daimler. Jeden z typů tohoto motoru poháněl také první rakousko-uherskou vojenskou vzducho-

lod (k. u. k. Militär-Luftschiff M-1), což byla v Německu zakoupená vzducholodí typu Parseval-Prall. Na její stavbě se podílelo v licenci několik rakouských firem. Dva zalétávací lety se uskutečnily 26. listopadu 1909 z letiště ve Fischamendu u Vídně. Letů se účastnil také Ferdinand Porsche, aby jako zástupce výrobce motorů vyřešil případné poruchy motorů. Také oba piloti vzducholodě měli vztah k zemím Koruny české – Franz Friedrich von Berlepsch se narodil na zámku Horskýsfield v Býchorech a Franz Mannsbarth v Jihlavě. Rodinná hrobka rytířů Horských, do níž se von Berlepschův otec přičlenil, se nachází u kostela sv. Bartoloměje v Býchorech, nedaleko od továrny TPCA.

Letadlové motory Austro-Daimler, které vznikaly pod vedením Ferdinanda Porscheho, poháněly také první sériově vyráběná letadla v Rakousku-Uhersku. Jejich konstruktérem byl Igo Etrich, rodák z trutnovského Horního Starého Města, jenž s nimi slavil úspěchy od roku 1909 až do vypuknutí Velké války. Svého času to byly před světovou válkou také jedny z nejrozšířenějších letadel na celém



## Z historie

světě. Různé jejich typy létaly v několika zemích Evropy, v Asii a jižní Africe. U Etrichovy firmy pracovala od roku 1911 jako zalétávací pilotka i první uherská aviatička Lilly Steinschneider. V roce 1916 se provdala za hraběte Johannese Coudenhove-Kalergi, majitele panství Poběžovice v západních Čechách. V meziválečném období měla československou státní příslušnost. Kromě toho, že létala a létáním se jako jedna z mála žen před vypuknutím války i živila, závodila i v automobilech. Naposledy se úspěšně zúčastnila mezinárodní automobilové soutěže spolehlivosti Československem v červenci 1921 na trati Praha-Košice a zpět.

Vynikajících výsledků v automobilismu i letectví dosáhl Otto Hieronimus, další konstruktér motorů se vztahem k Čechám. Od roku 1909 pracoval v Mladé Boleslavi jako vývojář a ředitel ve společnosti Laurin & Klement. Na automobilech této značky dosahoval četných úspěchů včetně světového rekordu. Snažil se proniknout i do vzduchoplavby a naučil se létat. Na počátku dubna 1910, krátce před prvním vzletem Ing. Jana Kašpara v Pardubicích, měl na závoděšti ve Velké Chuchli veřejnou produkci. Provázely jí četné nesnáze. Ing. Kašpar mu dokonce musel půjčit vlastní vrtuli, aby vůbec mohl létat, neboť Hieronimus si svoji poškodil při zkušebním letu. Bohužel, ani veřej-



*Závodní letadlo z konstrukční dílny Igo Etricha. Vpředu Ferdinand Porsche, pilot Heinrich Bier a Lilly Steinschneider, pozdější hraběnka Coudenhove-Kalergi a první uherská pilotka.  
Foto Archiv NTM.*

ná produkce nedopadla nejlépe, neboť krátce po startu nouzově přistál a aeroplán poškodil.

Tím jeho známé snahy o létání skončily, ale na vzduchoplavbu nezanevřel, právě naopak. Z firmy Laurin & Klement odešel v roce 1911 do Vídně. Již v Mladé Boleslavi začal s vývojem vlastních letadlových motorů, známých pod označením Hiero, který dokončil až v rakouské metropoli. Za Velké války představovaly špičku rakousko-uherské produkce.

Dílovedoucí mladoboleslavské automobilové továrny Metoděj Vlach sice s automobily nikdy nezávodil, ale v roce 1912 dokončil

letadlo vlastní konstrukce. Podařilo se mu s ním dokonce několikrát vzlétnout, třebaže popis jeho letů v dobovém místním tisku musíme brát se určitou rezervou. Jeho jednoplošník poháněl, jak jinak, původem automobilový motor značky Laurin & Klement. Při konstrukci letadla mu mimo jiných podle jeho paměti pomáhal radou další motocyklový a automobilový závodník hrabě Alexander Kolowrat-Krakowský, známý spíše jako Sascha Kolowrat. Tento šlechtic a bohém, o němž mnozí říkají, že byl pravzorem hrdiny slavné knihy Adolfa Branaldy nazvané Dědeček automobil, nejen létal, ale v dubnu 1910 zakoupil první letadlo. Pro něj vybudoval

hangár za vilou Otto Hieronima v Mladé Boleslavi Na Radouči. Zde se létalo i za první republiky.

Sascha Kolowrat splnil také pilotní zkoušky v září 1910. Jedním ze dvou zkušebních komisařů, aby svět nebyl tak malý, se stal Ferdinand Porsche. Hrabě se stal teprve 15. diplomovaným rakousko-uherským letcem a při zkoušce dosáhl nadprůměrných výsledků. Přes slibné začátky, ale nebyla jeho další role ve vzduchoplavbě nijak oslnivá. Později věnoval více pozornosti filmu a jeho nadšení pro automobilismus a létání ochabovalo. Svoji aktivní úlohu v těchto dvou odvětvích sice omezoval, ale na druhou stranu nelitoval vynaložit svůj majetek na vypsání několika cen v automobilových nebo leteckých závodech. Finančně podporo-

val například ceny pro letce závodu Vídeň – Budapešť – Vídeň. Jednotlivé účastníky tohoto klání se snažil jako komisař závodu sledovat v automobilu.

Ve výčtu průkopníků, kteří v počátcích propojili automobilismus s vzduchoplavbou, bychom ještě mohli pokračovat. Vyjmenovali jsme ty nejdůležitější z pohledu historie. Nevím, nakolik se mi z pohledu čtenářů podařilo obhájit pomyslnou vývojovou osu cyklista – motocyklista – automobilista – letec. Shodneme se ale určitě v tom, že první motocyklisté, automobilisté a letci měli přinejmenším společné jedno – motory a jejich vývoj. Nadšení objevovat nové a neznámé je spojovalo jistě také, ale bez vůně benzínu a oleje by to bylo suché, bez oné pověstné tečky na konci příběhu.

*Připravil Michal Plavec, kurátor letecké sbírky, Národní technické muzeum*

## Rozhovor s novinářem

# Radek Pecák - Aktuálně.cz: Média se „nové doby automobilové“ neobávají, naopak se na ni těší

Radek Pecák se novinářině profesionálně věnuje od konce roku 1989. V současné době se zabývá především automobilovými tématy, ať již jde o hotové výrobky nebo procesy jejich vzniku. Proto jsme právě jeho požádali o rozhovor:

### **Je snadné psát o automobilovém průmyslu v době, kdy se to-muto sektoru daří a táhne českou ekonomiku?**

Na to nelze dát jednoznačnou odpověď. V době, kdy se ekonomice daří, se samozřejmě PR agentury i tisková oddělení finalních výrobců i komponentů snaží dát vědět o svých úspěších. Na rozdíl od krizových dob, kdy se potřebné informace z těchto zdrojů získávaly velmi obtížně, jsou samozřejmě jejich kontakty s novinářskou obcí častější. Problém je ale v tom, že ne všechny informace, které ze sféry automobilového průmyslu do redakcí přicházejí, jsou skutečné. K tomu pak samozřejmě přistupuje i přirozená nedůvěra pracovníků vedení redakcí k pozitivně laděným zprávám. Inu, špatná zpráva se vždy prodává lépe než ta dobrá...

### **V Česku působí například mezi dodavateli autoprůmyslu řada znamenitých firem, ale v novinách ani na zpravodajských portálech se o nich moc nepíše. Proč tomu tak je?**

Důvodů je řada. Sám osobně jsem mnohokrát žádal o možnost pořídit reportáž přímo v areálu závodu, kde se vyrábějí technologicky vyspělé produkty dodávané nejen tuzemským výrobním automobilovým závodům, ale i pro prestižní zahraniční značky. Téměř vždy

jsem narážel na bariéru nedůvěry. Práci novinářům komplikuje i skutečnost, že mnohé závody v Česku jsou součástí gigantické světové korporace, tudíž pracovníci zodpovědní za PR sídlí zcela jinde. Komunikace s nimi je pak velmi zdlouhavá. Druhou stranou téže mince je pak poměrně malá snaha těchto firem o sobě aktivně informovat. Chápu sice, že jsou ve značné míře vázány ze strany odběratelů mlčenlivostí, přesto lze o daném výrobku či technologii dát vědět, například v okamžiku uvedení modelu, jehož se to týká, do běžného prodeje.

### **Co je rozhodující pro to, aby vás téma z autoprůmyslu zaujalo a začal jste o něm psát?**

Způsob výběru témat se v zásadě nijak neliší od toho, jaký používají kolegové v dalších odděleních redakce. Tedy, první a nezbytnou podmínkou, minimálně pro redakce deníků a internetových médií, je aktuálnost. V další fázi se posuzuje, nakolik je daná informace vhodná pro majoritní skupinu čtenářů toho kterého média. I když má redakce k dispozici původní a aktuální zprávu, přece jen se může stát, že je zaměřena na poměrně úzkou skupinu odborníků specialistů a širší publikum by ji neocenovalo. To je problém především všeobecně zaměřených médií jako jsou





Radek Pecák - foto RP

celostátní deníky, celoplošně působící televize i velké zpravodajské weby.

Pro mě osobně je velmi důležitou podmínkou pro to, abych se tématu začal věnovat, původnost určité informace, případně možnost uchopit téma z jiného úhlu, než se dělo dosud.

**Firmy vydávají tiskové zprávy, pořádají tiskové konference nebo dokonce mají vlastní tiskoviny. Jak důležitým zdrojem informací pro vás jsou?**

Tiskové konference jsou v současné době pro odborné novináře spíše místem získávání kontaktů, než faktickým zdrojem informací. Je totiž dosti rozšířenou praxí, že informace, které se sdělují na tiskové konferenci, již byly předem oznámeny v některém z celoplošných médií, případně kompletní tisková zpráva putuje na adresy redakcí v okamžiku zahájení tiskové konference. Přesto pořádání tiskových konferencí stále dává smysl, pokud se jich účastní vrcholní představitelé firmy nebo oboru. Je pak totiž možnost položit osobně otázku bez nutnosti čekat na zprostředkovávání od tiskového mluvčího nebo agentury.

Stejně tak jsou tiskové zprávy, případně firemní tiskoviny, plošně rozesílané médiím pro novináře působící v nejdůležitějších médiích ve většině případů spíše vodítkem pro přípravu vlastních témat, analýz nebo reportáží.

**Kdo vlastně v dnešních médiích přichází s nápady o čem psát – novináři samotní, editoři nebo šéfredaktoři? Jak se liší jejich pohledy na to, co je zajímavé pro čtenáře?**

Toto je velmi zapeklitá otázka. V mém případě platí, že témata si z 99 procent vyhledávám sám. Samozřejmě, že se tu a tam nechám inspirovat konkurencí, ať už domácí nebo zahraniční. Ovšem

v tom případě se snažím k tématu přistupovat pokud možno originálním způsobem. Čas od času samozřejmě dostávám, stejně jako asi všichni kolegové v branži, nějaké zadání od nadřízených. Abych se ale vrátil ke konkrétní praxi. Každý týden předkládám nadřízenému seznam témat, kterým se v následujícím týdnu hodlám věnovat i s termíny předpokládaného odevzdání. To se pak zanesou do redakčního plánovacího elektronického systému, ke kterému mají přístup všichni vedoucí pracovníci redakcí v portfoliu vydavatelství – jak ti z internetových médií, tak ti z tištěných deníků a týdeníků. Následně pak proběhne porada, při které se rozhodne, pro jaké médium je to které téma, zpráva nebo rozhovor nejvhodnější...Editoři obvykle vstupují do hry až při samotné tvorbě materiálu.

**Automobilový průmysl se v následujících letech bude rychle měnit, jsou na to média připravena?**

O připravenost médií se vůbec nebojím. Během své novinářské praxe jsem zažil tiskárny s takzvanou horkou sazbou, články se psaly na stroji, zpravodajství z agentur přicházelo dálhopisem. Dnes my, kteří působíme v elektronických médiích, dokážeme prakticky z jakéhokoli místa zveřejnit informaci, fotografii nebo video vlastně v přímém přenosu. Je mně samozřejmě jasné, že automobily určené pro masu už nyní jsou a budou čím dál více o elektronice, autonomním řízení, online komunikaci a stále méně o koňských silách. Jedním z úkolů médií také bude objektivní informování o výhodách a nevýhodách nyní alternativních a v budoucnu mají ritních typech pohonů, ať již nakonec budeme jezdit na elektřinu z baterií, nebo třeba na vodík. Jsou to zajímavé výzvy a my novináři se na ně těšíme.

**A na závěr něco o vás. Co vás k této profesi přivedlo a co na ní máte nejraději?**

Novinářem jsem chtěl být prakticky od dětství. Už tehdy mě lákala, a dodnes mě to neopustilo, možnost být v bezprostřední blízkosti důležitých událostí a zprostředkovávat je srozumitelným způsobem veřejnosti. Proto jsem na podzim roku 1989 vzdal snahu stát se sportovním reportérem a věnoval se zpravodajství z domova. Na přelomu tisíciletí se mi ale naskytla možnost začít psát o automobilech, čehož jsem s radostí využil. Už v době studia na vysoké novinářské škole jsem totiž často odhodil skripta a tajně sebral doma klíče od trabanta a později favorita a šel se jen tak projet. Toto nadšení mi zůstalo i dnes, kdy jsem auty obrazně i fakticky často obklopen od rána až do večera a vždy se stupňuje, pokud se mi do ruky dostanou klíčky od nějakého povedeného auta.

*Rozhovor připravil Miroslav Konvalina*

# VYUŽIJTE náš KONFERENCEČNÍ PROSTOR v TETRIS OFFICE BUILDING!



## AutoSAP nabízí k pronájmu zasedací místnost pro jednání až 16 osob

**Cena:** Pro členy AutoSAP ZDARMA  
ostatní: 2 000,- Kč za den,  
1 500,- Kč za půlden  
(bez 21 % DPH)

**V ceně:** Internet – WiFi  
Dataprojektor  
Projekční plátno  
Možnost telekonferencí  
Flipchart

Výhodná poloha u metra Budějovická

TETRIS OFFICE BUILDING  
2. patro  
Budějovická 1550/15a  
140 00 Praha 4 – Michle

**Rezervace:**  
autosap@autosap.cz  
Tel.: 233 323 885





GiVE je konzultační společnost s mezinárodní působností a s detailní znalostí lokálních specifik.

[www.give-consulting.com](http://www.give-consulting.com)

GLOBAL

innovative

intercultural

VALUE

EXPERTS

Máte nové projekty a potřebujete posílit Váš tým po dobu jejich realizace?

Potřebujete někoho na dočasnou dobu, než získáte kmenového zaměstnance?

Pak je pro Vás ideálním řešením Interim Management. Naši zákazníci jsou zejména nadnárodní firmy.

**Naši interim manažeři:**

- Mají více než 10 let praxe
- Minimálně 5 let působí v automobilovém průmyslu
- Jsou vysokoškolsky vzdělaní
- Ovládají cizí jazyky
- Ovládají metodiky (VDA 6.3, Lean Production, Six Sigma, PPAP, APQP, FMEA, KOVP...)

**Interim manažeři, které Vám nabízíme, pokrývají dále uvedené oblasti:**

- Plant management
- Krizový management
- Management kvality (sériová, zákaznická, dodavatelská, atd.)
- Rozvoj dodavatelů / Troubleshooting
- Management výroby (plánování, rozšiřování, přemísťování, Lean atd.)
- Projektový nákup
- Plánování, management a optimalizace logistiky
- Management projektu od vývoje až k SOP

Působíme v zemích jako je například Německo, Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Rumunsko, Indie, Čína a Mexiko.

Vzhledem k rozsáhlé síti našich spolupracovníků činí obvyklá lhůta nástupu interim manažera **2 týdny** od poptávky klienta.

**Oslovila Vás naše nabídka?  
Neváhejte nás kontaktovat.**



**Kontakt:** Ing. Veronika Soukupová, Managing Partner CZ

**Telefon:** +420 603 171 017, **E-mail:** [v.soukupova@give-consulting.com](mailto:v.soukupova@give-consulting.com)

**Adresa:** GiVE Management Consulting GmbH, Widenmayerstr. 41, D-80538 Mnichov

#### Reference

