ZPRAVODAJ
AUTOMOBILOVÉHO SDRUŽENÍ

SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

5-6/2016
ROČNÍK XXVII

Rozhovor s viceprezidentem Bohdanem Wojnarem
Elektromobilita v ČR
Omlazování vozového parku v EU
Autoprůmysl k BESIP

PODNIK ROKU 2015 V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU ČR

AutoSAP SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Viceprezident AutoSAP Pavel Juříček předal na konferenci o vývoji autoprůmyslu v Brně ceny vítězům v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob.

Ceny převzali: Martin Planička – HELLA AUTOTECHNIK NOVA, Petr Vaněk – Hyundai Motor Manufacturing Czech a Jan Vodstrčil – Iveco Czech Republic.

Obsah

číslo 5-6 / ročník XXVII

strana 2

strana 10

strana 14

strana 19

strana 21

Slovo úvodem
Zdeněk Petzl – ředitel sekretariátu AutoSAP 1

Z činnosti AutoSAP
Prezident Martin Jahn – devět let v čele AutoSAP 2
Rušný podzim v AutoSAP 3

Rozhovor
Bohdan Wojnar – viceprezident AutoSAP: Autoprůmysl je oporou české ekonomiky 4

Evropská unie
Omlazování vozových parků v Evropě 6
Připraveni na brexit? 9

Novinky z členských firem
BRISK Tábor otevřel v ruském Togliatti nový závod na výrobu zapalovacích svíček 10
Slavnostní otevření výrobní haly CVT 2 v areálu společnosti Continental Barum 11
Koyo Bearings jako první začala měřit vlnitost ložisek pomocí RTA 12

Česká republika
Autoprůmysl má k bezpečnosti silničního provozu co říct 13
Budoucnost rozvoje elektromobility v ČR 15

Z historie
Lilly Steinschneider: automobilistka, pilotka, hraběnka 19

Rozhovor s novinářem
Zbyšek Pechr – CZECH NEWS CENTER: kvalitních novinářů nebude nikdy dostatek 21

Zahraničí
Technologická mise do USA 22

Společenská odpovědnost
Evidence náhradního plnění pomůže firmám i lidem s postižením 23

Představujeme naše nové členy
ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA 24

Foto titulní strana Milan Hruška

Slovo úvodem

Vážení členové AutoSAP,

přinášíme Vám poslední Zpravodaj automobilového sdružení, který je zároveň dvojčíslem. Symbolicky se tak uzavírá jedna kapitola vydávání tradičního interního časopisu, který Vás léta informoval o činnosti AutoSAP, stejně jako o dění v jeho členských firmách. Jakkoli již v letošním roce doznal řady změn, v rámci modernizace komunikace sdružení Vám příští rok představíme časopis nový, který bude mít širší záběr, modernější grafiku a bohatší obsah. A co v tomto čísle najdete? Především dopis „na rozloučenou" od současného prezidenta Martina Jahna, který stál v čele sdružení 9 let, avšak nová pracovní mise jej zavedla do jednoho ze dvou společných podniků Volkswagenu v Číně.
Hlavní rozhovor tohoto vydání automobilového zpravodaje patří viceprezidentovi Bohdanu Wojnarovi. Je třetím z viceprezidentů, který představuje svoji vizi českého automobilového průmyslu a úkoly, které AutoSAP a jeho členy v následujícím období čekají.
V dalších materiálech, které přibližují současnou agendu naší asociace, se věnujeme problematice omlazování vozového parku v Evropě, pohledu českého automobilového průmyslu na bezpečnost silničního provozu, ale také s odstupem hodnotíme britské referendum o odstoupení z Evropské unie.
Jsem zároveň rád, že i tentokrát můžeme zprostředkovat úspěchy našich členů při budování nových výrobních kapacit doma i v zahraničí a další inovace.
V rubrice rozhovor s novinářem by neměl uniknout Vaší pozornosti velmi otevřený rozhovor se Zbyškem Pechrem, šéfredaktorem nejčtenějšího motoristického časopisu Světa motorů a dalších titulů.

Přeji Vám úspěšný zbytek roku a budu se těšit na osobní setkání na chystané prosincové Radě ředitelů v Průhonicích.

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

Prezident Martin Jahn – devět let v čele AutoSAP

Prezident AutoSAP Martin Jahn - foto: Miloslav Martan

Vážení členové Sdružení automobilového průmyslu,

tak, jako mně před devíti lety předával Vratislav Kulhánek dobře fungující a prosperující automobilovou asociaci, mohu i já dnes konstatovat, že AutoSAP je v dobré kondici, modernizuje se, je akčnější a věřím, že i lépe reaguje na aktuální potřeby Vás, členů. Vážím si především dlouhodobého nasazení celého Představenstva a jeho odhodlání prosazovat zájmy českého autoprůmyslu jako celku. Rád bych na tomto místě poděkoval za dlouhodobou spolupráci Antonínu Šípkovi. Jemu i úsilí jeho týmu vděčíme za to, čeho AutoSAP dosáhl a jaké postavení si dokázal vydobýt. Jeho nástupci Zdeňku Petzlovi přeji hodně úspěchů ve snaze o co nejpřínosnější podporu autoprůmyslu doma a obhajobě jeho zájmů v Evropské unii a mezinárodních organizacích.

AutoSAP stabilně sdružuje okolo 150 členských firem a organizací, které zaměstnávají na 115 tisíc pracovníků pobírajících průměrnou mzdu o 25 % vyšší, než je celostátní průměr. Roční tržby firem v roce 2015 opět posílily na celkových 912 miliard korun s tím, že 85 % činil export, a to především do zemí EU. I to, že jsme letos dosáhli milionu vyrobených motorových vozidel již v září, potvrzuje, že i přes nedostatek pracovníků jsme nadále schopni reagovat na rostoucí poptávku po našich produktech na klíčových trzích.

Ještě dříve, než v prosinci uzavřu své působení v čele našeho sdružení, rád bych se s Vámi za uplynulými devíti lety ohlédl. V roce 2008 byl český automobilový průmysl po 15 letech samostatného rozvoje charakterizován každoročním nárůstem výroby osobních automobilů, objemu produkce a exportu i prudkým rozmachem dodavatelského sektoru. V letech 2009 a 2010 se nicméně musel automobilový průmysl vypořádávat s následky ekonomické recese a poklesem poptávky po nových vozidlech. V letech 2011, 2014 a 2015 již opět zaznamenal rekordní výsledky a nejlepších výsledků v historii českého autoprůmyslu dosáhne i letos.

Usilovali jsme o naplnění naší základní vize: Česká republika, nejlepší místo pro automobilový průmysl. Čtyři roky po zahájení výroby osobních automobilů v TPCA Kolín byla v roce 2008 zahájena výroba také v HMMC Nošovice. Sdružení realizovalo velký vzdělávací projekt AutoAdapt zaměřený na rozvoj znalostí firemních zaměstnanců. V rámci projektu Technologická platforma „Vozidla pro udržitelnou mobilitu“ byla zpracována vize, kam by se tuzemský automobilový průmysl měl ubírat v oblasti výzkumu a vývoje. Sdružení se zapojilo i do dalších projektů zaměřených zejména na podporu technického vzdělávání. Zmínit mohu projekty IQ Auto a IQ Industry i velký národní projekt POSPOLU. Zpracovali jsme připomínky k celé řadě novel zákonů a hájili zájmy členů v ministerských pracovních komisích. Za důležité považuji zejména naše lobby při legislativním procesu, který se týkal zákoníku práce a další pracovněprávní legislativy, zákona o odpadech, zákona o výrobcích s ukončenou životností, technické legislativy, uznatelnosti nákladů na výzkum a vývoj i školské legislativy.

Hlavní oblasti, na které se zaměřujeme, zůstávají – rozvoj technického vzdělávání, podpora nástupu vozidel na alternativní paliva, nastartování obnovy vozového parku, přesnější zacílení financí do výzkumu, vývoje a inovací či zaměstnavatelské vztahy. V řadě

těchto oblastí potřebujeme postupovat rychleji vpřed, i proto se např. do jednání snažíme intenzivněji zapojit hejtmany, potažmo jednotlivé kraje tak, aby jejich dlouhodobé záměry v oblastech rozvoje infrastruktury, vzdělávání a trhu práce lépe odrážely očekávaný vývoj a potřeby firem. Lze předpokládat, že vývoj ekonomiky a trh práce ovlivní i ukončení kurzovních intervencí, které ČNB plánuje v příštím roce. Ještě intenzivnější změny však výhledově přinese širší implementace konceptu Průmyslu 4.0, která, zejména před menší firmy, postaví další výzvu jak obstát v globálních dodavatelských řetězcích.

Letos jsme nastoupili cestu modernizace sekretariátu sdružení. Došlo k přestěhování do nových prostor, personálním změnám, ale také změnám v organizaci práce a v komunikaci se členy. Všechny tyto změny v organizaci a řízení sdružení budou samozřejmě pokračovat tak, aby měl AutoSAP všechny podmínky k prosazování našich priorit a dosahování výsledků, na které čekáme.
Svému nástupci přeji v práci hodně úspěchů a budu se rád podle svých možností nadále podílet na budování podmínek pro automobilový průmysl v České republice.

Váš Martin Jahn

Rušný podzim v AutoSAP

Září:

Hluboká nad Vltavou (hostitel Motor Jikov)
Zasedání Představenstva AutoSAP, které rozhodlo o zahájení přípravy na volbu nového prezidenta sdružení a diskutovalo o změnách stanov.
Jednání s představiteli Jihočeského kraje zejména o trhu práce, vzdělávání a dopravní infrastruktuře. Hlavním hostem ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek.

Brno
Podepsána třístranná rámcová smlouva o spolupráci na přípravě Autosalonu Brno. AutoSAP a SDA se staly odbornými gestory. Za AutoSAP dokument podepsal viceprezident Pavel Juříček.

Frankfurt
Česká oficiální účast (navržená AutoSAP) na veletrhu Automechanika Frankfurt 2016. Na zahájení uvítal vystavovatele z řad AutoSAP viceprezident Pavel Juříček.

Brusel
Pravidelné koordinační jednání k aktuálním tématům (RDE, WLTP, CO_2). Za AutoSAP jednal ředitel sekretariátu Zdeněk Petzl.

Říjen:

Otrokovice (hostitel - Continental Barum)
Jednání Divize příslušenství a účelových organizací AutoSAP o „společném nákupu“ a systémech řízení údržby.

Brno
Neformální večer pro manažery členských firem AutoSAP. Na pozvání sdružení.
Zasedání Představenstva AutoSAP, které projednalo zejména připravované změny stanov.
Konference „Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v ČR a ve střední Evropě“. S prezentací vystoupili viceprezidenti AutoSAP B. Wojnar a P. Juříček.
Předání ocenění Podnik roku 2015 v českém automobilovém průmyslu si odneslo 6 členských firem. Křišťálového koně předávali viceprezidenti P. Juříček a M. Dvořák.

Praha
Vystoupení ředitele sekretariátu Zdeňka Petzla na AutoCEE fóru a prezentace AutoSAP.
Zavedení pravidelného ranního monitoringu tisku pro členy AutoSAP. Zahrnuje denní přehled o agendě AutoSAP, publicitě členů Představenstva a sekretariátu, dění ve členských firmách a v průmyslu, články o legislativě a trendech v automotive.

USA
Mise automobilových expertů a manažerů do USA (za účasti sdružení). Cestu do Jižní Karolíny a Georgie pomáhal Velvyslanectví ČR v USA a CzechInvestu připravovat AutoSAP.

Listopad:

Praha
Ministerstvo životního prostředí schválilo program podpory pro kraje a obce na nákup vozidel na alternativní paliva. Ředitel sekretariátu Zdeněk Petzl zároveň podepsal s MŽP, energetiky, plynaři a SDA společné memorandum. Zavazuje k další diskusi o zavedení koncepčního systému opatření na podporu rozšíření vozidel na alternativní paliva.
Vyhlášena anketa Dodavatel pro Auto roku 2017. Koná se po třiadvacáté v rámci inovované soutěže Auto roku 2017 v České republice.

Kolín (hostitel TPCA)
Výjezdní zasedání rozšířené Redakční rady Zpravodaje automobilového sdružení (ZAS). Příprava dvojčísla ZAS a projednání záměru nového časopisu sdružení pro rok 2017.

Bohdan Wojnar – viceprezident AutoSAP: Autoprůmysl je oporou české ekonomiky

Rozhovor s viceprezidentem AutoSAP a členem představenstva ŠKODA AUTO zodpovědným za oblast lidských zdrojů

Bohdan Wojnar - viceprezident AutoSAP

Jak hodnotíte současný stav českého autoprůmyslu z pohledu viceprezidenta AutoSAP?

Český automobilový průmysl je velmi úspěšný a je oporou ekonomiky celé České republiky. Firmy sdružené v AutoSAP dávají napřímo práci cca 110 000 zaměstnanců, nepřímo má tak práci díky širokým dodavatelským řetězcům zhruba půl milionů lidí. To je velká odpovědnost. Za posledních 25 let změnil automobilový průmysl tvář celého našeho hospodářství. Dal impuls pro kvalitativní rozvoj firem v České republice, které jsou nyní například dodavateli světových koncernů, a přilákal mnohé zahraniční investice. Daří se nám také trvale zvyšovat produktivitu a přidanou hodnotu a s tím ruku v ruce také výdělky našich zaměstnanců.

Investujeme do našich podniků, školíme zaměstnance, na budoucí povolání připravujeme současnou mladou generaci, vyvíjíme nové produkty, inovujeme, jsme úspěšnými exportéry. V současnosti náš další rozvoj začínají omezovat vnější překážky – nedostatek pracovních sil, chybějící infrastruktura a podobně. To je zásadní problém ovlivňující naši budoucí konkurenceschopnost. Musíme mít na paměti, že konjunktura nebude trvat navěky. Současná situace dává nejen českému automobilovému průmyslu, ale vlastně celé zemi skvělou možnost připravit se na budoucí výzvy a reformovat některé oblasti našeho hospodářství. Zde tkví obrovská role AutoSAP. Profesní sdružení má sílu prosazovat potřebné legislativní úpravy a změny, a je tak hlasem celého našeho odvětví.

Čeho se podařilo v uplynulém období v rámci sdružení dosáhnout?

Posunuli jsme se v oblasti technického školství a současná situace na trhu práce ukazuje, že naše obrovská snaha měnit přístup České republiky a české společnosti k technice již od roku 2011 byla velmi prozíravá. Přesto si myslím, že potřebujeme v této oblasti ještě více. Díky Roku průmyslu a technického vzdělávání se nám také podařilo otevřít téma Průmysl 4.0 a celou související agendu. Té není málo a zahrnuje zejména digitalizaci v odvětví, ale také ve státní správě, budování potřebné infrastruktury pro pohony budoucnosti či diskusi o nutných legislativních změnách v obnově vozového parku. Zejména pro elektrifikované vozy potřebujeme vybudovat celou infrastrukturu. Nestačí pouze produkty vyvinout a vyrobit. Zákazníci musí mít důvod si je koupit, a pokud tak učiní, pak musí mít také možnost je bezproblémově provozovat. Zde je obrovská role státu a municipalit, kde diskuse stojí na samém počátku.

Jaké budou hlavní úkoly AutoSAP v roce 2017?

Na tomto místě bych chtěl hlavně poděkovat Martinu Jahnovi za jeho práci pro AutoSAP a jeho vysoké nasazení v jeho dlouholeté roli prezidenta.

Tak, jak v současnosti prochází obrovskými změnami celý automobilový průmysl, bude se muset měnit i sdružení. Hlavním úkolem pro nového prezidenta bude ve spolupráci se sekretariátem modernizace sdružení, která by měla zefektivnit jeho fungování. Diskutujeme také úpravu stanov. V jejich změně jde o to „rozvázat sdružení ruce“, aby mohlo efektivně jednat v zájmu nás všech. Sdružení chceme dále rozvíjet tak, aby mohlo ještě lépe společně s politickou reprezentací, dalšími svazy a ostatními partnery připravit co nejlepší podmínky pro naše výzvy.

Hlavní úkoly v roce 2017 lze shrnout do tří oblastí: lidé a jejich vzdělávání, infrastruktura a stabilní a průmyslově orientovaná legislativa. Česká republika má historicky dobrý potenciál pro získávání dodatečných investic. Máme dobrou geografickou polohu, historicky jsme průmyslovým centrem Evropy, mohli jsme těžit z dostatku kvalitní pracovní síly a konkurenceschopných nákladů na práci. Zejména v oblasti dostupnosti a kvality pracovní síly se však nyní dostáváme za hranu, která je pro firmy akceptovatelná. Stejně tak zaostává péče o investice, rozvoj infrastruktury v regionech, kde rostou průmyslové podniky. Nestačí vybudovat průmyslovou zónu, potřebujeme, aby měla dobré dopravní napojení, aby v její blízkosti bylo nájemní bydlení, školy, školky, či nemocnice. Nebudeme schopni se dále rozvíjet bez mobility našich lidí a jejich ochoty stěhovat se za prací. Proto jim však musí být vytvořeny podmínky. Obrovský rozpor je v rychlosti, s jakou dokážeme realizovat investice my a kdy a jakým způsobem na to reaguje stát. Pokud se něco rychle nezmění, bude to ohrožovat nové investice v České republice a to by byla bezpochyby obrovská škoda. Náš stát potřebuje mít jasnou a rozvinutou vizi, jak být i v budoucnu atraktivní pro investice v nových oborech s jinou strukturou potřebných profesí.

Rád bych se zastavil u několika témat podrobněji. Vidíte nějaký posun v přístupu k technickému vzdělávání?

Určitou změnu vidím hlavně v zájmu lidí o technické školství. Rodiče a děti častěji zvažují technickou školu jako jasnou alternativu. To je stěžejní. Téma pochopitelně skloňují více i politici a Rok průmyslu a technického vzdělávání opět přinesl mnoho debat, konferencí a slibů. My jsme říkali, že touto diskusí vše pouze začíná a v následujících letech budeme muset konsekventně pracovat na zavádění potřebných změn do praxe. Zde vidíme dále deficity. Projekt POSPOLU ukázal jasnou cestu, kterou se musí vydat střední odborné školství a díky našemu soustavnému tlaku se nám daří také prosazovat, i když velmi obtížně, některé body legislativním procesem.

Stále častěji se v praxi objevují úspěšné a efektivní spolupráce firem a škol. Daňové odpočty pro středoškolské praxe, které jsme prosadili, fungují. Změnil se také náhled lidí na techniku a průmyslové podniky. Vidíme určitý nárůst zájmu o studium na technických školách. To vše se nám daří, je to ale běh na dlouhou trať.

Významným tématem je i vysoké školství. Nový akreditační úřad má před sebou hodně práce. Soustředit by se měl na to, jak propojit teorii a praxi na vysokých školách.

Máte pocit, že se v oblasti nedostatku kvalifikovaných pracovních sil v podmínkách přípravy na Průmysl 4.0 blýská na lepší časy?

Průmysl 4.0 sám o sobě nic nevyřeší. Záleží na nás, jak využijeme šance, které nám průmyslová revoluce nabízí. Svým způsobem může přinést čtvrtá průmyslová revoluce zánik pozic s nízkým stupněm kvalifikace. Proto se jedním z hlavních témat v následujícím období stane další vzdělávání zaměstnanců. Ohroženy mohou být i pozice s rutinními činnostmi v kancelářích. Na jedné straně budou vznikat i ve výrobě vysoce kvalifikované pozice, my však pro ně nadále nebudeme mít zaměstnance ve vhodné kvalifikační struktuře. Možná tedy Průmysl 4.0 vyřeší problém s nedostatkem pracovní síly z celorepublikového pohledu. Podíváme-li se však do struktury pracovních sil, zjistíme, že potřebných zaměstnanců se nám nedostává. Zde budeme muset výrazně investovat. Určitě také není cílem, abychom měli na jedné straně automatizované továrny a na straně druhé miliony nezaměstnaných. Budeme tedy tyto změny muset dělat v úzkém sociálním dialogu se zástupci zaměstnanců a také ve spolupráci se státní správou, která bude muset rychle měnit legislativní prostředí. Jsem přesvědčen, že celý tento přerod zvládneme, ale nebude to snadné, ani zadarmo.

Jak přistupovat k zahraničním pracovníkům, aby byli dlouhodobou integrální součástí naší ekonomiky?

Chtěl bych říci, že naším primárním zájmem je zaměstnávat místní obyvatelstvo. Za současné situace na trhu práce a při naprostém deficitu disponibilní pracovní síly se ale nikdo nemůže průmyslu divit, že hledá alternativní řešení.

Všeobecně musíme zahraniční pracovníky stavět na roveň pracovníkům domácím. Prosazení kvóty 5 000 pracovníků z Ukrajiny je důležité, ale to je jen začátek. Dále musíme obecně vytvořit podmínky pro mobilitu pracovní síly, nejen přeshraniční, ale především v rámci České republiky. Zásadní je například otázka dostupného nájemního bydlení v lokalitách, kde je práce. Česká republika a její obyvatelé jsou tolerantní. Určitou formu migrace pracovní síly potřebujeme a budeme potřebovat. Proto musíme dále posilovat povědomí o zahraničních pracovnících ve veřejném mínění a pracovat na podmínkách pro jejich mobilitu a zapojení.

V Evropské unii probíhají intenzivní jednání o zpřísňování emisních limitů. Co je třeba udělat k prosazení bytostných zájmů českého autoprůmyslu?

Cíle emisní regulace pro rok 2020 se dají zvládnout pouze mixem výrazného technického pokroku a změnou produktového portfolia, což bude znamenat extrémně vysoké náklady. Co bude platit pro rok 2025, o tom musí evropská reprezentace jednat i s ohledem na zájmy průmyslu a zaměstnanosti. Opět platí, že pokud vyvineme a vyrobíme elektrifikované vozy, musí je zákazníci chtít kupovat a musí mít infrastrukturu nutnou pro jejich provoz. V tom je pro AutoSAP neocenitelným partnerem evropská asociace ACEA a obdobné organizace zejména v zemích Visegrádu. V neposlední řadě je nutná součinnost s relevantními resorty v České republice.

Ještě na závěr dovolte jednu osobní otázku. Jste ve své pracovní funkci ve ŠKODA AUTO jedním z nejvytíženějších manažerů, jak nacházíte čas na práci pro sdružení AutoSAP?

Pro sdružení pracuje mnoho kolegů a odborníků z jiných firem, v neposlední řadě také sekretariát AutoSAP. Já jsem bytostně přesvědčen, že AutoSAP má své velmi důležité místo v automobilovém průmyslu České republiky. Prosazuje zájmy nás, podnikatelů, v tomto odvětví a proto nám ulehčuje naši práci. Vyplácí se proto najít si pro sdružení čas a aktivně spoluutvářet naše podnikatelské prostředí.

Omlazování vozových parků v Evropě

Vláda chystá řadu opatření, která mají urychlit obměnu zastaralého vozového parku v České republice. Jak podobné procesy probíhají v jiných zemích Evropské unie?

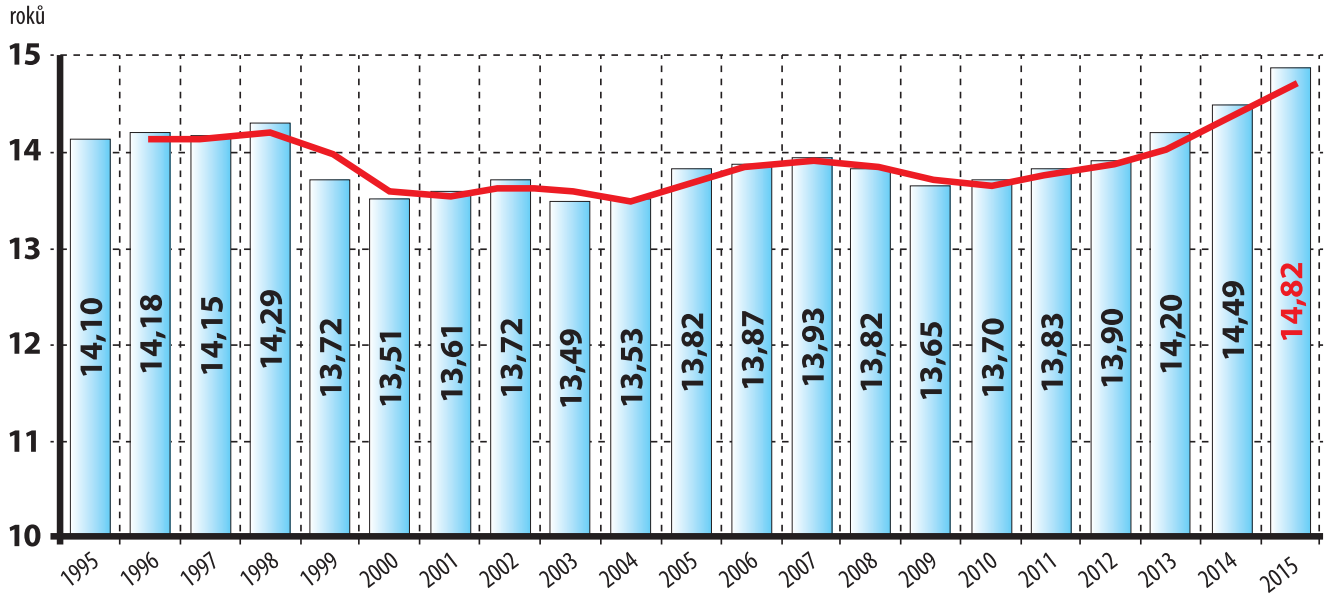
EurActiv.cz

Průměrný věk osobních automobilů v Evropské unii v posledních letech roste. V období 2007 až 2014 vystoupal z 8,4 roku na 9,7 roku, říkají údaje Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA).

Situace v jednotlivých státech se přitom přirozeně liší. Podle analýzy PricewaterhouseCoopers (PwC) vypracované pro Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) a SDA bylo například v Irsku v roce 2014 průměrné auto staré 6,3 roku, ve Velké Británii 7,8 roku a v Rakousku 8,1 roku. Naproti tomu v Portugalsku to bylo 11,7 roku, v Estonsku 12,2 roku a v Řecku 13,6 roku.

Česká republika je na tom se 14,5 roku ještě hůř. Podle čísel SDA přitom průměrné stáří osobních vozidel v Česku vzrostlo během prvního pololetí 2016 na 14,9 roku.

Průměrný věk osobních automobilů v ČR (kat.M1)



Zdroj: AutoSAP

stav ke konci časového období

V registracích sice v Česku od roku 2009 mírně převažují nová osobní auta nad těmi ojetými (přibližně 60 % ku 40 %). Na druhé straně neustále vzrůstá stáří dovážených ojetin, kdy v roce 2016 tvoří více než 50 % individuálních dovozů automobily starší deseti let. Avšak ve skladbě vozidel vyvezených do zahraničí jednoznačně převažují mladší vozy.

Tento paradox způsobuje mimo jiné i oslabování koruny. Nová vozidla, krátce poté, co jsou registrována, se často vyvážejí z Česka, jelikož jsou zde nabízena za výhodnějších podmínek než jinde v Evropě, a naopak se často dovážejí stará a výrazně ojetá auta, která jsou v zahraničí levná, upozorňuje Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) ve svém pracovním materiálu k tomuto tématu.

Celkově je tak vozový park v Česku v evropském srovnání podprůměrný a věkově nevyhovující se všemi souvisejícími bezpečnostními a ekologickými dopady, shrnuje rezort.

Podle analýzy PwC bude průměrný věk českých aut za nezměněných podmínek stoupat i v budoucnu, a to navzdory výraznému nárůstu prodejů nových vozů. V roce 2019 by tak mohl v závislosti na vývoji v oblasti nově registrovaných aut dosáhnout na 15 let až 15,4 roku.

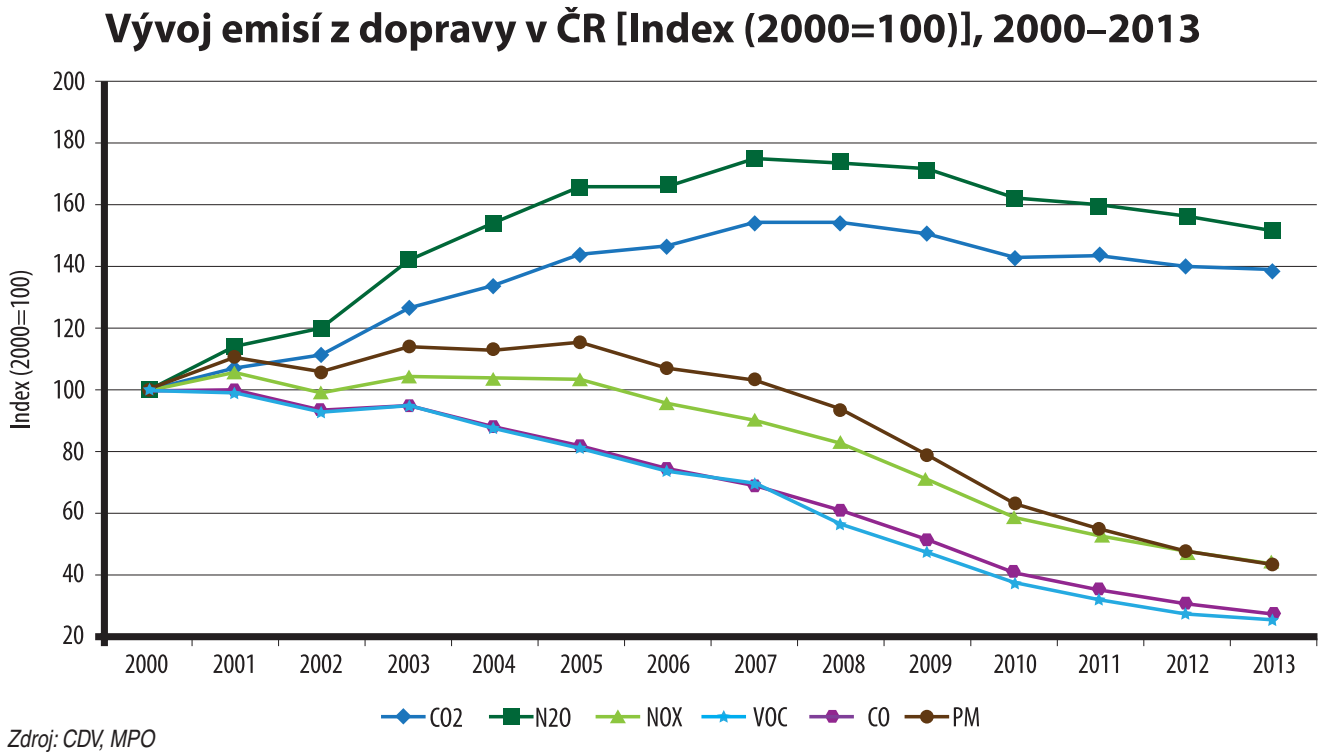
Jedním z důvodů je nekoncepční přístup státu k obnově vozového parku, konstatuje poradenská firma. Česko je prý jednou ze čtyř zemí EU, které v této otázce nemají zpracovanou komplexní strategii.

Stará auta jako největší znečišťovatelé

To, že na vozidla na českých silnicích není tak hezký pohled jako na auta v jiných zemích, je ovšem zdaleka ten nejmenší problém. Potíže působí zejména znečišťování ovzduší. V Česku dochází především k překračování imisních limitů pro prachové částice PM2,5 a PM10, které na sebe vážou rakovinotvorný benzo[a]pyren, a také pro oxid dusičitý (NO_2) a těkavé organické látky (VOC).

Kromě lokálních topenišť produkuje ve městech a aglomeracích významnou část těchto znečišťujících látek i silniční doprava, a přestože některé emise klesají, situace je nadále neuspokojivá, konstatuje MPO.

Není přitom překvapivé, že největšími znečišťovateli jsou v rámci silniční dopravy právě starší vozidla, která splňují například jen evropskou emisní normu Euro 1 (platná mezi lety 1993 a 1995) nebo dokonce žádné emisní limity. Podle údajů testovací a certifikační společnosti TÜV SÜD Czech se sice taková auta podílejí na ročním proběhu osobních vozidel v Česku jen 5,4 procenta, ale produkují až třetinu nebezpečných emisí oxidů dusíku (NO_x) a uhlovodíků (HC). Vozidla starší 15 let podle této studie při proběhu pouhých 1800 km ročně vyprodukují celkově polovinu uvedených škodlivin.



Zdroj: CDV, MPO

Novější = bezpečnější

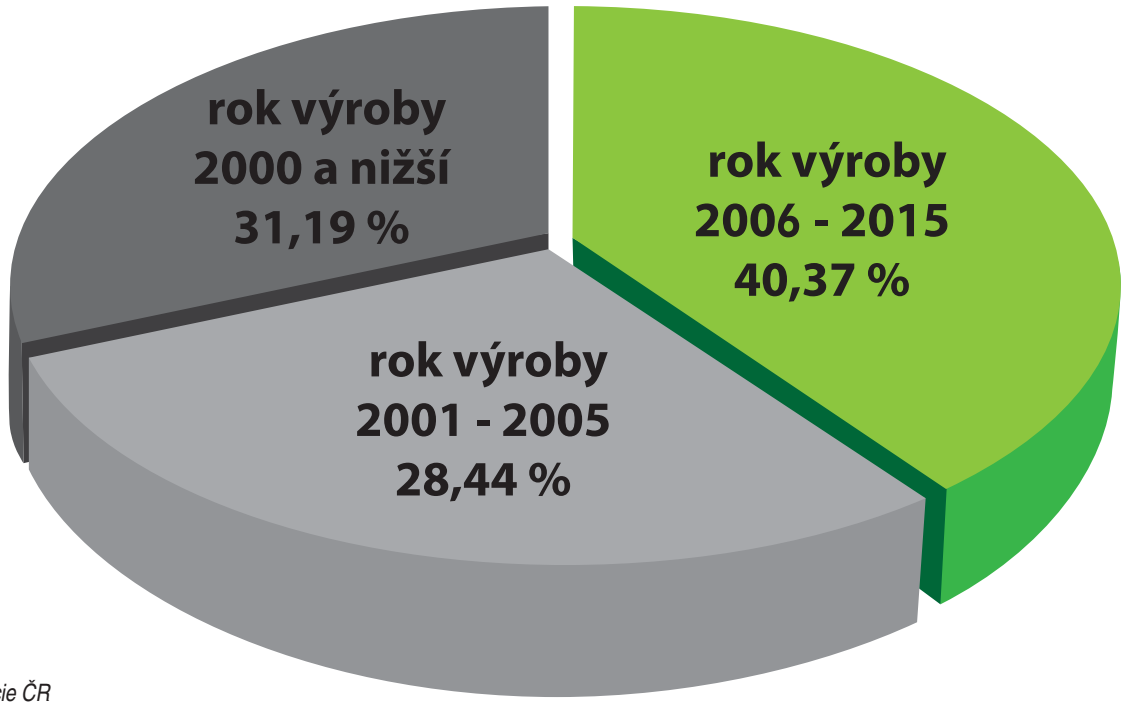
Otázka stáří vozového parku přitom nemá přesah jen do objemu produkovaných škodlivých emisí. Jak ukazují statistiky, závažnost nehod, tj. počet usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod, je u mladších vozidel výrazně nižší než u vozidel starších. Je tomu tak navzdory jejich vyššímu podílu na nehodách, který je dán skutečností, že mladší vozidla odpovídají za mnohem vyšší počet ujetých kilometrů na pozemních komunikacích. I přes výrazně nižší počet ujetých kilometrů u nejstarších vozidel je jejich podíl na dopravních nehodách skoro třetinový.

Osoby přepravované v automobilech starších 10 let, kterých je v České republice registrováno přes 60 %, tak mají při vážné nehodě zhruba dvakrát menší šanci na přežití. Pravděpodobnost, že dojde k jejich zranění, je rovněž více než dvojnásobná.

Je to dáno především tím, že mladší vozidla mají vyšší míru bezpečnosti, neboť musí splňovat stále přísnější bezpečnostní kritéria stanovená Evropskou unií a dalšími předpisy pro konstrukci vozidel. Tato vozidla tak nabízejí například větší vnitřní prostor pro přežití, v němž nedojde k deformaci v případě nárazu, širší paletu airbagů, ale i inteligentní asistenční systémy, které riziko nehody výrazně sníží - např. asistenty brzdícího systému, stabilizační programy atp.

Na plnění cílů snižování počtu usmrcených v dopravě má stáří provozovaných vozidel rozhodující podíl.

Podíl na dopravních nehodách dle stáří automobilů v roce 2015



Zdroj: Policie ČR

Co chystá vláda

I z těchto důvodů připravuje MPO sadu opatření, která by mohla věkovou strukturu českého vozového parku posunout k lepšímu. Ve svém materiálu pro vládu navrhuje sedm nástrojů.

Návrh počítá se zavedením motivačního příspěvku na ekologickou likvidaci starých aut. K nákupu nových nízkoemisních vozů by pak motivoval samofinancovatelný systém bonusů a malusů, který by zvýhodňoval právě čistší technologie. Díky využívání operativního leasingu aut ve veřejné správě by se měl zvýšit přísun mladších ojetin na trh. Orgány samosprávy, ale i podnikatelé a občané mají zároveň dostávat dotace na nákup aut s alternativním pohonem. Materiál počítá také se zpracováním analýzy zpoplatnění vozidel v podobě ekologické provozní daně, dálničních známek a mýta a jejím srovnáním s ostatními státy EU. Dalším nástrojem by mohlo být zavádění nízkoemisních zón v centrech měst, kde jsou lidé znečištěním nejvíce ohroženi.

S podobnými opatřeními nebo jejich kombinací již mají zkušenosti některé jiné evropské země, jak ukazuje přehled uvedený dále.

Vláda nyní nepočítá se zavedením „šrotovného“, které bylo v uplynulých desetiletích uplatněno řadou evropských států. Příspěvkem na ekologickou likvidaci vozidel (vlastníkům, obcím, zařízením pro zpracování autovraků) by měl být vytvořen selektivní nástroj na podporu fyzické likvidace přestárlých vozidel, obvykle již s téměř nulovou hodnotou, které jsou nadále udržovány v aktivním registru vozidel a neexistuje motivace pro jejich likvidaci. Tato vozidla se stářím mnohdy 25 i více let jsou problematickou skupinou vozového parku.

Zkušenosti ze zemí EU

Operativní leasing aut pro státní správu

Operativní leasing automobilů – tedy výhodný pronájem kratší než ekonomická životnost automobilu, po jehož skončení vrací klient vůz zpět finanční společnosti – využívá státní správa v některých zemích západní Evropy jako Rakousku, Francii, Nizozemsku nebo Švédsku. Německá spolková země Bavorsko odhaduje podíl referentských vozidel s operativním leasingem na třetinu vozů pro úředníky a podle materiálu PwC očekává do roku 2020 nárůst až na polovinu. V Itálii pořizují prakticky všechny státní instituce auta právě formou operativního leasingu nebo dlouhodobého pronájmu.

Silniční daně a mýtné

Silniční daň patří mezi běžné ekonomické nástroje, které se v řadě zemí využívají i jako podpora pro snižování exhalací. Více než polovina zemí EU využívá zdanění vozidel podle emisí CO_2, přičemž se téměř výhradně jedná o země západní Evropy.

Z pohledu motivace pro obměnu vozového parku je podle PwC nejefektivnější německý model silniční daně, který je přímo navázán na emisní kategorie Euro. Daň se vztahuje na všechna osobní auta. Pro ta, která byla registrovaná do 1. července 2009, se sazba daně stanovuje na základě zdvihového objemu motoru a emisní kategorie. Pro vozidla registrovaná později se skládá ze základu daně podle zdvihového objemu motoru a CO_2 položky ve výši 2 eur za gram CO_2 na ujetý kilometr při překročení hranice 95 g/km.

Jako málo efektivní z pohledu omlazování vozového parku se podle studie naopak jeví rakouská silniční daň pro vozidla do 3,5 tuny, která se odvíjí od výkonu motoru. Za prvních 24 kW se daň neplatí a s narůstajícím výkonem se postupně zvyšuje. Platí se obvykle ročně a její minimální výše je stanovena na 74,40 eur za rok, maximální pak na 864 eur za rok.

Alternativu k silniční dani navázané na emisní kategorie představuje systém poplatků a příspěvků postavený na výši emisí. Jako úspěšný příklad jmenuje materiál PwC Francii, kde vláda určuje ekologický poplatek pro osobní automobily podle emisní kategorie CO_2, který se pohybuje od 150 eur pro auta vypouštějící méně než 135 g/km po 800 eur pro auta s emisemi CO_2 nad 201 g/km. Elektromobily jsou poplatku zproštěny úplně, hybridní auta pod 110 g/km pak první dva roky ode dne registrace. Vláda navíc na nákup elektroaut a hybridů nabízí finanční příspěvky.

Pokud jde o mýtné nebo dálniční známky, žádná ze čtrnácti zemí analyzovaných v materiálu PwC nemá výši poplatku za užívání dálnic a vysokorychlostních komunikací navázánu na emisní kategorii nebo věk auta. Proto ani nemohou pozitivně působit na obměnu vozového parku.

Nízkoemisní zóny ve městech

S nízkoemisními zónami ve městech má zkušenost několik evropských zemí jako Spojené království, Rakousko nebo Polsko. Většinou se však vztahují jen na větší vozidla – nákladní auta nebo autobusy.

Nejdál je tedy v tomto směru Německo, které vytvořilo národní program pro spravování nízkoemisních zón, který ovšem každému z měst umožňuje stanovit vlastní podmínky jako územní působnost, kategorii emisního standardu a časový rámec omezení. Hlavní město Berlín například zakazuje vjezd osobních aut s dieselovým motorem pod emisní kategorií Euro 3 a benzinovým motorem emisní kategorie Euro 1.

Ukazuje se však, že především emise oxidů dusíku jsou v německých městech stále překračovány. V současné době se tedy v zemi debatuje o zpřísnění předpisů.

Velkým problémem prostředí českých obcí je také velké množství přestárlých, často nevyužívaných aut, které někdy fakticky „zarůstají do země“, hyzdí veřejný prostor a zabírají místo. Motivace pro jejich majitele se jich zbavit a ochota státu takový krok podpořit, je však bohužel i nadále minimální.

Článek vznikl ve spolupráci AutoSAP se zpravodajským portálem EurActiv.cz.

pwc

Připraveni na brexit?

Velká Británie patří mezi čtyři největší obchodní partnery Česka podle hodnoty našeho vývozu. Podíváme-li se na významné české firmy, může až pětina z nich být přímo ovlivněna dopady brexitu. Lze očekávat, že zhruba třetina českých podniků bude hledat alternativní trhy, aby minimalizovala dopady brexitu na své podnikání. Než si politici domluví „rozchod“ Británie s EU, bude související nejistota doprovázena možná také velmi výraznými výkyvy měnových trhů, což pocítí i firmy, které s Británií neobchodují a kurz libry je nezajímá, kurz eura už však ano.

Analytici z poradenské společnosti PwC sestavili možné scénáře budoucího vztahu Velké Británie s EU, přičemž se inspirovali existujícími modely spolupráce různých zemí s EU. Vznikl tak např. norský model, švýcarský model nebo v případě totálního selhání dohod režim, jaký má EU s asijskými či americkými zeměmi. Ten by měl mimo jiné významný dopad na automobilový průmysl v podobě cla na automobily do Británie dovážené (včetně těch vyvážených z České republiky).

Takto konkrétní dopady jsou zatím ale jen v rovině možných úvah s poměrně dlouhodobým horizontem. Jisté je v současné době snad jen to, budeme-li parafrázovat slova britské premiérky, že „brexit je brexit“, tedy odchod Británie z EU se, zdá se, uskuteční. Otázkou ovšem zůstává, jakou bude mít podobu a jak dlouho budou jednání o nastavení nových obchodních vztahů trvat. Tento stav samozřejmě vyvolává obrovskou nejistotu a špatnou náladu na trzích. Britská libra oslabila v posledních týdnech na své 30leté minimum.

Automobilový průmysl je jednou z oblastí, která by byla tzv. tvrdým brexitem, tedy výstupem Británie z jednotného evropského trhu, výrazně ovlivněna. Zástupci zahraničních automobilek v Británii už prohlásili, že v případě tvrdého brexitu je možné, že přesunou své britské provozy do jiných zemí EU.

Je tedy zřejmé, že dopad na české firmy, které mají obchodní partnery ve Velké Británii, může být rozsáhlý – od varianty, že britské firmy budou plně přesunuty do jiných evropských zemí, po nutnost

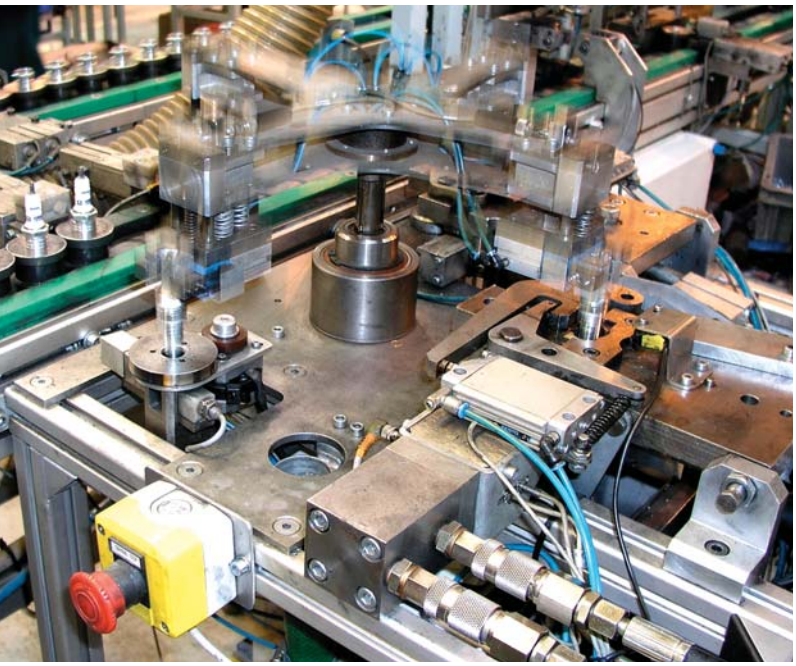
nově si nastavit vzájemné smlouvy, plnění, daňové režimy a další sice neproduktivní, ale nutné součásti byznysu.
Okamžitý dopad na obchodování s britskými obchodními partnery je určitě v oblasti měnové rizikem. Britská libra je na historickém minimu, a to výrazně prodražuje vývozy do Velké Británie. Měnové páry s britskou librou po prvním propadu, který následoval po oznámení výsledků referenda, zůstávají i nadále velmi citlivé na každou novou zprávu a jsou velmi nestabilní.
Dopad na české společnosti v důsledku změn devizového kurzu vůči britské libře může být do budoucna velkým tématem pro aktualizace obchodních plánů a případné revize obchodních smluv, které jsou uzavřeny v librách. Měnový pár GBP/CZK v sobě pro exportéry skrývá dvě rizika v jednom. Směnný kurs je de facto synteticky tvořen kurzem české koruny vůči euru a také kurzem britské libry vůči euru. Skloubí se v něm tedy očekávání spojená s brexitem a avizovaný konec intervencí České národní banky, který sice s brexitem nesouvisí, pestrost měnové nejistoty však rozšiřuje.
V každém případě realokace obchodních aktivit z Velké Británie do zemí eurozóny řeší rizika spojená s vývojem směnného kurzu pouze částečně. Je tedy nezbytné mít tyto nejistoty správně zmapované, ohodnocené a v ideálním případě i zajištěné, ať již ve formě přirozeného hedgingu, či využitím vhodných zajišťovacích instrumentů.

Olga Cílečková, Rudolf Bureš, PwC

Novinky z členských firem

BRISK Tábor otevřel v ruském Togliatti nový závod na výrobu zapalovacích svíček

Česká firma BRISK Tábor, jeden z pěti nejvýznamnějších světových výrobců zapalovacích svíček, slavnostně otevřela 19. 10. 2016 svůj nový závod OOO Brisk Rus v ruském Togliatti, centru automobilového průmyslu v RF. Tím potvrzuje svoji silnou pozici nejen na ruském trhu, ale přizpůsobuje svoji strategii i celosvětovému automobilovému průmyslu. V loňském roce Brisk vyrobil přes 50 milionů zapalovacích svíček a 4,5 milionů snímačů, svoji produkci vyváží do více než 70 zemí světa. Dodávky z Brisku jdou přímo na montážní linky řady světových automobilek. V minulém roce Brisk investoval kolem 70 milionů korun do nových technologií a rozšíření výrobních kapacit.



Na ruském trhu Brisk Tábor úspěšně pracuje již 21 let, ročně zde prodá kolem 20 milionů zapalovacích svíček - to je zhruba 20% trhu RF. Tento úspěšný projekt v ruském Togliatti je významný z pohledu dlouhodobé spolupráce s největším ruským výrobcem automobilů, firmou AVTOVAZ, který je součástí aliance RENAULT NISSAN. Požadavky, které musí splňovat dodavatel pro automobily z AVTOVAZ, jsou shodné s požadavky celé aliance RENAULT NISSAN – tento fakt otevírá firmě Brisk možnosti dalších projektů v rámci aliance v globálním měřítku. Brisk investoval do nového závodu 5 milionů eur a moderní linka na výrobu zapalovacích svíček vyrobí 5 milionů kusů ročně. V návaznosti na další požadavky automobilek může Brisk zvýšit kapacitu o další výrobní linku na 9-10 milionů kusů ročně. Tato produkce plně odpovídá potřebám volžského výrobce i ostatních výrobců osobních a nákladních automobilů v RF. Brisk plánuje v nejbližší budoucnosti rozšířit závod v Togliatti o linku na výrobu snímačů. Dle majitele firmy Ing. Mojmíra Čapky je ruský trh pro firmu Brisk silným partnerem a s ohledem na ekonomické prognózy i nadále velmi perspektivní.
„Zkušební provoz byl zahájen před dvěma měsíci a za tu dobu se nám podařilo vyrobit milion zapalovacích svíček. Máme již za sebou i velmi náročnou, ale úspěšnou certifikaci našich výrobků u společnosti AVTOVAZ a svíčky z našeho nového závodu již montují do svých vozidel," uvedl předseda představenstva společnosti BRISK Tábor Mojmír Čapka. Podle jeho slov by měl AVTOVAZ, který zaměstnává na padesát tisíc zaměstnanců a vyrábí asi tři sta tisíc vozidel ročně, zájem o senzory, které jsou dalším významným výrobním programem BRISKU.
O významu české investice v RF svědčí také fakt, že se slavnostního otevření závodu OOO Brisk Rus společně s ministrem

průmyslu a obchodu ČR Janem Mládkem zúčastnil i náměstek ministra průmyslu a obchodu RF Alexandr Morozov, který je odpovědný za řízení automobilového průmyslu v RF. Prezident ruské automobilky AVTOVAZ Nicolas Maure potvrdil význam spolupráce s firmou Brisk a význam lokalizace výroby v RF, která je v souladu s politikou průmyslového rozvoje RF. Přínos nového závodu z pohledu samarské oblasti, pozitivně hodnotili také Sergej Andrejev, starosta města Togliatti, a také Alexandr Kobenko, viceguberná-tor ekonomického rozvoje, investic a obchodu v samarské oblasti. Otevření nového závodu Brisk má význam i pro ostatní české firmy sdružené v AutoSAP. Ing. Čapka z pozice člena představenstva sdružení AutoSAP při jednáních na úrovni vedení AVTOVAZ i primátora města Togliatti zdůrazňoval zájem dalších členů o vstup na ruský trh.

Sejgej Igorjevič Andrejev	Nicolas Maure	Alexandr Nikolajevič Morozov	Ing. Mojmír Čapka	Ing. Jan Mládek	Alexandr Vladimirovič Kobenko
starosta města Togliatti	prezident největšího ruského automobilového podniku AVTOVAZ (VAZ - RENAULT - NISSAN)	náměstek ministra průmyslu a obchodu odpovědný za řízení automobilového průmyslu RF	předseda představenstva BRISK Tábor a.s.	ministr průmyslu a obchodu ČR	vicegubernátor ministr ekonomického rozvoje, investic a obchodu samarské oblasti

Slavnostní otevření výrobní haly CVT 2 v areálu společnosti Continental Barum

Dne 11. října 2016 byla slavnostně otevřena výrobní hala CVT 2, která bude sloužit pro výrobu nákladních a autobusových plášťů pro výrobce pneumatik Continental Barum v Otrokovicích. Hala prošla od roku 2013 výraznou rekonstrukcí, rozšířením a instalací nových výrobních technologií, které odpovídají moderní průmyslové výrobě. Konfekce a lisovna vyrábí nonstop ve čtyřech směnách. Provoz přípravy polotovarů produkuje tak, aby pokryl požadavky následujícího výrobního kroku. Momentálně je pro rok 2016 plánováno v nové výrobní hale využití kapacit až na 70 %. Kapacita výroby plášťů z kategorie CVT by tak měla narůst až na téměř 1,6 milionů plášťů za rok.

Continental Barum loni vyrobil kromě 21,1 milionů kusů osobních plášťů i 919 000 kusů nákladních plášťů a 119 000 plášťů industriálních. Ve výrobě nákladních plášťů bude letos překonán jeden milion vyrobených kusů. V porovnání s rokem 2005 nyní výroba narostla téměř trojnásobně. Dnešní sortiment 22,5“ plášťů se stává dominantním ve struktuře nákladních plášťů a bude tvořit okolo 40 % celkového objemu výroby.

Letecký snímek Continental Barum, Otrokovice

Do realizace projektu Brownfield Otrokovice byla investována plánovaná částka 164,8 milionů eur, což činí téměř 4,2 miliardy korun. Společnost nyní postupně zvyšuje produkci plášťů v segmentu CVT (těžké nákladní, nákladní a autobusové pláště). Celkově získalo práci v této výrobní hale na 130 nových zaměstnanců.

Zleva: Libor Láznička (jednatel Continental Barum), Andreas Esser (Executive Vice-president CVT), Stanislav Mišák (hejtman Zlínského kraje), Thierry Wipff (Manufacturing CVT). Foto: archiv Continental Barum

Koyo Bearings jako první začala měřit vlnitost ložisek pomocí RTA

Olomoucký závod na výrobu ložisek Koyo Bearings začal ve svém výrobním procesu využívat unikátní technologie RTA. Speciální měřidlo vlnitosti Real Time Analysis, které měří vlnitost ložiska již při samotné výrobě, mu tak dává mílový náskok před konkurencí.

„Měřidlo vlnitosti RTA v reálném čase matematicky vyhodnocuje vlnitost a následně jednoduše vizualizuje kvalitu povrchu ložiska. Pokud dobře nastavíme výrobní kritéria, pak už nemusíme provádět zkoušku hlučnosti. Tu jsme dříve prováděli až poté, co jsme ložisko složili. Pokud bylo moc hlučné, museli jsme jej celé vyhodit, protože jeho oprava je příliš drahá," vysvětluje ředitel závodu a jednatel společnosti Petr Novák. Vlnitost ložiska způsobuje nejen jeho hlučnost, ale i vibrace. Kvůli vibracím se však ložisko dříve opotřebuje a může se i zadřít. Proto s novým zákazníkem, automobilkou Jaguar Land Rover, do olomouckého závodu přišla i nová technologie, která je součástí speciální výrobní linky Mitec.

První ze tří plánovaných linek Mitec firma zprovoznila v březnu a provoz dalších dvou spustí do konce tohoto roku. Po rozjetí plného provozu všech linek se bude objem výroby takto kontrolovaných ložisek šplhat přes dva miliony kusů ročně, do každého vyvažovacího systému poputují čtyři ložiska. „Díky Mitecu jsme zákazníkům schopni zaručit delší životnost našich ložisek i vyšší uživatelský komfort," dodává Novák. Stavba nové linky si vyžádala investici dvacet milionů korun, celý projekt pak bude stát šedesát milionů. V uplynulém fiskálním roce investoval závod do modernizace strojů a generálních oprav přes 100 milionů korun. V tom následujícím plánuje tuto sumu navýšit na 125 milionů.

Společnost Koyo Bearings s.r.o. je součástí japonské nadnárodní společnosti JTEKT Corporation a patří do skupiny společností částečně vlastněných automobilkou Toyota. Samotný JTEKT Corporation je předním světovým výrobcem součástek pro automobilový průmysl. Zaměřuje se na výrobu komponentů do převodových skříní a pro řízení automobilů, na výrobu valivých ložisek a také obráběcích strojů. Olomoucký závod zaměstnává na 450 zaměstnanců. Dodává ložiska pro Auto roku 2016 a několikrát získal titul Zaměstnavatel regionu.

Autoprůmysl má k bezpečnosti silničního provozu co říct

V létě byl ministrem dopravy na návrh ministra vnitra jmenován nový člen Rady vlády pro BESIP Petr Karásek, který bude v radě zastupovat Sdružení automobilového průmyslu ČR (AutoSAP).

Petr Karásek je poradcem prezidenta sdružení a bývalým členem představenstva AutoSAP. Sdružení automobilového průmyslu přichází jeho prostřednictvím se svojí představou do diskuse o dalším směřování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je hlavním koordinačním subjektem oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice. Vybíráme z rozhovoru Petra Karáska pro časopis Doprava a silnice:

Petr Karásek – člen Rady vlády pro BESIP

Oblast bezpečnosti silničního provozu je v poslední době předmětem velmi častých a mnohdy vyhraněných diskusí. Proč se chce AutoSAP více zapojovat do této diskuse?

Snaha automobilového průmyslu nekončí jen dodáním produktu uživatelům, ale intenzivně pokračuje formou různých služeb během celého životního cyklu vozidla. Kvalitu užívání produktů automobilového průmyslu ovlivňují významně i tyto oblasti – dopravní infrastruktura, systém organizace dopravy, příslušná legislativa, výchova účastníků dopravního systému a mnoho dalších, přímo i nepřímo. Jedná se také o různé společenské faktory, jakými jsou morálka a disciplína, vzájemné chování lidí mezi sebou, příklady chování společenských elit atd.

Automobilový průmysl se musí všude na světě intenzivně zapojovat i do mezioborových a společenských diskusí, které se týkají všech oblastí použití automobilů a dalších produktů a služeb automobilového průmyslu. Nejinak tomu je i v České republice a v našem národním kontextu.

V čem vidíte možný přínos AutoSAP i váš pro oblast bezpečnosti provozu?

Možná už jenom v tom, že se pokusíme znovu rozšířit zažité spojení bezpečnost silničního provozu na dříve obvyklé spojení BEZPEČNOST A PLYNULOST SILNIČNÍHO PROVOZU.

Přeprava nemá pouze aspekty rychlosti jízdy či bezpečnosti dopravy, které může řidič v rámci své libovůle ovlivnit. Naopak faktorů, které jsou v zadání každé jedné účelové přepravy, je celá řada – potřebná forma, obsah a objem přepravy, směřování, požadovaný čas výjezdu a doručení, kvalita, komfort vlastní přepravy, bezpečnost, resp. míra jednotlivých rizik, ekonomika, ekologie, ale i další psychologické, sociální a technické parametry. Řidič a jeho případný nadřízený musejí v každé situaci neustále optimalizovat všechny potřebné parametry a hledat oblast možných řešení.

Z našich zjištění se nám zdá, že z diskusí o zlepšování systému dopravy se parametry garantovaného dojetí v určitém čase s vynaložením předem víceméně přesně vykalkulovatelných nákladů vytrácejí a jsou přebíjeny zejména návrhy různých sankcí a dalších regulatorních opatření na různé úrovni, které jdou nezřídka přímo proti účelu dopravy, ekonomice dopravy, plynulosti a předvídatelnosti dopravních toků apod.

Má to snad znamenat, že automobilový průmysl nevnímá bezpečnost dopravy jako hlavní prioritu?

To v žádném případě tak není. Automobilovému průmyslu nelze upřít neustálou snahu se tomuto tématu prioritně věnovat. Příkladem je mnoho prvků v oblasti aktivní i pasivní bezpečnosti vozidel aplikovaných v posledních 20 – 30 letech. Ale často zjednodušeně prezentovaný rozpor a protiklad mezi rychlostí a bezpečností jízdy, kdy téměř každé dopravní opatření je doprovázeno argumentem, že sice sníží rychlost (a plynulost dopravy), ale cílem je údajně maximální bezpečnost účastníků silniční dopravy, je zavádějícím a demagogickým. Každý technicky vzdělaný člověk přece na otázku, při jaké rychlosti jízdy vozidla je maximální bezpečnost přepravy, logicky a správně odpoví, že při nulové. A nulová rychlost přepravy znamená žádnou přepravu.

Ale chceme zrušit veškerou přepravu osob i zboží? Nikoliv. Cílem tedy musí být zefektivnění dopravy, větší předvídatelnost a spolehlivost plnění zadání dopravit něco z bodu A do bodu B v definovaném čase za definované náklady apod. Parametr bezpečnosti musí zůstat nadále velmi významný, ale z výše uvedeného je jasné, že není jediný.

Jako teorie to zní dobře, ale jak prakticky tyto záměry realizovat?

Do diskuse o bezpečnosti silničního provozu by právě automobilový průmysl mohl přinést zkušenosti z toho, jak sám musel řešit v organizaci své práce problémy, které byly zaviněny lidmi, přičemž musel pečlivě analyzovat všechny příčiny a okolnosti vzniku nežádoucích situací. Následně pak vznikala řešení založená na kombinaci správných vstupů, odpovídajících postupů, zaškolení účastníků činností, jejich motivace a podmínek, ve kterých svoji činnost vykonávali. Přitom musí být eliminovány zejména situace, ve kterých na jednoho daného pracovníka působí různé faktory v protichůdných směrech, s čímž si neumí poradit, nebo není na takové situace dostatečně připraven, což následně s velkou pravděpodobností vede k nějaké formě jeho selhání a tím i vzniku problému pro firmu.

Proč by se právě výrobci automobilů měli starat o tyto záležitosti, které jsou v gesci Ministerstva dopravy, potažmo krajských úřadů apod.?

Automobilový průmysl jako celek, a tím i jeho reprezentant v České republice – tedy Sdružení automobilového průmyslu – má zájem, aby jeho produkty v podobě osobních i nákladních automobilů, autobusů, motocyklů nebo přívěsů, byly provozovány co nejvíce ke spokojenosti jejich uživatelů a s respektem k právům a zájmům okolí. Není přitom podstatné, zda jde o výrobce finálních vozidel nebo výrobce komponentů či poskytovatele různých služeb pro použití vozidel v dopravě. Rádi bychom přispěli svými znalostmi a zkušenostmi ke kultivaci celého dopravního prostředí, a to i v rámci využití metod práce, které ovládáme a které by mohly být užitečné i v oblasti zlepšování dopravního systému.

Máte nějaké konkrétní priority, které byste chtěl za AutoSAP v rámci činnosti Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu předložit?

Ano. Rádi bychom k diskusi navrhli několik oblastí, nicméně jsme si vědomi toho, že členové rady zastupují zájmy i dalších organizací a institucí, tudíž předpokládáme, že bychom měli dobře vysvětlovat naše návrhy, záměry i důvody, které nás k jejich předložení do diskuse vedou, ale výsledkem bude samozřejmě určitý kompromis.

Namátkou bych zmínil několik oblastí, kterým bychom se chtěli v rámci rady za AutoSAP věnovat. Jde například o optimalizaci a (inter)aktivní řízení dopravních toků, zjednodušení, zpřehlednění a „odplevelení“ dopravní legislativy, udržení rozumného a vnímatelného tempa změn předpisů, postupné, ale dostatečně energické a viditelné čištění dopravního prostoru od nevhodného, zastaralého či nelogického dopravního značení, zaměření se na dobrou viditelnost a čitelnost dopravního značení, budování dobře řízeného dynamického či interaktivního systému dopravního značení a regulace na nejzatíženějších místech a včasnou přípravu na budoucí systémy komunikace vozidel mezi sebou a vozidel s infrastrukturou.

Co byste tedy chtěl sdělit závěrem?

Naše civilizace se bez dopravy zboží a osob už neobejde. Výrobci dopravních prostředků, ať už jsou to automobily, letadla, vlaky či další dělají vše pro to, aby jejich výrobky poskytovaly svým uživatelům co nejlepší služby – vyšší přepravní objemy, nižší náklady, více bezpečnosti, komfortu, komunikační konektivitu apod. Zdá se, že silniční dopravní systém svým rozvojem za modernizačním tempem vývoje a výroby automobilů začíná, zejména u nás, viditelně zaostávat. Proto bychom chtěli přispět se svými znalostmi a zkušenostmi k tomu, aby se oblast systému silniční dopravy začala rychleji posouvat kupředu, aby silniční doprava byla plynulejší, efektivnější, ekonomičtější, ekologičtější, komfortnější, dobře plánovatelná a spolehlivá, a tím také pro nás pro všechny i bezpečnější.

Rozhovor připravil Jiří Štěpánek pro časopis Doprava a silnice (AutoSAP – redakčně kráceno)

Budoucnost rozvoje elektromobility v ČR

Východiska a očekávaný rozvoj trhu s elektromobily

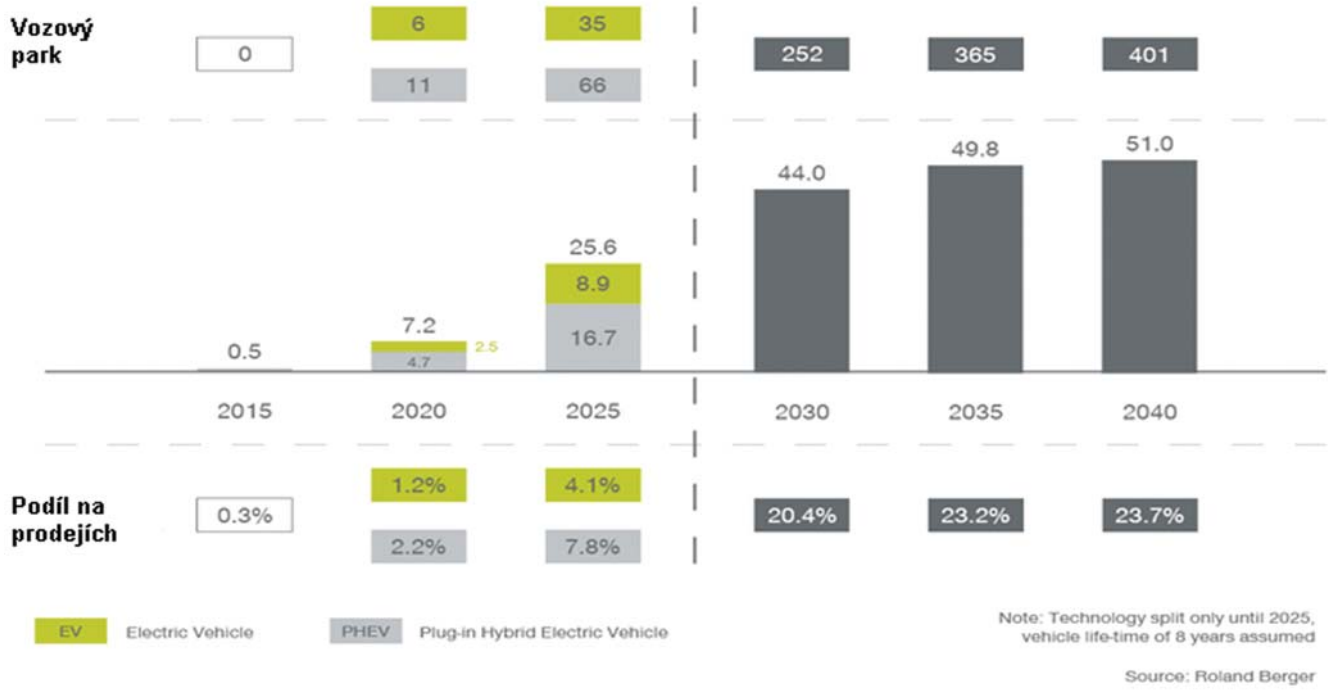
Přestože využití elektrického pohonu v silniční dopravě nepředstavuje nějakou zásadní novinku, k jejímu výraznějšímu rozvoji dochází až v posledních letech a v porovnání s předchozími vlnami rozvoje elektromobilů jde zřejmě o nezvratitelný trend. Je to dáno řadou faktorů, které se vzájemně doplňují. V první řadě je to regulace zejména v oblasti snižování emisí z vozidel, která tlačí výrobce k tomu, aby do nabídky zařazovali vozidla s alternativními pohony včetně elektřiny. Pomáhá tomu vývoj v oblasti technologií, které se zlevňují a současně se zlepšují jejich parametry, což činí elektromobily dostupnějšími. V pozadí nelze nevidět i zájem o snižování závislosti na ropných produktech a podporu dopravy, pro jejíž pohon lze využít domácí, případně i obnovitelné zdroje.

Na druhou stranu je třeba přiznat, že náběh elektromobility bude v nejbližších letech spíše pozvolný, a i když jsou nárůsty prodejů impresivní, pohybujeme se v příliš malých číslech, aby bylo mož-

no dělat jednoznačné závěry. Historicky jsme však byli svědky toho, kdy disruptivní technologie dokázaly po relativně pozvolném startu nabrat překvapivý „drive“ a překonat i optimistická očekávání. Jakkoliv nelze srovnávat trh s elektromobily s trhem se spotřební elektronikou, jisté paralely v něm vidět lze.

Aktuální projekce elektromobility převzatá z Národního akčního plánu čisté mobility ukazuje, že významnější počty elektromobilů v ulicích lze očekávat až po roce 2020, což ale v kontextu daného odvětví není až tolik vzdálená budoucnost.

Základní scénář bez opatření k podpoře elektromobility *(lehká vozidla, tisíce ks)*



Zdroj: Roland-Berger, NAP CM

Dobíjecí infrastruktura

Pokud začneme hovořit o elektromobilech v ulicích, je třeba doplnit to podstatné „b“ a totiž to, že tato vozidla budou vyžadovat nějakou dostupnost veřejné dobíjecí infrastruktury. Přestože se ve všech úvahách pracuje s tím, že většina dobíjení probíhá doma (přes noc) nebo v zaměstnání, bude část dobíjení probíhat ve veřejném prostoru a dostupnost veřejných dobíjecích míst v dostatečné kapacitě a hustotě je jednou z podmínek rozvoje elektromobility. Je to onen pověstný problém slepice-vejce, kdy stavba dobíjecích stanic nedává smysl bez vozidel v ulicích a vozidla nemá smysl pořizovat bez dobíjecí infrastruktury.

Tento začarovaný kruh se snaží rozetnout stát, resp. Evropská unie tím, že podporuje opatření, která zajistí výstavbu dobíjecích stanic v určitém předstihu tak, aby odstranila jednu z významných bariér rozvoje elektromobility. Tím, že trh v této fázi ještě fakticky neexistuje, tak výstavba a provoz dobíjecích stanic není profitabilní a je na místě jej podpořit i finančně. Tímto směrem míří i řada opatření Národního akčního plánu.

Z pohledu veřejného prostoru lze očekávat zájem především o rychlodobíjení, které dokáže průměrné vozidlo dobít v horizontu 15-30 minut. To je zřejmě akceptovatelná doba pro rychlé prodloužení dojezdu vozidla zejména na delší cestu.

Na druhou stranu je řada situací, kdy vozidla ve veřejném prostoru různě dlouho parkují (od dlouhodobého parkování přes den nebo přes noc po středně dlouhé parkování spojené s nákupy, návštěvou restaurace a podobně). Na těchto místech dává smysl budovat dobíjecí infrastrukturu takového typu, který odpovídá délce parkování vozidla.

Tuto logiku lze ilustrovat následujícím obrázkem:

V praxi lze dobíjecí stanice členit do dvou základních skupin

- Rychlodobíjecí (vysoce výkonná) stanice: dobíjecí stanice, která umožňuje dodávku elektřiny do elektrického vozidla o výkonu vyšším než 22 kW (stejnosměrné – DC)
- Normální dobíjecí stanice: dobíjecí stanice, která umožňuje přímou dodávku elektřiny do elektrického vozidla o výkonu do 22 kW (střídavé – AC i stejnosměrné – DC)

Typová lokalita	Hlavní tahy, klíčové městské lokality	Nákupní centra, parkoviště	P+R, dlouhodobá parkování
Účel	Dobíjení		Parkování
Adekvátní čas dobíjení	<30 min	<2 hodiny	<8 hodin
Dobíjecí stanice (výkon)	22-100 kW	10-22 kW	< 10 kW
Přípojka	Distribuční síť / spotřeb. síť	LDS / spotřeb. síť	LDS / spotřeb. síť
Kapacita přípojky	250A/ 400V	64A/400V	64A /400V
	Rychlodobíjecí stanice (DC)	Normální dobíjecí stanice (AC i DC))	

Zdroj: ČEZ

V souvislosti s dobíjecí infrastrukturou je třeba zmínit i vznikající regulatorní prostředí. Dobíjecí stanice pro elektromobily upravuje směrnice 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, která musí být do národních legislativ implementována do 18. 11. 2016. V případě ČR bude implementována primárně novelou zákona o pohonných hmotách.

Projekt Elektromobilita ČEZ

Skupina ČEZ se elektromobilitě věnuje systematicky od roku 2009. V roce 2010 jsme zahájili pilotní projekt Elektromobilita ČEZ, který se nyní nachází ve své třetí fázi. Jako energetika se soustředíme na výstavbu sítě veřejných stanic jako na tu část elektromobility, ke které máme z hlediska byznysu ČEZ nejblíže. V současné době provozujeme více než 70 stanic veřejného dobíjení, mezi nimiž je 23 rychlodobíjecích. Realizace výstavby dobíjecích stanic kontinuálně probíhá a naší ambicí je instalovat v průběhu následujících dvou let několik desítek zejména rychlodobíjecích stanic.

Partnery projektu jsou kromě subjektů, se kterými společně budujeme dobíjecí stanice, i kraje, municipality a další instituce, např. ministerstva. Cílem je hledat optimální mechanismus spolupráce a podoby prostředí, ve kterém by se mohla elektromobilita nastartovat tak, aby se stala reálnou alternativou spalovacím motorům.

Síť našich dobíjecích stanic je zákazníkům přístupná na základě jednoduché zákaznické smlouvy s pomocí RFID klíčenky. V rámci projektu nabízíme i zprostředkování pořízení tzv. wallboxu pro domácí dobíjení a náhradních dobíjecích kabelů. Aktuální informace o našem projektu, včetně informací o síti našich dobíjecích stanic, jak se stát naším zákazníkem a dalších nabídkách naleznete na webových stránkách našeho projektu www.elektromobilita.cz.

Z našich zkušeností zatím vyplývá, že zejména výstavba veřejné dobíjecí infrastruktury je poměrně komplikovaný a zdlouhavý proces, jehož průběh ovlivňují zejména majetkoprávní vztahy na lokalitách vhodných k výstavbě a provozu dobíjecích stanic a také zdlouhavost některých procesů spojených se zajištěním dostatečného elektrického příkonu v lokalitě. Nevýhodou je také nedostatek zkušeností s touto novou technologií a to jak na straně výstavby, tak i samotného provozu.

Závěry

Elektromobilita patří mezi ty technologie, které aktuálně překračují práh komercionalizace. Málokdo pochybuje o tom, že elektromobilita má nezvratitelnou vzestupnou tendenci, ale již zdaleka není jisté, kdy se stane dostatečně velkou na to, aby vytvořila standardní tržní prostředí pro nabídku produktů s ní souvisejících. Rizikem je nejen poměrně překotný vývoj na straně technologie – příkladem je třeba rychlé zvyšování kapacit akumulátorů ve vozidlech, které vede ke zvyšujícímu se tlaku na výkon dobíjecích stanic tak, aby byla udržena rozumná délka dobíjení a tedy i riziko rychlého zastarávání dnes instalované dobíjecí infrastruktury – tak i chování typického budoucího masového zákazníka, protože dosavadní elektromobilisté nepředstavují z tohoto pohledu zcela reprezentativní vzorek.

Přes všechna úskalí a nejistoty lze očekávat, že se s elektromobily na ulicích budeme potkávat stále častěji a že si postupně najdou své stabilní místo v rámci vozového parku. Zejména ve městech se jedná o trend s nezpochybnitelnými přínosy pro kvalitu životního prostředí i života obyvatel.

Tomáš Chmelík, ČEZ, manažer projektu E-mobility

ŠKODA

5 LET POHODY V ZÁKLADNÍ VÝBAVĚ

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozů ŠKODA Citigo, Fabia a Rapid: 3,6–4,9 l/100 km, 82–114 g/km

Vozy ŠKODA s prodlouženou zárukou a slevou na servis

Přivezte si domů některý z modelů ŠKODA Citigo, Fabia a Rapid s 5 roky pohody v základní výbavě. Ke každému vozu nyní dostanete pětiletou záruku přímo v ceně. Navíc vám přidáme zvýhodnění 50 % na službu předplacený servis, díky které máte zdarma pravidelné prohlídky, včetně výměny motorového oleje, filtrů nebo zapalovacích svíček. Seznamte se s pohodovou nabídkou ŠKODA přímo u nás a užívejte si klid na vašich cestách po celých pět let.

skoda-auto.cz /skodacz /skodacz /skodacz /skodacr

ŠKODA Financial Services
Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Clever Inside

ŠKODA usnadňuje život svým zákazníkům každý den.

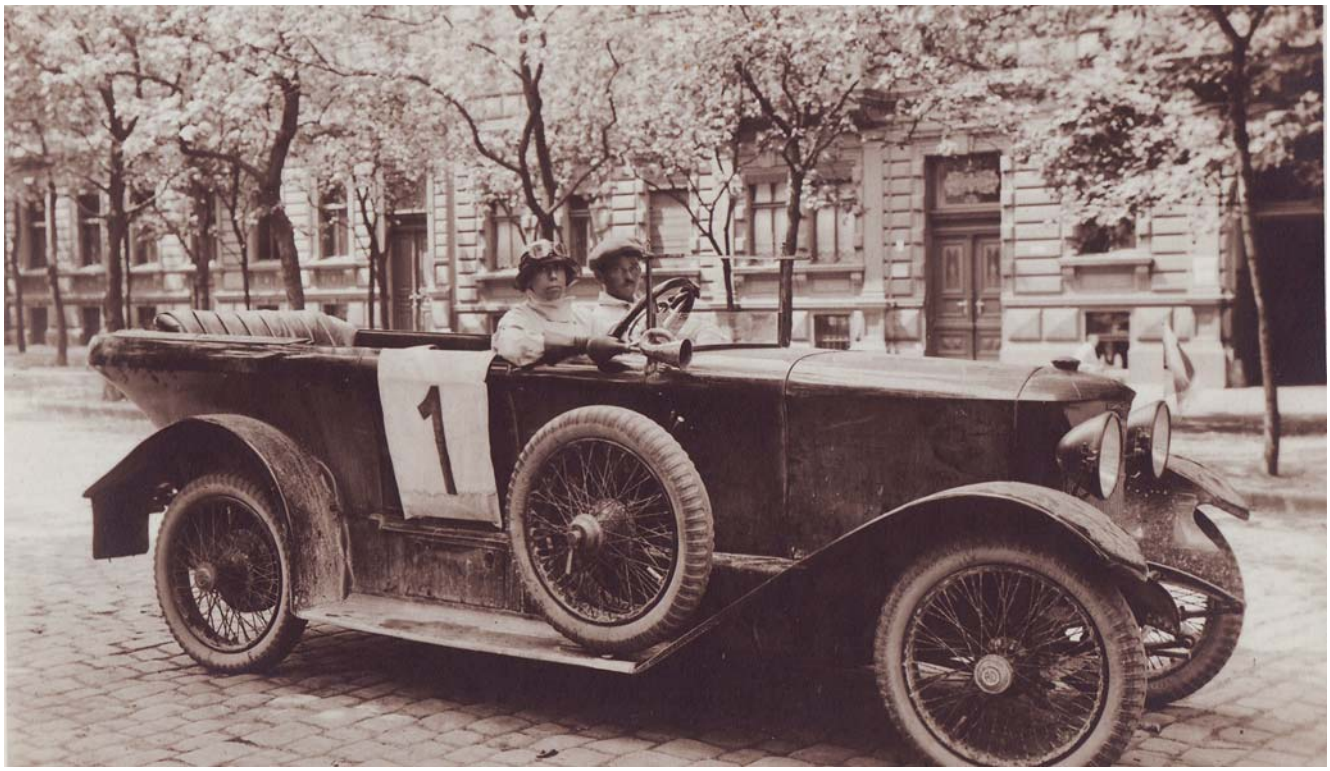
S volantem potaženým kůží, budete mít každou cestu pevně ve svých rukou.

Infotainment Swing se Vám postará o zábavu, ale i důležité informace.

S koly z lehké slitiny budete kilometry ukrajovat elegantně.

Automatická klimatizace Climatronic Vám připraví klima na míru.

Lilly Steinschneider: automobilistka, pilotka, hraběnka



Ženy v historii českého automobilismu a letectví nemusíme dvakrát představovat. Každému se vybaví jména Elišky Junkové a Boženy Laglerové. U samých počátků obou sportů, jak byla tato odvětví na počátku 20. století označována, ovšem nalezneme i další jména. Mezi automobilovými závodnicemi se snažila prosadit před rokem 1914 také Lilly Steinschneider. Proč ale v seriálu o počátcích českého automobilismu zmiňujeme právě ji, vždyť se narodila v movité budapešťské židovské rodině v roce 1891? Odpověď je prostá, v meziválečném období měla československou státní příslušnost. Také se stala v roce 1912 první uherskou pilotkou. A přinejmenším jednu stopu v historii českého automobilismu zanechala.

Její životní osud odráží proměny Evropy v období kolem obou světových válek. Z rodiny utekla ve věku devatenácti let. Podle tehdejších měřítek ještě nebyla zletilá a její otec ji nechal bezvýsledně hledat četnictvem. První útočiště nalezla podle novinových článků mezi světskými, v prostředí cirkusovém. Po roce se ozvala dopisem svým rodičům. Psala, ať o ni nemají starost, že se zapsala do pilotního výcviku.

Píšeme o době, kdy to vůbec nebylo jednoduché a ještě v roce 1915 si někteří rakousko-uherští velitelé klepali na čelo, proč se jejich podřízení (muži) hlásí k vojenskému letectvu. Vždyť přímo vybízejí zubatou, aby si je vzala k sobě. Ani samotná společnost v Rakousku-Uhersku nebyla podobným nápadům nakloněna. O nějaké emancipaci se mluvilo pouze tiše. Natož, aby ženské mohly létat! Také musíme předeslat, že pouze dvě obyvatelky mocnářství se staly diplomovanými pilotkami a naučily se létat. Jednou byla Lilly Steinschneider a druhou již zmíněná Božena Laglerová.

Lilly Steinschneider začala s pilotním výcvikem na konci srpna 1911. Učila se létat na jednoplošnících konstrukce trutnovského rodáka Igo Etricha. Létat ji učili jeho zalétávací piloti, například Karl Illner ze Žacléře. Lilly úspěšně složila pilotní zkoušku v první polovině srpna 1912 na letišti Steinfeld u Vídeňského Nového Města. Zkušebními komisaři byli tehdejší velitel rakousko-uherského Militär-Luftschifferabteilung (a pozdější velitel rakousko-uherského vojenského letectva) podplukovník Emil Uzelac, nadporučík August Knirsch a její učitel létání Karl Illner. Uherský aeroklub jí udělil pilotní průkaz č. 4.

Noviny o ní psaly, že je první uherskou a dokonce rakousko-uherskou pilotkou. První uherskou pilotkou bezesporu byla, ale první rakousko-uherskou pilotkou určitě ne, třebaže se s tímto tvrzením setkáváme dodnes. Můžeme o ní napsat, že byla první ženou (a dlužno podotknout, že také jedinou), která úspěšně dokončila pilotní zkoušku v Rakousku-Uhersku. Ale první pilotkou v Rakousko-Uhersku se stala Češka Božena Laglerová. Pravda, pilotní

zkoušku složila na konci září 1911 v Německu, ovšem již v říjnu 1911 obdržela kromě německého pilotního průkazu i průkaz rakouského aeroklubu s číslem 37.

Lilly Steinschneider létala u Etricha, respektive u společnosti MLG (Motor-Luftfahrzeug Gesselschaft), která licenčně vyráběla jeho letadla. Měla velké úspěchy, sama tvrdila, že do začátku roku 1914, kdy od této společnosti za ne zcela jasných okolností odešla, s ní za úplatu letělo sedm set cestujících. Přestože toto číslo vypadá z dnešního pohledu obrovské, není důvodu jí nevěřit. Dílčích úspěchů dosáhla i během leteckých mítinků na vídeňském letišti Aspern. Důvěrně se znala i s Ferdinandem Porschem a jeho manželkou Luisou.

Vraťme se ale k automobilismu. Řidičský průkaz, použijeme-li dnešní termín, si udělala již v březnu 1911 v Budapešti. Mělo platnost pro automobily do výkonu šestnácti koňských sil. V tomto sportu ale neměla takové úspěchy jako v létání. V roce 1913, kdy se zřejmě cítila nevytížena, hledala možnosti, jak by se mohla účastnit tradiční alpské jízdy (Alpenfahrt), kterou pořádal rakouský automobilový klub. Nevlastnila automobil, a proto se snažila přes redaktory časopisu Allgemeine Automobil-Zeitung zjistit možnosti, zda by jí některý z automobilových výrobců nepropůjčil vůz. Zápornou odpověď dostala přinejmenším od automobilky Puch i od automobilky Laurin & Klement. Představitelé rakouského výrobce jí otevřeně napsali, že pokud se chce zúčastnit závodu, ať si vůz koupí stejně jako Helena von Stamati-Cinrea-Morariu-Andrievits, která se závodu skutečně zúčastnila.

Když vypukla Velká válka, hledala možnosti uplatnění u rakousko-uherských leteckých výrobců jako pilotka. Dokonce nabídla své služby letkyně v srpnu 1914 přímo německému císaři Vilému II. V poslední větě konceptu tohoto dopisu píše, že si bude velmi cenit, pokud bude moci přes nebezpečí a hrozbu smrti bojovat za německé právo a spravedlnost.

Nakonec sloužila na ruské frontě jako ošetřovatelka. Zde se seznámila s hrabětem Johannesem (Hansem) Coudenhove-Kalergi, majitelem poběžovického panství v Čechách, za něhož se v červenci 1915 provdala. Ani tato šlechtická rodina nepatřila k těm běžným. Jeho otec Heinrich byl rakousko-uherským vyslancem v Zemi vycházejícího slunce a jeho matkou byla Japonka Micuko Aojama. S jejich sňatkem musel vyslovit souhlas jak rakousko-uherský císař, tak papež. Ostatně, novomanželé sňatek tajili a veřejnost o něm zpravili až o rok později.

Se vznikem Československa se oba také stali státními příslušníky nově vzniklého státu. Lilly Coudenhove-Kalergi ale již po roce 1914 samostatně nelétala. Do Poběžovic si s sebou alespoň vzala bohatou knihovnu o letectví a létání, včetně mnoha vzácných knih vydaných ještě před vypuknutí Velké války. Tyto publikace se dosud dochovaly ve fondech knihovny Národního muzea v Praze.

Poběžovická hraběnka nakonec omezila svůj zájem na automobilismus. Alespoň zpočátku pobytu v Československu. Svědčí o tom například úspěch v mezinárodní soutěži spolehlivosti kolem republiky, kterou uspořádal Československý klub automobilistů ve dnech 25. až 31. července 1921. Soutěž odjela s vozem Austro Daimler Double Phaeton Type 9/27 o výkonu 35 koní bez trestného bodu. Za to jí udělil Československý klub automobilistů stříbrnou plaketu a cenu města Hradce Králové. Stříbrnou plaketu dostala také pro svůj vůz.

Zdá se, že postupně opadl zájem hraběnky i o automobilové závody. Nebo se jim nemohla věnovat z jiných důvodů. Postupně vlastnila několik automobilů různých typů – Tatra 11, Škoda 422, Škoda Popular, Škoda 430D, Škoda Popular Tudor nebo Škoda Super 637.

Osudovou tečku pro tuto šlechtickou rodinu znamenal anšlus Rakouska a později okupace sudetských oblastí v říjnu 1938. Hans Coudenhove-Kalergi se dokonce stal členem Sudeten Freikorps a během československé mobilizace utekl do Německa. Poběžovice byly obsazeny německou armádou na začátku října 1938. Lilly v té době pobývala na Slovensku, odkud se složitou cestou dostala až do Říma, kde přečkala válku. Ač pokřtěna v roce 1913 jako římská katolička, byla čistokrevnou židovkou a vztahovaly se na ni nacistické rasové zákony. Na tu ženu, která chtěla v srpnu 1914 bojovat za německé právo a spravedlnost.

Její manžel se alespoň všemožně snažil, aby jejich jedinou dceru Pixie, která zůstala v Čechách, uchránil od plynových komor nacistických koncentračních táborů. Částečně se mu to podařilo, třebaže byla nasazena na nucené práce i přes četné intervence vlivných známých. Po druhé světové válce bylo hraběti Hansovi zkonfiskováno panství Poběžovice. Rodina se již nikdy nespojila. První uherská pilotka zemřela v roce 1975 v Ženevě.

Michal Plavec, kurátor leteckých sbírek NTM

Zbyšek Pechr – CZECH NEWS CENTER: kvalitních novinářů nebude nikdy dostatek

Zbyšek Pechr je v Czech News Center šéfredaktorem newsroomu automoto titulů včetně nejprodávanějšího motoristického časopisu Světa motorů. Jeho tým připravuje řadu dalších časopisů a web Auto.cz. V době, kdy tištěné tituly obecně strádají, Svět motorů stoupá, proto jsme požádali šéfredaktora o rozhovor.

Jak jste se vlastně k novinařině dostal a co vás po určitém čase zavedlo k novinařině motoristické?

Cesta k novinařině byla docela jednoduchá, neboť můj táta byl úspěšným sportovním novinářem a živil se psaním od 15 do 70 let. Novinářkou je i moje starší sestra a můj synovec. Naštěstí moje dcery o toto povolání nejeví zájem. Po vystudování fakulty žurnalistiky na UK jsem se 29 let živil převážně jako sportovní novinář v denících. Prošel jsem několika redakcemi. V roce 1999 jsem se stal zástupcem šéfredaktora deníku Blesk, od roku 2002 do roku 2009 jsem byl šéfredaktorem deníku Sport. Tím jsem ukončil svoji sportovní kariéru a začal motoristickou. Už v denících jsem se kolem motorismu točil, vedl jsem automobilové rubriky, vždy jsem také psal o motorsportu. Dokonce jsem několik let jako předseda vedl Klub motoristických novinářů. Takže přechod to nebyl tak náročný. Od června 2009 jsem šéfredaktorem týdeníku Svět motorů a v současnosti řídím celý integrovaný newsroom Auto v našem vydavatelském domě Czech News Center. Kromě Světa motorů jsou v něm časopisy Auto Tip, Auto Profi, 4FLEET, Auto Tip Klasik, Svět motorů Speciál a také tradiční web Auto.cz.

Jste šéfredaktorem Světa motorů, nejčtenějšího motoristického časopisu. Jak se mu daří?

Děkuji za optání. Daří se mu skvěle. Zatímco všichni tištěná média pohřbívají a prodané náklady většině titulů klesají, my stoupáme. Vezmu-li poslední zveřejněná čísla z auditu ABC ČR, tedy za srpen letošního roku, tak od stejného měsíce před třemi lety stoupl prodaný náklad Světa motorů z 31 475 výtisků na jedno číslo na 38 558 kusů. To je naprosto nebývalá věc. Však se také náš časopis za rok 2015 stal ve své kategorii Časopisem roku. Ve svém segmentu jsme s obrovským náskokem první v prodejích, i ve druhé měřené veličině - ve čtenosti.

Myslíte si tedy, že tištěná motoristická média budou výjimkou z pravidla, že čtenost časopisů obecně klesá?

Celkově je propad časopisů mnohem menší než u deníků. Internetové šílenství nás tak nezasáhlo. Že některému časopisu stoupá prodaný náklad je věc nebývalá, ale pokles ostatních bývá pomalý. Poměrně stabilizovaná je situace v kategorii motoristických časopisů. Náklad stoupá jen Světu motorů, ale ostatní tolik neztrácejí. Pokud začne velký sešup, tak si pomohou přechodem z týdenía

Zbyšek Pechr – CZECH NEWS CENTER

kové na čtrnáctidenní nebo měsíční periodu. A zase svůj život o pár měsíců prodlouží. Je třeba říci, že férově se na trhu chová jen sedm časopisů, které nechávají své prodané náklady auditovat. Pak tu existuje spousta motoristických samizdatů, o jejichž opravdovém prodaném nákladu nikdo nic neví, a ony lžou a lžou. Tedy ne samizdaty, ale jejich tvůrci. Bohužel, některým klientům to moc nevadí. Ale to je problém celého časopiseckého segmentu.

Mají motoristické časopisy své stálé fanoušky s letitým předplatným nebo se publikum mění?

Každý motoristický časopis má tvrdé jádro svých příznivců. Většinou to poznáte podle úrovně předplatného. Počet předplatitelů se u těch nejuznávanějších motoristických magazínů pohybuje od 20 % do 36 % z celkových prodejů. Svět motorů má v současnosti 13 500 abonentů. Za poslední tři roky nám jich přibyly tři tisíce.

Takže i u předplatného se tváře obměňují a nedá se říci, že si někdo bere předplatné s sebou do hrobu. Však také průměrný věk čtenáře Světa motorů za poslední tři roky klesl z 44 na 42 roků. Proti průměrným čtenářům deníků jsou ti naši vyslovení mladíci.

O jaké informace má vlastně dnešní čtenář motoristických časopisů zájem, co od nich čeká?

Některé motočasopisy jsou jasně vyhraněné a zajímají se třeba jen o rychlé drahé vozy. Jiné sázejí na pestrý obsah. Ten je i základem úspěchu Světa motorů. Snažíme se obsáhnout celou oblast motorismu. Jsou pochopitelně témata, která zabírají víc, jiná méně. Čtenáři nejlépe reagují na automobilové novinky, zejména české výroby, dále v poslední době stoupá zájem o ojetiny, do nichž se vyplatí investovat. Asi nejméně lákají výchovná témata o bezpečné jízdě. Celkově čtenář u časopisu snese větší porci písmenek, než na webu. Internet je rychlý a povrchní. Na Světě motorů čtenáři oceňují stoprocentně originální obsah, který je odborně na výši.

Když se vyskytne téma, co rozhoduje o tom, že se objeví v časopise nebo na webu, či v obou médiích?

Úzce spolupracujeme s redakcí webu Auto.cz. Rozhodování je jednoduché. Pokud jde o naprosto originální téma, které nikdo jiný nebude mít, dáváme přednost časopisu a až zhruba po pěti dnech prodeje se téma objeví i na webu. Jde-li o autorské články, ale z akcí, kde bylo více subjektů, jde web s informací na své stránky ihned a my ve Světě motorů je otiskneme v nejbližším možném termínu. V tom případě si dáváme velmi záležet na tom, aby informace v časopisu byla rozsáhlejší, přesnější a originálnější. Řada témat se objevuje v časopisu a na webu bez jakékoli koordinace. Platí zásada, kdo dřív přijde, ten dřív mele. Kdo věc objeví, ten má právo ji první zveřejnit.

Jak by měl vypadat ideální motoristický novinář? A je těch kvalitních dostatek?

Kvalitních novinářů nebude nikdy dostatek, stejně jako nebude nikdy dost kvalitních politiků, lékařů, pekařů, automechaniků... Osobně mám pocit, že kvalitních novinářů prudce ubývá. Může za to právě internet a lehkost, s níž na něm lze opisovat. Tedy spíš krást a to za dohledu naší neschopné justice. Stejně tak internet a lehkost, s níž tam může kdokoli cokoli zveřejňovat, vede k tomu, že si plno lidí myslí, že jsou novináři a přitom nemají o tomto řemesle ani nejmenší ponětí. Mnozí novináři nezvládají vlastní jazyk, nejsou schopni položit respondentům kloudnou otázku, v níž by sami hned neodpovídali. Jediné, čím přetékají, je nabubřelé sebevědomí. Několik let jsem teď měl možnost učit na novinářské škole a kvalita zájemců o toto povolání je někdy až děsivá. Naštěstí se ale vždy objevilo i pár jedinců, kteří svojí snahou a zaujetím člověku navodili optimističtější náladu. S řadou z nich dodnes a rád spolupracuji. Pokud jde o motoristické novináře, platí pro ně zhruba totéž. Za motoristického experta se považuje plno lidí, ale jen málo z nich jsou ti povolaní. Ideální motoristický novinář by měl mít skvělé teoretické znalosti jak z oblasti aut (nejlépe diplom z techniky), tak ze žurnalistiky (minimálně postgraduál ze žurnalistického oboru). Ale skoro nikoho takového neznám. Většinou je poznat, kdo je víc technik než novinář, a naopak. Existuje pár jednotlivců, kteří jsou skvělí novináři a zároveň výteční technici. Jsem rád, že většina z nich pracuje v našem integrovaném newsroomu.

Rozhovor vedl: Miroslav Konvalina
Foto: archiv Zbyška Pechra

Technologická mise do USA

V říjnu se z podnětu washingtonské ambasády a za organizační podpory agentury CzechInvest uskutečnila technologická mise do USA. Zúčastnili se jí zástupci českých univerzit, výrobních firem a společností zabývajících se výzkumem a vývojem pro automobilový průmysl, mezi nimi i několika členských firem Sdružení automobilového průmyslu, které doplnil zástupce sekretariátu AutoSAP. Jihovýchodní oblast Spojených států, konkrétně státy Georgia a Jižní Karolína, v současné době investují mnoho sil a prostředků do vzkříšení výroby poté, co se odtud před přibližně 15 lety tradiční textilní výroba přemístila do Asie. Jako vhodný obor se ukázal být průmysl, konkrétně letecký a automobilový, který zde nachází příznivé podmínky pro svůj rozvoj. Mezi nejdůležitějšími z nich je možno uvést nižší provozní náklady pro firmy (zdanění, ceny energií) a nižší životní náklady pro lidi (přibližně 90 % průměru USA), což

přitahuje mladé, motivované pracovníky s vhodným vzděláním, ze kterých si firmy mohou vybírat, dále pak dostupnost několika velkých námořních přístavů na atlantickém pobřeží (Charleston, Savannah, Brunswick) s přímým napojením na železnici a všeobecně strategická poloha oblasti.

Z Atlanty lze za pouhé 2 hodiny letu dosáhnout na 80 % obyvatelstva Spojených států, většinu obyvatelstva Kanady a na sever rychle se rozvíjejícího Mexika. Celou oblast státu lze obsáhnout jednodenní jízdou autem, což je vhodným předpokladem pro dodávky v režimu just-in-time. Významným faktorem pro vedení firem je navíc bezpochyby i fakt, že v těchto státech není povinná odborová organizovanost.

Zjistili jsme, že Američané jsou nuceni řešit obdobné problémy, s jakými se setkáváme u nás, například nedostatek vysoce technicky vzdělaných lidí, spolupráci průmyslu a vzdělávacího systému atd. Velký rozdíl však vidíme v přístupu, který zaujímá stát, který si stanovil jasné cíle a vše nyní podřizuje jejich naplnění.

Cílem cesty bylo představit Českou republiku jako automobilovou velmoc disponující kvalitním lidským i technickým potenciálem jak ve výrobě, tak i v oblasti vědy a výzkumu, a prozkoumat oblasti možné spolupráce (přičemž některé projekty již běží), a na druhou stranu seznámit se s prostředím, které je otevřené a pozitivní všem podnikatelským záměrům přinášejícím především nová pracovní místa.

Během čtyř dnů nabitých nejenom velmi dobře připraveným programem, ale i dlouhými přejezdy, absolvovali účastníci mise celou řadu zajímavých a přínosných jednání, prezentací, návštěv univerzitních kampusů, továren a výrobních závodů a setkali se nejenom se zástupci těchto organizací, ale i dalších struktur budovaných a podporovaných státem (obdoba naší hospodářské komory, CzechInvestu, vzdělávací a rekvalifikační agentury apod.).

Zástupce sekretariátu AutoSAP Tomáš Hubínek k celkovému dojmu z cesty řekl:

„Na mě zapůsobila především pozitivní atmosféra, která byla viditelná na všech úrovních. V USA draze zaplatili za poznání, že základem zaměstnanosti, prosperity a společenského smíru je jedině výroba, a nyní jsou odhodláni učinit vše, aby situaci napravili. Připravují všemožnou podporu pro potenciální investory, kteří se rozhodují přijít, včetně vyhledání vhodných pozemků nebo objektů, zpracování projektů na stavbu či rekonstrukci, vyhledání a vyškolení pracovníků a další."

Několikrát při jednáních zaznělo, že úspěch je vždy společnou záležitostí, proto stavebnictví a banky podporují sektor automotive. Druhým velkým vzkazem pro nás by mělo být, že univerzity a vzdělání obecně jsou zde považovány za nedílnou součást průmyslu, bez které není možno ve světové konkurenci uspět.

Na základě této mise stojí za úvahu:

- Ve spolupráci s technickými univerzitami vytipovat vhodné kandidáty mezi studenty a těm, kteří by projevili zájem, poskytnout všemožnou podporu, aby mohli studovat ve Spojených státech. Začneme tak budovat novou základnu zkušených, samostatných a světa znalých odborníků.
- Ve spolupráci s CzechInvestem připravit pro firmy dodavatelského průmyslu osvětové materiály a informace o možnostech, které se ve Spojených státech nabízejí pro rozšiřování podnikání, a poskytnout zájemcům potřebnou podporu. Automobilky nebo obecně odběratelé vyžadují, aby měly svého obchodního partnera na dosah, takže je dobré je následovat, příkladem čehož je i česká společnost ALBAform. Otevřou se tak zároveň i možnosti pro získání nových zákazníků.

Tomáš Hubínek, hubinek@autosap.cz.

NFOZP Evidence náhradního plnění pomůže firmám i lidem s postižením

Nadační fond pro podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením (NFOZP) je tady už deset let a jeho projekt Srdcerváči odstartoval v září už do čtvrtého ročníku kampaně. Také spojení AutoSAP a NFOZP pokračuje. Sdružení automobilového průmyslu nadační fond podporuje v jeho aktivitách a ten je na oplátku platným poradcem a konzultantem AutoSAP.

„Se členy sdružení řešíme nejen chystané legislativní změny, které se týkají zaměstnávání lidí se zdravotním postižením, ale i konkrétní nábory handicapovaných," říká v rozhovoru pro Zpravodaj automobilového sdružení ředitelka nadačního fondu Hana Potměšilová.

Jak jde dohromady zaměstnávání lidí se zdravotním postižením a obor automotive?

Automobilové firmy zaměstnávají nejvíce lidí v Česku a platí za nejférovější na trhu práce. I proto před sedmi lety začal fond s AutoSAP spolupracovat. Členy sdružení tehdy znepokojil návrh Ministerstva

práce a sociálních věcí, že by mělo být omezeno náhradní plnění a zrušena kategorie osob se zdravotním znevýhodněním.

Nikterak nezlehčuji odbornost NFOZP, přesto AutoSAP sdružuje stovky firem a nadační fond je jen jedna z neziskových organizací v Česku. Jak jste na sebe vůbec narazili?

Nadační fond tehdy oslovil sdružení, protože jsme viděli, jakou hrozbu by navrhované změny přinesly na trh práce pro lidi se zdravotním postižením. Věděli jsme, že mnohé firmy v automobilovém průmyslu zaměstnávají handicapované a mnohé mají specializovaná pracoviště, kde postižení nacházejí uplatnění. A sdružení naši spolupráci tehdy velmi ochotně přijalo.

Existuje v současné době nějaký zákon, který se dotýká zaměstnávání handicapovaných v automotive?

Jedním z velkých témat pro členy sdružení bude zavedení evidence náhradního plnění. Pokud tato změna vstoupí platnost, bude to znamenat velký zlom. Firmy budou muset přiznávat, od jakého dodavatele jaké náhradní plnění kupují. Já si od toho slibuji odkrytí nešvarů a lepší příležitost pro solidní firmy.

Mnohé automobilové firmy se pyšní svou společenskou odpovědností, filantropickými aktivitami. Které firmy, podle vás, dělají ono CSR vůči zdravotně postiženým tak, jak se má?

Budu mluvit za nás. NFOZP dlouhodobě podporuje ŠKODA AUTO, která zaměstnává lidi s postižením. Dělali jsme jim audit i analýzu a připravili pracoviště vhodné pro zaměstnávání lidí s pohybovými problémy. ŠKODA AUTO daruje pravidelně také Srdcerváčům zážitky a dárky do jejich fundraisingového katalogu, a navíc půjčuje automobil. A to je pro nás důležité, protože neziskové organizace v Česku obecně mají jeden z největších problémů právě s mobilitou.

-pep-

Představujeme naše nové členy

ŠKODA AUTO Vysoká škola

Rok založení: 2000 ■ Počet zaměstnanců: 70 ■ Ředitel společnosti: doc. Ing. Pavel Mertlík, CSc. ■ Počet studentů v oborech: 1070

Předmět činnosti:

Terciální vzdělávání, vysokoškolské studium, výzkum

ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA, o.p.s.
Na Karmeli, CZ 293 01 Mladá Boleslav ■ Tel.: +420 326 823 024 ■ E-mail: info@is.savs.cz ■ www.savs.cz

PODNIK ROKU 2015
V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU ČR

AutoSAP
SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Viceprezident AutoSAP Miroslav Dvořák předal na konferenci o vývoji autoprůmyslu v Brně ceny vítězům v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob.

Ceny převzali: Marek Jaroš – GLOBAL ASSITANCE, Petr Bold – MTX a Filip Valenta – TOYOTA TSUSHO EUROPE

Český automobilový průmysl zažívá nejúspěšnější rok v historii.
Dovolte, abychom ho s Vámi nejen oslavili, ale také Vám popřáli
krásné, klidné svátky a ještě úspěšnější rok 2017.
Váš sekretariát AutoSAP

Auto SAP
SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Andělské spojení VINO HORT & Bořka Šípka, které lahodí nejen oku, ale i chuti!
Limitovanou kolekci skla se širokou nabídkou našich i světových vín Vám přináší Alena Semrádová.
t.: +420 602 131 820, email: semradova@vinohort.cz