

ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2017 | 1



Témata
budoucnosti,
úkoly k řešení

Pavel Kysilka
k výzvam
autoprůmyslu

Rozhovor
s viceprezidentem
Janem Peškem



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Volba prezidenta a orgánů AutoSAP

Průhonice 20. 12. 2016

Novým prezidentem
byl zvolen
Bohdan Wojnar.



představenstvo AutoSAP



gratulace novému prezidentovi



prezident
Bohdan Wojnar



Martin Jahn

Bohdan Wojnar



Martin Jahn, Miroslav Dvořák



Bohdan Wojnar, Pavel Juříček, Jan Pešek



Vážení čtenáři, nahlížíte do prvních stránek nového časopisu Český autoprůmysl. Navazujeme s ním na dosavadní Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu, avšak chceme zasáhnout širší publikum a přitáhnout jeho pozornost k tématům automotive. Naleznete v něm tak pohled na aktuální témata, která jsou zásadní pro blízkou i vzdálenější budoucnost autoprůmyslu v České republice. Časopis bude v tištěné podobě vycházet pětkrát ročně a je určen všem, kteří mohou přispět k rozvoji tohoto klíčového odvětví české ekonomiky a našich členských firem. Není náhodou, že časopis uvádíme právě nyní. AutoSAP otevírá novou kapitolu své činnosti. 144 členských firem na prosincové valné hromadě zvolilo na další 4 roky novým prezidentem AutoSAP Bohdana Wojnara. Stávající viceprezidenty, Pavla Juříčka a Miroslava Dvořáka, pak doplnilo o Jana Peška. Obměnou prošlo také jedenáctičlenné představenstvo, v jehož řadách jsou noví zástupci dodavatelského spektra AutoSAP, Petr Novák a Petr Mašek. V neposlední řadě máme nového člena dozorčí rady Miroslava Mühlböcka. Obnovené vedení na valné hromadě podpořilo šestibodovou vizi Bohdana Wojnara určující další činnost automobilového spolku. Ta reaguje na překotné změny, kterými prochází a bude procházet automobilový průmysl. Prvním bodem je dokončení modernizace sdružení. Valná hromada odhlasovala změnu stanov, schválila rozpočet a představenstvo projednalo další změny ve fungování sekretariátu tak, aby byl pružnější, zbavil se přebytečné administrativy a měl kompetence k plnění nových úkolů. Druhým bodem je rozvíjení portfolia služeb pro firmu, aby bylo zřejmé, jaké výhody jim členství přináší. Základem je posílení vnitřní a vnější komunikace, činnost pracovních skupin, poradenství, školení a sběr unikátních oborových statistických dat. Třetím bodem je přispět k řešení aktuálně velmi palčivé situace na trhu práce v České republice.

Chceme iniciovat změny v parametrech aktivní politiky zaměstnanosti, ve sladování nabídky trhu práce s požadavky firem a vytvářet podmínky pro posilování mobility na trhu práce. Není v této souvislosti naléhavějšího úkolu, než je podpora technického vzdělávání.

Čtvrtým bodem je dotážení aktuálně běžících témat, ať už jde o prosazování obnovy vozového parku, podporu systematického přístupu k rozvoji alternativních paliv v ČR, prosazování zájmů automotive v emisní legislativě či o financování výzkumu a vývoje.

Pátým a nejzásadnějším bodem nové koncepce je příprava České republiky na faktické dopady nastupujících trendů na automobilový průmysl. Změny, které přinesou témata jako e-mobilita, digitalizace, konektivita a autonomní řízení, se razantně projeví nejen v našich produktech a způsobu jejich používání, ale ve změně obchodních modelů, dodavatelských vztahů či požadavků trhu práce. I proto je jim věnována velká část prvního čísla časopisu Český autoprůmysl a budou obsahem i následujících čísel. Šestý a poslední bod plánu nového prezidenta AutoSAP je klíčový. Posílení diskuze s politickou reprezentací a partnery ve výše uvedených tématech, jejichž koncepční řešení v Česku nesnese odkladu. Na nadcházejícím kolokviu ministrů se zástupci tuzemského autoprůmyslu v Mladé Boleslavi budou představeny aktuální problémy, které je třeba i v synergií s partnerskými svazy neodkladně řešit na centrální i krajské úrovni.

Po historických úspěších, které český autoprůmysl a řada jeho členských firem v roce 2016 dosáhly, je třeba využít pokračující prosperity a připravit se na budoucnost. AutoSAP chce stát v čele těchto změn v České republice.

Váš Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel AutoSAP



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

Šéfredaktor: Ing. Miroslav Konvalina | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/5a, 140 00 Praha 4 – Michle
Tel.: +420 233 323 885 | E-mail: konvalina@autosap.cz | Elektronická verze: www.autosap.cz
Grafika: Propagační Atelier, Mazancova 3055, 143 00 Praha 4 | Grafika obálky: Libor Novák
Tisk: BETIS s.r.o., Praha – Běchovice | Registrováno: MK ČR E 22798 | Periodicita: Vychází pětkrát ročně
Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 1/2017: Únor 2017



03



05

17 Český autoprůmysl překonal historický rekord ve výrobě motorových vozidel



32



10

24 Osobnosti autoprůmyslu

30

LAKOVNA HAJDÍK v posledních letech dynamicky roste



34

Naše téma

- 3 | Auta bez řidičů: v blízké budoucnosti už by v Evropě neměla nikoho překvapit
- 7 | Chytrá auta v sobě skrývají výhody i nebezpečí
- 10 | Vždy připojen

Rozhovor

- 5 | Jan Pešek – viceprezident AutoSAP: Jsme tu především pro členské firmy
- 13 | Pavel Kysilka – Přípravenost autoprůmyslu na digitální epochu
- 34 | Erich Handl – Automakers.cz: Budoucnost je v užití videa

Noví členové

- 16 | Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
- 16 | Zliner

Jak se vede

- 17 | Český autoprůmysl překonal historický rekord
- 18 | Iveco Bus: Zůstáváme velmocí ve výrobě autobusů na jednoho obyvatele
- 19 | TÜV SÜD Czech otevřela novou testovací laboratoř pro automobilový průmysl
- 20 | Organizační změna v MOTOR JIKOV GROUP
- 20 | Koyo Bearings sčítá rok 2016
- 21 | Nošovický závod Hyundai zaznamenal další rekordní rok
- 22 | Úspěšný rok pro výrobce přípojných vozidel

Osobnosti autoprůmyslu

- 24 | Osobnosti autoprůmyslu
- 25 | Sloupek Hany Potměšilové

Inovace ve firmách

- 26 | Valeo: Revoluční řešení z Prahy
- 28 | ČZ: Od 3D modelu k funkčnímu prototypu metodou „Rapid Prototyping“
- 30 | LAKOVNA HAJDÍK v posledních letech dynamicky roste
- 31 | SOLEA CZ dává příležitost zdravotně postiženým

Téma budoucnosti

- 32 | Samořídící auta a elektromobily mění americký autoprůmysl a vytvářejí nové příležitosti i pro české firmy

Auta bez řidičů: v blízké budoucnosti už by v Evropě neměla nikoho překvapit

V Bruselu se připravuje strategie, která má evropskému automobilovému průmyslu pomoci obstát ve světové konkurenci. Velký důraz klade na automatizaci řízení.

I když to při pohledu na české silnice zatím není patrné, velké změny v oblasti automobilové dopravy jsou na spadnutí. Vědí to i evropští výrobci aut. „Automobilový průmysl se v následujících deseti letech promění víc než za posledních sto let. To je fakt, který si automobilky plně uvědomují a připravují koncepce budoucí prosperity,“ říká výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl.

Snaha o ochranu ovzduší i klimatu vytváří tlak na přechod k vozům poháněným elektřinou a dalšími alternativními způsoby. Více lidí také zjišťuje, že auto nepotřebují přímo vlastnit, ale chtějí být zkrátka mobilní.

Rozvoj digitálních technologií, který mění auta na jakési pojízdné tablety, navíc přináší pohodlnější řízení a přispívá k bezpečnějšímu a plynulejšímu provozu. Obrazem blízké budoucnosti jsou pak auta, která ani nepotřebují řidiče.

„S těmito trendy – přechodem k čisté mobilitě, rozvojem digitalizace nebo vývojem autonomních aut – je nutné počítat jako s realitou,“ odpovídá Petzl na otázku, jestli automobilky vnímají změny spíše jako příležitost, nebo ohrožení.

„Automatizace řízení je jednou ze součástí přicházející technické evoluce, která pomůže zlepšit kvalitu ovzduší a zvýšit energetickou účinnost i bezpečnost na silnicích, a zároveň přispěje k udržení vedoucí pozice Evropy v oblasti technologií,“ říká také šéf evropského

sdužení dodavatelů automobilového průmyslu CLEPA Paul Schockmel.

Soupeřit s Googlem

O udržení na světové špičce ale bude muset Evropa zabojovat, protože globální konkurence roste a vstupují do ní třeba i firmy, které se zatím pohybují spíše v oblasti IT – jako například americký Google.

Úspěch evropských automobilek bude zásadní i pro unijní ekonomiku. V EU zajišťuje automobilový průmysl asi 12 milionů pracovních míst a váže na sebe řadu dalších odvětví.

Evropští výrobci už dnes investují do technologií budoucnosti téměř 45 miliard euro ročně, uvádí Evropská asociace výrobců automobilů ACEA.

Do věci se ale vložila i Evropská komise, která před rokem vytvořila pracovní tým s názvem GEAR 2030. Ve skupině se setkávají nejen zástupci členských zemí, automobilek a jejich dodavatelů, ale také odboráři, představitelé spotřebitelských organizací, ochránci životního prostředí nebo odborníci na bezpečnost provozu.

„Očekávám od této skupiny, že vytvoří plán pro inovace v oblasti paliv, přizpůsobení se novým trendům a posílení přístupu na rostoucí trhy,“ řekla k tomu evropská komisařka pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky Elzbieta Bieńkowska. Experti se v rámci GEAR 2030 zabývají změnami, na které budou muset reagovat hodnotové řetězce evropských automobilek,

problematikou automatických vozidel a využívání digitálních dat a také otázkami obchodní politiky a harmonizace technických pravidel.

Auta bez řidiče

Celý proces by se měl uzavřít na konci letošního roku a jeho výsledkem mají být doporučení adresovaná právě Evropské komisi. Jedním z výstupů by měla být například cestovní mapa pro přechod k automatizovanému řízení vozidel. Přechod do nové éry neprospěje podle Komise jen výrobcům nebo ekonomice. Do budoucna si slibuje například snížení počtu dopravních nehod.

„Až 90 % silničních nehod je způsobeno lidským faktorem. Cestovní mapa pro automatizovanou a digitálně propojená vozidla by pomohla drasticky snížit počet úmrtí,“ uvádí Komise ve svých materiálech. I když už auta budoucnosti podle některých názorů čekají „za rohem“, bude potřeba vyřešit celou řadu otázek.

„Automobily podléhají přísné regulaci, nemluvě o tom, že překážkou plošného zavedení autonomních vozidel je zatím i ženevská konvence, která požaduje přítomnost řidiče, jenž má mít vůz pod kontrolou,“ vysvětluje Petzl s odkazem na Světovou úmluvu o silniční a automobilové dopravě, kterou podepsala i většina členských zemí EU.

V praxi to podle něj znamená, že v nadcházejících letech se budeme na silnicích setkávat se stále sofistikovanějšími asistenty jízdních režimů, které se představě

autonomního vozidla budou postupně blížit, ale na plně automatické vozidlo si budeme muset ještě počkat.

Jak napovídá i název expertního týmu GEAR 2030, Komise očekává, že dostupnější by taková auta měla být do roku 2030. Jejich rozvoji by měly napomoci i legislativní změny.

Čistější auta

Také silnějšímu rozvoji elektromobility zatím brání vysoké náklady na pořízení vozu nebo nedostatečná dobíjecí infrastruktura.

„Elektrická auta by už neměla být privilegiem několika vyvolených, ale během jednoho desetiletí by se měla stát dostupnými v masovém měřítku,“ myslí si generální ředitelka Evropského sdružení spotřebitelských svazů (BEUC) Monika Goyens.

Čistou mobilitu však nezajistí jen snižování emisí ze samotných aut, ale také inteligentnější dopravní systémy, zlepšování infrastruktury nebo výchova řidičů k úspornějšímu řízení, tvrdí automobilky, které na sklonku minulého roku vydaly 10 doporučení pro budoucnost automobilové dopravy v EU. Evropské politiky v nich mimo jiné vyzývají k podpoře inovací a také sledování změn v návycích a potřebách řidičů a spotřebitelů.

Adéla Denková, EurActiv.cz

Čemu se GEAR 2030 věnuje:

- | Změny v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu: Jak se má nové éře mobility přizpůsobit hodnotový řetězec sahající od dodavatelů surovin až po likvidaci starých vozidel, který v EU zaměstnává 12 milionů lidí?
- | Cestovní mapa pro automatická a propojená vozidla: Jak může Evropská unie podpořit rozvoj automobilového průmyslu směrem k automatizovanému řízení a propojeným vozidlům, na kterém pracuje i světová konkurence?
- | Zachování globální konkurenceschopnosti: Jakým výzvám čelí evropský automobilový průmysl v globální konkurenci a jak se s nimi může vyrovnat?

10 doporučení ACEA pro budoucnost silniční mobility:

1. Politika a regulace by měly podporovat inovace.
2. Při podpoře inovací je potřeba zachovat technologickou neutralitu.
3. Zaměřit se na potřeby a návyky spotřebitelů.
4. Věnovat se širokému spektru možností jak snižovat emise.
5. Přijmout také celistvý přístup k bezpečnosti dopravy.
6. Lépe koordinovat politiku ochrany klimatu s politikou ochrany ovzduší.
7. Všechny druhy dopravy by se měly navzájem doplňovat.
8. Zajistit plynulejší provoz ve městech.
9. Usnadnit přechod k automatizovaným a propojeným vozidlům.
10. Podpořit obnovu vozových parků v evropských zemích.



Jan Pešek

– viceprezident AutoSAP: Jsme tu především pro členskou firmu

Třetím viceprezidentem AutoSAP je od počátku roku 2017 PhDr. Jan Pešek. Ve Sdružení automobilového průmyslu zastupuje automobilku Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA), kde je generálním manažerem oddělení lidských zdrojů. Jan Pešek je zároveň místopředsedou Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP.



Přinášíte do AutoSAP pohled z perspektivy jedné z nejsilnějších automobilek na českém území. Jak se TPCA v uplynulém roce dařilo a s čím se případně musela vyrovnávat?

Minulý rok můžeme považovat za úspěšný. I přes velkou konkurenci, která panuje na evropském trhu v segmentu malých aut, si zákazníci koupili podobný počet aut jako v roce předcházejícím. Celkově jsme vyrobili 220 606 aut všech tří značek (Toyota Aygo, Peugeot 108, Citroën C1), což je o procento více než v roce předešlém. Významnou změnou, kterou naše automobilka v uplynulém roce zaznamenala, je přechod na nový směnný režim. Poprvé v jedenáctileté historii TPCA se pracuje v kratších směnách namísto předchozích desetihodinových směn rozvržených ve 4 dnech. Přšli jsme na nový směnný režim především z důvodu snížení ergonomické zátěže našich zaměstnanců a také s cílem omezit práci v noci. Nově je pracovní týden v TPCA pětidenní a délka směny je 7,45 hodiny. **Co je třeba ze středně až dlouhodobé perspektivy zajistit, aby finální výrobci typu TPCA v Česku zůstali?**

Zahraniční vlastníci určitě vnímají, že je v České republice dlouhá tradice průmyslové výroby a lidé jsou velmi schopní, zruční a pracovití. Ovšem tyto silné stránky neplatí jen pro Českou republiku a při rozhodování o dalších investicích mají investoři určitě větší výběr, než tomu bylo v minulosti. Závody vlastněné zahraničními investory musí svým vlastníkům stále dokazovat, že jsou na špici ve svých oborech a obstojí v tvrdé konkurenci. Pro TPCA platí, že budoucnost nám zajistí především naše výborné výsledky – tj. především kvalita našich aut, flexibilita a náklady, s jakými je dokážeme vyrobit. Abychom to dokázali, musíme se držet hodnot, které jsme shrnuli v naší Vizi 2020. Pokud jde o Českou republiku, je důležité, aby podnikatelské prostředí umožňovalo rozvoj průmyslu, flexibilitu v nejrůznějších oblastech a současně stabilitu politickou a ekonomickou. Důležitá je také rychlost, s jakou úřady a instituce řeší potřeby firem, kde je nepochybně co zlepšovat. V současné době vnímáme jako významné riziko nedostatek vhodných pracovníků na trhu, což některé firmy vedlo až k odmítání zakázek. My jsme se do této situace bohudík nedostali, ale trh práce je jedno z nejzásadnějších témat, kterým se musíme věnovat. A nejde jen o to, aby byla přijímána strategická opatření na úrovni ČR, ale všechny firmy se musí více

než kdy dřív starat o motivaci a pracovní podmínky svých zaměstnanců, aby si je udržely.

Na jakých tématech mohou finální výrobci motorových vozidel spolupracovat?

Existuje celá řada oblastí, ve kterých si můžeme vyměňovat své zkušenosti. Na minulém setkání finálních výrobců jsme kupříkladu diskutovali možnost spolupráce v oblasti nákupu, elektronických aukcí a podobně, ale to je jen jedna z mnoha.

setkání členských firem v Příhoně. Samozřejmě vzhledem k charakteristice našeho sdružení je také nezbytné potvrdit si potřeby našich členů – AutoSAP je tu především pro ně. Snažili jsme se také revidovat naše interní procesy v zájmu zefektivnění a rychlejšího rozhodování. Osobně chci přispět prací na tématech, která jsou blízká mým dosavadním zkušenostem, ať už je to pracovní právní legislativa, otázky týkající se trhu práce nebo sociálního dialogu.

Vizitka PhDr. Jana Peška

Jan Pešek je absolventem Univerzity Karlovy, kde získal doktorát v oboru psychologie. Po působení v této oblasti začal od roku 2002 pracovat v oblasti řízení lidských zdrojů jako specialista a posléze jako manažer ve výrobních firmách. Od roku 2005 spojil svou profesní dráhu s automobilkou Toyota Peugeot Citroën Automobile v kolínských Ovčárech, kde zastával několik převážně manažerských pozic a od roku 2011 je generálním manažerem oddělení lidských zdrojů. Je ženatý a má dceru a syna.

Jakým způsobem může přispět AutoSAP ke sladování nabídky trhu práce s požadavky firem? Co se osvědčilo v této oblasti v TPCA?

V současné době je důležitým tématem podpora zaměstnávání pracovníků z jiných zemí (např. Ukrajiny) vzhledem k velmi nízké nezaměstnanosti v ČR. Řada firem včetně TPCA k tomuto kroku došla jen z toho důvodu, že nebylo možné zajistit dostatek pracovníků z českého a slovenského trhu, což je samozřejmě nadále naše priorita. Nemůžeme spoléhat jen na zahraniční pracovníky. Je třeba hledat způsoby, jak využít potenciál domácího pracovního trhu – například projekty na podporu mobility pracovníků z regionů s vyšší nezaměstnaností, vzdělávání a rekvalifikace apod.

Působíte v představenstvu AutoSAP od chvíle, kdy loni začala jeho modernizace. Jak by mělo sdružení vypadat a fungovat, aby co nejlépe reagovalo na potřeby svých členů?

Tyto věci diskutujeme v rámci celého představenstva velmi intenzivně. Myslím, že hlavní priority vysvětlil dobře pan prezident Wojnar na prosincovém

Do představenstva AutoSAP přišli během minulého roku noví členové a věřím, že společně můžeme dosáhnout dalšího zlepšení pozice automobilového průmyslu ČR.

TPCA má od počátku roku 2017 nového prezidenta, jaká je jeho vize?

TPCA je „joint venture“, tedy společným podnikem dvou mateřských společností (japonské Toyoty a francouzského PSA Groupe), a je pravidlem, že se vrcholní zástupci vedení společnosti v pravidelných periodách střídají. Není to ovšem tak, že by s novým vedením vždy přišla změna směřování naší společnosti. Pracujeme v dlouhodobých perspektivách a náš pětiletý plán rozvoje je vždy schvalován nejvyšším vedením obou mateřských společností. V podobě nového prezidenta pana Koreatsu Aokiho, výrobního viceprezidenta Tima Freemana a viceprezidenta pro administrativu Dr. Roberta Kimla k nám přichází především neocenitelné zkušenosti. Všichni mají široký rozhled z působení v mnoha zemích a tvoří silný tým, který nám může pomoci dosáhnout společných cílů.

Chytrá auta v sobě skrývají výhody i nebezpečí

Automobiloví výrobci již dnes vytvářejí vozidla, která během jízdy generují obrovské množství dat. Ta můžeme využít nejen k lepšímu požitku z jízdy či k nejrůznějším službám pro řidiče, ale především k větší bezpečnosti na silnicích. Jak ale zajistit rovný přístup k těmto datům a zároveň chránit soukromí řidičů i práva výrobců?



Inovace v oblasti digitálních technologií již dávno nejsou ničím novým

Současná Evropská komise si vytvoření jednotného digitálního trhu dokonce stanovila jako svou prioritu. Občas je ale poměrně složité vyznat se v tom, co do oblasti digitální agendy vlastně spadá. Nejde jen o zavádění vysokorychlostního internetu, volného pohybu dat přes

hranice, odstraňování překážek pro online obchodování či reformu autorských práv. Oblast digitální agendy je obsáhlejší. A v poslední době se čím dál více dotýká také automobilového průmyslu. Ve filmech, které se nám snaží ukázat technologickou budoucnost, můžeme často vidět auta bez řidičů, která sama jezdí po silnicích a vozí pasažéry. Taková vozidla se již skutečně testují a jednou pro

nás zřejmě budou samozřejmostí. Nicméně cesta k takové budoucnosti je poněkud složitější. Technologii nestačí jen vytvořit. Důležité je především docílit toho, abychom ji mohli efektivně a bezpečně využívat.

Na unijní úrovni již nějakou dobu probíhají debaty o tom, jak využít digitální technologie a informační infrastrukturu v dopravě, jak díky novým technologiím

NAŠE TÉMA



zvýšit bezpečí na silnicích, snížit spotřebu paliva, efektivněji řídit dopravu ve městech či jak pomocí vzájemného sdílení dat mezi dopravními prostředky zlepšit kvalitu jízdy a komfort řidičů.

Generální tajemník Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA) Erik Jonnaert v tomto ohledu mluví dokonce o „revoluční změně požitku z jízdy“. Tzv. chytrá auta, tedy ta, která jsou během jízdy schopná sbírat a zpracovávat data a následně je sdílet s vnějším světem, jsou podle mnohých schopna zlepšit kvalitu našich životů i konkurenceschopnost evropského průmyslu. Co si však pod tímto pojmem představít konkrétního? A je to se sběrem a sdílením dat během jízdy tak jednoduché?

Auta, která si sama zavolají pomoc

Nejdříve se podívejme, jaké služby by nám široká propojenost vozidel a generování dat během jízdy vlastně měly přinést. Základní přidanou hodnotou tzv. chytrých aut by měla být větší bezpečnost na silnicích. Díky propojenosti jednotlivých vozidel a jejich výrobců by se řidiči mohli snadno a v reálném čase ze svých palubních počítačů či mobilů dozvědět o nejrůznějších výstrahách a upozorněních na nebezpečí na silnicích. Díky tomu by se řidič mohl takovým místům včas vyhnout. Konkrétním příkladem může být technologie eCall.

Jedná se o systém nouzového volání, který v sobě bude mít od dubna roku 2018 povinně zabudovaný každý automobil prodaný v Evropské unii. Jeho účelem je v případě vážné nehody přivolat okamžitou pomoc.

Dalším typem služeb, které nám chytrá a propojená auta přinesou, má být

například rozpoznávání dopravního značení či služby ulehčující parkování. Existovat by však měly také tzv. personalizované služby, mezi které by spadaly třeba nové systémy pojištění fungující na principu „plať podle toho, jak řídíš“. Pojišťovny by v takovém případě měly přístup k tzv. telematickým datům, podle kterých mohou poměrně jasně vidět, jak se řidič za volantem během jízdy chová. Služeb, které by sdílení dat automobilů (ale i jiných dopravních prostředků) přineslo, je však mnohem více a potenciál je v tomto odvětví obrovský. To si uvědomuje i automobilový průmysl a telekomunikační společnosti (bez kterých se sdílení dat neobejde). Na konci září se proto jejich zástupci shodli na vzniku nové aliance, která sdružuje celkem 37 společností včetně telekomunikačních operátorů, dodavatelů, automobilových výrobců a prodejců. Cílem jejich spolupráce je zejména propagace a rozšíření propojeného a digitalizovaného světa automobilů v Evropě.

Aliance se prozatím shodla na jakési testovací fázi. V té se zaměří na tři hlavní oblasti. První je automatizované řízení, mezi které můžeme zařadit testování i dálniční řídič. Druhou je bezpečnost silnic a efektivní řízení dopravy, což je spojeno například s optimalizací dopravní situace ve městech. Třetí oblastí je pak digitalizace dopravy a logistiky. Účelem těchto pilotních programů je zjistit, jakou cestou by se jednotlivé společnosti mohly v blízké budoucnosti vydat, do jakých technologií investovat a co stojí za to vytvářet. Testování by mělo dále osvětlit, jaké oblasti je třeba legislativně upravit nebo jak proměnit stávající infrastrukturu.

Na čí straně je právo a zodpovědnost?

Probíhající diskuze se však netýká jen možných přínosů pro řidiče. Stejnějí je v tomto ohledu odpovědět si na otázku, jak zajistit rovnováhu mezi tržními potřebami poskytovatelů těchto služeb, mezi zájmy jednotlivých zákazníků a mezi vlastnickými právy výrobců automobilů při současném zachování vysoké bezpečnosti provozu vozidla. Jinými slovy, jak zajistit bezpečný a rovný přístup k datům generovaným automobily, ale zároveň chránit práva automobilových výrobců, kteří tato chytrá auta vyrábějí, sbírají data a mají za ně odpovědnost.

Anonymizovaná data, která automobily generují během jízdy, již dnes sbírají automobiloví výrobci k analytickým účelům. Nicméně přístup k nim chtějí mít také třetí strany, tedy poskytovatelé služeb, kteří chtějí tato data využít ke komerčním účelům, ať už jde o vytváření specifických

aplikací pro řidiče či analýzu trendů a potřeb. Nadto je zájem získat přístup do vozidel a nabídnout uživatelům další služby, na které původní producent vozidla třeba sám nemyslel. Klíčové je proto rozlišit mezi tím, co automobilky mohou poskytnout a co již spadá mezi osobní data řidiče a „jak hluboko“ do systému automobilu tvůrce aplikací pustit. Pokud jde o data generovaná vozidlem, ta zahrnují v první řadě data vytvářející se uvnitř automobilu, která napomáhají bezpečnému fungování vozidla, kontrolují a opravují jeho funkce či identifikují a opravují případné systémové chyby. Pro lepší představu bychom si pod tím mohli představit třeba systémy zaznamenávající počet otáček motoru, akceleraci, rychlost vozidla, hladinu paliva, stav airbagu, teplotu vzduchu či motoru nebo opotřebení brzd. Dále se jedná o data, která neohrožují bezpečnost a funkce vozidla a neporušují práva duševního vlastnictví výrobců vozidel. Naopak data týkající se řidiče, jako například destinace uložené v jeho navigaci či údaje z jeho mobilního telefonu, by podléhaly přísné ochraně a mohly by být poskytnuty třetím stranám jen po výslovném svolení uživatele vozu.

Auto není smartphone

Základem je tedy v případě sdílení a shromažďování dat z automobilů rozlišovat to, zdali jsou využívána pro komerční, či veřejný zájem a zdali se jedná o data osobní, nebo data spojená čistě s provozem vozidla. Osobní data by pak pro poskytovatele služeb byla dostupná jen v případě souhlasu samotného uživatele a jen pro ten účel, ke kterému dal řidič výslovné povolení. Hlavní zodpovědnost v tomto ohledu stojí na výrobcích vozidel. I když se připravují na rozvoj služeb pro motoristy, který přichází ruku v ruce s nástupem automatizace vozidel, automobil není smartphone či komunikační prostředek. Jeho primárním úkolem je dovézt lidi bezpečně z jednoho bodu do druhého. Přitom s přibývajícím konektivitou a umělou inteligencí aut stoupá také nebezpečí kybernetických útoků. Pokud by se do elektronického systému vozidla dostal zvnějšku někdo nepovolaný nebo někdo s nekalými úmysly, není nebezpečím jen případná krádež osobních dat, ale možné ohrožení majetku a zdraví. Jde o to zabránit, aby útočník mohl na dálku například aktivovat brzdy, vypnout motor nebo posilovač řízení a další kritické funkce vozidla. A nejde jen o nebezpečí během jízdy. Člověk s přístupem do zabezpečení vozidla by si

NAŠE TÉMA

je byl schopen také kdykoli odemknout. Zabezpečení systému a dat jsou tak jedním z nejdůležitějších úkolů výrobců chytrých aut. Proto by přímý přístup k datům generovaným vozidly (nikoli k datům osobním) měli mít pouze výrobci a jen skrze ně bude možné tato data získat a dále využívat. Poskytovatelé služeb se pak budou moci k datům dostat zpravidla dvojnásobným způsobem. Buďto přímo skrze výrobce automobilů a jejich datová úložiště, nebo prostřednictvím tzv. neutrálních serverů, kam budou jednotliví výrobci generovaná data ukládat. V obou případech však bude poskytování dat podmíněno předem sjednanými dohodami, se kterými bude muset souhlasit jak majitel vozidla, tak výrobci i poskytovatelé služeb.

Data jako důkaz u soudu

Telematická data vozidla však nemusí sloužit jen výrobcům automobilů ke zkvalitnění jejich služeb a technologií

či poskytovatelům služeb ve vytváření aplikací pro řidiče. Kdo k nim má přístup, může si bez větších problémů udělat velmi přesnou představu nejen o funkcích vozidla, ale také o chování konkrétního řidiče. Svě o tom ví i v německém Kolíně, kde telematická data posloužila jako klíčový důkazní prostředek během trestního řízení. I díky nim se soudce rozhodl udělit řidiči, který způsobil smrtelnou nehodu, mnohem vyšší trest. Obžaloba totiž díky sesbíraným datům předložila důkazy o tom, že agresivní jízda řidiče nebyla ojedinělá a že předpisy porušoval často. V tomto ohledu jsou sesbíraná data zcela jistě k užítku. O výše zmíněný princip „platí podle toho, jak řídíš“ mají zájem také pojišťovny, které jej již v některých státech EU testují. Díky telematickým datům, ke kterým po svolení řidiče mají přístup, si mohou udělat dobrou představu o jízdních návycích pojištětele a podle toho nastavit i výši jeho pojistného. Na druhou stranu

v případě, že řidič svůj souhlas se sběrem a užíváním dat z jeho vozidla neposkytne, pojišťovně prakticky nic nebude bránit k tomu nabídnout mu pojistné neúměrně vyšší.

V oblasti konektivity, výroby a užívání chytrých aut je před námi ještě dlouhá cesta. Nicméně technologický pokrok je natolik zřetelný a možnosti natolik velké, že je nutné vést debatu o budoucím směřování automobilového průmyslu již nyní. Taková diskuze nebude jednoduchá, bude zahrnovat problematiku technologickou, ekonomickou, právní, bezpečnostní či etickou. Nicméně nalézt cestu, kterou se v tomto směru ubírat, je možné.

Výhodné to ve svém důsledku bude pro všechny, včetně zákazníků, výrobců aut, prodejců a dodavatelů, poskytovatelů služeb či telekomunikačních společností.

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



ZPS-MECHANIKA Svařované a obráběné dílce pro automotive

KDO JSME?

Jsme moderní strojírenská společnost s kompletním zázemím pro splnění veškerých požadavků zákazníka v oblasti zpracování plechu, kovových dílců a součástek.

SPECIALIZUJEME SE NA

- + Svařování a ohýbání dílců
- + Obrábění součástek
- + Veškeré povrchové úpravy kovů
- + Přemontáže

KONTAKTUJTE NÁS

www.zps-mechanika.cz

info@zps-mechanika.cz

(+420) 577 533 585

tř. 3. května 1180
Zlín-Malenovice 763 02

Vždy připojen

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

ŠKODA AUTO razantně vstupuje do éry digitalizace a v nových infotainmentových systémech nabízí moderní služby zpříjemňující a zjednodušující cestování i využívání vozu i zvyšující bezpečnost posádky. Mobilní online-sloužby ŠKODA Connect se dělí do dvou kategorií. Infotainment Online slouží pro získávání informací a navigaci, služby Care Connect pro asistenci a vzdálený přístup k vozu.

Služby Care Connect

Care Connect zajišťuje posádce proaktivní služby a vzdálený přístup k vozu. Data jsou přenášena prostřednictvím dedikované SIM-karty integrované ve voze již z výroby.

Vzdálený přístup k vozu prostřednictvím chytrého telefonu a aplikace ŠKODA Connect App umožňuje na dálku zjistit aktuální stav auta, například stav paliva v nádrži, osvětlení, nebo zda má vůz otevřené nebo zavřené dveře. Pomocí funkce Poslední parkovací pozice lze zobrazit, kde vůz stojí. A funkce Houkání & Blikání aktivuje houkačku a varovné blikáče vozu, díky čemuž vůz snadněji najdete na parkovišti. Systém také umí upozornit zprávou na telefon o spuštění alarmu vozu, či pokud vůz překročí určenou rychlost nebo opustí definovaný prostor. Tuto funkci jistě ocení všichni rodiče ratolestí s čerstvými řidičskými průkazy. Mimořádně důležitou funkcí je nouzové volání eCall (Emergency Call): to

proběhne automaticky po nehodě, při níž došlo k aktivaci zádržných systémů, například airbagu. Auto naváže akustické a datové spojení s call centrem. Pracovník call centra v případě nutnosti předá potřebné konkrétní údaje složkám IZS a vyšle na místo nehody vůz rychlé zdravotnické pomoci. Tlačítkem na stropním modulu může řidič či spolujezdec nouzové volání spustit i manuálně, dalším tlačítkem lze kontaktovat informační linku ŠKODA. Proaktivní služby zahrnují i vzdálený monitoring technického stavu vozu – pakliže se blíží servisní prohlídka či vůz diagnostikuje závadu, kontaktuje zákazníka automaticky jím předvolený servisní partner s nabídkou možností řešení a termínů.





Infotainment Online

Služby Infotainment Online jsou u modelu KODIAQ k dispozici pro navigační systémy Amundsen nebo Columbus. Infotainment Online umožňuje posádce využívat on-line služby v reálném čase.

Systém zpracovává aktuální dopravní informace a reálnou dopravní situaci na zvolené trase, v případě dopravních komplikací navrhnou navigace vhodnou alternativní trasu.

Systém také umožňuje jednoduše importovat předplánované trasy a body zájmu.

Infotainment Online dodá i přesnou a aktuální předpověď počasí v cílové destinaci nebo po cestě zprostředkuje i zpravodajské novinky. Systém poskytne aktuální online informace o cenách paliv u jednotlivých čerpacích stanic a přehled obsazenosti a dostupnosti parkovacích míst.

Digital Lab

ŠKODA posílila svou vývojovou kompetenci na poli digitalizace vybudováním specializovaného pracoviště Digital Lab v Praze. V této inovativní ideové laboratoři kreativní týmy zkoumají a vyvíjejí nové obchodní modely. Cílem je ještě silnější zapojení digitálních technologií do dosavadní hlavní činnosti automobilky ŠKODA a vývoj inovativních řešení souvisejících s konektivitou a moderní mobilitou v 21. století. S moderními službami pro individuální mobilitu chce ŠKODA vstoupit do nových oblastí podnikání. Pilotní fáze fungování Digital Labu probíhalo do konce roku 2016, následně pracoviště zahájilo plnou činnost jako samostatná obchodní jednotka společnosti ŠKODA AUTO. V Digital Labu vyvíjejí kreativci z různých oblastí, nezávisle na značce samé a podobně jako v inkubátoru nebo vývojovém centru, nová řešení, která pak česká automobilka bude moci realizovat v praxi. Digitalizace, konektivita a nové služby související s mobilitou patří mezi základní pilíře Strategie 2025. Cílem ŠKODA AUTO je vyvíjet pro zákazníky zcela nová řešení mobility a služby, díky nimž bude život v každodenním provozu jednodušší, efektivnější, pohodlnější a bezpečnější.



NAŠE TÉMA

Phonebox s indukčním dobíjením

Aby se telefon s internetovým připojením nevybil a přitom byl stále po ruce, nabízí ŠKODA odkládací Phonebox s indukčním dobíjením dle Qi standardu a posílením signálu telefonu přes vnější anténu vozu.

Wi-Fi Hotspot

U multimediálních systémů Amundsen a Columbus je rovněž možno přes LTE-Modul integrovat do vozu SIM-kartu a využívat Wi-Fi hotspot s rychlým internetovým připojením pro celou posádku vozu.

Digital Voice Enhancer

S využitím mikrofonů a reproduktorů přenáší systém hlas řidiče a spolujezdce digitálně oprostěný od šumů na zadní sedačky. Řidič se tak může plně soustředit na jízdu bez zvyšování hlasu či otáčení hlavy pro srozumitelnou komunikaci např. ve vyšších rychlostech.



FAQ/Co vás zajímá: Zabezpečení datových přenosů

Zabezpečení datových přenosů Care Connect

Pro komunikaci mezi infrastrukturou a vozem je použita privátní VPN síť dodavatele konektivity, která je zabezpečena prostřednictvím protokolu https a digitálních certifikátů (tzn. veškerá komunikace je šifrována), využívá standard TLS v nejaktuálnější verzi 1.2. Úroveň zabezpečení je tedy velmi vysoká. Řešení jako celek je zabezpečeno dle nejnovějších bezpečnostních standardů, pravidelně eticky hackováno (testy), monitorováno jak z pohledu provozu, tak z perspektivy sledování bezpečnostních vzorů (pattern recognition), aby bylo možno kdykoli proaktivně zasáhnout.

Každé řešení navržené člověkem dokáže jiný člověk technicky napadnout. ŠKODA AUTO si je vědoma těchto potenciálních rizik, proto se bezpečnosti celého řešení věnuje řada kvalifikovaných odborníků a proaktivně pracuje na kontinuálním sledování a posílení bezpečnosti. Vnímáme, že se nejedná o jednorázové řešení, ale proces neustálého vylepšování, a to jak z pohledu použitých technologií, tak i způsobu rozpoznávání incidentů a postupů jak efektivně zasáhnout.

Ochrana osobních údajů u Care Connect a eCall

Pro ŠKODA AUTO je ochrana dat zákazníků na prvním místě. Nakládání s osobními údaji a jejich ochrana využívá aktuálně dostupné technologie s vysokým stupněm zabezpečení a samozřejmě splňuje veškeré platné legislativní požadavky. ŠKODA AUTO využívá tyto údaje výhradně pro účely spojené s jednotlivými službami Care Connect. Data jsou předávána třetím stranám výhradně v návaznosti na vykonání konkrétní sjednané služby (příklad: Roadside Assistance – v případě poruchy vozu a vyžádání pomoci prostřednictvím této služby jsou nezbytné údaje dle situace předány poskytovateli asistenční služby). Toto se děje vždy se souhlasem zákazníka, který je podmínkou aktivace služeb Care Connect. Služba eCall je dle legislativních požadavků aktivní automaticky, zákazník podepisuje disclaimer při objednání či převzetí vozu.

Pavel Kysilka – Připravenost autoprůmyslu na digitální epochu

Zakladatel 6D Academy, dříve viceguvernér a výkonný guvernér ČNB a generální ředitel České spořitelny Pavel Kysilka byl na samém konci roku 2016 hlavním hostem a řečníkem na 88. zasedání rady ředitelů AutoSAP. Požádali jsme ho o rozhovor na širší než jen ekonomické téma.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



ROZHOVOR

Postavení českého autoprůmyslu dnes a zítra

Pane Kysilko, začnu tím, čím jste svůj projev v Průhonicích končil. Ocenil jste český autoprůmysl za to, že hájí širší zájmy prosperity celého Česka a jeho ekonomiky. Jaké to má podle vás důvody?

Autoprůmysl za sebou táhne celou řadu dalších oborů, nejen elektroniku, textil, gumu, sklo, plasty, ale v širším pohledu i technické, obchodní a ekonomické vzdělávání a infrastrukturu.

V jednadvacátém století se k tomu přidávají umělá inteligence, lasery a senzory, 3D tisk a nanotechnologie. Základna, kterou pro tohle všechno v Česku máme,

má tradiční kořeny, které sahají až do druhé poloviny devatenáctého století.

To, že je tuzemský autoprůmysl tahounem české ekonomiky platilo i v loňském roce. Bude to v krátkodobé perspektivě neměnné, nebo vidíte některá rizika?

Loňské výsledky našeho autoprůmyslu jsou vynikající. Je na nich vidět nejen silná globální a domácí poptávka, ale i vnitřní dynamika a inovativnost tuzemských firem. Krátkodobě neexistují na domácí scéně žádné hrozby. I opuštění kurzového závazku ČNB by firmy měly ustát. Ohledně našeho okolí už tak optimistický nejsem. Brexit, problémy italského finančního sektoru, prohlubující se krize a chudoba v Rusku a případná

eskalace migrační krize jsou rizikem pro ekonomickou a politickou stabilitu a prosperitu v Evropě.

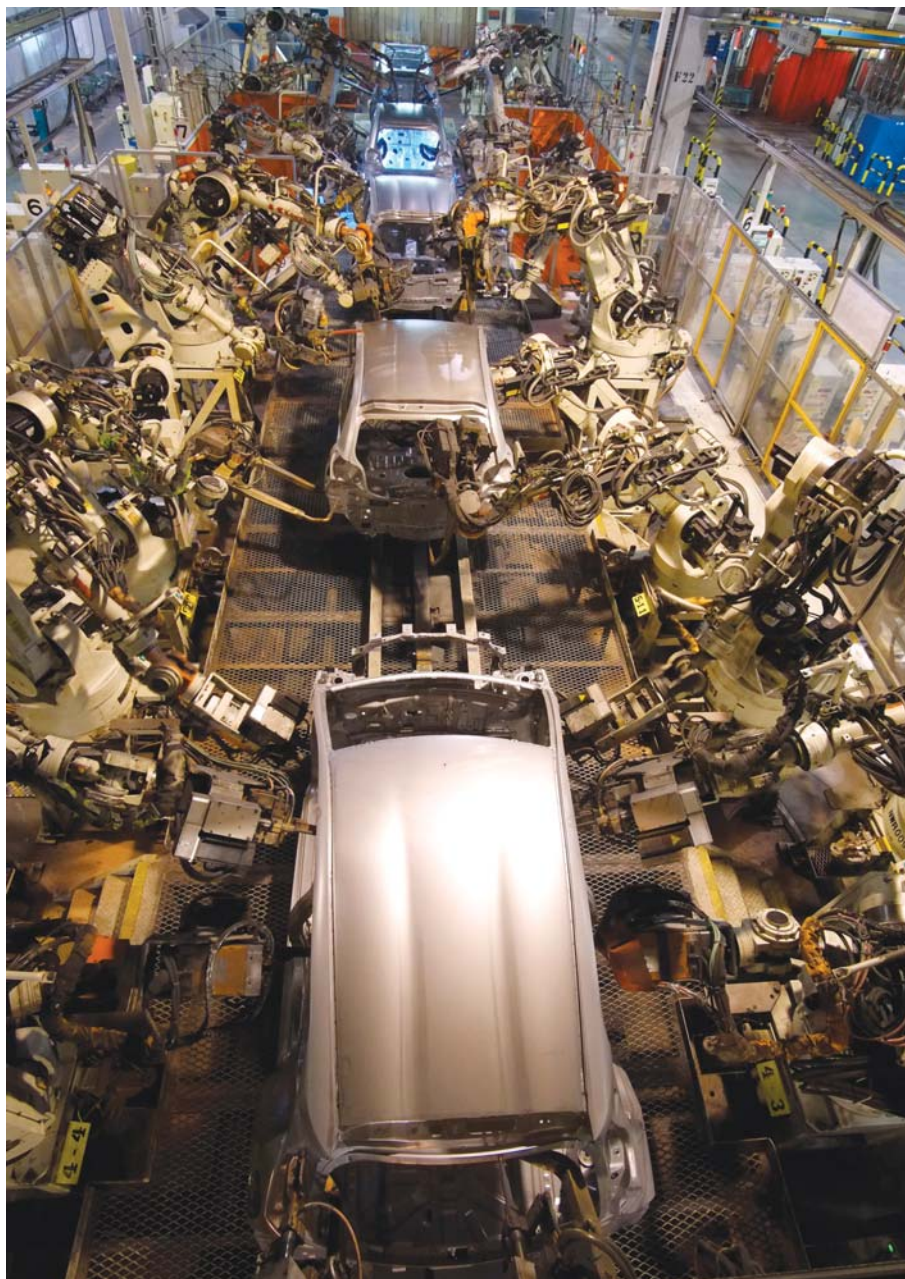
Kapitáni českého autoprůmyslu se shodují, že v dobách příznivých, jako je tato, je třeba se připravit na časy horší. Nyní to ale vypadá tak, že dojde ke skokové změně v tomto oboru, kterou nikdo nechce zaspát. Jak připravit transformaci na nový věk?

V prvé řadě berme smrtelně vážně závody ve vývoji autonomních aut a rozvíjení budoucího modelu auta jako služby. Do toho se pustili nejen tradiční velcí hráči jako GM, Volvo, VW, Fiat Chrysler, Mercedes a další, ale také noví a bohatí - Google s divizí Waymo, Uber, Tesla... Autoprůmysl v tom není sám, to samé se týká bank, pojišťoven, médií, telekomunikací, zábavy. Všichni teď musí využít své mimořádně silné finanční situace a investovat do vývoje, technologických akvizic a partnerství, která jim umožní integrovat umělou inteligenci, 3D technologie, rozšířenou realitu, senzory atd. A připravovat i alternativní obchodní modely brzké budoucnosti, třeba nabídku flotil autonomních taxi, servisní modely integrující online nákupy, přepravu a dodávku zboží, kombinaci aut a dronů, integraci dopravy s chytrými domy, sídlišti a sítěmi.

Jak v nové době prosazovat zájmy autoprůmyslu

Může Česko sérií chybných rozhodnutí nebo pomalým rozhodováním o své postavení automobilové velmoci přijít?

Nepochybně ano. Autoprůmysl vstupuje totiž do něčeho, co přichází jednou za dlouhé období a pro co se vžívá přiléhavý název převzatý z medicíny: disrupce. Zatímco zaspání v normálních dobách může firma dohnat tím, že nakoupí správné lidi a zainvestuje, ve zlomových či disruptivních dobách vám nesmí ujet vlak. Jinak vás potká osud Kodaku nebo Nokie. Peter Diamandis, který se obvykle moc nemýlí, předpovídá, že obrat autoprůmyslu může do patnácti let klesnout na desetinu dnešního. Vychází z možného přechodu západní civilizace z modelu vlastnění auta na modely sdílení a auto jako službu, to vše podporované rozvojem samořídících technologií. A dále bere v úvahu pokles potřeby cestování díky rozvoji vzdálené komunikace a spolupráce. To souvisí hlavně s rozvojem virtuální a rozšířené reality. A konečně jmenuje vstup a vzestup silných technologických společností. Vítězů v těchto závodech bude jen pár



a budou to ti, kteří do nich už dnes mohou investovat.

S rychlým otevřením dveří novým trendům bude třeba přizpůsobit i formy a metody prosazování společenských změn, bez kterých budou nové technologie bezcenné. Jak přimět vládu, aby mohlo Česko z nadcházejících změn těžit a ne se stát jejich obětí?

Přimět tyto udržovací vlády k čemukoliv koncepčnímu, je nemožné. O tom se v Evropě i u nás přesvědčujeme každý den. Byznys spolu s médii musí rychle budovat silné společenské povědomí o potřebě změn a ty se mohou prosadit jen přes změněné preference voličů.

Jakou úlohu budou v digitální revoluci hrát odborné platformy, jakou je například AutoSAP? Může sdružení významněji přispět k tomu, aby společnost rozpoznala benefity nové průmyslové revoluce?

Právě role svazů, komor a sdružení v takovéto přelomové situaci enormně roste. V mobilizaci veřejnosti, médií a vlád.

Vystačíme si s tradičními lobbistickými postupy v rámci ČR a EU?

Váha lobbingu se musí alespoň dočasně přesunout od krátkodobých priorit ke koncepčním. Bez zásadní změny ve vzdělání, infrastruktuře a regulaci nemůže autoprůmysl dlouhodobě prosperovat. A překopání těchto tří oblastí má prostě své nezkratitelné časové horizonty. A jak jsem zmínil, odvětvový lobbing musí jít ruku v ruce s mobilizací veřejnosti.

Co dělat, aby trendy jakými jsou automatizace, digitalizace, autonomní řízení, práce s daty získanými z vozidel a nové předpisy v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti nebyly hrozbou, ale příležitostí české ekonomiky?

Celé legislativní a institucionální prostředí musí být příznivé pro podnikání, investování a práci, to vše podepřené vzděláváním pro jednadvacáté století a rozvojem dopravní a technické infrastruktury. Právě na těchto hřištích se odehraje nejostřejší konkurenční boj mezi národními ekonomikami i nadnárodními celky. EU a Česko zde zatím bohužel zoufale zaostávají.

Konkurenční výhody Česka

Které konkurenční výhody Česka jsou nyní ještě aktuální a jak se budou měnit? Co nás čeká v digitální epoše z pohledu konkurenčních výhod Česka?

Hlavními konkurenčními výhodami Česka doposud byla levná, kvalifikovaná a disciplinovaná pracovní síla a geografickoekonomická blízkost Německu. Přesně na tyto výhody ale zaútočí robotizace podepřená umělou inteligencí, stejně jako vzdálená komunikace, spolupráce a výroba podepřená virtuální a rozšířenou realitou a 3D technologiemi, a konečně nahrazování manažerské a back-office práce umělou inteligencí a technologií blockchainu.

Roboti, umělá inteligence a blockchain prostě pracují 7x24 hodin, jsou disciplinovaní a stále chytřejší a levnější. A neorganizují se v odborech.

Jaké budou klíčové faktory pro velké investory?

Všichni zmiňují tyto dva: velikost trhu a dostatek lidí vzdělaných a připravených pro jednadvacáté století, pro digitální věk. Zatímco první faktor "nedáme", jsme trpasličím trhem, ten druhý máme ve svých rukách.

Jak řešit nepříjemný fenomén odlivu dividend zahraničních společností z Česka?

Rozhodně ne zdaněním. Řešením je udržitelný růst mezd a zejména podnikatelsky příznivé prostředí, které bude motivovat investory k dalším investicím a spotřebě v naší ekonomice.

Závěrem

Jak bude podle vás vypadat používání automobilů za 10 let? Kterým vizím přikládáte reálný základ a o čem se hodně píše, ale nevidíte v tom budoucnost?

Asi budeme zažívat smíšený model vlastnění a sdílení. Elektroauta budou běžnou výbavou díky pokroku v kapacitě a bezpečnosti baterií a solární střechy. Ve městech už budeme využívat poloautonomních či autonomních taxi, autobusů a nákladáků. A také služeb integrujících chytrá auta, energetický grid, chytrý dům, nákup a dodávku zboží.

MARKET SOUL

SOUL IN EVERYTHING WE DO

Jsme Zlínská full-service digitální agentura

KONTAKTUJTE NÁS

✉ zeptejse@marketsoul.cz
☎ (+420) 733 666 039
🏠 www.marketsoul.cz

NEBO SE ZA NÁMI ROVNOU ZASTAVTE

📍 Sokolská 2427
760 01 Zlín

KDO JSME

Market Soul je full service digitální agentura, která vznikla ve Zlíně, odkud navazuje spolupráci se značkami různého zaměření napříč celou Českou republikou. Naše zkušenosti tak sahají do automotive, stavebnictví, zábavního průmyslu i prodeje rychloobrátkového zboží. Klienty provázíme spletitými cestami online světa a pečlivě vybíráme takové nástroje, které fungují efektivně a ve vzájemné synergii.

CO DĚLÁME

- + Web Design/App
- + Emailing
- + Video
- + Sociální sítě
- + Market research
- + PPC & SEO

V ČEM VÁM MŮŽEME POMOCI

- ✓ HR - efektivní nábor nových zaměstnanců
- ✓ Tvorba webových aplikací
- ✓ Marketing a vytváření nových obchodních příležitostí

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně



Rok založení: 2001
Počet zaměstnanců: 909 interních zaměstnanců
Rektor: prof. Ing. Petr Sáha, CSc.
Počet studentů v oborech: 9 700

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Náměstí T. G. Masaryka 5555
760 01 Zlín
Tel.: + 420 576 038 120
E-mail: podatelna@utb.cz
www.utb.cz

Předmět činnosti:

terciární vzdělávání, vysokoškolské studium, výzkum



ZLINER s.r.o.
Tř. Tomáše Bati 283
761 12 Zlín
Tel.: + 420 577 692 111
E-mail: zliner@zliner.cz
www.zliner.cz

Rok založení: 1992

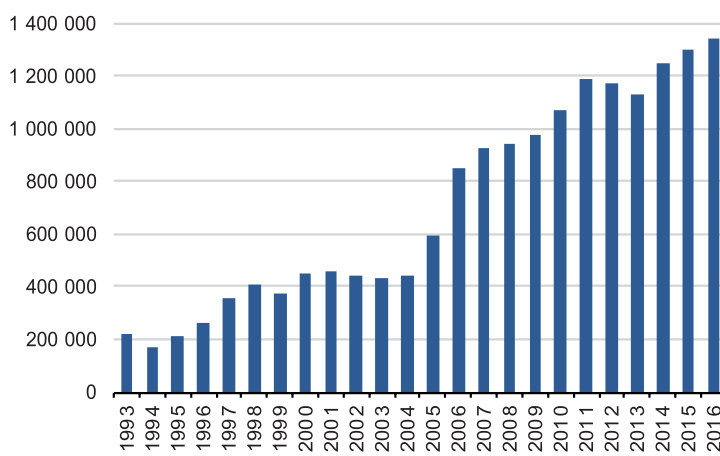
Počet zaměstnanců: 105

Předmět činnosti:

autorizovaný dealer autobusů a náhradních dílů IVECO BUS | autorizovaný servis IVECO BUS a prodej náhradních dílů TATRA | autorizovaný prodejce a servis FIAT, FIAT PROFESSIONAL a ALFA ROMEO | opravy autobusů | lakování a pískování | prodej ND pro autobusy a trucky všech značek | železářství a vodo-topo

Český autoprůmysl překonal historický rekord

Počet vyrobených osobních a malých užitkových automobilů byl vloni rekordní [ks]



Zdroj: AutoSAP, Ekonomický a strategický výzkum, Komerční banka

Za rok 2016 bylo v ČR podle údajů Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) vyrobeno více než 1,35 milionu motorových vozidel. Výroba motorových vozidel zaznamenala za leden až prosinec meziroční dynamiku přesahující 8 %. Automobilová produkce rostla vloni zhruba dvojnásobným tempem ve srovnání s průmyslem jako celkem. Automobilový průmysl podstatně podpořil celkovou průmyslovou výrobu.

- | Historicky nejlepší rok pro automobilový průmysl
- | Automobilový průmysl pomohl v závěru roku celé české ekonomice
- | Automobilový průmysl je zároveň významným a konkurenceschopným exportérem
- | Výrazné je oživení produkce nákladních automobilů
- | Růst automobilového průmyslu bude letos pokračovat, i když tempo růstu bude zhruba poloviční

Osobní automobily

Výroba osobních automobilů opět tvořila hlavní část objemu vyrobených motorových vozidel, a to počtem přesahujícím 1,344 milionu kusů osobních vozů. Největší podíl na celkové produkci v ČR si zachovala ŠKODA AUTO s 56,9 %, na druhém místě HYUNDAI s 26,7 % a třetí TPCA s 16,4 %. Výroba meziročně vzrostla o 8,3 %, tj. 1 030 116 ks. Růst výroby zaznamenaly všechny tři tuzemské automobilky. ŠKODA AUTO zvýšila produkci o více než 12,5 % (na rekordních 765 171 kusů), HYUNDAI zvýšila výrobu o více než 4,7 % (358 400 kusů – nejvíce v dosavadní historii). Kolínská TPCA dosáhla meziročně růstu 0,7 % (220 606 kusů). Export meziročně výrazně vzrostl u všech tří automobilek:

u ŠKODA AUTO o 7,1 %, HYUNDAI o 13,9 % a TPCA o 8,0 %.

Autobusy

Za leden až prosinec bylo vyrobeno celkem 4 388 autobusů, což je meziročně o 2,9 % (tj. o 129 ks) méně. Největší částí se na výrobě autobusů podílí Iveco Czech Republic (3 885 ks), firma zaznamenala meziročně růst 4,2 % (nárůst 157 ks). Další výrobce a člen AutoSAP, společnost SOR Libchavy, vyrobila 454 autobusů. Obě firmy vyvážejí významnou část své produkce do zahraničí.

Nákladní automobily

Jediný tuzemský výrobce nákladních vozů TATRA TRUCKS zvýšil meziročně výrobu o více než polovinu (+56,0 %). TATRA TRUCKS vyrobila v roce 2016 celkem 1 326 kusů. Je to meziroční nárůst výroby

o 476 kusů. Více než 50% meziroční vzestup výroby TATRA TRUCKS byl umožněn prudkým růstem vývozu (+68,1 %). Dodávky pro vnitřní trh vzrostly o 27,7 %.

Motocykly

Jediný výrobce motocyklů týnecká JAWA vyrobila 1 228 ks motocyklů.

Přípojná vozidla

V roce 2016 bylo vyrobeno celkem 24 690 přípojných vozidel všech kategorií. Výroba přívěsů a návěsů oproti stejnému období loňského roku významně vzrostla o 1 232 ks (+5,3 %). V kategorii O1 a O2, která představuje z hlediska počtu kusů nejvyšší podíl výroby přípojných vozidel v ČR, vyrobila společnost AGADOS 22 636 ks (+4,5 %). U přípojných vozidel kat. O3 a O4 (přívěsy a návěsy) došlo oproti roku 2015 ke zvýšení výroby o 264 kusů (+14,7 %). Firma Schwarzmüller vyrobila celkem 1 548 kusů vozidel (+17,6 %), firma PANAV vyrobila celkem 506 kusů vozidel (+6,7 %).

Celkový počet silničních vozidel vyrobených v roce 2016 v ČR je rekordních 1 375 814, což je meziroční nárůst o 8,2 %.

Iveco Bus: Zůstáváme velmocí ve výrobě autobusů na jednoho obyvatele

Za rok 2016 bylo vyrobeno v ČR celkem 4 388 autobusů. Největší částí se na výrobě podílela společnost Iveco Czech Republic se 3 885 ks, společnost SOR Libchavy vyrobila 454 kusů. Obě firmy vyvázejí významnou část své produkce do zahraničí.

V nové rubrice „Jak se vede“ jsme požádali o vyjádření generálního ředitele Iveco Czech Republic Jiřího Vaňka. Společnost Iveco Czech Republic dosáhla v roce 2016 rekordně vysoké výroby 3 885 autobusů (+ 4,2 %) a potvrdila tím, že řada Crossway – jednoznačný leader na východoevropském trhu meziměstských vozů – se u zákazníků těší stále větší oblibě. Hlavními modely jsou linkové autobusy řady Crossway a Crossway LE. Za skvělým výsledkem firmy stojí její dlouhodobá politika vlastního vývoje výrobků přímo ve Vysokém Mýtě, výroba vysoce kvalitních produktů připravovaných na míru zákazníkům a investice firmy jak do technologie a výroby, tak do vlastních zaměstnanců, jichž jenom ve vysokomýtském výrobním závodě firma



Iveco zaměstnává více než 3 000. V roce 2017 se Iveco Czech Republic hodlá zaměřit na další investice do svého výrobního závodu i do nových výrobků. Příkladem inovativního úsilí českých konstruktérů a techniků je nový Evadys, který firma úspěšně uvedla na několika významných evropských autosalonech koncem roku 2016, v Hannoveru, Lyonu, Göteborgu, Rimini a Praze, a který bude plně industrializován v první polovině tohoto roku. Vysokomýtská firma vyváží 94 % své produkce do zahraničí, což ji řadí na 8. místo mezi největšími českými exportéry. Největšími exportními trhy byly Francie, Německo, Itálie a Slovensko. Na Slovensku je Iveco Bus absolutní jedničkou s tržním podílem téměř 52 %. Iveco Czech Republic a značka Iveco Bus tak potvrzují svoji velmi významnou pozici mezi největšími autobusovými výrobci.



Nový zájezdový autobus z Vysokého Mýta byl poprvé představen v České republice na veletrhu Czechbus 2016. Hlavními přednostmi nového Evadysu jsou bezkonkurenční všestrannost a provozní výnosnost. Dispozičně je Evadys propojením mezi modely Crossway a Magelys, a doplňuje tak kompletní řadu zájezdových autobusů Iveco Bus.

TÜV SÜD Czech otevřela novou testovací laboratoř pro automobilový průmysl

TÜV SÜD Czech, vedoucí společnost v oblastech inspekce, certifikace, testování a vzdělávání v České republice, na konci listopadu 2016 slavnostně otevřela novou testovací laboratoř DYCOT pro automobilový průmysl. Investice, která nabízí i fyzické simulace dynamického zatížení komponentů a struktur vozidel nad rámec virtuálních simulací, získala nedávno 3. místo v kategorii Výzkum a vývoj soutěže Investor a podnikatelská nemovitost roku 2015 české agentury na podporu investic CzechInvest. Projekt DYCOT je významnou investicí TÜV SÜD Czech a inovací ve středoevropském automobilovém průmyslu.

Nová testovací laboratoř DYCOT vznikla ve spolupráci s českou automobilkou ŠKODA AUTO, která byla ze začátku jedním z klíčových klientů nového projektu. V průběhu řešení byly do projektu zainteresovány přibližně tři desítky dodavatelů, kteří se ucházeli o to, aby poskytovali služby v mnoha oblastech: od developerských aktivit, přes dodávky klíčových technologických celků, až po kalibrace měřicí techniky nebo služby spojené se zabezpečením objektu. Ti nejlepší se potom v projektu stali partnery TÜV SÜD Czech.

O podrobnosti jsme požádali Jiřího Sochu, ředitele divize Auto Service TÜV SÜD Czech:

Jak vznikla myšlenka nové laboratoře? Proč se TÜV SÜD Czech do této investice pustil?

Nápad na vybudování nové laboratoře byl logickým výsledkem úvah nad trendy v oblasti testování vozidel a nad aktuální situací na lokálním i evropském trhu. Rostoucí tlak na zkrácení délky vývojového cyklu nového vozu spolu s neustálou snahou o úsporu nákladů nahrávají novým nedestruktivním postupům včetně fyzických simulací nárazových dějů, kterým vozidla a jejich systémy čelí při dopravních nehodách. Zatímco skutečné crash testy s celým vozem si dnes velké automobilky provádějí často ve vlastních zkušebnách, které jsou potom obvykle svým vybavením a orientací na daného výrobce úzce zaměřenou laboratoř, nabízí oblast nedestruktivních fyzických simulací nárazových dějů širší využití pro



pestřejší paletu potenciálních klientů. A proč právě my? Chceme být i nadále nejvyhledávanějším partnerem pro ty, kterým naše služby pomáhají k úspěchu. Víme, že pokud máme být i v budoucnu pověřenou zkušebnou a nezávislou laboratoř respektovanou v evropském měřítku, musíme být v rozvoji zkušebních metod aktivní. Taková strategie se pozitivně úročí v tom, že naši homologační experti zůstávají v těsném kontaktu se zkušebními laboratořemi a jsou potom kompetentním partnerem pro finální výrobce vozidel i jejich dodavatele.

Jak proběhla příprava investice? Kdy jste udělali první kroky směrem k nové laboratoři?

První nápady s konkrétními obrysy budoucí laboratoře se zrodily už v roce 2013. Po úvodních konzultacích se zástupci ŠKODA AUTO, které jsme od počátku vnímali jako klíčové klienty a kteří nám potvrdili správnost našich úvah, byla myšlenka na novou laboratoř na světě. Příprava detailního investičního projektu představovala několik měsíců intenzivní práce. Kvalitní práce se ovšem vyplatila, interní schvalovací proces uvnitř našeho holdingu potom běžel relativně hladce. Díky tomu jsme už na jaře roku 2014 získali souhlas představenstva skupiny TÜV SÜD s naším záměrem i příslušné investiční prostředky. To, že jsme s nápadem na novou laboratoř přišli včas a díky dobré projektové přípravě brzy získali globální podporu od našich vlastníků, mělo velký význam v dalších fázích projektu.

Jaký byl nejnáročnější moment celého projektu? Jak jste ho překonali?

Automobilový průmysl je silně konkurenčním prostředím. Nejtěžší tedy nebylo nadchnout naše budoucí klienty pro myšlenku nové moderní laboratoře na evropské úrovni, ale přesvědčit je, že naše společnost je pro ně do budoucna v daném segmentu tím nejvhodnějším dodavatelem v poměru kvality a ceny služeb. Deklarace zájmu budoucích zákazníků o naše služby včetně její formalizace do smluvní podoby byla přítom zásadní pro dlouhodobou udržitelnost našeho projektu. V této fázi vyjednávání nám velmi pomohl fakt, že jsme se nápadu na novou laboratoř věnovali v předstihu před potenciálními konkurenty. Díky dobré projektové přípravě a globální podpoře našich vlastníků jsme tak získali jistou konkurenční výhodu.

Organizační změna v MOTOR JIKOV GROUP

Po deseti letech změnil na začátku roku strojírenský a slévárenský holding MOTOR JIKOV GROUP uspořádání divizí, a to z výrobového na technologické.



Nejvíce se změna dotkla společnosti MOTOR JIKOV Strojírenská a.s., kde vznikly dvě nové divize Obrábění a Montáže. Nové nastavení umožňuje efektivněji využívat výhod Průmyslu 4.0 a přináší řadu synergických efektů pro celý holding.

„Odborníky dnes máme tam, kde je konkrétní typ technologie. To umožňuje specializaci a výchovu odborníků pro každou divizi. Dřív jsme měli ve třech divizích obrábění, a tudíž jsme museli mít také ve všech třech divizích lidi na tuto činnost. Velmi podobná situace je i ve strojním vybavení. Pokud se obrábělo na třech místech, dostával jsem požadavky na investice do obráběcích strojů od tří různých ředitelů a složitě jsme řešili využití v každé situaci,“ objasnil generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák. Dnes již navíc společnost nepožizuje samostatná lící nebo obráběcí centra, ale jak velí Průmysl 4.0, celé automatizované a robotizované celky. „Celý efekt této restrukturalizace musí vést k nárůstu počtu odborníků s vyšší kvalifikací, úspoře nákladů a zvýšení produktivity a v neposlední řadě k optimalizaci a vyššímu využití investic,“ dodal Miroslav Dvořák.

V roce 2017 počítá MOTOR JIKOV GROUP s růstem tržeb o sto milionů korun na 1,6 miliardy. Jde o stejný růst jako v roce 2016. Během následujících tří let by se holding měl dostat na obrat ve výši dvou miliard korun.

Koyo Bearings sčítá rok 2016

Koyo®

Společnost Koyo Bearings sčítá rok 2016. Prodej se přiblíží k magické hranici jedné miliardy korun, objem výroby se zvýšil o patnáct procent. Do závodu a nových technologií investovala firma specializující se na ložiska pro autoprůmysl nemalé částky, za poslední tři roky na 350 milionů korun. Do sbírky

ocenění se jí loni podařilo přidat Odpovědnou firmu roku 2016 a Dodavatele pro Auto roku 2016. Firma získala energetickou certifikaci ISO 50001 o tři roky dříve, než se to stane její povinností.

To vše si firma nadělila k patnáctiletému výročí, které v červnu loňského roku oslavila. Teď se veze hlavně na vlně nových projektů pro zákazníky Volkswagen, Daimler a Jaguar Land Rover. Letos chce Koyo Bearings proinvestovat dalších 120 milionů korun. Očekává, že díky novým zákazníkům objem výroby naroste o dalších deset procent.



Nošovický závod Hyundai zaznamenal další rekordní rok

Při plánovaném objemu 350 000 aut vyrobil nošovický závod Hyundai Motor Manufacturing Czech v loňském roce 358 400 aut, nejvíce ve své dosavadní historii, čímž překonal plán o 2,4 %. Meziročně se jedná o nárůst o 16 200 aut, tedy o 4,7 %.

Podle jednotlivých modelů byl nejspěšnější se 247 000 kusy globální rekordman Tucson, nejprodávanější SUV značky Hyundai, který představoval 68,8 % objemu výroby, následován modelem Hyundai i30 druhé generace, kterého z linky sjelo více než 73 000 (20,5 %). Třetí model, kompaktní MPV Hyundai ix20, zaznamenal téměř 34 000 kusů (9,4 %) a nejmenší část pak představoval model Hyundai i30 třetí generace,

jehož výroba začala v polovině prosince, pouhý týden před plánovanou zimní odstávkou, takže do konce roku se stihlo vyrobit něco málo přes 4 500 kusů (1,3 %).

Auta se loni z nošovického závodu exportovala do 66 zemí. Na páté příčce se umístila Česká republika, kdy se k tuzemským zákazníkům dostalo více než 16 200 aut, tedy přibližně 4,5 % celkové produkce. Vzhledem k tomu, že nošovický závod HMMC je jediným výrobním závodem společnosti Hyundai v Evropě, resp. v EU, představují jeho hlavní odbytiště evropské státy. Výrobní plán pro rok 2017 zůstává nezměněn: 350 000 vozidel jako v roce 2016.



Úspěšný rok pro výrobce přípojných vozidel

V roce 2016 se vyrobilo celkem 24 690 přípojných vozidel, meziročně tedy došlo ve výrobě k mírnému nárůstu o 5,3 %. Zvýšení jsou zřejmá ve všech kategoriích, nejvíce u návěsů kategorie O3 a O4, kde je zaznamenán nárůst 18,7 %. Historického úspěchu v této kategorii dosáhly společnosti AGADOS, PANAV a Schwarzmüller.



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE



PANAV
SINCE 1896



agados
TRAILERS

Schwarzmüller s.r.o. v Žebráku je součástí koncernu Schwarzmüller Gruppe se sídlem v hornorakouském Freinbergu-Hanzingu, který se orientuje na výrobu silničních přípojných vozidel a užitkových nástaveb na podvozky nákladních vozidel. Společnost Schwarzmüller s.r.o. disponuje jedním ze tří výrobních závodů koncernu a v současnosti zaměstnává přibližně 430 spolupracovníků. V Žebráku se vyrábí vozidla určená k prodeji nejen v ČR, ale i na trzích cca 20 evropských států, kde má koncern své obchodní zastoupení.

V roce 2016 se společnosti Schwarzmüller s.r.o. podařilo dosáhnout obrátu téměř 2 miliardy Kč, který se tak oproti roku 2015 zvýšil o více než 10 %, a vyrobit celkem 1 623 přípojných vozidel a 278 užitkových nástaveb, což je o 14 % víc než v roce 2015.

Na trhu přípojných vozidel kategorie O3 a O4 dosahuje značka Schwarzmüller hodnoty tržního podílu 13,8 % a je tak třetí v celkovém pořadí a první ze značek tuzemských. Počet registrací vozidel značky Schwarzmüller v roce 2016 dosáhl 919 ks, což je o více než 14 % lepší výsledek než v roce 2015. A to při celkovém poklesu registrací o více než 4 % (6 665 ks v roce 2016 oproti 6 946 ks v roce 2015).

V roce 2017 se společnost Schwarzmüller nechce zaměřit tolik na extenzivní růst, ale především na zvyšování efektivity výrobních a dalších procesů, na zlepšování technologické úrovně a zavádění dalších progresivních výrobních prostředků, např. rozšiřování a robotizování pracovišť. Jako asi každý podnik podobného zaměření totiž narazí na zcela zásadní problémy v dostupnosti kvalifikované pracovní síly, zejména na nedostatek technicky vzdělaných odborníků a dělníků. Tato situace vytváří enormní tlak na personální náklady a vysokou míru fluktuace. Je tedy naprostou nezbytností se cíleně zaměřovat na takové výrobní postupy a technologie, které nejsou na tomto faktoru tolik závislé a představují zároveň vyšší technickou úroveň, kvalitu a rentabilitu. Společnost PANAV, a.s. se za rok 2016 může pochlubit historicky nejlepším výsledkem hospodaření. V roce 2016 se firmě podařilo vyrobit 905 ks přívěsových a návěsových technik, a to při dosažení výkonů v objemu 470 mil. Kč, což představuje nárůst oproti roku 2015 o 7 %. Tyto výsledky nejsou dány výrazným navyšováním objemu tržeb, ale jsou dány tlakem na neustálé zvyšování efektivity nejenom ve výrobě.

Tyto výborné výsledky za poslední 3 roky se také odrazily v plánu na rok 2017, který kromě zvýšení obrátu společnosti předpokládá také významné investice do firmy ve výši cca 50 mil Kč. Jedná se o nákup nových technologií, rekonstrukci výrobních budov, sociálního zázemí a v neposlední řadě upgrade celopodnikového informačního systému. Tyto investice souvisejí s cílem dalšího zvyšování efektivity a kvality výroby, ale také zlepšování pracovních podmínek zaměstnanců. Všechny tyto kroky směřují k jedinému cíli - aby se společnost PANAV, a.s., stala jedním z nejvýznamnějších výrobců přívěsů a návěsů nejenom v ČR, ale i v evropském měřítku.

Rok 2016 byl pro firmu AGADOS spol. s r.o. rekordní. V roce 2017, i přes rychlý růst cen a předpokládanou změnu kursu koruny, očekává firma vzhledem k dokončení několika speciálních projektů další růst prodeje a obrátu při snížení hospodářského výsledku před zdaněním zhruba o 10 %.

Chcete, aby personální řízení ve vaší firmě mělo přímé dopady do praxe?
Chcete vědět, co si o vás skutečně myslí vaši zaměstnanci, zákazníci či dodavatelé?
Chcete, aby rozvoj zaměstnanců vaší společnosti byl profesionální, cílený a promyšlený?

Vyberte si právě nás, protože my víme, že **na lidech záleží!**

Clientsnapshot – průzkum
zákaznické/zaměstnanecké
zpětné vazby

Akademie mistrů výroby
certifikovaná u MŠMT

Development centra
Rozvoj manažerů od team leaderů
po top management
Talent program

Pokročilé obchodní a vyjednávací
dovednosti
Konzultační obchod
Key account management

Trénink interních trenérů,
mentorů a koučů
Rozvoj HR partneringu –
znalostní tréninky

Realizace personálních auditů
Tvorba a zavádění kompetenčních
modelů
Tvorba HR systémů a procesů

Lean Six Sigma
Moderní údržba
Projektové a procesní řízení

Naši lektori a konzultanti:

Rozumějí potřebám klientů
Umějí pracovat se specifiky lidí –
ovlivnit motivaci a postoj, nejen
znalosti a dovednosti

Mají více než 10 let praxe
Ve vzdělávání a poradenství
působí nejméně 5 let
Ovládají cizí jazyky



Josef Pešek, obchodní ředitel
josef.pesek@ottima.cz, +420 602 337 268

Ottima s.r.o.
Thámová 21/34, 186 00 Praha 8 – Karlín

Kancelář máme v Praze, ale rádi za Vámi přijedeme –
působíme po celém Česku a na Slovensku.

naši klienti



www.ottima.cz

OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU



Bohdan Wojnar

je novým prezidentem AutoSAP. Je členem představenstva za oblast řízení lidských zdrojů ŠKODA AUTO a.s. Před zvolením prezidentem sdružení zastával funkci viceprezidenta AutoSAP.



Jan Pešek

je novým viceprezidentem AutoSAP. Je generálním manažerem pro lidské zdroje, vnější vztahy a korporátní plánování TPCA Czech, s.r.o. Je místopředsedou Divize finálních výrobců vozidel AutoSAP. Před zvolením viceprezidentem sdružení zastával funkci člena představenstva.



Petr Novák

je novým členem představenstva AutoSAP. Je generálním ředitelem a jednatelem Koyo Bearings ČR s.r.o. Závod se specializuje na výrobu ložisek a je součástí japonské nadnárodní společnosti JTEKT Corporation.



Martin Jahn

do prosince 2016, celkem 9 let, zastával funkci prezidenta AutoSAP. Martin Jahn se v létě 2016 přesunul z pozice v německém Volkswagenu na místo výkonného viceprezidenta pro prodej a marketing jednoho ze dvou společných podniků Volkswagenu v Číně.



Koreatsu Aoki

nový prezident TPCA Czech, s.r.o. Doposud byl prezidentem Toyota Motor Manufacturing France. Nahradil dosavadního prezidenta TPCA Kentu Koideho.



Oldřich Vaníček

byl zvolen viceprezidentem AIT. Prezident ÚAMK byl Generálním shromážděním AIT zvolen na zasedání prestižní Mezinárodní automobilové federace FIA na následující tři roky viceprezidentem Mezinárodní turistické aliance AIT.

OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU



Petr Mašek

je novým členem představenstva AutoSAP. Je generálním ředitelem a členem představenstva BUZULUK a.s. Závod v Komárově vyrábí pístní kroužky.



Miroslav Mühlböck

je novým členem Dozorčí rady AutoSAP. Je jednatelem MONTO, s.r.o. Od roku 2001 je vlastníkem a generálním ředitelem skupiny společností Monto dodávající komplexní služby v rámci HR.



Sloupek Hany Potměšilové

Můj rok s ereskou aneb Není RS jako RS.

Lepšími řidiči jsou ve většině případů muži. Ač mne za toto tvrzení řada žen asi odsoudí, neboť bych podle zažitých klišé měla víc „kopat“ za tuto polovinu lidstva. Mužům je ale podle mých zkušeností od přírody dána větší schopnost riskovat, ženy naopak hodně uvažují nad důsledky svých činů. Většina mužů se začíná motat kolem aut, dělat smyky, nasávat technické informace ve velmi mladém věku. A baví je to. Jsou k tomu prostě přizpůsobeni. Baví mě řídit. Ročně najezdím několik desítek tisíc kilometrů a potrpím si, aby bylo auto bezpečné a mělo všechny možné technické vychytávky. Občas si půjčím nějakou automobilovou novinku a hezky si ji přes víkend projedu. Na co si však nepotrpím, je budit pozornost. Což se mi v loňském roce ani trochu nedařilo. ŠKODA AUTO Nadačním fondu pro podporu zaměstnávání osob se zdravotním postižením (NFOZP) na rok zapůjčila ŠKODU VRS. A pokaždé, když jsem s ní někam vyrazila, zastavila u čerpací stanice, na ulici, byla jsem pravidelně konfrontována muži, kteří mě žádali, zda si eresku, tak mile auto nazývali, mohli prohlédnout více zblízka. Příznám se, že to pro mne byl docela šok. Zprvė, výraz ereska jsem do té doby znala jako zkratku nemoci roztroušená skleróza, které se pracovně věnuji více jak 15 let. A zadrhě, netušila jsem, jak velký okruh fandů škodovácké eresky mají. I můj soused, ředitel významné pojišťovací instituce, který běžně řídí vůz bavorské výroby, mě požádal, zda by se ereskou mohl projet v naší ulici. Inu, není ereska jako ereska. Za pacientkou s ereskou a jednou berlíčkou v ruce se muži asi zase tak často s nadšeným údivem ve tváři neotočí... Sama za sebe však musím přiznat, že mě to auto skutečně dostalo. A když jsem ji začátkem ledna po roce vracela, něžně jsem eresku pohládila a poděkovala za společný rok.



Petr Hrdlička

převzal na radě ředitelů AutoSAP v Průhonických medaili Ch. J. Willenberga. Nejvyšší ocenění ČSVTS dostal tento přední konstruktér a vývojář za mimořádný přínos k rozvoji českého a československého automobilového průmyslu.

Valeo: Revoluční řešení z Prahy

Valeo představilo na technologickém veletrhu CES v Las Vegas hned pět technologických novinek, z nichž jedna, model C-Stream nahrazující vnitřní zpětné zrcátko, vznikla v pražském R&D centru.



Během několika uplynulých let se stalo samozřejmostí, že společnosti zabývající se výrobou, ale především vývojem pro automobilový průmysl, představují své nejnovější produkty a myšlenky více na technologických veletrzích než na klasických autosalonech. A tak také společnost Valeo ani letos nechyběla na veletrhu spotřební elektroniky CES (Consumer Electronic Show) v Las Vegas, kterého se zúčastnila již po čtvrté v řadě, a kde ve světové premiéře představila hned několik velkých inovací. Tyto představují schopnosti společnosti Valeo nabídnout kompletní inovativní technologické systémy pro automobily blízké budoucnosti. V krátkosti si je představíme:

Valeo C-Stream

Jde o nový modul nahrazující klasické vnitřní zpětné zrcátko. Zajímavostí je, že prototyp tohoto systému vznikl v pražském R&D centru společnosti Valeo, které patří k významným centrům celé skupiny v oblasti komfortních a asistenčních systémů. Pomocí interiérové kamery, která mapuje kabinu vozidla, je tak možné například nastavit činnost airbagů

u sedadla spolujezdce vpředu, pokud je zde zjištěna přítomnost osoby. Kamery také dokáží zjistit, zda na sedadle není místo člověka například zavazadlo. Tento systém umí sledovat i úroveň bdělosti řidiče, což přispívá ke zvýšení bezpečnosti jízdy. U autonomního vozidla vybaveného technologií Valeo C-Stream dokáže tento modul také navrhnout nejvhodnější okamžik, kdy by měl řidič převzít kontrolu nad vozidlem.

Vnitřní zrcátko tak, jak ho známe, bude v budoucnosti nahrazeno. S vnějšími kamerami umístěnými na zádi vozidla systém dokáže promítnout obraz v linii pohledu řidiče, což eliminuje tunelové vidění, slepá místa a další omezení spojená s tradičními systémy zpětného zrcátka. Díky technologii Valeo C-Stream se výrazně sníží namáhání zraku řidiče, protože mnohem rychleji reaguje na střídání krátkých a dlouhých vzdáleností obrazu. Nový modul také připravuje půdu pro nový design zadních oken, která budou moci být třeba menší.

Valeo Cockpit

Toto řešení přináší zcela nové zážitky z cestování. Unikátní futuristická technologie kombinuje inovativní

produkty, které mají za úkol utvářet smyslové zážitky spojené s novými způsoby využívání automobilů. Kromě technologií, které se již dnes pravidelně objevují v částečně automatizovaných vozidlech, využívá Valeo Cockpit světelných efektů pro zvýšení bezpečnosti jízdy. Řidiči dokáže dodat energii uvolněním vůně povzbuzující koncentraci, případně díky ionizátoru čistí a osvěžuje vzduch v kabině, aby cestující mohli relaxovat, stejně jako kdyby si vyšli na procházku do lesa nebo k moři.

Valeo XtraVue

Tato technologie využívá sadu propojených kamer řízených počítačem a další systémy, které řidiči ukáží, co se děje na silnici i mimo jeho zorné pole. Na displeji se zobrazuje obraz, jako by viděl přes překážku před sebou. Díky tomu tak je lépe informovaný a má mnohem více času na bezpečnější rozhodování, což se hodí hlavně při předjíždění.

Valeo 360AEB Nearshield

Zcela nový autonomní bezpečnostní systém, který díky systému kamer a ultrazvukových senzorů poskytuje výhled kolem vozu v rozsahu 360 stupňů. Dokáže tak zcela eliminovat mrtvé úhly,

varuje řidiče před možnými překážkami a v případě rizika srážky při manévrování v nízkých rychlostech dokáže sám bez zásahu řidiče vůz zastavit.

Valeo eCruise4U

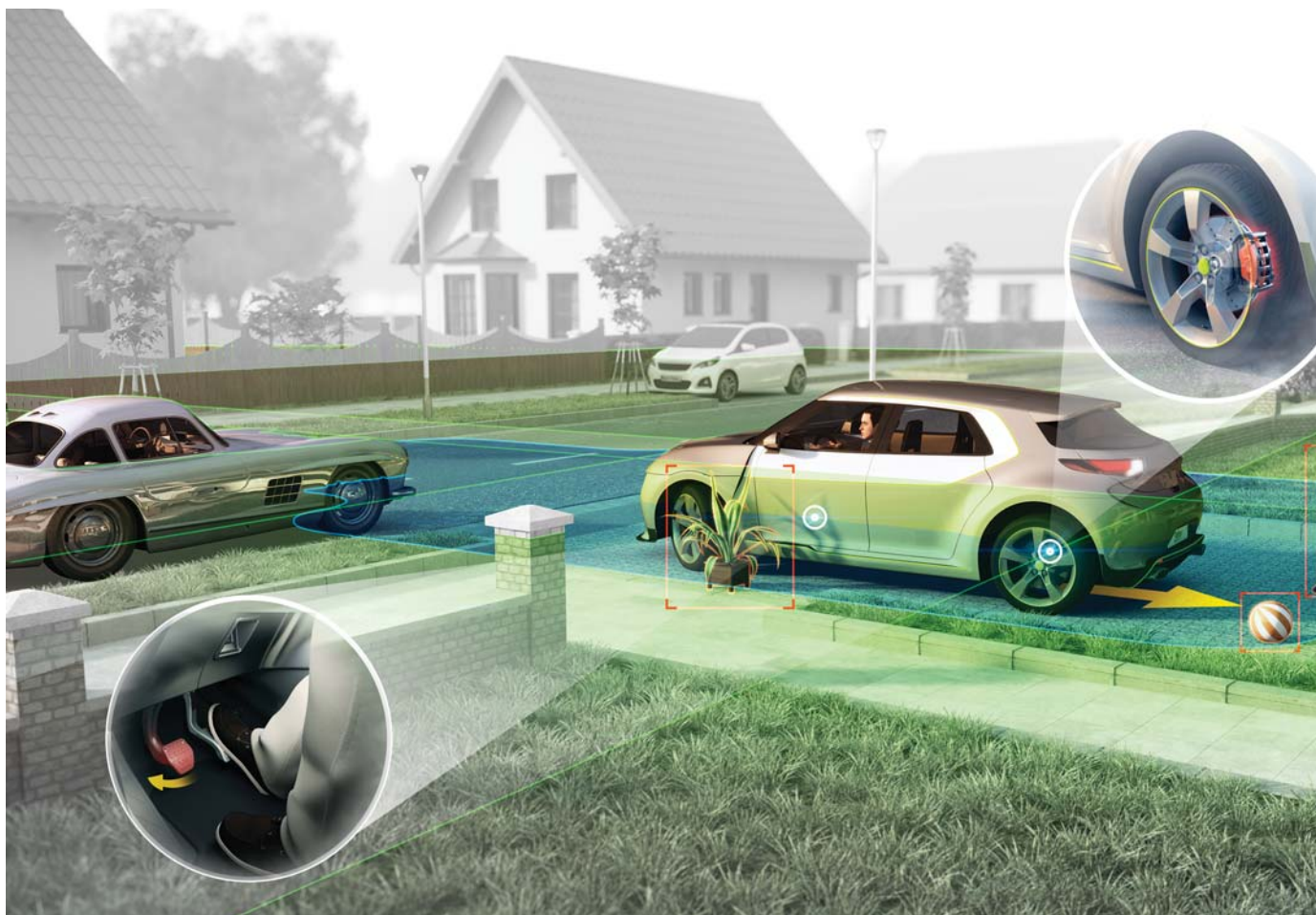
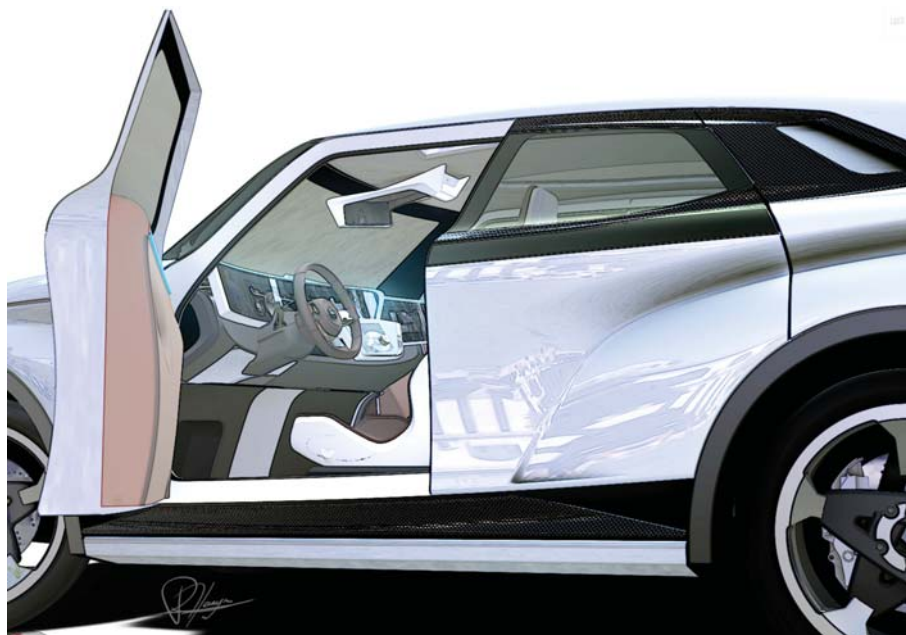
Prototyp autonomního vozidla nabízí zážitek z jízdy s hybridní technologií na základě technologických prvků, které společnost Valeo vyvinula, sériově je vyrábí a jsou již na trhu plně k dispozici. Valeo eCruise4U spojuje autonomní jízdní technologii s hybridním systémem 48V pro snížení spotřeby paliva a emisí CO₂ při současném zvýšení jízdního komfortu.

Umělá inteligence

Ve spolupráci s firmou CloudMate, což je firma zaměřující se na průmyslové projekty s umělou inteligencí se schopností učit se na základě sběru tzv. big dat, vznikl unikátní koncept palubního systému. Ten je schopný učit se od svých uživatelů, díky čemuž jim nabídne celou řadu služeb. Architektura softwarového řešení je navržena tak, aby pochopila návyky řidičů, dokázala předvídat jejich potřeby a starala se o jejich pohodu. Toto nové řešení pomáhá řidiči od začátku až do

konce jeho cesty. Pomocí tzv. Zero-Click navigace navrhne výběr individuálního itineráře trasy, dokáže předvídat nebezpečné události, které mohou nastat například při zrychlování v jízdním pruhu nebo na křižovatce.

V České republice patří Valeo k důležitým zaměstnavatelům v oblasti automobilového průmyslu a kromě tří výrobních závodů najdeme také v Praze významné vývojové centrum, které se podílí na přípravě nejmodernějších technologií.



Od 3D modelu k funkčnímu prototypu metodou „Rapid Prototyping“

Divize Turbo ve spolupráci s divizí Slévárna litiny akciové společnosti ČZ využila v závěru roku 2016 metodu „Rapid Prototyping“ pro výrobu prototypových odlitků turbínových a ložiskových skříní pro vývoj turbodmychadla určeného pro ruského výrobce motorů. Podle slov ředitele divize Turbo je dnes pro získání nových projektů velice důležitá flexibilita a schopnost přizpůsobit výrobek požadavkům zákazníka v co nejkratším čase. Metoda „Rapid Prototyping“ je jednou z cest, jak zvýšit naši konkurenceschopnost v předkládání řešení na míru, schopnosti rychle reagovat na výsledky testů, resp. optimalizovat výrobek.





RYCHLÝ VÝVOJ PROTOTYPU

Metoda „Rapid Prototyping“ (česky „rychlý vývoj prototypu“) je soubor technologií výroby prototypů pomocí 3D tisku. Umožňuje podstatně zkrátit výrobu prototypových vzorků, a to i o několik týdnů.

Zatímco v minulosti již obě divize společně vyzkoušely možnost využití 3D tisku pro výrobu volného modelu pro ruční formování u velmi jednoduchého odlitku držáku regulátoru, v tomto konkrétním případě bylo využito novější technologie přímého 3D tisku pískové formy, která umožňuje řešit velmi rychle i výrobu tvarově složitějších odlitků. Přímou výrobou tištěné formy se využití metod rychlé tvorby prototypu dostává na kvalitativně vyšší úroveň – zcela odpadá potřeba výroby modelu a jaderníků, čímž

se celý proces vývoje nového dílu ještě zrychlí.

FORMU JE MOŽNÉ VYTISKNOUT VČETNĚ JADER

Technicky se jedná o obdobu 3D tiskárny na plast, pouze s tím, že náplní takové tiskárny je přímo formovací písek a „tisková hlava“ nanáší do příslušných míst pryskyřici, která jednotlivá zrna písku spojuje. Formu je takto možno „vytisknout“ včetně potřebných jader, při správné volbě rozdělení formy a slévárenské technologie může být výsledný odlitek rychle použit ke zkouškám a testům.

ZRYCHLENÍ SPOLUPRÁCE MEZI KONSTRUKTÉREM A VÝROBCEM ODLITKU

Případné úpravy a změny se po odzkoušení odlitku provedou pouze v 3D

datech pro tisk formy, zcela odpadají časové prodlevy a náklady spojené s úpravami modelů a jaderníků. Tato technika zásadně zrychluje spolupráci mezi konstruktérem dílu a výrobcem odlitku.

POUZE NĚKOLIK PRACOVIŠŤ V ČESKÉ REPUBLICĚ

V České republice je v současné době pouze několik pracovišť, která tuto metodu využívají. I když nás čeká ještě dlouhá cesta optimalizace, testování a zkoušení, tento pilotní projekt ukázal, že tato metoda je v našem odvětví využitelná jak ve vztahu k další optimalizaci procesu, tak ke zrychlení vývoje samotného produktu.

LAKOVNA HAJDÍK v posledních letech dynamicky roste

LAKOVNA HAJDÍK se stala největší lakovnou v České republice a jednou z největších v Evropě. V roce 2016 vzrostl její zisk o 10 % a v letošním roce je předpokládán nárůst dokonce o 20 %. Odhodlání jít kupředu se odráží i v přístupu k zavádění nových technologií. Do nich investovali 25 milionů korun. Tato investice se jim má vrátit v mnohých podobách – od nových zakázek až po rozšíření pracovních míst. Pozornost věnují rovněž certifikacím.



V minulém roce obhájili certifikaci ISO 14001 a v roce 2017 obdrží certifikaci 19100 pro letecký průmysl. Tímto krokem získávají i „pozvánku“ k velkým projektům spojeným s úpravou povrchu letadel.

Spolupracují i s dalšími velkými firmami, jakými jsou např. BMW, Rolls-Royce či Škoda, pro něž připravují brzdový systém Brembo. V letošním roce čekají LAKOVNU HAJDÍK velké investice – cca 50 mil. korun a s nimi jde ruku v ruce i očekávaný nárůst výroby až 20 %. Věří, že jejich nabídka osloví nové zákazníky a rovněž jsou připraveni rozšířit svůj zaměstnanecký tým.

Snažení firmy bylo v minulém roce oceněno i nezávislými porotci – získali titul Firma roku Zlínského kraje a stali se jedním ze sedmi finalistů celorepublikového kola soutěže Firma roku 2016. Dále se umístili v soutěži Českých 100 nejlepších. Tyto ceny, které obdrželi koncem roku 2016, byly skvělým závřením úspěšného pracovního roku a důležitým impulzem pro léta následující.



SOLEA CZ dává příležitost zdravotně postiženým

Naší hlavní činností je produkce přesných plastových a kovových dílů zejména do automobilového průmyslu. Naše výrobky jezdí v autech předních světových značek jako BMW, Mercedes, Audi, Aston Martin, Range Rover a mnoho dalších. Díky projektům na pohledové interiérové díly např. do nových modelů aut AUDI Q7 či BMW F54 jsme v minulých letech získali velmi cenné zkušenosti, které nám umožňují dosahovat kvality, jaké by se u chráněné dílny zřejmě neočekávalo. Naším zákazníkům nabízíme vše od výroby formy, sériových dodávek vylisků až po finální montáž sestav.

Začátky byly těžké, s úvěry a prázdnými pronajatými prostory se třemi zaměstnanci. Dnes vyrábíme ve vlastních prostorech a ve firmě působí 128 pracovníků, z toho 73 % zdravotně postižených. Přitom podíl autoprávního je v našich zakázkách 91 %. Z tohoto pohledu patříme k unikátní chráněné dílně v rámci celé České republiky. Moc nás těší, že již 16 let dokazujeme, že zdravotně hendikepovaní mohou uspět i v náročném automobilovém průmyslu. Mezi naše zákazníky patří Magna, KOSTAL, GRUPO ANTOLIN, PEWAG, Letoplast, Formplast Purkert a mnoho dalších. Od roku 2012 jsme certifikováni dle ISO/TS 16949, samozřejmostí jsou certifikace ISO 9001 a ISO 14001.

Hlavní pracovní náplň firmy SOLEA CZ

Firmu SOLEA CZ tvoří pět výrobních divizí. Divize lisovna plastů je ve firmě nejstarším provozem, proto můžeme našim odběratelům nabídnout dlouholeté zkušenosti. Lisovna má 8 vstřikovacích strojů, většina z nich je značky Battenfeld. Největší lis s lineárním robotem má uzavírací sílu 400 tun. Ostatní lisy mají uzavírací sílu v rozmezí 35 – 160 tun. Kromě PVC zpracováváme všechny technické materiály, jako je PP, PS, PE, ABS, PC, PC/ABS, PA6, PA6 GF50, PA66, PA66 GF50, PBT. Divize nástrojárny provádí zejména údržbu



a opravy nástrojů pro vstřikování či výrobu přípravků. Dvě montážní divize zajišťují strojní i ruční kompletace, rework, tampoprint a jiné činnosti dle potřeb zákazníka. Novým provozem je lisovna kovů, kterou tvoří 6 vstředníkových lisů o tonáži 35 – 160 tun.

Náhradní plnění pro automotive

Vzhledem k tomu, že máme více než 50 % zdravotně postižených zaměstnanců, můžeme zákazníkům nabídnout náhradní plnění, které jim ve firmě vyřeší zaměstnání povinného podílu 4 % zdravotně postižených a ušetří 36 % nákladů. Náhradní plnění lze uplatnit z kterékoliv výrobní divize.

V oblasti automobilového průmyslu bývá kvalitního náhradního plnění nedostatek. Naším potenciálním zákazníkům můžeme nabídnout volné kapacity náhradního plnění v řádu desítek milionů Kč.

Naše motto „Za úspěchem s lidskou tvář“

SOLEA CZ je rodinnou firmou, která má otevřený a svobodný přístup ke svým

zaměstnancům. Nemalá část kolegů si prošla těžkou životní zkouškou, jakou je onkologické onemocnění či Crohnova choroba, a firma jim poskytla zaměstnání přizpůsobené tak, aby ho zvládli včetně úpravy pracovní doby dle jejich individuálních potřeb.

S odstupem času říkají, že jim tento přístup přinesl naději v tehdy beznadějně situaci. V práci se odreagovali a mezi ostatními našli rozptýlení a smysl dalšího života. Chceme s ostatními kolegy tvořit úspěšnou firmu s velkým srdcem, které máme otevřené právě pro lidi, kteří mají nějaké zdravotní postižení.

Budování firemního prostředí a hodnot stavíme na pilířích lidství, svobody a zodpovědnosti.

Přínosem takového postupu je skutečnost, že podřízení se mění na sebeřízení a z lidí se stávají spolupodnikatelé. Jsme přesvědčeni, že budoucnost je o vytváření tohoto prostředí a těšíme se na další etapy naší cesty.

Samořídící auta a elektromobily mění americký autoprůmysl a vytvářejí nové příležitosti i pro české firmy

Americký automobilový průmysl začíná významným způsobem ovlivňovat tlak rychlé komercializace nových technologií (autonomní řízení, connected car, elektromobilita) a nové pojetí mobility založené na individuální on-demand přepravě. Tyto jevy přináší rizika pro stávající výrobce, ale i nové příležitosti pro firmy, které dosud stály mimo automobilový svět.



Foto: Míloslav MARTAN

Na amerických silnicích se prohání přes 260 milionů osobních a lehkých vozidel a auto je považováno za neodmyslitelnou součást amerického způsobu života. Přes 90 % Američanů dojíždí do práce automobilem a jen 5 % využívá MHD. Téměř 60 % amerických domácností má dvě a více vozidel. Výroba automobilů, jejich prodej a související služby dávají práci více než 7 milionům Američanů. V roce 2016 se v USA prodalo rekordních 17,55 milionu osobních aut, přičemž přes 12 milionů se v USA vyrobilo. Navzdory těmto pozitivním číslům čelí americký automobilový průmysl řadě významných výzev způsobených ať už nástupem autonomních technologií a tlakem na větší konektivitu vozů s internetem, rozvojem elektromobility, ale také rozšiřováním nových přepravních služeb „na zavalanou“ jako je UBER či LYFT, které do budoucna mohou změnit zatím silný vztah Američanů k privátnímu vlastnictví vozidel.

Autonomní auto = next big thing

Autonomní technologie jsou považovány za „next big thing“ v americkém autoprůmyslu, jejichž dopad je přirovnáván k tak revolučním jevům, jako bylo zavedení pásové výroby Ford T, který zpřístupnil automobil široké populaci. Na vývoji autonomních vozů pracuje v USA nejméně dvacítko společností – ať již zavedené automobilky jako Ford či GM, tak technologické firmy (Google, Apple, Intel, Tesla Motors), globální hráči v oboru autodílů i nastupující start-upy (Faraday Future). Firmy hledají nové partnerství (Google & Fiat Chrysler, Volvo & Uber, GM & Lyft), testovací vozy již najely první miliony mil a začínají být zkoušeny v ostrém městském provozu. Výrobci se předhánějí v prohlášeních, kdo a kdy první přivede plně autonomní automobil na trh. Někteří výrobci již nabízejí vysoce sofistikované asistenční systémy, které již plní některé funkce očekávané od budoucích autonomních vozů. Dle Elona Muska z firmy Tesla Motors je veškerý hardware již k dispozici dnes (a vozy Tesla jej mají v základním vybavení) a co dosud autonomním automobilům chybí, je dostatečně sofistikovaný software, resp. umělá inteligence a mapy ve velmi vysokém rozlišení. Federální úřady již připravily i první návrhy příslušné legislativy, která v budoucnu dá využití autonomních vozidel právní rámec. Provoz autonomních vozidel (již od nižších stupňů automatizace) bude díky své povaze závislý na zabezpečeném přístupu ke

cloudovým službám, smart infrastruktuře a aktualizovaným 3D mapám, což dává prostor jak pro subdodavatele těchto služeb, tak pro firmy, které data z provozu vozidel budou schopny dále vytežit a využít např. pro vzdálenou správu vozu, či hledání co neefektivnějších forem využití vozů či vyhledávání neoptimálnějších tras a podobně. Nasazení autonomních technologií s sebou zároveň přináší také rizika, a to zejména v oblasti kybernetické bezpečnosti, což zároveň představuje příležitost pro antivirové společnosti, které přijdou s produkty pro tuto specifickou oblast. Autonomní technologie rovněž vytváří nový prostor pro jiné využití času přepravovaných cestujících, což může být základem pro nový rozvoj infotainment, palubní elektroniky a nástrojů a aplikací, jak trávit čas v autě efektivně prací, což bude klást i větší důraz na design interiéru. Nové úrovně propojení automobilů mezi sebou a navenek mohou dát základ k zcela novým službám založeným na geolokaci a datech o cestujících, např. v oblastech elektronického obchodu včetně rezervací ubytování, cílené reklamy, rozvážky zboží či sociálních platform komunikovaných novými formami rozhraní člověk-stroj. Autonomní technologie se neomezí jen na osobní vozidla, ale rozšiřují se i v oblasti nákladní kamionové dopravy, kde mohou zefektivnit logistické služby na základě aplikací zajišťujících konstantní vytížení a hledajících neoptimálnější trasy.

Nástup elektromobility

Spojené státy mají dnes největší flotilu elektromobilů na světě (500 tisíc) a tvoří 30 procent světového trhu s elektromobily. V rámci USA má na tomto čísle téměř třetinový podíl Kalifornie. V roce 2016 se v USA prodalo celkem 160 000 elektromobilů (meziroční nárůst 40 %). Vozy s hybridním pohonem mají na celkovém počtu prodaných vozů menší než 2% podíl. Celkově je na americkém trhu přes 20 modelů elektromobilů a téměř šedesát hybridních modelů. Trendem je nástup plug-in hybridů umožňujících provoz prvních několika desítek kilometrů na elektřinu (např. Toyota Prius Prime či Chrysler Pacifica). V USA je k dispozici 15 tisíc veřejných nabíjecích stanic s více než 36 000 přípojkami. Tato síť se dnes velmi rychle rozrůstá – nabíjecí infrastrukturu budují městské závody, ale i soukromí poskytovatelé a podporuje ji i federální vláda. Za velmi perspektivní jsou do budoucna považovány technologie umožňující bezdrátové nabíjení. V současnosti nabízené elektromobily



(vyjma Tesla) se v zásadě vyznačují krátkým dojezdem (do 100 mil), proto vznikla řada iniciativ jak na federální, tak na privátní úrovni, zaměřená na další rozvoj baterií a rychlonabíjecích systémů. Partnerství v této oblasti navazují všichni přední výrobci vozidel a technologické firmy, což by rovněž mohlo být zajímavé pro české firmy zabývající se vývojem baterií resp. uskladňováním energie. Přestože dnes zůstává podíl elektromobilů na celkovém americkém vozovém parku malý, předpokládá se, že rozšíření elektromobilů může v blízké budoucnosti velmi dobře napomoci rozvoj on-demand dopravy a dále se stupňovat nástupem autonomního řízení. Již dnes dostupné elektromobily by byly schopny zajistit téměř 90 % všech průměrných jízd amerických občanů a jen pro desetinu jízd by bylo třeba vozidlo se spalovacím motorem. Dostupnost bezprostředního přístavení vozidel s dlouhým dojezdem formou jednoduché on-demand objednávky mobilní aplikací jako Uber či Lyft, by mohla znamenat zásadní průlom v nástupu elektromobility. Transformace amerického automobilového průmyslu s sebou přináší nové podnikatelské příležitosti i pro české firmy. Nové šance se objevují zejména v oblasti autonomních technologií (hardware i software), informačních technologií (software pro zpracování big data resp. umělá inteligence, 3D, podrobné mapy), infotainmentu a aplikací pro rozhraní člověk-stroj, softwarů včetně antivirové ochrany, zabezpečené komunikace. Kromě technologií pro provoz autonomních vozidel se předpokládá rozvoj dalších, zcela nových forem služeb, spojených s těmito technologiemi resp. s mobilitou, ať už jde o zábavu a práci ve voze, reklamu, elektronický obchod či nové formy logistických služeb. Nové příležitosti bude představovat i rozvoj infrastruktury pro zajištění co možná nejkomfortnějšího a nejjednoduššího napájení elektromobilů.

ROZHOVOR

Erich Handl – Automakers.cz: Budoucnost je v užití videa



Členové AutoSAP jsou, po registraci, odběrateli denního zpravodajského servisu prvního specializovaného zpravodajského portálu pro automobilový průmysl – Automakers.cz. Jeho šéfredaktorem i vydavatelem je Erich Handl, který také dění okolo českého automobilového průmyslu komentuje pro další média včetně České televize. Proto mu patří dnešní rozhovor s novinářem:

Mluvíte o tom, že vedete první takový portál pro autoprůmysl. V čem jste vlastně první a jaká je historie portálu Automakers.cz?

Web vznikl v roce 2005, kdy jsem pracoval jako ekonomický novinář a denně jsem si dával dohromady přehled událostí v českém i světovém automobilovém průmyslu z předchozího dne. Z tohoto monitoringu jsem čerpal při tvorbě článků pro různá média. Přehled zpráv pak večer skončil v počítačovém koši. Napadlo mě, že místo koše bych si mohl tento monitoring ukládat do elektronického archivu a dále z něj čerpat v budoucnosti. Na webu tak vznikla databáze událostí, svého druhu v tuzemsku unikátní, protože žádný specializovaný portál pro automobilový byznys tehdy v tuzemsku nebyl. Existovala samozřejmě řada webů o autech jako takových, ale nic pro lidi v oboru. Zašel jsem tedy za tehdejšími prezidentem AutoSAP Vratislavem Kulhánkem a nabídl mu tento denní monitoring pro členy sdružení. Dohodli jsme se na spolupráci a od té doby dostávají členové denní přehledy. V roce 2007 pak ještě k on-line servisu přibyl tištěný čtvrtletník.

Pro běžného manažera, který nemá čas se probírat zpravodajskými portály, je situace poněkud nepřehledná. Co podle vás nesmí na portálu oslovujícím tak specifickou cílovou skupinu chybět a co naopak tam odběratele dráždí?

Podle mých dosavadních zkušeností chtějí lidé, které živí výroba aut, každý den stručný přehled událostí v několika větvích, doba jejich letmého zhlédnutí nesmí přesáhnout několik sekund. K tomu nemá chybět možnost rozkliknout headline a přečíst si podrobnosti a prohlédnout doprovodné fotografie. Naše uživatele nejvíce rozčiluje, když ve zprávách nenajdou zprávu o svojí firmě či produktu. Odběratele také loni u některých zpráv trýznilo pomalé načítání zpráv, ale to jsme snad odstranili přechodem na rychlejší hosting.

Co letos chystáte nového?

Budoucnost zpravodajských webů obecně je podle mého názoru v širším využití videa. Lidé si odvykají číst texty,

chtějí filmy. Proto jsem začal rozšiřovat videorubriku. Portál by v budoucnu mohl přinášet vedle zprávy i záznam tiskové konference, prohlídky továrny, oslavy výročí a dalších eventů. Vede k tomu ale dlouhá a nákladná cesta. Namísto převzetí tiskové zprávy a fotografie je potřeba událost natočit na kameru, sestříhat a umístit na web. Takováto malá specializovaná televize si kromě techniky vyžádá pracovní síly a další investice.

Umějí podle vás běžné dodavatelské firmy českého autoprůmyslu o sobě, svých produktech, inovacích a záměrech správně komunikovat?

V tomto ohledu je český autoprůmysl rozdělen na dvě skupiny. Dovozci vozidel a dealeri komunikaci zvládají, stejně jako například náš největší výrobce – Škoda Auto nebo třeba Tatra. Pak je tu skupina druhá, kde se nachází většina dalších výrobců a dodavatelů a projevuje se zde takzvaný fenomén montoven. Někteří dodavatelé se komunikací s českými novináři nezabývají. V jejich továrně nenajdete žádného tiskového mluvčího nebo třeba marketingové oddělení. Firma čtyřikrát ročně vydá zprávu o počtu smontovaných dílů a tím její komunikace končí. Takto bohužel funguje v mediální oblasti velká část dodavatelských firem.

Má ještě v dnešní době smysl, aby firma čítající několik set zaměstnanců měla svého PR specialistu, tiskového mluvčího nebo si na tyto služby najímala dokonce agenturu? Potřebuje mít novinář ve firmě specializovaného partnera pro komunikaci?

To záleží na potřebě firmy medializovat své aktivity. Menší dodavatel si nemusí platit tiskového mluvčího, ale skromný komunikační servis za pár tisíc korun měsíčně je možné objednat u mnoha PR agentur. Pro novináře je podstatné mít alespoň nějaký komunikační kanál, třeba e-mailovou adresu pro zaslání otázek.

Snaží se ještě dnes běžné firmy, ať už s českým nebo zahraničním vlastníkem, být tzv. zadobře s novináři, nebo tato doba nepřímého ovlivňování toho, o čem novináři budou psát, je už pryč?

Zadobře s novináři chce být každý, ale doba článků na zakázku ve velkých

mediích je, myslím, pryč. V denících dnes už dobře funguje editorský systém, který eliminuje pronikání PR do redakčních textů. U malých specializovaných časopisů ten tlak trvá, protože redakční práce je tam úzce svázána s inzertními výkony. V Automakers jsem se k problému postavil tak, že články ve zpravodajském servisu nezaplatňuji, jejich výběr závisí čistě na editorovi a principálně je nenechávám dopředu autorizovat respondentem. Naopak v tištěné verzi, která funguje jako oborový fachmagazín s důrazem na přesnost faktů, nemám s autorizací rozhovoru nebo jiného článku problém.

Čerpáte informace spíše z tiskových zpráv nebo jsou vaším zdrojem i sociální sítě?

Nejvíce jich pochází z tiskových zpráv členů AutoSAP. Doplněuji je vlastními či agenturními zprávami. Ze sociálních sítí čerpám minimálně.

Kdybyste mohl dát lidem ve firmách, jak se říká na druhé straně barikády, jedinou radu, která by to byla?

Buďte každý den v obraze s Automakers.cz!





ZA KAŽDÝ PRODANÝ VŮZ STROM

Ve **ŠKODA AUTO** je společenská odpovědnost nedílnou součástí firemní kultury. Proto již od roku 2007 vysazujeme za **každý vůz prodaný** v České republice **jeden strom**. Do dnešního dne jsme jich takto vysadili více než 640 000.

Poděkování patří všem, kdo se koupí vozu ŠKODA na projektu „Za každé prodané auto, jeden vysazený strom“ podílí, ale také všem zaměstnancům a dobrovolníkům, kteří stromy pomáhají vysazovat.

Klid, který jste nám pomohli vysadit, vám nyní oplácíme.

Užívejte si klid plnými doušky v podobě vlastního lesa. **#hlaslesa**

Valná hromada
probíhala
v přátelské atmosféře.

Volba prezidenta a orgánů AutoSAP

Průhonice 20. 12. 2016



AUTO ROKU 2017
V ČESKÉ REPUBLICE

5

finalistů

Hlasujte pro Auto roku 2017
v České republice a vyhraďte
jeho zapůjčení na rok ZDARMA!

www.autoroku.cz



Alfa Romeo Giulia



SEAT Ateca



Škoda Kodiaq



Volkswagen Tiguan



Volvo V 90

Generální partner:



Hlavní partneři:



Vyhlašovatel:



Organizací pověřen:



Speciální partneři:



Partneři:



Technický partner:

