

# ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2017 | 3



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU



Připravujeme  
Memorandum  
o budoucnosti  
automobilového  
průmyslu v ČR

Vyhlášen Podnik  
roku 2016 v českém  
autoprůmyslu

Ekonomiku táhnou  
finalisté i dodavatelé  
automotive

# Výroční tisková konference a předávání cen AutoSAP Podnik roku 2016 v autoprůmyslu ČR

Praha 6. června 2017



Prezident AutoSAP B. Wojnar



K. Luňáček, P. Novák, P. Vaněk, M. Kadera



M. Dvořák, J. Pešek, P. Juříček, B. Wojnar



Ředitel AutoSAP Z. Petzl



Ocenění se členy představenstva AutoSAP



Vážení čtenáři,  
letní číslo magazínu automobilového sdružení AutoSAP je do velké míry věnováno tématům budoucnosti tohoto průmyslového odvětví. Prezident Sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar na červnové Výroční tiskové konferenci AutoSAP zdůraznil, že uděláme všechno pro to, aby už v září bylo schváleno a podepsáno s vládou ČR Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice. Jeho přípravu koordinuje Ministerstvo průmyslu a obchodu a jsem proto rád, že v hlavním rozhovoru tohoto vydání se k vyplývajícím cílům a úkolům vyjadřuje ministr Jiří Havlíček.

K tématům, která ovlivní budoucí konkurenceschopnost automobilového průmyslu v celém středoevropském regionu, se vyslovil v květnu také V4 Automotive Summit v Bratislavě. Přinášíme proto shrnutí hlavních myšlenek tak, jak je formulovali představitelé národních asociací autoprůmyslu zemí Visegrádské skupiny.

Po shromáždění a vyhodnocení výsledků hospodaření členských firem jsme mohli už po

devatenácté zvolit vítěze soutěže Podnik roku v českém automobilovém průmyslu. Cílem soutěže je ocenit firmy, které jsou efektivní, dynamické a posilují tak dobré jméno automobilového průmyslu, jakožto odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Těší mě, že pro některé z těchto podniků jde už o několikáté ocenění a potvrzují tak svůj setrvalý růst, navíc v roce, kdy se dařilo velké většině podniků automobilového průmyslu.

Druhý velký rozhovor tohoto čísla patří Petru Novákovi, generálnímu řediteli a jednateli Koyo Bearings Česká republika, který se umístil mezi TOP 10 manažery v soutěži Manažer roku. Japonská firma s kompletně českým managementem, která vyrábí v Olomouci ložiska, sbírá v poslední době řadu ocenění, včetně nejlepšího a nejobpovědnějšího zaměstnavatele kraje.

Nemalou pozornost věnujeme také exportním příležitostem českého automobilového průmyslu. Tentokrát mimo jiné v Birminghamu, kde se firmy AutoSAP představily v červnu v rámci společných expozic na veletrzích Automechanika a Subcon.

*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. 3/2017: Červenec 2017 | ISSN 2570-5482



03

Pro budoucnost automobilového průmyslu je zásadní spolupráce zemí V4

07

## ROZHOVOR

- 3 | Jiří Havlíček: Musíme se připravit na elektromobily a autonomní vozidla
- 16 | Petr Novák: Tento rok máme v plánu překročit hranici jedné miliardy korun v tržbách

## OHLASY KOLOKVIA

- 7 | Pro budoucnost automobilového průmyslu je zásadní spolupráce zemí V4
- 10 | Chytrá (Smart) Mobilita

## VÝSLEDKY ZA ROK 2016

- 12 | Vyhlášeny podniky roku 2016 v českém automobilovém průmyslu
- 14 | Automobilový průmysl motorem české ekonomiky

## Z ČINNOSTI AUTOSAP

- 20 | Jaro v AutoSAP nabitě důležitými událostmi
- 22 | Setkání firem automobilového průmyslu a Královéhradeckého kraje
- 23 | ŠKODA AUTO Vysoká škola a Sdružení automobilového průmyslu podepsaly memorandum o spolupráci
- 23 | AutoSAP zahájil práce na realizaci společného vzdělávacího projektu pro členské firmy

## OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU

- 24 | Luděk Steklý z AGC patří mezi TOP 10 manažerů v Česku
- 24 | Ivan Hodač
- 25 | Libor Lázníčka
- 25 | Filip Hajdík
- 25 | Sloupek Hany Potměšilové

## NAŠE INOVACE

- 26 | MOTOR JIKOV vyvinul novou plnicí stanici CNG

## JAK SE VEDE

- 27 | Schwarzmüller zaručuje stálou inovaci sklápěcích vozů
- 28 | BENTELER investuje v růstovém regionu východní Evropy
- 29 | V Otrokovicích byla vyrobena už 20 000. forma pro Continental
- 30 | WITTE Automotive se daří a investuje do své budoucnosti
- 31 | Využití laboratoře DYCOT k homologačním zkouškám

## NAŠE TÉMA

- 32 | Úroveň třídících služeb upadá

## ZE ZAHRANIČÍ

- 34 | AutoSAP představil český autoprůmysl na veletrhu Automechanika Birmingham 2017
- 36 | Kolumbie – významný trh v Latinské Americe

Fotografie na 1. a 2. straně obálky: ŠKODA AUTO  
Fotografie zde: ŠKODA AUTO, Koyo, Flexima



10

Chytrá (Smart) Mobilita



16



12

ŠKODA AUTO Vysoká škola a Sdružení automobilového průmyslu podepsaly memorandum o spolupráci

23



30

WITTE Automotive se daří a investuje do své budoucnosti



32

# Jiří Havlíček: Musíme se připravit na elektromobily a autonomní vozidla

Ministr průmyslu a obchodu J. Havlíček poskytl exkluzivní rozhovor Českému autoprůmyslu

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Ministr průmyslu a obchodu Jiří Havlíček s Bohdanem Wojnarem, prezidentem AutoSAP, po jednání v Mladé Boleslavi

Foto: ŠKODA AUTO



Ministr Jiří Havlíček

Foto: MPO

**Pane ministře, jak vnímáte současnou pozici českého automobilového průmyslu v kontextu celého průmyslu, ekonomiky a exportu ČR?**

Zastoupení automobilového průmyslu v rámci zpracovatelského průmyslu neustále roste. Můžeme konstatovat, že od roku 2009 se zdvojnásobily jeho tržby a v loňském roce již překonaly podle našich odhadů hranici 1,2 bilionu korun. Podíl tohoto odvětví na celkových tržbách zpracovatelského průmyslu díky tomu dosáhl skoro 33 %.

Česká republika je od roku 2009 pátým největším výrobcem motorových vozidel v EU s roční produkcí přesahující 1,3 mil. vozidel. Kromě finálních výrobců vozidel se zvyšuje i počet firem dodávajících komponenty nejen pro tuzemské automobilky. V letech 2013–2016 stoupla v EU výroba vozidel skoro o 2,5 mil. ks, což se projevilo významně také na tržbách výrobců komponentů u nás.

Také u exportu došlo k velmi pozitivnímu vývoji. Česká republika vyváží přes 1 milion motorových vozidel do více než 100 zemí a stala se významným dodavatelem komponentů pro podstatnou část výrobních závodů automobilek po Evropě. České automobily patří mezi nejprodávanější v mnoha zemích. Na firmy z automobilového průmyslu jsou navázány dodavatelské firmy z dalších odvětví např. elektrotechnického, hutního, chemického, plastikářského, sklářského, textilního a všeobecného strojírenství. S tímto odvětvím je svázána významně také logistika. Automobilky a jejich dodavatelé pracují v režimu „just in time“ a kamiony jsou pro ně takové meziklady na kolech. U výzkumu a vývoje můžeme konstatovat, že pětina zaměstnanců a necelých 30 % výdajů souvisí s automobilovým průmyslem.

**Letošní čísla jsou doposud optimistická, autoprámysl nadále táhne zbytek hospodářství. Jaká je vaše predikce na následující období?**

Tuzemský automobilový průmysl je velmi závislý na vývoji prodeje aut v Evropské unii, kde v posledních třech letech rostly prodeje nových vozidel o necelé tři miliony kusů. Je to číslo povzbuzující, ale stále nejsme na předkrizových hodnotách prodeje.

Za první čtyři měsíce prodeje osobních automobilů meziročně stouply o 4,7 %, což představuje skoro 240 tisíc vozidel. Je otázkou, jak se budou vyvíjet prodeje ve Velké Británii v souvislosti s Brexitem.

Pro letošní rok předpokládá ACEA (Evropské sdružení výrobců vozidel) meziroční nárůst prodeje vozidel kolem 1 %. Vzhledem k dosavadnímu vývoji jsme o něco optimističtější a odhadujeme růst prodeje v EU mezi 2–3 %. Kromě výroby/prodeje nových vozidel, jsou pro nás také stále významnější výrobci autodílů. Evropskou komisí byly schváleny velké investice od Mobisu a Nexenu, které se projeví v dalších letech. Také další firmy avizují rozšiřování svých výrobních kapacit, což nám dokazují pravidelně zveřejňované statistiky od agentury CzechInvest.

**Jaké jsou hlavní cíle, které si v širším kontextu automobilového průmyslu MPO klade?**

Česká republika má v rámci členských států EU největší podíl průmyslu na HDP, automobilový průmysl se na tom podílí největší měrou. V návaznosti na současný vývoj by toto odvětví nemělo zaostávat nejen z pohledu evropského regionu, ale musíme se srovnávat s dalšími vyspělými státy.

Ministerstvo průmyslu a obchodu v rámci své gesce podporuje nejen u automobilového průmyslu výzkum a vývoj, a to jak z národních zdrojů, tak z evropských. V současné době automobil přestává být klasickým dopravním prostředkem. Je v něm stále více elektronických zařízení sledujících pohyb vozidla a zároveň komunikujících s dalšími účastníky provozu a infrastrukturou. Velké investice se nyní vkládají do výzkumu autonomních vozidel a na automobilky a jejich dodavatele jsou kladeny stále vyšší nároky z hlediska dopadů provozu a výroby motorových vozidel na životní prostředí. V rámci meziresortních pracovních skupin spolupracujeme s dalšími ministerstvy a Sdružením automobilového průmyslu na změnách týkajících se např. oblasti vzdělávání nejen na středních a vysokých školách, ale i v učňovském školství. Již jsem zmínil oblast výzkumu a vývoje, kde se snažíme najít další zdroje ve spolupráci s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy.



Vedoucí výroby vozů ŠKODA AUTO M. Jancák provází ministra J. Havlíčka a náměstka E. Muřického závodem v Mladé Boleslavi

Foto: ŠKODA AUTO

### V čem vidíte největší smysl připraveného Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR?

K blížícímu se roku 2020, kdy automobilky budou muset splnit emisní cíle na úrovni 95 g CO<sub>2</sub>/km, bude v jejich nabídce růst zastoupení elektromobilů a vozidel na alternativní pohon, které jsou z hlediska pořizovací ceny dražší, ale z hlediska provozních nákladů výhodnější oproti vozidlům s klasickým spalovacím motorem. Musíme se připravit na významné zastoupení elektromobilů a autonomních vozidel na našich silnicích. K tomu je nutné přizpůsobit přípravu na školách a učilištích, aby firmy měly dostatek kvalifikovaných pracovníků nejen do výroby, ale také aby opravny a servisy byly schopné opravovat tato vozidla. Z hlediska autonomních vozidel připravuje Ministerstvo dopravy Strategii České republiky pro autonomní dopravu. Ta by měla obsahovat souhrn současných trendů v této oblasti a identifikovat hlavní technické a právní překážky, které by rozšíření této technologie mohly bránit. Pro uživatele je a bude významná bezpečnost osobních údajů, které budou poskytovat autonomní vozidla v rámci komunikace s dalšími vozidly a infrastrukturou.

**Na MPO se scházejí odborníci, kteří se věnují přípravě e-mobility. Co je pro vás v této oblasti klíčové?**

Elektromobilita je nyní hlavním tématem pro snižování emisí v silniční dopravě. Česká republika patří mezi největší výrobce motorových vozidel v EU a automobilový průmysl patří mezi naše stěžejní odvětví. Čeští výrobci by si měli uchovat konkurenceschopnost v této oblasti. Zároveň pro automobilky by Česká republika měla vyslat signál, že jim pomůže při výstavbě související infrastruktury a dojde ke změnám v oblasti školství nejen na úrovni středních a vysokých škol, ale také v učňovském školství. Pro uživatele elektromobilů bude rozhodující vybudování dostatečné sítě dobíjecích stanic. Pro stát, respektive pro energetické společnosti, je nutností připravit současnou energetickou síť na vyšší zastoupení elektromobilů a zapojit je do tzv. chytrých sítí, které si budou umět regulovat vliv solárních panelů, větrných elektráren a nabíjení elektromobilů, aby nedocházelo k lokálním blackoutům. Pro automobilky bude také důležité, zda se podaří kromě evropských fondů, které podporují nákup elektromobilů pro podnikatele, případně pro veřejnou dopravu, také získat zdroje na pořízení těchto vozidel pro fyzické osoby formou finanční podpory.

### Jak to vypadá s konkretizací záměrů souvisejících s Průmyslem 4.0?

Za účelem komplexního pojetí problematiky a koordinace digitální

agendy na národní úrovni byla v únoru letošního roku ustavena Aliance Společnost 4.0. Jejím cílem je diskuze, formulace a koordinace provádění všech opatření souvisejících s agendami Společnosti 4.0. Aliance představuje platformu pro spolupráci státní správy, hospodářských a sociálních partnerů a akademické sféry. Aliance je iniciativou vlády, její ambicí je však zahrnutí všech relevantních partnerů za účelem využití vzájemných synergií a potenciálu čtvrté průmyslové revoluce ke zvýšení konkurenceschopnosti české ekonomiky a pozitivní celospolečenské změně.

V současnosti se připravuje Akční plán pro Společnost 4.0, který bude zastřešujícím dokumentem vlády pro oblast digitální agendy a tzv. Společnosti 4.0. Materiál shrne směřování vládní politiky a klíčová opatření vlády na podporu rozvoje digitálního trhu České republiky, čímž naváže na dosavadní Akční plán pro rozvoj digitálního trhu a jeho aktualizace. Zároveň však zformuluje další prioritní úkoly, které si vláda stanovuje v kontextu celospolečenských výzev spojených s dopady zavádění digitálních technologií na ekonomiku i společnost.

Ve srovnání s dosavadním Akčním plánem pro rozvoj digitálního trhu cílí materiál na širší okruh problémů a výzev a uznává jejich vzájemnou

propojenost. Vymezení své působnosti staví na konceptu Společnosti 4.0, kterou vláda vnímá jako rozsáhlou a postupně probíhající společenskou změnu, která je důsledkem zvyšující se digitalizace včetně využívání internetu věcí či prvků umělé inteligence v mnoha oblastech hospodářského a společenského života. Jedná se zejména o oblasti průmyslu, podnikání ve výrobě a službách, energetiky, surovin, trhu práce, vzdělávání, výzkumu a vývoje, ochrany životního prostředí, zemědělství, zdravotnictví, dopravy, bezpečnosti a kyberbezpečnosti, veřejné správy, standardizace, ale i legislativy či fiskální a hospodářské politiky.

Aliance Společnost 4.0 je formálně strukturována do tří úrovní – strategické, řídicí a pracovní-koordinační. Strategickou úroveň ztělesňují zejména političtí představitelé z řad vybraných členů vlády. Řídicí úroveň je reprezentována Řídicím výborem Aliance, jehož roli plní již fungující Výbor pro digitální ekonomiku Rady vlády pro konkurenceschopnost a hospodářský růst pod vedením koordinátora digitální agendy. Pracovní-koordinační úroveň Aliance zajišťuje aktuálně Výbor Průmysl 4.0 a do budoucna rovněž další výbory pro ostatní agendy Společnosti 4.0, které budou postupně do struktury Aliance zahrnovány.

**AutoSAP sleduje také kroky směřující k omlazování vozového parku v ČR. Co chystáte?**

Ministerstvo průmyslu a obchodu zpracovalo a vláda ČR následně v prosinci 2016 schválila soubor opatření na obnovu vozového parku. Současně se připravuje analýza zpoplatnění vozidel, kterou bude zpracovávat Ministerstvo dopravy. Případné změny v daňovém systému, které budou zvýhodňovat nízkoemisní vozidla, by měly napomoci omlazování vozového parku. V posledních letech výrazně rostly registrace například nových osobních automobilů, kterých se prodalo cca 260 tisíc ks, což je skoro o třetinu více než v roce 2010. Tahounem prodeje jsou firmy, které se podílí na více než třech čtvrtinách registrací. Budeme sledovat, jak se projeví novela zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která od června letošního roku zpřísnila dohled nad fungováním Stanic technické kontroly.

**Na změny, které nejen náš průmysl, ale českou společnost v souvislosti s inovačními skoky čekají, je třeba připravit také veřejnost. Jak to chcete udělat?**

## Výbor Průmysl 4.0. aktuálně hodnotí jako priority:

- | dokončení legislativního procesu novely zákona o elektronických komunikacích,
- | zákon o snížení nákladů na zavádění vysokorychlostních sítí elektronických komunikací,
- | přípravu konkrétních témat VaV, která se promítnou do aktualizace RIS3 strategie,
- | kvalitní normotvorbu a legislativní proces jako celek dle nové metodiky,
- | aktualizaci implementačního plánu Inteligentních dopravních systémů,
- | eGovernment a cloud,
- | strategii digitálního vzdělávání, oblast dalšího vzdělávání; Vzdělávání 4.0.,
- | Smart Cities,
- | propojování akademického a firemního prostředí.

Prioritou je také čerpání prostředků z OPPIK (připravovaná Výzva Technologie 4.0)

Jak jsem již dříve zmínil, tak Ministerstvo dopravy chystá strategii pro oblast autonomních vozidel. Ministerstvo průmyslu a obchodu bude v příštím roce zpracovávat aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility. Tyto dokumenty budou obsahovat řadu opatření, jak napomoci rozšíření nízkoemisních a autonomních vozidel u nás. Dále jsou připravovány projekty, v jejichž rámci budou testována autonomní vozidla v reálném provozu na českých silnicích. Zde bude nutná spolupráce na celoevropské úrovni na nové legislativě. Jsou zde stále nedořešené otázky, například kdo bude zodpovědný za případnou dopravní nehodu. Zda řidič, výrobce vozidla, výrobce hardwaru/software. Důležité pro tato vozidla bude také dobré pokrytí vysokorychlostním internetem po celém území České republiky.

**AutoSAP v řadě oblastí nabízí pomocnou ruku, stejně tak jako naše členské firmy. Co v souvislosti s nástupem témat budoucnosti od automotive očekáváte?**

Zavádění Průmyslu 4.0 do výroby bude znamenat úbytek nízko kvalifikovaných míst, například v pásové výrobě. Naopak se zvýší poptávka po IT specialistech, po pracovnících s vyšší kvalifikací, kteří se budou starat o chod strojů. Také se bude muset zvýšit odbornost pracovníků v servisech. V provozu budou autonomní vozidla snižovat počty řidičů jak u veřejné osobní dopravy, tak u nákladní.

Budou se zvyšovat počty pracovníků, jejichž profese bude souviset se zajišťováním fungování softwarových aplikací a bezpečností dat ve vozidlech. Souhrnně řečeno, dojde k zásadní proměně struktury pracovních pozic, která bude klást mnohem vyšší nároky na kvalifikaci lidí a jejich schopnost se adaptovat na měnící se požadavky. ■



J. Havlíček a B. Wojnar  
ve ŠKODA Muzeu v Mladé Boleslavi

Foto: ŠKODA AUTO



# Pro budoucnost automobilového průmyslu je zásadní spolupráce zemí V4



Tisková konference po V4 Automotive Summit v Bratislavě

Foto: V4 Summit

Automobilový průmysl a sektor dopravy čekají v EU velké změny, jejichž výsledkem by měla být čistá a inteligentní mobilita. Na země Visegrádské čtyřky budou kladeny vysoké nároky, aby si jejich průmysl udržel konkurenceschopnost.

**B**udoucnost automobilového průmyslu je důležitým tématem nejen pro Českou republiku, ale i zbývající země Visegrádské skupiny – tedy Slovensko, Polsko a Maďarsko. V loňském roce se v tomto regionu vyrobila přibližně čtvrtina celkové evropské produkce automobilů (více než 3,6 milionů vozidel). Sektor v zemích V4 přímo zaměstnává více než 630 tisíc lidí a přímo či nepřímo ovlivňuje vznik dalšího více než milionu pracovních míst.

To je na jedné straně pozitivní zpráva, ale na straně druhé to klade nároky na udržení konkurenceschopnosti tohoto odvětví i v době významných změn. Na konci

května o tom zástupci vlád a firem zemí V4 hovořili na konferenci, která se konala v Bratislavě pod záštitou národních asociací automobilového průmyslu všech čtyř států, které také přijaly společnou deklaraci vyzývající vlády ke spolupráci.

Vzhledem k podobnému socio-ekonomickému dědictví a politickému vývoji totiž automobilový průmysl v zemích V4 čelí podobným výzvám. Firmy řeší například nedostatek kvalifikované pracovní síly. V příštích letech bude v regionu potřeba zhruba 100 tisíc pracovníků, zaznělo na konferenci. Například podle prezidenta slovenského Svazu automobilového průmyslu Juraje

Sinaye chybí na Slovensku kolem 14 tisíc lidí s potřebnými dovednostmi.

„Dnes se dostáváme na hranice toho, jak využít ekonomický potenciál, který tady je. Čas od času se už stává, že narážíme na hranice toho, co je kapacitně možné zvládnout s dostupnou pracovní silou. Voláme po tom, abychom měli lepší programy pro podporu mobility, vnitřní a vnější migrace. V opačném případě problém jde na úkor ekonomického výkonu státu,“ uvedl také prezident Sdružení automobilového průmyslu ČR (AutoSAP) Bohdan Wojnar, podle něhož český automobilový průmysl potřebuje ve střednědobém horizontu 30 až 40 tisíc zaměstnanců.



Konference o konkurenceschopnosti autoprůmyslu zemí V4

Foto: V4 Summit

Mezi další společná témata patří například rozvoj dodavatelských sítí nebo podpora aplikovaného výzkumu a vývoje. Sektor přirozeně ovlivňují také vnější faktory, jako jsou geopolitické změny v exportních zemích nebo dohody o volném obchodu. Významnou roli hraje také legislativa Evropské unie.

„Problémy, které mají naše země, jsou téměř stejné, ať už jde o kvalifikovanou pracovní sílu, infrastrukturu, názory na evropskou legislativu v oblasti emisí,“ uvedl na tiskové konferenci Sinay. „Je proto nezbytné pojmenovat a jasně definovat konkrétní potřeby a výzvy, a následně se na úrovni vrcholných politických představitelů, zástupců průmyslu a exekutivy pokusit hledat cesty, jak navázat vzájemnou komunikaci a spolupráci při vytváření stanovisek jednotlivých členů skupiny V4,“ dodal.

## Inteligentní auta

Automobilový průmysl čekají výzvy také kvůli změnám v myšlení nové generace

zákazníků nebo probíhajícímu procesu digitalizace a přechodu na Průmysl 4.0. Rozvoj digitálních technologií umožňuje zvyšovat bezpečnost na silnicích, efektivněji řídit dopravu ve městech a zlepšovat kvalitu jízdy a komfort řidičů díky vzájemnému sdílení dat mezi dopravními prostředky a infrastrukturními prvky. Obrazem blízké budoucnosti jsou pak auta, která ani nepotřebují řidiče. To však vyžaduje vysokou míru inovací.

„Na inovační skok chceme být připraveni, a proto nemůžeme promarnit ani den. V České republice se automobilovému průmyslu mimořádně daří a naší povinností je postarat se o to, aby se mu dařilo i nadále,“ uvedl na konferenci Wojnar, který připomněl Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR, jež se v únoru konalo v Mladé Boleslavi.

„Český automobilový průmysl už zahájil strategickou spolupráci s českou vládou. Od té doby byly učiněny první, zcela konkrétní kroky. Vytvořila se speciální

nadresortní skupina pod vedením ministra průmyslu a obchodu, která analyzuje dopady změn v automobilovém průmyslu, a témata e-mobility, digitalizace a autonomního řízení se už zabývají jednotlivé pracovní skupiny,“ řekl Wojnar.

Zásadní podle něj bude připravit vhodný legislativní rámec, který bude reflektovat všechny očekávané změny a vytvoří pro firmy vhodné podmínky. V současné fázi vzniká komplexní materiál pro českou vládu nazvaný „Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu ČR“, doplněný akčním plánem konkrétních opatření.

Český automobilový průmysl dlouhodobě zdůrazňuje, že pro udržení konkurenceschopnosti bude v regionu nezbytná nejen spolupráce veřejného sektoru a průmyslu ČR, ale také akademické sféry a výzkumných a vývojových center při zavádění inovací. „Potřebujeme technicky vzdělané obyvatelstvo schopné využít nové technologie a přechod z výrobní ekonomiky na ekonomiku založenou na technologiích,“ vyzývají automobilky.

## Nové emisní limity

Jedním z blížících se velkých témat je pro automobilový průmysl zpřísnování limitů pro emise oxidu uhličitého, které se dojednávají v rámci celé EU. Unie limity upravuje už od roku 2007. V současnosti platí, že v roce 2021 by neměl průměr žádné automobilky za všechny její osobní vozy prodané v EU překročit 95 gramů CO<sub>2</sub> za ujetý kilometr. Pro dodávky platí do roku 2020 limit 147 g/km.

Evropská komise už však oznámila, že během následujícího roku představí nové cíle pro období po roce 2020, které budou vůbec poprvé doplněny i emisními normami pro těžká nákladní vozidla.

„Naším cílem je koordinovat aktivity i v souvislosti s přijetím evropské legislativy pro bezemisní auta nebo pro pohony s nízkými emisemi,“ uvedl proto v Bratislavě šéf slovenského svazu Sinay. „V konečném důsledku jde o to, aby se nevytvořila taková legislativa, při níž bychom v oblasti automobilového průmyslu přestali být konkurenceschopní,“ dodal.

Zatím není známo, jak vysoké cíle budou. Podle různých dosavadních odhadů by se ale limit pro osobní auta mohl pohybovat mezi 68 až 80 gramy CO<sub>2</sub>/km. Do takového rozmezí by se v současnosti vešly jen některé hybridy, možná nejmenší vozy na stlačený zemní plyn (CNG)

a pak především elektromobily. Právě na ně budou muset výrobci vsadit v daleko větší míře než dosud.

„Posun k elektrifikaci a dalším novým technologiím využívaným v dopravním systému již postupně přichází. Proto vítáme všechny iniciativy směřující k podpoře tohoto vývoje a přechodu k elektromobilitě a alternativním pohonům,“ stojí v bratislavské deklaraci.

Výrobci ale dlouhodobě upozorňují, že snižování emisí nezávisí jen na nabízených autech, ale také na samotných řidičích. Lidé totiž podle nich musí mít motivaci ekologická auta kupovat, což souvisí také s rozvojem potřebné infrastruktury a různými formami veřejné podpory, které



Zástupci národních automobilových asociací zemí V4 na konferenci v Bratislavě

Foto: V4 Summit

mohou zahrnovat třeba výhody pro majitele elektroaut při parkování ve městech.

„Zároveň je třeba vzít na vědomí, že kvůli udržení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu zůstanou ještě po mnoho let dominantní konvenční pohony. Pozornost je proto potřeba věnovat i spalovacím motorům,“ dodává se v deklaraci z Bratislavy.

„Nelze si představovat, že ze dne na den budou tyto automobily nahrazeny novými. Potřebujeme od našich vlád i od celé Evropské komise, aby systém snižování emisí reflektoval fakt, že tato nová auta se až po roce 2030 na trhu skutečně prosadí v takovém množství, aby si je většina obyvatel EU mohla dovolit,“ řekl také Sinay.

Novou emisní legislativu Komise ohlásila v rámci rozsáhlého balíčku zaměřeného na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu. Evropská exekutiva se v něm zabývá širokým spektrem témat. Jedním

z nich jsou pracovní podmínky zaměstnanců v silniční dopravě. Cílí ale také na plynulou mobilitu, která občanům a podnikatelům usnadní cestování napříč Evropou. O to jde v novém návrhu, který zvyšuje interoperabilitu mýtných systémů tak, aby bylo možné využívat silnice po celé EU bez vyřizování různých administrativních formalit. Společné specifikace pro údaje o veřejné dopravě pak cestujícím umožní lépe si plánovat své výjezdy a využívat nejlepších tras bez ohledu na to, že vedou přes území jiného státu, slibuje Komise.

## Důležitější než kdy předtím

I vzhledem k pozornosti, kterou automobilovému průmyslu a dopravě věnuje EU, je tak podle zástupců odvětví nutné, aby Visegrádská čtyřka táhla za jeden provaz. Zvlášť proto, že po odchodu Velké Británie z EU podle nich význam střední Evropy ještě vzroste.

„Spolupráce zemí V4 má 700letou historii a v současnosti je ještě důležitější než kdykoliv předtím. Myslím si, že můžeme dosáhnout významných výsledků, protože společně jsme schopni efektivněji zastávat své pozice a zájmy,“ řekl v Bratislavě generální tajemník Velké maďarské automobilové koalice Dániel Deli.

„Vítáme, že země V4 hrají v evropské politice stále významnější roli. Spolupráce střeoevropských vlád a shoda na jasných společných pozicích už vedla k významným politickým ziskům, které posílily náš průmysl a měly přínos pro občany visegrádských zemí. Věříme, že lze dosáhnout ještě více, když se budou vlády České republiky, Maďarska, Polska a Slovenska společně zabývat výzvami, které před automobilovým průmyslem stojí,“ uvádí se také v bratislavské deklaraci. ■

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

# Chytrá (Smart) Mobilita

Pokročilé informační systémy lze již dnes nalézt ve všech oblastech našeho hospodářství – ve výrobní sféře hovoříme o konceptu Průmyslu 4.0, v energetice o Smart gridech, ve státní správě o eGovernment, ve zdravotnictví o eHealth atd.



Děkan Fakulty dopravní ČVUT Miroslav Světek  
na Kolokviu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR

Foto: ŠKODA AUTO

Chytrá (smart) řešení se snaží o účelnou koordinaci všech těchto oblastí s ohledem na společné kritérium, kterým je udržitelný rozvoj společnosti a kvalita života občanů. Toho lze dosáhnout jedině tím, že chytrá (smart) řešení budou společně usilovat o minimalizaci použitých zdrojů (voda, plyn, elektrická energie, zábor země, čas občanů) a zároveň o maximální efektivitu stávajících infrastruktur (dopravní, energetická nebo radiová síť). Význam slova „smart“ je proto potřeba spatřovat ve vyvážené vazbě mezi lidským faktorem a různými technickými systémy.

Chytrá řešení musí činit naši zemi, naše regiony, města či vesnice více humánními, a ne pouze technologicky pokročilými.

Problematika chytrých (smart) řešení samozřejmě zasáhla i dopravní systémy. Již řadu let rozvíjíme na Fakultě dopravní, ČVUT obor inteligentních dopravních systémů (ITS – Intelligent Transport Systems), který integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu zajistily lepší systémy řízení dopravních a přepravních procesů (zvýšily se přepravní výkony, stoupla bezpečnost, zvýšil se komfort

cestujících atd.). Rozvojem nových komunikačních technologií se výrazně rozvíjí i tzv. Kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS – Cooperative Intelligent Transport Systems), jež jsou založeny na komunikaci vozidlo-vozdlo (V2V – Vehicle to Vehicle) a vozidlo-infrastruktura (V2I – Vehicle to Infrastructure).

Výsledkem dlouholeté činnosti je důležité Usnesení vlády ČR ze dne 15. 4. 2015, ve kterém byl schválen „Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050)“, který



v sobě obsahuje celou řadu opatření zasahujících i do oblasti automobilového průmyslu.

Ukázkou může být opatření č. 9.6, které doporučuje, aby se ČR zapojila na mezinárodní úrovni do budování kooperativních ITS koridorů na síti TEN-T s napojením na koridory budované v sousedních zemích, aby byla zajištěna interoperabilita dopravního provozu.

Na základě těchto strategických dokumentů byl připraven a následně schválen mezinárodní projekt C-ROADS mezi ČR, Německem a Rakouskem řešící propojení pilotních projektů kooperativních koridorů včetně testování vzájemné propojitelnosti jednotlivých informačních systémů. Jde o průlomový projekt, který umožní postupné zavádění autonomních (robotických) vozidel, která jsou budoucností automobilového průmyslu.

Jelikož se jedná o poměrně rozsáhlou problematiku, byla na mezinárodní úrovni provedena kategorizace jednotlivých tříd autonomního řízení (SAE International Standard J3016):

| Třída 0: Vozidlo neřídí automatický systém, ale výlučně řidič. Mohou být

zařazeny varovací (warning) subsystémy.

| Třída 1: Řidič musí být schopen kdykoliv řídit. Automaticky mohou probíhat i složitější řídicí funkce, jako LKA (Line Keeping Assistance); ACC (Adaptive Cruise Control); APA (Fully Automated Parking Assistance).

| Třída 2: Řidič musí zasáhnout, když automatický systém selhává. Automat řídí, zrychluje i brzdí. Při zásahu řidiče se deaktivuje.

| Třída 3: V definovaném prostředí (freeway) se řidič nemusí věnovat řízení, musí být ale schopen převzít řízení, když je to nutné.

| Třída 4: Automat řídí vždy s výjimkou nebezpečného prostředí (např. nebezpečné počasí). Řidič smí používat automat jen tehdy, když prostředí je bezpečné – v takovém případě se nevěnuje řízení.

| Třída 5: Člověk zadává cíl(e) a aktivuje systém. Automat řídí do libovolného legálního cíle. Řidič neexistuje.

Z výše uvedených kategorizací je zřejmé, že cesta k nejvyšší 5. třídě bude velmi dlouhá a zřejmě povede přes různé pokročilé asistenční systémy. Jelikož bude nutná přechodná

fáze koexistence s klasickými automobily, je třeba vyřešit celou řadu interdisciplinárních problémů, počínaje etickými otázkami a konče tvorbou zcela nové legislativy pro autonomní vozidla. Jsem rád, že Fakulta dopravní, ČVUT se účastní projektu H2020 MAVEN (Managing Automated Vehicles Enhances Network), jehož cílem je vývoj nových přístupů při řízení dopravy v případě autonomních vozidel.

Ze stávajících znalostí problematiky je zřejmé, že budoucí vývoj si vyžádá úplně nové přístupy k řešení chytré (smart) mobility, která se postupně stává službou (MaaS – Mobility as a Service) s konkrétními garantovanými parametry, jako je to dnes např. u telekomunikačních operátorů. Výše zmíněné přístupy se stávají rozhodujícím faktorem pro další udržitelný rozvoj zejména městských aglomerací, kde žije stále více a více populace a její chytré (smart) řešení pomocí nových technologií, netradičních obchodních přístupů nebo neotřelých organizačních modelů je pro nás všechny, ale také i pro automobilový průmysl ČR, velkou výzvou do budoucna. ■

Miroslav Svátek  
Děkan, Fakulta dopravní, ČVUT

**KONFERENCE  
BRNO**

Setkání pro Vaše podnikání

[www.konference.org](http://www.konference.org)

## POZVÁNKA NA 14. ROČNÍK ODBORNÉ KONFERENCE

Očekávaný vývoj odvětví automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě

25. 10. 2017 BRNO, HOLIDAY INN

Hlavní tématické okruhy odborné konference:

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

Členové Sdružení automobilového průmyslu mohou využít zvýhodněnou účast.

Bližší informace naleznete na [www.konference.org/automobily2017](http://www.konference.org/automobily2017)

Konference se koná s podporou:



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU

## Vyhlášeny podniky roku 2016 v českém automobilovém průmyslu

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) vyhlásilo výsledky 19. ročníku soutěže Podnik roku 2016 v českém automobilovém průmyslu.



M. Jaroš, R. Čech, J. Tichý, M. Kadera, K. Luňáček, P. Vaněk

Foto: ŠKODA AUTO

V rámci AutoSAP proběhl již 19. ročník soutěže členských firem Podnik roku v českém automobilovém průmyslu. V kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob bylo hodnoceno 27 firem, v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob pak 68 firem.

Posuzovaly se základní ekonomické výsledky dosažené za rok 2016. Hodnocení probíhalo na základě těchto kritérií:

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

Všechna kritéria mají stejnou váhu a konečné pořadí firem je dáno součtem umístění podle jednotlivých kritérií.



**Podniky roku 2016 v českém automobilovém průmyslu se staly firmy**  
(v abecedním pořadí):

**firmy s počtem zaměstnanců do 250 osob**

GLOBAL ASSISTANCE a.s.

MECAS ESI s.r.o.

TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A., organizační složka v České republice

**firmy s počtem zaměstnanců nad 250 osob**

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Saar Gummi Czech s.r.o.

ŠKODA AUTO a.s.



## Podnik roku 2016 v českém autoprůmyslu očima vítězů

**Představitelů vítězných firem soutěže Podnik roku 2016 v českém autoprůmyslu jsme se zeptali, co za jejich skvělými výsledky stojí?**

### **GLOBAL ASSISTANCE a.s., předseda představenstva a generální ředitel Marek Jaroš**

Prioritou Global Assistance bylo i v roce 2016 poskytování velmi kvalitních služeb klientům. Aktivně jsme se zajímali o zpětnou vazbu a na požadavky a nápady našich klientů se snažíme vždy reagovat. Nadále zapojujeme do naší činnosti i technické inovace, což je také na trhu vnímáno velmi pozitivně. Nezapomínáme ani na spokojenost dodavatelů a zaměstnanců, bez nichž bychom nikdy nemohli takových výsledků dosáhnout.

### **MECAS ESI s.r.o., ředitel společnosti Karel Luňáček**

Firmě se dařilo zejména na českém trhu, kde společnost zaznamenala navýšení prodeje licencí u nových zákazníků, a to o 20 %. Zásadním strůpcem úspěchu byl automobilový sektor a letectví. V konzultační činnosti se nám podařilo úspěšně dokončit řadu vývojových a metodických projektů v oblasti virtuálního prototypingu pro automobilový průmysl a realizovali jsme několik projektů v oblasti návrhu nových technologií z kompozitních materiálů a aditivní výroby. Prověřili jsme si, že naše nástroje počítačové simulace jsou připraveny pro efektivní podporu vývoje aplikací v rámci Průmyslu 4.0.

### **TOYOTA TSUSHO EUROPE S.A., organizační složka v České republice, Radim Čech, project manager**

V uplynulém roce se naši společnosti dařilo v České republice rozvíjet stabilní přízeň a důvěru u současných klientů a také jsme se snažili získávat důvěru u klientů nových. I přes zvýšené nároky na zaměstnance v rámci rozvoje celé společnosti a také ve vazbě na celkový vývoj v oblasti lidských zdrojů se nám podařilo kontrolovat administrativní náklady v rámci našeho plánu.

### **Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., ředitel komunikace Petr Vaněk**

V roce 2016 oslavila společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech 10. výročí svého založení a v červnu vyrobila jubilejní dvoumiliontý vůz. Současně byl loňský rok obdobím příprav na mohutnou ofenzivu třetí generace modelu Hyundai i30, který se v prosinci představil jako hatchback, v květnu se rozjela výroba kombíku, v září bude následovat ostrá sportovní verze Hyundai i30 N. "Rok 3. generace i30" bude v prosinci kulminovat verzí Hyundai i30 fastback.

### **Saar Gummi Czech s.r.o., Jan Tichý, generální ředitel**

Dynamika rozvoje gumárenské společnosti Saar Gummi Czech z Červeného Kostelce na Náchodsku je patrná od zahájení provozu v roce 2000. Dnes firma vybavuje těsněním dveří každý 4. v Evropě vyrobený osobní automobil a připravuje výstavbu další výrobní haly za 200 milionů korun. To posílí dosavadní trend růstu tržeb, které se za rok 2016 zvýšily o 550 milionů korun na 3,4 miliardy korun.

### **ŠKODA AUTO a.s., Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů**

Rok 2016, tedy rok, v němž si ŠKODA AUTO připomněla 25. výročí partnerství s koncernem Volkswagen, byl pro společnost ŠKODA AUTO opět rokem rekordním co se týče dodávek zákazníkům, tržeb i hospodářského výsledku. Již potřetí v řadě se značka ŠKODA podařilo za jeden kalendářní rok vyrobit a zákazníkům dodat více než jeden milion vozů. V roce 2016 značka zahájila modelem KODIAQ svou rozsáhlou SUV ofenzivu a představila Strategii 2025, díky které jde i nadále vsádit proces transformace automobilového průmyslu a změnám ve společnosti.

## Automobilový průmysl motorem české ekonomiky

Představitelé Sdružení automobilového průmyslu mohli na červnové Výroční tiskové konferenci v Praze konstatovat, že český automobilový průmysl dosáhl v roce 2016 vynikajících výsledků a nadále se tak významně podílí na růstu české ekonomiky. Rok 2016 současně přinesl celou řadu historických rekordů ve výrobě vozidel a vytvořil tak základ pro dobré výsledky i v roce 2017.



Výroční tisková konference AutoSAP v Praze

Foto: ŠKODA AUTO

### Na výroční tiskové konferenci také zaznělo:

#### Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar:

„Český automobilový průmysl ukazuje svou sílu, vykazuje rekordní výsledky, každých 23 sekund se v České republice vyrobí jedno auto. Žijeme v době, která nabízí netušené možnosti. Zároveň je to období, které přeci jen přináší ve světě permanentně některé nejistoty. Je otázkou, jak se v takovém světě rozhodovat, abychom dokázali udržet vysoké tempo naší branže.“

#### Viceprezident Jan Pešek:

„Rok 2016 byl historicky nejlepší pro finální výrobce. Česká republika je v přepočtu na obyvatele druhým největším výrobcem osobních automobilů na světě a viděno stejnou optikou zůstáváme světovou jedničkou ve výrobě autobusů. Jsme zároveň na 5. místě v Evropě ve výrobě motorových vozidel a ve světě jsme na 15. místě ve výrobě motorových vozidel.“

#### Viceprezident Pavel Juříček:

„Dodavatelé automobilového průmyslu pracují na plný plyn. Mohli bychom vyrábět více, ale jsme ve fázi, kdy už musíme odmítat některé zakázky, protože nemáme dostatek kvalifikovaných pracovních sil. Nejsme montovna, protože drtivá většina dodavatelů má vlastní výzkum a vývoj, do kterého se investice stále zvyšují. Jsme vývojových partnerem automobilek nejen v České republice.“

#### Viceprezident Miroslav Dvořák:

„Automobilový průmysl roste nejen ve výši tržeb, ale i v počtu zaměstnanců. Postavení autoprůmyslu je dominantní, produktivita práce je nadprůměrná a průměrné mzdy výrazně překračují průměr v ČR. Uplatnění dnes najdou všechny úrovně vzdělání. Nízká nezaměstnanost nám ale neumožňuje získávat nové, kvalitní pracovní síly. Stát nám příliš nepomáhá, a tak nacházíme řešení sami vlastní výchovou lidí.“



## Rok 2016 z pohledu členských firem AutoSAP

- | Tržby firem v roce 2016 vzrostly o 12 %, export o 11 %
- | Vyrobeno bylo na 1,35 mil. motorových vozidel
- | Počet zaměstnanců vzrostl o více než 4 % na celkových 117 000
- | Průměrná mzda je na úrovni 35 000 Kč

Tržby členů AutoSAP v loňském roce poprvé překročily hranici 1 bilionu Kč a při nárůstu o 12 % dosáhly na rekordních 1 021,4 mld. Kč. Podíl tržeb firem AutoSAP na celkové průmyslové výrobě ČR činil 24,4 %. Objem exportu členů AutoSAP se v loňském roce zvýšil o téměř 11 % (ze 779,9 mld. Kč na 864,6 mld. Kč). Podíl exportu firem AutoSAP na celkovém exportu ČR činil 21,7 %. Podíl exportu na tržbách se od roku 2009 navýšil o 6 procentních bodů na současných téměř 85 %.

## Výsledky finálních výrobců

- | Výroba silničních vozidel stoupla meziročně o 8,2 %, tj. na 1 375 814 kusů
- | Výroba osobních automobilů se v roce 2016 v ČR zvýšila u všech domácích výrobců (vyrobena 1 344 182 kusů)
- | Významně stoupla výroba nákladních automobilů (vyrobena 1 326 kusů)
- | Vyrobeno bylo 4 388 autobusů, 1 228 motocyklů a 24 690 přívěsů a návěsů

Meziroční nárůst výroby zaznamenali v r. 2016 všichni domácí výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Vyrobeno bylo 1 344 182 (+8,3 %) osobních automobilů. Náš jediný výrobce nákladních automobilů TATRA TRUCKS a.s. v loňském roce vyrobil 1 326 vozidel, tj. o 56 % více než v roce 2015. Dalším silným segmentem českého automobilového průmyslu zůstala výroba autobusů, vyrobeno bylo

4 388 kusů. Jediný český producent motocyklů JAWA Moto spol. s r.o. vloni vyrobil 1 228 motocyklů. 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 %).

Rok 2016 byl úspěšný i z hlediska dodavatelských a subdodatelských firem automobilového průmyslu. Pozitivní vývoj tohoto segmentu českého automobilového průmyslu nejlépe reprezentuje dynamický nárůst jeho tržeb meziročně o 14,6 % a exportu o 12,8 %. Dodavatelé stále patří mezi

## Vývoj dodavatelských firem automobilového průmyslu

- | Na růstu českého autoprůmyslu se v roce 2016 významně podílely i dodavatelské podniky
- | Šest dodavatelů patří mezi deset největších exportérů mezi firmami AutoSAP
- | Se 65 % zaměstnanců jsou dodavatelé důležitými zaměstnavateli v odvětví
- | Dodavatelé automotive významně investují do výzkumu a vývoje

největší exportéry AutoSAP.

Velmi významný je podíl dodavatelských firem na celkové zaměstnanosti v autoprůmyslu. 65 %, tedy 76 649 zaměstnanců firem AutoSAP pracuje u dodavatelů.

Na tomto pozitivním vývoji se, podobně jako v případě finalistů, podílí nejen růst objemů produkce,

ale i dynamický technický rozvoj reagující na bouřlivé technologické změny v celém automobilovém průmyslu. Podíl investic dodavatelů do výzkumu a vývoje se v roce 2016 zvýšil na 65,4 % (11,1 mld. Kč z celkových 16,9 mld. Kč).



B. Wojnar



J. Pešek



P. Juříček



M. Dvořák

Fota: ŠA

# Petr Novák: Tento rok máme v plánu překročit hranici jedné miliardy korun v tržbách

Závod Koyo Bearings Česká republika, který se specializuje na výrobu ložisek do automobilů, v posledních letech trvale roste, brzy bude mít 500 zaměstnanců. Svými výsledky o sobě dává vědět nejen v českém strojírenství, ale také v rámci olomouckého regionu. O rozhovor jsme požádali jeho generálního ředitele Petra Nováka, který je zároveň členem představenstva AutoSAP:

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Generální ředitel Koyo Bearings Česká republika Petr Novák

Foto: MF DNES, Zdroj -Tomáš Frait, MAFRA

Petr Novák (40) vykonává ve firmě Koyo Bearings Česká republika s.r.o. funkci jednatele třináct let a ředitele závodu devátý rok. Vystudoval dvě vysoké školy ve Spojených státech: první v Pensylvánii se zaměřením na mezinárodní obchod a finance, druhou v Chicagu orientovanou na management. Následně tři roky pracoval u prvního majitele společnosti v USA. V roce 2001 byl vyslán zpět do ČR, kde byl postaven závod tzv. na zelené louce. Začínal jako finanční ředitel, potom se věnoval logistice a výrobě a od roku 2008 je ředitelem závodu. Od prosince 2016 je členem představenstva Sdružení automobilového průmyslu. Je členem Krajské rady Olomouckého kraje pro inovace a vzdělávání a učí na Palackého univerzitě. V soutěži Manažer roku 2016 se umístil v první desítce, vyhrál ocenění Manažer odvětví kovodělné a strojírenské výroby a Mladý manažerský talent. K jeho zálibám patří cestování a sport, dříve vrcholově plaval a dnes běhá maratony. Je ženatý a má tři děti.

**V prvé řadě, pane Nováku, gratulace k umístění v TOP 10 soutěže Manažer roku. AutoSAP vás v této soutěži nominoval. Co osobně pro vás toto ocenění znamená?**

Sdružení automobilového průmyslu bych tímto chtěl za nominaci srdečně poděkovat. Již nominace do soutěže pro mě byla poctou. Současně s AutoSAP mě ještě nominovaly Svaz průmyslu a dopravy a Hospodářská komora, za to jim také patří mé díky. Výsledek v soutěži je pro mě veliké překvapení a musím říct, že samozřejmě moc příjemné. Soutěž jsem bral jako příležitost porovnat se s nejlepšími v rámci republiky a zároveň možnost potkat nové osobnosti v oboru. Jsem přesvědčený, že za mnou stojí podnik plný schopných lidí, kteří jsou profesionálové v tom, co dělají. Bez nich bych to nikdy nedokázal, svůj úspěch v soutěži beru také jako úspěch všech, kdo v něm pracují. Ocenění pro mě a celý tým znamenají především velikou satisfakci a jsem za ně moc rád.



Digitalizace výroby v Koyo Bearings

Foto: Koyo

**Vy a vaše firma sbíráte ocenění nejen v rámci Olomoucka, ale dáváte o sobě vědět i celostátně. Jak tohoto zájmu využíváte?**

Před několika lety jsme si stanovili cíl zásadně zapracovat na povědomí naší firmy. Začali jsme v okolí Olomouce, odkud je převážná část našich zaměstnanců, a postupně jsme se angažovali v rámci celé ČR. Podařilo se nám získat zajímavá ocenění jako pětkrát Zaměstnavatel Olomouckého kraje, za rok 2016 jsme získali národní cenu Odpovědná firma roku. Angažujeme se, kde se dá, protože silně věříme v naše poslání v regionu – pomáhat a vracet, a ne jen brát ve formě byznysu a ziskovosti. Jsme členy AutoSAP, Svazu průmyslu a dopravy, Hospodářské komory, Moravskoslezského automobilového klastru a v každé organizaci se aktivně angažujeme. Na charitativní projekty jsme za 15 let působení v Olomouci přerozdělili přes 21 milionů Kč. V oblasti vzdělávání spolupracujeme se všemi stupni škol – od mateřských škol po VŠ.

Všechny tyto zkušenosti přenášíme do našeho podnikání s cílem vytvořit podnik na světové úrovni vyznačující se nejmodernějšími technologiemi s vysokým zaměřením na automatizaci, kvalitu a produktivitu ve výrobním procesu. I přes zahraničního majitele máme vysokou míru autonomie, to mě nesmírně těší. Jako příklad uvedu čistě český management, což je pro japonskou firmu vlastněnou automobilkou Toyota velmi neobvyklé. Dále oblast inovací, ve které jsou naši procesní a konstrukční technologové plně odpovědní za návrh a instalaci všech výrobních a měřicích zařízení

v závodě s důrazem na místní dodavatelskou síť. Vždy říkám, že Češi a Slováci jsou nesmírně nadaní a schopní lidé, je potřeba jim dát podmínky a prostor pro realizaci a výsledky se určitě dostaví. V závodě máme kulturu obrovské disciplíny, tolerance, otevřené komunikace a respektu jednoho k druhému. Firemní kulturu jsme budovali 15 let a závod se samozřejmě neustále vyvíjí.

**Jaké jsou současné výsledky Koyo a také limity, na které narazíte?**

Tento rok máme v plánu překročit hranici jedné miliardy korun v tržbách a také hranici 500 zaměstnanců. Od hospodářské krize roku 2008 trvale rosteme řádově o 10 % ročně. Výsledky tedy hodnotím velmi pozitivně. V současnosti vyrábíme na hranici našich možných kapacit – jak z pohledu místa, strojů, tak dostupnosti pracovní síly. Zaměstnance už zkrátka není odkud brát, leda si je přetahovat mezi podniky, což nevnímám jako správné řešení. Přísné imigrační zákony a restriktce v oblasti pracovních povolení zaměstnancům mimo EU představují překážku v dalším růstu české ekonomiky. Jedinou možností v současné situaci je z mého pohledu vydat se cestou robotizace, automatizace a postupné redukce potřeby pracovních sil. A dále pak samozřejmě pokračovat v co největší popularizaci technických oborů a pozitivivní motivaci pracovat v tak krásném a zároveň náročném oboru, jako je automobilový průmysl. Z pohledu strojní kapacity masivně investujeme právě do navyšování kapacit v závodě. Zmíním nové automatické linky nebo kalící pec, která nám pomůže v dalším růstu. A v neposlední řadě řešíme místo. Máme

to štěstí, že jsme proaktivně koupili pozemky sousedící s naším závodem a řešíme momentálně s japonským majitelem výstavbu další haly v horizontu let 2019–2020.

**Mění se nějak výrazně váš výrobní program a zákazníci, nebo je to ve vašem oboru v podstatě dané?**

Trendy se jednoznačně mění. V posledních letech je to downsizing – snižování hmotnosti z důvodu přísných emisních limitů – a elektromobilita, ve výrobě potom digitalizace a automatizace.

Z pohledu downsizingu vnímáme obrovské zaměření výrobců automobilů na úspory hmotnosti, na zmenšování ložisek a zároveň zpříšňování kvalitativních parametrů – v naší produkci jsou to parametry jako vlnitost, kruhovitost a drsnost. Zákazníci vyžadují přesnější tolerance s cílem snížit tření a hlučnost daného ložiska. V oblasti motorů byly vyvinuty vyvažovací systémy, které obsahují ložiska a zajišťují menší spotřebu paliva při nižších emisích. A protože se řadíme k předním expertům na vyvažovací systémy, podařilo se nám získat zajímavé projekty od automobilek Daimler, Jaguar Land Rover a VW. Zároveň jsme poptáváni od mnoha dalších.

**Jste jedním z dodavatelů automotive, kteří se musejí zamýšlet nad změnami, jež autoprůmysl nevyhnutelně čekají. Jak se vás dotknou elektromobilita a alternativní pohony?**

Změny trendů v autoprůmyslu musíme detailně sledovat, neboť se dotknou víceméně všech dodavatelů v našem oboru. Důležité je určitě zdůraznit, že změna bude postupná a v žádném případě neproběhne v řádu několika let, kdy by byl celý autoprůmysl na elektromotorech nebo alternativních pohonech. Očekává se, že tento typ motoru bude mít každé čtvrté auto, které se v roce 2025 vyrobí.

Nás se dané změny jednoznačně dotýkají, neboť se ložiska používají ve spalovacích motorech a převodovkách, které jsou nastupujícími změnami ovlivněny. Máme relativně dobře balancované portfolio produktů, kdy dodáváme 30 % našeho obrátu jiným než automobilovým zákazníkům a v rámci autoprůmyslu dodáváme i jiné aplikace než motory a převodovky. Musíme být ale na tyto změny co nejlépe připraveni, a proto usilovně řešíme, co pro nás budou znamenat a jak se na ně přichystat. A zde se na to díváme z pohledu inovací v současném produktovém mixu, který budeme dodávat do elektromobilů a dalších alternativních pohonů a inovací v nových technologiích, které by mohly nahradit současný produktový mix.



P. Novák provádí účastníky konference OK4Inovace olomouckým závodem

Foto: Koyo

Jako příklad můžeme uvést nově získaný projekt výroby ložisek do prvních elektromobilů značky Jaguar Land Rover, konkrétně Jaguar I-Pace, se sériovou výrobou od září tohoto roku. Do roku 2023 plánujeme vybavit našimi ložisky a vymezovacími kroužky 150 tisíc těchto aut. V současné době pracujeme s dalšími automobilkami a Tier 1 dodavateli na dalších projektech v této oblasti.

**Je pro vás Průmysl 4.0 výzvou, frází nebo už konkrétním programem?**

Automatizace a digitalizace, které jsou hlavními rysy Průmyslu 4.0, nejsou úplně novým konceptem. Snahy o snížení potřeby pracovních sil a zavádění strojů probíhají od průmyslové revoluce. Pro naši firmu to není skoková novinka, o zvyšování automatizace, používání digitálních systémů, centrální řízení

a online kontrolu produkce a její kvality se snažíme od našeho vzniku. Zavádění automatizovaných výrobních linek je z našeho pohledu nezbytné z důvodu nedostatku pracovních sil i z pohledu produktivity a kvality. Jako velmi pozitivní rys Průmyslu 4.0 vidím redukci pracovních míst s velmi rutinní prací a naopak vzniknou nové požadavky na sofistikovanější pozice, jako jsou programátoři, údržbáři, technologové, konstruktéři apod. Průmysl 4.0 je tedy jednoznačně příležitostí využít nejnovější moderní technologie ke zvýšení konkurenceschopnosti na trhu.

**Jste jednou z nejmodernějších firem v Česku s japonským systémem řízení, ale českým vedením. V čem je to jiné, když se zahraniční firma rozhodne jít cestou místního vedení?**

Místní vedení dokáže lépe rozumět zaměstnancům, jejich postojům a mentalitě. Japonská mentalita je oproti české výrazně odlišná, a když si to představím naopak, tedy kdybych já dělal řídicího pracovníka v Japonsku, byla by to velmi těžká pozice pro mě i pro zaměstnance. Japonští zaměstnanci by také nějakou dobu nevěděli, co ode mě čekat a jak se mnou jednat. Také by mě cítili jako cizího a možná by měli problém s motivací a s akceptováním pravidel, která bych nastavil. Druhým faktorem je znalost místního prostředí. Ať už jsou to zvyklosti v interpersonálních vztazích, v právní praxi

v oblasti smluv, kulturní prostředí, rituály a podobně. Vysoké vzájemné porozumění a lepší identifikaci zaměstnanců s vedením spolu s lepší orientací na místním trhu tedy vidím jako jednoznačnou výhodu českého managementu.

**Jako člen užšího vedení AutoSAP máte možnosti sledovat, kam se autoprůmysl v Česku ubírá. Co v této souvislosti vidíte jako nejpodstatnější?**

V českém autoprůmyslu vidím pozitivní trend, kdy se spouště firem se zahraničními vlastníky dostává vysoké autonomie, mají vlastní vývojová centra v České republice, dokáží si do jisté míry

rozhodovat o svých investicích nebo si samy stanovují obchodní plán a strategii. Začínáme se v tomto ohledu pomalu dostávat z pozice prostých montoven, které zahraniční koncerny využívaly kvůli levné pracovní síle a investičním pobídkám. Bohužel laická veřejnost slovo montovna neustále zneužívá, neboť nezná reálné prostředí a schopnosti závodů. Firmy v automotive se čím dál více soustředí na vyšší přidanou hodnotu a spojené služby než jen na vyráběný produkt, což je prospěšné pro všechny zainteresované.

**AutoSAP se modernizuje; jaká bude jeho role v následujících letech?**

Je to jedna z nejdůležitějších a největších organizací v ČR a je nezbytné jí dát potřebnou váhu. Věřím, že AutoSAP bude v budoucnu hrát podstatnou roli právě z důvodu velkého zastoupení automobilového průmyslu v ČR. Sdružení má obrovskou základnu, vynikající manažery a zdroje. Právě proto bude klíčovým koordinátorem pro změny v oblasti legislativy, systému vzdělávání a nastupujících megatrendů v automobilovém průmyslu: elektromobility, digitalizace a autonomního řízení.

Je dobře, že AutoSAP prochází velkými a nutnými změnami. Ať již změnami stanov, členské základny, vedení, PR, tak i přístupu ke členům. Věřím, že sdružení má být ke svým členům otevřené, má být pomocnou rukou a rádcem v oblastech, kde členské firmy mohou vznést dotazy nebo potřebují společného mluvčího ve vztahu k vládě a jednotlivým ministerstvům. ■



Výroba v Koyo Bearings

Foto: Koyo



Výroba v Koyo Bearings

Foto: Koyo

### Koyo v kontextu ostatních firem JTEKT v ČR a návaznost na celek

Koyo Bearings Česká republika s.r.o. je závodem spadajícím pod japonskou korporaci JTEKT, která je částečně vlastněna automobilkou Toyota Motor Corporation. Roční obrát společnosti JTEKT je přibližně 12 miliard dolarů, má přes 43 000 zaměstnanců a 81 výrobních závodů po celém světě. Je rozdělena do čtyř divizí – výroby strojů a nářadí, oprav, řízení a ložisek. Mimo Koyo Bearings v Olomouci, spadající do divize výroby ložisek, jsou v České republice také závody JTEKT Plzeň a JTEKT Pardubice. Ty vyrábí automobilová řízení, spojovací hřídele, součástky do převodovek apod.

# Jaro v AutoSAP nabité důležitými událostmi



**P. Karásek vede pracovní skupinu AutoSAP pro plynulost silničního provozu**

Foto: AutoSAP

### **Jednání v ČR:**

#### **Duben**

**Hradec Králové** (hostitel Královéhradecký kraj)

Jednání s představiteli Královéhradeckého kraje zejména o trhu práce, vzdělávání a dopravní infrastrukturu. Hostitelem byl hejtmán Jiří Štěpán. Následovalo 156. zasedání představenstva AutoSAP. Na programu byl mimo jiné řešení postupu práce na Memorandu o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR.

**Průhonice u Prahy** (hostitel AutoSAP)

Úvodní informační setkání pro firmy zapojené do nového projektu AutoSAP. Tématem bylo seznámení se s průběhem společného vzdělávacího projektu „Podpora autoprůmyslu“ a diskuze konkrétních vzdělávacích aktivit.

## Květen

Nošovice (hostitel HMMC)

Jednání rozšířené Redakční rady zpravodaje AutoSAP Český autoprůmysl a prezentace Hyundai Motor Manufacturing Czech. Redakční rada se zabývala přípravou třetího vydání zpravodaje AutoSAP Český autoprůmysl. Byly projednány současné aktivity AutoSAP, zejména ty, které vyplývají z výsledků Kolokvia o budoucnosti automobilového průmyslu.

Jihlava (hostitel Tesla Jihlava)

Divize dodavatelů projednávala praktické dopady nástupu nových trendů v automobilovém průmyslu ČR. Hlavními tématy byla témata automobilového průmyslu včetně e-mobility a alternativních paliv, autonomního řízení a digitalizace.

Praha (hostitel AutoSAP)

Seminář pro členy AutoSAP na téma Standard automobilového průmyslu pro řízení kvality – IATF 16949 z pohledu řízení lidských zdrojů.

Nově ustavená Pracovní skupina AutoSAP se přihlásila k tématu plynulosti silničního provozu v ČR. Podle jejího předsedy Petra Karáska jde především o nastavení podmínek pro bezkonfliktní soužití účastníků silničního provozu.

## Červen

Praha (hostitel AutoSAP)

Výroční tisková konference AutoSAP se těšila mimořádnému zájmu novinářů o rekordní výsledky automobilového průmyslu ČR v uplynulém období. Zároveň byly vyhlášeny výsledky už 19. ročníku tradiční soutěže členských firem AutoSAP Podnik roku 2016 v českém automobilovém průmyslu. Oceněno bylo šest nejlepších členských firem AutoSAP, po třech v každé ze dvou kategorií podle počtu zaměstnanců. Následovalo 157. zasedání představenstva AutoSAP.

## Jednání v zahraničí:

### Květen

Bratislava

#### Konference V4 o konkurenceschopnosti autoprůmyslu

Ve slovenské metropoli se konala konference na téma podpory konkurenceschopnosti automobilového průmyslu v zemích V4. Akci zaštitily národní asociace automobilového průmyslu. Jejím cílem bylo, v návaznosti na kolokvium v Mladé Boleslavi, otevřít i na regionální platformě diskusi mezi zástupci vlád a firem zemí V4 na téma aktuálních technických i geopolitických výzev a možných scénářů vývoje automobilového průmyslu v zemích střední Evropy.

Berlín

#### Prezidenti automobilek na jednání ACEA

Koncem května se sešli prezidenti významných evropských automobilek se šéfy národních asociací sdružených v ACEA. AutoSAP zastupoval prezident Bohdan Wojnar, který zdůraznil nutnost updatu naší a evropské průmyslové politiky. Výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl po jednání uvedl, že ACEA prezentovala poslední pokrok v EU agendách.

### Červen

Birmingham

#### Společné české expozice automotive na Automechanika a Subcon

Hned dvě společné české expozice automobilového průmyslu proběhly ve stejném termínu v Birminghamu. Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR pořádalo na návrh AutoSAP poprvé českou oficiální účast na mezinárodním veletrhu Automechanika Birmingham 2017. AutoSAP měl prezentaci na Czech Business Day na společném stánku. Souběžně proběhla ve výstavním areálu v Birminghamu také výstava Subcon, organizovaná CzechTrade UK. Obou výstav se zúčastnily převážně členské firmy AutoSAP.



Rozšířená Redakční rada AutoSAP na návštěvě v Hyundai Nošovice

Foto: HMMC

# Setkání firem automobilového průmyslu a Královéhradeckého kraje

Sdružení automobilového průmyslu uspořádalo další jednání představitelů firem automotive s představiteli krajů. Tentokrát se zástupci členských firem AutoSAP a dalších společností setkali s představiteli Královéhradeckého kraje v jeho sídle.

Nejpodstatnějšími diskutovanými tématy byly v Královéhradeckém kraji, podobně jako v dalších krajích, trh práce, vzdělávání a dopravní infrastruktura. Cílem setkání dvou desítek zástupců firem, Královéhradeckého kraje, Úřadu práce, Policie ČR, Hospodářské komory ČR a Svazu průmyslu ČR bylo seznámit se s aktuální problematikou v daných oblastech a prodiskutovat náměty firem s krajskými představiteli.

Účastníci jednání se shodli na tom, že se oblasti automotive i nadále daří jak ve východních Čechách, tak celostátně, a tato část průmyslu patří k páteřím české ekonomiky, který v současné době generuje výrazný růst exportu.

„České země byly vždy průmyslovým srdcem střední Evropy a kvalitní průmyslové podniky jsou spjaty i s Královéhradeckým krajem. Díky rozvoji automobilového průmyslu zde máme velice nízkou nezaměstnanost a vysoké mzdy,“ řekl v úvodu hejtman Jiří Štěpán.

Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar ve svém úvodním vystoupení potvrdil, že Královéhradecký kraj je domovem mnoha firem autoprůmyslu, které jsou bezpochyby významnými zaměstnavateli: „Členských firem Sdružení automobilového průmyslu máme v kraji devět, o činnosti dalších nejméně 20 firem jsme informováni a na dnešní jednání jsme je rovněž přizvali. Výše zmiňované firmy podle našich informací zaměstnávají téměř 40 % zaměstnanců z průmyslu kraje a jejich podíl na HDP kraje je rovněž velmi významný.“

Bohdan Wojnar dále uvedl, že automobilový průmysl se ve středně a dlouhodobém horizontu připravuje na významné změny. Mezi ně bude patřit elektromobilita, autonomní řízení a digitalizace: „Pro tyto principiální změny bude potřeba vytvořit rámcové podmínky. O nich jsme zkraje letošního roku

intenzivně jednali s vládou ČR a do konce léta by mělo být připraveno k podepsání společné Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR.

Témata jako budování dobýjecích stanic, ochrana digitálních dat nebo vytvoření legislativních podmínek pro ověřování autonomního řízení včetně výstavby testovací dráhy pro autonomní vozidla jsou díky tomu na stole a v rámci široké platformy o nich můžeme s představiteli státu jednat. Tyto změny se budou týkat celého odvětví, jak finalistů, tak také dodavatelů.“

Zástupci krajské samosprávy se nicméně shodli s vedením AutoSAP na tom, že rozvoj automobilového průmyslu se potýká s řadou aktuálních problémů:

„Není zde dostatek pracovních sil, což netrápí pouze automobilový průmysl, ale prakticky všechny sektory, jako jsou zdravotnictví nebo sociální služby. Královéhradecký kraj navíc patří k populačně nejstarším částem republiky. Řešíme proto oborovou strukturu středního školství a také rozsah odborného

výcviku. Zabýváme se rovněž zajištěním dostatečných příležitostí k bydlení pro potenciální pracovníky z jiných částí republiky či ze sousedních zemí. Těmito kroky se snažíme zajistit trvale udržitelný rozvoj regionu,“ ubezpečil hejtman Jiří Štěpán.

„Rozvoj hospodářství s sebou přináší nedostatek zaměstnanců prakticky ve všech odvětvích. Počet uchazečů o zaměstnání tak rychle klesá, proti tomu roste počet volných pracovních míst. Problém dále prohlubuje negativní demografická křivka a nízká mobilita pracovní síly. V regionech často chybí nejen dopravní infrastruktura – silnice a železnice, ale také infrastruktura sociální. Chybí podpora mobility pracovní síly, dostupné nájemní bydlení, dostatek škol, školek, posílení potřebují zdravotní služby,“ potvrdil jeho slova prezident AutoSAP Bohdan Wojnar.

Zástupci firem automobilového průmyslu a Královéhradeckého kraje se shodli také na tom, že jak současné problémy, tak budoucí výzvy lze úspěšně řešit jen vzájemnou spoluprací. ■



Hejtman J. Štěpán diskutuje se zástupci autoprůmyslu v Hradci Králové

Foto: KÚ HK





# ŠKODA AUTO Vysoká škola a Sdružení automobilového průmyslu podepsaly memorandum o spolupráci

ŠKODA AUTO Vysoká škola a Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) podepsaly ve středu 21. června Memorandum o spolupráci pro oblast postgraduálního vzdělávání. Obě strany budou nyní kooperovat při přípravě a realizaci nového MBA programu Global Management in Automotive Industry ŠKODA AUTO Vysoké školy, který bude spuštěn do konce roku 2017. Memorandum v Mladé Boleslavi podepsali Mgr. Zdeněk Petzl, LL.M., výkonný ředitel AutoSAP, a doc. Ing. Pavel Mertlík, CSc., rektor ŠKODA AUTO Vysoké školy.

Spolupráce bude probíhat při tvorbě ideového záměru a návrhu obsahu studijních programů a programů celoživotního vzdělávání, zvláště pak programu MBA. Sdružení automobilového průmyslu pomůže také s realizací některých vzdělávacích aktivit. Navazuje tak na další projekty, které škola a AutoSAP aktuálně rozvíjejí.

Prestížní MBA program Global Management in Automotive Industry bude na ŠKODA AUTO Vysoké škole vyučován od konce roku 2017.

Výuka bude probíhat v centru Prahy. Program je akreditován mezinárodní akreditační společností Accreditation Council for Business Schools and Programs (ACBSP) a také českou asociací CAMBAS.



P. Mertlík a Z. Petzl

Foto: ŠKODA AUTO VŠ

## AutoSAP zahájil práce na realizaci společného vzdělávacího projektu pro členské firmy

Projekt AutoSAP – Podpora autoprávního průmyslu je realizována v rámci Operačního programu Zaměstnanost z výzvy č. 03\_16\_060 – Vzdělávání – společná cesta k rozvoji!

Do projektu je aktuálně zapojeno 28 členských firem, pro které AutoSAP získal dotaci 20 mil. Kč na zajištění firemního vzdělávání. Celková doba realizace projektu jsou 3 roky. Vzdělávací aktivity budou směřovány do následujících oblastí: odborné technické vzdělávání, soft skills, obecné a specializované IT znalosti, jazyková výuka, účetní, ekonomické a právní vzdělávání. Dne 27. dubna 2017 se ve vzdělávacím centru Floret v Průhoních konalo úvodní informační setkání pro firmy zapojené do projektu.

Obsahem jednání bylo seznámení účastníků projektu se zajištěním administrace projektu a časovým harmonogramem prací. Účastníci setkání byli informováni o způsobu výběru dodavatele vzdělávání, realizaci vzdělávacích aktivit a s principem práce s online portálem, prostřednictvím kterého bude probíhat rezervace vzdělávacích kurzů. Diskutována byla rovněž problematika veřejné podpory zapojených subjektů a způsob jejího sledování.

Do konce srpna bude uzavřeno výběrové řízení na dodavatele vzdělávání. Zahájení realizace ve firmách se předpokládá od září. Druhý workshop pro zapojené firmy je plánován na říjen. Na tomto setkání by mělo dojít již k první výměně zkušeností s realizací vzdělávacích kurzů.

# OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU



Luděk Steklý v chudeřické AGC Automotive Czech

Foto: AGC

## Luděk Steklý z AGC patří mezi TOP 10 manažerů v Česku

Luděk Steklý, generální ředitel chudeřické AGC Automotive Czech, patří mezi 10 nejlepších manažerů v České republice za rok 2016. Zároveň se stal nejlepším manažerem v odvětví výroby a zpracování skla a keramiky. Ocenění získal v soutěži Manažer roku, do které se přihlásilo 71 manažerů ze všech průmyslových odvětví. Generální ředitel AGC Automotive Czech Luděk Steklý k tomu řekl: „Díky tomu, že umíme táhnout za jeden provaz, jsme se postupně vypracovali mezi největší výrobce automobilových skel na kontinentě.“

Luděk Steklý působí ve firmě AGC od roku 1997, do níž nastoupil po skončení studia na VŠCHT. Ve sklárně nejprve pracoval jako technolog, později jako vedoucí v provozu FLOAT. Mezi lety 2002 až 2005 byl na misi v Rusku, kde rozjížděl a řídil závod na výrobu plochého skla, zrcadel a coatingu. Po návratu až do roku 2008 byl ředitelem řetenického závodu AGC Flat Glass Czech. Mezi lety 2008 až 2015 pak zastával pozici ředitele závodu AGC Automotive Bílina a později výrobního ředitele AGC Automotive Czech v Chudeřicích. Od 1. června roku 2016 je generálním ředitelem této společnosti.

## Ivan Hodač

Ivan Hodač je zakladatelem a předsedou správní rady Aspen Institute Prague. Do října 2013 působil jako generální tajemník Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA), která zastupuje přední evropské automobilové společnosti. Financial Times jej nedávno zařadil mezi nejvlivnější osobnosti bruselské politiky. Před nástupem do ACEA pracoval jako viceprezident a ředitel evropské kanceláře Time Warner, byl generálním tajemníkem Mezinárodní profesní organizace IFMA, působil také jako vedoucí ekonom ve společnosti Didier and Associates. Ivan Hodač se narodil v Praze, kde vystudoval strojní inženýrství. Vzdělání dokončil na Kodaňské univerzitě, kde vystudoval ekonomii a politologii, a na College of Europe v Bruggách, kde studoval evropská studia a posléze zde působil i jako odborný asistent.



Ivan Hodač

Foto: Archiv IH



## Libor Láznička

Je jednatelem společnosti Continental Barum s.r.o. a ředitelem sekce Výroba, technika. Libor Láznička absolvoval Fakultu chemické technologie VŠCHT v Praze. V roce 1992 nastoupil do firmy Continental Barum (tehdy ještě Barum a. s.) Otrokovice, kde od roku 2006 zastává funkci jednatele společnosti. V průběhu předešlých let prošel ve firmě Continental Barum několika funkcemi, z nichž nejdůležitější jsou ředitel divize Kvality (QM), ředitel divize Product Industrialization a Plant Manager. V rámci koncernu Continental prošel i jinými výrobními závody. Působil jako výrobní ředitel v púchovském závodě a více než rok jako Project Manager v Malajsii a v Německu. Libor Láznička je také činný v rámci regionu. Je aktivním členem představenstva Krajské hospodářské komory Zlínského kraje, prezidentem Sdružení pro rozvoj Zlínského kraje a úzce spolupracuje s vedením Zlínského kraje i Univerzitou Tomáše Bati, kde je také předsedou správní rady.

Libor Láznička

Foto: Continental Barum



## Filip Hajdík

V roce 2008 přeměnil otcovu živnost, LAKOVNA HAJDÍK, z garážové lakovny na průmyslovou lakovnu špičkové úrovně. K dnešnímu dni je společnost HAJDIK a.s. největší zákaznickou lakovnou v ČR. Zaměstnává přes 200 lidí. Tato ryze česká společnost se zabývá povrchovou úpravou kovu, plastu a jiných materiálů, zejména pro oblast automotive. Zde lakované díly končí v automobilech BMW, Daimler či Škoda. V roce 2016 společnost obdržela titul Firma roku Zlínského kraje a umístila se v anketě ČESKÝCH 100 NEJLEPŠÍCH. Ve svých 29 letech Filip Hajdík připravuje se svým dynamickým týmem výstavbu nového závodu podobné velikosti, se zaměřením na povrchovou úpravu plastů pokovením systémem dekorativního chromu. Tato špičková technologie nachází své využití především pro interiérové díly v automobilovém průmyslu.

Filip Hajdík

Foto: HAJDIK

## Sloupek Hany Potměšilové

### Konečně on-line evidence náhradního plnění

Bič na podvodníky, pomoc pro firmy, „Úkol zní jasně. Zjistit, zda máme v provozu a kancelářích někoho s celiakií, lupénkou, po infarktu či rakovině. Tedy výkonné invalidy, o kterých jsme dosud pořádně netušili, že je máme. Musíme je najít, jinak budeme platit děsný odvod na invalidní dani. A musíme je hlavně zlomit, aby nám přinesli ten papír, že mají zdravotní znevýhodnění.“ Tak asi začala před prázdninami porada v leckterém personálním oddělení po finálním načtení změny v Zákoně o zaměstnanosti k elektronické evidenci náhradního plnění. Proč taková panika?

Vzniká totiž on-line evidence vystavených faktur. Pokud ten, kdo náhradní plnění poskytne, nezapíše do evidence komu, na jakou komoditu a za kolik, do 30 dnů od chvíle, kdy za to dostane zapláceno, jako by se nestalo – odběratel si zboží či službu do náhradního plnění nebude moci započítat.

Stát tak bude moci konečně elektronicky párovat faktury v náhradním plnění vystavené a u zaměstnavatelů započítané. Veřejně bude tedy vidět, kdo a jaké náhradní plnění nabízí a kdo a jaké náhradní plnění uplatňuje.

Bojují za on-line registr již mnoho let. Shánět jako kontrolor v 21. století papírovou fakturu po fakturu po celé republice a párovat je k sobě, je absolutní nesmysl.

On-line evidence náhradního plnění přinese obchodní benefit pro zaměstnavatele z chráněného trhu práce, kteří budou v náhradním plnění prodávat to, v čem jsou skutečně dobří. Budou se totiž eliminovat takzvané přefakturace. Na trhu bude tedy ve finále nabídky v režimu náhradního plnění o dost méně. Zbude jen to poctivé.

A tak se dostaneme k tomu hlavnímu – zaměstnávání osob se zdravotním postižením, což je povinné pro všechny firmy, které zaměstnávají více než 25 lidí.

Firmy si snad konečně uvědomí, že osoba zdravotně postižená není jen vozíčkář, nevidomý, neslyšící a mentálně postižený člověk, ale že jsou to lidé s Crohnovou nemocí, po rakovině prostaty, se syndromem vyhoření, alergií, lidé, na nichž postižení není vůbec patrné. A těch je nemálo jak mezi dělnickými, tak i manažerskými pozicemi.

Firmy je budou muset začít motivovat k tomu, aby si potvrzení ze „sociálky“, že jsou „těmi znevýhodněnými“, zajistili. Čím? Možná malými benefity, které těmto lidem umožní dojet jednou za měsíc k lékaři, aniž by si museli brát dovolenou. Možná změnou atmosféry a vnímání zaměstnávání lidí s postižením.

Pokud to totiž firmy nezačnou urychleně řešit, během roku zjistí, že pneumatiky, stravenky nebo třeba i kamion už v náhradním plnění jaksi nenakoupí, a do státního rozpočtu odvedou takový „ranec“, že jim zbudou jen oči pro pláč. Za každého chybějícího zdravotně postiženého je to ročně 67 500 korun, ať je, nebo není firma v černých číslech.

Myslíte si, že není reálné najít ona povinná 4 % lidí s postižením do provozu či kancelář? Ale je. Vždyť mezi držiteli ochranné známky Práce postižených, kteří zaměstnávají více než 70 % postižených, je několik členů asociace AutoSAP. Například SOLEA z České Třebové, Propagační podnik Hradec Králové a další a další.

Práce s lidmi s postižením má svá specifika. A je jedno, zda se jedná o šéfa právního oddělení po rakovině prsu či dělníka s lupénkou. A možná elektronická evidence konečně napomůže více změnit pohled na člověka s postižením, který má držet pusku a být rád, že si něco málo vydělá. Konečně napomůže rozkrýt jistá tabu ve společnosti a některým „skrytým“ postiženým dodá kuráž se nahlas ozvat.

# MOTOR JIKOV vyvinul novou plnicí stanici CNG



Generální ředitel MOTOR JIKOV Miroslav Dvořák

Foto: MOTOR JIKOV

Zařazením MJ Compact plus 60 doplňuje MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. nové portfolio stanic na tankování stlačeného zemního plynu (CNG). Plnička se hodí jako vnitropodniková stanice pro větší flotily, ale bude sloužit i jako menší veřejná stanice na méně frekventovaných tazích. Firma plánuje její stavbu například v Soběslavi.

Nová plnicí stanice rozšiřuje nabídku a přispívá k etablování CNG jako alternativy ke klasickým palivům. „Nezávislé testy jasně potvrzují, že CNG je hotové řešení pro čistou mobilitu – vše je vymyšlené a funguje včetně husté sítě čerpacích stanic. Je potřeba, aby automobilky nabízely co nejšířší paletu vozů s tímto pohonem,“ zdůrazňuje viceprezident Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP a generální ředitel společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

„Díky našim zkušenostem trval vývoj a výstavba prototypu jen krátkou dobu,

během které bylo hlavním úkolem zpracování nového typu kompresoru. Technici museli přijít s novou zástavbou stanice a kompletně vymyslet elektroinstalaci a nový řídicí systém. MJ Compact plus 60 navazuje na současnou řadu MJ Compact, ale poskytuje díky jedinému kompresoru mnoho výhod například v nižších servisních nákladech,“ uvedl Miroslav Dvořák.

Nový čtyřstupňový vzduchem chlazený kompresor značky J. A. Becker s výkonem 60 metrů krychlových za hodinu je hlavním trumfem zařízení. „Výstupní tlak totiž činí až 285 barů, což znamená výhodu oproti konkurenci, jejíž plnicí zařízení většinou disponují kompresory s výstupním tlakem 250 barů. Kompresor tak zvětšuje procentuální využití zásobníku plynu,“ vysvětlil manažer pro prodej CNG MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

Stanice je vybavena zásobníky o objemu 1 680 litrů. Jejich velikost lze upravit dle

specifikace zákazníka. „Jsmo v podstatě limitováni pouze velikostí kontejneru, ve kterém je stanice umístěna,“ doplnil Jan Kocourek. Stanice umožňuje osazení výdejního zařízení od nejjednoduššího manuálního, přes elektronický, který poskytuje záznam o tankování, až po klasický samostatně stojící výdejní stojan.

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. vyvíjí, vyrábí a dodává na trh kompletní sortiment plniček CNG a také zajišťuje jejich servis, provádí projekční, inženýringové a stavební práce, zajišťuje financování výstavby a provozu. Kromě dodávky malých a vnitropodnikových plniček pokračuje v budování veřejných plnicích stanic CNG. MOTOR JIKOV Group využívá automobily a vysokozdvizné vozíky s pohonem na CNG ve své firemní flotile, kde tvoří více než 80 procent všech vozidel. Roční úspora nákladů na pohonné hmoty dosahuje téměř dva miliony korun.

Marek Prášil, MOTOR JIKOV Group

# Schwarz Müller zaručuje stálou inovaci sklápěcích vozů

V oblasti sklápěcích vozů se rakouská společnost Schwarz Müller řadí k předním výrobcům v Evropě. Firma sází na lehké konstrukce a jedinečnou různorodost výrobků. Inteligentní konstrukce rámu se postará o to, aby sklápěcí vozy této značky zůstaly nehnutě stát, i když se těžiště vozu při sklápění sune stále výše. Použití oceli Naxtra a speciálních konstrukčních prvků zabraňuje kroucení rámu a celý vůz tím získává při procesu výklopu neočekávanou stabilitu. Tento typ rámu současně přispívá ke snížení vlastní hmotnosti vozu.

## Robustní a lehký v jednom!

I přes využití lehkých součástí neztrácí sklápěcí vozy Schwarz Müller na robustnosti. Pro každý druh přepravovaného materiálu zaručuje společnost výběr optimálního typu vozidla. Ocelové sklápěcí nástavby jsou vyráběny kompletně z materiálu Hardox, který se vyznačuje mimořádnou odolností proti opotřebení.

Při stavbě lehkých vozů je v maximální možné míře snížena hmotnost využitím komponentů z hliníku. Podle užití a cílové hmotnosti vozu může zákazník volit mezi hliníkovým nebo ocelovým podvozkem a také mezi konstrukcí z hliníku nebo z oceli.

Vybavení inteligentními technologiemi je dodáváno přímo od výrobce. Příkladem jsou vypouštěcí trychtýře, které přepravované zboží dokonale a přesně umístí do sila, speciální dávkovací zařízení, která mohou kontrolovaně vypouštět sypký materiál, řízené nápravy přívěsů pro lepší manévrovatelnost v obzvláště těsných prostorách. Vozidlo lze vybavit elektronickými systémy zvyšujícími ekonomiku provozu a její bezpečnost nebo zařízeními, která mohou být obsluhována prostřednictvím dálkového ovládání z kabiny řidiče.

## Četnost variant: Řešení pro každý požadavek

Sklápěcí vozy firmy Schwarz Müller jsou využívány jak při krátké vnitrostátní, tak při dálkové mezinárodní přepravě, v každé stavební oblasti, v zemědělském



Fota: Schwarz Müller

i odpadovém hospodářství. Proto zde existuje mnoho produktových variant: nadstavby na podvozky nákladních vozů včetně systémů výměnných nástaveb, přívěsy s točnicí, přívěsy s centrálním uložením náprav a návěsy.

Flexibilita vozů Schwarz Müller se projevuje zejména u výměnných nástaveb: kupříkladu tak mohou být na jednom nákladním voze použity dvě i více variant nástaveb, které mohou být rychle a jednoduše vyměněny. Ať už třístranný sklápěcí vůz nebo míchač betonu, všechny mohou být propojeny na jednom podvozku. Třístranný sklápěcí vůz se vyznačuje vysokou flexibilitou při procesu sklápění – neocenitelná výhoda v situacích, ve kterých sklápění dozadu není možné. Oblíbeným vybavením sklápěcích nástaveb je systém Bordmatic. Tento systém umožňuje hydraulické otevření a uzavření

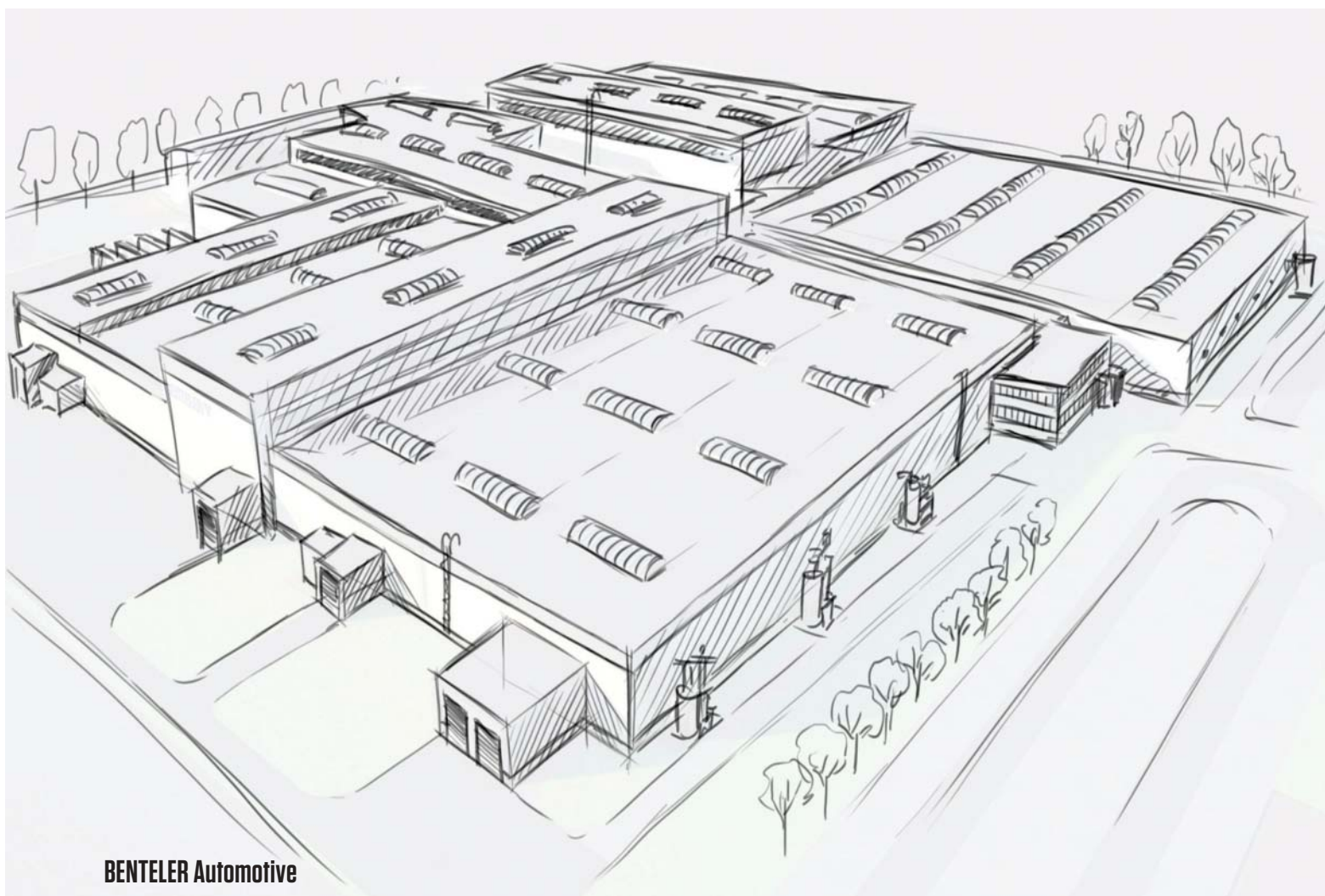
bočních stěn a enormně tím řidiči zvyšuje komfort ovládání a jeho bezpečnost.

Také pro sedlové návěsy Schwarz Müller prakticky nejsou omezeny ve výrobě a vybavení. V nabídce jsou varianty od jednoosých sedlových vozů až po robustní nebo odlehčené standardní tříosé sklápěcí vozy („tridem“) se zadním nebo třístranným sklápěcím zařízením. Možné je téměř cokoli. Zákazník si může také vybírat z možností objemu ložné plochy. Schwarz Müller může nabídnout v této oblasti takovou rozmanitost, kterou nelze překonat!

Další významnou událostí a novinkou ve vývoji společnosti Schwarz Müller jsou termomoduly – vozidla s tepelně izolovanou korbou. Přesvědčují nejen svou nízkou hmotností, ale také svou vysokou kvalitou zpracování, která je zákazníky vnímána velice pozitivně.

# BENTELER investuje v růstovém regionu východní Evropy

Koncem roku 2017 bude uveden do provozu pátý závod na výrobu automobilových dílů v Česku



**BENTELER Automotive**

**P**ro BENTELER Automotive je Česko významnou výrobní lokalitou ve východní Evropě. Pro zajištění strategie budoucího růstu investuje nyní v Česku do nového závodu na výrobu dílů. Tento již pátý závod na území ČR bude uveden do provozu koncem roku 2017 a výroba v něm bude zaměřená na díly z hliníku a na tepelně tvářené ocelové díly. V průmyslovém parku Verne u Klášterce nad Ohří (Ústecký kraj) vznikne až 500 pracovních míst. Společnost provozuje v Česku již čtyři závody. V závodech

Liberec, Chrástava, Rumburk a Jablonec zaměstnává BENTELER Automotive přes 2 100 pracovníků. Začátkem tohoto roku byl úspěšně rozšířen výrobní závod v Jablonci. Jeho plocha se zvětšila o třetinu, na přibližně 11 000 metrů čtverečních. Díky tomuto rozšíření bylo vytvořeno 70 pracovních míst. „Česko je pro nás důležitou strategickou výrobní lokalitou. V těsné spolupráci se zákazníky rozvíjíme nápady a řešení a realizujeme je podle jejich potřeb. Proto nyní investujeme v tomto růstovém regionu již do pátého závodu,“ říká Laurent Favre, COO

BENTELER Automotive. BENTELER Automotive působí v Česku přes 20 let a již v minulosti zde nacházel velmi dobré podmínky. „Pro Klášterec jsme se rozhodli proto, že tento okres je známý svým strojírenským průmyslem a navíc leží v bezprostřední blízkosti našich cílových zákazníků. Důležitými faktory při rozhodování bylo i dobré spojení na mezinárodní silniční síť a blízkost německé hranice,“ říká Petr Marijczuk, výkonný viceprezident pro region severní a východní Evropy BENTELER Automotive. 

# V Otrokovicích byla vyrobena už 20 000. forma pro Continental

Letos v dubnu 2017 byla Divizí výroby forem VFC vyrobena jubilejní forma pro závod Continental Barum Otrokovice



Jubilejní forma

Foto: Continental Barum

V ýroba forem započala v roce 1993, když se společnost Barum stala součástí koncernu Continental a pro koncern se tak začaly vyrábět i vulkanizační formy. Samotná historie výroby forem se však píše již od roku 1932, kdy firma Baťa zahájila výrobu prvních osobních pláští.

Než se však 20tisící forma vyrobila, prošla výroba forem od roku 1993 technickým a technologickým vývojem, který zejména v posledních letech dynamicky zrychlil a díky zvýšeným investicím umožnil nástup nových výrobních technologií. A tak i tato historicky významná forma, 205/55 R16 AllSeasonContact, mohla být vyrobena použitím inovované technologie gravitačního lití a víceosého obrábění, které jsou podporovány technologiemi 3D měření, 3D tisku lamel a Cr-N povlakování segmentů.

Stejně tak jako všechny předchozí formy, je i tato jubilejní forma výsledkem práce celého týmu Divize výroby forem. 20 000 kusů vyrobených forem totiž znamená i těžko představitelných 8 milionů hodin, které VFC tým musel vynaložit, aby tohoto výsledku dosáhl. ■



Výroba forem

Foto: Continental Barum

# WITTE Automotive se daří a investuje do své budoucnosti

Jakožto dodavatel pro světové automobilky zvýšila tato podnikatelská skupina svůj obrat v roce 2016 v porovnání s předchozím rokem o téměř 5 procent na 595 milionů eur a dosáhla tak rekordního obratu posedmé v řadě. „Za námi je rok bohatý na události a rok úspěšný,“ shrnuje jednatel skupiny WITTE Automotive Rainer Gözl:

„WITTE tým dosáhl mnohé. Podnikatelská skupina se rozrostla, naše výrobky a technologie jsou mezi našimi zákazníky žádané a naše organizačně inovované postupy zvyšují efektivitu a spokojenost zaměstnanců. Do budoucnosti hledíme zcela optimisticky.“

Firma se řadí mezi TOP 500 Rodinných podniků v Německu a mezi Czech TOP 100 a zaměstnává zatím 4 600 zaměstnanců v pěti evropských zemích. Otevřením nového výrobního závodu na lakované vnější kliky v Ostrově v České republice stanovila WITTE Automotive v roce 2016 nová měřítka v oboru a upevňuje svoji pozici na světovém trhu. Ostrovský závod, který je nejmodernějším na světě díky naprosto ojedinělému sloučení kompletního procesu výroby a lakování, je investicí, která nemá v Evropě obdoby. V současné době zaměstnává téměř sedm stovek zaměstnanců a stále hledá nové posily do svého týmu.

WITTE Automotive se řadí mezi technologické lídry v oblasti mechatronických zamykacích systémů a neustále investuje do vývoje inovativních systémových řešení pro dveře, kapoty a sedadla. „Naši zákazníci oceňují inovativní schopnosti, které nabízíme,“ říká s hrdostí Rainer Gözl. „To nám umožňuje získávat velmi zajímavé vývojové zakázky, jako například vývoj téměř ‚neviditelné‘ vnější dveřní kliky, která vyjíždí pouze dle potřeby, nebo náš systém ochrany dveří Door Protect, který jeden z našich zákazníků označil jako ‚technicky nejlepší koncept‘.“ Výsledkem práce inženýrů jsou náročné produkty, které jedinečným způsobem propojují mechaniku, elektrotechniku a elektroniku. Tak vznikají například inteligentní pohony posuvných dveří, přístupové



Ilustrační foto

Foto: WITTE Automotive

systémy pro nákladní vozidla, chytré kamerové systémy nebo bezstupňové sedačkové zámky pro plynulé nastavení opěradel.

Od května tohoto roku získala společnost WITTE Automotive strategický podíl startupu Tapkey, který vyvíjí inovativní software pro mobilní přístup. Tím dojde k rozvoji nových obchodních odvětví a urychlení inovací pro aktuálně rostoucí tržní segment digitálního přístupu. Technologie Tapkey umožňuje rychlou, snadnou a efektivní integraci přístupu pomocí smartphonu pro služby

Car Sharing, Connected Car a správy vozového parku. „Tapkey Technologie vytvoří z chytrého telefonu digitální sadu klíčů, pomocí které lze ovládat v principu všechny uzamykatelné věci každodenního života. Mezinárodní automobilový veletrh, který se koná každé září ve Frankfurtu nad Mohanem, nabízí perfektní příležitost, abychom zákazníkům prezentovali naše produktové portfolio a zároveň představili tato inovativní řešení a nadchli je pro ně,“ uvádí Rainer Gözl.

Michaela Matuchová – WITTE Automotive



# Využití laboratoře DYCOT k homologačním zkouškám

V závěru loňského roku byl oficiálně zahájen provoz laboratoře DYCOT v Bezděčíně. Podobně jako u všech laboratoří TÜV SÜD Czech jsou i zde zkoušky prováděny buď za účelem vývoje vozidel a jejich částí, dále se může jednat o zkoušky ověřovací, např. kontroly shodnosti sériové výroby, anebo jde o zkoušky homologační (schvalovací).

**K**romě technického vybavení laboratoře je důležitým nástrojem každé laboratoře také pokrytí různými pověřeními a akreditacemi. Tyto určují, pro jaké trhy budou využitelné protokoly o zkouškách, případně schválení vydaná na základě těchto protokolů. Laboratoř DYCOT byla během října a listopadu 2016 prověřena auditory VSCC z Taiwanu a Českého institutu pro akreditaci (ČIA). Výsledkem těchto posouzení bylo rozšíření pověření TÜV SÜD Czech pro Taiwan resp. rozšíření akreditace zkušební laboratoře dle normy ISO/IEC 17025:2005 právě o zkoušky prováděné na zařízení DYCOT, ale i v bezděčinské laboratoři obecně. Z akreditace ČIA a dalších pověření TÜV SÜD Czech plyne i možnost provádět v laboratoři DYCOT homologační zkoušky, na základě kterých jsou nakonec výrobcům vydány homologace dle předpisů EHK/OSN nebo nařízení EU.

Hlavní homologační nebo schvalovací zkoušky vozidel, jejich systémů a komponentů, které lze provádět v laboratoři DYCOT:

- | Zkoušky pevnosti uchycení sedadel dle předpisu EHK 17.** Zkouška se provádí na celé karoserii osobního auta vybavené sedadly. Puls působí na karoserii a sedadla nejprve v předním a pak v zadním směru, přičemž se ještě zkoumá průnik zavazadel umístěných v zavazadlovém prostoru do vozidla. Podobná zkouška je popsána i v předpisu EHK 126 (pevnost mřížky oddělující zavazadlový prostor).
- | Zkoušky pevnosti uchycení a absorpce energie sedadel cestujících autobusů EHK 80.** Tento předpis umožňuje jak statické, tak dynamické zkoušky; ty dynamické se provádějí na přípravku simulujícím podlahu autobusu

s několika sedadly, přičemž na sedadlech jsou umístěny zkušební figuríny. V poslední době stále více výrobců volí tuto dražší dynamickou zkoušku, protože její využití často zjednoduší a zlevní konstrukci sedadel.

- | Dynamické zkoušky zámků a závěsů dveří dle předpisu EHK 11.** Zkouška se provádí celkem v 5 směrech – jednak na celé karoserii se všemi dveřmi, jednak v části karoserie opatřené pouze zadními (pátými) dveřmi. Ani při tomto poměrně silném pulsu nesmí dojít k otevření žádných dveří.
- | Dynamické zkoušky dětských sedaček dle předpisu EHK 44 a EHK 129.** Tento druh zkoušky se provádí velmi často jak u homologací, tak u kvalifikační výroby a i u kontrol shodnosti dětských zádržných systémů. Měří se posun a zrychlení dětské figuríny v sedačce při simulovaném čelním nárazu. Během roku 2017 se připravuje rozšíření zařízení DYCOT o pokročilý systém pro simulaci bočního nárazu (ALIS). Díky tomu budeme v laboratoři schopni realizovat komplikovanou zkoušku bočního nárazu s dětskou sedačkou dle zmíněného předpisu EHK 129, který navíc požaduje novější generaci dětských figurín, a tou již disponujeme.
- | Dynamické zkoušky úchytů dětských sedaček dle australského předpisu ADR 34/2.** Tento předpis je kombinací výše uvedených zkušebních postupů EHK 17 a EHK 44 a představuje velmi náročnou zkoušku, která dostatečně prověří zejména pevnost zadních sedadel včetně zde umístěných úchytů pro dětské sedačky.
- | Dynamické určení zóny nárazu hlavy dle předpisu EHK 21.** Pokud se podaří značným počtem saňových zkoušek prokázat, že se interiér vozidla nedostane



Ilustrační foto

Foto: TÜV SÜD

při nárazu do kontaktu s hlavou cestujících ve vozidle, pak nejsou na vnitřní části vozidla kladeny takové požadavky. Tato zkouška se proto provádí s karoserií vybavenou sedadly obsazenými zkušebními figurínami a volí se několik směrů pohybu karoserie.

- | Zkoušky pevnosti uchycení nádrží na CNG (předpis EHK 110), LPG (předpis EHK 67) a vozíků (předpis EHK 134).** Cílem je prokázat, že nádrže na plynná paliva a jejich uchycení k vozidlu vydrží značné přetížení v čelním a bočním směru.
  - | Zkoušky pevnosti střešních nosičů dle předpisů ISO/PAS 11154 nebo DIN 75 302 (city crash).** Cílem je ověřit pevnost střešních nosičů zavazadel, často se jedná o populární „rakve“ pro uložení lyží, včetně odolnosti jejich upevnění na střeše vozidla. Tyto zkoušky jsou následně využity pro vnitrostátní schválení střešních nosičů nejen v ČR, ale i v dalších zemích.
- Technologie laboratoře DYCOT umožňuje provádět homologační zkoušky rychle a efektivně při přesném dodržení zkušebního pulsu, což zákazníci právě požadují. Dohled experta a rychlé zajištění homologace jsou – společně se zkouškou – to, co tvoří celý homologační balíček služeb a co zákazníci u TÜV SÜD Czech nejvíce ocení. ■

# Úroveň třídících služeb upadá

„I po letech jsme jednou z nejlepších firem v oboru v ČR,“ říká v rozhovoru o své firmě její zakladatel a výhradní vlastník Václav Maixner. Upozorňuje na velké množství třídících firem, které sice zakázky vyhrávají díky nízkým hodinovým sazbám, ale zdaleka nedosahují kvality dodávaných služeb, která je pro automobilový průmysl tím nejdůležitějším.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Ilustrační foto

Foto: Flexima



## Václav Maixner

založil v roce 1999 firmu FLEXIMA s.r.o. s cílem vyplnit mezeru na našem trhu v oblasti poskytování služeb pro zahraniční dodavatele montážních firem, hlavně automobilového průmyslu, při řešení jejich problému s kvalitou dodávek. Byla první svého druhu v ČR. Jako strojař měl bohaté zkušenosti z firem, kde pracoval v oblasti kvality (např. Rieter, Kiekert) a přesně věděl, co může způsobit dodávka s neshodnými dílci: ohrožení nebo zastavení výroby své, zákazníka nebo i koncového zákazníka – automobilky. Původním záměrem Václava Maixnera byla malá firma s 10 pracovníky, se kterými se bude osobně podílet na řešení problémů u zákazníků. Pro veliký zájem o služby firmy FLEXIMA však musel tento svůj záměr přehodnotit. V dalších letech se FLEXIMA rozrostla a aktuálně má více než 200 zaměstnanců, kteří pracují v šesti pobočkách po celé ČR. Václav Maixner zároveň dlouhodobě působí v ČSJ jako lektor – metodik automobilového průmyslu (audit procesu VDA 6.3, APQP, PPAP). Svě bohaté zkušenosti s děním a nejnovějšími trendy ve firmách autoprůmyslu předává jako mentor, školitel a konzultant pracovníkům firmy FLEXIMA.

### Jak se aktuálně vyvíjí trh se službami třídících firem?

Už po ukončení hospodářské krize kolem roku 2010 se vyrojily desítky firem, které nabízejí třídící služby, ale chovají se spíše jako personální agentury, které za nestandardních podmínek půjčují lidi do závodů na hranici zákona. Vzhledem k současnému stavu na trhu práce a kritickému nedostatku pracovních kapacit dochází k velkému nárůstu poptávky po externí kontrole kvality a to ještě zhoršuje situaci na trhu třídících firem.

### V čem vidíte pokles úrovně třídících služeb?

Některé třídící firmy poskytují zákazníkům pouze svoje pracovníky. Oproti tomu firma poskytující službu kontroly kvality zajišťuje zákazníkovi komplexní servis včetně stanovení pracovního postupu, zaučení a řízení pracovníků, vlastního vybavení a reportingu zakázky. Jednoduše řečeno, nenabízí jenom ruce, ale i hlavu.

### Jaké jsou důsledky využití špatných třídících firem?

Pokud zákazník zvolí „třídící agenturu“, tj. třídící firmu, která poskytuje pouze pracovníky, musí počítat s tím, že jeho zaměstnanci budou vykonávat tyto podpůrné činnosti za ně. Čas, který mohli strávit vyděláváním peněz pro zákazníka, stráví místo toho poskytováním servisu třídící firmě. V důsledku toho jsou pak jejich zaměstnanci přetížení a nestíhají svoji vlastní práci.

### To znamená, že se to musí projevit i na nákladech?

Ano, to, co zákazník ušetří na třídící firmě, nakonec zaplatí za reklamace a nekvalitu. Navíc pracovníci „třídící agentury“ dosahují nižších jednotkových výkonů. Nižší hodinová sazba tak vůbec nemusí znamenat nižší celkové náklady na třídění. Všechny tyto dopady do nákladů

si zákazník často ani neuvědomuje, ale vzhledem k jejich výši by je měl při výběru partnerské třídící firmy brát vždy v potaz.

### Na co ještě by si zákazníci měli dát pozor?

Na nezákonné vztahy dodavatelů k jejich pracovníkům, které jsou velmi rozšířené, až už se jedná o vyplácení mezd v hotovosti, nebo švarcsystém. Dodavatel s tradičním modelem kmenových zaměstnanců je rozhodně spolehlivější, protože na zakázce pracují stále stejní a zaučení pracovníci.

Zároveň pokud zákazník akceptuje nedodržování etických pravidel u svých dodavatelů, ničí tím důvěryhodnost svého vlastního etického kodexu u svých zaměstnanců.

### Mění se tedy nějakým způsobem požadavky zákazníků na třídící firmy?

Řada firem se dnes chlubí tím, že prakticky nemá skladové zásoby dílů a že jejich skladem je přijíždějící kamion. Proto se dnes často žádá kontrola a řešení problémů v taktu linky. Zákazníci od nás očekávají, že jim pomůžeme vyřešit jejich kvalitativní problémy přímo na výrobní lince bez ohledu na složitost daného problému, časové a prostorové omezení. Tyto situace vyvíjejí ještě větší tlak na schopnosti, zkušenosti a kvalifikaci pracovníků. Velkým rozdílem proti minulosti je také délka trvání jednotlivých projektů. V dnešní době je velká většina zakázek dlouhodobá, trvající 3 měsíce nebo i déle.

### V čem vidíte význam svého členství v AutoSAP?

Členem AutoSAP jsme od roku 2003. Za tuto dobu jsme mohli načerpat velké množství informací od ostatních členů sdružení, kteří jsou mnohdy i našimi zákazníky. Rovněž účast na nejrůznějších akcích pořádaných ze strany AutoSAP vnímáme jako velmi pozitivní a přínosnou. Jsme firma, která trvale inovuje své služby a drží krok s nejnovějšími trendy. ■

## Výsledky firmy FLEXIMA s.r.o. v roce 2016

Výsledky firmy FLEXIMA v roce 2016 v mnohém kopírují stav z předešlých dvou let. Tedy stoupající zájem zákazníků o služby firmy FLEXIMA, velmi dobré výsledky v oblasti kvality, vysoká spokojenost zákazníků a protichůdná situace na trhu práce a v jejím důsledku složitý boj o nové pracovníky. V roce 2016 firma FLEXIMA vyhrála již potřetí ve výběrovém řízení na výhradního dodavatele kontroly kvality pro TPCA Kolín. Znovu tak jednoznačně prokázala kvalitu svých služeb ve srovnání s velkým počtem nejen českých konkurentů. V uplynulém roce společnost mimo jiné realizovala 1 438 zakázek pro firmy automobilového průmyslu z celého světa. Tyto zakázky se podařilo uskutečnit s neuvěřitelným PPM, které dosáhlo hodnoty 0,53. Dlouhodobá spokojenost zákazníků, která je prověřována dotazníkovým šetřením, dosáhla v roce 2016 úrovně 91 %. FLEXIMA své zákazníky obsluhuje ze šesti stabilních poboček, na kterých pracuje již 230 kmenových zaměstnanců.

## Třídící firma zajišťuje pro finalisty i dodavatele tyto služby

FLEXIMA pomáhá finalistům i celému dodavatelskému řetězci vyřešit jejich problémy s kvalitou. Provádí kontrolu a třídění, nejčastěji vizuální kontrolu, kontrolu funkce, ale i přesná měření rozměrů nebo opravy a reworky dílců. Poskytuje také služby v managementu kvality, zejména rezidentní služby a inženýry kvality.

FLEXIMA vyniká samostatností a kvalitou poskytované služby. Zaměstnanci si při nástupu pečlivě vybírá, testuje jejich schopnosti a kvalifikaci. Vzdělává je v oblasti kvality, prevence rizik a používání měřidel. Pracovníci jsou vyškoleni a mají bohaté zkušenosti s organizací kontroly kvality, což mimo jiného zahrnuje zajištění a dopravu pracovníků k zákazníkovi, vypracování pracovního postupu, uspořádání pracoviště a stanovení toku materiálu. Vše při dodržení standardů štihlé výroby. Důležitým prvkem služby je i detailní reportingu, který poskytuje zákazníkovi tolik potřebný přehled o kvalitě výrobků nebo dodávek. FLEXIMA drží krok se svými zákazníky a neustále inovuje a zvyšuje úroveň poskytovaných služeb.

# AutoSAP představil český autoprůmysl na veletrhu Automechanika Birmingham 2017

Sdružení automobilového průmyslu se účastnilo programu společné třídení expozice na automobilové aftermarket show v anglickém Birminghamu. Hlavním cílem bylo vytváření kontrakčních příležitostí. Českou oficiální účast (ČOÚ) pořádalo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR na návrh AutoSAP letos v červnu poprvé v Birminghamu. Veletrh zaznamenal znatelný nárůst, přivedl na 800 vystavovatelů z celého světa. Mezi 8 vystavovateli v rámci ČOÚ byla polovina zástupců členských firem AutoSAP.



Česká oficiální účast na Automechanika Birmingham 2017

Foto: Archiv AutoSAP

**N**a největší akci svého druhu ve Spojeném království se představily mj. společnosti BRANO GROUP, a.s., BRISK Tábor a.s., TESLA BLATNÁ, a.s. a ZPV Rožnov, s.r.o. Automechanika Birmingham 2017 byla místem prezentace toho nejlepšího, co světový automobilový průmysl nabízí a kam v tomto oboru směřuje.

V rámci doprovodného programu bylo připraveno několik akcí pro vystavovatele. Přímo v české expozici proběhl Czech

Business Day, kde vystoupili zástupci MPO, Velvyslanectví České republiky ve Velké Británii, CzechTrade Londýn a AutoSAP.

Česká společná expozice v Birminghamu navázala na úspěšnou českou oficiální účast na veletrhu Automechanika Frankfurt 2016, kde se v rámci oficiální účasti na kontraktačním veletrhu představily se svojí nabídkou členské i nečlenské firmy AutoSAP. Ministerstvo průmyslu a obchodu

poskytuje základní výstavní plochu a hradí základní stavbu společné expozice.

Vystavovatelé si hradí nadstandardní vybavení své části expozice a využívají společné zázemí. Celkovou přípravu expozice, informační brožuru a doprovodný program zajišťuje realizátor.

V roce 2018 bude AutoSAP podporovat českou oficiální účast firm automobilového průmyslu na Automechanika Frankfurt 2018. ■



## Veletrh Automechanika Istanbul 2017

AutoSAP letos doporučil členským firmám také účast na dubnové Automechanice v Istanbulu, kterou připravila tamní kancelář CzechTrade. Veletrh se tam koná každoročně a je pořádán společností Messe Frankfurt. Jedná se dlouhodobě o nejdůležitější expoziční akci v oblasti automobilového průmyslu v Turecku. Zároveň je to třetí největší veletrh Automechanika určený pro široké portfolio výrobců a distributorů automobilových dílů a součástek. Veletrh se dělí na několik sekcí: Díly a komponenty, Oprava a údržba, Doplnky, Maziva, Pneumatiky a kola, Baterie, Ostatní. Nově se v roce 2017 objevila sekce E-Mobility. Česká expozice byla umístěna v sekci Díly a komponenty a zúčastnily se jí členské firmy BRANO GROUP, a.s., BUZULUK a.s., ČZ Řetězy, s.r.o. a Tesla Blatná, a.s.

Cílem této akce bylo umožnit českým společnostem za finančně méně náročných podmínek, než by bylo možné při samostatné individuální účasti, získat kontakty na potenciální turecké subjekty, jež projeví zájem o jejich produkty a služby, navázat obchodní spojení s novými subjekty a celkově usnadnit prezentaci výrobků a služeb na tureckém trhu.

## Na Subconu popáté!

Deset českých strojírenských společností, včetně několika členů AutoSAP, které se letos rozhodly pro účast ve společné expozici CzechTrade na Subcon 2017, mohly začátkem června v britském Birminghamu využít nejen organizačních a marketingových služeb CzechTrade Londýn. Kromě navigační brožury pro návštěvníky přišel CzechTrade ve Velké Británii v roce 2017 s inovací v podobě mobilní aplikace, kterou si nákupci mohli stáhnout pomocí QR kódů v české společné expozici.

Některé firmy pak využily nabídky CzechTrade na sjednání schůzek s britskými agenty. Druhý den akce CzechTrade Londýn podpořil českou účast velkou B2B recepcí, kam byly pozvány britské strojírenské firmy. Součástí marketingové strategie CzechTrade ve Velké Británii v subkontraktačním strojírenství je od roku 2016 slogan "The manufacturing powerhouse just around the corner", který nadále podtrhuje naše úsilí o zvonuavrácení pozornosti nákupčích zpět z asijských trhů do Evropy.

Veletrh Subcon probíhal v Birminghamu ve stejném termínu jako Automechanika Birmingham 2017. Obě společné expozice ČR na sebe vzájemně navazovaly a vzájemně své prezentace podpořily.



# Kolumbie – významný trh v Latinské Americe

Na výstavišti Corferias v kolumbijském hlavním městě Bogota proběhla ve dnech 6. – 9. června 2017 jedna z největších mezinárodních výstav autosoučástí a komponentů pro automobily nazvaná „Expo Autopartes 2017“ ([www.expopartes.com.co](http://www.expopartes.com.co)). Tentokrát bez přímé české účasti, ačkoli ČR patří mezi nejvýznamnější dodavatele pro světový automobilový průmysl a Kolumbie představuje velmi zajímavý a atraktivní trh pro automobilový průmysl.



Bogota, metropole Kolumbie v noci

Foto: Archiv MS



Velvyslanec Miloš Sklenka

Foto: Archiv MS

**K**olumbie se svými téměř 50 miliony obyvateli se dnes řadí na 4. místo mezi největšími spotřebitelskými trhy v Amerikách (větší je jen trh USA, Brazílie a Mexika). Na kolumbijském trhu v současné době existuje 13,2 mil. dopravních prostředků, z toho 6,1 mil. tvoří automobily a 7,1 mil. motocykly.

Výše uvedený mezinárodní veletrh přilákal za tři dny na bogotské výstaviště 30 tisíc návštěvníků. Podle informace Oliveria Garcíi, prezidenta Andemos (partnerské organizace Sdružení automobilového průmyslu v ČR), se během veletrhu podařilo uzavřít obchodní případy za více než 600 mil. dolarů. Tato skutečnost potvrzuje velký potenciál, který tato akce a celý kolumbijský trh pro české výrobce automobilů a autosoučástek má. Navíc uvědomíme-li si fakt, že 34 % všech

automobilů v Kolumbii je starších více než 20 let.

Opomenout nelze ani skutečnost, že český automobilový průmysl je v této jihoamerické zemi dobře známý, a to především díky značce Škoda. Osobní automobily představují poslední dva roky nejvýznamnější komoditu v exportu ČR do Kolumbie, což je výsledkem mj. úspěšné spolupráce ZU Bogota s novým importérem Porsche Colombia v rámci podpory ekonomické diplomacie. Stále více se zde však o vysoké kvalitě českých výrobců a dodavatelů automobilového průmyslu hovoří rovněž v souvislosti s jihokorejskou značkou Hyundai, která se úspěšně prosazuje v Latinské Americe s vozy z produkce nošovické továrny v ČR.

■ *Miloš Sklenka,*  
velvyslanec ČR v Kolumbii, Panamě a Kostarice



ZAMĚSTNÁVÁTE OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM?  
PŘIHLASTE NEJLEPŠÍ Z NICH DO SOUTĚŽE!

## ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÝ ZAMĚSTNANEC ROKU 2017

Soutěží se ve 2 kategoriích:

1. kategorie – **OTEVŘENÝ TRH PRÁCE**
2. kategorie – **CHRÁNĚNÝ TRH PRÁCE**

Nominací ukážete, že je pro Vás práce Vašich zdravotně postižených kolegů důležitá!  
Uzávěrka přihlášek 15. září 2017. Nominální on-line formulář na [www.zamestnanecroku.cz](http://www.zamestnanecroku.cz),  
více informací na [www.nfozp.cz](http://www.nfozp.cz).

Soutěž pořádá:

# NFOZP

Nadační fond pro podporu zaměstnávání  
osob se zdravotním postižením

Partner:



SKUPINA ČEZ



NA PARTNERSTVÍ ZÁLEŽÍ



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU



Mediační partner:

**HR NEWS**  
[www.hrnews.cz](http://www.hrnews.cz)

**e.economia**

# NOVÉ AUTO BEZ AKONTACE. JAK TO?



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**TAKTO!**



## Nová ŠKODA BEZ STAROSTÍ nyní pro všechny modely a konfigurace.

Chcete si právě teď užívat pocit výjimečnosti okořeněný adrenalinem? Pronajměte si stylové provedení **Monte Carlo** nebo sportovní vůz **OCTAVIA RS 245**. A když se Vám **za dva roky** změní život? Změňte i vůz! Třeba na rodinný **RAPID SPACEBACK** či **SUPERB COMBI**. Díky **jednoduché měsíční platbě**, která zahrnuje **pojištění i servis**, si prostě zvolíte model, barvu, výbavu a délku pronájmu – a pak už jen jezdíte svým novým vozem **ŠKODA. Jednoduše, bez starostí... Takto!**

**Objevte nové možnosti služby na [skodabezstarosti.cz](http://skodabezstarosti.cz)** nebo u svého autorizovaného prodejce vozů ŠKODA.

**ŠKODA Financial Services**

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

[www.skodabezstarosti.cz](http://www.skodabezstarosti.cz)

Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> vozu ŠKODA FABIA: 3,9–4,9 l/100km, 101–112 g/km

