

ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2017 | 5

Evropská komise
k emisím CO₂

Den v Saar Gummi
Czech

Bohdan Wojnar
o úkolech
AutoSAP

Rozhovor
s Jiřím Vaňkem o IVECO



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Říjen 2017: Konference o budoucnosti autoprůmyslu v Brně





Vážení čtenáři,
klíčová zpráva pro budoucnost českého automobilového průmyslu přišla 8. listopadu z Bruselu. Podle návrhu Evropské komise by nové osobní automobily a dodávky v Evropské unii měly mít v roce 2030 o 30 procent nižší emise než v roce 2021. V tuto chvíli lze jen odhadovat, jaké úpravy se v návrhu ještě objeví v průběhu legislativního procesu. Je ale nepochybné, že navržené cíle nebude možné dosáhnout beze změn v systémech pohonů, které dnes vyrábíme. Tyto změny se tak po roce 2020 začnou čím dál tím intenzivněji promítat do celého dodavatelského řetězce, včetně naší domácí scény.

Návrh, kolem kterého se do poslední chvíle výrazně lobbovalo, významně překračuje to, co prosazovala, i v zájmu členů AutoSAP, Evropská asociace výrobců automobilů ACEA. AutoSAP je proto nadále v těsném kontaktu se státní správou a připomíná, že příliš tvrdá opatření zbrzdí růst automobilového průmyslu, jeho konkurenceschopnost a perspektivu udržení zaměstnanosti. Za falešné považuje argumenty Komise, že rychlá a razantní redukce emisí a masivní zavádění elektromobilů posílí konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. Tě pomůže zejména produkce automobilů, které si zákazník bude chtít a moci koupit.

K tomu je zapotřebí kroků, o kterých však návrh Komise nehovoří – o praktických podpůrných opatřeních na úrovni členských států, ať již jde např. o podporu výstavby dobíjecí infrastruktury či systémovou podporu rozšíření elektromobilů. Bez toho se ani v České republice neobejdeme a zatím v tom za nejbližšími sousedy výrazně zaostáváme. Další směřování AutoSAP v této oblasti

nastíní už na prosincové valné hromadě prezident našeho sdružení Bohdan Wojnar. Potvrzuje se, že je třeba, aby náš hlas byl i v Bruselu slyšet včas, abychom pak později nespokali nad výdělkem.

Právě legislativním návrhům z Bruselu a nástupu čistě mobility se věnuje hlavní článek tohoto čísla Českého autoprůmyslu. Hodně se na toto téma hovořilo také na říjnové konferenci Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v ČR a střední Evropě, ze které přinášíme názory našich členů. Velký rozhovor tentokrát patří členovi představenstva AutoSAP a generálnímu řediteli Iveco Czech Republic Jiřímu Vaňkovi. Zajeli jsme také do společnosti Saar Gummi Czech a přinášíme tak sondu do firmy vedené dalším významným manažerem českého autoprůmyslu Janem Tichým. V neposlední řadě Vás jako vždy pozveme na důležité aftermarketové veletrhy v Evropě a podíváme se na úspěchy a inovace firem AutoSAP.

Vzhledem k tomu, že toto číslo je posledním v roce 2017, dovoluji Vám závěrem popřát mnoho úspěchů do nového roku 2018. Musím také vyjádřit poděkování za Vaše letošní zapojení do činností a akcí Sdružení automobilového průmyslu. Víím, že v čase, kdy Vaše firmy pracují na hraně výrobních kapacit, to vyžaduje mimořádné nasazení. Přesto nelze zapomínat na to, že AutoSAP bude vždy tak silný, jakou důvěru a úsilí v něj vloží jeho členové. Pokud proto mohu v tomto předvánočním čase vyjádřit jedno přání, pak osobně přeji každému z Vás hodně zdraví a pak samozřejmě úspěch v profesním životě.

Váš Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel AutoSAP



05

Těsnění
v každém
čtvrtém
autě

10

14. ročník
mezinárodní
konference
Údržba
2017

18



12



23

34

Vzdělávání pro
elektromobilitu
ve ŠKODA AUTO

33



OBSAH

ROZHOVOR

- 5 | Rozhovor s prezidentem AutoSAP Bohdanem Wójnarem
- 12 | Jiří Vaněk: Investujeme do vlastního vývoje

EMISE CO₂

- 7 | Evropská komise navrhla nové cíle emisí CO₂ z automobilů po roce 2020
- 9 | AutoSAP k novým cílům EK pro emise CO₂

SONDA DO FIRMY

- 10 | Těsnění v každém čtvrtém autě

Z ČINNOSTI AUTOSAP

- 15 | AutoSAP pomáhá připravovat autoprůmysl na změny

OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU

- 16 | Bohdan Wójnar TOP odpovědným leaderem 2017
- 16 | Dong Hwan Yang
- 16 | Ivan Ivančo
- 16 | Sloupek Hany Potměšilové

KONFERENCE

- 17 | V Brně proběhla další konference o budoucnosti autoprůmyslu
- 18 | 14. ročník mezinárodní konference Údržba 2017
- 19 | První ročník Konference kvality k revizím významných norem
- 19 | Odborníci sdíleli novinky ze simulací a zkušebnictví

VÝROBA VOZIDEL V ČÍSLECH

- 22 | Od ledna do října stoupla výroba motorových vozidel o 4,4 % na 1,18 mil. kusů

NAŠE INOVACE

- 23 | Největší český výrobce přívěsů Agados inovuje i rozšiřuje nabídku
- 24 | Zvyšování podílu automatizace ve výrobě zapalovacích svíček
- 25 | Pokračuje modernizace strojového parku v Koyo Bearings
- 26 | MBtech rozšiřuje v Plzni špičkovou výrobu prototypů pro světové automobilky
- 27 | ESI Group posouvá vývoj kupředu díky novému konceptu 'Hybrid Twin™'
- 28 | Valeo rozšiřuje v Česku své vývojové centrum

ZE ZAHRANIČÍ

- 30 | Trendy v německém automobilovém průmyslu

ZAHRA NIČNÍ VELETRHY

- 33 | EQUIP AUTO 2017 nově v centru Paříže
- 33 | AutoSAP se připravuje na Automechaniku Frankfurt 2018

TECHNICKÉ VZDĚLÁVÁNÍ

- 34 | Vzdělávání pro elektromobilitu ve ŠKODA AUTO

Fotografie na 1. straně obálky: Crossway Low Entry CNG - Foto: Iveco ČR
Fotografie na 2. straně obálky: Z konference Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v ČR a ve střední Evropě

Foto: Milan Hruška

Fotografie zde: Archiv AutoSAP, firem a Equip Auto Paris

Rozhovor s prezidentem AutoSAP Bohdanem Wojnarem

Z osudové křižovatky jsme vyrazili správným směrem.
To ale nestačí!



Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar

Foto: ŠKODA AUTO

Bohdan Wojnar, kterého právě před rokem zvolila valná hromada AutoSAP do čela Sdružení automobilového průmyslu, hodnotí uplynulých 12 měsíců ve funkci. V rozhovoru pro Český autoprůmysl zároveň mobilizuje členy sdružení k aktivní práci na podporu budoucí prosperity automobilového průmyslu. Jedině silné sdružení výrobců může přimět vládu a další partnery k rozhodným krokům k zajištění konkurenceschopnosti autoprůmyslu v naší zemi.

Pane Wojnare, začneme tím nejdůležitějším. Co nás v následujícím roce čeká?

Loni jsme upozorňovali na to, že český autoprůmysl stojí na křižovatce, buď mu ujede vlak a v budoucnu ztratí svou výsadní pozici v této ekonomice, anebo začne rychle pracovat na tom, aby tady byly podmínky a vyráběla se auta budoucnosti a ne auta minulosti. Je zřejmé, že končí jedna éra automobilového průmyslu, založená jen na výrobě pro automobily se spalovacími motory. Utěšovat se tím, že nás čeká poměrně dlouhodobý souběh výroby automobilů s klasickými pohony a s těmi novými, na alternativní paliva, by bylo chybou. AutoSAP začal hned loni v lednu pracovat na tom, aby zejména vláda, ale také další aktéři přijali za své, že už nyní se rozhoduje o prosperitě České republiky za 15–20 let.

Hned v únoru 2017 AutoSAP, ve spolupráci se ŠKODA AUTO, svolal do Mladé Boleslavi své zástupce, nejvýznamnější členy vlády, dalších firem a akademické sféry na Kolokvium o budoucnosti autoprůmyslu v ČR. Dosáhl AutoSAP do těchto chvil všeho, co si Kolokvium předsevzalo?

Za 8 měsíců po příjezdu premiéra Sobotky a jeho ministrů do Mladé Boleslavi na Kolokvium jsme už s vládou podepsali komplexní Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice a jeho Akční plán. To musím říci, že i v zahraničí byli překvapeni, jak rychle jsme k celému spektru závazků českou vládou přiměli. Samozřejmě, že jsme nedosáhli všeho, ale maxima možného. Nejde ale jen o konkrétní body Akčního plánu, který je nedílnou součástí Memoranda, jde o to, že se vláda shodla na tom, že musí udělat i ona mnohé, aby se pojistilo výsadní místo automobilového průmyslu i do budoucna. Nyní je důležité, aby se nová vláda k realizaci Memoranda přihlásila, vytvořila se na Ministerstvu průmyslu a obchodu koordinační skupina a abychom vše splnili do konce roku 2018, jak jsme si předsevzali.

Memorandum řeší podmínky pro digitalizaci, autonomní řízení a e-mobilitu. Ale rozhodně neřeší vše, co zejména dodavatelé cítí jako velice aktuální. Jak se AutoSAP postaví k potřebám výrobců komponentů?

Rok 2018 jsme si pracovně nazvali Rokem dodavatelů. Nyní, když už je jasné, co na nás chystá EU v legislativní oblasti, zejména v požadavcích na snížení emisí, si musíme společně s dodavateli udělat inventuru toho, co to pro nás znamená a co budeme potřebovat s vládou a dalšími vyjednat. Je už nyní zřejmé, že elektromobilita nebude jediným a univerzálním řešením, že je třeba



usilovat o to, aby vláda podporovala i další alternativy, zejména CNG, ale připravovala se také na vodík, případně další bezuhlíková nebo nízkouhlíková paliva. Na dodavatelích dílů je samozřejmě to, aby postupně přehodnocovali své dosavadní výrobní programy a na nástup „čistých aut“ se připravovali.

Jak se díváte na to, co nás čeká v roce 2018?

Zejména musíme připravit veřejnost, ale i sami sebe na to, že poslední, vskutku historické roky, kdy výroba překračovala všechny rekordy a dodavatelé museli dokonce odmítnout některé zakázky, pomalu končí. My s tím počítáme a připravujeme se na to. Firmy investují do nových technologií. Určitá stabilizace poptávky nepřekračující kapacitní možnosti také snad trochu zklidní napětí na trhu práce. O to více se chceme zaměřit na vytváření podmínek pro udržení a rekvalifikaci pracovníků, kteří mají dlouhodobý zájem ve firmách pracovat.

Ve kterých oblastech AutoSAP členům pomůže?

Pro finální výrobce bude důležité, aby AutoSAP aktivně usiloval o naplňování závazků Memoranda a Akčního plánu. Pro dodavatele bude podstatné, aby AutoSAP, v rámci svých pracovních skupin, na jednáních v regionech i ve Svazu průmyslu a dopravy a Hospodářské komoře účinně hájil zájmy a priority výrobců dílů pro autoprůmysl. Budeme pokračovat v tlaku na rozvoj technického vzdělávání a podporu výroby s vyšší přidanou hodnotou. Musíme ale daleko více využít potenciálu vysokých škol, které jsou členy AutoSAP, a aktivizovat také účelové organizace, které nám v mnohých oblastech mohou ukázat nejsnazší cestu k realizaci nových technologií a trendů. Nedílnou součástí je i komunikace AutoSAP dovnitř, abychom byli na stejné notě a věděli o tom, co kdo dělá. A nezbytná bude také správná komunikace našich cílů, podmínek

a požadavků navenek, směrem k odborné i široké veřejnosti.

V jaké je AutoSAP kondici a jak je připraven na to splnit to, co od něj členové požadují?

Co se týče sekretariátu vedeného výkonným ředitelem Zdeňkem Petzlem, tak jemu a jeho týmu chci především poděkovat. Už letos to se mnou neměli lehké, požadavky představenstva byly vysoké a podařilo se je většinou naplnit. AutoSAP za nás jedná nejen doma, ale i v Bruselu, v rámci ACEA a na dalších fórech a podporuje také dodavatelé dny v zahraničí a vybrané veletrhy a výstavy. Dokončena byla téměř kompletní personální obměna sekretariátu, přicházejí noví, mladší odborní pracovníci a využíváme také práce stážistů. AutoSAP se stále modernizuje, a to vyžaduje určité investice do techniky i softwaru. Přesto nepřekročil schválený rozpočet a finančně je ve velmi dobré kondici. Členy o tom budu informovat na valné hromadě v prosinci v Průhonicích.

Co zbývá dodat závěrem?

Na závěr, ale rozhodně ne na posledním místě, bych rád poděkoval všem aktivním členům AutoSAP za jejich čas a energii, zejména členům představenstva. Bohužel jiné pracovní povinnosti znamenají odchod některých členů představenstva. Velmi nám bude v představenstvu chybět autorita a ochota Pavla Juříčka bojovat za autoprůmysl, fundovanost a svědomitost Martina Šustka. Děkujeme jim za odvedenou práci. Na druhé straně mám radost, že jsme tak silné sdružení, které generuje významné manažerské osobnosti, kterým není lhostejný osud českého autoprůmyslu a i když mají práce nad hlavu, tak se rozhodly pomoci v zájmu celku. Přeji si, abychom nejen rostli, ale aby AutoSAP měl co nejvíce aktivních členů, kteří pomohou prosazovat naše zájmy ve prospěch země, která na autoprůmysl tolik sází. ■

Evropská komise navrhla nové cíle emisí CO₂ z automobilů po roce 2020

Pro reálný rozvoj čisté mobility je na národní úrovni třeba zajistit podmínky, říkají automobilky.

Evropská komise na začátku listopadu navrhla významné zpřísnění cílů snižování emisí CO₂ z osobních aut a dodávek. Ty nebude možné splnit bez masivního nasazení elektromobilů, které se neobejde bez zavedení systému pobídek a rozvoje dobíjecí infrastruktury.

Evropská komise představila 8. listopadu legislativní balíček, jehož součástí jsou i cíle pro snížení emisí oxidu uhličitého z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozů (dodávek). Navrhla, aby byly průměrné emise CO₂ v roce 2030 u obou segmentů o 30 % nižší než v roce 2021. Návrh legislativy ovšem počítá také s průběžnými cíli pro rok 2025. U osobních aut i dodávek by měly být emise v půlce příští dekády o 15 % nižší.

O navržených cílech se nyní bude vyjednávat v Evropském parlamentu a v Radě EU, kde jsou zastoupeny jednotlivé členské země. Některé z nich přitom podporují velmi ambiciózní limity pro CO₂. Ještě před zveřejněním návrhu oslovily Komisi ve společném dopise Belgie, Irsko, Lucembursko, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko a Slovinsko, které volaly po cíli ve výši 40 %. Podobný postoj zastávají i Francie a Švédsko. Podle ekologických organizací by měl být cíl pro osobní auta nastaven na 40 nebo dokonce 45 %. A zelení poslanci Evropského parlamentu budou podle jednoho ze svých čelných představitelů Base Eickhouta požadovat dokonce 60 %.

Na druhé straně lze očekávat opatrnější postoj zemí střední a východní Evropy. Evropský komisař pro rozpočet a německý politik Günther Oettinger například na konci října na výročním setkání německého automobilového průmyslu uvedl, že země jako Polsko, Česká republika, Maďarsko nebo Rumunsko by mohly pomoci v EU najít rovnováhu mezi ekologickými požadavky a obavami automobilek, kterým za případné nedodržení emisních limitů hrozí miliardové pokuty.



Hyundai IONIQ - první čistě elektrické auto značky Hyundai

Foto: HMMC

Podmíněný cíl

Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) zakládá svůj postoj k projednávaným evropským cílům na několika bodech. Pokud jde o tempo snižování emisí, preference automobilového průmyslu je zafixovat v legislativě snížení emisí CO₂ do roku 2030 maximálně o 20 %. To by odpovídalo předpokladům dopadové studie z dílny Evropské komise a také úsilí, které při snižování emisí CO₂ budou muset vyvíjet další průmyslová odvětví. Respektovalo by to také dosavadní pokrok, kterého automobilky v mezidobí již dosáhly, uvádí ACEA. Lze totiž očekávat, že mezi lety 2005 a 2021 dojde ke snížení emisí osobních vozidel o 42 %.

ACEA žádá, aby byl cíl nastaven jen pro rok 2030 a aby se tedy nenastavoval speciální mezidobí cíl pro rok 2025. Podle Komise tyto průběžné cíle pomohou rychleji nastartovat investice do čisté mobility. Zacílení na vzdálenější rok ovšem podle ACEA poskytne průmyslu čas potřebný na plánování a vývoj nových technologií. O redukci emisí se totiž EU snaží už od roku 2007 a každé další snižování podle výrobců vyžaduje nasazení dražší a složitější techniky v automobilu a výraznější zásahy do výrobních procesů.

V roce 2025 by ovšem mělo podle automobilek proběhnout posouzení situace na trhu, které by se zakládalo na údajích

o reálném prodeji elektromobilů a dostupnosti dobíjecí infrastruktury. Pokud se ukáže, že registrace nových elektromobilů překonávají očekávání a je k dispozici dostatek dobíjecích míst, mohl by se podle ACEA cíl pro rok 2030 i zvýšit. Pokud se ale rozvoj elektromobility nepovede nastartovat, měla by být připravena opatření, jak tuto situaci reflektovat.

Bez kvót

Asociace výrobců také odmítá, aby se stanovila zvláštní kvóta pro vozidla s nulovými emisemi (angl. zero-emission vehicles – ZEV) nebo nízkemisní vozidla (angl. low-emission vehicles – LEV), potažmo elektromobily. Původně se spekulovalo o tom, že návrh Evropské komise bude podobný požadavek obsahovat, a je pravděpodobné, že se v průběhu legislativního procesu tato myšlenka ještě objeví. Vedle ekologických organizací ji podporuje například evropské sdružení elektroenergetiky Eurelectric. Opatření by totiž tlačilo především na vyšší výrobu elektromobilů. Přestože některé evropské automobilky by neměly mít se splněním takového cíle velký problém, ACEA upozorňuje, že podmínky na trzích jednotlivých unijních zemí se liší. Jde především o rozdílné složení energetického mixu v jednotlivých státech, přes značné klimatické rozdíly, ale také o různou míru

POZICE ACEA K EMISNÍM CÍLŮM PRO OSOBNÍ AUTA PO ROCE 2021



ACEA

CÍL

Snížení emisí CO₂ o 20 % do roku 2030 (ve srovnání s množstvím emisí v roce 2021 podle testování WLTP), které bude podmíněno skutečným rozvojem trhu s vozy poháněnými elektřinou a dostupností dobíjecí infrastruktury.



20%

SNÍŽENÍ

GSG
2030ZÁKLAD
2021
WLTP

PODMÍNĚNOST

POZICE ACEA K EMISNÍM CÍLŮM PRO LEHKÁ UŽITKOVÁ VOZIDLA PO ROCE 2021



ACEA

CÍL

Snížení emisí CO₂ o 13 % do roku 2030 (ve srovnání s množstvím emisí v roce 2021 podle testování WLTP), které bude podmíněno skutečným rozvojem trhu s lehkými užitkovými vozidly poháněnými elektřinou.



13%

SNÍŽENÍ

GSG
2030ZÁKLAD
2021
WLTP

PODMÍNĚNOST

Zdroj: ACEA

rozvoje infrastruktury a zájmu řidičů o nízkoemisní auta. Ten souvisí zejména s celkovým ekonomickým stavem daného státu, jak vyplývá z nové studie ACEA. Podíl elektromobilů na trhu podle ní přesahuje 1 % jen v bohatších zemích západní Evropy, jejichž HDP na hlavu je vyšší než 30 tisíc eur.

„Naše data ukazují, že i když evropský trh s elektromobily roste, nerozvíjí se rovnoměrně,“ upozornil generální tajemník asociace Erik Jonnaert. „Mnoho lidí si bere za příklad Norsko. Jenže podobně jako norské HDP na hlavu ve výši 64 tisíc eur přesahuje dvojnásobek evropského průměru, tak je i norský 29% podíl elektromobilů v Evropě výjimkou. Nikdo se například nedívá na Řecko, kde se loni prodalo jen 32 aut na elektřinu,“ dodal.

Příliš vysoký tlak na rychlý přechod k novým technologiím by navíc zmařil roli moderních diesellových automobilů při snižování emisí CO₂. Image naftových vozů sice utrpěla kvůli aférám s testováním emisí

látek znečišťujících ovzduší, jako jsou oxidy dusíku, ale díky novým testovacím cyklům a technologiím by mělo být zajištěno, že na kvalitu vzduchu budou mít stále menší dopad. A pokud jde o CO₂, diesely ho vypouštějí o 15 až 20 % méně než auta na benzin. Odklon od diesellových motorů by podle výrobců zkomplikoval plnění emisních cílů, a proto by se na tato auta mělo podle výrobců při nastavování legislativy pamatovat. Stav trhu s diesellovými automobily by prý měl také být součástí zmíněného přezkumu navrhovaného pro rok 2025. ACEA v této souvislosti upozorňuje, že auta s klasickým pohonem v současné době tvoří drtivou většinu vozů v EU. I v případě rychlého nástupu nových technologií podle ní budou hrát konvenční paliva i v roce 2030 stále významnou roli.

Dodávky nejsou jako osobáky

Jak již bylo zmíněno, Evropská komise se ve svých návrzích nezaměřila jen

na osobní vozy, ale také na dodávky. ACEA přitom upozorňuje na významné odlišnosti, které panují mezi segmentem osobních vozidel a lehkých užitkových vozů. Dodávky jsou z ekonomických důvodů daleko více závislé na diesellovém pohonu, protože alternativní paliva zatím do tohoto sektoru pronikla v menší míře než do segmentu osobních aut. Důvodem je jednak skutečnost, že se lehká užitková vozidla vyrábějí v menších počtech, a proto se v tomto segmentu hůře dosahují úspory z rozsahu, ale i jejich jiný životní cyklus. Rozvoj nových technologií u dodávek omezuje podle výrobců i fakt, že musí vyhovět široké škále požadavků od zákazníků, kteří vozy využívají k různým účelům. Panují navíc velké rozdíly mezi malými a velkými dodávkami, proto se na dílčí segmenty musí podle výrobců pohlížet odlišně.

Některé z požadavků, které výrobci směrem k nové legislativě mají, se proto shodují s pozicí vůči regulaci emisí z osobních aut, ale přidávají se k nim i další aspekty. Pro dodávky je podle výrobců načasování ještě důležitější než pro osobní auta, protože proces vývoje a rozvoje nové produkce u nich trvá déle. Zatímco u osobních vozů se délka tohoto procesu pohybuje okolo 11 let, u lehkých užitkových vozů je to 15 let. ACEA také navrhuje, aby i v případě cíle pro lehká užitková vozidla došlo v roce 2025 k přezkumu situace na trhu, na základě kterého by se mohlo číslo pro rok 2030 upravit. Za klíčové považuje, aby výše odrážely specifické postavení dodávek na trhu. Realistický cíl by mohl být nastaven na 13 % a po vyhodnocení v roce 2025 by se mohl buď snížit na 10 % nebo méně, nebo zvýšit na 16 % či více.

Zvláštní pozornost by se měla podle ACEA věnovat vozidlům vyráběným ve více stupních, která výrobce prodává pouze jako základní vozidla s kabinou a podvozkem a kupující je následně dokončí tak, aby odpovídala jeho konkrétním podnikatelským nebo dalším záměrům. Rozmanitost těchto vozidel je nepřeborná, což zásadně ovlivňuje i množství emisí, které produkují. Legislativa by proto měla pracovat s jasnou metodologií pro výpočet a vykazování těchto emisí. Praxe prý dále například ukazuje, že podnikatelé nechtějí obětovat užitný prostor vozu pro získání efektivnějšího pohonu. Pokud tedy hmotnost vozidla kvůli využití alternativního pohonu stoupne, nemělo by se přefazovat do vyšší hmotnostní kategorie. ■

Článek vznikl ve spolupráci AutoSAP se zpravodajským portálem EurActiv.cz

AutoSAP k novým cílům EK pro emise CO₂

Legislativní návrh, který v Bruselu představila Evropská komise, navazuje na dosavadní politiku Evropské unie v této oblasti. Výrazně však zpřísňuje emisní limity CO₂ pro budoucí automobily a zkracuje čas na přípravu, který firmy autoprůmyslu na tak rozsáhlé inovační změny nutně potřebují. Je zapotřebí si uvědomit, že dosažení stanovených cílů znamená potřebu zásadního nárůstu podílu vozidel na alternativní pohonu. Rychlost reálného nástupu těchto vozidel bude přitom ovlivněna především vytvářením podmínek pro jejich provoz. Proto považujeme za klíčové, aby nastavené cíle – obdobně jako je tomu v současné legislativě – mohly být v případě potřeby revidovány oběma směry, např. v polovině stanoveného období. Jakkoli je zapotřebí konkrétní dopady návrhu v tuto chvíli teprve podrobně analyzovat, je nepochybné, že k dosažení požadovaných ambiciózních výsledků bude třeba zapojení vlád členských států, ať jde o podporu budování potřebné infrastruktury či motivační opatření na straně poptávky. Samotný autoprůmysl se na nástup alternativních pohonů, zejména elektromobilů, dlouhodobě připravuje a určité zpřísnění očekával. AutoSAP plně

podporuje úsilí ACEA zasazující se o nastavení realistických podmínek, které neohrozí budoucí konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a umožní mu vyrábět vozy, které si zákazníci rádi koupí a na které bude včas vytvořena dostatečná infrastruktura. Legislativní proces je v tuto chvíli v začátku a věříme, že komplexnost a dopady této problematiky budou vnímat i Evropský parlament a Rada, až o návrhu budou hlasovat.

Komisi navržena opatření mohou velmi zásadně ovlivnit automobilový průmysl v zemích, jakou je i Česká republika, kde je podstatnou součástí ekonomiky. Výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl k tomu řekl: „Navrhované limity pro emise oxidu uhličitého vypouštěné automobily k roku 2030 překračují hranici, kterou, při zohlednění reálných možností současného automobilového průmyslu, navrhovala Evropská asociace výrobců automobilů ACEA, jejímž je AutoSAP členem. Nástup čisté mobility nicméně intenzivně podporujeme a vítáme, že návrh neobsahuje závazný mandát na podíl elektromobilů a jsou tak zachovány prvky technologické neutrality. Abychom nicméně legislativní návrhy přetavili v realitu, nelze zapomínat především na zákazníky,

jejich požadavky a motivaci podílet se na čisté mobilitě prostřednictvím nákupu konkrétních vozidel. Klíčem k zachování konkurenceschopnosti našeho odvětví pak bude spolupráce s vládou na zajištění podmínek k usnadnění nástupu nových technologií, stejně jako pochopení potřeby souběhu výroby klasických a alternativních pohonů i v dalších letech.“

Česká republika je automobilovou velmocí, která je na 5. místě ve výrobě osobních automobilů v Evropě. Výrobou dílů pro automobily se spalovacím motorem se u nás zabývá celá řada dodavatelů autoprůmyslu a jejich hlavním odbytištěm jsou státy EU. Emisní limity nejsou ničím novým, ty dosavadní se výrobcům daří plnit. Všichni naši členové se na postupný nástup alternativních pohonů svědomitě připravují, ale na plánování a vývoj nových technologií potřebují čas a prostředky na výzkum a vývoj.

AutoSAP zároveň cílevědomě spolupracuje s vládou České republiky na tom, aby byly vytvořeny nezbytné podmínky pro nástup automobilů s alternativním pohonem. Má-li být tento přechod na ekologičtější vozy úspěšný, je třeba zajistit dostatečný komfort pro jejich budoucí uživatele, včetně včasného vybudování rozsáhlé servisní a dobíjecí infrastruktury. ■



Koncept ŠKODA VISION

Foto: ŠKODA AUTO

Těsnění v každém čtvrtém autě

Česká Saar Gummi se stala klíčovým závodem celé skupiny. Má technické kompetenční centrum a zároveň řídí sesterský podnik v Rusku.



Letecký pohled na továrnu Saar Gummi v Červeném Kostelci

Foto: Saar Gummi

Společnost Saar Gummi Czech začala v Červeném Kostelci na Náchodsku vyrábět těsnění karosérií v roce 2001. Její tržby od té doby téměř nepřetržitě rostou. Nyní už je každý čtvrtý v Evropě vyráběný automobil vybaven díly z českého závodu Saar Gummi. Do roku 2022 by to měl být dokonce každý třetí nový vůz. Naplnit tento cíl má výstavba další, v pořadí páté výrobní haly, jež bude kompletně dokončena v květnu roku 2018. V letech 2017 a 2018 tak Saar Gummi Czech investuje do haly a technologií celkem 550 milionů korun.

Těsnicí prvky z výrobních linek Saar Gummi využívají všechny modely společnosti ŠKODA AUTO. Dále slouží v automobilech Opel, Ford, Volkswagen, Seat, Audi, Mercedes-Benz, BMW, Porsche a Lamborghini. Zhruba před rokem k tomu přibýly dodávky pro skupinu PSA.

Objem zakázek už byl tak velký, že přerostl kapacitní možnosti firmy. Loňské tržby činily 3,4 miliardy korun, což znamenalo meziroční růst o 550 milionů.

Za rok 2017 vykáže Saar Gummi Czech tržby ve výši 3,8 miliardy korun, meziroční růst tedy bude činit „jen“ 400 milionů. „Příští rok se přehoupneme přes čtyři miliardy,“ říká generální ředitel Jan Tichý. „Teď už nové zakázky zase sháníme, což se ovšem výrazněji projeví až za dva roky,“ dodává.

Ředitel Jan Tichý stál u založení Saar Gummi Czech v roce 2000 a řídí ji nepřetržitě. Provedl ji obtížným obdobím, kdy původní mateřská německá společnost skončila v důsledku světové finanční krize v platební neschopnosti. Vybuodoval z české pobočky prosperující firmu, jež je evropským leaderem ve svém oboru, získala titul Podnik roku 2016 v českém automobilovém průmyslu, patří k největším zaměstnavatelům v regionu a vyplácí nadprůměrné mzdy.

Česká mise v Rusku

Výsledky podniku přiměly současného majitele, čínskou skupinu CQLT, aby českému vedení podřídila továrnu v ruském Tutajevu u Jaroslavi. „Z malého závodu tam musíme

vybudovat velký,“ líčí tuto misi ředitel Jan Tichý. Ruský Saar Gummi zatím dodával jen díly pro tamní Ford, nyní však začíná dodávat také do rumunského závodu Fordu. A to znamená, že objem produkce musí vzrůst třikrát.

„Příští rok tam navíc začínáme s výrobou pro ruský Renault,“ konstatuje ředitel Tichý s tím, že tato zakázka může také českému závodu otevřít cestu k Renaultu. Jednatel sesterské ruské firmy je nyní Tomáš Slanina, který jinak působí jako finanční ředitel české společnosti Saar Gummi, do půl roku by ovšem vedení v Tutajevu měl převzít ruský manažer.

S náběhem nové výroby v tuto chvíli pomáhá v Rusku osm českých expertů. Závod v Jaroslavské oblasti má nyní 50 zaměstnanců. „Loni utržil 2,5 milionu eur, příští rok to má být osm milionů a v roce 2019, kdy bude mít 150 pracovníků, bychom se měli dostat na 12 až 14 milionů eur,“ vysvětluje Tichý. „Mezi většími dodavateli těsnění jsme jediná firma, která v Rusku působí. Tamní trh ožil. Po hubených letech chce

Saar Gummi využít to, že toto období přestál,“ doplňuje.

Kompetenční centrum

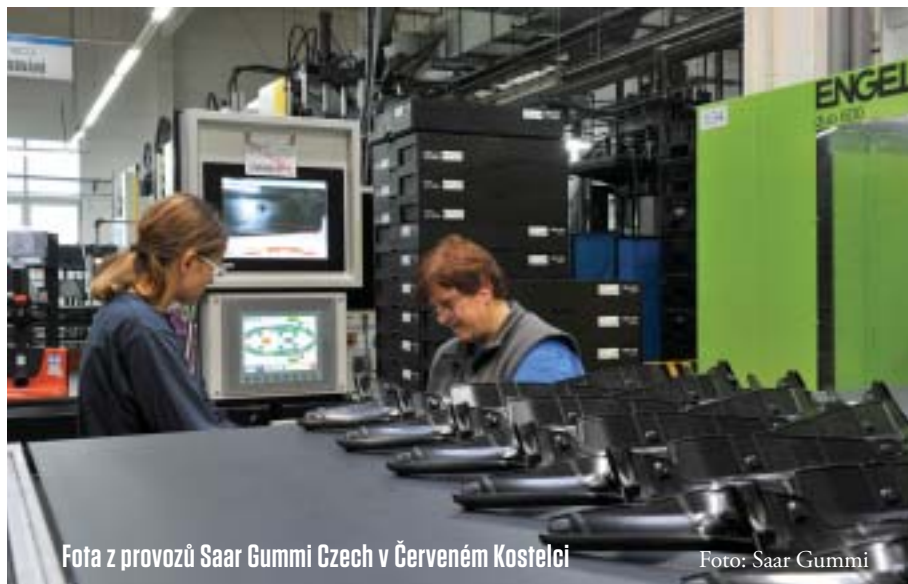
Skupina Saar Gummi má dále pět závodů v Číně, dva závody v Německu, po jednom v Indii, USA, Mexiku, Brazílii, Španělsku a na Slovensku. „Česká firma vytváří zhruba čtvrtinu tržeb celé skupiny Saar Gummi, děláme tolik, co všechny závody v Číně a Americe dohromady,“ vyzdvihuje Tichý. Nejde však jen o pouhou produkci. V roce 2013 bylo v Červeném Kostelci vybudováno zkušební a vývojové centrum, k němuž patří i zkušební vytlačovací linka. „V této technologii jsme nejdále a poskytujeme podporu ostatním závodům,“ zdůrazňuje Tichý.

Společnost pokračuje s automatizací a také se zaváděním nových produktů, které nevyžadují tolik lidské práce (jde o náhradu gumového těsnění výrobkem z plastu, který je opatřen těsnícím břitem z termoplastu). K novým linkám však bude stejně potřebovat nové pracovníky. Sehnat kvalitní zaměstnance je ale stále obtížnější. „U lidí, kteří zde pracují několik let, je fluktuace velmi nízká, ale z nováčků dvě třetiny do roka odcházejí, přestože tu průměrný dělnický plat včetně benefitů dosahuje hodnoty téměř 35 tisíc korun,“ popisuje situaci Tichý.

Pro nenáročnou práci podnik využívá agenturní pracovníky a vězně z nedaleké věznice Odolov. Zásadní problém nepředstavuje ani shánění inženýrů do vývoje dílů a výrobních technologií. Nejsložitější je sehnat střední technické kádry – od nejkvalifikovanějších dělníků přes seřizovače a technology do výroby. „Potřebujeme, aby takový člověk byl odpovědný, měl technické znalosti a dovednosti, přičemž se musí starat o čtyři podřízené a pracovat na čtyři směny v nepřetržitém provozu,“ popisuje ředitel Tichý. „Do toho se lidem nechce, ačkoli jim nabízíme 40 až 50 tisíc korun měsíčně,“ dodává.

Od státu podle ředitele potřebují podniky hlavně stabilní podmínky, jinak se o sebe musí umět postarat sami. „Nemůžeme se však postarat o vzdělávání, přičemž se již dva roky snažíme představitelům kraje vysvětlit, že zaměstnavatelé na Náchodsku potřebují nové strojaře a elektrikáře, kteří by zároveň něco věděli o gumárenství, ale tyto debaty zatím nevedly k žádnému výsledku,“ uzavírá Jan Tichý. ■

*Ve spolupráci se Saar Gummi Czech
Petr Korbel*



Fota z provozů Saar Gummi Czech v Červeném Kostelci

Foto: Saar Gummi

Jiří Vaněk: Investujeme do vlastního vývoje

Jiří Vaněk pracuje ve společnosti Iveco Czech Republic, a. s., od doby jejího vzniku, tedy od roku 2007. Nicméně do bývalé Karosy nastoupil již v roce 1989. Od roku 2014 je ředitelem Iveco Product Development & Engineering Bus, kde je zodpovědný za vývoj celé produktové řady IVECO BUS a od podzimu téhož roku zastává i funkci generálního ředitele Iveco Czech Republic, a. s. Je zároveň členem představenstva AutoSAP a předsedou jeho Divize finalistů.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Generální ředitel Iveco Czech Republic Jiří Vaněk

Foto: Iveco CR

Jméno: Jiří Vaněk
 Rok narození: 1965
 Vzdělání: vysokoškolské, ČVUT Praha
 Rodinný stav: ženatý, 3 děti
 1989 – 1993: Konstruktor Karosa n.p., práce na vozech Karosa Ř700
 1994 – 1998: Vývojový pracovník, vývoj Karosa Ř900, GT, HD
 1999 – 2007: Projektový vedoucí konstruktér Irisbus
 2007 – 2010: Platform manager Iveco Czech Republic
 2010 – 2011: Vedoucí Konstrukce a Vývoje řady Crossway/Arway
 2011 – 2012: Platform manager výrobné řady Crossway/Arway
 2013 – 2014: Šéfkonstruktor linkové řady autobusů Iveco
 Leden 2014 – doposud: Product development & Engineering director Iveco Bus
 Srpen 2014 – doposud: Generální ředitel Iveco Czech Republic a.s.

Společnost Iveco Czech Republic dosahuje v současnosti ve svém výrobním závodě IVECO BUS ve Vysokém Mýtě maximální kapacity výroby. Aby však mohla tohoto maxima dosahovat, musela odstranit některá „úzká hrdla“, zejména v lakovně a ve svařovně. Už je to hotové? Jaké další investice firma chystá?

Velké úpravy lakovny, logistických ploch a nové parkoviště pro 650 osobních vozidel našich zaměstnanců jsme vybudovali v letech 2015–2016. V letošním roce byl zrealizován ten největší krok, kompletní přestavba svařovny. Ta se odehrávala zejména během třítydenní celozávodní dovolené v srpnu, ale přípravné práce probíhaly již několik měsíců předem. Za povšimnutí stojí, že až do srpnové dovolené jsme jeli na plný výkon a okamžitě po přestavbě svařovny a návratu našich zaměstnanců z dovolené jsme započali opět plnou kadencí. To svědčí o skvěle zvládnuté akci naším projektovým a realizačním týmem společně s našimi dodavateli stavebních prací a nových technologií. Úprava svařovny umožňuje nejenom modernizovat provoz, ale dovoluje zavést i nové výrobky a rovněž významně zlepšuje pracovní prostředí pro zaměstnance.

Za posledních pět let se zvýšil počet zaměstnanců firmy o téměř 40 procent. Kolik jich nyní je? Daří se shánět nové lidi a náhradu za lidi, kteří například odcházejí do důchodu? Do jaké míry firma využívá agenturní pracovníky a odkud jsou?

V současnosti zaměstnáváme téměř 3 400 zaměstnanců, z toho více než 1 000 agenturních. Tento podíl souvisí s potřebou vysoké flexibility z důvodů

možných výkyvů poptávky po našich výrobcích v průběhu roku. Z agenturních zaměstnanců po určité době vybíráme do kmenového stavu ty nejzkušenější, zvláště pokud ovládají nedostatkové profese. Na naše agenturní spolupracovníky zásadně pohlížíme jako na ty kmenové. Je naším zájmem, aby si k naší firmě vytvořili co nejlepší vztah, neboť jen tak mohou podávat nejlepší výkony a přinášet nápady ke zlepšení.

V pardubickém kraji dosáhla nezaměstnanost pouhých 2,8 %. Je velmi náročné najít nové kvalifikované pracovníky – dělníky i techniky – zejména ve specializovaných odborných pozicích ve výrobě (např. svařeč, lakýrník, autoelektrikář, konstruktér, technolog, diagnostik).

Platí stále, že na vývoz připadá zhruba 93 procent produkce, přičemž hlavními zahraničními trhy jsou Francie, Německo, Itálie a Slovensko?

Ano, vyvážíme zhruba 94 % naší výroby. V uplynulých dvou letech byly našimi největšími zákazníky trhy Francie a Německa. Podobný výsledek očekáváme i letos s tím, že poměr mezi jednotlivými teritorii se mírně pozmění.

K hlavním zahraničním zakázkám patří objednávka dopravní firmy Deutsche Bahn, pro kterou jste původně měli vyrobit 700 autobusů. Firma pak rámcovou smlouvu rozšiřovala. Kolik těch autobusů nakonec bude? A získali jste v letošním roce nějakou podobně rozsáhlou objednávku?

Těch 700 autobusů jsme do Deutsche Bahn již dodali a máme na ně od zákazníků velmi pozitivní ohlasy. Rámcová smlouva byla následně rozšířena na 1 200 našich autobusů. Letos Deutsche Bahn dodáme zhruba 100 autobusů a dodávky budou pokračovat i nadále. I požadavky tohoto významného německého zákazníka se však průběžně mění, a tak, přestože se jedná o vozy Crossway Low Entry, se autobusy velmi liší v jednotlivých subdodávkách.

Platí stále, že vaše vozidla jsou nejúspěšnějšími školními autobusy ve Francii? Jaký tam mají podíl na trhu?

Naše školní autobusy Recreo či nyní nejnovější Crossway POP jsou evergreeny na trhu školních autobusů ve Francii a značka IVECO má na tomto trhu zhruba 50% podíl.

Překonáte letos prodejní a výrobní rekord?

Rok ještě neskončil, takže nepředbíhejme. Naším cílem je vyrobit podobné množství autobusů jako v loňském roce.

Nahrává firmě IVECO BUS skutečnost, že řada evropských konkurentů montuje autobusy v Turecku, přičemž ve vztazích evropských zemí s Tureckem

roste napětí a vnitropolitická situace v Turecku je komplikovaná?

Nepozorujeme, že by nám tato situace nějak ulehčovala život. Téměř každá objednávka je předmětem výběrového řízení, kde proti nám stojí hned několik konkurentů zvučných značek, které často autobusy nevyrábí ve své domovině. Abychom v tak náročné konkurenci uspěli a mohli výrobu realizovat právě v České republice, musíme přijít s nejlepším výrobkem a nejzajímavější nabídkou. Za naplněním naší výrobní linky stojí obrovské úsilí celého realizačního týmu.

Jaké je postavení vašich autobusů na českém trhu?

V kategorii linkových autobusů, které jsou stěžejním výrobním programem ve Vysokém Mýtě, jsme na českém i slovenském trhu jednoznačnou jedničkou, a to zhruba s 40% podílem v České republice a s téměř 70% tržním podílem na Slovensku. Meziměstská řada autobusů Crossway, která se vyrábí právě ve Vysokém Mýtě, je nejspěšnější modelovou řadou současnosti.

Chtěli jste ve Vysokém Mýtě vybudovat zkušební dráhu, proti tomuto záměru však vystupoval místní aeroklub. Jak to dopadlo?

Přestože jsme tento záměr doposud nezrealizovali, je stále na pořadu dne a v jednání s hlavními aktéry. Pro náš region by to bylo dílo významného dosahu, který si ale ne každý dobře uvědomuje. S ohledem na obrovskou konkurenci v našem oboru, možnostech rozvoje areálu letiště samotného a budoucí stabilizaci zaměstnanosti v našem regionu to je vysoce strategický záměr. A to platí, i když právě nyní je nezaměstnanost nízká.

Kolik lidí se nyní v rámci společnosti Iveco Czech Republic věnuje výzkumu, vývoji a konstrukci nových autobusů? Budete toto vývojové centrum ještě rozšiřovat?

Jsmo pyšní, že po celou dobu více než stovacetileté historie naší firmy jsme vždy měli vlastní vývojové oddělení. Nejsme pouhou montovnou, ale firmou s kompletní strukturou. Zhruba stovka našich vývojářů spolupracuje i s externími inženýrskými firmami, které doplňují naše kompetence ve speciálních oblastech. Kromě toho využíváme synergií na úrovni naší nadnárodní společnosti. Naši konstruktéři a technici spolupracují s kolegy ve Francii či v Itálii, využívají jednotných elektronik, optimalizovaných a dokonale otestovaných komponentů.

Drží váš model Crossway stále pozici nejprodávanějšího linkového autobusu v Evropě? Jaká další vozidla závod vyrábíte?

ROZHOVOR

V kategorii linkových autobusů i nadále držíme lichotivou vedoucí pozici na evropském trhu. U autobusů typu Low Entry, tedy s nízkopodlažní podlahou, to je s tržním podílem 26 %, v kategorii standardních linkových autobusů dokonce s tržním podílem 40 %. Náš model Crossway se stal ikonou této kategorie autobusů v mezinárodním měřítku a uznávanou referencí na úrovni kvality a užžitných hodnot.

Dodnes opustilo brány závodu ve Vysokém Mýtě přes 30 000 vozů Crossway. Mezi ostatní zde vyráběné modely patří Crossway Low Entry, Line, POP a PRO a Evadys s různými typy motoru, v mnoha různých modifikacích.

Jste členem AutoSAP. Která témata budoucnosti, řešená sdružením v tomto roce, budete chtít sledovat a dále rozpracovat?

AutoSAP je významným orgánem českého autoprůmyslu a akciová společnost Iveco Czech Republic je jeho hrdým členem. Dne 11. října 2017 bylo ve Strakově akademii podepsáno ministrem průmyslu a obchodu Jiřím Havlíčkem a prezidentem AutoSAP Bohdanem Wójnarem Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice. Memorandum zakotvuje zájem vlády ČR posilovat konkurenceschopnost českého autoprůmyslu a zachovávat jeho výsadní postavení jako jednoho ze stěžejních pilířů české ekonomiky. Akční plán obsahuje 25 opatření na podporu rozvoje e-mobility, autonomního řízení a digitalizace v České republice.

Jakým způsobem u vás pokračuje digitalizace a automatizace a nástup Průmyslu 4.0?

Přestože naše výroba autobusů ani zdaleka není tak masová, jako tomu je u výrobců osobních vozidel, robotizace je již nyní neodmyslitelnou součástí naší lakovny či svařovny. Podíl ruční práce je však díky diverzitě a zakázkovému charakteru naší výroby stále významný. Postupujeme tedy krok za krokem, respektujíc řadu parametrů, které na náš typ výroby mají nejvýznamnější vliv.

Jaký bude podle vás do budoucna poměr klasických a alternativních paliv u nových autobusů a co je třeba k tomu udělat?

Tyto trendy velmi pečlivě sledujeme s výhledem do budoucna a se strategickými záměry v alternativních pohonech. IVECO je významným výrobcem kamionů na pohon CNG či LNG.

V autobusech jsme největším evropským výrobcem městských autobusů na CNG, vyrobili jsme jich



Crossway Low Entry 14,5 metro ve třínápravovém provedení

Foto: Iveco CR



Crossway Low Entry CNG

Foto: Iveco CR

kolem 6 000 kusů. Disponujeme autobusy hybridními (diesel-elektro, „arrive and go“), dodali jsme jich již více než 1 000 kusů. Máme autobusy s pohonem na HVO (hydrotreated vegetable oil) a GTL (gas to liquid),

jsme tradičním dodavatelem trolejbusů (společně s našimi partnery pro elektrickou trakci) a vstupujeme jako významný hráč na pole plně elektrifikovaných bateriových autobusů. Nicméně dieselové pohony Euro 6 zůstávají pro linkový a turistický provoz ještě významně převažující technologií a je potřeba ji nepřehlížet.

Jak se díváte na zavádění autonomního řízení pro autobusy?

Plně autonomní autobus sice ještě neprodáváme, ale je to jasný trend do budoucna, na kterém pracujeme. Naproti tomu pokročilé asistenční systémy, tedy Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), již postupně zavádíme i na našich autobusech. Jsou jimi například AEBS, ACC, LDWS, disponujeme optickými naváděcími systémy na některých trolejbusech či městských BRT autobusech. To vše jsou systémy připravující půdu pro plně autonomní vozidla.

Prestižní veletrh Busworld 2017 v Kortrijku se stal letos na podzim svědkem světové premiéry vozu Crossway Low Entry Natural Power. Úspěšnost produktové řady Crossway byla ještě umocněna novou verzí autobusu na zemní plyn, čímž IVECO BUS dále upevnil své postavení na poli trvale udržitelné dopravy.

AutoSAP pomáhá připravovat autopřemysl na změny

Aktivity v ČR

Říjen

- | Praha – Vláda ČR a AutoSAP podepsaly Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR
- | Brno – Členové sdružení se sešli na neformálním večeru pro vedení firem AutoSAP, tentokrát ve vinárně Baroko
- | Brno – Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar, členové představenstva a firem sdružení přednesli své prezentace na konferenci Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v ČR a ve střední Evropě
- | Brno – 159. zasedání představenstva AutoSAP se zabývalo přípravou valné hromady, návrhy aktivit pro rok 2018 a činností sdružení v odborných platformách v tuzemsku i v zahraničí
- | Praha – Výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl promluvil na tradičním CEE Automotive Forum 2017 Prague
- | Praha – AutoSAP se stal spolupracující organizací pro další ročník Auto roku 2018 a vyhlásil k tomu anketu Dodavatel pro Auto roku 2018
- | Praha – Seminář AutoSAP na téma GDPR – ochrana osobních údajů

Listopad

- | Praha – AutoSAP pomohl Ministerstvu průmyslu a obchodu s nábořem firem do společné expozice ČR na výstavu Automechanika Frankfurt 2018
- | Praha – Adaptačním procesem u nových zaměstnanců se zabývala pracovní skupina AutoSAP pro personalistiku a vzdělávání
- | Praha – Proběhlo 2. informační setkání ke společnému vzdělávacímu projektu AutoSAP pro zapojené firmy

Akce v zahraničí

Září

- | Sunderland – AutoSAP podpořil dodavatelskou misi do Nissanu a Komatsu
- | Varšava – AutoSAP se účastnil zasedání ZP ACEA k aktuálně projednávané evropské legislativě

Říjen

- | Paříž – AutoSAP na aftermarketovém veletrhu Equip Auto Paris 2017

Listopad

- | Slovensko – Účast Zdeňka Petzla na zasedání představenstva a valné hromady Zväzu automobilového priemyslu SR
- | Čáčky – AutoSAP se účastnil symposia k německému projektu autonomního řízení „Pegasus“

AutoSAP podpořil propagaci i účastí také další konference včetně Údržby 2017, Konferenci kvality, Autosympo 2017, Výzkum a vývoj v automobilovém průmyslu, výstavu CZECHBUS 2017, Autoshow Praha 2017 a další. AutoSAP navštívil členské firmy na MSV v Brně. Pokračovaly návštěvy členů sekretariátu ve firmách, např. Mubea, Bosch, Motorpal, Saar Gummi a AGC Automotive Czech.

**Zpravodajství z akcí
AutoSAP, členských
firem a partnerských
organizací už i na
třech sociálních sítích
sdružení:**



Gratulujeme automobilce Hyundai!

V Nošovicích zahájili 15. listopadu výrobu modelu i30 Fastback, který doplňuje předchozí varianty i30, i30 kombi a i30N.

U slavnostního odhalení byl Thomas Bürkle, autor Fastbacku a šéftvůrčí Technického centra Hyundai Motor Europe, a Dong Hwan Yang, prezident HMMC.

Foto: HMMC

OSOBNOSTI AUTOPRŮMYSLU



Bohdan Wojnar TOP odpovědným leaderem 2017

Bohdan Wojnar, člen představenstva ŠKODA AUTO pro oblast lidských zdrojů, převzal na slavnostním gala večeru cenu TOP Odpovědný leader 2017. Tato cena je jednou z kategorií cen TOP Odpovědné firmy 2017, kterou vyhlašuje platforma Byznys pro společnost v oblasti udržitelného a odpovědného podnikání. TOP Odpovědný leader 2017 je oceněním za osobní přínos k rozvoji odpovědného přístupu k podnikání a CSR. Odborná porota vybírá z nominovaných tři osobnosti, o kterých následně hlasuje veřejnost.

Dong Hwan Yang

Dne 30. října 2017 proběhlo v HMMC oficiální předání funkce – stávající prezident Dongwoo Choi odjel po více než šesti letech strávených v HMMC do Koreje, kde bude pověřen novou funkcí ve vedení společnosti, a prezidentem HMMC se stal pan Dong Hwan Yang. Pan Yang se narodil v roce 1960, v Hyundai Motor Company pracuje od 1. 7. 1985. Svou kariéru zahájil ve výrobě komerčních vozidel, v letech 2000–2003 pracoval jako auditor ve vedení společnosti HMC v Soulu. Dalších deset let zasvětil strategickému plánování a rozvoji výroby. Po dvou významných letech věnovaných výrobním technologiím se od roku 2014 zaměřil na hnací soustavy vozidel, motory a převodovky. Pan D. H. Yang je ženatý a má jednoho syna a jednu dceru.



Ivan Ivančo

Ing. Ivan Ivančo od 13. 9. 2017 převzal řízení (SMT) senior management týmu společnosti ÚAMK, a.s. V pozici CEO jako výkonný ředitel zastřeší zejména oblasti korporátní komunikace, TOP B2B, retailové business strategie a HR. Ivan Ivančo má dlouholeté zkušenosti z exekutivních a manažerských pozic, včetně statutárních, pro region České republiky. Do ÚAMK přichází ze skupiny J&T.



Sloupek Hany Potměšilové



Chce to odvahy, přiznat v zaměstnání vážnou diagnózu. Zdravý člověk si neumí představit manažera, šéfa podniku nebo obecně člověka ve vysoké funkci, který je handicapovaný. Jenže je jich víc, než si myslíme.

V posledním roce jsem měla šanci se blíže poznat s bývalým členem představenstva Českomoravské stavební spořitelny Manfredem Kollerem. Trochu vás zarazí, když vám při setkání podává levou ruku. V dobře střihěném obleku si hned nevšimnete, že ta pravá je vlastně protěza. Špičkový bankéř, několikanásobný vítěz Paralympijských her, který v dětství přišel o ruku.

Roztroušená skleróza. Nemoc, o které se v posledních čtyřech letech i díky členovi vlády Pavlu Bělobrádkovi, kterému tuto diagnózu sdělili v mládí, docela hodně píše. Málokdo ale přesně ví, co tato nemoc obnáší. Jak vlastně ovlivňuje život pacienta. Mám kamaráda, top manažera, kterému v devadesátých letech přišla do života právě tato nemoc. Není na něm na první pohled nic vidět. Jmenuje se Martin Illner. Dětství a mládí strávil v Americe. Když dostal nabídku vést českou pobočku Oracle, neváhal. Dlouho ale váhal, zda svým podřízeným nemoc přiznat. Jednoho dne to ale udělal. Ač to některým jeho podřízeným chvíli trvalo, než tuto informaci zpracovali a dokázali s Martinem opět normálně mluvit, nikdy nelitoval toho, že to udělal. A když nastupoval jako nový šéf do Fortuny, o své nemoci se svým budoucím zaměstnavatelem a novými kolegy otevřeně mluvil.

Přesně tyto příběhy mi pomáhají myšlení běžné populace o „typickém postiženém“, který přeci nemůže normálně pracovat, postupně měnit. Největší bariéry v zaměstnávání postižených jsou hlavně v myšlení personalistů. Řeknu to na příkladu kolegy z Nadačního fondu. Jde o mladého absolventa VŠE se stáží v zahraničí a studijním pobytem v Číně. Výborný ekonom a analytik. Jenže když se snažil získat práci a uvedl, že je osobou se zdravotním znevýhodněním, tak odpověď na jeho životopisy byla vždy prakticky nulová. V okamžiku, kdy do životopisu neuvedl, že má poruchu zraku, nabídky se spýaly jedna za druhou.

Firmy stále neví, jak zaměstnance motivovat, aby se nebáli přiznat svoji nemoc, postižení, znevýhodnění. A podaří se to jen tehdy, když se k této problematice postaví skutečně čelem a rozhodne se ji zařadit mezi strategické projekty. Příkladem je Komerční banka. Obrátila se na mne s tím, že chce do pěti let naplnit povinný podíl a potřebuje poradit, jak toho docílit. Začali jsme na tom pracovat na začátku tohoto roku. Vytvořili projekt s jasným plánem na první čtvrtrok, půlrok, rok, druhý a třetí rok. Do dnešních dní se nám podařilo přímo v bance samotné identifikovat přes pětadvacet lidí s postižením, o kterých banka do roku 2016 neměla ani tušení. A další kvalifikované zdravotně postižené do banky přivést. Předcházelo tomu ovšem to, že si management banky musel uvědomit, jak moc je toto téma důležité a jak moc se může zítra týkat každého z nás.

V Brně proběhla další konference o budoucnosti autoprůmyslu

Koncem října se v Brně sešli pod záštitou AutoSAP majitelé a manažeři nejvýznamnějších firem českého automobilového průmyslu na již 14. konferenci Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v ČR a ve střední Evropě. Největší podzimní setkání špiček oboru proběhlo v rámci částečně inovovaného formátu konference, na které AutoSAP usiloval o otevření témat budoucnosti v návaznosti na Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR podepsané českou vládou a Sdružením automobilového průmyslu. Kromě už tradičně diskutovaných námětů, mezi něž patří nedostatečné technické vzdělávání, nedostatek pracovních sil a podpora výzkumu a vývoje, se hovořilo zejména o souběhu výroby vozidel s klasickými spalovacími motory a těch na alternativní paliva. Řada účastníků označila elektromobilitu za nezvratný vývojový trend, ale ne konečné řešení. I v dalších oblastech byl řečníky kladen důraz na nutnost komplexního uvažování a vidění strategických rozhodnutí firem, vlády i Evropské unie ve všech podstatných souvislostech.

ANKETA: Účastníků brněnské konference o vývoji autoprůmyslu jsme se zeptali, která témata považují za nejpodstatnější:

Ivan Hodač, zakladatel a předseda správní rady Aspen Institute Prague

Automobilový průmysl bude v blízké budoucnosti řešit nejen výzvy technického rázu, ale také rázu společenského. Mladí lidé již nepovažují automobil za status, symbol, více a více se bude omezovat nejen vjezd aut do větších aglomerací, ale také prodej aut lidem v těchto aglomeracích žijících. Toto se děje již ve městech jako jsou Londýn, Peking, Singapur. Budoucnost, se kterou se automobilový průmysl bude muset co nejdříve vyrovnat, je ve sdílené a komplexní mobilitě, ne ve vlastnictví auta jako takového. Carsharing, propojení vlakové, autobusové a automobilové dopravy patří mezi hlavní výzvy, které očekávají tento průmysl v příštích letech.

Jiří Vaněk, generální ředitel Iveco Czech Republic

Žijeme v době vývoje nových nadějných alternativních pohonů užitkových vozidel, zejména autobusů. Problematiku však musíme analyzovat v celé její šíři a neopomínat veškeré souvislosti. Neměli bychom ani předčasně zatracovat osvědčené druhy pohonů, které stále procházejí velmi významným vývojem a mají před sebou novou perspektivu v jednotlivých kategoriích, zeměpisných teritoriích, klimatických podmínkách, a to i pro náročné zákazníky.

Petr Vaněk, ředitel vnějších vztahů, Hyundai Motor Manufacturing Czech

Automobilový průmysl je páteří a motorem průmyslové výroby, zaměstnanosti, exportu i daňových příjmů České republiky, proto si zaslouží plnou podporu státu z hlediska vytváření vstřícného podnikatelského prostředí, budování infrastruktury a třeba podpory technického školství. Českou ekonomiku neohrožuje automobilový průmysl jako takový, ale spíše úvahy a výroky o jeho nevhodnosti, na které dychtivě čeká neúprosná konkurence v Evropě i ve světě.

Petr Novák, generální ředitel Koyo Bearings Česká republika

Nemělo by zapadnout, že možnou budoucností automobilového průmyslu nejsou pouze elektromobily, ale všechny alternativní pohony. Případný zánik spalovacích motorů je proces na velice dlouhou dobu. Je proto nutné se na problematiku dívat obšírněji se všemi možnými alternativami (hybridy, vodíkové pohony, LPG apod.). Co se týká dodavatelské sítě, musí být velice proaktivní a neustále inovovat a zvyšovat svou konkurenceschopnost. Příkladem toho může být Průmysl 4.0 a mnoho příležitostí, které nám automatizace, robotizace a digitalizace nabízí. ■



Foto z konference: Milan Hruška

14. ročník mezinárodní konference Údržba 2017

Tak jako každoročně proběhla ve dnech 11.–12. 10. 2017 na zámku AV ČR v Liblicích mezinárodní odborná konference údržby. Nosným tématem konference byl management a inženýrství údržby výrobních zařízení při respektování výzvy Průmysl 4.0.

přes skutečnost, že ve stejných dnech probíhal Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně, sešlo se na zámku Akademie věd ČR v Liblicích na tradiční již 14. mezinárodní odborné konferenci pořádané Českou společností pro údržbu 117 účastníků a 14 vystavovatelů.

Program konference obohatilo vystoupení Vladimíra Sochora, ředitele odboru energetické účinnosti a úspor Ministerstva průmyslu a obchodu, s přednáškou na téma Snižování nákladů na spotřebu energie v souvislosti s prováděním energetického managementu. V této přednášce účastníky upoutaly hlavně příklady z oblasti úspor energií. S velkým zájmem byla vyslechnuta prezentace Zdeňka Petzla, výkonného ředitele AutoSAP, který přítomným představil poslání a činnost Sdružení automobilového průmyslu a seznámil posluchače s výsledky automobilového průmyslu za rok 2016.

Není nezajímavé, že mezi účastníky bylo téměř 30 % zástupců automotive. Tato skutečnost potvrzuje významné postavení údržby v managementu výrobních společností. Z přednášek, probíhajících v průběhu obou dnů, nejvíce upoutala přednáška Václava Legáta z Technické fakulty ČZÚ Praha s tématem Perspektivy managementu a inženýrství údržby. Jako druhá v pořadí byla hodnocena přednáška Inovační potenciál informačních systémů pro řízení údržby od pana Slámy ze společnosti Act-in Machine Services, s.r.o.

Zajímavá byla i praktická prezentace pana Bubeníčka ze společnosti Iveco Czech Republic, a.s. prostřednictvím které přítomným představil aplikaci iniciativy Průmysl 4.0 v praxi. Následně byla doplněna Jaroslavem Horákem ze ŠKODA AUTO a.s. s jeho úvahou na téma Životnost strojů a zařízení ve vazbě na Průmysl 4.0. Některá pokračující témata, jako SKF řešení pro Průmysl 4.0 autora pana Klementa a přednáška Jana Škarky

popisující systém údržby robotického pracoviště, jen podtrhly důležitost tohoto fenoménu.

Bouřlivá panelová diskuze na konci prvního dne jednání prezentovala zájem přítomných o problematiku řízení procesu údržby s využitím nástrojů tzv. 4. průmyslové revoluce.

Z ankety uspořádané v závěru konference vyplynulo, že největším přínosem konference byly, kromě získání nových kontaktů, poznatků a přístupů v řízení údržby z pohledu teoretického i praktického, hlavně ukázky řešení problémů z praxe a následný návod na řešení problematiky hospodaření s ND. Téměř všechny upoutaly příklady vlastního využití IT technologií a digitalizace přímo v údržbě výrobních zařízení.

Panelová diskuze byla pro pořadatele zároveň impulsem pro volbu tematiky následující konference. Ve vazbě na názory, podněty a přání zúčastněných bude zaměřena na témata týkající se:

- diagnostických metod,
- procesů preventivní a prediktivní údržby pro bezporuchový provoz,
- managementu rizik a bezpečnosti v údržbě ve spojení s metodami spolehlivosti FMECA a RCM.

Vlastní program konference a dále i informace o kurzech Manažer, Technik a Mistr údržby, stejně jako informace o všech pořádaných seminářích, je možno nalézt na webové stránce ČSPÚ: www.udrzba-cspu.cz.

Ing. Jan Škarka, tajemník ČSPÚ



Foto z konference: ČSPÚ

První ročník Konference kvality k revizím významných norem

Vývoj kvality v příštích letech – to byl podtitul letošní novinky nakladatelství Verlag Dashöfer a jím provozovaného portálu QMprofi – Konference kvality. Ta se konala 18. října 2017 v Praze, účastnilo se jí více než 60 odborníků na systémy managementu. Přednášející reagovali na aktuální změny významných norem a podělili se s účastníky o své dlouhodobé zkušenosti s problematikou řízení a na četných příkladech předvedli, jak novinky efektivně implementovat do praxe. Podrobnosti naleznete také na www.kursy.cz/kk.

Revize ISO 9001: 2015

Odborná garantka Konference, Monika Becková, auditorka a manažerka jakosti, celou akci moderovala a zároveň vystoupila s několika příspěvky. Jeden z hlavních bloků konference se zabýval změnami v oblasti systému managementu kvality se zaměřením na „velkou“ revizi normy ISO 9001:2015 (ČSN EN ISO 9001:2016). Celá jedna sekce se pak zabývala novinkami v interním auditu a možnostmi využití

interního auditu v rámci přechodu systému managementu kvality na požadavky revidované normy ISO 9001. Další příspěvek Moniky Beckové pak byl věnován důležité a nepostradatelné analýze rizik a vlivu jejich výstupů na plánování a zlepšování v systému.

Kvalita v automotive sektoru

Dalším tématem byl systém managementu kvality v organizacích zajišťujících sériovou výrobu a výrobu náhradních dílů v automobilovém průmyslu: IATF 16949:2016. Autorem přednášky byl Jiří Němec, manažer kvality z mezinárodní skupiny Hexpol Compounding. Ten představil cíl standardu IATF, rozebral všechny požadavky tohoto standardu a porovnal jej se strukturou požadavků normy ISO 9001:2015.

Projektový management a údržba

Na konferenci vystoupil také Miroslav Žilka z ČVUT Fakulty strojní, který se specializuje na ekonomické a environmentální hodnocení technických

projektů, nákladové řízení a integraci systémů podnikového řízení a výrobního managementu. První z jeho přednášek se věnovala projektovému managementu a druhá, s názvem (R)evoluce v údržbě, byla zaměřena na proměny údržby v prostředí digitalizovaného průmyslu.

Prokazování shody a normy v leteckém průmyslu

Také čtvrtý přednášející, Lubor Homolka, poradce a auditor systémů managementu kvality a bezpečnosti informací, vystoupil se dvěma tématy. V prvním se věnoval prokazování shody výrobků, na závěr konference pak představil přehled hlavních změn standardu pro dodavatele v leteckém průmyslu.

Konference kvality si pro svůj první ročník vytkla jako cíl vytvořit základy nové platformy pro setkávání a výměnu zkušeností mezi odborníky na systémy managementu kvality. Podle živosti diskuzí mezi příspěvky i jiných ohlasů tomuto cíli dostala a organizátoři již nyní připravují další ročník. ■

Verlag Dashöfer; spol. s r.o. a redakce www.QMprofi.cz

Odborníci sdíleli novinky ze simulací a zkušebnictví

Ve čtvrtek 9. listopadu proběhl v Lázních Bělohrad desátý ročník tradičního semináře Výzkum Vývoj Automotive (VVA). Letošní seminář se opět po třech letech nesl ve znamení numerických simulací a zkušebnictví. Celkem 140 účastníků se sešlo v prostředí lázeňského resortu Tree of Life, aby zde strávili den nabitý novými a zajímavými informacemi, setkali se a popovídali „v kuloárech“, užili si dobré jídlo a uvolněnou atmosféru.

Úderem deváté hodiny seminář zahájil ředitel Swellu Petr Havlík, jeho kolega Martin Kopecký se vzápětí postaral o první příspěvek: využití simulací během vývoje závodního speciálu Škoda Fabia R5. Následovalo třináct odborných přednášek, z řady významných přednášejících zmínme například Michala Matejku a Jiřího Dokoupila ze společnosti HELLA AUTOTECHNIK NOVA, kteří

hovořili o odmlžování světlometů nebo Gernota Pauera z mateřské firmy Swellu, společnosti Altran, který představil vývoj integrovaných bočních airbagů. Do světa laserů nechal nahlédnout David Snopek z Fyzikálního ústavu Akademie věd a Robert Fiedler ze společnosti MECAS ESI odhalil taje aeroakustických simulací v automobilovém průmyslu. Vojtěch Klír z Centra vozidel udržitelné mobility ze

středočeských Roztok publikum seznámil s možnostmi experimentálního a modelového popisu chování automobilů v provozu, zástupci společnosti Ricardo hovořili o nových generacích řídicích jednotek a optimalizaci přenosu výkonu na kola. Den zakončil Patrik Zíta z TUV SÚD Czech přednáškou o simulacích automatického brzdění. ■

www.seminarvva.cz



Foto z konference: Petr Elis



Vyberte vítěze v kategorii

MALÉ VOZY



Ford Fiesta



Honda Civic



Kia Rio



Nissan Micra



Seat Ibiza



Subaru Impreza



Suzuki Swift



Toyota Prius Plug-in



Volkswagen Polo

VELKÉ VOZY



Audi A5



Audi A8



BMW 5



BMW 6 GT



Kia Stinger



Lexus LC



Opel Insignia



Volkswagen Arteon

Hlasujte od 13. listopadu
do 22. prosince 2017

na www.autoroku2018.cz o ceny:

1. cena: zapůjčení vítězného vozu na 1 rok
2. cena: sada litých kol DOTZ v hodnotě 20 000 Kč
3. cena: sada pneumatik Continental v hodnotě 10 000 Kč
a další hodnotné ceny

MALÁ SUV

SUV



Citroen C3 Aircross



Dacia Duster



Alfa Romeo Stelvio



Audi Q5



Ford EcoSport



Jeep Compass



BMW X3



Mazda CX-5



Kia Stonic



Mini Countryman



Peugeot 5008



Range Rover Velar



Nissan Qashqai



Seat Arona



Renault Koleos



Renault Alaskan



Suzuki Ignis



Škoda Karoq



Volvo XC60

Vyhlašovatelé:

SDA
C I A



Hlavní mediální partneři:



Hlavní partneři:



Technický týdeník

Mediální partneři:



Od ledna do října stoupla výroba motorových vozidel o 4,4 % na 1,18 mil. kusů

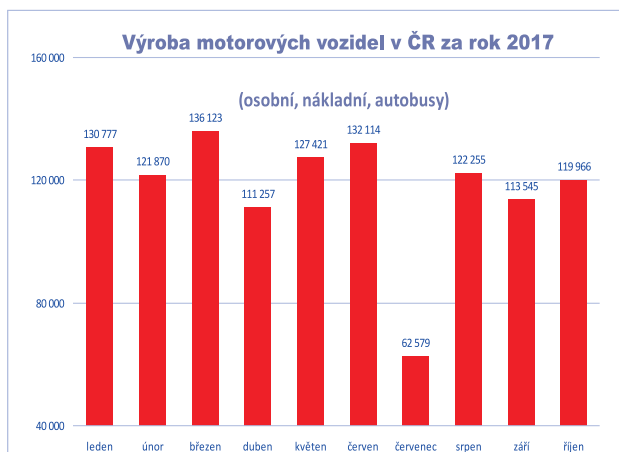
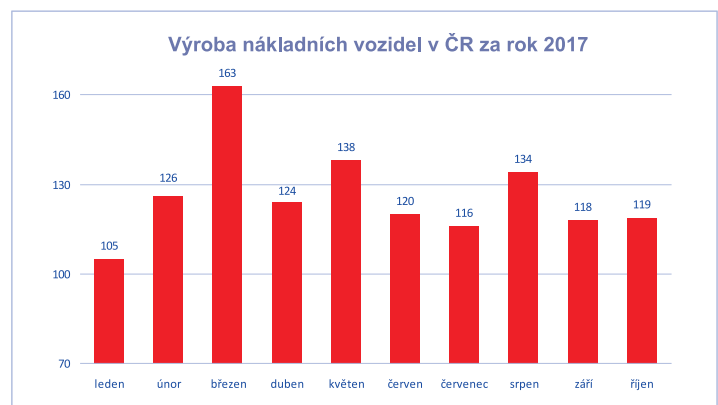
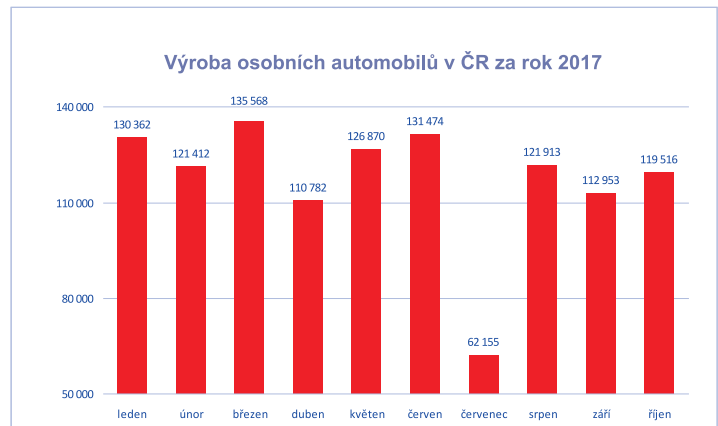
Vyrobeno:

Automobilů	1 173 005
Autobusů	3 639
Nákladních automobilů	1 263
Motocyklů	1 153
Připojných vozidel	20 424 (údaje za leden až září)

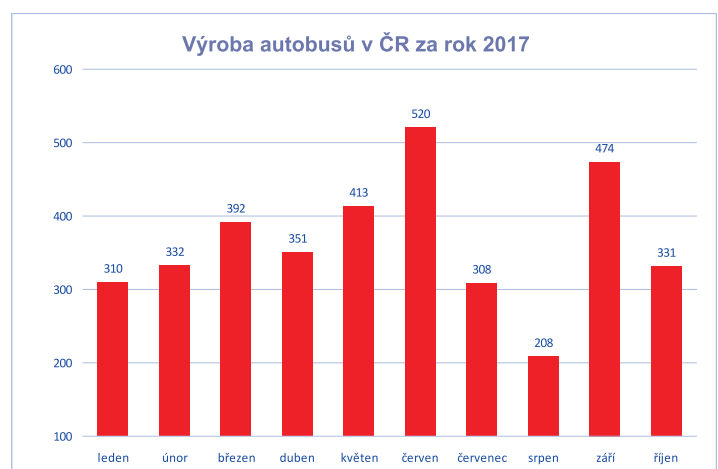
Meziročně vzrostla výroba:

Automobilů	4,37 %	+49 081 ks
Autobusů	2,97 %	+105 ks
Nákladních automobilů	28,35 %	+279 ks

Překročení milionu kusů v rekordním čase
Výroba osobních aut v Česku přesáhla už za tři čtvrtletí 2017 milionovou hranici, když vzrostla meziročně o čtyři procenta na 1,059 milionu vozů. Export se zvýšil téměř o čtyři procenta na 971 262 aut.



Rok 2017 přepíše historické tabulky
AutoSAP za celý letošní rok očekává výrobu rekordních 1,4 milionu motorových vozidel proti loňským 1,34 milionu kusů.



Komentář Davida Kocourka, ekonoma KB

Říjnová produkce automobilů v Česku vzrostla, jak ve srovnání se zářím letošního roku, tak i meziročně. Navíc produkce aut za deset měsíců letošního roku je vyšší o 4 % ve srovnání s tímto obdobím loňského roku. Potvrzuje to, že se domácí ekonomice daří, což je vidět hlavně na příjmech domácností. Ty těží z impozantního růstu mezd. I podnikatelé utrácejí za obnovu svého vozového parku. Kromě toho říjnový počet nově registrovaných aut v EU vzrostl o 5,9 % meziročně, což dokumentuje, že se daří i exportní aktivitě výrobců aut v České republice. Očekáváme, že zbytek roku se ponese v podobně optimistickém duchu jako dosavadních deset měsíců. Výroba aut v ČR by pak mohla dosáhnout rekordu a výrazně překonat milionovou hranici.

Největší český výrobce přívěsů Agados inovuje i rozšiřuje nabídku

Společnost Agados, největší výrobce přívěsů v České republice a současně jeden z největších evropských výrobců přívěsů do 750 kg a do 3 500 kg, ročně prodá okolo 30 tisíc vozíků. Z toho polovina míří do zahraničí. V letošním roce došlo k mírnému navýšení objemu výroby. Výraznějšímu rozvoji bránil pouze nedostatek kvalifikovaných pracovních sil na trhu.



Mobilní kuchyně PK4 (Kaga)

Foto: Agados

Do výroby se dostala řada inovací – například technologie pro zpracování plechů v délce do 8 metrů. „Díky nové technologii můžeme u dlouhých nosníků zcela vypustit svařování. Tím výrazně snižujeme výrobní čas,“ vysvětluje význam novinky Petr Ostrý, jednatel společnosti. U přívěsů Agados dochází k neustálému zvyšování užitečných hodnot i k vývoji nových vozíků pro domácí i profesionální využívání. Novinkou letošního roku jsou přívěsy kategorie O3, tedy brzděné přívěsy s hmotností do 10 tun, opatřené vzduchovými brzdami.

Kromě klasických vozíků a přívěsů společnost nabízí i produkty pro armádu

a integrovaný záchranný systém. Například v květnu letošního roku představila na veletrhu IDET 2017 v Brně polní kuchyni PK4. Při představení polní kuchyně Petr Ostrý uvedl: „Armáda ČR i složky integrovaného záchranného systému využívají už 60 let polní kuchyni PK60. Její technologie jsou již pochopitelně zastaralé. Proto bylo třeba vyvinout novou polní kuchyni, která splňuje všechny současné požadavky. Polní kuchyně od Agadosu je mobilní, flexibilní a vyrobená z kvalitních materiálů. Úspěšně prošla terénními zkouškami.“ Společnost za produkt polní kuchyně získala ocenění Zlatý IDET.

Dalšími představenými novinkami pro integrovaný záchranný systém byla mobilní čistička na výrobu pitné vody, mobilní výsuvné osvětlení, podvozky pod diesलगregáty a cisterna na pitnou vodu. Díky propojení výroby produktů pro integrovaný záchranný systém a přívěsů pro firemní i domácí použití dochází k výrazně rychlejšímu vývoji novinek i zkvalitnění produktů pro všechny zákazníky.

Dlouhodobou strategií firmy je uspokojit co nejvíce zákazníků. Právě proto má v nabídce několik typů brzděných i nebrzděných přívěsů s různými rozměry, použitými materiály i možnostmi využití. Agados zajišťuje i kompletní servis a prodej náhradních dílů. ■

Zvyšování podílu automatizace ve výrobě zapalovacích svíček

Automatizace výrobních procesů je alfou a omegou dnešní doby. Očekávané výsledky se mohou projevit v oblastech zvyšování efektivity výroby, zvyšování kvality výroby, snížení náročnosti na pracovní sílu nebo v konečném cíli v podobě „chytrých továren“. Ty zásadním způsobem navýší flexibilitu firmy a současně budou řešit úsporu vstupů.



Manipulační roboti nahradí 18 pracovníků

Foto: Václav Rapouch

Stejnou cestou se v současné době vydává i společnost BRISK Tábor a.s. Při návrhu a konstrukci nových výrobních technologií se již v minulosti opustilo od trendu jednotlivých pracovišť s lidskou obsluhou. Postupně se přidávaly manipulační systémy a jednotlivá pracoviště se sdružovala do výrobních a montážních celků s větší či menší mírou automatizovaného řízení. Zatím posledním počinem je konstrukce a zprovoznění plně automatizovaných výrobních linek, které využívají roboty pro manipulaci s výrobky.

První robotizované pracoviště bylo spuštěno již na konci loňského roku pro automobilové snímáče a zatím

nejkomplexnější pracoviště se v tuto chvíli uvádí do provozu v oblasti výroby víceelektrových zapalovacích svíček.

Jedná se o plně automatické dokončovací pracoviště složené z devíti samostatných stanic, kde se o manipulaci starají dva roboti. Toto zařízení slouží k vytvoření jiskřiště pouzder (tj. ocelové spodní části sloužící pro zašroubování zapalovací svíčky do motoru a obsahující jednu nebo více zemnicích elektrod) všech vyráběných víceelektrových zapalovacích svíček.

Jednotlivé stanice se starají o přípravu pouzder, jejich prostřihávání, tvarování, vrtání, kartáčování, kontrolu, rozhybání a vyskladnění.

Celý systém byl navržen s ohledem na snížení náročnosti na pracovníky, navýšení kapacity výroby a k zajištění vysoké úrovně řízení celého procesu výroby. Pomineme-li požadavek na manipulaci na vstupu a výstupu této technologie, pak po základním seřízení a spuštění je pracoviště zcela autonomní. Tento systém nahrazuje stávající způsob výroby, který zahrnoval celkem 18 ručních pracovišť a má zásadní vliv na snížení požadavků na množství pracovníků při této výrobě. Nezanedbatelnou výhodou je i řádově vyšší stupeň kontroly celého výrobního procesu. ■

Ing. Václav Rapouch, technický ředitel BRISK Tábor

Pokračuje modernizace strojového parku v Koyo Bearings

V olomouckém Koyo Bearings na konci září instalovali zpět do provozu dvě plně zmodernizované brusky na vnější průměry ložiskových kroužků SASL 5AD a SASL 200, které prošly dlouhou komplexní obnovou. Tato modernizace byla další z řady projektů, v rámci kterých Koyo zakázkovou inovací starších strojů vytváří moderní přístroje, které jsou bezpečnější pro obsluhu, mají vyšší produktivitu, kratší seřizovací časy a vyšší kvalitu výroby.

V nejbližších měsících proběhnou další plánované obnovy několika starších strojů. Současně také firma od roku 2013 nakupuje nové automatizované výrobní linky, které kompletně nahrazují starší stroje. Do obnovy strojového parku dalo Koyo v posledních čtyřech letech 307 mil. Kč a investice v řádech stovek milionů plánuje i v příštích letech. Na nových linkách probíhá výroba ložisek pro největší zákazníky firmy v objemu od 1 do 4 mil. kusů ročně na každé z nich, v závislosti na jejím typu. Jedna linka obsahuje až 15 strojů a obsluhuje ji jeden operátor.

Na obě brusky byly českým dodavatelem přidány nové bezpečnostní prvky, dále u nich byla vyměněna elektroinstalace, byly zkontrolovány a případně zrepasovány nebo vyměněny všechny mechanické součásti, byl přidán řídicí systém CNC a vyměněny pohony. Došlo u nich k výraznému zvýšení přesnosti broušení, které se teď pohybuje v toleranci 4 μ m. Celková cena modernizace byla necelých 10 milionů korun a trvala přibližně půl roku. ■



Zmodernizovaná otvorová bruska Microsa SASL 200

Foto: Koyo

Koyo je Bezpečným podnikem

Státní úřad inspekce práce na slavnostním předávání v pražském Kaiserštejnském paláci ocenil olomouckou firmu Koyo Bearings Česká republika certifikátem Bezpečný podnik. Koyo je v Olomouckém kraji druhým podnikem, který na certifikaci dosáhl.

Koyo má nejlepší personální projekt

Na setkání Klubu zaměstnavatelů v Betlémské kapli bylo vyhlášeno celostátní finále Ceny personalistů za nejlepší HR projekt, do kterého postoupilo 5 vítězných krajských projektů. Firma Koyo se do tohoto klání zapojila s projektem s názvem DO-JO a získala 2. nejvyšší ocenění v rámci celorepublikového srovnání. Koncept inspirovaný japonskou kulturou a bojovými sporty sází na speciální školení i pro technicky nequalifikované zaměstnance s cílem rychlé adaptace a získání schopnosti samostatného výkonu práce ve strojírenské výrobě náročné na přesnost.

MBtech rozšiřuje v Plzni špičkovou výrobu prototypů pro světové automobilky

Prototypová výroba společnosti MBtech v Plzni Skvrňanech naroste o 1 800 m² dalších výrobních ploch. K současným třem prototypovým halám v Plzni tak přibudou dvě nové. Díky tomu bude moci MBtech vylepšit a zvětšit kapacity a možnosti výroby prototypů, v čemž už nyní patří mezi evropskou špičku. Svým klientům, mezi něž patří světové značky jako BMW, Daimler, Linde, BOSCH, Magna, Yanfeng či DURA, tak bude moci nabídnout širší paletu špičkových služeb v oblasti engineeringu, především v konstrukci, designu a testování.

Budeme se moci pustit do komplexních technologických záležitostí, které v České republice zvládá jen minimum firem,“ uvádí Rudolf Vohnout, ředitel Prototypového centra. „Jedná se především o designové modely, přípravky pro výrobu prototypů nových vozů a nejkomplicovanější díly vnitřního obložení interiérů. Budeme moci lépe stavět kompletní modely automobilů v plném měřítku, testovat jejich tvary a navrhovat designové úpravy.“

Díky stavebním úpravám budou moci ve Skvrňanech vznikat například velkorozměrové prototypové formy a plastové díly včetně povrchových úprav a předmontáže nebo přípravky vybavené senzorikou. Výjimkou nebudou ani technicky extrémně náročné přípravky založené na cubingovém základě (celkové karosérii vozu). Modely vozů v plném měřítku budou vyrobeny ze syntetického dřeva na hliníkové kostře.

Nové haly vyrostou na vlastních pozemcích společnosti západně od stávajících budov. MBtech hodlá do stavby investovat přibližně 45 mil. Kč. Stavební práce by měly začít v prosinci letošního roku. V nových prostorách by se pak mělo pracovat od července 2018. ■



Foto provozu: MBtech

O společnosti MBtech

MBtech je největší engineeringová společnost v ČR. S celkovou kapacitou přes 500 odborníků podporuje zákazníky z celého světa od prvních skic přes koncept, konstrukci, výpočty a testování až po výrobu prototypových dílů. Mateřskou společností MBtech je koncern AKKA Technologies, který zaměstnává na 13 000 inženýrů a konzultantů na 70 pobočkách ve více než 20 zemích světa. Více informací naleznete na www.mbtech-group.com nebo www.mbtech.jobs.cz.

ESI Group posouvá vývoj kupředu díky novému konceptu 'Hybrid Twin™'



Co je vaší motivací k zakoupení vlastního automobilu? Pro někoho to může být touha po exkluzivním pocitu z jízdy v nejnovějším kabrioletu, limuzíně či SUV. Ovšem v současné době pro stále více lidí automobil představuje prostředek, kterým se přemístí z bodu A do bodu B. Dnešní spotřebitelé přesouvají svůj zájem od produktu samotného k řešení vlastních potřeb. Ve všech odvětvích průmyslu můžeme pozorovat tuto transformaci, kdy ve skutečnosti zákazníci zajímají jen výsledky.

Například GE (General Electric) přestala prodávat letadlové motory a místo toho nabízí pronájem letových hodin. Výrobek nebo nástroj sám o sobě se stává irelevantním. Zkušenosti s produktem samotným a jeho užité vlastnosti jsou to, za co zákazník platí.

Tomuto trendu se snaží přizpůsobit i nabízená řešení skupiny ESI Group, která je v teritoriu střední a východní Evropy reprezentována společností MECAS ESI s.r.o. ESI Group se řadí mezi světové dodavatele nástrojů počítačové simulace pro virtuální prototypování. Základním cílem ESI řešení je pomáhat výrobcům nahrazovat fyzické prototypy, což je založeno na virtuální výrobě, montáži a virtuálním testování produktů v různých prostředích. V reakci na ekonomické trendy a zároveň s ohledem na exponenciální vývoj vysoce výkonné výpočetní techniky, ESI odhaluje nové možnosti virtuálního prototypování, které již plně pokrývají nejen návrh a výrobu produktu, ale i celý jeho životní cyklus, údržbu i následnou likvidaci.

ESI mívá do budoucna i řeší využití nových technologií jako jsou Big Data, Machine Learning a internet věcí (IoT). Propojuje reálné výrobky s jejich virtuálními prototypy a dává vzniknout novému konceptu tzv. virtuálnímu 'Hybrid Twin™', které se dynamicky vyvíjí a zpřesňuje svá data s každou zpětnou vazbou, kterou získá přes Cloud. Vizí je zde propojení virtuálního prototypování s nejnovějšími technologiemi, ale též zavedení numerické

simulace do širšího pojetí produktu, kdy je řešen celý jeho životní cyklus – od sestavení a uvedení na trh až po likvidaci.

Koncept 'Hybrid Twin™' narušuje svým charakterem dosavadní pojetí životního cyklu produktu (Product Lifecycle Management – PLM) a posouvá vývoj a údržbu prototypů vpřed, a to od řízení jeho životního cyklu k řízení výkonu jednotlivých součástí v průběhu jeho celého životního cyklu (Product Performance Lifecycle – PPL). Nový koncept umožňuje flexibilní a neustále se aktualizující monitorování výrobku. 'Hybrid Twin™' získává informace z reálných situací při reálném provozu daného zařízení, což mu umožňuje kladně ovlivnit jeho životnost. Díky získaným informacím plánuje preventivní zásahy údržby, aby tak mohlo dojít k optimalizaci výkonu produktu a minimalizaci rizika jeho pozdějšího selhání. 'Hybrid Twin™' zahrnuje též přidružené fyzikální modely, což umožňuje simulovat interakci mezi výrobkem a jeho provozním prostředím. Lze tedy vyhodnocovat vliv skutečných provozních podmínek, které se mohou výrazně lišit od certifikačních podmínek. Díky 'Hybrid Twin™' je možné nejen urychlit vývoj produktu, ale též dodržet předem danou specifikaci a zajistit bezproblémovou certifikaci.

Kromě nového konceptu se ESI Group stále věnuje svému základnímu portfoliu služeb. Svá řešení a technickou podporu poskytuje jak v oblasti simulací prototypových zkoušek (simulace crash testů, vibroakustiky, proudění, elektromagnetické kompatibility), tak i zkoušek

v oblasti výrobních procesů, jako je například tváření, lití, svařování, tepelné zpracování apod.

Mezi nabízená řešení patří též IC.IDO využívající technologii virtuální reality. Tento výkonný softwarový nástroj umožňuje nejen věrnou vizualizaci virtuálního prototypu v jeho reálných rozměrech (měřítku 1:1), ale také přiřazení jeho skutečných materiálových charakteristik. S takto připraveným virtuálním prototypem je možné v prostředí IC.IDO libovolně interagovat a manipulovat v reálném čase. IC.IDO je v průmyslu využíváno v raných fázích vývojového cyklu produktu, zejména pro posuzování konstrukčních návrhů, vyhodnocování a optimalizaci montážních i demontážních postupů, pro ověřování technických prostředků a nástrojů pro výrobu a údržbu.

ESI Group pomáhá svým zákazníkům při vývoji prototypů prostřednictvím dodávky softwarových řešení, ale též provádí ucelené výpočtové analýzy. V jednotlivých krocích jsou řešeny náročné úlohy počítačové simulace, které postihují co největší množství jevů, jež mohou ovlivnit podobu a vlastnosti finálního produktu. Typickým příkladem řetězení jednotlivých výpočtových analýz je například přenesení výsledků ze simulace plošného tváření do následné simulace nárazové zkoušky (crash testu) a následné zobrazení výsledků prostřednictvím virtuální reality.

Více o MECAS ESI/ ESI Group: www.esi-group.com.

Valeo rozšiřuje v Česku své vývojové centrum

Valeo zrychluje růst v České republice a investuje 125 milionů korun do rozšíření svého výzkumného a vývojového centra. Vývojový tým společnosti Valeo se rozroste o dalších 250 odborníků pracujících na nejmodernějších bezpečnostních a asistenčních systémech pro autonomní vozidla. Předpoklad dokončení stavby rozšířeného centra je březen 2018.



Foto vývojového centra v Praze: Valeo

Pražské vývojové centrum společnosti Valeo se již od roku 2002 podílí na vývoji nejmodernějších systémů pro automobilový průmysl. Zpočátku se zaměřovalo na vývoj klimatizačních jednotek a ovládacích panelů, v roce 2013 však byla nastartována nová aktivita – vývoj senzorů, softwaru a systémů pro autonomní auta.

Stále se rozšiřující portfolio vývojových prací vedlo k vybudování zcela nového moderního R&D centra, které bylo otevřeno v Praze v lednu 2017 nedaleko stanice metra Depo Hostivař. Centrum nabízí celkovou plochu 9 000 m², z níž více než třetinu zabírají špičkově vybavené laboratoře. V areálu se rovněž nachází testovací plocha, kde jsou testovány

například systémy automatického parkování.

Více než sedm set špičkových odborníků zde pracuje na komplexním vývoji od prvotních návrhů, analýzy zákaznických požadavků, software, hardware designu, testování systémů ve virtuální realitě až po testy v reálném provozu nebo na testovacím polygonu, který se nachází na bývalém vojenském letišti v Milovicích.

Areál sice stále ještě voní novotou, ale nové úkoly si již dnes vyžádaly jeho další rozšíření. A tak na pozemku vedle stávajícího centra začala výstavba nové budovy, která nabídne další prostory o ploše 2 300 m² a pracovní příležitost pro dalších více než 250 zaměstnanců. Nová investice společnosti Valeo v České republice ve výši

125 milionů Kč by měla být dokončena na jaře příštího roku, slavnostní otevření rozšířeného centra je naplánováno na březen 2018.

V České republice společnost působí od roku 1995 a je jedním z nejvýznamnějších a také nejlépe hodnocených zaměstnavatelů v oblasti automobilového průmyslu u nás. Ve třech závodech – v Rakovníku, Žebráku a Humpolci – se vyrábějí kompletní klimatizační jednotky, výparníky, kompresory, chladiče EGR, ovládací panely klimatizace a ultrazvukové senzory pro autonomní parkování. V Praze je pak již zmiňované vývojové centrum. Celkem zaměstnává Valeo v České republice téměř čtyři tisíce lidí.

BEZPEČNĚ JINÁ SCHŮZKA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



NOVÁ ŠKODA KAROQ. BEZPEČNĚ JINÁ.

Stylové a přitom kompaktní SUV přichází s bezpečnostními prvky, které chrání všechny pasažéry vozu. Systém Crew Protect Assist vyhodnocuje jízdní situaci a dokáže připravit posádku na případný náraz mimo jiné přitáhnutím bezpečnostních pásů nebo přivřením oken. Kromě toho se můžete spolehnout až na 9 airbagů.

Některé prvky mohou být součástí příplatkové výbavy.

Chcete-li získat přesnou specifikaci, kontaktujte, prosím, nejbližšího autorizovaného prodejce vozů ŠKODA.

Nebo nám zavolejte a objednejte si zkušební jízdu na ŠKODA Infoline 800 600 000.



Trendy v německém automobilovém průmyslu

Automobilový průmysl v Německu, nejsilnější a vysoce inovativní odvětví domácí ekonomiky, vykazuje od r. 2010 kontinuální růst a v posledních letech dosahuje rekordních hodnot výroby. Zároveň však prochází bouřlivým obdobím.



Ilustrační foto BMW

Na straně jedné se nachází v přelomové fázi v souvislosti s digitalizací a nástupem technologií jako např. elektromobilita či autonomní řízení. Na straně druhé je vystaven stále silnějšímu tlaku na snižování emisí v rámci energetické politiky spolkové vlády, tzv. Energiewende, ale i ideologickému tažení proti dieselovým motorům, které ještě zesílilo v důsledku odhalení podvodů německých automobilek v rámci tzv. kauzy Dieseltgate. Spolková vláda v legislativní periodě 2013–2017 sledovala strategický cíl udržení špičkové pozice německého automobilového průmyslu ve světovém měřítku v kontextu technologických změn a přijala

řadu opatření na podporu rozvoje nových technologií – legislativních norem i subvencí.

Zároveň však snižování emisí a ochrana životního prostředí získávaly na váze, nicméně spolková vláda prozatím podpořila moderní dieselové pohony a postavila se proti jejich zákazu či zavádění závazných kvót pro alternativní pohony. Výsledek voleb do Německého spolkového sněmu z 24. 9. 2017 a následné koaliční sondážní rozhovory mezi CDU/CSU, FDP a Zelenými představovaly riziko v podobě zvýšení restrikcí pro spalovací motory (vysoká prioritní Zelených), nicméně ztroskotání rozhovorů a současné varianty dalšího vývoje,

tj. velké koalice, menšinová vláda A. Merkelové či předčasné volby, toto riziko zatím minimalizují.

Výroba automobilů a autodílů je v Německu tradiční a nejsilnější průmyslové odvětví, které tvoří více než 1 300 podniků s celkem cca 830 000 zaměstnanci, tj. každý sedmý zaměstnanec ve zpracovatelském průmyslu pracuje v automotive. Automobilový průmysl vykazoval v posledních sedmi letech růst – podobně jako německý HDP – a loni dosáhl obrátu 407 mld. EUR (+53 % oproti r. 2009!), z toho 63 % v zahraničí. Loni vyrobily německé automobilky přes 15 mil. vozidel, z toho 5,7 mil. na území SRN a např. 670 tis. na území ČR (VW).

Dle prognóz Deutsche Bank by se letos – i přes všechny kritické diskuze – měl obrat zvýšit o dalších 1,5 %.

Německé automobilky a dodavatelé se také v rámci průmyslu nejvíce podílí na výdajích na výzkum a inovace, a to zhruba 35 % (v roce 2015 cca 24 mld. EUR). Nejen v inovacích tradičních dílů a konstrukcí patří tuzemské podniky ke špičce, např. u elektromobility a hybridních pohonů každý třetí světově registrovaný patent pochází z Německa. Z pohledu produktových a procesních inovací je automobilový průmysl s kvótou 62,9 % šestým nejvýznamnějším odvětvím.

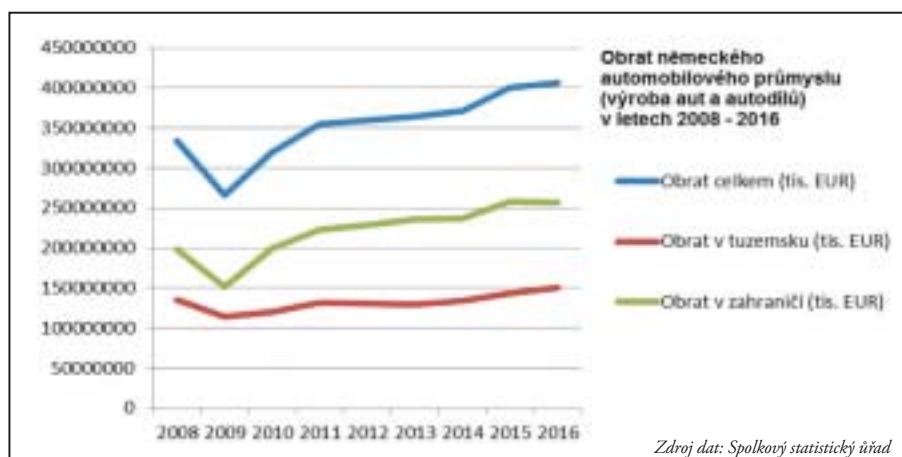
Výzkum, vývoj a inovace, subvence a kvalitní legislativní rámec klíčem k udržení na světové špičce

Výdaje na VaVaI německých automobilek a dodavatelů rostly v posledních letech dynamicky, o 10–20 % ročně. Německé ambice vychází ze současného stavu, tj. odráží snahu udržet se na světové špičce a určovat standardy v automotive. Vedle snižování emisí konvenčních motorů a rozvoje alternativních pohonů představuje velkou výzvu digitalizace a propojování vozů s informačními a komunikačními technologiemi. Spolková vláda tento proces podporuje dvěma způsoby – významnými subwencemi vývoje a celého segmentu a vytvořením právního rámce, který posílí plánovací a investiční stabilitu a napomůže vývoji a implementaci nových technologií.

Podle oficiálních údajů spolkové vlády v období 2007–2017 dosáhly subvence VaVaI v automobilovém průmyslu zhruba 1 mld. EUR a investiční podpory cca 181 mil. EUR. Nejvíce ze subvencí výzkumu profitovaly Daimler AG (191 mil. EUR), Volkswagen AG (110 mil. EUR) a také BMW AG (107 mil. EUR). Mezi další podpory automobilového průmyslu se řadí (v závorce uvádíme údaje za r. 2007–2017):

- 1) zvýhodnění nafty v rámci daně z motorových paliv (100 000 mil. EUR);
- 2) tzv. šrotovné (5 000 mil. EUR);
- 3) podpora elektromobility (4 000 mil. EUR);
- 4) daňová podpora CNG/LNG (1 528 mil. EUR);
- 5) nákup a leasing vozů ze strany spolku a spolkových zemí (799 mil. EUR);
- 6) prémie na nákup elektromobilů (600 mil. EUR);
- 7) daňové zvýhodnění diesellových motorů Euro 5 a Euro 6 (590 mil. EUR).

Celková podpora automobilového průmyslu v uplynulých deseti letech je odhadována na 115 mld. EUR.



V posledních dvou letech přijala spolková vláda několik zákonů a opatření na podporu nových technologií a obchodních modelů v automotive. Jedná se zejména o zákon pro automatizované řízení (novela zákona o silniční dopravě, StVG), který vymezuje pojem „motorových vozidel s vysokou či plnoautomatickou funkcí jízdy“, stanovuje povinnost řidiče při používání těchto vozidel a upravuje podmínky zpracování dat. Zákon nepřipouští jízdu bez řidiče, naopak ten se musí ujmout řízení, pokud je k tomu vozem vyzván. Zákon by měl být přezkoumán v r. 2019. Za účelem rozvoje autonomního řízení podpořila spolková vláda zkušební projekt „Digitales Testfeld A9“ na dálnici u bavorského Norimberku, kde probíhá dalších 7 dílčích testovacích programů.

U alternativních pohonů spolková vláda, podobně jako v případě Energiewende a masivní podpory obnovitelných zdrojů energie, nedbala principu technologické neutrality a zaměřila se na elektromobilitu. Již v roce 2010 byla zřízena Národní platforma elektromobilita, o pět let později zákon na podporu elektromobility (EmoG) a loni dokonce – nepříliš úspěšná – přímá kupní prémie ve výši 4 000 EUR/elektromobil, paritně financovaná státem a výrobcí. Cíl spolkové vlády, aby v SRN v r. 2020 jezdil jeden milion elektromobilů, byl od počátku (2011) nerealistický a jeho nesplnění přiznala letos v květnu i spolková kancléřka. V současné době je v SRN registrováno něco přes 60 000 elektromobilů, přičemž německé automobilky nabízí cca 30 typů vozů s elektrickým nebo hybridním pohonem.

Nedávno zveřejněné strategie německých automobilek na rozvoj elektromobility nicméně potvrdily vládou nastavený trend, např. koncern Volkswagen plánuje v příštích patnácti letech v tomto segmentu investovat 20 mld. EUR, resp. přes 50 mld. EUR do výroby baterií. I tak by

v roce 2025 měl podíl prodaných nových vozů s elektrickým pohonem činit zhruba 25 %.

Skepse německých zákazníků vůči elektromobilitě má více příčin. Primárně souvisí s nezralostí technologie (krátký dojezd, nedostatečná infrastruktura) a s vyššími náklady. Právě proto spolková vláda podpoří výstavbu dobíjecích stanic částkou 300 mil. EUR. Infrastrukturu v rámci dalších projektů podporují finančními částkami také jednotlivé spolkové země. Tyto aktivity tvoří součást v listopadu 2016 schváleného Národního strategického rámce pro výstavbu infrastruktury pro distribuci alternativních pohonných látek. Zmíněná koncepce sestává z podpůrných programů pro výstavbu dobíjecích zařízení a pro místní mobilitu, národního inovačního programu pro vodíkové a palivové články a strategie spolkové vlády pro mobilitu a pohonné látky (včetně zemního plynu). Závazné kvóty na elektromobily zatím spolková vláda odmítla, nicméně některé politické strany je požadují či jsou schopné podpořit.

Od Dieselgate k „Dieselausstieg“ je cesta dlouhá

Takzvaná kauza Dieselgate zasáhla všechny německé automobilky i zahraničního výrobce automobilů v SRN společnost Ford-Werke GmbH. Důvěrou v automobilový průmysl dále otrásovalo podezření z kartelových praktik značek Audi, BMW, Daimler, VW a Porsche v uplynulých dvaceti letech. Hlavním problémem je však dlouhodobé překračování emisních limitů (NO_x) v některých německých metropolích a na makroúrovni neplnění ambiciózních klimatických cílů, kterých přinejmenším v r. 2020 Německo nedosáhne. Zejména cíl snížení emisí CO₂ o 40 % do r. 2020 (oproti r. 1990) je v nedohlednu – emise CO₂ se v SRN od r. 2011 zvyšují, mj. kvůli

ZE ZAHRANIČÍ

růstu emisí v sektoru dopravy. Nikoliv náhodou současná diskuze o spalovacích motorech a emisích v dopravě připomíná transformaci energetiky tzv. Energiewende, která je charakteristická velkou vírou ve stát a plánování (na úkor technologické neutrality a hospodářské soutěže), subvencemi a přerozdělováním, prohlubujícími se dílčími zájmy napříč veřejným i soukromým sektorem a v neposlední řadě emocionalitou a ideologií.

Spolková vláda si je vědoma významu moderních diesellových agregátů pro snižování emisí, které u NO_x v dopravě klesly od r. 1990 o 70 %. Proto také doposud odmítla na spolkové úrovni spolkovým ministerstvem ŽP navrhované nástroje k omezení či zákazu diesellových motorů pro vjezd do měst, resp. postižených čtvrtí (tzv. modrou plaketu). Nicméně na lokální úrovni diskuze o regulaci pokračuje (Hamburg, Stuttgart, Mnichov, Berlín aj.). Nejdále je Stuttgart, kde by zákaz vjezdu do vybraných částí (cca 11 ulic) pro vozy s diesellovými motory Euro 5 a nižší mohl platit již od 1. 1. 2018, a to v případě překročení hraničních hodnot pro polétavý prach. Tuto regulaci, kterou schválila zemská

vláda v únoru 2017, nyní přezkoumává správní soud. V případě zavedení restrikcí představuje jejich rozšíření na další německé metropole pravděpodobný scénář. Nicméně názory odborníků se shodují v tom, že přijetí jednotného nástroje na spolkové úrovni je efektivnější než dílčí opatření jednotlivých zemských vlád a obcí. Lze předpokládat, že toto téma bude součástí koaličních vyjednávání a zavedení nových restrikcí se může stát součástí nové koaliční smlouvy po volbách do Německého spolkového sněmu 24. 9. 2017. I spolková kancléřka A. Merkelová v rámci předvolební kampaně připustila možnost zákazu spalovacích motorů.

Na podporu dalšího využívání spalovacích motorů učinil Svaz německého automobilového průmyslu společně s automobilkami řadu kroků. Tím hlavním je zřízení Národního diesellového fóra, na jehož prvním zasedání 2. 8. 2017 se výrobci zavázali k bezplatným softwarovým úpravám starších diesellových motorů, jež by měly vést ke snížení emisí až o 25 %. Druhý tzv. Diesellový summit, který mj. v kontextu předvolební kampaně svolala spolková kancléřka A. Merkelová, přinesl

Na zářijové Mezinárodní automobilové výstavě ve Frankfurtu nad Mohanem byla v rámci společné akce Svazu německého automobilového průmyslu (VDA) a velvyslanectví zemí Visegrádské skupiny v SRN představena studie mnichovského ifo Institutu, podle které by restrikce mohly vést k ohrožení až 620 tis. pracovních míst v SRN a snížení hrubé přidané hodnoty až ve výši 48 mld. EUR. Toto symposium s podtitulem „Spalovací motor – problém nebo součást řešení?“, na kterém vystoupil i výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl, akcentovalo potřebu vyváženého přístupu, který bude respektovat konkurenceschopnost automobilového průmyslu, a potvrdilo, že i přes nástup nových trendů, ke kterým se řadí elektromobilita, digitalizace, autonomní řízení apod., spalovací motor je a ještě dlouhou dobu zůstane nenahraditelnou pohonnou jednotkou. Účastníci symposia zaujali kritické stanovisko k politickým tlakům na zavedení konkrétní pohonné jednotky, na stanovení pevných kvót výroby vozů s alternativním pohonem, k systému podpory alternativních technologií či k opatření omezující mobilitu vozů s diesellovými motory.



Německo je pro ČR dlouhodobě obchodním partnerem č. 1, směřuje do něj zhruba 1/3 českých vývozu. Pro Německo jsme 10. největším obchodním partnerem, nicméně pro německý průmysl je ČR 5.–6. nejdůležitější zemí s ohledem na subdodávky, ale i spolupráci ve výzkumu a vývoji. Vzájemný zahraniční obchod v loňském roce dále rostl a dosáhl 7. rekordně vysokého obrátu v řadě, 80,7 mld. EUR (meziročně +6,6 %). Historicky nejvyšších hodnot zároveň dosáhly jak vývoz do SRN (42,4 mld. EUR, meziročně +8,2 %), tak dovoz (38,28 mld. EUR, meziročně +4,9 %) a zejména saldo zahraničního obchodu ve prospěch ČR se zvýšilo o více než 50 % na 4,12 mld. EUR. Za I. pololetí 2017 vzrostl česko-německý zahraniční obchod meziročně o desetinu a dosáhl obrátu 43,4 mld. EUR. Vývozu do SRN i importu dominují automobily a příslušenství pro automobilový průmysl, které tvoří v součtu téměř 20 %, následují stroje a elektrotechnické výrobky.

závazek zdvojnásobení rozpočtu fondu pro udržitelnou mobilitu ve městech na 1 mld. EUR. Automobilky dále nabídlý tzv. výkupní prémii (šrotovné) pro starší modely diesellů.

Německý automobilový průmysl se nachází v přelomové fázi a čelí mnoha výzvám. Vedle technologické revoluce a digitalizace, která představuje především příležitost, však čelí i řadě rizik. V prvé řadě to jsou výše popsané státní zásahy a regulace. Z druhé to jsou potenciální negativní dopady Brexitu – Velká Británie je pro Německo pátý nejvýznamnější obchodní partner, v oblasti automotive dokonce druhá největší exportní destinace s podílem 20 % a zejména důležitá součást výrobně-dodavatelského řetězce. V neposlední řadě se německý automobilový průmysl – podobně, jako celá ekonomika – potýká s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil, a to jak ve výrobě, tak výzkumu a vývoji. Mimo jiné právě tento trend dlouhodobě představuje příležitost pro české vývozce a dodavatele, ale i aplikovaný výzkum. ■

Tomáš Ehler, obchodní rada,
Velvyslanectví České republiky v SRN

EQUIP AUTO 2017 nově v centru Paříže

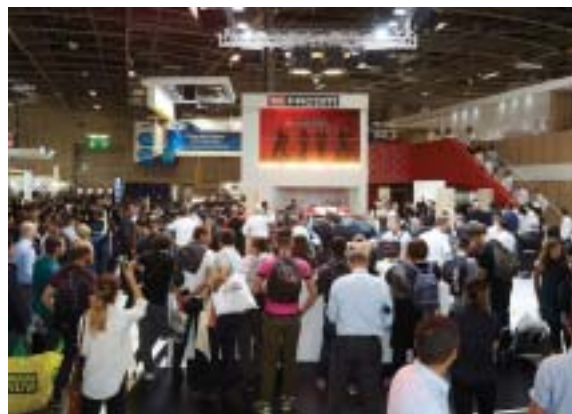
Více než 95 000 návštěvníků z 56 zemí, 1 200 vystavovatelů a značky reprezentující 40 zemí, to je bilance letošního veletrhu EQUIP AUTO PARIS 2017, který se konal nově na výstavišti Porte de Versailles v srdci Paříže. Veletrh dosáhl svého cíle a potvrzuje svoji roli vedoucího reprezentanta automobilového aftermarketu a příslušenství.

Jacques Mauge, prezident společnosti FIEV a EQUIP AUTO, analyzuje tento úspěch: „Jsme rádi, že se nám podařilo spojit rodinu automobilového aftermarketu do jedné akce, která má lidské rozměry, je tvůrcem byznysu a přináší vize o budoucím vývoji. S ohledem na kvalitu nabídky přítomných vystavovatelů a diskuzí, které během veletrhu probíhaly, jsme vsadili na úspěch. Inovace a školení byly také jádrem našeho zamýšlení se nad postavením veletrhu EQUIP AUTO. Konkrétně mě v rámci těchto témat těší dvě věci: velmi silný nárůst, téměř 50% ve srovnání s ročníkem 2015, prezence startup a mladých firem v rámci sektoru Inovace & Startups Park, který jsme pro veletrh vytvořili, a jako druhá akce MonJob@FuturAuto pořádaná francouzskou společností automobilových inženýrů ve spolupráci s FIEV, CCFA a PFA automobilovou a mobilní platformou, která sdružila téměř 500 studentů inženýrského studia na veletrhu. Tyto silné pozitivní výsledky jsou pouze prvním krokem ve strategii návratu veletrhu EQUIP AUTO.“

Veletrhu se letos také zúčastnily české společnosti BRANO a.s., TOMKET, s.r.o., a slovenská společnost VERSACO s.r.o.

FIEV a FFC s nadšením konstatují, že strategie transformace veletrhu přinesla v roce 2017 své ovoce. Oproti ročníku 2015 došlo také k 3% nárůstu společností, které veletrh navštívily. Je to znamení, že nová nabídka přilákala zájem více firem. Z mezinárodního pohledu se veletrhu podařilo splnit zaměření na návštěvníky z Evropy a Maghrebu: veletrh uvítal velký počet profesionálních návštěvníků z Itálie, Belgie, Alžír, Německa a Španělska, stejně jako mnoho mezinárodních delegací a velvyslanectví.

Příští ročník veletrhu se bude konat v říjnu 2019 na výstavišti Porte de Versailles. ■



Ilustrační foto: Fotobanka veletrhu EQUIP AUTO

AutoSAP se připravuje na Automechaniku Frankfurt 2018



S pomocí Sdružení automobilového průmyslu se podařilo do poloviny listopadu zajistit minimální počet šesti firem pro společnou expozici na veletrhu Automechanika Frankfurt 2018. Česko bude mít tedy na tomto veletrhu opět oficiální státní účast. Zájem projeví především tradiční vystavovatelé z řad AutoSAP, ale i nečlenové. Prestižního veletrhu se zúčastní také další významné členské firmy sdružení, ale samostatně, tak jako se jim to osvědčilo v minulých ročnících. I ti se ale během veletrhu zpravidla účastní společných akcí na českém stánku.

Ministerstvo průmyslu a obchodu podmiňovalo včasné zahájení rozhovorů o rezervaci dobré výstavní plochy na Automechanice Frankfurt právě podáním přihlášek šesti firmami českého automobilového průmyslu. AutoSAP hraje tradičně velmi aktivní úlohu při přípravě jedné společné expozice českého autoprůmyslu ročně a v roce, kdy probíhá Automechanika Frankfurt, tuto akci naši členové upřednostňují a AutoSAP ji navrhuje do seznamu akcí podporovaných Ministerstvem průmyslu a obchodu.

Nově se ale neobjevují jiné členské firmy AutoSAP, které by měly zájem o finančně výhodnou formu prezentace pod hlavičkou českého státu na aftermarketových veletrzích. Nedaří se obsazovat také společné expozice autoprůmyslu podporované programy CzechTrade, jako jsou NOVUMM a NOVUMM KET, naopak firmy AutoSAP projevíly v roce 2017 zájem o jednorázové akce pořádané zastoupeními CzechTrade v Istanbulu a v Londýně, o kterých jsme vás informovali v minulých číslech Českého autoprůmyslu. ■



ŠKODA

Vzdělávání pro elektromobilitu ve ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO uvede svůj první elektrický vůz na trh v roce 2019. Bude to model SUPERB s plug-in hybridním pohonem. Další čistě elektrické vozy budou následovat. Alternativní pohony vozidel, elektromobily nevyjímaje, přinášejí nové nároky na výrobu i samotný provoz automobilů. To se zákonitě odráží i v požadavcích na kvalifikaci zaměstnanců. S ohledem na charakteristiku elektromobilu je nutné rozšiřovat kvalifikaci běžného automechanika právě o kompetence a znalosti elektrikáře a elektronika.

Potřeba kvalifikovaných zaměstnanců s kompetencí elektro přesahuje do celého řetězce činností společnosti: od technického vývoje přes oddělení kvality a pilotních hal až po konečnou montáž automobilu. Tyto nové kvalifikační požadavky se také týkají veškerých jiných služeb, které ŠKODA AUTO nabízí, např. poprodejní servis.

Rozvoji zaměstnanců věnuje ŠKODA AUTO mimořádnou pozornost i značné finanční prostředky. Odpovědností každé společnosti je své zaměstnance obdobím změn profesí provést a dát jim možnost dalšího rozvoje a dobrého pracovního uplatnění. V oblasti odborného vzdělávání se systematicky angažuje už od roku 1927, kdy založila celozávodní učňovskou školu. V roce 2013 vznikla ŠKODA Akademie, která spojila odborné vzdělávání žáků a vzdělávání dospělých. ŠKODA AUTO si uvědomuje důležitost kvalifikovaných odborníků, proto od vzniku ŠKODA Akademie vynaložila do modernizace vybavení i samotné budovy odborného vzdělávání přes 260 milionů korun. Můžeme tak našim žákům i zaměstnancům nabídnout prvotřídní vzdělávání, které je oceňováno v rámci celého koncernu Volkswagen, a to za velké podpory ze strany sociálního partnera.

Potřebná kvalifikace odpovídá předpokládané práci, kterou budou absolventi na svém budoucím pracovišti provádět. Nejrozsáhlejší znalosti potřebují žáci v oborech, jako jsou Autoelektrikář, příp. Autotronik. Dalšími obory, kde musí mít žáci odpovídající znalosti konstrukce elektrifikovaného vozu a případných spojených rizik, je obor Automechanik a Karosář. Potřebnou úroveň vědomostí,



Unikátní projekt Azubi Car dává studentům ŠKODA Akademie už po čtvrté šanci vyzkoušet si všechny aspekty jejich budoucí profese. Tentokrát se jejich auto snů jmenuje ŠKODA ELEMENT

Foto: ŠKODA AUTO

odpovídající požadavkům budoucích pracovišť, získávají také žáci oborů jako je Obráběč kovů nebo Logistik.

ŠKODA AUTO Střední odborné učiliště strojírenské je institucí s dlouholetou tradicí. Společnost se odbornému vzdělávání věnuje dlouhodobě. Rok 2017 je rokem oslav 90-ti letého výročí odborného vzdělávání ve ŠKODA AUTO. Za tu dobu bylo na budoucí povolání připraveno na 23 000 absolventů.

Elektromobilita je pro ŠKODA AUTO opravdu zásadním tématem. Dokládá to mimo jiné i projekt v pořadí již čtvrtého žákovského vozu, který byl letos inspirován

právě elektrickou mobilitou. Žáci tak společnými silami pod vedením mistrů odborného výcviku sestavili elektromobil ŠKODA ELEMENT, pro nějž využili jako základ vůz ŠKODA CITIGO a trakční komponenty z koncernového vozu Volkswagen e-up!

Ofenzíva ve vzdělávání a rekvalifikacích zaměstnanců je bezpochyby tématem nadcházejících let. Jednotlivé firmy, ale také stát by se měly bez otálení pustit do přípravy a realizace kvalifikačních opatření, aby na budoucnost byli zejména zaměstnanci a absolventi škol včas, kvalitně a správně připraveni. ■

V tomto podporuje své členy také Sdružení automobilového průmyslu. Jedna z akčních karet nedávno s českou vládou uzavřeného Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu se věnuje právě vzdělávání nové generace. I tak přispívá AutoSAP k tvorbě vhodných rámcových podmínek pro podnikání a aktivity svých členů.

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

www.give-consulting.com

GLOBAL

innovative
intercultural

VALUE
EXPERTS

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

Potřebujete někoho na dočasnou dobu než získáte kmenového zaměstnance?

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

Naši interim manažeři:

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

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

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

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

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

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



Kontakt: Ing. Veronika Soukupová, Managing Partner CZ

Telefon: +420 603 171 017, **E-mail:** v.soukupova@give-consulting.com

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

Reference



Český
automobilový
průmysl zažívá
opět nejúspěšnější
rok v historii.
Dovolte, abychom
ho s Vámi nejen
oslavili, ale také
Vám popřáli
krásné, klidné
svátky a ještě
úspěšnější rok
2018.

**Váš sekretariát
AutoSAP**

Andělské spojení
VINO HORT & Bořka Šípka,
které lahodí nejen oku,
ale i chuti!

Limitovanou kolekci skla
se širokou nabídkou našich
i světových vín Vám přináší
Alena Semrádová
tel.: +420 602 131 820;
e-mail: semradova@vinohort.cz

