ČESKÝ AUTOPRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2018 | 2

AutoSAP SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

V4 Automotive Summit v Praze

Miroslav Dvořák: Růst přidané hodnoty a mezd

Erik Jonnaert: Realisté v boji proti emisím

TPCA vyrábí faceliftované vozy

V4 Automotive Summit, Praha 2018

SLOVO ÚVODEM

Vážení čtenáři,
kdybych měl zmínit jediný den, který měl v prvních měsících roku 2018 nejzásadnější význam z pohledu automobilového průmyslu, byl by to pátek 13. dubna. V tento den jsme v Praze uspořádali V4 Automotive Summit. Jeho cílem bylo přispět ke sladění společné pozice zemí V4 k nové evropské regulaci upravující další tempo snižování emisí CO_2 z automobilů. Z vystoupení zástupců zemí V4 jakož i následných reakcí bylo myslím patrné, že se akce povedla. Učinili jsme tak jeden z nutných kroků k tomu, aby v Bruselu na toto téma zazněl hlas rozumu. Chtěli jsme, aby měl takovou sílu, se kterou je zapotřebí pracovat a ne ji odmítat jako okrajový názor. Přístup automobilového průmyslu zemí V4 ke snižování emisí v dopravě je přitom rozhodně pozitivní. Je však zapotřebí jasně se vymezit proti populistickým heslům tzv. od „zeleného stolu“, která mohou zásadním způsobem ohrozit konkurenceschopnost a budoucnost našeho odvětví v Evropě.

Jsem proto velmi rád, že konference byla široce obsazena nejen zástupci národních asociací výrobců automobilů visegrádských zemí a generálním tajemníkem evropské asociace výrobců ACEA, ale především významnými zástupci ministerstev, poslanci Evropského parlamentu zemí V4 a rovněž firmami ze zapojených sektorů. To pak umožnilo opravdu komplexní a otevřenou diskuzi.

Sdružení automobilového průmyslu vítá a podporuje veškeré efektivní a ekonomicky realizovatelné aktivity vedoucí k co možná nejrychlejšímu snižování emisí v dopravě. I my žijeme ve stejném světě. Nicméně, jak vyplynulo souhlasně ze všech vystoupení, možná jsme na změny připraveni mentálně, ale jistě ne legislativně, technicky a ekonomicky. Kromě investic do výzkumu a vývoje vyžaduje nástup čisté mobility současně rozvoj infrastruktury, ale i vytváření pobídek pro rozvoj trhu s nízkoemisními vozidly. Bez toho totiž bude mít uvedená evropská legislativa pro tuzemský autoprůmysl, o který se opírá česká ekonomika, značně nepříznivé následky. Na tom se shodly všechny zúčastněné partnerské automobilové asociace zemí V4.

Vydání Českého autoprůmyslu, které právě otevíráte, se proto do velké míry věnuje právě výsledkům setkání visegrádských zemí v Praze. Přinášíme také hned tři významné rozhovory. Ten hlavní je s viceprezidentem sdružení Miroslavem Dvořákem, druhý s generálním tajemníkem ACEA Erikem Jonnaertem a třetí s novým rektorem ČVUT Vojtěchem Petráčkem. Nenechte si ujít v závěru časopisu také analýzu současných trendů automobilového průmyslu v USA, kterou pro vás připravil Generální konzulát ČR v Los Angeles.

Váš Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel AutoSAP

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

Šéfredaktor: Ing. Miroslav Konvalina | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/5a, 140 00 Praha 4 – Michle
Tel.: +420 233 323 885 | E-mail: konvalina@autosap.cz | Elektronická verze: www.autosap.cz
Grafika: Propagační Atelier, Mazancova 3055, 143 00 Praha 4 | Grafika obálky: Zdenka Matyášová
Tisk: BETIS s.r.o., Praha – Běchovice | Registrováno: MK ČR E 22798 | Periodicita: Vychází pětkrát ročně
Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 2/2018: 18. květen 2018 | ISSN 2570-5482

05

AutoSAP k V4 Automotive Summit

10

Společnost Continental Barum otevřela novou výrobní halu

24

12

15

První ročník MBA programu Global Management in Automotive Industry

31

38

OBSAH

ROZHOVOR

5 | Miroslav Dvořák: AutoSAP musí být všude, kde se rozhoduje o budoucí konkurenceschopnosti autoprůmyslu v ČR
12 | Erik Jonnaert: Auta na naftu mají budoucnost
32 | Vojtěch Petráček: Široká spolupráce ČVUT s průmyslem

V4 AUTOMOTIVE SUMMIT, PRAHA 2018

8 | Na přechodu k čisté mobilitě musí spolupracovat všichni, nejen výrobci
10 | AutoSAP k V4 Automotive Summit
11 | Klíčová poselství
15 | Autoprůmysl v zemích V4

PŘEDSTAVUJEME NOVÉ ČLENY

16 | EDAG Engineering CZ, spol. s r.o.
Parker-Hannifin, s.r.o.
Denso Manufacturing Czech

VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

17 | V prvním čtvrtletí 2018 bylo v ČR vyrobeno více než 378 tis. motorových vozidel
18 | Růst automobilového průmyslu v roce 2017 se pozitivně promítl do růstu mezd i pracovních příležitostí

SONDA DO FIRMY

19 | Autokoberce z Rožnova jdou do světa

JAK SE VEDE

22 | TPCA odstartovala výrobu faceliftovaných vozů
23 | Modernizace výrobního závodu IVECO BUS ve Vysokém Mýtě
24 | Čtvrtstoletí od spojení české značky Barum s německým Continentalem
25 | Společnost Continental Barum otevřela novou výrobní halu
27 | Katapult ALIS zkušebny DYCOT nabídne unikátní řešení
| ŠKODA AUTO v roce 2017

KONFERENCE A SEMINÁŘE

28 | Workshop k možnostem implementace řešení Průmyslu 4.0
29 | Údržba pro top manažery 2018
30 | V Loučni se už popáté diskutovalo o rozvoji čisté mobility

VZDĚLÁNÍ

31 | První ročník MBA programu Global Management in Automotive Industry

ZE ZAHRANIČÍ

35 | Americký autoprůmysl v očekávání roku 2018
38 | České společnosti se prezentovaly na veletrhu Automechanika Istanbul

Fotografie na 1. a 2. straně obálky: ŠKODA AUTO
Fotografie zde: MOTOR JIKOV, ACEA, ŠKODA AUTO, CzechTrade Istanbul

Miroslav Dvořák: AutoSAP musí být všude, kde se rozhoduje o budoucí konkurenceschopnosti autoprůmyslu v ČR

Rozhovor s viceprezidentem Sdružení automobilového průmyslu a generálním ředitelem MOTOR JIKOV Group, a.s., Miroslavem Dvořákem.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

Miroslav Dvořák

Foto: Archiv MOTOR JIKOV

Pane viceprezidente, AutoSAP vstoupil do roku 2018; jaké úkoly před autoprůmyslem stojí?

Automobilový průmysl má za sebou rekordní rok v historii a to nám dává možnost se v roce 2018 jak na úrovni podniků, tak na úrovni celého sdružení intenzivně připravovat na budoucnost. Zachování konkurenceschopnosti českého autoprůmyslu, vědecko-výzkumného potenciálu, zaměstnanosti a prosperity je pro nás nyní zásadní otázkou. Není čas na dlouhé diskuze a úvahy o změnách, kterými svět automobilů a dopravy prochází, musíme řešit praktické věci, rychlé a postupné přizpůsobování našich podniků na zásadní změny. Je to složité v tom, že trendy směřující k nízkoemisní mobilitě, autonomnímu řízení a digitalizaci jsou sice zřejmé, ale rozhodně to neznamená, že jsou jednoznačné a že to půjde hladce a dle projektovaných parametrů územního vývoje a výroby „elektrovozíků". V každé z těchto oblastí je řada možností k jejich realizaci a zdaleka ne všichni půjdou stejnou cestou. To bude znamenat mj. mimořádné nároky na celé dodavatelské řetězce. Navíc není nejsložitější se na nadcházející změny připravit technicky v podnicích, ale připravit na ně společnost v legislativní i nelegislativní oblasti.

Co vy osobně považujete v agendě AutoSAP za nejdůležitější?

V loňském roce jsme udělali všechno pro to, aby se AutoSAP zmodernizoval, personálně omladil a organizačně i technicky připravil na to, co ho čeká. Zrealizovali jsme spoustu věcí týkajících se uspořádání vnitřní organizace, vlastní prezentace včetně analýzy hospodaření a rozpočtu sdružení. Řada firem projevila zájem o členství. Agenda, která se dotýká českého autoprůmyslu, se denně probírá na nejrůznějších úrovních státní a veřejné správy. A to od premiéra přes ministry až po hejtmany a partnerské svazy. Agenda je v současné době nesmírně rozsáhlá a my bychom neměli nikde chybět. Naše relevantní připomínky musejí zaznívat na správných místech ve správný čas. Nejde jen o naplňování Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu. Jde o připomínkování nejrůznějších zákonů a sledování diskuze například o regulaci dopravy a Smart Cities, nízkoemisní mobilitě a životním prostředí a o partnerství veřejného a soukromého sektoru. Zajímají nás plánovací procesy nových testovacích okruhů a bezpečnost v dopravě, digitalizace i autonomní řízení. AutoSAP připravil pro své členy konferenci v Telči, která se týkala e-mobility a jejích dopadů na dodavatelské řetězce, ale také mezinárodní konference o regulaci emisí CO_2 a jejích dopadech na autoprůmysl zemí Visegrádské skupiny. Jsme vnímaní jako relevantní partner v českých regionech, v jednotlivých resortech české vlády i v Bruselu.

Dodavatelům se v poslední době vedlo velmi dobře, tržby i export rostly dokonce rychleji než u finalistů; jaký bude rok letošní?

Dovolil bych si krátkou obecnou odbočku. Existuje pojem takzvaných finančních krizí, které se přelévají do celého hospodářství. Přicházejí od sedmdesátých let minulého století zhruba každých deset let, takže by se dalo říct, že je něco na spadnutí. Vezměte si současnou situaci. Lidé na práci nejsou nikde, přitom je tlak na zvyšování výroby. Nyní konkrétně. Odboráři a politici nesmyslně tlačí na neúměrné zvyšování mezd a využívají současné situace. My sami víme dle růstu přidané hodnoty, jak se máme v otázce mezd chovat. Automotive v Česku má za sebou další nejlepší rok v historii. Cyklus obměny osobních aut už je v podstatě jeden rok, u nákladních vozů jsou to tři roky. Kam jdou ta téměř nová auta? Vnímám to jako neudržitelnou situaci. Ale nechci vyvolávat nějakou paniku.

Jak se vede MOTORU JIKOV Group a jaké výzvy budete muset letos a v dalších letech reflektovat?

Přestěhovali jsme jednu z divizí, která se věnuje vývoji a dodávkám jednoúčelových strojů, do nové moderní haly. Část výroby soběslavské divize se také stěhuje do nově postavené haly. Zavádíme další automatizovaná robotizovaná pracoviště dle nároků Průmyslu 4.0, tedy investujeme. Diverzifikujeme portfolio odběratelů, abychom nebyli závislí na jednom segmentu zákazníků. Plánujeme, že v příštím roce by měly tržby celého holdingu atakovat 2 miliardy korun. To by představovalo za deset let od krize nárůst o 1,1 miliardy.

Pro letošní rok jsem se zaměřil na produktivitu naší výroby a na zvýšení přidané hodnoty. Máme cíl zvýšit produktivitu o 20 %. Soustředíme se na

MOTOR JIKOV Group, a.s.

Hlavními obory podnikání holdingu MOTOR JIKOV Group, a.s., jsou slévárenství, obrábění, montáže a speciální procesy se zaměřením převážně na automobilový a spotřební průmysl. Sortiment vlastních výrobků zahrnuje např. čerpací stanice na stlačený zemní plyn (CNG), nýtovací nářadí, formy a jednoúčelové stroje. Výrobní portfolio dále doplňují dílce pro filtrační a hydraulické systémy, manipulační techniku, montážní zařízení, speciální obráběcí stroje, kardanové hřídele, tlakové odlitky ze slitin hliníku a zinku, nízkotlaké odlitky z hliníku, odlitky ze šedé a tvárné litiny a další příslušenství a komponenty. Dvě třetiny produkce směřují na export na vyspělé mezinárodní trhy. Hlavními odběrateli jsou světové a nadnárodní koncerny automobilového průmyslu.

Automatizované a robotizované obráběcí pracoviště v MOTOR JIKOV Strojírenská, a.s.

Foto: Archiv MOTOR JIKOV

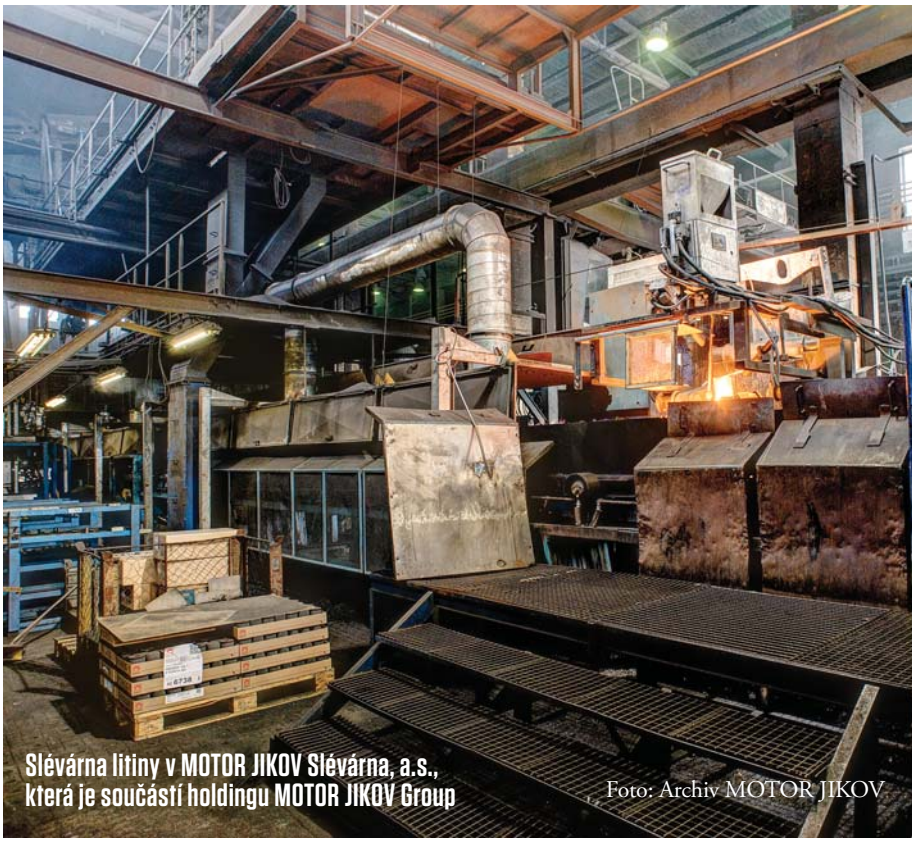
produktivní využití pracovní doby jak u strojů, tak u lidí. Když se nám podaří zvednout produktivitu, můžeme přistoupit na zvyšování platů, do kterého nás tlačí odboráři i politici. Musí to být ale něčím podložené.

Máte pocit, že v tématu podpory technického vzdělávání se už konečně autoprůmyslu blýská na lepší časy?

Počet ani struktura absolventů středních škol stále nedokáží pokrýt poptávku pracovního trhu po technicky vzdělaných pracovnících. Stát bohužel zaspal a nedokázal držet krok s rozvojem průmyslových firem tak, aby státní politikou zajistil dostatek vzdělaných odborníků. Museli jsme si ve firmách pomoci sami. A už před lety začít úzce spolupracovat s technickými školami – ovlivňovat obsah a kvalitu výuky, spoludotvářet školní vzdělávací programy, pořádat exkurze, stáže nejen pro studenty, ale zejména pro jejich pedagogy, vysílat do výuky naše odborníky z praxe a umožnit vykonávat odbornou praxi žáků a studentů přímo ve firmě… Naší cestou se vydaly v posledních letech v podstatě všechny velké firmy. Takže ano, v tématu podpory technického vzdělávání se blýská na lepší časy, ale to blýskání zařídily firmy, nikoliv stát. Podpoře vzdělávání zaměstnanců se ostatně věnuje i AutoSAP. V současné době běží projekt na zajištění komplexního vzdělávání pro zaměstnance členů Sdružení automobilového průmyslu formou kurzů připravených na míru.

Můžete uvést nějaký konkrétní příklad, kdy vedla spolupráce firmy a školy ke zlepšení vyhlídek pro budoucí zaměstnavatele?

Vezměte si například jednoho z našich oborů činnosti – slévárenství. Ve školách na jihu Čech na odpovídajícím učebním oboru nestudoval v loňském roce ani jediný žák. Firmy pak těžko mohou sehnat kvalifikované pracovníky. Rozjeli jsme proto intenzivní spolupráci se školami a dnes mohou studovat zájemci jak na střední, tak na vysoké škole a praxi vykonávat u nás ve firmě. Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola automobilní a technická v Českých Budějovicích upravila školní vzdělávací program a nabízí tak nový obor mechanik seřizovač pro slévárenství. O nový volitelný předmět tlakové lití rozšířila studijní nabídku také českobudějovická Vysoká škola technická a ekonomická. Technologie lití kovů pod tlakem je součástí oboru strojírenství a obor připravila škola na základě naší poptávky. Škola nabízí zázemí laboratoří, ale nespornou výhodou pro studenty je propojení s praxí v našich provozech.



Slévárna litiny v MOTOR JIKOV Slévárna, a.s., která je součástí holdingu MOTOR JIKOV Group

Foto: Archiv MOTOR JIKOV

Podporujete výrazně CNG. Jaká je v této oblasti vaše strategie?

Silně vnímáme ekologický rámec téhle výroby. Jako společensky odpovědná firma cítíme, že se máme v tomto ohledu čím pochlubit. CNG pro firmu nicméně není nosný výrobní program. Představuje kolem 5 % tržeb, což je asi dobře, protože v tomto oboru velmi silně funguje lobbing. Je to vidět u těch velkých zakázek, kdy státní podniky pořizují stovky aut na CNG a prosadit se do takových zakázek je téměř nemožné. Přiznám se, že mě lobbing nebaví. Soustředíme se na poskytování uceleného portfolia čerpacích stanic od takříkajíc domácích přes podnikové až po ty velké, veřejné. Naposledy jsme například dokončili velkou čerpací stanici pro Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. Sami výhod CNG, jako alternativního paliva budoucnosti, jako firma využíváme. Pro naši firmu máme tři čerpací stanice a flotilu asi padesáti aut na CNG a dvou desítek vysokozdvižných vozíků. Ročně ušetříme na pohonných hmotách 3 až 5 mil. korun.

Na co podle vás budou jezdit auta v budoucnosti?

Hodně se tlačí na elektromobily, ale já jsem v tomto ohledu skeptik. Tvrdím, že dnešní prognózy jsou přefouknuté. V Evropě automobilky investují ohromné peníze do vývoje elektromobilů. Nikdy jich ale nebude za pět deset nebo dvacet let jezdit tolik, kolik se předpovídá. Všichni přicházejí s čísly, kolik budou vyrábět elektromobilů, ale přitom nejsou domyšlené základní věci, jako je likvidace článků, jak se naloží s bateriemi, které jsou potřebné k napájení velkého množství elektromobilů… Také se nemluví o tom, že výroba elektromobilů je mnohem méně náročná než u normálních aut. Nejsou tam převodovky, rozvodovky... Ale co ti lidé budou jednou dělat? Elektřina se vyrábí i z uhlí, a když se to vše sečte, elektromobil je drahý. Dnes je to ale v Evropě velké téma, které přitahuje mimořádné finanční prostředky na výzkum, vývoj, dobíjecí infrastrukturu i na nové obchodní modely. ■

Miroslav Dvořák (55)

Viceprezident Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP, předseda představenstva a generální ředitel MOTOR JIKOV Group, a.s., předseda dozorčí rady Svazu průmyslu a dopravy, předseda představenstva Jihočeské hospodářské komory.
Vlastní Druhou základní uměleckou školu, je místopředsedou představenstva akciové společnosti Rera – Regionální rozvojové agentury jižních Čech, předsedou správní rady Nadačního fondu Nepřehlížím, kapelníkem dechové kapely Jižani. Byl vyhlášen Podnikatelem roku 2015.

Na přechodu k čisté mobilitě musí spolupracovat všichni, nejen výrobci

Letošní visegrádské setkání sdružení automobilového průmyslu se věnovalo především jednáním na úrovni EU o emisních cílech a podmínkám pro reálný rozvoj čisté mobility.

Konference se konala v Kaiserštejnském paláci na Malé Straně

Foto: ŠKODA AUTO

Automobilovému průmyslu se v zemích Visegrádské skupiny daří a jeho situace je stabilní. Česko zažilo mimořádný rok, když se loni podařilo vyrobit rekordních více než 1,4 mil. vozidel. Na Slovensku to byl více než 1 milion, v Polsku necelých 700 tisíc a v Maďarsku 500 tisíc aut. Aktuální výsledky mohou sektoru pomoci v přípravě na budoucnost, která si vyžádá vysoké investice a bude znamenat změny v celém dodavatelském řetězci s dopady do jeho konkurenceschopnosti, možností růstu a udržení zaměstnanosti.

„V současné době čelí automobilový průmysl mnoha výzvám. Je tedy velmi důležité mít jasný plán pro budoucnost. V loňském roce jsme s vládou podepsali Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR. Na toto Memorandum navazují konkrétní opatření. Jsem proto rád, že spolupráce pokračuje, a doufám, že na konci letošního roku ve zprávě pro vládu budeme moci konstatovat splnění či podstatný pokrok u řady těchto opatření a načrtnout další plán toho, co je potřeba dělat pro zajištění stabilní situace odvětví," řekl prezident Sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar na mezinárodní konferenci visegrádských zemí o budoucnosti automobilového průmyslu, kterou v polovině dubna AutoSAP pořádal v Praze. Vystoupili na ní představitelé národních asociací a Evropské asociace výrobců automobilů ACEA, zástupci ministerstev, europoslanci zemí V4 a rovněž firmy ze zapojených sektorů.

Emisní cíle

Jednou z hlavních výzev, které na výrobce automobilů čekají, je masivní nástup čisté mobility. Konference se proto z velké části věnovala legislativnímu návrhu Evropské komise pro regulaci emisí CO_2 z osobních aut a lehkých užitkových vozidel po roce 2020. Generální tajemník ACEA Erik Jonnaert připomněl pozici evropských

výrobců, podle kterých by měly být nové emisní cíle stanoveny pro rok 2030 a bez průběžného cíle pro rok 2025. Emisní cíle pro rok 2025 budou známy výrobcům až v roce 2022. Automobilový průmysl tak nebude mít dostatek času na provedení změn. Výše cíle by měla být podle ACEA stanovena pro rok 2030 na úrovni 20 % oproti roku 2021, což je sice ambiciózní, ale realistické číslo. V roce 2025 by ovšem měl podle výrobců proběhnout přezkum na základě reálné situace. Pokud by se ukázalo, že nástup čistých vozů a rozvoj potřebné infrastruktury je pomalejší, než se čekalo, měl by se cíl snížit. V případě rychlého rozvoje by tomu mohlo být naopak. Legislativa by také podle ACEA neměla upřednostňovat elektromobily, ale nechat budoucnost na úspěchu jednotlivých technologií na trhu.

Také AutoSAP vítá a podporuje veškeré efektivní a ekonomicky realizovatelné aktivity vedoucí k co možná nejrychlejšímu snižování emisí v dopravě. Navržené cíle pro osobní auta a dodávky však musejí být stejně ambiciózní jako realistické, shodl se AutoSAP s partnerskými automobilovými asociacemi zemí V4. Pro udržení konkurenceschopnosti průmyslu je potřeba zodpovědně nastavit jak úroveň ambice, tak její načasování. Jinak bude mít uvedená legislativa pro odvětví nepříznivé následky. Automobilový průmysl přitom v Česku přímo zaměstnává téměř 160 tisíc lidí a tvoří 9 % HDP. Na Slovensku, kde sektor dává zaměstnání 130 tisícům lidí, je to dokonce 13 % HDP. V Maďarsku pak 10 % a v Polsku 3,8 % HDP.

Co může dělat stát

Důležitou součástí dosažení cíle je také podpora reálného nástupu čisté mobility, na které se musí podílet i stát nebo samosprávy. Řidiče totiž k nákupu elektromobilů nebo aut s jiným alternativním pohonem nedonutí jen zákazy a příkazy. Stát by jim měl cestu k čistým autům usnadnit, zaznělo na konferenci. Přechod k čisté mobilitě se neobejde bez provázanosti přijímaných opatření, podpory národních vlád i z úrovně EU a úzké spolupráce veřejného a soukromého sektoru. „Když bude pro uživatele těžké si auto pořídit a když bude obtížné ho provozovat, tak strategie zůstávají jen na papíře," řekla česká europoslankyně Dita Charanzová (ANO, ALDE).

Masivní nástup elektromobilů si podle výrobců vyžádá zavedení systému pobídek a zejména rozvoj dobíjecí infrastruktury. Některé státy motivují řidiče k nákupu nízkoemisních vozidel přímými dotacemi. Na Slovensku loni stát a Svaz automobilového průmyslu vyčlenily na podporu rozšíření elektromobilů více než 5 milionů eur (132 milionů korun). Příspěvek na automobil s čistě elektrickým pohonem tam činí 5 tisíc eur (126 tisíc korun). U plug-in hybridů to jsou 3 tisíce eur (76 tisíc korun). Program musel být prodloužen i do letošního roku, protože se ho loni podařilo vyčerpat jen z necelé poloviny. Ukazuje se tak, že dotace se nemusí vždy setkat s úspěchem, upozornil náměstek českého ministra průmyslu a obchodu Eduard Muřický. Může to být například proto, že v nových členských státech EU zatím kupní síla obyvatelstva neumožňuje větší zájem o bezemisní, ale dražší auta. „Jen třetinu nových aut v České republice kupují občané. U elektromobilů nebo aut na stlačený zemní plyn (CNG) je to jen 10 procent," uvedl Muřický.

Obecně proto průmysl a stát spoléhají především na nákupy vozidel pro vozové parky soukromých firem, které o elektromobilitu projevují větší zájem. V loňském roce tak v Česku například bylo možné získat dotaci na pořízení elektromobilu nebo nabíjecí stanice do podniku v rámci operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (OPPIK), který spravuje právě Ministerstvo průmyslu a obchodu.

Role obcí a měst

Další možností je motivovat k nákupu bezemisních aut obce nebo kraje, respektive jejich úřady nebo příspěvkové organizace. Ty mohou získat dotace z národního programu Životní prostředí (NPŽP) pod Ministerstvem životního prostředí. Také na Slovensku se teď rozbíhá podpůrné schéma, ze kterého mohou čerpat právě obce nebo regionální samosprávy. Zatím je do něj vyčleněn 1 mil. eur (25 milionů korun), uvedl na konferenci státní tajemník slovenského ministerstva životního prostředí Norbert Kurilla.

Města a obce sehrávají v přechodu na čistou mobilitu důležitou roli ještě z dalšího důvodu. Mohou totiž na svém území vyhlásit nízkoemisní zóny, do kterých mohou jezdit pouze vozidla, jež splní příslušné limity. V českém zákoně o ochraně ovzduší už taková možnost existuje, i když zatím v praxi nízkoemisní zóny v Česku nejsou. Podobnou možnost dal loni v listopadu obcím i slovenský zákon. Řidiče ovšem může pozitivně motivovat také zvýhodněné parkování pro bezemisní auta, upozornila ředitelka sekce strategie slovenského ministerstva hospodářství Andrea Farkašová. Zcela zdarma mohou elektromobily parkovat v některých městech v Maďarsku. Uvažuje se také o možnosti, že by mohly využívat rychlé silniční pruhy vyčleněné pro autobusy, řekl Zoltán Horváth z oddělení pro energetiku a těžební průmysl z Ministerstva národního rozvoje Maďarska.

Stejně tak mohou města podpořit sdílení automobilů, které zájemcům ulehčí od nákladů na provoz vlastního auta, upozornil náměstek českého ministra životního prostředí Vladislav Smrž. „Počet lidí, kteří auto nevlastní, ale sdílejí, v západní Evropě stoupá a v Česku očekáváme podobný vývoj," uvedl na konferenci. Dodal však, že fenomén sdílené ekonomiky zatím v ČR není tak rozvinutý a že chybí klíčové součásti systému jako rozvinutá železniční a městská hromadná doprava.

Rozvoj elektromobility každopádně stojí a padá s již zmíněným rozvojem infrastruktury. Právě do ní by měl stát investovat především, zdůraznil náměstek Muřický. Český Národní akční plán čisté mobility počítá s tím, že do roku 2020 bude k dispozici 1 300 veřejných dobíjecích bodů. V sousedním – a větším – Polsku by jich v té době mělo být 6 400. Tamní vláda se rozhodla do rozvoje elektromobility vstoupit ve velkém a během příštích deseti let chce do něj investovat přímo ze státního rozpočtu více než 4 miliardy eur (100 miliard korun). Do roku 2025 by v Polsku měl podle vládního plánu jezdit asi jeden milion elektromobilů. Loni jich přitom bylo v zemi registrováno necelých 46 tisíc. V Česku to bylo necelých 8 tisíc, v Maďarsku 7,5 tisíce a na Slovensku 3,6 tisíce.

Dobří mechanici i inženýři

Budoucnost charakterizovaná inovacemi a novými technologiemi ovšem klade nároky také na kvalifikovanou pracovní sílu, která patří mezi klíčové faktory, jež mohou zajistit automobilovému průmyslu stabilní budoucnost. Přichází totiž také doba digitalizace, konektivity a autonomního řízení, která promění vnímání aut, tak jak je známe dnes. Na konferenci to zdůraznili zástupci všech čtyř visegrádských automobilových svazů.

„Zcela zásadní otázkou je vzdělávání. Pokud budeme mít dobré inženýry, budeme schopni následovat globální trendy a budeme konkurenceschopní," uvedl šéf maďarského sdružení automobilového průmyslu MAGE Csaba Kilián. „Pracovní síla je nejdůležitější otázkou. Nejde ale jen o úroveň inženýrského vzdělání. Potřebujeme také mnoho kvalitně vzdělaných mechaniků, kteří budou schopni obsluhovat nová auta. Přichází totiž nová éra automobilového průmyslu," dodal k tomu jeho polský protějšek ze sdružení PZPM Jakub Faryś.

Článek vznikl ve spolupráci s EurActiv.cz

AutoSAP k V4 Automotive Summit

Sdružení automobilového průmyslu přivítalo v Praze účastníky mezinárodní konference visegrádských zemí o budoucnosti automobilového průmyslu. Tématy byly v současnosti projednávaný legislativní návrh Evropské komise pro regulaci emisí CO_2 po roce 2020 a podmínky pro reálný rozvoj čisté mobility. Na konferenci vystoupili zástupci národních asociací výrobců automobilů a evropské asociace ACEA, zástupci z ministerstev a poslanci EP zemí V4 a rovněž firmy ze zapojených sektorů.

Zleva: B. Wojnar, I. Hodač, E. Jonnaert, J. Faryś, A. Matušek, I. Lepsényi, C. Kilián, P. Erdélyi

Foto: ŠKODA AUTO

Jednání pomohlo vyjasnit a zdůraznit stanoviska zúčastněných zemí k dopadům navrhovaných emisních cílů CO_2 z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel pro roky 2025 a 2030 na průmysl zemí V4. Řečníci se zabývali přípravou zemí V4 na nástup čisté mobility, nutným rozvojem infrastruktury a vytvářením pobídek pro nákup nízkoemisních vozidel. AutoSAP vítá a podporuje veškeré efektivní a ekonomicky realizovatelné aktivity vedoucí k co možná nejrychlejšímu snižování emisí v dopravě. Navržené cíle pro osobní automobily a dodávky musejí však být stejně ambiciózní jako realistické, shodly se partnerské automobilové asociace zemí V4. Pro udržení konkurenceschopnosti českého automobilového průmyslu je třeba zodpovědně nastavit jak úroveň ambice, tak její načasování. Jinak bude mít uvedená legislativa pro tuzemský autoprůmysl, o který se opírá česká ekonomika, nepříznivé následky.

V současné době je automobilový průmysl v regionu ve stabilní kondici. Mimořádný rok zažilo Česko, kde bylo loni vyrobeno rekordních více než 1,4 milionu vozidel. Aktuální výsledky nám mohou pomoci připravovat se na budoucnost, neboť hladký přechod k nízkoemisní mobilitě si vyžádá velké investice do automobilového průmyslu a bude znamenat změny v celém dodavatelském řetězci s dopady do jeho konkurenceschopnosti, možností růstu a udržení zaměstnanosti. Neobejde se proto bez provázanosti přijímaných opatření, podpory národních vlád i z úrovně EU a úzké spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Masivní nástup elektromobilů si vyžádá zavedení systému pobídek a rozvoj dobíjecí infrastruktury.

V4 Automotive Summit: „Driving Competitiveness of V4 Countries“ se sešel v Praze 13. dubna 2018 a navázal na podobné setkání, které se uskutečnilo loni na jaře v Bratislavě. Konal se v době, kdy se v Bruselu projednává klíčová legislativa, která nastaví emisní limity CO_2 pro budoucí automobily po roce 2020. Komisí navržená opatření mohou velmi zásadně ovlivnit automobilový průmysl visegrádských zemí. O navržených cílech se nyní jedná v Evropském parlamentu a Radě EU.

Konferenci podpořily, kromě AutoSAP, národní asociace automobilového průmyslu Maďarska, Polska a Slovenska. Finančně na realizaci přispěly Hyundai Motor Manufacturing Czech, ŠKODA AUTO a Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech.

V4 Automotive Summit, Praha 2018

Klíčová poselství

13. dubna, Praha, Česká republika

Sdružení automobilového průmyslu zemí V4 vyzývají instituce EU, aby přijaly ambiciózní, ale současně realistické cíle týkající se emisí CO_2 pro nová osobní vozidla a lehká užitková vozidla po roce 2020. Vzhledem k tomu, že přechod na čistou mobilitu vyžaduje více než výrobu méně znečišťujících vozidel, vyzýváme naše vlády a instituce EU, aby zavedly a udržovaly integrovaný přístup k budoucí politice v oblasti emisí CO_2 a čisté mobilitě se širokým spektrem podpůrných opatření. Zavedení dostatečné infrastruktury alternativních paliv je jedním z hlavních předpokladů realistického přijetí trhem.

Rádi bychom znovu připomenuli, že automobilový průmysl do značné míry přispívá k HDP, vývozu a zaměstnanosti zemí V4. Nicméně bude v nadcházejících letech čelit mnoha výzvám, včetně přechodu na čistou mobilitu. Jakákoli nová regulace, která se dotýká automobilového sektoru, tak musí brát v úvahu výše uvedené skutečnosti, neboť by mohla mít **významný dopad na konkurenceschopnost, růst a zaměstnanost** nejen ve středoevropském regionu, ale také v celé EU.

Jsme plně odhodláni pokračovat v dekarbonizaci dopravy a v důsledku toho vítáme a podporujeme všechny účinné a ekonomicky realizovatelné způsoby snižování emisí CO_2 u silničních vozidel. Rádi bychom zdůraznili, že průměrné emise CO_2 nových automobilů v EU se od roku 2005 již snížily o 28 % a do roku 2021 by tato snížení měla činit 42 %.

Domníváme se však, že návrh nařízení předložený Komisí, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, **není plně technologicky neutrální** a může ztížit plynulý, nákladově efektivní a sociálně přijatelný přechod na nízkoemisní mobilitu.

Abychom umožnili takový přechod, vyzýváme instituce EU, aby se **soustředily pouze na cíl pro rok 2030 a aby byl tento cíl realistický, tj. aby byl stanoven na úrovni 20 %**. Jelikož cílové limity emisí nebudou výrobcům známy do roku 2022, dodatečný cíl v roce 2025 jim nedává dostatečný časový prostor ani nezohledňuje realitu trhu. To by se mělo odrazit i v navrhované referenční hodnotě pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

Dosažení cílů bude do značné míry záviset na tom, jak zákazníci přijmou vozidla s alternativními pohony. Klíčovou roli v této věci hraje infrastruktura pro alternativní paliva. Nařízení by proto mělo **zahrnovat kondicionalitu a mechanismus umožňující přizpůsobení cíle pro rok 2030 tržní realitě**.

Současně je třeba přijetí usnadnit **podpůrnými opatřeními vlád a EU**.

Závěrem zdůrazňujeme, že udržení konkurenceschopnosti odvětví do budoucna vyžaduje **spolupráci všech zainteresovaných subjektů, ať již ze soukromého, či veřejného sektoru**. Kromě toho se tato spolupráce nemůže omezit pouze na jednu zemi, ale měla by vycházet také z tradice a silných stránek regionu V4 v automobilovém průmyslu a v EU jako celku.

Bohdan Wojnar
prezident českého Sdružení automobilového průmyslu

Alexander Matušek
prezident Svazu automobilového průmyslu Slovenské republiky

Jakub Faryś
prezident polské Asociace automobilového průmyslu

Csaba Kilián
generální tajemník Asociace maďarského automobilového průmyslu

Péter Erdélyi
předseda maďarské Asociace dovozců automobilů

Erik Jonnaert: Auta na naftu mají budoucnost

V boji proti emisím při určování emisních cílů musíme zůstat realisty, aby nebyla ohrožena konkurenční schopnost evropského automobilového průmyslu, říká Erik Jonnaert, generální tajemník Evropské asociace výrobců automobilů.

Rozhovor vedl Václav Lavička, Českému autoprůmyslu poskytly rozhovor k otištění Hospodářské noviny

Erik Jonnaert

Foto: ŠKODA AUTO

Evropská komise i četné členské země EU prosazují zavedení přísných norem, které by po roce 2021 regulovaly rozsah emisí z nových osobních a lehkých užitkových aut. Podle Erika Jonnaerta, generálního tajemníka Evropského sdružení automobilových výrobců (ACEA), se normy musí nastavit tak, aby autoprůmysl na kontinentu nepoškodily. „Je jasné, že nás čeká hluboká transformace směrem k alternativním pohonům. Ale jsem přesvědčen, že současně s nimi se uplatní i zdokonalené naftové technologie," uvádí v rozhovoru pro HN Jonnaert.

HN: Jak hodnotíte současný stav evropského automobilového průmyslu, který přímo i nepřímo zaměstnává 12,6 milionu lidí?

Evropané, tedy naši zákazníci, projevují automobilovému průmyslu důvěru bez ohledu na předchozí bouře spojené především s emisním skandálem Volkswagenu. Prodej nových osobních aut dosáhl předkrizové úrovně, což je samozřejmě pozitivní. Ale současně lze pozorovat změny v chování zákazníků. Napříč Evropou vidíme prudký pokles poptávky po naftových vozech. Problém spočívá v tom, že tento pokles není kompenzován vyšším prodejem vozů s čistým pohonem, například elektrickým. Lidé začali více kupovat benzinové vozy, což pochopitelně představuje výzvu, zvláště s ohledem na to, že Evropská komise nás zavázala snížit emise oxidu uhličitého do roku 2020 na 95 gramů na jeden kilometr. A moderní naftové motory k naplňování tohoto cíle významně přispívaly. Klesající prodej dieselových aut považujeme za varovný trend.

HN: Evropské automobilky, hlavně německé, zdůrazňují, že se naftové technologie v žádném případě nehodlají vzdát, budou ji nadále zdokonalovat…

Nadále zastáváme názor, že dieselová technologie má budoucnost a neměli bychom ji nechat padnout. Už proto, že evropské společnosti jsou světovými lídry v této technologii. To je další důvod, proč bychom se jí neměli vzdávat. Samozřejmě je nutné ji optimalizovat, což už se děje. Nově vyvinuté naftové motory obstály v přísných testech a budou z hlediska snižování emisí – a nejenom CO_2 – mnohem účinněji přispívat k ochraně ovzduší než předchozí motory.

HN: Kde hlavně by se měla naftová technologie uplatnit?

Především ve výrobě větších aut, jako jsou sportovně užitkové vozy, a samozřejmě v nákladních autech. Nelze totiž očekávat, že na silnicích se brzy objeví nákladáky poháněné alternativními palivy. Musíme vždy zůstat realisty. Takže opakuji, že dieselová technologie má podle našeho názoru perspektivu, ale bude zapotřebí více investic, abychom zvládli její negativní dopady.

Nové systémy čištění výfukových plynů účinněji chránící životní prostředí jsou ale nákladné, což naftová auta prodraží. Kromě toho, tyto systémy můžete instalovat pouze do větších aut, neboť potřebují určitý prostor. V menších vozech je použít nelze. Samozřejmě, že se budou zavádět alternativní technologie, které si vyžádají hlubokou transformaci celého automobilového průmyslu. Ale jsme si jisti, že bez ohledu na to, spalovací motory nezmizí.

V4 Automotive Summit v Praze 2018 přilákal sto účastníků

Foto: ŠKODA AUTO

Erik Jonnaert

Foto: ŠKODA AUTO

Erik Jonnaert

V čele ACEA stojí tento Belgičan od července 2013, kdy vystřídal Čecha Ivana Hodače. Vystudoval práva na univerzitě v Gentu. Začínal jako právník, poté pracoval na různých vedoucích pozicích pro americkou firmu Procter & Gamble, mj. jako viceprezident pro vnější vztahy v Asii. Současně byl viceprezidentem Evropské obchodní komory v Singapuru.

HN: V Evropě přibývá měst, která hodlají zakázat vjezd naftových aut do svých center, vybraných čtvrtí či ulic. Jaký to může mít na autoprůmysl dopad?

Nejde o zákaz, spíše bych hovořil o omezení městského provozu aut vybavených nejstarší technologií vyhovující podle norem Euro 1, 2, 3. Uvedené normy svého času představovaly standard, ale nyní skutečně nepřispívají k lepší kvalitě ovzduší. My chápeme přístup měst a snažíme se s nimi vést dialog na evropské úrovni. Máme ale obavy, abychom se neocitli v situaci, kdy každé město zvolí vlastní postup. V tom případě by nastal naprostý chaos, což by poškodilo naše výrobce i zákazníky. Snažíme se proto, aby se omezení provozu starých naftových aut řídilo jasnými, pokud možno jednotnými pravidly. Koordinace na evropské úrovni je podle našeho názoru nezbytná. Další fenomén, který se prosazuje už nyní a v budoucnu se podstatně rozšíří, je konektivita. Vozy komunikující například s dopravní signalizací nebo s centry sledujícími hustotu provozu ale potřebují odpovídající infrastrukturu. Současně s tím se prosazují prvky autonomního řízení směrem k plně autonomním vozům. V tomto ohledu si myslím, že bychom to neměli přehánět s myšlenkou, že člověk nebude řídit auto, nýbrž auto bude řídit jeho. Některé současné představy o autonomních vozech pokládám za přehnané. Realita bude někde uprostřed.

HN: Co může znamenat odchod Británie z Evropské unie pro automobilový průmysl?

Brexit je špatný pro všechny. Jde o to, že všichni výrobci napříč Evropou, tedy i v České republice, pracují podle integrovaného obchodního modelu. To znamená, že vyrábějí z komponentů od početných dodavatelů, včetně britských. I když ještě nevíme, k čemu se během jednání o podmínkách odchodu dospěje, obáváme se, že dodávky komponentů mezi Británií a kontinentální Evropou mohou kvůli celním procedurám zpomalit. Jejich zpožďování může být velký problém pro zavedený systém just in time. To povede ke zvýšení nákladů. Pak je zde ještě jedna významná otázka – bude se britský automobilový průmysl nadále řídit evropskými standardy, nebo zvolí vlastní postup jako například USA? To by i pro auta vyráběná v Česku nebo na Slovensku znamenalo, že by se homologovala dvakrát – doma a znovu ve Velké Británii, což by opět přineslo vyšší náklady.

HN: Jak se vám jeví vyhlídky autoprůmyslu v Česku a na Slovensku?

Tyto dvě země dohromady vyrábějí více motorových vozidel než například Británie či Francie.

Automobilový průmysl si ve vaší zemi nepochybně zachová svoji klíčovou úlohu. My však sledujeme vývoj tohoto odvětví v kontextu celé Visegrádské skupiny, tedy včetně Slovenska, Maďarska a Polska. Tento region představuje ve výrobě aut a motorů opravdovou velmoc.

HN: Visegrádská čtyřka se v Praze minulý týden radila o společném postupu při jednání o nové evropské legislativě týkající se snižování emisí oxidu uhličitého. Evropská komise v listopadu 2017 navrhla jejich snížení v roce 2030 ve srovnání s rokem 2021 o 30 procent.

Tento návrh, o němž bude jednat Evropský parlament a Rada EU, se týká nových osobních a lehkých užitkových aut. Sdružení ACEA tento cíl pokládá za příliš ambiciózní, a proto navrhujeme snížení o dvacet procent.

HN: Na tomto cíli se shodují i země Visegrádu, které hodlají v tomto ohledu postupovat společně. Ale například země Beneluxu, Rakousko či Irsko navrhují čtyřicetiprocentní omezení emisí CO_2.

Snahu visegrádské čtyřky o sjednocení postupu vítáme. Pro budoucnost automobilového průmyslu nejen v těchto zemích, ale v celé Evropě je nastavení emisních limitů klíčové. Podle nás musí být ambiciózní, ale zároveň dosažitelné, nesmí být kvůli tomu ohrožena konkurenční schopnost Evropy v globálním měřítku. Nezastíráme také, že agresivní postup by mohl vést ke značné ztrátě pracovních míst s neblahými sociálními důsledky.

HN: Čína se netají záměrem proniknout na evropský trh se svými modely. Nebude to nepříjemná konkurence?

Pohybujeme se na globálním trhu. A Čína už několik let je nejen největším odbytištěm, ale také největším výrobcem aut na světě – před Evropskou unií a Spojenými státy. Na čínském trhu jsou přítomny všechny hlavní automobilky, které tam také hodně investovaly. To, že čínští výrobci projevují zájem o evropský trh, na kterém se utkají s našimi výrobci, je realita. ■

Autoprůmysl v zemích V4

Data za rok 2017

Česká republika

HDP | 9 %
HDP

1 421 300
Vyrobených vozidel

159 000
Osob přímo zaměstnaných v autoprůmyslu

7 900
Registrovaných elektromobilů

6 154 003
Vozový park celkem (OS + LUV)

AutoSAP SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

1989
založeno

146
členů

Slovensko

HDP | 13 %
HDP

1 025 000
Vyrobených vozidel

130 000
Osob přímo zaměstnaných v autoprůmyslu

3 623
Registrovaných elektromobilů

2 478 850
Vozový park celkem (OS + LUV)

ZAP

1993
založeno

195
členů

Polsko

HDP | 3,8 %
HDP

689 700
Vyrobených vozidel

180 000
Osob přímo zaměstnaných v autoprůmyslu

45 889
Registrovaných elektromobilů

17 875 600
Vozový park celkem (OS + LUV)

2F Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

1992
založeno

50
členů

Maďarsko

HDP | 10 %
HDP

506 000
Vyrobených vozidel

167 000
Osob přímo zaměstnaných v autoprůmyslu

7 500
Registrovaných elektromobilů

3 471 997
Vozový park celkem (OS + LUV)

MAGE

1989
založeno

50
členů

MGE

1990
založeno

37
členů

PŘEDSTAVUJEME NOVÉ ČLENY

EDAG Engineering CZ, spol. s r.o.

Rok založení: 21. 12. 1990
Počet zaměstnanců: 156
Jednatel společnosti: Ing. Peter Popp

Předmět činnosti:

- Vývoj a konstrukce komponentů – interiéru, exteriéru, karoserie, světel
- CAD modelování a technická dokumentace
- Elektrika a elektronika
- Výpočty, pevnostní výpočty, crash, proudění
- Projektový management
- Inovace
- Podpora a plánování výroby
- Vývoj celého vozu
- Vývoj motorů
- Podpora kvality
- Cubing
- Meisterbock

Adresa: tř. Václava Klementa 1459 – Bondy centrum, 293 01 Mladá Boleslav
Tel.: +420 326 374 500 | E-mail.: info@edag.cz, peter.popp@edag.cz
Web: www.edag.de

Parker-Hannifin, s.r.o.

Rok založení: 1995
Počet zaměstnanců: 530
Jednatel společnosti: Ing. Richard Stejskal

Předmět činnosti:

- Výroba těsnění, těsnicích prvků z gumy, plastu, PTFE a kompozitních materiálů pro automobilový i ostatní průmysl v divizi Prädifa
- Výroba prvků s elektromagnetickým stíněním pro automobilový průmysl v divizi Chomerics

Adresa: Poděbradská 1005, 289 12 Sadská
Tel.: 325 555 111
E-mail: rstejskal@parker.com
Web: http://www.parker.cz/parker/vyrobni-zavod-v-sadske/

Spojení libereckých výrobců klimatizací

Liberecký výrobce klimatizací Denso Manufacturing Czech a dodavatel dílů pro klimatizace Denso Air Systems se spojili v jedinou společnost. Denso Air Systems fúzí zanikla. Cílem spojení je posílení obchodních aktivit v Česku i snížení provozních nákladů, ale zejména zvýšení provozuschopnosti a efektivity řízení.

Spojení obou firem se připravovalo více než rok. Loni v září se firma Denso Air Systems stala dceřinou společností Denso Manufacturing Czech. Úplné propojení je tedy od dubna dokončeno fúzí firem. Tento krok umožní oběma společnostem rychleji přijímat důležitá rozhodnutí ve snaze vyhovět zákaznickým požadavkům a zefektivnit dodávku vlastních kvalitních výrobků směrem k zákazníkovi. Denso Manufacturing je členem AutoSAP a největším zaměstnavatelem v Průmyslové zóně Liberec-Jih. Specializuje se na výrobu klimatizačních jednotek pro automobily, chladičů a ventilátorů k nim. Největšími odběrateli jsou automobilky skupiny Volkswagen, Ford, BMW, Suzuki nebo kolínská automobilka TPCA, ale také Mercedes-Benz nebo třeba Lamborghini.

V současné době má Denso Manufacturing 2 413 kmenových zaměstnanců a dalších 322 lidí zaměstnává prostřednictvím agentur. V loňském fiskálním roce uskutečnila firma zakázky za 10,94 miliardy korun a její hospodaření skončilo ziskem 468 milionů korun.

Denso Air Systems byla založena jako strategický dodavatel Denso Manufacturing a ostatních sesterských firem v Anglii a Turecku. Vyrábí hliníkové díly, které jsou spojovacím prvkem v klimatizačních jednotkách do osobních vozů. Firma se zhruba 500 zaměstnanci dosáhla v roce 2016 tržeb 981 milionů korun a její hospodaření skončilo ve ztrátě zhruba 110 milionů korun.

V prvním čtvrtletí 2018 bylo v ČR vyrobeno více než 378 tis. motorových vozidel

Údaje AutoSAP za 1.–3. měsíc 2018 v ČR

378 788 kusů motorových vozidel

- **Očekávané zpomalení tempa výroby vozidel**
- **Hlavní výrobci se drží předem připravených plánů výroby**
- **Poptávka po osobních automobilech v tuzemsku zatím roste**
- **Zájem o vozy na většině automobilových trzích v Evropě je stabilní**
- **Zakázky v zahraničí umožňují růst oběma výrobcům autobusů**

Prezident Sdružení automobilového průmyslu Bohdan Wojnar k výsledům za 1. Q 2018 řekl:
„I v prvním čtvrtletí byla výroba motorových vozidel klíčovou položkou českého průmyslu a exportu, rostl také prodej osobních automobilů v tuzemsku. Růst produkce a odbytu stále vykazuje největší výrobce osobních automobilů, daří se také oběma tuzemským výrobcům autobusů a stejně tak oběma výrobcům velkých návěsů. Výroba motorových vozidel v prvním čtvrtletí letošního roku však meziročně poklesla o 2,68 %, přičemž největší část tohoto poklesu byla zaznamenána v březnu. V dalším průběhu roku lze nicméně dle signálů od většiny finálních výrobců očekávat, že mírný pokles výroby z prvního čtvrtletí bude postupně snižován."

Osobní automobily

Výrobci osobních automobilů vyprodukovali celkem 377 283 vozů. Výroba osobních automobilů stále tvoří hlavní část objemu vyrobených motorových vozidel. Největší podíl na celkové produkci v ČR si zachovala ŠKODA AUTO s 63 %, druhé místo obhájila HYUNDAI s 22 % a třetí TPCA s 15 %. Výroba meziročně poklesla o -2,6 %, tj. o 10 059 kusů. ŠKODA AUTO zvýšila produkci o více než 2,5 % (na 238 266 kusů, což je o téměř 6 000 více než vloni), HYUNDAI veškeré letošní snížení výroby (nevýrobní dny) koncentrovala do prvního čtvrtletí a dále už plánuje výrobu obvyklým tempem, letošní cíl výroby je 330 000 automobilů. Automobilka HYUNDAI v 1. Q dokonce mírně překročila plán o 1,5 %. Kolínská TPCA vyrobila podobně jako loni více než 56 tisíc kusů (-1,4 %).

Export osobních vozidel meziročně poklesl o 2,8 % (o 10 233 ks) a tuzemské prodeje si polepšily, a to o 1,25 % (o 354 ks).

Autobusy

Pro oba hlavní tuzemské výrobce autobusů byl 1. Q úspěšný. Za leden až březen bylo vyrobeno celkem 1 108 autobusů, což je meziročně o 7,2 % (tj. o 74 ks) více. Největší částí (z 91 %) se na výrobě autobusů podílí Iveco Czech Republic (1 008 ks), firma zaznamenala meziročně růst výroby o 7,2 % (nárůst o 68 ks). Další výrobce a člen AutoSAP společnost SOR Libchavy (s podílem na celkové produkci 9 %) vyrobila 96 autobusů, což je o 14,0 % více (nárůst o 12 ks). Zatímco Iveco posílilo export, a to o 19,5 %, SOR zvýšil tuzemské prodeje o 125 %.

Nákladní automobily

Tuzemský výrobce nákladních vozů TATRA TRUCKS za první tři měsíce vyrobil 163 kusů, z nichž více než 60 % míří na export.

Motocykly

Jediný výrobce motocyklů týnecká JAWA vyrobila 234 ks motocyklů (-49 %). Tuzemské prodeje vzrostly o 52 % na 13 ks.

Přípojná vozidla

V uvedeném období bylo vyrobeno celkem 5 516 přípojných vozidel všech kategorií (2 945 směřovalo na tuzemský prodej a 2 458 na export). Výroba přívěsů a návěsů oproti stejnému období loňského roku poklesla o 5,3 % (-310 ks).

Největší podíl na celkové produkci velkých přívěsů a návěsů si zachovává společnost Schwarzmüller (71 %), následovaná PANAV (29 %). Celkově se zvýšila výroba velkých návěsů (+9,6 %), jejich domácí prodeje (+24,3 %) a export (+22,3 %). V kategorii velkých přívěsů si velmi dobře vedla společnost PANAV ve výrobě (+17,1 %), v tuzemských prodejích (+7,9 %) i ve vývozu (+200 %).

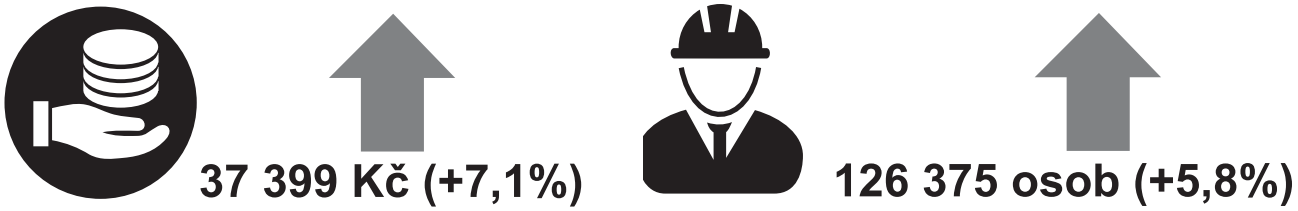
Malé přívěsy dodává společnost AGADOS (4 901 ks), tato kategorie představuje z hlediska počtu kusů nejvyšší podíl výroby přípojných vozidel v ČR.

Za první tři měsíce roku 2018 se v ČR vyrobilo celkem 384 304 silničních vozidel, z toho 31 856 šlo na domácí trh a 353 299 kusů na export.

Podrobný přehled na www.autosap.cz.

Růst automobilového průmyslu v roce 2017 se pozitivně promítl do růstu mezd i pracovních příležitostí

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) zveřejnilo velmi pozitivní vývoj počtu zaměstnanců ve firmách a jejich mezd za rok 2017. Počet zaměstnanců meziročně vzrostl o 5,8 % na 126 tisíc osob. Jejich průměrná měsíční mzda přesáhla 37 000 Kč, což je o 30 % více, než je průměrná mzda v ČR.



Průměrná mzda

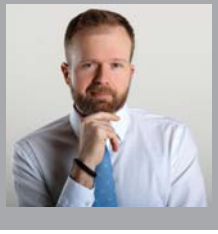
Průměrná mzda ve firmách AutoSAP za rok 2017 byla 37 399 Kč. Oproti roku 2016 to představuje meziroční nárůst o 7,1 % (2 466 Kč). Průměrná mzda vyšší, než je celostátní průměr, je dosahována ve všech sledovaných kategoriích výrobců. Nejvyšší mzdy jsou u finálních výrobců vozidel.

Počet pracovníků

Počet pracovníků ve firmách AutoSAP dosáhl 126 375 osob. Oproti roku 2016 to představuje meziroční zvýšení o 5,8 % (6 929 osob). Pozitivní vývoj počtu zaměstnanců zaznamenaly všechny kategorie – finální výrobci, dodavatelé i ostatní firmy a organizace.

skupina firem	počet firem	údaje za rok 2016		údaje za rok 2017	
		počet pracovníků	průměrná mzda	počet pracovníků	průměrná mzda
finální výrobci vozidel	13	35 952	42 523 Kč	39 632	45 633 Kč
výrobci dílů	92	74 957	31 032 Kč	77 918	33 062 Kč
účelové organizace	39	8 537	37 212 Kč	8 825	38 717 Kč
celkem firmy AutoSAP	**144**	**119 446**	**34 933 Kč**	**126 375**	**37 399 Kč**

Ze zpracovaných údajů je zřejmé, že tuzemskému automobilovému průmyslu se daří a ekonomický růst je doprovázený vznikem nových pracovních příležitostí i růstem mezd.



„Pozitivně vnímáme skutečnost, že k růstu mezd dochází rovnoměrně u všech kategorií výrobců a pravidelný růst mezd a mzdová úroveň nad celostátním průměrem jsou v souladu s produktivitou práce v autoprůmyslu. Vyšší produktivity práce a růstu přidané hodnoty ve firmách je dosahováno díky každoročnímu růstu počtu zaměstnanců ve výzkumu a vývoji a rostoucími výdaji, které do oblasti výzkumu a vývoje směřují. Právě tyto ukazatele řadí český automobilový průmysl mezi obory s vysokým rozvojovým potenciálem pro další období,“ dodává výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl.

Autokoberce z Rožnova jdou do světa

Firma ZPV Rožnov pod Radhoštěm začínala s dodávkami koberců pro vozy Škoda Felicia. Dnes její výrobky slouží i například v automobilech Rolls-Royce či Bentley.

ZPV Rožnov, s.r.o., v Rožnově pod Radhoštěm

Fota k článku: Archiv ZPV Rožnov

Před čtvrtstoletím se v Rožnově pod Radhoštěm zrodila firma ZPV, jež patří k předním světovým výrobcům automobilových koberců. Nepřetržitě se rozrůstá, avšak stále sídlí tam, kde původně vznikla – tedy v areálu někdejší Tesly. V tovární hale, v níž dělníci kdysi montovali černobílé obrazovky, nyní vznikají díly aut předních automobilových značek.

Firmu ZPV založilo sedm společníků. Prvním výrobkem byly rohože pro vozy řady Škoda Felicia. Nová společnost tehdy zaměstnala řadu lidí z utlumované elektrotechnické výroby, čímž pomáhala řešit regionální sociální problém.

Časem se však ukázalo, že potřebné investice byly příliš vysoké, což podnik brzdilo. A tak do ZPV před dvaceti roky vstoupil břeclavský Gumotex, který byl zároveň dodavatelem vstupní suroviny. Tehdy získal 51 procent nominálního obchodního podílu a nyní drží 80procentní podíl. Zbylých 20 procent a 34 procent hlasovacích práv má podnikatel Jaroslav Slezák.

Škoda je nejdůležitější

Ačkoli počátky nebyly jednoduché, postupně se z rožnovské firmy stal významný dodavatel automobilových koberců. A to jak do interiéru, tak do zavazadlového prostoru.

K hlavním zákazníkům patří skupiny Volkswagen (značky Škoda, VW, Audi a Bentley), BMW (značky BMW a Rolls-Royce), PSA (Peugeot, Citroën a Opel) a Daimler (značka Mercedes-Benz). Dále jsou to Renault, Ford a Land Rover.

Automobilky odebírají 99 procent produkce; loni pro ně firma vyrobila zhruba 1,5 milionu sad koberců. Zbylé procento představují takzvané univerzální koberce nabízené pod značkou ZPV v maloobchodě. V tomto případě jde například o speciální zimní koberce, které

se jako jediné neprodávají v kompletních sadách – zákazník si takový koberec může koupit jen pod nohy řidiče.

Na vývoz jde 45 procent vyrobeného zboží. Koberce z Rožnova většinou končí v automobilech, které jezdí po evropských silnicích, ale například Ford je dodává do Argentiny. Firma již také získala certifikát CCC, který požadoval Daimler pro dodávky výrobků ZPV do Číny.

Tři druhy z jednoho podniku

„Jsme jednou z mála světových firem, která vyrábí všechny tři druhy automobilových koberců, tedy pryžové, plastové a textilní," říká výkonná ředitelka Renata Slezáková.

Na pryžové koberce připadá zhruba 31 procent produkce rožnovské firmy, na textilní 49 procent a na plastové 20 procent. V budoucnu se však tento poměr změní. Ubude klasických lisů, které pomocí vulkanizace vyrábějí pryžové koberce, a naopak se rozšíří využití termoplastů.

První velkoplošný termoplastický lis si společnost koupila před sedmi lety. Rozhodnutí přijala v době, kdy se na trhu ještě nabízely jen pryžové a textilní rohože, ale objevovaly se první poptávky po termoplastických. „Vstupní investice do nástřikové technologie stála přes 10 milionů korun a dost dlouho nám trvalo, než jsme ji zvládli tak, abychom dokázali vyrábět v požadované kvalitě," líčí ředitelka Slezáková. „Byl to ale správný krok, protože jsme naskočili na první vlnu a nyní můžeme nabízet výrobky, po nichž roste poptávka," soudí.

Zelenější recyklovatelné materiály

Orgány Evropské unie prostřednictvím norem pro komponenty interiérů automobilů vyvíjejí tlak na výrobce ke zkvalitnění životního prostředí, což se týká i recyklace materiálů. A termoplast je polymer, který je na rozdíl od gumy stoprocentně recyklovatelný. „Použitý koberec můžete odevzdat do plastového odpadu," vysvětluje ředitelka Renata Slezáková. „Výhodné je to také ve výrobě: materiál z vadného kusu lze po rozdrcení znovu zpracovat," doplňuje.

Zkušenosti k nezaplacení

Výroba jednotlivých modelů trvá obvykle pět až šest let. V rámci nových projektů už automobilky poptávají pouze koberce z termoplastu a textilu. Nicméně ani potom produkce gumových koberců úplně nevymizí. Výrobce je totiž povinen dodávat náhradní díly ještě 15 let po ukončení montáže daného modelu.

Výroba textilních autokoberců - vysekávání

Výroba pryžových autokoberců - lisování

Výroba termoplastických autokoberců - vstřikované lisování

Výroba textilních autokoberců - vyšívání log

V těchto případech se hodí cenné zkušenosti bývalých zaměstnanců, s nimiž společnost externě spolupracuje.

Hlavně se však firma musí vyrovnat s tím, že automobilky mají vysoké a rozdílné nároky. Každá požaduje výrobky s originálním designem. Jen pro koncern Volkswagen vyrábějí pod Beskydy na 600 druhů koberců. Například značka Bentley požaduje pro jeden model koberce v 15 různých odstínech.

„Naše technické oddělení přímo spolupracuje s vývojovou centrálou příslušného výrobce," popisuje ředitelka Slezáková s tím, že základní představa vždy vychází z automobilky, respektive z jejího designového studia. Estetické prvky přitom nyní bývají tím hlavním, čím se jednotlivé koncernové značky snaží vzájemně odlišit.

Společnost ovšem také řeší kapacitní potíže. Poptávka v poslední době prudce vzrostla. Automobilky v řadě případů potřebují mnohem větší množství koberců, než s jakým při zadání počítaly. Rozdíl mezi původními požadavky a dnešní realitou je v některých případech dvojnásobný i vyšší.

Malý, ale zároveň velký podnik

Firma si přitom musí téměř ve všem pomoci sama. Ačkoli z hlediska počtu zaměstnanců patří mezi malé a střední podniky, na dotace z evropských peněz nedosáhne, protože je vzhledem k 80% podílu Gumotexu řazena do kategorie velkých společností. „Na veškeré investice jsme si proto museli vydělat," glosuje ředitelka.

„V jedné z etap vývoje naší firmy jsme kooperovali ve společně založené dceřiné společnosti s nizozemským partnerem. Tato spolupráce však nebyla úspěšná a po dvou letech jsme se vrátili k samostatné činnosti," říká Slezáková.

Prakticky jediná státní pomoc, kterou společnost čerpá, spočívá v účasti na podporovaných výstavách. „Například jsme využili společnou prezentaci na výstavě Automechanika v britském Birminghamu a letos v září budeme na Automechanice ve Frankfurtu," informuje Renata Slezáková.

Robot zaměstnance vždy nenahradí

V prvním pololetí loňského roku se společnost ZPV potýkala s růstem cen vstupních surovin, který dosahoval až 30 procent. Ceny vyráběných automobilových koberců přitom bývají sjednány na šest let, přičemž se mají každoročně snižovat. Tyto těžkosti však firma překonala a počítá s dalším růstem tržeb. Prostor si před několika lety vytvořila tím, že v areálu někdejší Tesly zakoupila další výrobní halu. Potřebuje ovšem také nové pracovníky, což je problém už i v Rožnově, kde si zaměstnavatelé mohli donedávna vybírat.

Zaškolení zaměstnanců na šicí dílně trvá nejméně půl roku. Žádný robot přitom nedokáže zručnou ženu při šití koberců nahradit a ani u lisů zatím není úplná robotizace na pořadu dne.

Akutní potřebu pomáhají pokrýt agenturní pracovníci, kterých v podniku pracuje zhruba dvacet. Do budoucna však je nutné získávat děti pro technické obory. „Letos spolupořádáme pátý ročník takzvaného Technického jarmarku," popisuje Renata Slezáková. „Tato akce, která zahrnuje exkurze do firem v našem průmyslovém areálu, je určená pro žáky osmých a devátých tříd základních škol. Loni jich přišlo 300," dodává.

Lidský přístup pomáhá

Pro potomky zaměstnanců firma zajišťuje praxe, a to jak pro středoškoláky, tak pro posluchače vysokých škol. Jak dále líčí ředitelka, v podniku mnohdy pracují manželé či příslušníci dvou generací jedné rodiny. Pracovníků je v současné době téměř 200, z toho zhruba 30 technických a hospodářských.

„V počátcích naší firmy se pracovní i lidské problémy zaměstnanců řešily jen sporadicky. V současnosti nabízíme kromě standardních sociálních výhod i možnost řešení soukromých problémů našich zaměstnanců, například právní poradenství. Usilujeme o to, aby si naši zaměstnanci k firmě vybudovali dlouhodobý vztah," zdůrazňuje Renata Slezáková.

„Respektujeme rodinné zázemí našich zaměstnanců, a pokud nám to technologický proces dovolí, umožňujeme jim volbu pracovní doby," uzavírá.

Ve spolupráci s AutoSAP Petr Korbel

ZPV Rožnov

Výrobce automobilových koberců.
V roce 2017 vyrobil 1,5 milionu sad koberců.
Tržby činily 398 milionů korun.
Zaměstnanců bylo 184.
Podíl exportu činil zhruba 45 procent.

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE

TPCA odstartovala výrobu faceliftovaných vozů

Slavnostním přestřižením pásky byla symbolicky zahájena výroba faceliftovaných vozů druhé generace aut kolínské automobilky Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA).
O slavnostní přestřižení pásky před trojicí nových vozů Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1 se postarali prezidenti japonsko-francouzské automobilky Koreatsu Aoki a Eric Brochard, starosta Kolína Vít Rakušan a ředitelka CzechInvestu Silvana Jirotková.

„Mám velkou radost, že po loňském jubileu 3 milionů vyrobených vozů mohu být u dalšího významného milníku v historii TPCA. Chtěl bych poděkovat všem našim zaměstnancům, kteří se na úspěšném rozjezdu faceliftu našich aut podíleli," uvedl při slavnostním zahájení prezident TPCA Koreatsu Aoki. „Nabízíme například nové možnosti atraktivních barev, propojení s chytrými technologiemi a posílený výkon motoru. Díky skvělé kvalitě a pověsti našich vozů dodáme v tomto roce našim zákazníkům přes 200 000 aut, což znamená vyšší produkci než v roce 2017," dodává výkonný viceprezident Eric Brochard.

„TPCA je pro město Kolín dlouhodobým partnerem. Domnívám se, že spolupráce především v posledních letech je na dobré úrovni, jsme schopni nalézt společná témata a případně problémy operativně řešit," řekl při slavnostním přestřižení pásky u faceliftovaných trojčat starosta Kolína a poslanec Parlamentu ČR Vít Rakušan.

„Vstup TPCA na český trh v roce 2002 je dodnes druhou nejvyšší investicí, kterou jsme pomáhali dojednat," říká generální ředitelka agentury CzechInvest Silvana Jirotková. „Nejenže dnes patří k největším zaměstnavatelům v kraji a do státní kasy odvádí na daních řádově miliardy korun, automobilka zároveň spolupracuje s desítkami českých dodavatelů," dodává.

Historie TPCA se začala psát v roce 2002 položením základního kamene a zahájením výstavby továrny v unikátním „joint-venture" projektu dvou mateřských společností – jedničky na světovém trhu Toyota Motor Corporation a druhého největšího evropského výrobce – tehdy PSA Peugeot Citroën – dnes PSA Group. Dne 28. února 2005 byla zahájena výroba první generace malých vozů Toyota AYGO, Peugeot 107 a Citroën C1, které se pak o tři roky později dočkaly svého prvního faceliftu. Rok 2012, kdy z linek sjel dvoumiliontý vůz, byl ve znamení druhé modernizace první generace. Přelomovým rokem se pak stal rok 2014, kdy TPCA začala vyrábět druhou generaci vozů Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1, které mají novou podobu.

Zahájení výroby faceliftovaných vozů

Peugeot 108 po uvedení do výroby

Fota: TPCA

Vozy všech tří značek vyznačující se elegantním designem a nízkou spotřebou paliva, byly za třináct let výroby zastoupeny poměrně rovnoměrně, takže každá z nich má nyní na kontě přes milion aut, které brázdí silnice po celé Evropě od Islandu až po Řecko, ale třeba i v Jižní Africe nebo Izraeli. V posledních letech patří mezi nejvýznamnější trhy Velká Británie, Francie, Německo, Holandsko a Itálie.

Modernizace výrobního závodu IVECO BUS ve Vysokém Mýtě

Závod ve Vysokém Mýtě nyní může produkovat širší nabídku modelů IVECO BUS
Modernizace svařovny a dalších provozů umožňuje navýšit kapacitu výroby

Společnost Iveco Czech Republic, a. s., ve svém výrobním závodě ve Vysokém Mýtě v březnu slavnostně otevřela nové svařovací linky. Završila tím modernizaci několika klíčových pracovišť, jejímž výsledkem je zvýšení výrobní kapacity a také větší flexibilita ve výrobě autobusů značky IVECO BUS.

Nejvýznamnějším projektem byla přestavba hlavní svařovny, kde vznikla nová linka pro model Evadys a pro všechny délkové varianty vozidel Crossway Low Entry, včetně plynové verze Crossway Natural Power a třínápravového modelu Crossway LE s délkou 14,5 m.

Modernizace svařovny začala v lednu 2017 a hlavní práce skončily o sedm měsíců později. Od srpna 2017 zde postupně nabíhala výroba nových modelů. Do února 2018 probíhaly dokončovací práce. Přestavba se odehrávala za plného provozu, přičemž loňský rok byl z hlediska množství vyrobených vozidel rekordní. Loňských 4 104 autobusů znamenalo nejvyšší výrobu v celé historii závodu ve Vysokém Mýtě.

„Svařovna autobusů je kvůli nízké opakovatelnosti výroby stále založena na ručním svařování, přesto se nám daří postupně nasazovat svářecí roboty. Nyní máme v provozu devět robotizovaných pracovišť a v roce 2018 přidáme další dvě," říká Jiří Vaněk, generální ředitel společnosti Iveco Czech Republic, a. s.

Několik nových robotů bylo instalováno také v lakovně, která je další nedávno modernizovanou částí výroby. Zde došlo například k instalaci nové pece kataforézy nebo úpravě linky pro dostřik podvozku. Další novinkou je přemístění a modernizace odmašťovací a fosfátovací linky.

Investice se však netýkaly jen vnitřních prostor závodu, v rámci úprav okolí vzniklo hned několik nových logistických ploch. Součástí projektu bylo i vybudování nového parkoviště pro zaměstnance s kapacitou téměř 600 míst.

IVECO BUS nepřetržitě investuje jak do technologie, tak do průmyslových zařízení a rozvoje výrobního závodu ve Vysokém Mýtě, který je největším výrobcem autobusů v Evropě.

IVECO BUS v České republice

Závod ve Vysokém Mýtě je největším výrobním závodem IVECO BUS. Společnost Iveco Czech Republic, a. s., navazuje na už 90letou tradici výroby autobusů v tomto městě. Firma, známá od roku 1948 pod jménem Karosa, se již ve druhé polovině čtyřicátých let minulého století orientovala převážně na výrobu autobusů a je spojena s řadou úspěšných a dnes legendárních vozidel. Jedná se o typ 706 RTO, ale i o další řady ŠM, ŠL, ŠD, 700 a 900. Na tyto úspěšné typy navázala vozidla Crossway – nejúspěšnější meziměstský autobus současnosti. Výrobní závod doposud vyrobil více než 30 000 vozidel Crossway. Výroba dále zahrnuje vozidla typu Crossway Low Entry, Line, POP a PRO s různými typy motorů v mnoha výrobních modifikacích a nový model Evadys.

IVECO BUS

IVECO BUS je značkou CNH Industrial N.V., celosvětového lídra v oblasti kapitálových produktů, jehož akcie jsou obchodovány na newyorské burze Stock Exchange a na italské burze Borsa Italiana v Miláně.

IVECO BUS, významný hráč na poli veřejné dopravy a jeden z největších výrobců autobusů v Evropě, vyvíjí, vyrábí a prodává širokou škálu vozidel, která splňují veškeré nároky veřejných a soukromých dopravců:

- školní, meziměstské a turistické autobusy (Crossway, Evadys a Magelys),
- standardní i kloubové městské autobusy, včetně verzí BRT, přičemž IVECO BUS je bezkonkurenčním lídrem, pokud jde o čisté technologie jako CNG a hybridní pohon (Urbanway a Crealis),
- minibusy pro všechny druhy osobní dopravy (Daily),
- podvozky pro výrobce karosérií.

Nová svařovna ve Vysokém Mýtě

Foto: IVECO BUS

IVECO BUS zaměstnává ve dvou výrobních závodech, ve francouzském Annonay a českém Vysokém Mýtě, přes 5 000 pracovníků. Oba závody získaly v roce 2013 bronzovou medaili World Class Manufacturing (WCM), což je mezinárodní metodika pro řízení výrobních procesů v souladu s nejlepšími standardy po celém světě. Rozsáhlá servisní síť IVECO BUS a IVECO zaručuje technickou podporu všude, kde jsou vozidla IVECO BUS používána.

Čtvrtstoletí od spojení české značky Barum s německým Continentalem

25 let
OTROKOVICE

Continental

- Za svou pětadvacetiletou historii prodělal otrokovický výrobce osobních, nákladních i průmyslových pneumatik významný vývoj a rozvoj.
- Smlouva o joint-venture s koncernem Continental vstoupila v platnost před 25 lety, 1. března 1993. Od tohoto dne se datuje vznik společnosti Barum Continental, spol. s r. o., současný Continental Barum, s.r.o.
- Oproti roku 1993 došlo k sedminásobnému navýšení produkce osobních plášťů a dokonce čtrnáctinásobnému v nákladních pláštích.
- Produktivita a efektivita výroby vzrostla za posledních 25 let 8x.

Historie otrokovické pneumatikárny sahá až do roku 1932, kdy firma Baťa ve Zlíně vyrobila první autopláště, ale i dopravní pásy a klínové řemeny. Vyráběné pneumatiky nejdříve sloužily k obutí nákladních vozidel, které distribuovaly po Evropě obuv z baťových závodů. Později se vyráběly také osobní pneumatiky, které propagoval už v roce 1935 i Vlasta Burian (Pneu Baťa). V roce 1966 byla zahájena výstavba nové pneumatikárny v Otrokovicích a k slavnostnímu otevření došlo o šest let později.

Za dlouhá léta fungování gumárenství v regionu firma měnila své jméno a strukturu. V padesátých letech se jednalo o národní podnik Rudý říjen Gottwaldov, později Otrokovice, v osmdesátých letech o Barum – Rudý říjen Otrokovice, po roce 1990 o Barum, a. s., Otrokovice a do kuponové privatizace vstoupil podnik pod názvem Barum Holding (spojením firem Barum, o. p., Zlín, Barum, a. s., Otrokovice a Mitas, a. s., Praha).

Po roce 1989, spolu s přechodem k tržní ekonomice a nárůstem konkurence na trhu, se pro mnoho podniků stalo životní nutností navázat spolupráci s úspěšnou a zavedenou zahraniční firmou. Německý koncern Continental vstoupil do Barum, a. s., Otrokovice podpisem smlouvy o joint-venture 21. prosince 1992. Dohoda začala platit od 1. března 1993, kdy rovněž vznikla společnost s ručením omezeným Barum Continental.

Zatímco v roce 1993 činila roční produkce osobních pneumatik 2,5 milionu kusů, po dvaceti pěti letech se v otrokovickém závodě vyrobí téměř 21 milionů plášťů. V letech 2007 a 2011 bylo vyrobeno dosud nejvyšší množství osobních plášťů, a to 21,3 milionu v rozměrových řadách od 13 do 24 palců. Momentálním trendem je produkce složitějších a vysokorychlostních plášťů (UHP) či pneumatik s technologií ContiSeal a ContiSilent.

Podobný razantní rozvoj prodělala i výroba nákladních a průmyslových plášťů. Před 25 lety se jich v Otrokovicích vyrábělo 115 tisíc kusů, loni to ale již bylo rekordních 1,6 milionu v obou výrobkových kategoriích. Produktové portfolio je také velmi široké – od 8 palců do 24 palců.

I ve strojírenském odvětví, ve výrobě vulkanizačních forem, došlo k výraznému navýšení výroby. V roce 1993 se jich zde nevyrábělo ani 100 kusů ročně. Aktuálně činí roční produkce VFC (Výroba forem Continental) 1 200 vulkanizačních forem pro osobní pneumatiky.

Koncern Continental má v současné době 22 pneumatikáren po celém světě a ten otrokovický je tím největším, co se počtu všech vyráběných kusů osobních plášťů týče.

Otrokovický Continental Barum se specializuje na výrobu prémiové značky Continental, ale v jeho výrobním portfoliu samozřejmě nechybí ani nejznámější lokální značka pneumatik Barum. Dalšími vyráběnými koncernovými značkami jsou také například Matador, Uniroyal, Semperit a General Tire.

Všechny vyrobené osobní pneumatiky z Otrokovic tvoří 6,6 % evropské spotřeby

L. Láznička Foto: Continental Barum

plášťů a v kategorii nákladních je to dokonce ještě o 5 % více, kdy otrokovická produkce pokryje více než 11 % poptávky na evropském kontinentu.

Jednatel společnosti Libor Láznička ke čtvrtletí trvající spolupráci poznamenává: „Spojení s koncernem Continental v roce 1993 jistě patřilo k významnému strategickému rozhodnutí, které přineslo zvýšení produktivity a efektivity výroby. Během uplynulých 25 let bylo v Otrokovicích investováno 35 miliard korun do moderních výrobních technologií, výstavby a rozšíření výrobního areálu."

Od roku 1993 bylo v otrokovické pneumatikárně vyrobeno celkem 390 milionů plášťů pro osobní automobily, 13 milionů těžkých i lehkých nákladních plášťů a z kategorie průmyslových plášťů to je téměř 1,5 milionu kusů.

Společnost Continental Barum otevřela novou výrobní halu

V pneumatikárně dělají části ocelových forem na výrobu plášťů na 3D tiskárně. Jako jedni z prvních v Česku. Výroba forem Continental tak dokončila další významný krok realizace strategického rozvoje výroby vulkanizačních forem v Otrokovicích.

Výroba forem má tradici

Výroba forem v Otrokovicích má svou tradici výroby forem pro vulkanizaci osobních plášťů pro koncern Continental od spojení tohoto strategického výrobce pneumatik se značkou Barum v roce 1993. Samotná historie výroby forem se však píše již od roku 1932, kdy firma Baťa zahájila výrobu prvních osobních plášťů. Výroba forem Continental (VFC) je výrobce odlévaných nebo frézovaných osobních segmentových forem. VFC je nedílnou součástí organizační struktury gumárenské společnosti Continental Barum v Otrokovicích, zároveň VFC náleží do korporátní organizační jednotky Continental Moulds and Machinery.

V prvním pololetí roku 2017 byla v otrokovické výrobě forem vyrobena dvacetitisící forma, a to na tehdy technologickou novinku, rozměr 205/55 R16 AllSeasonContact. Dvacet tisíc kusů vyrobených forem totiž znamenalo i těžko představitelných osm milionů hodin, které tým VFC musel vynaložit, aby tohoto výsledku dosáhl. V letech 1993–1995 činila průměrná roční produkce 90 kusů vulkanizačních forem. Od roku 1996 tento počet výrazně rostl, až se v roce 2004 ustálil na 1 100 kusů forem. Počínaje rokem 2012 je průměrný roční počet vyráběných forem 1 200 kusů.

K výrobě forem se využívají moderní technologie gravitačního lití se sádrovými jádry a pětiosého obrábění na frézkách. Kombinování těchto výrobních technologií, podpořené 3D měřicí technikou a společně s širokou škálou CAD/CAM programů a řídicích systémů, umožňuje vyrábět formy podle požadavků zákazníků. Zákazníky jsou především pneumatikářské závody koncernu Continental ve více než 13 zemích. Hlavními odběrateli forem se staly nejen závody ve státech EU, ale i v Rusku, USA a Jižní Americe.

Za posledních dvacet pět let prošla výroba forem významným technickým a technologickým vývojem, který se zejména v posledních letech dynamicky zrychloval a díky zvýšeným investicím umožnil nástup nových výrobních technologií. Momentálně vyráběné formy jsou vyrobeny za použití inovované technologie gravitačního lití a víceosého obrábění, které jsou podporovány technologiemi 3D měření, 3D tisku lamel a Cr-N povlakování segmentů.

V letech 2017 a 2018 bylo rozhodnuto o dalších investicích do nových technologií, rozšiřování výrobních a skladovacích prostor. Výrobní plán 1 200 forem v roce 2017 byl o 20 kusů překročen.

Od roku 2015 bylo postupně do výroby forem v Otrokovicích investováno téměř 28 milionů eur. Na rok 2018 byl schválen výrobní plán také 1 200 forem včetně výroby 570 modelů za použití další hlavní investice ve výši 5,93 milionu eur. Jednatel společnosti Continental Barum Libor Láznička k investicím v posledních letech říká: „Výroba forem v Otrokovicích tak postupně realizuje záměry projektu Mould and Mould Related Technology 2020 s cílem být nejen výrobcem forem využívajícím moderní technologie, ale i vývojovým partnerem v rámci Conti s významnou úlohou při ochraně know-how.“

Výroba forem Continental je součástí pneumatikárny Continental Barum, s.r.o., Otrokovice a organizačně spadá ke korporátní jednotce Continental Moulds and Machinery.

Roční produkce VFC činí kolem 1 200 vulkanizačních forem.

V posledních letech je zde zaznamenáván dynamický vývoj za využití vysokých investic do strojního zařízení a technologických inovací.

10. dubna 2018 byla slavnostně otevřena nová výrobní hala využívající stroje pro novou SLM technologii výroby lamel a segmentů.

Nová hala Annex

Foto: Continental Barum

Nová hala Annex

K slavnostnímu přestřižení pásky došlo v úterý 10. dubna 2018 a postarali se o to jednatel společnosti Continental Barum Libor Láznička, šéf koncernového oddělení Continental Moulds and Machinery Didier Fuchs, ředitel Výroby forem Continental z Otrokovic Ladislav Velič, hejtman Zlínského kraje Jiří Čunek a starosta Otrokovic Jaroslav Budek.

Prostory nové výrobní haly Annex čítají 4 200 m^2 a jsou využívány zejména pro novou SLM (Selective Laser Melting) technologii výroby lamel a segmentů, dále pro dokončování forem, kontrolu, expedici a rovněž pro skladovací prostory. Na přelomu minulého roku byla dokončena první investiční etapa využití SLM technologie pro výrobu forem a tým VFC je schopen vyrábět i lamely určené pro formy na zimní novinku s dezénem VikingContact 7.

SLM technologie je umístěna v nových prostorách přístavby VFC, která nabízí dostatek potřebného zázemí jak pro pracovníky, tak pro strojní zařízení. V současné době se flotila SLM strojů ve VFC ustálila na počtu 16 kusů od 3 předních světových výrobců SLM strojů. Každý typ SLM stroje ve VFC je vybaven jiným softwarem pro přípravu dat a s odlišnou databází procesních parametrů pro stejný typ ocelového prášku. Vývoj a optimalizace těchto databází je klíčovým kompetenčním faktorem pro rozvoj a tvorbu vlastního know-how, jež je nutné pro zajištění vysoké kvality a produktivity i stále rostoucí tvarové a rozměrové komplexity lamel.

Aditivní technologie SLM spočívá ve výrobě 3D součástí ve vrstvách, které jsou postupně nanášeny na základní desku. Výkonný laser umožňuje spečení jednotlivých vrstev tak, aby odpovídaly tvaru průřezu součásti v dané vrstvě. Při tuhnutí taveniny dochází ke spojení s předchozí vrstvou materiálu. Tímto způsobem, vrstvu po vrstvě, odspodu nahoru, se postupně vytváří lamely pro segmentové formy. Po vyjmutí desky z tiskárny následují další postprocessingové operace, jejichž výsledkem je 3D výrobek (lamela) vyrobený podle požadavku zákazníka.

V současné době ve výrobě forem pracuje 386 zaměstnanců, jejichž počet se oproti roku 2015 zvýšil o 82 zaměstnanců napříč všemi pracovními pozicemi. Ladislav Velič, ředitel Výroby forem Continental, k letošnímu náboru dodává: „Pro letošní rok je plánováno přijetí dalších 15 pracovníků na finální číslo 401 zaměstnanců, abychom byli schopni dále pokračovat ve strategickém rozvoji našeho oddělení.“ Na všechny zaměstnance jsou kladeny vysoké požadavky na jejich kvalifikaci a odbornost a jsou využívány bohaté zkušenosti operátorů i programátorů.

Continental vyvíjí pokrokové technologie a nabízí služby pro udržitelnou a provázanou mobilitu lidí a jejich majetků. Technologická společnost založená roku 1871 nabízí bezpečná, účinná, inteligentní a cenově dostupná řešení pro vozidla, stroje, dopravu a přepravu. V roce 2017 dosáhla společnost Continental obratu 44 miliard eur a v současné době zaměstnává více než 238 000 pracovníků v 61 zemích.
Divize Pneumatiky má v současné době celosvětově 24 výrobních a vývojových závodů. Široký sortiment výrobků a neustálé investice do výzkumu a vývoje významně přispívají k hospodárnosti a ekologicky efektivní mobilitě. Jako jeden z předních světových výrobců pneumatik s 52 000 zaměstnanci vytvořila divize Pneumatiky v roce 2016 obrat ve výši 10,7 milardy eur.
Continental AG je v České republice zastoupen výrobními, výzkumnými a prodejními jednotkami v Adršpachu, Brandýse nad Labem, Frenštátě pod Radhoštěm, Jičíně, Meclově, Otrokovicích, Ostravě a Trutnově. Slovenskou republiku zastupují výrobní závody Púchov, Zvolen a Dolné Vestenice. Celkem v Česku a na Slovensku koncern Continental zaměstnává již více než 20 000 pracovníků.

3D tisk lamel v nové hale

Foto: Continental Barum

Toyota ocenila BRANO, a.s.

Toyota Boshoku Europe ocenila BRANO, a.s., a to za nulové MPM (Missed Per Milion), tedy za včasné dodávky a logistiku v oblasti autozvedáků. „Ocenění bylo předáno koncem března v Bruselu na Supplier meeting day,“ uvedl obchodní ředitel Daniel Otáhal, který za BRANO, a.s., ocenění přebíral. Toyota Boshoku Europe tímto způsobem poděkovala za výbornou práci pracovníků z divize výroby autozvedáků v Hradci nad Moravicí.

Text a foto: Miroslav Pospíšil

Katapult ALIS zkušebny DYCOT nabídne unikátní řešení

Od poloviny minulého roku probíhá intenzivní vývoj celosvětově unikátního zařízení ALIS. Jedná se o chytrou nadstavbu využívající katapult zkušebny DYCOT pro fyzickou simulaci bočních nárazů vozidla. Boční nárazy se zkoušejí dle scénáře EuroNCAP.

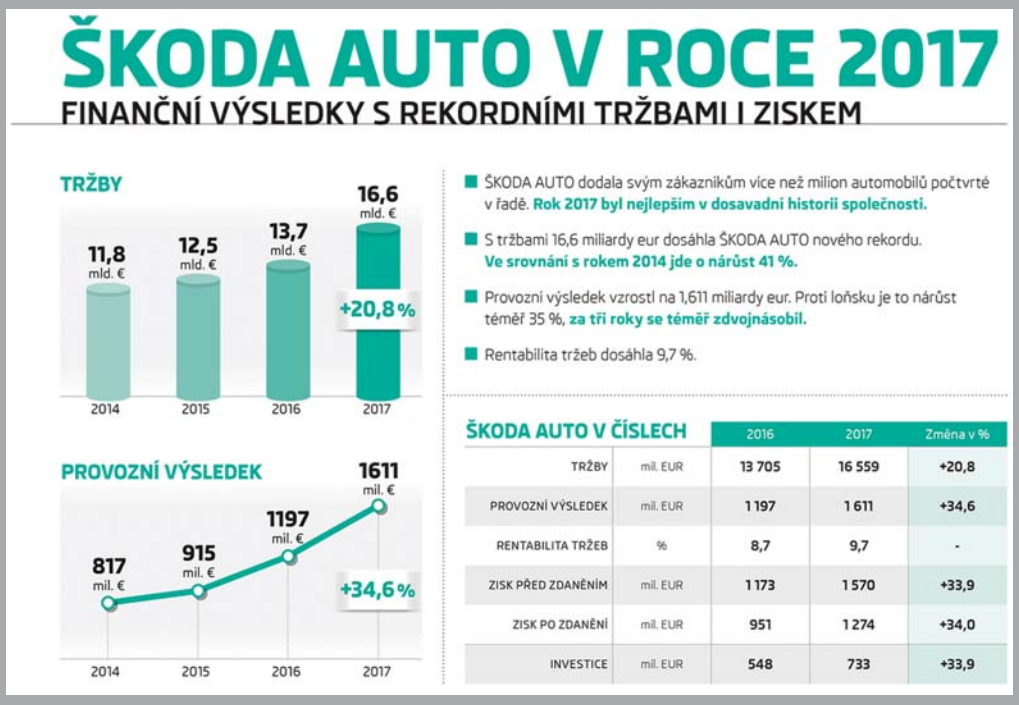
Vývojové práce na zařízení ALIS (Active Lateral Impact Simulation) se už rozběhly na maximální otáčky. Jedná se o velmi komplexní a multidisciplinární projekt. Zkušebna spolupracuje jak s tradičním dodavatelem zkušebních technologií, firmou ENCOPIM, tak s vlastními výpočtáři, kolegy ze společnosti ŠKODA AUTO a dalšími partnery.

V současné době je celé zařízení zprovozněno a na zkušebně DYCOT podstupuje závěrečné testy. Cílem těchto zkoušek je nejenom ověřit základní funkcionality, ale zejména předvést budoucím zákazníkům možnosti zařízení ALIS. Zejména možnost současného posouzení reakcí dvou pasažérů v jedné zkoušce je světově unikátní. V neposlední řadě jde také o co nejvěrnější nasimulování chování cestujících při nehodách v běžném provozu.

Pokud půjde vše podle plánu, bude zkušebna jako jedna z mála od května tohoto roku poskytovat zákazníkům virtuální a nedestruktivní fyzické simulace při vývoji zádržných systémů (bezpečnostní pásy, airbagy atp.) pro boční nárazy.

TÜV SÜD Czech, s.r.o.

Katapult ALIS zkušebny DYCOT prochází testováním
Foto: TÜV SÜD



ŠKODA AUTO pokračuje ve svém rekordním kurzu. Jak v celosvětových prodejích, tak i ve finančních výsledcích dosáhla česká automobilka v roce 2017 nových rekordních hodnot. Ve srovnání s minulým rokem vzrostly dodávky zákazníkům o 6,6 % na 1 200 500 vozů. Ve stejném období vzrostl i obrat o 20,8 % na 16,6 miliardy eur a dosáhl tak rovněž nové maximální hodnoty. Co se týče provozního zisku, zaznamenala tradiční česká automobilka s 1,6 mld. eur nárůst o 34,6 %.

Obr.: ŠKODA AUTO

Workshop k možnostem implementace řešení Průmyslu 4.0

AutoSAP uspořádal 1. března 2018 společně s poradenskou společností EY workshop k možnostem implementace řešení Průmyslu 4.0 v automobilovém průmyslu. Na workshopu byly diskutovány možnosti využití prvků Průmyslu 4.0 v automobilovém průmyslu v základních oblastech: návrh výrobků, plánování, výroba, údržba, logistika a skladování, kontinuální zlepšování. Představeny byly výsledky studie o využívání prvků Průmyslu 4.0 v tuzemských výrobních firmách s uvedením příležitostí a hrozeb, které firmy uváděly v oblastech automatizace, analytiky a virtualizace, digitalizace, 3D tisku, kolaborativních robotů a IT integrace.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

O rozhovor jsme požádali Jana Buriana, senior manažera oddělení podnikového poradenství společnosti EY.

Jan Burian Foto: EY

Navštěvujete měsíčně několik firem českého autoprůmyslu; jak podle vás pokračují jejich přípravy na Průmysl 4.0?

Každý měsíc navštívíme 10 až 15 společností. Dle našich zjištění existují poměrně velké rozdíly jednak v chápání samotného významu pojmu Průmysl 4.0 a dále pak samozřejmě i v ambicích a přístupu k problematice implementace Průmyslu 4.0 do praxe. Firmy testují, či rovnou zavádějí spíše izolovaná řešení. Cílí tedy především na úsporu nákladů a pracovních sil, a to zejména prostřednictvím další robotizace a automatizace. Naopak stranou zůstává zpracování a využití dat a celková integrace systémů, o čemž se sice často hovoří, avšak v praxi si s touto oblastí firmy zatím nedokáží příliš poradit.

Mají o Průmysl 4.0 firmy zájem, nebo ho pokládají za součást běžných inovačních změn?

Registrujeme velký zájem firem o vše, co je spojeno s problematikou Průmyslu 4.0. To dokládá i workshop, jenž jsme realizovali ve spolupráci se Sdružením automobilového průmyslu. Počáteční skepsi některých účastníků jsme, doufejme, překonali prezentací řady příkladů z praxe. Pro zástupce firem bylo velmi zajímavou možností nechat si následně zhodnotit vybrané oblasti digitalizace a porovnat svoji připravenost na Průmysl 4.0 s jinými společnostmi, jejichž zástupci se workshopu zúčastnili.

Jaké jsou hlavní bariéry zavádění aspektů Průmyslu 4.0?

Bariér je bohužel stále celá řada. V našem průzkumu o stavu zavádění Průmyslu 4.0 mezi výrobními firmami respondenti uvádějí, že hlavními překážkami jsou pro ně nedostatek pracovníků a finanční náročnost implementace jednotlivých řešení.

Svoji roli hraje i nedostatek informací. Firmy čekají, kdo bude první jednotlivá řešení implementovat a hlavně, zda se dostaví plánované benefity. Často tak upřednostňují filozofii raději nedělat nic, než aby začaly alespoň pilotním projektem.

Minimum firem má představu o své strategii digitalizace, firmy spíše hledají využití pro jednotlivá izolovaná řešení. Ta ovšem nemají vedením požadovanou návratnost, čímž se dostáváme do jakési spirály. Přitom právě strategie umožňuje dlouhodobější pohled na přínosy implementovaných řešení, kdy až kombinace jednotlivých prvků Průmyslu 4.0 dokáže výkonnost a konkurenceschopnost firmy skokově posunout vpřed.

Samostatnou kapitolou je absence opravdu vhodných a motivovaných pracovníků, kteří by dokázali danou problematiku uchopit. Často se zapomíná, že nejen technická odbornost, ale zejména nadšení do nových technologií a přístupů jsou klíčovými faktory při výběru správných lidí.

O jaký typ poradenství v současné době nejvíce stojí?

Nejvíce se na nás firmy obrací se žádostí o podporu při definování digitálních strategií. Tento typ strategie však musí být navázán na strategii celé společnosti, takže často řešíme obojí zároveň. Hlavním výstupem vedle zhodnocení současné situace je pak zejména prioritizace budoucích iniciativ a rozvojových projektů.

Velká poptávka je rovněž po poradenství v oblasti řízení údržby – ať už se jedná o strategii v rámci digitalizace údržby či zavádění prediktivní údržby.

Jaké hlavní trendy budeme v této oblasti sledovat v následujících několika letech?

Tím, jak vzrůstá význam automatizace, robotizace a integrace IT systémů, bude rovněž stoupat i význam zpracování a využití dat. Budou stále více využívány prediktivní modely pro plánování, údržbu či řízení kvality. Samozřejmostí se stanou prvky strojového učení a umělé inteligence, což ovšem zvýší nároky na pracovníky schopné systémy udržovat a používat.

Celková podoba digitální architektury společnosti bude mít rovněž velký význam, zejména v rámci integrace systémů dodavatelsko-odběratelských řetězců. Někteří koncoví výrobci již dnes začínají prověřovat schopnost svých dodavatelů otevřít více svoje systémy a přitom zajistit bezpečnost transferovaných dat.

Z pohledu výrobních firem pak bude trendem využívání služeb „as a service“ poskytovaných dodavateli výrobních technologií a informačních systémů. Typicky se bude jednat o pronájmy výrobních linek, robotů, využívání vzdálených monitoringů a údržby.

Po prvních pilotních projektech zavádění kolaborativních robotů budou firmy hledat využití pro skutečnou kolaboraci člověk-stroj. V současnosti firmy spíše nahrazují klasické roboty za roboty pracující bez tzv. klece, ovšem stále bez bez přímé spolupráce robota s operátorem. ■

Údržba pro top manažery 2018

Česká společnost pro údržbu, Česká zemědělská univerzita v Praze, Technická fakulta, SCHP ČR a AutoSAP uspořádaly ve dnech 4. a 5. dubna 2018 již tradiční konferenční seminář, letos s podtitulem „Údržba 4.0 – prediktivní údržba, senzory a diagnostika“, v konferenčním sále Akademie věd ČR na zámku v Liblicích. Mediálními partnery byly časopisy Řízení & údržba průmyslového podniku a All for Power.

Příjemné prostředí zámku a jeho okolí, zejména jeho interiéry, spolu s technickým vybavením nemalou měrou přispěly k celkovému úspěchu letošního semináře.

Cílem bylo zprostředkovat vrcholovým manažerům výměnu informací z oblasti průmyslu a údržby a souvislostí s aktivitami Průmyslu 4.0. O poznatky a první zkušenosti s implementací koncepce Průmyslu 4.0 a návazné Údržby 4.0 se podělili přední odborníci z automobilového průmyslu, strojírenství, automatizace a dalších odvětví průmyslové činnosti. Nechyběly přednášky pracovníků poradenských a konzultačních firem včetně pracovníků univerzit. Pozornost byla věnována novým požadavkům v prediktivní údržbě, získávání, zpracování a využití dat. Posláním konferenčního semináře bylo též vytvoření prostoru pro výměnu zkušeností z uvedené oblasti.

Obsah semináře byl určen pro vrcholové manažery, tj. ředitele společností, výrobní a technické ředitele, asset manažery, vedoucí investiční pracovníky, manažery a techniky údržby a další pracovníky na úseku řízení majetku a jeho údržby především z průmyslových organizací.

Součástí semináře byly výstavky firem a praktické ukázky – například „Servisní vozidlo“ firmy SKF se představilo přímo na nádvoří zámku.

Seminář proběhl formou interaktivních přednášek předních odborníků z oblasti managementu majetku a jeho údržby, případových studií a panelové diskuze. Ke každé tematické přednášce byl vymezen prostor na otázky a diskuzi a k dispozici byly i různé firemní informační materiály.

Zahajovací přednášku přednesl Ing. Vladimír Sochor z Ministerstva průmyslu a obchodu. Byla věnována zejména úsporám ve smyslu evropské směrnice o energetice zaměřené na čistou energii pro roky 2020–2030 a dotační programy pro úspory v souvislosti s Průmyslem 4.0.

Následovala přednáška prof. Ing. Václava Legáta z Technické fakulty České zemědělské univerzity v Praze na téma Údržba 4.0 – výzva pro manažery a techniky údržby. Hned v úvodu byla definována údržba jako taková a následně pak i v kontextu Průmysl 4.0 a jeho implementace do údržby.

Po těchto dvou přednáškách si během přestávky na občerstvení účastníci konference se zájmem prohlédli výstavku firem Logio, SKF, Act-in a dalších. Některé firmy vystavovaly i na nádvoří zámku spolu s praktickými ukázkami. Tyto ukázky byly k vidění po celou dobu semináře.

Dále probíhaly přednášky podle programu, viz www.udrzba-cspu.cz.

Nejlépe však byly v anketě účastníků hodnoceny tyto přednášky:

Jiří Čermák, Neuron Soundware, „Predikce poruch pomocí diagnostiky zvuku s využitím umělé inteligence“. Velmi zajímavá přednáška věnovaná sběru záznamů zvuků vydávaných různými zařízeními v různých režimech a následná diagnostika nestandardních stavů.

Jan Klement, SKF CZ, se ve své přednášce „SKF řešení pro Údržbu 4.0“ věnoval digitalizaci a strategii údržby. Firma SKF, která bude příští rok slavit 100 let na českém trhu a v současné době už monitoruje na milion ložisek, nabízí sofistikované přístroje pro monitoring a digitalizaci.

Jiří Drbohlav, ŠKODA AUTO, a.s., přednáška pod názvem „FIOT – chytrá údržba ve svařovně ŠKODA AUTO, a.s.“ byla věnována řešení údržby a monitoringu ve svařovně této automobilky.

Nosným tématem letošního semináře byl kromě Údržby 4.0 také sběr a zpracování velkého množství dat. Ať už ve formě záznamů z diagnostických senzorů rozličných typů až po záznamy zvukových projevů nejrůznějších zařízení. ■

Petr Šeda, předseda dozorčí rady, Česká společnost pro údržbu

V Loučni se už popáté diskutovalo o rozvoji čisté mobility

Ministerstvo životního prostředí uspořádalo v dubnu už pátý ročník konference čisté mobility v Loučni, která se již tradičně zaměřila na plnění Národního akčního plánu čisté mobility, finanční podporu ze strany jednotlivých resortů a představení nových trendů. Konference se zúčastnilo téměř 150 odborníků ze státní správy, oblasti automotive, energetických společností a odborných asociací.

„Cílem společného setkání bylo představení aktivit jednotlivých resortů v oblasti podpory čisté mobility a shrnutí plnění úkolů, které vyplývají z Národního akčního plánu čisté mobility. Silniční doprava – zejména ve městech – zůstává i nadále hlavním zdrojem emisí zdraví škodlivých látek do ovzduší. Rychlý nástup alternativních forem pohonů je v současnosti nezpochybnitelný a naším úkolem je vytvářet podmínky pro jeho další rozvoj," vysvětluje náměstek ministra životního prostředí pro řízení sekce politiky životního prostředí a mezinárodních vztahů Vladislav Smrž.

Velmi živě se debatovalo např. o plánech Evropské komise v oblasti snižování produkce CO_2, které byly zveřejněny v rámci 2. mobilního balíčku v listopadu 2017.

Vedle elektromobility byla pozornost věnována vodíkovým technologiím a stavbě nových vodíkových plnicích stanic. Již v příštím roce by mělo být postaveno prvních cca 5–6 veřejně přístupných vodíkových stanic. Právě plnicí vodíková infrastruktura je zásadním předpokladem pro to, aby v ČR vznikla nabídka ze strany výrobců automobilů. V Loučni byl poprvé představen automobil s vodíkovým pohonem v segmentu SUV, který vyrábí elektrický proud v palivovém článku prostřednictvím reakce vodíku se vzduchem, kdy jediným vedlejším produktem je čistá voda.

Nechyběly ani informace z oblasti CNG, kde je budoucnost využití tohoto paliva spojena s využitím biomethanu. Tímto procesem by se tak stal z tohoto paliva obnovitelný zdroj energie v dopravě.

Ministerstvo životního prostředí představilo podpůrné programy z Národního programu Životní prostředí, např. podporu nákupu automobilů s alternativním pohonem pro obce, kraje a organizace jimi zřízené, výzvu na osvětu čisté mobility pro statutární města a kraje či projekty komplementárního programu LIFE.

Účastníci konference čisté mobility v Loučni Foto: MŽP

Podpora alternativních pohonů však není jediným možným nástrojem zlepšení emisí v oblasti dopravy. Ideální je samozřejmě vyměnit vozidlo za městskou hromadnou dopravu, případně jiný nemotorový prostředek. Na vzestupu jsou také nové formy mobility z pohledu (ne)vlastnictví dopravního prostředku – carsharing, bikesharing. „Nicméně je zřejmé, že počet automobilů stále roste, v ČR jezdí cca 5,7 mil. osobních vozidel s konvenčním pohonem. U části těchto vozidel nás velmi trápí nekvalitní, případně nefunkční či vymontované filtry pevných částic. Zde vidím velký prostor pro zlepšení tohoto stavu," doplňuje náměstek Smrž.

První ročník MBA programu Global Management in Automotive Industry

- Programu se účastní 13 profesionálů automobilového průmyslu 4 národností, kteří splnili podmínky přijímacího řízení a úspěšně absolvovali motivační pohovor
- Pro studenty je připraven bohatý studijní program složený z 16 modulů (kurzů), včetně zahraniční studijní cesty
- Absolventi najdou uplatnění na pozicích ve středním a vyšším managementu firem v sektoru automobilového průmyslu, včetně dodavatelů a distributorů

MBA program Global Management in Automotive Industry

Foto: ŠAVŠ

Na ŠKODA AUTO Vysoké škole v březnu zahájili první ročník MBA programu Global Management in Automotive Industry. Jedná se o program celoživotního vzdělávání, který je specificky zaměřen na potřeby a perspektivy kariérně zaměřených profesionálů automobilového průmyslu. Byl vyvinut ve spolupráci s globálními hráči automobilového průmyslu, jako je AutoSAP nebo Česko-německá obchodní a průmyslová komora.

Zahájení proběhlo v prostorách Vzdělávacího centra Na Karmeli a úvodního slova se ujal rektor ŠKODA AUTO Vysoké školy doc. Ing. Pavel Mertlík, CSc., který pogratuloval studentům k jejich rozhodnutí prohloubit si dosavadní profesní znalosti. „MBA program ŠKODA AUTO Vysoké školy je v rámci České republiky unikátní nejen svým zaměřením, ale také mezinárodním rozměrem, kterého bylo dosaženo díky akreditaci ACBSP." Ředitel MBA programu doc. Ing. Pavel Štrach, Ph.D., Ph.D., pak seznámil studenty s průběhem celého studia. „Součástí programu je také náročný outdoorový trénink, který účastníkům pomůže lépe zvládat stresové situace a rozvíjet vůdcovské kompetence."

Mezi dalšími aktivitami zmínil také případové studie, příklady z praxe, interaktivní úkoly, cafeterie, diskuze, projekty a simulace.

První absolventi kurzu budou zakončovat své studium za 18–24 měsíců. Mají předpoklad uplatnit se především v pozicích ve středním a vyšším managementu firem v sektoru automobilového průmyslu včetně dodavatelů a distributorů.

ŠKODA AUTO Vysoká škola

Škola byla založena v roce 2000 společností ŠKODA AUTO. Je jedinou vysokou školou v České republice, jejímž zakladatelem je velká nadnárodní společnost. Nabízí studium akreditovaných podnikohospodářských bakalářských a magisterských oborů v českém i anglickém jazyce. Součástí studia je unikátní povinná semestrální praxe v ČR či zahraničí. K dispozici je intenzivní využití programu Erasmus pro studium i praxi v Evropské unii. Umožňuje získání druhého diplomu z partnerských VŠ v rámci Double Degree studijních programů. Na ŠKODA AUTO Vysoké škole je v současnosti zapsáno téměř 900 studentů, z toho 25 % zahraničních z 24 zemí.

Vojtěch Petráček: Široká spolupráce ČVUT s průmyslem

Od února 2018 je jaderný fyzik Vojtěch Petráček novým rektorem Českého vysokého učení technického v Praze (ČVUT). Od svého zvolení rektorem se zajímá o současnou i možnou budoucí spolupráci s automobilovým průmyslem, a proto jeden z prvních velkých rozhovorů věnoval právě časopisu Český autoprůmysl.

Vojtěch Petráček Foto: ČVUT

Pane rektore, kterých hlavních pět směrů ve vědě a technice ovlivní nejvíce nastupující generaci vašich studentů?

ČVUT vychovává studenty v celém spektru technických oborů i v oborech přírodovědných. Proto vymezení hlavních směrů, které ovlivňují nastupující generaci, není jednoduché a jednoznačné. V každém oboru je to trochu jinak. Jistě však existují společné jmenovatele, jako je rozvoj informatiky, automatizace a robotizace, rozvoj nových materiálů a technologických postupů jejich přípravy a užití, a v základech těchto směrů ležící rozvoj v oblasti matematiky a fyziky.

V čem vidíte hlavní poslání ČVUT a jaké jsou hlavní priority pro nadcházející období?

ČVUT je součástí páteře technického vysokého školství tohoto státu a je výzkumnou univerzitou s intenzivními vztahy s domácími i zahraničními partnerskými univerzitami a výzkumnými organizacemi. Rovněž tak máme rozsáhlou spolupráci s průmyslovými partnery. Naší hlavní prioritou by v nadcházejícím období mělo být co nejlepší využití možností spolupráce jednotlivých součástí univerzity. V tom je skryto hodně potenciálu. Také bychom rádi, aby ČVUT hrála co největší roli v rozvoji a uplatnění moderních a inovativních metod a technologií, abychom co nejlépe rozvinuli technologický transfer a rovněž abychom stále zlepšovali úroveň vzdělání poskytovaného našim studentům a úroveň naší vědeckovýzkumné práce.

Jaký obsah a formy má a měla by mít spolupráce mezi vaší školou a průmyslovou praxí? Na co chcete navázat a co naopak představit nového?

Široká spolupráce ČVUT s průmyslem probíhá na všech rovinách již nyní. Byl bych rád, kdybychom dále dokázali rozvinout spolupráce například v projektech národních center kompetence,

Budova rektorátu ČVUT a CIIRC

Foto: ČVUT

kdybychom dokázali nalézt další silné strategické partnery, kteří by s ČVUT realizovali výzkum, ale také například podporovali rozvoj oborů pomocí vytváření center excelence či například soukromým sektorem podporovaných profesorských pozic.

Jsme ve fázi, kdy je průmyslová sféra unavena konferencemi o Průmyslu 4.0 a hledá naopak cesty k naplnění jeho myšlenek. Jak se na to díváte vy?

Průmysl 4.0 je poměrně často používaným pojmem či rámcem. Kolegové na ČVUT se mu hodně věnují a snaží se jej naplnit reálným obsahem a směřovat do této oblasti svůj výzkum. Já osobně si myslím, že se samozřejmě jedná o moderní trend, ale rozhodně se nejedná o věc, která by v sobě neskrývala rizika. Robotizace výroby, velká závislost na vzájemné interakci věcí a komunikačních sítích, velká závislost společnosti využívající takovou výrobu na informačních tocích a bezpečnosti kritické infrastruktury, to jsou jen ukázky oblastí, kde mohou vznikat společenské, technické či bezpečnostní problémy a společnost se může stát ještě zranitelnější, než je nyní. Dopad revolučních změn na trh pracovních sil a společenské důsledky je též nutno uvážit. Byl bych rád, kdybychom na ČVUT dokázali nejenom rozvinout ty nejmodernější technologie užitečné pro moderní automatizovaný průmysl, ale kdybychom též zkoumali druhou stranu mince – společenské dopady – a kdybychom dokázali pomoci například v oblasti rekvalifikací těm, kdo budou změnami vyplývajícími z robotizace výroby zasaženi.

Digitalizace je jeden z nezpochybnitelných trendů; jak ho vnímáte a jak ho může škola pomoci naplňovat?

Digitalizace je neoddiskutovatelným trendem prostupujícím téměř všemi oblastmi techniky. Přinesla nám již obrovské změny v tom, jak funguje svět kolem nás a věci v něm – a to jen za krátké období několika desítek let. A ještě větší změny nás čekají v nejbližších letech. ČVUT samozřejmě v této oblasti hraje významnou roli. Fakulta elektrotechnická, fakulta informačních technologií, fakulta strojní, či vysokoškolský ústav CIIRC, to jsou příklady součástí, které digitální technologie a informatiku rozvíjejí. V této oblasti jsou ovšem aktivní i součásti další.

Automobilový průmysl nezpochybňuje nástup pohonů na alternativní paliva a e-mobilitu, na straně získávání levné a čisté energie je ale řada nedořešených otázek. Co bude podle vás rozhodující pro to, aby nízkoemisní nebo čistá auta opravdu uspěla a nestala se jen nutností, kterou je zákazníkům třeba vnutit?

Opravdu nejsem odborníkem na elektromobilitu či nízkoemisní automobily. Jistě lépe by mohli odpovědět kolegové z fakulty strojní či elektrotechnické. Pokud jde o elektromobily, můj pocit je, že k jejich úspěšnému uplatnění potřebujeme velmi dobrou energetickou infrastrukturu, která sama nebude generovat skleníkové plyny a emise, velmi propracovanou distribuční a nabíjecí síť a samozřejmě též pokročilé baterie a řídicí systémy, které umožní dlouhý dojezd vozů. Domnívám se, že takovým stabilním základem energetické

Budova ČVUT a CIIRC

Foto: ČVUT

infrastruktury by měla být jaderná energetika. Na cestě k takovému stavu myslím jistě čeká generace nízkoemisních automobilů.

Vnímají vaši studenti, že žijí v technicky převratné době? Jaký je zájem například o robotizaci nebo autonomní řízení vozidel a další oblasti, kde se očekávají nové inovační skoky?

Domnívám se, že studenti rozhodně převratnost naší doby vnímají. Zájem o robotizaci, autonomní řízení, umělou inteligenci a další moderní oblasti je veliký. A právě tyto moderní oblasti přitahují na ČVUT řadu absolventů středních škol, protože je známo, že v těchto oborech jsme na špičce výzkumu i výuky.

Jaké jsou recepty na zvýšení zájmu o technické obory? Vystačí si tato země jen s odborníky, kteří se tu narodili, nebo se zemi vyplatí stahovat si na vysoké školy talentované mozky z celého regionu, které tu možná zapustí kořeny nebo naváží celoživotní kontakty?

Zásadní je budovat zájem o technické obory již ve chvílích studia na základní a střední škole. Je důležité prezentovat technické a přírodní vědy, pomoci učitelům, aby mohli tyto obory prezentovat na základě posledních poznatků, přicházet na základní a střední školy s přednáškami našich studentů, výzkumníků a pedagogů. O vše toto se snažíme na ČVUT průběžně. Snažíme se i o výchovu nadaných dětí v univerzitní mateřské školce a škole.

ČVUT je centrem, na které přicházejí studenti, pedagogové a výzkumníci z mnoha míst – nejen regionu, ale celého státu – i ze zahraničí. Taková mobilita je samozřejmá pro mezinárodně aktivní výzkumnou univerzitu, kterou jsme.

Otázka na závěr: Někteří světoví vědci a inovátoři varují také před tím, aby se technika a technologie za nějakých 50 a více let nepostavily proti člověku samotnému. Co si o tom myslíte vy?

To, jestli bude technika naším dobrým sluhou nebo zlým pánem, závisí dosud pouze na nás. Rizika ztráty soukromí, zranitelnosti celé společnosti, závislosti na kritických infrastrukturách rozhodně existují. Musíme je pochopit a řídit je a my sami se musíme zamyslet nad tím, co měníme za zjednodušený a pohodlný život. Teď můžeme ještě vše řídit. Pokud ovšem struktury globální umělé inteligence postoupí dostatečně vpřed, bude se naše možnost reakce komplikovat. Myslím, že čas to reflektovat nastal právě nyní. ■

Budova rektorátu ČVUT

ČVUT je nejvýznamnější technická univerzita v Česku a zároveň nejstarší technická vysoká škola ve střední Evropě. Oslavila už 310 let od svého založení.

Na osmi fakultách a v pěti ústavech studovalo loni zhruba 20 000 studentů a škola měla přibližně 3 500 zaměstnanců. ČVUT je členem Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP).

Americký autoprůmysl v očekávání roku 2018

Silné prodeje, technologické pokroky v oblasti autonomní dopravy i elektromobility, ale i nárůst nejistot

Prodej automobilů v USA je nadále vysoký, tlačený levnými palivy i poptávkou po SUV. Roste i prodej vozidel s alternativním pohonem, ale přesto jejich podíl zůstává velmi nízký. Do autonomního řízení investují americké automobilky i ICT firmy a tato technologie postupně proniká do řadových automobilů. I když je plná automatizace ještě vzdálená, federální legislativní rámec pro její praktické zavádění již začíná vznikat. Autonomní řízení, umělá inteligence a elektromobilita jsou velmi perspektivní oblasti pro české firmy i univerzity se zájmem o USA.

Silné prodeje, ale po dlouhé době první pokles

Americký autoprůmysl v roce 2017 zažil opět silné prodeje. I když celkový počet prodaných vozů opět překročil 17 milionů, poprvé od hospodářské krize v roce 2009 byl zaznamenán mírný, téměř 2 % pokles. Méně vozů v meziročním srovnání prodala tzv. velká trojka (GM, Fiat Chrysler a Ford), naopak zahraniční značky posílily. Především se z Dieselgate zotavil Volkswagen, jehož prodeje stouply o 5 %, a to zejména díky novému modelu velkého sedmimístného SUV Atlas.

I v uplynulém roce pokračoval trend růstu segmentu SUV a CUV na úkor vozů malých a vozů střední třídy. Pokračoval i nárůst prodejů elektromobilů a plug-in hybridů, který meziročně stoupl o 25 % na téměř 200 000 kusů. Nejprodávanějším elektromobilem zůstal model S společnosti Tesla (27 tisíc kusů), následovaný Chevroletem Bolt od GM (23 000 kusů). Tyto i řada dalších nově nabízených elektromobilů již umožňují dojezd nad 200 mil (350 km) a rychlodobíjecí kapacity. I nadále však podíl elektromobilů zůstává hluboko pod 2 % celkových prodejů.

Rozvoj elektromobility a autonomního řízení

Technologický vývoj v oblasti amerického automobilového průmyslu dosáhl v uplynulém roce řady zajímavých milníků. V USA je v současnosti k dispozici přes 16 000 veřejných nabíjecích stanic s téměř 50 000 přípojkami pro elektromobily (1/3 z toho v Kalifornii) s tím, že výstavba dalších tisíců je přislíbena. Např. Volkswagen anoncoval záměr do července 2019 vybudovat síť 2 800 nabíjecích stanic v rámci iniciativy Electrify America jako součást kompenzace za Dieselgate. Tesla v současnosti provozuje 2 636 rychlonabíječek na 373 nabíjecích místech a přislíbila brzké zdvojnásobení. Největší světový nezávislý výrobce a provozovatel nabíjecích stanic Chargepoint oznámil zahájení budování ultravýkonných rychlonabíječek s výkonem 400 kW. Stále však počet nabíjecích stanic zůstává příliš malý ve srovnání s celkovým počtem benzinových pump, kterých je v USA přes 112 000. Jednotlivé státy proto přicházejí se svými vlastními ambiciózními plány – např. Kalifornie plánuje do roku 2025 podpořit výstavbu 250 000 nabíjecích stanic pro elektromobily a 200 vodíkových čerpacích stanic v hodnotě 2,5 mld. USD.

Silný rozvoj zažívá i technologie autonomního řízení založeného na umělé inteligenci, což bylo vidět i na široké expozici této technologie na veletrhu CES Las Vegas v lednu 2018. V Kalifornii má 42 firem povolení úřadů tyto vozy testovat v provozu – meziročně se tak počet firem skoro zdvojnásobil. Dohromady je na kalifornských silnicích testováno 285 takových automobilů. Vyjma Kalifornie jsou autonomní vozy testovány především v Nevadě a Arizoně, jejichž místní vlády nastavily velmi volný režim. Mimo testování v reálných podmínkách

Velvyslanec ČR v USA Hynek Kmoníček:
„Český autoprůmysl je klíčovým segmentem české ekonomiky. Výroba a export aut nás fakticky živí. Je proto v našem zájmu nejenom zpovzdálí sledovat prudký technologický rozvoj, který tento segment v USA zažívá, ale být při tom. Jsem rád, že se našim zastupitelským úřadům na východním i západním pobřeží daří propojovat naše firmy a univerzity s jejich americkými partnery, a to zejména v oblasti elektromobility a autonomního řízení, které mohou tímto průmyslem zásadním způsobem otřást. Naše aktivity tak pomáhají zajistit, že náš autoprůmysl nadále zůstane na světové technologické špičce."

probíhá též testování v režimu virtuální reality. Kromě zavedených automobilek se problematikou automatického řízení zabývají výrobci počítačových čipů (NVIDIA, ON Semiconductor či Intel/Mobileye), technologické firmy jako Google/Waymo, Tesla a Apple a poskytovatelé přepravních služeb UBER a Lyft. Získat dominanci na trhu s automatickými vozy však bude vyžadovat nejenom pokročilou autonomní technologii a překonání určité psychologické překážky včetně negativního PR spojeného s nehodami těchto vozů, ke kterým logicky bude v testovací fázi docházet, ale rovněž know-how v masové výrobě vozů, což v současnosti trápí především automobilku Tesla. Ta sice každoročně představuje designerské novinky (v 2017 nákladní tahač Tesla Semi Truck a sportovní Tesla Roadster), přičemž rozsah produkce i kvalita stále výrazně zaostává za dřívějšími přísliby, a to zejména u slibovaného „lidového" modelu Tesla 3.

S rozvojem testování v reálných podmínkách a úvahami o brzké připravenosti technologie na ostré nasazení se rozhýbal i rozvoj potřebné legislativy na federální úrovni. Sněmovnou reprezentantů v září 2017 jednomyslně prošel takzvaný Self Drive Act, který má v časových lhůtách vést k nastavení institucionálního rámce a postupnému vytvoření podrobných pravidel pro fungování autonomních vozidel a budoucích bezpečnostních standardů včetně kybernetické bezpečnosti.
V současnosti je v projednávání v Senátu tzv. AV START Act (The American Vision for Safer Transportation through Advancement of Revolutionary Technologies Act), který by po svém přijetí umožnil výrobcům každoročně prodat 25 000 a po přechodném období až 100 000 autonomních vozidel za podmínky, že by regulačním úřadům doložili, že vozy jsou minimálně stejně bezpečné jako stávající vozidla a nastavili podmínky pro zajištění bezpečnosti vozidel a ochrany osobních údajů.

Nové nejistoty

Americké automobilky však v uplynulém roce musely čelit i řadě nejistot, přičemž některé souvisely i se změnou v americké administrativě, která zahájila renegociaci NAFTA a zvýšila tlaky na ukončení delokalizace výroby do Mexika, odkud se každoročně do USA dovážejí vozidla v hodnotě cca 75 miliard USD. Znepokojení vyvolává

Ilustrační fota k článku

Fota: Marino Radačič, GK LA

i možnost obchodních válek s Čínou či Evropskou unií.

Znejistění v průběhu 2017 zažívali i výrobci elektromobilů, které velmi dlouho napínalo projednávání nového daňového zákoníku (tzv. Tax Cuts and Jobs Act – TCJA), jenž téměř do konce schvalovacího procesu obsahoval odbourání federální daňové pobídky 7 500 USD na nákup automobilů na elektřinu. Schválená verze nakonec se zachováním pobídky počítá.

Co čeká autoprůmysl od roku 2018?

Prognózy pro rok 2018 počítají s dalším silným rokem a prodejem vozidel nad úrovní 17 milionů kusů s pokračujícím vysokým podílem SUV a CUV. Hlavním pohonem zůstane benzin, který bude u velkých motorů podporován hybridní technologií. Až na výjimky u těžších pick-up trucků se předpokládá dokončení útlumu prodeje dieselových motorů.
I když prodej elektromobilů bude nadále stoupat v úrovních desítek procent, zůstane jejich podíl velmi malý – nicméně americké automobilky budou nadále pracovat na dalším rozvoji elektrického pohonu. Pokračovat bude – i navzdory široce medializovaným nehodám – i postupný rozvoj autonomních technologií, jejichž prvky se postupem času začínají stávat součástí standardní či příplatkové bezpečnostní výbavy vozidel, a to zprvu ve vyšších třídách. Velké procento nově prodaných vozů tak bude již mít schopnosti poloautonomního řízení v dálničním režimu.

Agentura pro ochranu životního prostředí (EPA) v dubnu 2018 otevřela i možnost revize opatření přijatých za Obamovy administrativy, které do roku 2025 požadovaly výrazné snížení spotřeby

nových vozidel resp. vozového parku, a to z dnešních 38,5 mílí/galon (7,4 l/100km) na úroveň 54,5 mílí/galon (5,1 l/100km). Argumentuje přitom tím, že vozidla by nové technologie snižující spotřebu příliš zdražily, čímž by se vozidla stala méně dostupná pro zákazníky, a to zvlášť z nízkopříjmových skupin. Odpůrci revize naproti tomu argumentují, že byť by přísnější standardy vedly ke zdražení nových vozidel, levnější provoz spojený s nižší spotřebou by toto zdražení vykompenzoval. V současnosti je otázkou, jak se k revizi postaví stát Kalifornie, který má od sedmdesátých let 20. století pravomoc samostatně určovat své standardy, které jsou v zásadě přísnější než federální. Kalifornii následuje dalších 12 amerických států, které dohromady tvoří třetinu amerického trhu s automobily.

České zastupitelské úřady v USA budou nadále sledovat aktuální trendy v oblasti elektromobility a autonomního řízení i celkově rozvoje amerického autoprůmyslu. Ve dnech 12.–16. března 2018 Generální konzulát ČR v Los Angeles ve spolupráci s CzechInvestem, Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR a AutoSAP organizoval incomingovou misi v rámci projektu ekonomické diplomacie PROPED pro oblasti autonomního řízení a e-mobility, v rámci které do ČR přivezl zástupce americké firmy NVIDIA a univerzit (University of Nevada in Reno, University of Notre Dame) s cílem prezentovat českým firmám aktuální projekty v oblasti probíhající v USA, ale též podpořit hledání partnerství ve výzkumu či vývoji. Na tento projekt by ideálně v budoucnu navázala mise českých firem, univerzit a výzkumných institutů na západním pobřeží USA.

Jan Kubata, vedoucí kanceláře CzechTrade v Chicagu
„Český autoprůmysl a jeho dodavatelé mají vynikající tradici i schopnost konkurovat na globální úrovni. Amerika by proto měla být v jejich hledáčku – prodeje automobilů jsou zde dlouhodobě vysoké a příležitosti jsou pro všechny – od firem tradičních po dodavatele softwarových řešení. Kancelář CzechTrade v Chicagu v tomto sektoru pomáhá především malým a středním českým firmám na trh a jsme schopni pokrýt nejenom blízký stát Michigan a město Detroit, ale i státy na americkém jihovýchodě, kde díky investicím evropských, japonských a korejských automobilek vzniklo druhé centrum amerického autoprůmyslu."

Čemu se americké automobilky chtějí vyhnout, je vznik dvou rozdílných standardů v USA. Racionální hlasy proto volají po dalším vyjednávání s cílem najít možnosti pro flexibilitu, např. formou dodatečných emisních povolenek výměnou za větší podporu individuální a sdílené elektromobility.

Pokračovat v letošním roce bude i posilování ridesharingových služeb, které využívá v současnosti 17 % Američanů, a to zejména generace mileniálů. Rok 2017 je považován za rok definitivního zániku dominance klasických taxi společností, a to zejména ve velkých městech jako New York, kde cena taxikářské licence (tzv. medallion) rychle poklesla z rekordního 1. mil. USD (2013) na méně než třetinu (2017). Popularita sdílených jízd (a nových ultralevných variant jako Uber Express Pool) již dosáhla takové míry, že vedla i k citelným propadům cestujících v městské hromadné dopravě. ■

Marino Radačič, ekonomický diplomat, Generální konzulát ČR v Los Angeles

automechanika
FRANKFURT

REIFEN
NO.1 IN TIRES AND MORE
LICENSED BY MESSE ESSEN

Synergie, které určují vývoj celého odvětví.
11.–15. 9. 2018

Objevte jedinečnou rozmanitost řešení v oblasti mobility! Kromě náhradních dílů, vybavení, příslušenství a služeb bude letos poprvé nabídka ve Frankfurtu rozšířena i o segment pneumatik. Veletrh Automechanika a REIFEN – dva přední světové veletrhy v odvětví automobilového průmyslu – se spojí na půdě nejvýznamnějšího mezinárodního výstaviště v Německu. Využijte letošních synergií a navštivte veletrh Automechanika!

www.automechanika.com

info@messefrankfurt.cz
Tel. +420 233 355 246

25th Automechanika Frankfurt

messe frankfurt

České společnosti se prezentovaly na veletrhu Automechanika Istanbul

Turecký automobilový průmysl je jedním z tahounů místní ekonomiky, především pak místního exportu, na kterém se loni podílel z 19 %. V zemi působí řada zahraničních automobilových společností, zmiňme například Renault, Fiat, Mercedes-Benz či Toyotu, které v posledních třech letech do místních výrobních kapacit investovaly přes 460 mil. EUR. Turecký automobilový průmysl nyní zažívá dobrá léta. V loňském roce se tak v zemi vyrobilo rekordní množství – skoro 2 mil. vozidel, což představuje 26% nárůst oproti roku 2016. Nutno podotknout, že v porovnání s ČR se turecká produkce více zaměřuje na užitková vozidla.

Veletrh Automechanika je již zavedeným pojmem; po světě se pořádá několik výstav s tímto názvem. Ta, která se letos konala 5.–8. dubna v Istanbulu, se v rámci této značky řadí na třetí místo na světě. V letošním roce na veletrhu vystavovalo 1 352 vystavovatelů z 38 zemí světa. Veletrh zabíral veškerou vnitřní plochu 14 hal největšího výstaviště v zemi – výstaviště TUYAP, které se nachází v evropské části Istanbulu. Veletrh pak navštívilo na 40 tis. návštěvníků především ze zemí Blízkého východu.

Zahraniční kancelář CzechTrade na tomto veletrhu zorganizovala společný stánek českých firem o rozloze 30 m^2, který se nacházel v hale č. 7. V Istanbulu se tak prezentovali již tradiční účastníci veletrhu: TESLA BLATNÁ, a.s., a BRANOMARKET, s.r.o. Nově se na stánku objevily společnosti: Gumárny Zubří, a.s., a PRO TENAX, s.r.o. Dle prvotních reakcí firem byl veletrh zdařilý, jelikož si jejich zástupci odváželi řadu zajímavých kontaktů.

Nezbývá než popřát hodně úspěchů do nadcházejících jednání a snad na viděnou v září na společné české účasti MPO ČR (ve spolupráci s AutoSAP) na Automechanice Frankfurt 2018.

Statistiky z autoprůmyslu dostupné na: http://www.osd.org.tr/homepage

Zpracovala zahraniční kancelář CzechTrade Istanbul

České společnosti na Automechanice Istanbul

Foto: CzechTrade Istanbul

GiVE Global Value Experts
Management Consulting GmbH

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

www.give-consulting.com

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, přemisťování, 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

carcoustics, Johnson Controls, BMW, mtu, BOMBARDIER the evolution of mobility, SMP, ROHDE&SCHWARZ, BORGERS, REUM, HELLA, Hengst AUTOMOTIVE, YAZAKI Vehicle power and data solutions, DEUTZ, BorgWarner, Eberspächer, Freudenberg, GRAMMER, AUTOMOTIVE LIGHTING, jobelsa, DELPHI, LEAR CORPORATION, WOCO Powered by Technology, JOST, ÖBB, KNORR-BREMSE, brose Technik für Automobile, faurecia, Frarriash, MAGNA MAGNA INTERNATIONAL INC.

BEZPEČNĚ JINÁ ZÁBAVA

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

NOVÁ ŠKODA KAROQ. BEZPEČNĚ JINÁ.

Představte si svůj den strávený jinak. Díky řadě asistenčních systémů máte přehled i o místech, kam byste jinak neviděli. Nová ŠKODA KAROQ tak promění každou Vaši cestu v neobyčejný zážitek. Zatímco Blind Spot Detect prostřednictvím senzorů v zadním nárazníku kontroluje mrtvý úhel, Rear Traffic Alert, který monitoruje provoz při couvání, Vás nejen upozorní na hrozící nebezpečí, ale případně i vůz zastaví.

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.

novaskodakaroq.cz /skodacz /skodacz /skodacz /skodacr

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozů ŠKODA KAROQ: 4,4–5,5 l/100 km, 117–137 g/km