

ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2018 | 3-4

**AutoSAP vyhlásil
podniky roku v autoprůmyslu ČR**

**Produkce aut
v 1. pololetí 2018
vzrostla**

**Dodavatelé se připravují
na elektromobilitu**



**Ladislav Glogar:
Megatrendy jsou zřejmé**



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Konference AutoSAP: E-mobilita, Telč 2018





Vážení čtenáři, nástup e-mobility si automobilový průmysl v České republice definoval jako jeden z těch nezvratných a nejaktuálnějších trendů, které musí zachytit. Spolu se zaváděním digitalizace a autonomního řízení bude mít elektromobilita zásadní dopady, kterým se naše země, coby pátý největší výrobce automobilů v Evropě, nemůže vyhnout. V sázce je zachování dlouhodobé konkurenceschopnosti tuzemského autoprůmyslu, posílení jeho vědecko-výzkumných kapacit a výroby s vyšší přidanou hodnotou, potažmo udržení zaměstnanosti v České republice. Přitom zdaleka nejde jen o finální výrobce aut, ale především o stovky firem, které dodávají domácím i světovým výrobcům motorových vozidel své komponenty. Proto je velká část tohoto čísla věnována právě elektromobilitě a tomu, jak se jí budou přizpůsobovat dodavatelé automobilového průmyslu v tuzemsku.

Přípravou na nástup elektromobility se zabýváme na různých fórech několik posledních let. S ohledem na revoluční charakter změn, které jsou vyvolány především zásahy evropského regulátora, vnímáme jako zásadní, aby byla do diskuze o jejích dopadech aktivně zapojena i státní správa. Jak také konstatuje v tomto čísle Českého autoprůmyslu Ladislav Glogar, trendy jsou zřejmé, jejich naplňování však není v rámci EU ani v ČR jednoduché. V Česku máme novou vládu, novou ministryni průmyslu a obchodu, tedy partnery, které je opakovaně zapotřebí přesvědčovat o potřebě intenzivního naplňování Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu, jehož první výročí od podepsání si brzy připomeneme. Na pracovní úrovni přitom pokračují intenzivní práce na naplňování 25 konkrétních implementačních opatření Akčního plánu Memoranda. S ohledem na plošný dopad témat spojených s nástupem elektromobility řešíme souvislosti i na dalších fórech, například v rámci Národního akčního plánu čisté mobility či naposledy letos v květnu, kdy AutoSAP uspořádal v Telči konferenci k praktickým dopadům výroby elektromobilů na firmy.

I když elektromobilita je dnes hlavní cestou, jak se přibližovat legislativním požadavkům na zlepšení prostředí, žijeme v době, která nenabízí jen jedno řešení. Elektromobilita bude nicméně v Česku po nějakou dobu zřejmě nejsilněji podporovaný trend v dopravě. Proto je třeba se soustředit především na budování dostatečné nabíjecí infrastruktury a vytváření dalších podmínek na postupné zavádění vozů, které jsou či se brzy objeví ve výrobních programech. Nesmíme ale zapomínat, že kromě aut na elektřinu existují další alternativní řešení, jako jsou zemní plyn, syntetická paliva či vodík. Každá z automobilek dnes musí investovat do vývoje hned několika z těchto pohonů. Na takto technicky, personálně a finančně náročný vývoj si ale automobilky nemohou vydělat ničím jiným než prodejem vozů na spalovací motory a i ty procházejí bouřlivým vývojem. Věřím proto, že své místo na slunci tak snadno neopustí.

Do budoucnosti pohonů pak také jistě intenzivně promluví i rozdílný vývoj na jednotlivých významných trzích. Čína je dnes na poli elektromobility jednoznačně nejsilnějším hráčem, a to především díky silné intervenci čínské vlády. Spojené státy naopak ruší dříve nastavený směr snižování spotřeby, a tedy i emisí, s argumentací, že dopady emisí z dopravy jsou relativně omezené a jediné, co tato snaha vyvolá, je zvýšení nákladů na straně zákazníků. To vše pak i ve spojitosti s dopady případné eskalace obchodních sporů vytváří další nejistoty ohledně směřování a rychlosti dalšího vývoje, se kterým se musí firmy automotive vypořádat.

Je jisté, že nikdo z nás nemá pomyslnou křišťálovou kouli, a i proto jsme se všem nastíněným oblastem nástupu nízkemisní mobility v posledních měsících intenzivně věnovali a odraz těchto jednání najdete i v aktuálním vydání Českého autoprůmyslu.

*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. 3–4/2018: srpen 2018 | ISSN 2570-5482

Ladislav Glogar: 05 Megatrendy jsou zřejmé



15
Automobilový
průmysl dosáhl
v roce 2017
historických
úspěchů

PŘÍLOHA



26

Španělsko –
automobilový
magnát
s puncem
inovací

32



10

OBSAH

ROZHOVOR

5 | Ladislav Glogar: Megatrendy jsou zřejmé

NAŠE KONFERENCE

8 | Automobilový průmysl jednal o elektromobilitě v Telči
8 | Projev prezidenta AutoSAP Bohdana Wojnara na konferenci E-mobilita v Telči

NÁŠ PRŮZKUM

10 | Je český automobilový průmysl připraven na nárůst elektromobility?

SNIŽOVÁNÍ EMISÍ

12 | Snižování emisí CO₂: Nákladní auta jsou jiná „disciplína“ než osobní vozy a dodávky

VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

14 | Produkce automobilů v 1. pololetí 2018 mírně vzrostla

VÝROČNÍ TISKOVÁ KONFERENCE

15 | Automobilový průmysl dosáhl v roce 2017 historických úspěchů

NÁVŠTĚVA VE FIRMĚ

16 | Startuje největší projekt slunečních clon v historii společnosti GUMOTEX

VZDĚLÁVÁNÍ S AUTOSAP

18 | Pokračuje projekt AutoSAP – podpora autopřemyslu „AutoAdapt 2“
18 | Světový automobilový kongres FISITA – Praha 2020

PŘÍLOHA

- I | Vyhlášeny podniky roku 2017 v automobilovém průmyslu ČR
- II | GLOBAL ASSISTANCE, a.s.
- IV | TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ spol. s r.o.
- VI | TOYOTA TSUSHO EUROPE SA
- VIII | Iveco Czech Republic, a.s.
- X | Magna Exteriors (Bohemia) s.r.o.
- XII | ŠKODA AUTO a.s.
- XIV | Podnik roku 2017 – fotogalerie

ZAHRA NIČNÍ INVESTICE

19 | Pavel Juříček v USA slavnostně otevřel továrnu na zkapalněný vodík
20 | Pavel Juříček k české investici do vodíku z Tennessee

JAK SE VEDE

22 | Nošovická automobilka Hyundai zahájila výrobu inovovaného Tucsonu
23 | Český výrobce přívěsů AGADOS navyšuje prodeje a neustále představuje novinky
24 | Projekt Edag LightHinge+, moderní závěsový systém kapoty motoru v organickém designu
26 | Kolektor Tesla Jihlava s novým názvem do 7. desetiletí
27 | VALEO postaví druhý výrobní závod v Rakovníku
28 | Robert Bosch, spol. s r.o., v Českých Budějovicích zahájil stavbu vývojového centra položením základního kamene

TECHNICKÉ VZDĚLÁVÁNÍ

29 | Firma Bosch uspořádala první úspěšný ročník technicky zaměřené soutěže pro vysokoškoláky Mechathon

KONFERENCE

31 | Budoucnost manažerů je ve virtuální realitě a IT nástrojích

ZE ZAHRA NIČÍ

32 | Španělsko – automobilový magnát s puncem inovací

VÝROČÍ

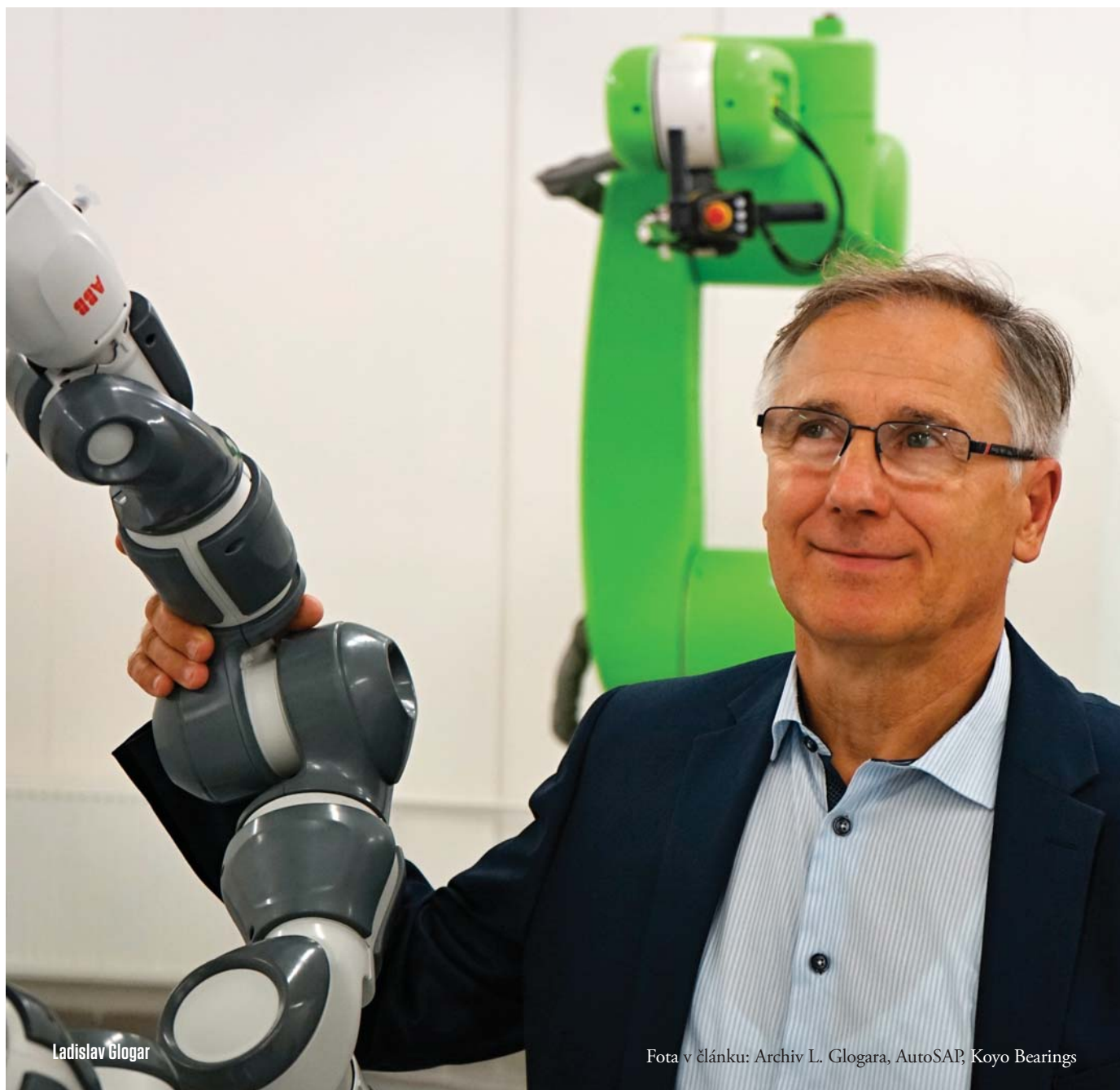
34 | Trendy a výzvy, kterým bude čelit český průmysl

Fotografie na 1. straně obálky: Faceliftovaný Hyundai Tucson, HMMC
Fotografie na 2. straně obálky: Konference AutoSAP v Telči, ŠKODA AUTO
Fotografie zde: Libor Blažek, Škoda Auto, Kolektor Tesla Jihlava

Ladislav Glogar: Megatrendy jsou zřejmé

K jejich naplnění potřebují firmy autoprůmyslu mimořádné technické a inženýrské kapacity. Rozhovor se členem představenstva AutoSAP a výkonným ředitelem Moravskoslezského automobilového klastru Ladislavem Glogarem.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Ladislav Glogar

Fota v článku: Archiv L. Glogara, AutoSAP, Koyo Bearings

Pane Glogare, zastavme se nejprve u obecnější záležitosti, a tou jsou megatrendy budoucnosti automobilového průmyslu. Jak je vnímáte?

Odborná veřejnost se shoduje na tom, že určujícími megatrendy v automotive jsou čistá mobilita, autonomní řízení a digitalizace. První dva trendy se týkají automobilového průmyslu, třetí je trend obecný, který se dotýká nejen automotive.

Čistá mobilita je podle mě nejen správný výraz, ale i směr rozvoje autoprůmyslu. Pokrývá nejen pohony automobilů, ale také zcela jiné business modely pro pohyb člověka mezi jím žádanými místy. Výzvy, které před automotive stojí, jsou jak v docílení stanovených limitů CO₂, tak ve vjezdech do měst, které vytyčují nízkemisní zóny, a tak podporují čistou mobilitu. Současně je ale také třeba vyvolat zájem zákazníků kupovat automobily, které generují nízkou úroveň emisí a přitom poskytují komfort, na který je dnešní automobilista zvyklý.

Autonomní řízení je dalším megatrendem, který dle mého názoru, bez ohledu na pohon vozidel, je nejen technickou, ale i bezpečnostně právní výzvou. Technické řešení v automobilu je z pohledu uživatele jednodušší věc. Složitější jsou věci kybernetické bezpečnosti a právní věci, zejména v okamžiku, kdy se na silnici setkají autonomně řízená vozidla s vozidly řízenými člověkem, tedy v reálném nebo smíšeném prostředí. Naskytá se tedy otázka, jestli pro autonomní řízení nebude potřeba vybudovat „specializované“ prostředí, a tak urychlit jeho zavedení.

Třetím trendem, který se ale netýká jen automotive, je **digitalizace**. Tedy práce s velkým množstvím dat. Tento obecný směr dává člověku, pokud jej dokáže racionálně využít, zcela nové možnosti v rozhodování a chování v různých oblastech. V činnostech spojených s výrobou, ale i službami či využitím osobního času a zálib. Je to oblast, která s sebou ale nese výzvy v usměrnění, vzdělávání či vybudování potřebné infrastruktury jako například vysokorychlostní internet apod.

Jak se daří zachytit uvedené trendy firmám v autoprůmyslu?

Všechny firmy by měly pracovat s digitalizací. To je oblast, která se dotýká všech, a v dnešním výrobním procesu je už téměř nezbytná. Jednotlivé moderní technologické celky, stroje a zařízení poskytují široké spektrum dat, ze kterých je možné jejich umným zpracováním vytvořit hodnotné informace pro vlastní nastavení technologického procesu. Zavést moderní údržbu, technologii a řadu dalších aktivit vedoucích ke zvýšení efektivity procesu. Je to „jen“ o umění zpracování a využití dat.

Autonomní řízení na druhou stranu vytváří zcela nové příležitosti pro existující firmy, ale i zcela nové tzv. disruptive companies. Znamená příležitosti v oblasti senzory, elektroniky, software, ale i výuky chování člověka. Je to oblast velmi širokého uplatnění jak pro velké Tier 1 integrátory, tak i SME.

Čistá mobilita přináší také výrazné změny, a to nejen v samotných dopravních prostředcích, ale i ve způsobech využití automobilu, jinak řečeno, v nových „business modelech“ přepravy člověka.

Změny v dopravních prostředcích se týkají zejména rozvoje systémů pohonů – spalovacích motorů (nemají dle mého názoru zdaleka odzvoněno) a nových elektropohonů jak bateriového typu, tak na bázi palivových článků (čeká zde ještě řada výzev pro široké uplatnění). Z hlediska změny v dopravních prostředcích nejde ale jen o pohony. Nad nimi stojí obecný cíl snižování hmotnosti při současném navyšování bezpečnosti a komfortu. Uvedené požadavky vedly k nárůstu hmotnosti vozu střední třídy z 950 kg v 80. letech minulého století na 1 390 kg v roce 2016 u vozidel s klasickým spalovacím motorem (elektrovozidla jsou ještě těžší). Cesta snižování hmotnosti se týká všech typů vozidel, je to tedy technologicky neutrální cíl. Zvýšení „čistoty mobility“ je také ale otázka nových způsobů přepravy lidí. Využití „sdílení aut – carsharing“ či „sdílení cesty – ride sharing“. Oba business modely vedou ke zvýšení efektivity přepravy. Otázka je, jestli vedou k snížení počtu automobilů celkem, protože jejich počet není mnohdy jen výsledkem chladnokrevné ekonomické kalkulace, ale řady dalších aspektů, kterých se mnoho lidí nehodlá vzdát.

Jsou naše firmy na uvedené změny připraveny z pohledu pracovních sil?

Trendem v automotive společnostech, zejména u firem dodavatelského průmyslu u nás v ČR, jsou mimořádné požadavky na technické a inženýrské kapacity. Je to vyvoláno hned několika faktory. Bez změny počtu vozů roste potřeba jejich individualizace, a tedy inženýrských kapacit při vývoji dílů; roste technická složitost v důsledku pokrytí více funkcí a v důsledku potřeby redukce hmotnosti dílů; a v neposlední řadě sledujeme přesun inženýrských činností u řady firem z mateřských center do lokalit u nás v ČR.

Bohužel orientace a zejména počty absolventů našich technických (středních, ale i vysokých) škol zdaleka neodpovídají potřebám a tudíž příležitostem rozvinout VaV kapacity firem, jak potřebují. Uvedená příležitost se už nemusí opakovat a velmi rychle může dojít k rozvoji VaV center tam,



Ladislav Glogar

Člen představenstva AutoSAP a předseda Divize výrobců příslušenství Sdružení automobilového průmyslu je zároveň výkonným ředitelem zájmového sdružení Moravskoslezský automobilový klastr, který sídlí v Ostravě. Ladislav Glogar absolvoval Fakultu strojní Vysokého učení technického v Brně a následně pak postgraduálně tamtéž systemové inženýrství. Vzdělání v oblasti strategického řízení a leadershipu si doplnil na Duke University v USA. Po roce 1989 byl generálním ředitelem a později jednatelem Autopal v Novém Jičíně, kde se po převzetí americkou společností Ford Motor Company stal výkonným ředitelem odpovědným za čtyři výrobní závody Autopal v ČR a jejich dvě výzkumné-vývojová centra. Dále byl Ladislav Glogar jednatelem společnosti Visteon-Nichirin-Czech, Visteon Slovakia a předsedou rady jednatelů Visteon-Autopal. Je členem představenstva Národní klastrové asociace. Pracuje také jako kouč Jihomoravského inovačního centra pro management a leadership. Je nositelem ocenění Carnegie Leadership Award for Central Europe.

kde kapacity a zdroje jsou (např. v Polsku nebo jině). Přemístění nově vybudovaného centra mimo ČR zpět do tuzemska ve chvíli, až zdroje budou, je téměř vyloučené. Těto situací je proto třeba zabránit.

Nejedná se však pouze o vývoj výrobků. Obdobná situace je v oblasti moderních technologií, kterými je např. robotizace (zejména její část, kolaborativní robotizace), která nastupuje celosvětově a je úzce svázaná se strategií Průmysl 4.0.

Jak se z uvedeného pohledu daří na severní Moravě?

Rozložení automotive v ČR není rovnoměrné. Dá se říci, že jsou dvě centra rozvoje, a to okolí ŠKODA AUTO, a. s., v Mladé Boleslavi a potom náš region, který přesahuje na Slovensko i do Polska. Automobilový průmysl v ČR má velikou tradici a nejnak je tomu i v našem Moravskoslezském kraji. Došlo tu ale k zásadní změně jeho struktury. Od nákladních vozů firmy Tatra, jako vůdčí společnosti v minulém století, jsou to



Návštěva členů Autoklastru v olomoucké firmě Koyo Bearings. Vlevo GRP Novák, L. Glogar uprostřed

dnes z pohledu zaměstnanosti dodavatelské firmy úrovně Tier 1 a řada MSP, kdo nese rozvoj automotive. Z pohledu finalisty je to výrobce osobních vozů Hyundai Motor Manufacturing Czech, kdo je v kraji rozhodujícím hráčem.

Velmi pozitivní je rozvoj činností s vyšší přidanou hodnotou, to je rozvoj VaV kapacit, IT činnosti či nákupu. Zejména u dodavatelských firem. Automotive se stává v regionu rozhodujícím rozvojovým odvětvím.

V regionu máme soustředěny klíčové činnosti, např. celosvětovou rozhodovací pravomoc v oblasti výzkumu a vývoje firmy Varroc Lighting, vývojové kapacity některých výrobních firem – Continental Automotive Czech Republic, Brose CZ, HELLA a řady dalších. Centrum řízení v regionu má i největší firma automotive v českém vlastnictví BRANO GROUP, a.s. V regionu je tak příznivé prostředí pro rozvoj spolupráce automotive firem formou klastrového seskupení.

V čem konkrétně je Autoklastr nápomocný?

Posláním naší organizace je zejména vytváření podmínek a podpora konkurenceschopnosti členů Autoklastru pro udržitelný rozvoj regionu. Z toho plynou stěžejní aktivity Autoklastru ve třech rovinách, a to jako:

- | Informátor poskytující informační servis o dění v automotive i o možnostech rozvoje firem.
- | Koordinátor rozvoje spolupráce v oblasti lidských zdrojů, obchodních vztahů a VaV.
- | Integrátor aktivit prohlubujících dodavatelско-odběratelské řetězce a výzkumně vzdělávací síť.

Poslední, nejvýše položená rovina, je realizována prostřednictvím specifických projektů zaměřených zejména na VaV výstupy, budování společných laboratoří a rozvoj spolupráce VŠ a firem, zejména MSP. Jako příklad je možné uvést vybudování laboratoře Kolaborativní robotiky nebo řadu projektů VaV s výstupem elektro-

nického katalogu, který pomáhá při práci technologům v oblasti procesů (např. predikce vad vstříkovaných dílů) nebo konstruktérům (ve využití vícefunkčních plastů). Uvedené výstupy téměř 20 VaV projektů jsou určeny členům Autoklastru, ale za určitých podmínek je mohou využívat i jiné společnosti. Významné je i to, že se touto cestou dostávají do úzkého kontaktu odborníci na VŠ s techniky a inženýry ve firmách. Vytváří se tak na bázi osobního poznání platforma pro další, třeba i individuální spolupráci mezi firmami a VŠ.

Které faktory mohou automobilový průmysl v ČR přibrzdit či zastavit?

Je skutečností, že automobilový průmysl v ČR má velkou tradici a že jeho struktura, charakterizovaná obratem (tržbami), je téměř rovnoměrně rozložena mezi finalisty OEM a dodavatelské firmy. Je to dáno tím, že se v Česku historicky vyvíjely a vyráběly celé automobily a pro ně bylo třeba rozvinout od počátku dodavatelský průmysl. Privatizace tuto strukturu navíc ještě podpořila, a tak není divu, že strukturálně jsme blížící Německu.

Výhodou je, že autoprůmysl nestojí na jedné firmě vyrábějící auta, ale na širokém spektru globálně působících automobilek. „Zaváhání“ jedné tak neznamená celkově velký propad, protože dodavatelé mají ve svém zákaznickém portfoliu řadu jiných OEM.

Je to ale současně výzva, abychom udrželi toto postavení v nesmírně rychle se měnícím prostředí a zásadních inovacích, které v automotive probíhají, a to jak na trhu v Evropě, tak v Americe a zejména v Asii. Jde o to, jak využít příležitosti velkých produktových inovací k upevnění

postavení. Jak zachytit včas nové věci související s čistou mobilitou, autonomním řízením, vzájemným propojením a sdílením automobilů. Jak posunout zapojení v automotive směrem k vyšší přidané hodnotě, k mobilitě jako službě. Jsem si téměř jistý, že tam, kde se jedná o inovaci existujícího produktu, to firmy zvládnou.

Otázkou je zachycení inovací v oblastech, které jsou zcela nové. Jistou obavu v této sféře mám proto, že jako Autoklastr jsme zapojeni v evropském projektu Connected Car – IMPACT, jehož cílem je vyhledávat nové „disruptive companies“. Společnosti nové, které jsou schopné nové věci „dodávat“. Moc jsme těch, které chtějí do automotive vstoupit, dosud nenašli.

Ve srovnání s rozvinutými zeměmi západní Evropy výrazně pokulháváme jak absolutně, tak relativně. To by mohlo v budoucnu znamenat riziko poklesu firem dodavatelského průmyslu, a tím větší zranitelnost celého odvětví.

Proto AutoSAP inicioval v květnu velmi zajímavý, konkrétně zaměřený a hodnotný seminář na téma E-mobilita a možné vlivy nových trendů v automotive na dodavatelskou základnu. Překvapila mě, s ohledem na velmi dobrou úroveň semináře, relativně nízká účast jak stávajících dodavatelských firem, tak zejména nových potenciálních dodavatelů v automotive.

Co byste přál českému autoprůmyslu? Jaké místo by měl mít v Evropě za 10 let?

Říká se, že přání je otcem myšlenky. Měli bychom si jej umět představit, ale mělo by být ambiciózní! A tak bych rád viděl automobilový průmysl České republiky a jeho jednotlivé firmy na špičce celosvětového vývoje jak v produktech, tak v používaných procesech a inteligentním provázání všech trendů, které se v automotive začínají objevovat. Jako ukázkové místo implementace všeho, čemu říkáme Průmysl 4.0. Jako zaměstnavatele, kde chtějí pracovat lidé staří i mladí. Dále jako pevný základ rozvoje všech souvisejících odvětví, jako centrum pokroku a nápadů, které přinesou užitek člověku.

Automobilový business je na jedné straně „brutální business“, na straně druhé je to relativně stabilní odvětví, protože automobil představuje předmět, po kterém lidé stále touží.

A já věřím, že tomu tak bude i v budoucnu, kdy se reálný svět setká s virtuálním. Že i tehdy automobil poskytne člověku jak užitek, tak i zábavu!

Autoklastr v číslech :



Počet členů:	77
Z toho Tier 1	14
Univerzita	5
Tržby za rok 2016 :	94 mld. Kč
Přidaná hodnota za rok 2016:	20 mld. Kč

Automobilový průmysl jednal o elektromobilitě v Telči

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) uspořádalo 17. května 2018 v Telči konferenci o nastupující elektromobilitě a jejích dopadech na dodavatele komponentů pro automobilky.



Konference AutoSAP v Telči

Fota: Libor Blažek

Cílem konference bylo seznámit vrcholový management firem a zaměstnance zodpovědné za vývoj a strategické plánování s předpokládanými dopady nástupu elektrických pohonů vozidel do automobilového průmyslu, zejména pak se zaměřením na dopady na dodavatelský řetězec. Konference v diskusi propojila široké spektrum výrobních firem s firmami z návazných sektorů a zástupci státní správy.

Projev prezidenta AutoSAP Bohdana Wojnara na konferenci E-mobilita v Telči (výňatek):

Scházíme se v úspěšné, ale velmi rychle se měnící době. Automobilový průmysl v České republice zaznamenal v roce 2017 rekordní výsledky. Letos, i přes očekávané mírné zpomalení, funguje řada firem na hranici svých kapacit. V některých případech musí zakázky i odmítat. Je potřeba zabývat se nejen žhavou současností, ale intenzivněji než kdy jindy řešit přicházející výzvy. Přínosem AutoSAP je pak otevírání diskuzí nad

tématy a opatřeními, která zajistí posilování konkurenceschopnosti tohoto odvětví.

Mezi trendy, které jsme identifikovali jako nezvratné, e-mobilita nesporně patří. Je jedním ze tří pilířů, společně s autonomním řízením a digitalizací, Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR a k němu připojeného Akčního plánu, který jsme v loňském roce podepsali s vládou.

Ještě na konci minulé dekády by mnoho z nás na elektromobilitu v osob-

ní dopravě, u přepravy zboží nebo u autobusů v městském provozu příliš nevsadilo. Stejně jako na to, že její znovuobjevení a tvrdý tlak na prosazení, jakožto čisté mobility zejména pro velké aglomerace, přijde z Číny.

Historie elektromobilů sahá až do počátků automobilismu v 19. století

Nikdy v minulosti ale masový nástup elektromobility nebyl reálnější než dnes. Největší tlak na výrobce však v EU zatím



Prezident AutoSAP B. Wojnar

nepochází od zákazníků. V současnosti a nejbližších letech bude určující zejména neustále se zpřísnující regulace emisí CO₂, ale čím dál více budou do této oblasti promlouvat i městské aglomerace.

Cíl pro výrobce automobilů v EU pro rok 2021 ve výši 95 g CO₂/km, přechod z testovací metodiky NEDC na WLTP, která tento cíl ještě zpřísní, či další chystaná snížení emisí CO₂ k rokům 2025 a 2030, všechny tyto okolnosti tlačí evropské výrobce k podstatné elektrifikaci nabízených vozidel. Přitom k nástupu elektrifikovaných modelů stále nebyly uspokojivě odstraněny všechny vstupní limitující faktory. Mluvím tu například o dostatečně husté infrastruktuře, která by měla být optimální z hlediska požadavků zákazníků na rychlost dobíjení. Dále je zapotřebí zohlednit, že na elektromobilitu si výrobci mohou zatím vydělat jen prodejem vozů se spalovacími motory a že tradičním motorům, i přes různé mediální vlny, zdaleka neodzvonilo. Nesmíme také zapomínat na skutečnost, že kromě elektromobilů tu jsou a budou k dispozici další alternativní řešení jako zemní plyn, syntetická paliva či vodík.

Nástup elektromobility jsme si doposud spojovali hlavně s takovými zeměmi, jakými jsou Čína a Norsko. Když se ale podíváme na Německo – tradiční destinaci českého exportu – vidíme, že v prvním čtvrtletí stoupl prodej nových elektrických aut v Německu mezitím o 70 % na 17 500 vozů a jejich podíl na celkovém prodeji činil už 2 %.

I u nás se elektrická auta pomalu stávají součástí zejména městského

provozu. V České republice bylo v loňském roce zaregistrováno 390 čistě elektrických vozů a jejich celkový počet se blíží dvěma tisícům. Za první 4 měsíce roku 2018 pak činil podíl bateriových elektromobilů a plug-in hybridů na prodejích nových vozidel 0,33 %. Odhady vývoje trhu dle ČEZ a SDA předpokládají po roce 2020 v ČR roční prodeje zhruba 6 až 7 tisíc vozidel s elektrickým pohonem. To by mohlo představovat asi 2 až 3 % prvních registrací vozidel a jen malé zaostávání za zeměmi západní Evropy. Elektromobil si je, podle jednoho z průzkumů, na cesty do práce ochotných pořídit více než polovina Čechů.

Tato data a dalších pět klíčových, společně působících faktorů naznačuje, že po roce 2020 dojde v ČR a EU k výraznějšímu nástupu elektromobility. Jedná se o:

1. požadavky legislativy EU a současně aktivity EU v oblasti produkce baterií;
2. rozšiřování modelové nabídky evropských výrobců v prostředí velké zahraniční konkurence;
3. postupné snižování cen elektromobilů, odvislé od úspor z rozsahu a postupně se snižující ceny baterií;
4. zvyšování dojezdu elektromobilů;
5. cíle ČR dle Národního akčního plánu čisté mobility ohledně počtu veřejně dostupných dobíjecích bodů, a to 1 300 k roku 2020.

Připravit se je třeba už teď. Není jedna správná cesta. Zdá se, že každá automobilka jde svou cestou, svým tempem a mobilizuje k tomu všechny své komplexní odborné znalosti. Hledá k tomu

ty nejlepší kontakty mezi zavedenými dodavateli nebo úspěšnými start-upy.

Nás dnes především bude zajímat to, jak se vliv nastupující elektromobility dotkne automobilového průmyslu nejen z pohledu finálních výrobců, ale zejména dodavatelů. Na dnešní konferenci chceme diskutovat o tom, jaké existují v ČR možnosti využití technologických a výrobních kompetencí pro přechod na výrobu komponent pro vozy elektrické, ale poukázat i na možné ohrožení současné výroby komponent pro vozidla na spalovací motor. Je totiž zřejmé, že mix rozličných pohonů pro vozidla blízké budoucnosti, ať již půjde o pohony plug-in hybridní, nebo čistě elektrické, bude klást na spolupráci dodavatelů a finalistů nové nároky.

Osobně jsem přesvědčený, že si v českém automobilovém průmyslu nemůžeme dovolit elektromobilitu přehlédnout. Dnešní setkání nám snad napoví, jaký význam bychom jí měli přikládat a jestli a jakým způsobem bychom se na tento nový disruptivní trend v našem oboru měli zaměřit při rozvoji našich firem.

Chci Vás ubezpečit, že AutoSAP je prakticky denně aktivním účastníkem mnoha jednání, pracovních skupin a konferencí, na kterých se e-mobilita v Česku řeší. Jak jsem zmínil, elektromobilita je také obsahem Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR, na jehož realizaci intenzivně pracujeme. Hájíme zájmy českého autoprůmyslu tak, aby i nadále mohl být hnací silou tuzemské ekonomiky. ■



Je český automobilový průmysl připraven na nárůst elektromobility?

K předním trendům ovlivňujícím české výrobce automobilů a jejich dodavatele se řadí elektromobilita, která bude hlavním iniciátorem výrazných proměn v nejbližších letech. Novou obchodní příležitost v tomto sektoru vnímá 84 % manažerů z řad automobilových dodavatelů, kteří se k dopadu elektromobility vyjádřili v průzkumu společnosti EY pro Sdružení automobilového průmyslu.

Ačkoli se predikce a názory na rychlost budoucího vývoje trhu s automobily různí, existuje shoda na tom, že bude docházet k růstu podílu prodeje nových elektromobilů (ze současných necelých 2 % podílu na evropském trhu) na úkor konvenčních osobních aut. K přirozené změně přispějí zlepšující se technologie baterií, navyšování počtu a hustoty dobíjecích stanic i zpřísnující se regulace povoleného množství CO₂ emisí vyprodukovaných osobními vozy.

Během přípravy na využití nového tržního segmentu téměř všichni automobiloví výrobci již začali, anebo se v blízké době chystají na obměnu svého modelového portfolia a začnou nabízet plně nebo částečně elektrické vozy. Zároveň počítají s postupným zmenšením podílu konvenčních aut na celkových prodejkách, což se projeví v celém dodavatelském řetězci.

Vzhledem k významnosti odvětví pro českou ekonomiku je klíčové, aby více než 1 000 tuzemských automobilových dodavatelů bylo na budoucnost dostatečně připraveno. Vývoz komponent se podílí na celkovém exportu automobilových firem z 61 %. V následujících letech se řada dodavatelských firem musí strategicky přizpůsobit, aby si udržela svou pozici a konkurenceschopnost. Proto je důležité, aby byl přechod na výrobu elektromobilních komponent úspěšně zvládnut a zároveň aby manažeři adekvátně vnímali rizika spojená s případným omezením produkce.

Představitelé 88 % podniků předpokládají, že pro výrobu komponent pro elektrické vozy budou schopni využít stávajících technologických kompetencí. Mezi komponentními systémy, které jsou kriticky ohroženy nebo ovlivněny nástupem elektromobility, jsou například nádrží



Malé elektrické SUV Hyundai Kona

Foto: HMMC

a palivový systém, systém motoru, výfukový systém a mnoho dalších. Tyto komponenty tvoří více než 60 % celkových tržeb u třetiny dodavatelů. Tržby z ohrožených komponent představují jen pro členy AutoSAP více než 100 mld. Kč.

V oblasti vývoje komponent pro elektromobily se téměř pětina oslovených podniků již nachází v testovací fázi a 56 % dokonce ve fázi výroby. Firmy se tedy do jisté míry začaly připravovat na budoucí vývoj již dříve. Nacházejí se v příznivější situaci pro využití potenciálu tohoto tržního segmentu než ostatní.

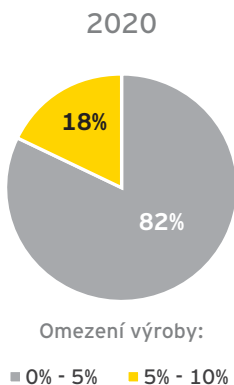
Nejpodstatnější čísla z průzkumu EY pro AutoSAP:

- | 84 % podniků považuje nárůst trhu s elektromobily jako obchodní příležitost.
- | 56 % dotázaných podniků se již nachází ve výrobní fázi komponent pro elektrické vozy.
- | 88 % podniků předpokládá, že bude schopno využít stávajících technologických a výrobních kompetencí.
- | U 32 % dotázaných tvoří kritické komponenty více než 60 % z celkových tržeb.
- | 14 % dotázaných podniků předpokládá, že tržby z komponent pro elektromobily budou tvořit 20 až 30 % z celkových tržeb podniku do roku 2020.
- | Čtvrtina dodavatelů očekává více než 50% podíl elektromobilních komponent na celkovém objemu tržeb v roce 2030.
- | Celkem 410 mld. Kč je přibližná výše tržeb dodavatelů z řad členů AutoSAP za rok 2016.
- | 61 % se podílí vývoz komponent na celkovém exportu automobilových firem v roce 2016.
- | 60 % činí odhadovaný podíl dodavatelů ohrožených elektromobilitou z řad členů AutoSAP (dle podílu jejich tržeb na celkových tržbách členů AutoSAP za rok 2016).

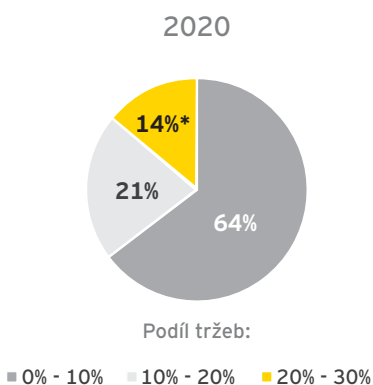
O rozhovor jsme požádali **Petra Knapa**, vedoucího partnera pro automobilový sektor v regionu střední a jihovýchodní Evropy společnosti EY, v souvislosti s průzkumem, který mapuje připravenost českého automobilového průmyslu na nárůst elektromobility.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

Plánované omezení výroby kritických komponent do roku:



Podíl dotázaných podniků dle jejich předpokládaného podílu tržeb z komponent pro elektromobily na celkových tržbách do roku:



* 14 % dotázaných podniků předpokládá, že tržby z komponent pro elektromobily budou tvořit 20 % - 30 % z celkových tržeb podniku do roku 2020

Zdroj: EY

Jak čeští dodavatelé pohlížejí na nárůst trhu s elektromobily?

Z hlediska rychlosti rozvoje elektromobility, která na některých významných evropských trzích s nástupem nových modelů může výrazně akcelarovat, se názory zdají optimistické. Výrobci komponent vyhlíží poměrně vzdálený dopad na podnikání. Pouze 21 % dodavatelů očekává výrazné ovlivnění činnosti. Průzkumu se zúčastnily firmy podle výrobního programu zaměřeného na některé z kritických komponent ohrožených rozvojem elektromobility, například na palivový systém, systém motoru a další.

Jaký dopad na tržby bude mít výroba elektromobilitních komponent?



Petr Knap na konferenci AutoSAP v Telčích

Foto: Libor Blažek

Čeští dodavatelé počítají s postupně zvyšujícím se podílem tržeb z elektromobilitních komponent v následujících letech. Pouze 14 % oslovených podniků předpokládá, že do roku 2020 budou tvořit tržby z komponent pro elektromobily 20 až 30 % z celkového objemu jejich tržeb. V roce 2030 pak čtvrtina dodavatelů očekává více než 50% podíl elektromobilitních komponent na celkovém objemu tržeb. 59 % firem také uvádí, že již pro komponenty mají určené odběratele. Ve většině případů se jedná o podniky, které v elektromobilitě spatřují příležitost, a ve kterých se již produkce nachází ve výrobní či pilotní fázi.

Jak náročný je přechod na výrobu elektromobilitních komponent?

Většina dodavatelů má technologie využitelné pro éru elektromobility. Přechod na výrobu komponent do elektromobilů bude vyžadovat změnu současných podnikových procesů. Mezi nejnáročnějšími bude úprava výrobních procedur a změna nároků na obchodní činnost. Naopak nejméně náročná by měla být změna požadavků na zaměstnance. Závěrem lze zmínit, že dramatickou změnu pohonů u nových osobních aut bychom neměli podceňovat. V Evropě totiž zároveň celkově zaostáváme ve vývoji a výrobě bateriových systémů, v jejichž produkci zatím dominují asijské dodavatelé.

Snížení emisí CO₂: Nákladní auta jsou jiná „disciplína“ než osobní vozy a dodávky

Po osobních autech a dodávkách bude mít EU poprvé emisní limity i pro těžká nákladní auta. Legislativa ale musí respektovat zvláštnosti trhu, upozorňují výrobci, podle kterých jsou navržené cíle příliš agresivní.

V posledních dvou letech se Evropská komise ve velkém pustila do příprav nových pravidel pro oblast dopravy, která se dotýkají široké škály oblastí, jež s mobilitou souvisí. Její ambicí je zvýšit bezpečnost na silnicích, snížit znečištění z dopravy a rozšířit využívání sofistikovaných technologických řešení. Zajistit mají konkurenceschopnost evropského průmyslu. Nové předpisy mají Evropu mimo jiné připravit i na nástup autonomních vozidel.

V polovině letošního května představila Komise poslední velký balík legislativních návrhů, kterým navázala na dva předchozí soubory opatření z května a listopadu 2017. Takzvaný třetí balíček mobility vedle jiných pravidel navrhuje také cíle pro snížení emisí oxidu uhličitého (CO₂) z velkých nákladních vozidel.

Emise oxidu uhličitého z nákladních aut už dnes legislativa omezuje například v USA, Kanadě, Číně nebo Japonsku. V EU pro tyto vozy zatím emisní limity neplatily, na rozdíl od osobních aut nebo dodávek. Přitom se těžké vozy na produkci CO₂ ze silniční dopravy podílejí asi čtvrtinou a za 65 až 70 % těchto emisí odpovídají právě velké nákladníky, na které se návrh zaměřuje.

Nespokojenost na obou stranách

Do konce příštího desetiletí by se měly emise CO₂ podle návrhu snížit alespoň o 30 % ve srovnání s rokem 2019. Snížení chce Komise rozdělit do dvou kroků: do roku 2025 by měly emise klesnout o 15 % a během dalších pěti let o dalších 15 %. Komise předpokládá, že díky jejímu návrhu se emise CO₂ sníží v příští dekádě asi o 54 milionů tun, což přibližně odpovídá množství emisí, které ročně vypustí Švédsko. Po revizi nařízení v roce 2022 by se pak měly emisní limity začít vztahovat i na menší nákladní vozy



Tatra Phoenix Prásideň Euro 6

Foto: D. Potocký

nebo na autobusy, navíc může být upraven cíl pro rok 2030.

Při návrhu cíle Komise vycházela ze závazků, které si EU stanovila v rámci Pařížské klimatické dohody z roku 2015. Do roku 2030 chce své celkové emise CO₂ snížit o 40 % ve srovnání s rokem 1990. „K dosažení našich klimatických závazků v rámci Pařížské dohody musí přispívat všechna odvětví. Proto vůbec poprvé navrhuje normy EU pro zvýšení palivové účinnosti a snížení emisí z nových těžkých vozidel. Tyto normy představují pro evropský průmysl příležitost k upevnění jeho

stávající vedoucí pozice v oblasti inovativních technologií,“ upřesňuje evropský komisař pro energetiku Miguel Arias Cañete.

S návrhem cíle ovšem nejsou příliš spokojeni ani ekologické organizace, ani výrobci automobilů. Ekologové i některé země EU požadovaly do roku 2025 snížení emisí nejméně o 24 % a do roku 2030 o 34 až 45 %. Automobilky na druhé straně považují navržený cíl za příliš „agresivní“, ačkoliv obecně potřebu omezení emisí CO₂ akceptují a vítají také návrh, aby bylo snížení emisí rozděleno do dvou kroků a aby v roce 2022 proběhl přezkum cíle na



Ilustrační foto Tatra Trucks

Foto: Tatra Trucks

základě skutečné situace na trhu. Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA), které reprezentuje zájmy sedmi předních producentů těžkých nákladních vozů, prosazuje 16% snížení emisí do roku 2030 s přechodným cílem 7 % v roce 2025.

Vývoj technologií zabere čas

Snížování emisí z nákladních aut nemá pomoci jen klimatu, ale také podnikatelům, tvrdí Komise. Většina dopravních firem v EU jsou malé a střední podniky a díky efektivnějšímu spalování a úsporám na palivu prý mohou podle propočtů ušetřit během pěti let asi 25 000 eur (asi 640 000 Kč). Náklady na pořízení úspornějšího auta přitom budou podle Komise asi o 1 800 eur (46 000 Kč) vyšší než při nákupu běžného vozu. Do roku 2025 má prý také nový přístup k výrobě nákladních automobilů zajistit 25 000 pracovních míst v oblasti výroby aut a silniční přepravy.

Sdružení ACEA ovšem upozorňuje, že Komise ve svých představách nezohledňuje význam a složitost trhu nákladních aut. Vývoj těžkých nákladních automobilů, které přijdou v roce 2025 do prodeje, už totiž začal. A s ohledem na tak krátký časový horizont je 15% snížení emisí příliš ambiciózní, říká ACEA. Požadavek na snížení o dalších 15 % do roku 2030 pak podle automobilů nezohledňuje reálný technologický vývoj. Příprava nejpokročilejších technologií pro úspory paliva prý totiž zabere více času.

Český Svaz průmyslu a dopravy také upozorňuje na vyšší sankci, která dosahuje

6 800 eur (asi 174 500 Kč) za překročení limitu o jeden gram CO₂ na tunokilometr. „Je příliš vysoká, není proporční a spravedlivá ve vztahu k efektivitě přepravy zboží nákladními vozidly,“ uvádí Svaz ve svém stanovisku.

Opatrnost je přitom namístě. Nákladní silniční doprava sice odpovídá za poměrně velké množství emisí, zároveň ale tvoří důležitou součást ekonomiky. Každoročně v EU nákladní vozy přepraví více než 14 miliard tun zboží, a zajišťují tak přepravu 70 % nákladu přepravovaného po zemi. Cena přepravy se přitom promítá i do ceny finálních produktů pro spotřebitele, včetně potravin.

Nákladáky nejsou jen „velká auta“

Výrobci proto zdůrazňují, že by Komise měla rozlišovat mezi osobními a nákladními auty. Nelze prý mezi ně klást rovnítko ani co se týče používaných technologií, ani pokud jde o rychlost jejich možné obměny. „Zdá se, že Evropská komise jednoduše vzala přesné hladiny snížení emisí CO₂, které navrhuje pro osobní a užitkové vozy, a přímo je aplikovala na těžká nákladní vozidla, aniž by plně uznala zásadní rozdíly mezi těmito segmenty,“ podotkl v květnu generální tajemník ACEA Erik Jonnaert.

Nákladní automobily jednoduše nejsou jen „velká auta“, upozorňuje asociace. Vyrábějí se totiž v nejrůznějších variantách podle účelu svého použití a v konečné podobě se od sebe jednotlivé vozy v mnoha ohledech liší. To má ovšem vliv i na koncové emise CO₂, které

v tomto případě mohou výrobci jen těžko ovlivnit. Podle Svazu průmyslu je třeba brát v úvahu i rozdíly mezi využíváním aut pro dálkovou přepravu a pro přepravu zboží ve městech.

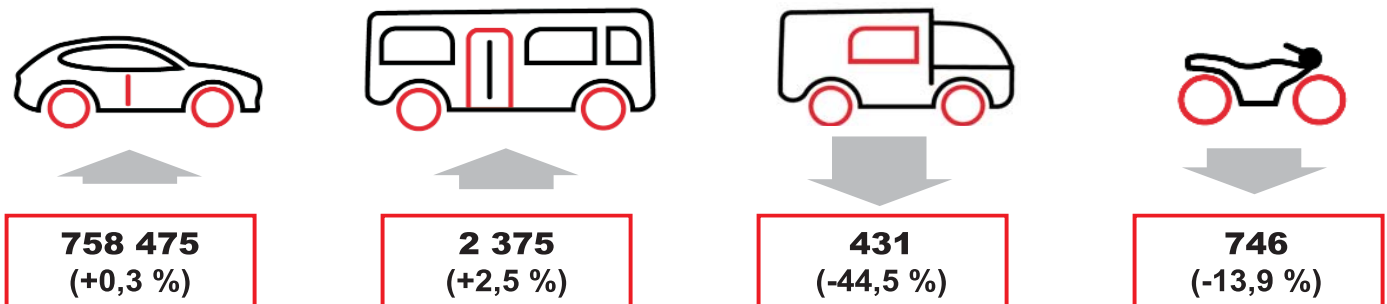
Evropské nařízení by mělo podle průmyslníků také respektovat současný stav využívání alternativních paliv v nákladní dopravě, rozvoj infrastruktury a rychlost dobíjení. Mělo by se zohledňovat i snížování emisí prostřednictvím různých metod od využití elektřiny přes zemní plyn po syntetická paliva a biopaliva. Dva posledně zmíněné typy paliv prý přitom Komise vzhledem k navrženému způsobu měření emisí znevýhodňuje. Ignoruje totiž celý životní cyklus paliv od těžby surovin až po jejich využití v autě.

Svaz také podporuje zavedení systému superkreditů, který by fungoval jako pobídka pro výrobu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve formě snížení specifických emisí daného výrobce. „Detaily nastavení tohoto systému však musí být dále pečlivě analyzovány,“ upozorňují průmyslníci. Jako příklad „detailu“ lze přitom uvést návrh jednotného limitu nízkoemisního vozidla pro celou skupinu těžkých vozidel, pod který se nevejdou vozidla na zkapalněný zemní plyn (LNG), který Komise sama zmiňuje jako dostupnou alternativu k dieselu, která přispěje ke snížování emisí CO₂, ale i znečišťujících látek jako oxidů dusíku a pevných částic. ■

Článek vznikl ve spolupráci se zpravodajským serverem EURACTIV.cz.

Produkce automobilů v 1. pololetí 2018 mírně vzrostla

Údaje AutoSAP za 1.–6. měsíc 2018 v ČR



Automobilky v České republice, členské firmy AutoSAP, vyrobily za prvních šest měsíců roku 2018 více než tři čtvrtě milionu osobních aut. Produkce vzrostla o 0,3 % na 758 475 vozů.

Osobní automobily

Největší ŠKODA AUTO zvýšila výrobu o 3,8 %, a to na 477 131 aut. Kolínská TPCA zvýšila výrobu o 1,8 % na 110 094 vozidel, v nošovické Hyundai výroba klesla kvůli plánovaným odstávkám na začátku roku o 9,3 %, a to 171 250 aut.

Autobusy

Produkce autobusů stoupla o 2,5 % na 2 375 vozidel. Z toho Iveco zvýšilo výrobu o 2,6 % na 2 121 strojů, SOR rostl o více než 6 % na 236 vyrobených vozidel.

Nákladní automobily

Výroba nákladních aut se snížila o 44,5 % na 431 vozů. Obnovená Avia vyrobila v prvním pololetí 29 aut.

Motocykly

Výroba motocyklů se snížila o 14 % na 746 strojů, které opustily brány týnecké Jawy Moto.

LISTEN.
THINK.
SOLVE.®

INNOVATION
SOLUTION
BRANDING
IDEAS
MARKETING
SUCCESS
MANAGEMENT
ANALYSIS

Digitální transformace
Provozní inteligence
Produktivita
Řízení rizik
Inteligentní stroje a zařízení
Bezpečnost prostřednictvím zabezpečení

Co když nová technologie umožní dosáhnout věcí, o kterých jste nevěděli, že by to bylo možné?

Mnoho organizací už nyní pracuje na propojeném podniku (Connected Enterprise). Sjednocují své sítě, aby vytvořily společnou výrobní platformu a získaly dokonalý přístup k datům. Vidí skutečné obchodní výsledky, které zahrnují:

- Zvýšení produktivity o **4–5 % ročně**
- **Omezení množství odpadů**, jehož výsledkem jsou stovky tisíc ušetřených dolarů
- **Rychlejší uvedení na trh**, které zahrnuje i továrny, které jsou zprovozněné během týdnů místo měsíců
- Zvýšení kvality, které má za následek **pokles počtu závad na polovinu**
- Včasnost dodávek se zvýší z **82 na 98 %**

Automobilový průmysl dosáhl v roce 2017 historických úspěchů

Konstatovalo to vedení AutoSAP na výroční tiskové konferenci Sdružení automobilového průmyslu, která se konala 20. června 2018 v Praze.

Český automobilový průmysl dosáhl v roce 2017 vynikajících výsledků a nadále se tak významně podílí na růstu české ekonomiky. Rok 2017 současně přinesl celou řadu historických rekordů ve výrobě vozidel a vytvořil tak základ pro dobré výsledky i v roce 2018.

Rok 2017 z pohledu členských firem AutoSAP

- | Tržby firem v roce 2017 vzrostly o více než 7 %, export o více než 6 %.
- | Výrobena bylo 1,4 mil. motorových vozidel.
- | Počet zaměstnanců vzrostl o téměř 6 % na celkových 126 000 osob.
- | Průměrná mzda vzrostla o více než 7 % a je na úrovni 37 400 Kč.
- | Tržby členů AutoSAP se v loňském roce přiblížily hranici 1,1 bilionu Kč a při nárůstu o 7,1 % dosáhly na rekordních 1 094,1 mld. Kč. Podíl tržeb firem AutoSAP na celkové průmyslové výrobě ČR činil 24,4 %. Objem exportu členů AutoSAP se v loňském roce zvýšil o téměř 6,2 % (z 864,6 mld. Kč na 917,9 mld. Kč). Podíl exportu firem AutoSAP na celkovém exportu ČR činil 21,8 %.

Výsledky finálních výrobců, členů AutoSAP

- | Tržby finálních výrobců v roce 2017 vzrostly o 10 %, export rovněž o 10 %.
- | Výroba silničních vozidel stoupla meziročně o 5,1 % na 1 446 543 kusů vozidel.
- | Výroba osobních automobilů se v roce 2017 v ČR zvýšila o 5,2 % na 1 413 881 kusů.
- | Významně stoupla výroba nákladních automobilů o 11,7 % na 1 481 kusů.
- | Výroba autobusů vzrostla o 5,5 % na 4 631 kusů.
- | Rostla výroba motocyklů o 8,4 % na 1 331 kusů.
- | Zvýšila se produkce přívěsů a návěsů o 2,1 % na 25 219 kusů.

V loňském roce, historicky nejlepším pro finální výrobce, jsme si udrželi pozici

evropské a světové jedničky ve výrobě autobusů v přepočtu na obyvatele a jsme také 2. největším výrobcem osobních automobilů na světě v přepočtu na obyvatele. ČR je na 5. místě v Evropě a na 17. místě na světě ve výrobě motorových vozidel.

Vývoj dodavatelských firem automobilového průmyslu, členů AutoSAP

- | Na růstu českého autoprůmyslu se v roce 2017 významně podílely i dodavatelské podniky.
- | Tržby dodavatelů automobilového průmyslu vzrostly o 3,4 %, export o 0,6 %.
- | Šest dodavatelských firem patří mezi deset největších exportérů mezi firmami AutoSAP.
- | S podílem 62 % zaměstnanců jsou dodavatelé důležitými zaměstnavateli v odvětví.

Rok 2017 byl úspěšný i z hlediska dodavatelských a subdodavatelských firem automobilového průmyslu. Pozitivní vývoj tohoto segmentu českého automobilového průmyslu nejlépe reprezentuje nárůst jeho tržeb meziročně o 3,4 %. Dodavatelé stále patří mezi největší exportéry AutoSAP. Čeští výrobci autodílů se na exportu českého automobilového průmyslu podílejí více než 42 %.

Velmi významný je podíl dodavatelských firem na celkové zaměstnanosti v autoprůmyslu, 62 %, tedy 77 918 zaměstnanců firem AutoSAP pracuje u dodavatelů.

Pozn.: Nižší dynamika tržeb a exportu je ovlivněna změnou struktury členské základny AutoSAP.

Vývoj účelových organizací, členů AutoSAP

- | Tržby účelových organizací se zvýšily o 10,4 % na 19,8 mld. Kč.
- | Export účelových organizací se zvýšil o 10,5 % na 5,8 mld. Kč.

V rámci AutoSAP hrají stále důležitější roli účelové organizace,

firmy, které se zabývají například výzkumem, vývojem a konstrukcí pro automobilový průmysl.

Český automobilový průmysl pohledem trhu práce

- | Zaměstnanost ve firmách AutoSAP vzrostla o 5,8 % na 126 375 zaměstnanců.
- | Průměrná mzda ve firmách AutoSAP za rok 2017 byla 37 399 Kč (meziroční růst o 7,1 %).

Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu ve firmách AutoSAP vzrostl a dosáhl hodnoty 126 375 osob. Oproti roku 2017 to představuje meziroční zvýšení o 5,8 % (o 6 929 osob). Nárůst zaměstnanců zaznamenaly všechny kategorie – finální výrobci, dodavatelé i ostatní firmy a organizace. Průměrná mzda ve firmách AutoSAP v roce 2017 vzrostla o 7,1 % na 37 399 Kč, v dělnických profesích o 8,4 % na 31 272 Kč. Celkově je průměrná mzda u členů AutoSAP o 26,8 % vyšší než průměrná mzda v ČR (v dělnických profesích je to 6 % nad průměrnou mzdou v ČR).

Naplňování Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu ČR

- | Podpisem Memoranda v říjnu 2017 odstartoval autoprůmysl ČR strategickou spolupráci s vládou.
- | Byly vytvořeny a pracují společně pracovní skupiny koordinované MPO ČR.
- | Do prosince 2018 bude plnění Memoranda a jeho Akčního plánu vyhodnoceno.

Naplňování Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu ČR pokračuje jednáními v 5 pracovních skupinách (Elektromobilita, Digitalizace a Výzkum a vývoj pod vedením MPO, Autonomní řízení pod vedením MD a Vzdělávání pod vedením MŠMT). V současné době probíhá implementace návrhů opatření ve všech diskutovaných oblastech. Do konce roku bude předložena vládě ČR zpráva o jejich naplňování.

Startuje největší projekt slunečních clon v historii společnosti GUMOTEX

Pokud používáte automobil, je velmi pravděpodobné, že minimálně jeden prvek v jeho interiéru pochází z produkce akciové společnosti GUMOTEX. Za více než pět desítek let se její výroba pro oblast automotive rozrostla do šesti výrobních závodů. Spolu s dceřinými společnostmi firma dodává automobilkám sluneční clony, sedáky, různé druhy opěrek, autokoberců, ale také tlumicích prvků do karoserií. Produkty společnosti GUMOTEX jsou i v luxusních Lamborghini či Rolls-Royce. Výrobci jsou pyšní také na dodávky pro sedmičkovou řadu BMW nebo pro Auto roku 2018.



Zástupci AutoSAP, stojící zprava: Z. Petzl a P. Ešner v brnělavském odštěpném závodě Autopříslušenství. Vlevo ředitel závodu F. Řádek

Foto: GUMOTEX

Milióny kusů clon pro Volkswagen

Nejobtížnější automobilový projekt v historii společnosti GUMOTEX, a.s. a zároveň největší investiční akce v letošním roce. Tak lze charakterizovat zakázku pro automobilku Volkswagen, která představuje dodávku milionů kusů slunečních clon do vozů Seat

Leon nebo Volkswagen Golf. „Takzvaná nominace do takového projektu je zdoluhavý a náročný proces. Poptávková jednání probíhají i několik let. V případě, že uspějete, následují investice do výrobního a technického zázemí, příprava výroby a příslušná testování. Podobnou zakázku získal GUMOTEX

již dříve, a to do vozů VW Touran, VW Tiguan nebo Škoda Kodiaq. Letos v únoru nám to u Volkswagenu vyšlo znovu. Zkušební provoz bude zahájen už koncem letošního roku,“ popisuje Miroslav Jaško, který v pozici ředitele skupiny GUMOTEX AUTO působí od září loňského roku.

Tlak na robotizaci

Ostrá výroba nového projektu odstartuje v roce 2019. Podmínky Volkswagenu si vyžádaly vyšší míru automatizace a robotizace, což na jedné straně zvýší produktivitu a na straně druhé sníží provozní náklady a zmetkovitost. Některé náročné operace budou provádět speciálně zaškolení zaměstnanci v třísměnném provozu. Vybraní dodavatelé již pracují na jednotlivých strojních součástech a formách pro novou linku. „První ostré sériové výrobky jsou plánovány na polovinu roku 2019. Clony budou mířit do Německa, konkrétně do závodů Volkswagenu ve Zwickau a Wolfsburgu, a také do Španělska, do závodu SEAT Martorell,“ upřesňuje ředitel Jaššo.

Produkty v Autě roku 2018

Společnost opakovaně získává ocenění pro dodavatele dílů do Auta roku v ČR.



Spolu s dceřinými společnostmi dodává do letošního SUV Karoq pěnové tlumící díly, výplně zavazadlového prostoru a výplně pod přístrojovou desku. Do interiéru pak loketní opěrky, textilní koberce, případně rozkládací gumotextilní řešení pro zavazadlový prostor.

GUMOTEX jako celek ovšem nevyrobí pouze pro autobranži. Úspěšný je také v exportu výrobků z povrchově upravených materiálů, například nafukovacích postelových matrací, lodí pro sport a volný čas nebo speciálních výrobků pro záchranářské systémy. Dodává například dekontaminační stany a protipovodňové zábrany.

Export představuje zhruba 75 % produkce celé akciové společnosti. Mezi největší zákazníky se řadí Volkswagen, ŠKODA AUTO, BMW, koncerny GRAMMER a ISRI, americký Sleep Number Corporation a další.



ROZHOVOR

Svět aut podle ředitele

Miroslav Jaššo se v branži pohybuje přes dvacet let. Tvrdí, že svět automotive v mnohém předbíhá ostatní odvětví, je hodně rychlý a především globální. Podle něj je konkurence v tomto průmyslu jedna z nejtvrdějších. „Co jinde považují za přednost, se v automotive bere jako nutný základ pro vstup do odvětví. Chyba se neodpouští,“ zdůrazňuje šéf dvou odštěpných závodů a tří dceřiných společností:

Co vás obecně na světě automotive přitahuje?

Asi to tempo, možnost pracovat s kvalitními lidmi, ať už s kolegy, nebo partnery u zákazníka. Asi bych měl problém naučit se pracovat v jiném prostředí, kde není tak vysoký tlak na systém a výkon.

Jaká auta máte nejraději?

Jezdím v Land Roveru a neměnil bych. Tato SUV mají nespornou výhodu v pohodlí, ať už je to nástup a výstup nebo delší cesta bez únavy. Dále pak vyšší bezpečnost i lepší výhled z vozu. Ale rád se svezu i v silném sportáku, kde ještě motor má vše, co od motoru člověk čeká.

Kde je budoucnost automobilů podle vás?

Pokud se bavíme o autech, tak já celý trend v bateriích a elektro vidím jako marketing a technicky slepou uličku. Amerika je hodně zblázněná do elektroaut, přitom má infrastrukturu v této oblasti velmi bídnou. Jakmile se počet aut na cestách a hlavně nabíjecích stanicích relevantně zvýší, čekají problémy nejen řidiče. To se samozřejmě týká i ostatních států, jen asi později. Vodík je myslím ten správný směr. Ale to si ještě chvíli počkáme.

Pokračuje projekt AutoSAP – podpora autoprůmyslu „AutoAdapt 2“



Realizace projektu se naplno rozběhla dle očekávání AutoSAP i administrátora projektu. Aktuálně je do něj zapojených 22 společností. Oproti původnímu záměru několik společností od projektu odstoupilo, a to zejména z důvodu nedostatečných personálních kapacit. Další společnosti ale naopak uvítaly možnost využití projektových financí na vzdělávání svých zaměstnanců. Po klidnějším období nastavování všech procesů už většina firem vzdělává a má také připravené plány vzdělávání na následující měsíce. Na základě informací od administrátora projektu je spolupráce s firmami velice pozitivní a bezproblémová. Samotný průběh plánování kurzů probíhá hladce a efektivně. Společnosti zároveň bez obtíží využívají připravený online portál, který jim usnadňuje práci a výrazně snižuje administrativní zátěž.

Z pohledu obsahu vzdělávání je největší zájem o školení měkkých dovedností, které v současné době není možné realizovat v žádném jiném dotačním programu. Měkké dovednosti nejvíce školí společnosti KLEIN automotive, s.r.o., a MOTOR JIKOV Group, a.s. Následují obecné IT kurzy, kde jsou nejvíce oblíbené MS Office a další obvyklé programy. I zde je zatím nejaktivnější společností MOTOR JIKOV Group, a.s.

Čerpání rozpočtu se stále navyšuje s očekávanou výraznou akcelerací od září 2018. Po letních měsících bude administrátor projektu podrobně monitorovat čerpání u všech zapojených společností s cílem rovnoměrného čerpání a využití celého rozpočtu projektu. ■

Pavel Ešner, AutoSAP

Světový automobilový kongres FISITA – Praha 2020



Přes 1 200 předních techniků a manažerů z celého světa bude v Praze diskutovat o nové roli a výzvách pro automobily a budoucí mobilitu. Akce, navazující na velmi úspěšný pražský kongres FISITA v roce 1996, se uskuteční od 15. do 18. září 2020.



Kongres FISITA 2016 v Jižní Koreji Foto: FISITA

Kromě tradičních témat jako jsou pohony, emise, pasivní a aktivní bezpečnost či výroba a materiály, se kongres zaměří i na aktuální trendy v automobilovém průmyslu. Mezi ty patří zejména automatizované řízení, datově propojená vozidla, alternativní pohony či nové koncepty pro městskou mobilitu. Kongres nabídne účastníkům okolo 600 příspěvků až v 15 paralelních sekcích.

Akci získala pro Prahu Česká automobilová společnost, která na organizačním zajištění pražského kongresu FISITA spolupracuje s PCO organizací GUARANT International, spol. s r.o. Kongres se přesouvá do České republiky z Asie, letos jej hostí indické město Čennaí a v roce 2016 se konal v korejském Pusanu.

Vedle technického programu akce nabídne i výstavu, speciální zasedání, technické návštěvy či představy aktivity studentů a mladých inženýrů. „Nejen samotný kongres, ale i přidružená výstava či nabídka technických návštěv dávají lokálním firmám neopakovatelnou možnost prezentace. Pražský kongres je příležitostí představit český automobilový průmysl světové komunitě inženýrů a manažerů a ukázat vysokou úroveň místního vývoje a výzkumu,“ uvádí prezident České automobilové společnosti Ondřej Vaculín. „Cílem kongresu je posílit pozici ČR v automobilovém výzkumu a vývoji a propojit naše odborníky se světovou špičkou,“ dodává Vaculín.

Světový automobilový kongres FISITA je organizován od roku 1947. Jedná se o fórum pro odborníky z průmyslu, inženýry a manažery, kteří si v rámci něj vyměňují nápady a diskutují o trendech posouvajících automobilový průmysl vpřed. ■

Ondřej Vaculín, prezident CAS



PODNIK ROKU 2017

V AUTOMOBILOVÉM
PRŮMYSLU ČR



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Vyhlášeny podniky roku 2017 v automobilovém průmyslu ČR

Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) vyhlásilo výsledky 20. ročníku soutěže Podnik roku 2017 v automobilovém průmyslu ČR.



Prezident AutoSAP B. Wojnar (vlevo) a viceprezident M. Dvořák (vpravo) se šesti oceněnými

Fota oceněných v příloze: ŠKODA AUTO

V rámci AutoSAP proběhl již 20. ročník soutěže členských firem Podnik roku 2017 v automobilovém průmyslu ČR. V kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob bylo hodnoceno 26 firem, v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob pak 55 firem.

Posuzovaly se základní ekonomické výsledky dosažené za rok 2017. Hodnocení probíhalo na základě těchto kritérií:

1. Hospodářský výsledek před zdaněním (mil. Kč).
2. Přidaná hodnota na pracovníka (mil. Kč / zaměstnanec).
3. a) Meziroční změna tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb (%).
b) Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb na zaměstnance (mil. Kč / zaměstnanec).

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

Podniky roku 2017 v českém automobilovém průmyslu se staly firmy (v abecedním pořadí):

Firmy s počtem zaměstnanců do 250 osob

GLOBAL ASSISTANCE a.s.
TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ spol. s r.o.
Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch

Firmy s počtem zaměstnanců nad 250 osob

Iveco Czech Republic, a. s.
Magna Exteriors (Bohemia) s.r.o.
ŠKODA AUTO a.s.



Plastika L. Šulce
Foto: JWD

Oceněné firmy získaly originální skleněné plastiky z dílny sklářského mistra Lukáše Šulce ze Železného Brodu.

GLOBAL ASSISTANCE a.s.

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob.

Česká společnost GLOBAL ASSISTANCE, a.s., se v roce 2017 zaměřila na zlepšení interních procesů. Uvedla v život nové asistenční produkty a zvýšila investice do interních informačních systémů. V roce 2017 provedla téměř 172 tisíc asistenčních zásahů, což představuje 470 zásahů denně a 2% meziroční nárůst objemu zásahů. GLOBAL ASSISTANCE představuje sehraný tým, což se odráží na celkových výsledcích a především na rychlejší a kvalitnější obsluze klientů, kteří se na asistenční službu obracejí v nouzových situacích. Společnost v roce 2017, stejně jako v předešlých letech, kladla důraz na podporu projektů dopravní bezpečnosti a Dětské dopravní nadace.



Obchodní ředitel J. Chabada (vlevo) převzal cenu od vedení AutoSAP

K nejvíce využívaným službám firmy patří automobilová asistence. V České republice spolupracuje GLOBAL ASSISTANCE se zhruba 200 partnery odtahových společností. Průměrný dojezd činí 13 kilometrů a 35 minut. Nejvíce zásahů, a to 60 %, připadá na Prahu a Středočeský kraj. GLOBAL ASSISTANCE využívá v celé své partnerské síti na území Česka a Slovenska celoplošný systém lokalizace odtahových a asistenčních vozidel pomocí GPS. Systém pro řízení asistenčních zásahů díky novým technologiím zkracuje dojezdové časy. Automaticky vybírá nejbližší vhodné odtahové vozidlo, a to nejen s ohledem na jeho dostupnost, ale i na jeho vybavení, což zkracuje reakční doby asistence a také přináší snížení nákladů.

Asistenční zásahy jsou dokumentovány v reálném čase. Pracovníci odtahové služby poškozená auta ještě před odtahem fotografují, snímky se okamžitě nahrávají do asistenčního systému, ve kterém jsou k dispozici pracovníkům likvidačních oddělení pojišťoven, což brání tomu, aby někdo požadoval od pojišťovny nadsazenou, neoprávněnou částku. Havarované či porouchané auto se dostane do správného servisu podle stanovených pravidel, zejména dle toho, které nejbližší opravy jsou v síti konkrétní pojišťovny nebo leasingové společnosti a kde je zrovna volno. Společnost GLOBAL ASSISTANCE působí v celé Evropě. Své služby poskytuje 24 hodin denně a 7 dnů v týdnu. Podílí

se také na provozu a zajišťování „Linky pomoci řidičům 1224“, která se stala účinnou zbraní proti takzvaným „lovcům nehod“, čímž přispěla k ochraně motoristů a k pročištění trhu. Jde o jednotné telefonní číslo, na kterém si klient přivolá asistenci bez ohledu na to, kde je pojištěné jeho vozidlo. Hovor řidiče, který potřebuje pomoci s havarovaným či porouchaným vozidlem, je z linky 1224 okamžitě přeměrován na asistenční společnost pojišťovny, se kterou má majitel vozidla uzavřenou pojistnou smlouvu. „Motorista pak od nás dostane krátkou textovou zprávu, ze které se dozví, které odtahové vozidlo pro něj přijede a jakou má poznávací značku. Takže ví, komu má svěřit svoje auto,“ vysvětluje obchodní ředitel Jan Chabada.

Za linkou stojí všechny pojišťovny, které u nás poskytují povinné ručení. Technickou správu a provoz zajišťuje Česká kancelář pojistitelů.

Společnost GLOBAL ASSISTANCE dále poskytuje aktuální dopravní informace, což je velmi důležité v době, kdy mnohé české dálnice – zejména D1 – procházejí rekonstrukcí a na přetížených komunikacích vznikají dlouhé kolony. GLOBAL ASSISTANCE se však nevěnuje jen motoristům. Nabízí rovněž domácí asistenci při poruchách v domech a bytech, právní poradenství a zdravotní asistenční služby k cestovnímu pojištění včetně přepravy pacienta zpět do České republiky svým sanitním vozem, případně letecky vlastním letadlem.

Několik otázek zodpověděl generální ředitel společnosti Marek Jaroš:



M. Jaroš

Foto: GLOBAL ASSISTANCE

Vaše firma je stálíci soutěže Podnik roku v českém automobilovém průmyslu. Co považujete za hlavní faktory, které ovlivňují vaše úspěchy?

Domnívám se, že klíčovým faktorem je zlepšování procesů, zvláště v interní komunikaci. Předpokladem k úspěchu je, aby každý znal své povinnosti a aby jednotlivá oddělení firmy správně spolupracovala. Podmínkou přitom je, aby uvnitř firmy byly správně nastaveny komunikační kanály, což se nám podařilo. Investujeme velké prostředky do počítačových systémů, sledujeme každý hovor, a tak jsme schopni pracovat s velkým množstvím relevantních dat. Díky tomu zlepšujeme obslužnost zákazníků, snižujeme náklady, lépe jednáme s pojišťovnami, nabíráme správný počet lidí a jsme schopni dosahovat lepších výsledků.

Cílem automobilové asistence je, aby předvíдалa, kde a kdy se může něco stát a byla na to připravena. Jsme hrdí, že jsme GLOBAL ASSISTANCE. Baví nás řešit a hledat lepší produkty. Jsme moderní, zavádíme technologické postupy, nasloucháme klientům a jejich potřebám.

V čem je práce vašich zaměstnanců výjimečná? A co firma dělá pro to, aby si je udržela?

Jde o psychicky náročné zaměstnání, protože k nám volají jen lidé v nouzi. Základním předpokladem pro práci v asistenční firmě je odolnost proti stresu, schopnost zorientovat se ve složité situaci a schopnost pracovat v týmu.

S našimi zaměstnanci mluví lidé, kteří mají problém. A většinou je ten problém postihl poprvé. Bývají proto vylekaní, zmatení, nešťastní a naštvaní. Pomáháme klientům různých národností a po celém světě, takže zaměstnanci musí znát cizí jazyky, zejména angličtinu a němčinu. Nabízíme mnoho produktů a je nutné, aby se v nich zaměstnanci orientovali. Pokud volá řidič kamiónu, který potřebuje vyřešit technický problém, snažíme se, aby mluvil s někým, kdo se vyzná v nákladních autech. Klíčové ale je, aby zaměstnanci dokázali lokalizovat zákazníka, který volá ve stresu a často není schopen správně popsat svou polohu. Tuto dovednost se naši pracovníci učí v rámci tréninků a klademe na ni velký důraz.

Abychom zaměstnance ve firmě udrželi, snažíme se jim vytvářet dobré pracovní prostředí. Rozšiřujeme také firemní benefity, neboť věříme, že spokojení lidé dosahují lepších výsledků a zůstávají. Na konci každého měsíce vyhodnocujeme, jak si který tým vedl, a nejlepší odměňujeme.

Jaké máte plány do budoucna?

Stojí před námi ustavičné technologické výzvy. Chceme být rychlejší a poskytovat ještě kvalitnější služby. To vyžaduje co nejvíce mluvit s našimi partnery a vymýšlet další produkty pro zákazníky, abychom jim dokázali nabídnout ještě zajímavější balíčky služeb. Vzděláváme své zaměstnance, aby jejich klienti uměli v co největší míře využívat mobilní aplikace, které nám umožňují okamžitě a přesně lokalizovat vozidlo.



Ilustrační foto

Foto: GLOBAL ASSISTANCE

TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ spol. s r. o.

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob.

TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ, spol. s r. o., která sídlí v Bělé pod Bezdězem, je významným dodavatelem lisovaných a svařovaných kovových dílů pro automobilový průmysl. V loňském roce se firmě podařilo získat řadu nových zakázek od tuzemských i zahraničních firem. Její díly tak najdou využití například v nových vozech Škoda, Fiat a Opel. Kvůli těmto novým zakázkám společnost investovala do výrobních technologií i budov. Velkou pozornost věnuje neustálému zlepšování svých procesů za účelem zajištění maximální bezpečnosti a efektivity. Ve strategii firmy TIBERINA AUTOMOTIVE BĚLÁ hraje důležitou roli rovněž schopnost udržet si stávající a získávat nové zaměstnance, motivovat je a zajistit, aby byli v práci spokojení.



Cenu od vedení AutoSAP převzal ředitel závodu A. Farcí (vlevo)

Historie závodu v Bělé pod Bezdězem sahá až do 19. století. Kolem roku 1860 postavili v tomto městě textilní továrnu. Její další osud byl plný peripetii. Za druhé světové války se v závodě vyráběla vojenská technika, v poválečném období šlo o techniku stavební. Pak podnik prošel kompletní rekonstrukcí, aby se od roku 1965 stal součástí AZNP Mladá Boleslav, tedy dnešní firmy ŠKODA AUTO, a.s. Mladoboleslavská automobilka v té době potřebovala získat další provoz v souvislosti s náběhem výroby modelu Škoda 1000 MB. V Bělé se vyráběly kovové výisky. Po listopadu 1989 došlo k osamostatnění tohoto závodu.

Po přechodnou dobu fungoval jako státní podnik AZ Bělá, pak prošel privatizací. V roce 1993 tento závod zakoupila americká firma Packard Electric, která si však záhy postavila nové provozy v České Lípě. Lisovací část firmy v Bělé pod Bezdězem si tak v roce 1994 zakoupila německá společnost Blaimer International. Ta ve městě na Mladoboleslavsku, které se nachází na okraji Středočeského kraje, působila až do roku 1998. Tehdy do firmy vstoupil další německý investor, a to skupina Wagon Automotive, která však o deset let později čelila v důsledku světové finanční krize vážným potížím a nakonec se dostala do konkurzu.

V roce 2009 prodal insolvenční správce skupiny Wagon český závod novému investorovi, a to společností METAL-MECCANICA TIBERINA S. R. L.

Tato italská skupina má další výrobní závody v Itálii, Turecku, Německu, Brazílii a Argentíně. Mezi její priority patří výroba kovových dílů pro osobní a nákladní automobily. Sortiment závodu v Bělé tak do nabídky dobře zapadl. K zákazníkům italské skupiny patří většina významných světových automobilových koncernů. Ihned po převzetí českého závodu začala rozvíjet aktivity, jejichž cílem bylo zefektivnit jeho chod, zajistit ziskovost výroby v Bělé a dostat závod na srovnatelnou úroveň s ostatními částmi skupiny TIBERINA.

Závod v Bělé pod Bezdězem má v současnosti 200 stabilních zaměstnanců. Nesetkává se s přílišnou fluktuací. Rovněž tržby jsou v posledních třech letech stabilní a pohybují se kolem 950 milionů korun ročně. Největším zákazníkem českého závodu zůstává ŠKODA AUTO, na kterou připadá 54 % z objemu prodeje. Následují FIAT a skupina PSA, respektive její značka Opel.

K hlavním výrobním technologiím patří lisování, svařování a takzvané rolování, tedy tváření kovů za studena. Česká firma využívá nejmodernější technologie a typy automatických lisů, svařovacích robotů a rolovacích linek.

Několik otázek zodpověděl ředitel závodu Alberto Farci:



A. Farci

Co považujete za hlavní limitující faktory pro rozvoj vaší společnosti?

V současnosti je hlavním limitujícím faktorem nedostatek kvalifikovaného personálu. Nabízíme zaměstnancům řadu finančních i sociálních výhod. Jsme téměř rodinná firma, kde většina zaměstnanců pochází z Bělé nebo jejího blízkého okolí a vztahy mezi nimi jsou přátelské. Řada zaměstnanců u nás pracuje celý svůj profesní život, pracují tu i celé rodiny. Snažíme se zvyšovat kvalifikaci zaměstnanců a využívat interních zdrojů, přesto se nám nedaří nalézt dostatek kvalifikovaných lidí. Potřebovali bychom je především do výroby, technologie a údržby.

Jaké jsou vaše střednědobé a dlouhodobé vize?

Strategie naší společnosti spočívá v orientaci na konečného zákazníka v oblasti automobilového průmyslu. Mezi hlavní patří především ŠKODA AUTO, Fiat Group a PSA. Nicméně, i nadále se budeme snažit udržet si naše stávající, tradiční zákazníky úrovně Tier 1.

Jde nám o to, abychom pro společnost i do budoucna zajistili přibližně stejné rozložení výrobních aktivit mezi zákazníky z řad OEM a abychom dokázali zachovat přibližně stejné podíly na nových modelech aut, které budou nahrazovat stávající výrobu. Tím se snažíme eliminovat riziko tržní úspěšnosti či neúspěšnosti daného modelu.

Snažíme se získat takovou výrobu, která bude vykazovat vyšší přidanou hodnotu. Znamená to pro nás více se koncentrovat na výrobu sestav a rolovaných dílů. Naším cílem je postupně přecházet z dodávek o vysokém počtu lisovaných dílů s nižší přidanou hodnotou na dodávky svařenců a kompletů, kde je předpoklad docílení vyšší přidané hodnoty. Jinými slovy můžeme říci, že pracujeme na tom, abychom se stali lídrem v „body in white“ mezi dodavateli v automobilovém průmyslu.

K naplnění této strategie firma investuje nemalé částky do rozvoje závodu. Každý rok se rozrůstá o nové nebo renovované objekty. Výstavba nových výrobních i skladovacích budov a nákupy nových výrobních zařízení slouží ke zvýšení automatizace, zlepšení bezpečnosti a technologické úrovně.

Co mají z úspěchů vaší firmy její zaměstnanci a jak se vyvíjejí mzdy?

Zaměstnanci jsou pro nás klíčovým prvkem úspěchu. Jejich přístup k práci a aktivita patří k základním předpokladům dalšího rozvoje firmy. Snažíme se podporovat jejich nápady a návrhy systémem motivačních faktorů.

Vývoj mezd musí být podpořen růstem efektivity, musí zároveň působit motivačně a být stabilizujícím prvkem. Každý rok reagujeme na růst mezd v našem regionu a ve spolupráci s odborovou organizací domlouváme optimální navýšení mezd tak, abychom byli mezi dodavateli automobilového průmyslu konkurenceschopní. ■



Svařovací robot vyrábějící díly pro koncern FCA

Foto: Lenka Stránská

Toyota Tsusho Europe SA organizační složka v České republice

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců do 250 osob.

Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch navýšila v porovnání fiskálních období 2016 a 2017 svůj obrát o 14 % a hrubý zisk o 13 %. Administrativní náklady se přitom zvýšily jen o 6 %. „Tyto naše výsledky jsou velkým úspěchem, zejména pokud přihlédneme k současnému ekonomickému vývoji ve střední Evropě, a tedy také k dramatickému poklesu nezaměstnanosti a tlaku na růst mzdových nákladů napříč profesemi i lokalitami,“ říká branch manager Filip Valenta. „Rádi bychom u příležitosti opětovného ocenění titulem Podnik roku v českém automobilovém průmyslu poděkovali především svým dlouhodobým obchodním partnerům. Bez nich by úspěch, kterého jsme dosáhli, nebyl možný. Jedná se tedy víceméně o společný úspěch,“ dodává.



Ocenění a diplom od vedení AutoSAP převzal branch manager F. Valenta (vlevo)

VI Japonská Toyota Tsusho Corporation patří k nejvýznamnějším japonským strategickým obchodním společnostem známým pod označením „Sogo Shosha“. Zajišťuje pestrou paletu logistických, obchodních, výrobních i dalších činností, které původně sloužily hlavně k podpoře

automobilky Toyota Motor Corporation, nyní však má po světě i mnoho jiných zákazníků.

Toyota Tsusho Europe SA, jakožto její dceřiná společnost, naplňuje obdobný obchodní model, jenž se vyznačuje velice širokým spektrem strategických aktivit.

Rovněž česká pobočka společnosti Toyota Tsusho Europe SA nabízí svým partnerům spolupráci v mnoha oblastech obchodu i výroby.

Toyota Tsusho Europe SA vznikla v roce 1968. Evropská centrála sídlí v Bruselu, dále se firma během let rozšířila do několika evropských zemí. Dnes má filie v Belgii, Francii, Německu, Itálii, Polsku, Turecku, Maďarsku a České republice. Zaměstnanců je přes tisíc a roční obrat přesahuje miliardu eur.

Firma Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch byla založena v roce 2001. Vzhledem k dobrým obchodním výsledkům a zajímavému podnikatelskému prostředí se jí podařilo vybudovat v České republice několik poboček. Hlavní kancelář se ze strategických důvodů nachází v Praze, dále vzniklo Liberecké servisní centrum (LSC – Liberec Service Center), Kolínské servisní centrum (KSC – Kolin Service Center) a Pražské servisní centrum

(PSC – Prague Service Center). Úspěšnou přístavbou pak byla zdvojnásobena skladovací plocha pobočky v Kolíně a došlo k zahájení montáže nárazníků pro tamní automobilku TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile).

Firma Toyota Tsusho rozdělila své aktivity do šesti produktových divizí, které se zaměřují na dodávky materiálů, výrobků a služeb do různých segmentů trhu. V posledních letech zaznamenává společnost největší nárůst v divizi logistiky, a to i z pohledu počtu zaměstnanců, který v důsledku nových projektů vzrostl několikanásobně. Dále nabízí spolupráci v oblasti železných i neželezných kovů (Metals division), dílů automobilů a logistiky (Global Parts & Logistics division), instalace strojních technologií (Machinery division) nebo dovozu i vývozu chemikálií a elektrosoučástek (Chemicals & Electronics division). Rozvíjejí se také aktivity o oblasti pojištění dopravy, firemní flotily a zdravotní péče.

Několik otázek zodpověděl branch manager Filip Valenta:



F. Valenta



Liberec Service Center

Foto: Toyota Tsusho

Vaše firma patří ke stálícím soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu. Čemu za to vděčí?

Toyota Tsusho Europe je obchodní společností se stabilní strukturou zákazníků napříč segmentem automotive, přičemž evropskému automobilovému průmyslu se v posledních letech daří. Vedle tohoto trendu patří k důvodům úspěchu také to, že o naše služby roste zájem i ze strany nejaaponských společností. V poslední době se nám navíc daří oslovovat klienty také mimo segment automotive.

Rád bych ocenil rovněž zkušenosti našich zaměstnanců, kteří jsou ve svých oborech opravdovými odborníky a získali již dlouhodobé zkušenosti nejen z lokálního evropského trhu, ale také z celosvětového obchodu.

Jaké jsou vaše střednědobé a dlouhodobé záměry v České republice?

V krátkodobém a střednědobém časovém horizontu chceme pokračovat v poskytování širokého spektra služeb ve vysoké kvalitě. Budeme usilovat o naplnění vize naší korporace pro příštích deset let, kterou vyjadřuje heslo Be the Right One! Chceme být tím pravým pro stakeholdery, zajišťovat bezpečnost, kvalitu a spolehlivost. Chceme být tím pravým pro zaměstnance z hlediska maximalizace individuálních schopností. Chceme být tím pravým pro budoucnost v oblasti jedinečných pohledů a schopností umožňujících zkoumání nových možností.

Co mají z výsledků firmy její zaměstnanci?

Velice si vážíme přístupu svých zaměstnanců, a to zejména v současné době, kdy na trhu práce panuje mimořádně velká poptávka po kvalitních a zkušených lidech. Navzdory značnému tlaku z trhu práce vykazuje společnost Toyota Tsusho Europe mimořádně nízkou fluktuaci. Zejména na klíčových pozicích máme velmi stabilní týmy.

V minulém roce jsme se zaměřili na dorovnání trhu v oblasti zaměstnaneckých benefitů. Portfolio se rozšířilo a v současné době nabízí Toyota Tsusho Europe svým zaměstnancům v oblasti nefinančních nabídek opravdu širokou platformu výhod. Společnost je přitom otevřená názorům jednotlivých pracovníků a jejich potřebám. Letos proběhl celoevropský průzkum spokojenosti zaměstnanců, takže v tomto ohledu můžeme nadále pracovat s reálnými daty.

Iveco Czech Republic, a. s.

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob.

Výrobní závod IVECO BUS ve Vysokém Mýtě je největším výrobním závodem společnosti IVECO BUS a největším výrobcem autobusů v České republice. Akciová společnost Iveco Czech Republic díky svým zkušenostem, inovačnímu úsilí a dlouhodobě ambiciózní investiční strategii dosáhla v roce 2017 nejvyšší produkce ve své historii: 4 104 autobusů. Portfolio svých výrobků firma obohatila například o nový třínápravový Crossway Low Entry. Přes 92 % vyrobených vozů šlo na export, a to zejména do Francie, Německa, Kazachstánu a Itálie.



Generální ředitel Iveco Czech Republic a člen představenstva AutoSAP J. Vaněk přebírá cenu od představitelů sdružení

S polečnost Iveco Czech Republic je významným zaměstnavatelem v pardubickém regionu, kde zaměstnává přes 3 500 lidí (a dalších zhruba 1 700 pracovních míst vytváří u svých subdodavatelů). Velký důraz klade na podporu osobního růstu a celoživotního vzdělávání zaměstnanců. Výrobní program společnosti a zázemí pro vývoj nových výrobků vytváří vhodné předpoklady hlavně pro absolventy technicky zaměřených škol. Společnost Iveco Czech Republic navazuje na 90letou tradici výroby autobusů ve Vysokém Mýtě. Firma, známá od roku 1948 pod jménem Karosa, se již ve druhé polovině čtyřicátých let minulého století orientovala převážně na výrobu autobusů. Je spojena s řadou úspěšných a dnes již legendárních vozidel, jako byl typ 706 RTO

či modelové řady ŠM, ŠL, ŠD, 700 a 900. Na tyto úspěšné typy navázala vozidla Crossway, nejúspěšnější meziměstský autobus současnosti. Závod dosud vyrobil přes 30 tisíc vozidel Crossway. Výroba dále zahrnuje autobusy typu Crossway Low Entry, Line, POP a PRO s různými typy motorů v mnoha modifikacích, a také nový autokar Evadys.

IVECO BUS je značka skupiny CNH Industrial. Navrhuje, vyrábí a prodává široký sortiment vozidel: školní, meziměstské a turistické autokary, standardní a kloubové městské autobusy, minibusy pro všechny druhy osobní dopravy a podvozky pro karosářské společnosti. V její nabídce hrají důležitou roli ekologické pohony, a to CNG a hybridy.

IVECO BUS zaměstnává více než 5 000 lidí a provozuje dva výrobní závody, jeden v Annonay ve Francii a druhý ve Vysokém Mýtě v České republice. Oba závody získaly v roce 2013 bronzovou medaili World Class Manufacturing,

což je mezinárodní metodika pro řízení výrobních procesů v souladu s nejlepšími standardy po celém světě. Servisní síť IVECO BUS garantuje technickou podporu všude tam, kde jsou vozidla Iveco v provozu.

Několik otázek pro generálního ředitele Jiřího Vaňka:



Které hlavní faktory ovlivnily pozitivní rozvoj firmy?

Systematicky pracujeme na rozvoji výrobního závodu a investujeme do vývoje nových modelů autobusů. Portfolio našich výrobků jsme obohatili o nový třinápravový Crossway Low Entry v délce 15 metrů, o Crossway Low Entry Natural Power na CNG či bioplyn a také o turistickou verzi autokaru Evadys. V loňském roce vzrostl tržní podíl značky IVECO BUS v České republice na celkových 43 %, čímž potvrzuje pozici lídra na domácím trhu autobusů. Značka rovněž posílila svou vedoucí pozici v segmentu meziměstských autobusů, kde její tržní podíl překročil 58 %, a to zejména díky nejuspěšnější modelové řadě Crossway. V kategorii linkových autobusů jsme vedoucí značkou dokonce i v celé Evropě, a to s tržním podílem přesahujícím 40 %.

Jak se v autobusové dopravě projevuje příklon k alternativním palivům a jak je na to vaše společnost připravena?

Zájem o různé druhy pohonu závisí na teritoriu i na kategorii autobusů. V městském provozu poptávka po alternativních pohonech roste. IVECO BUS je už 20 let lídrem na poli alternativních pohonů. Potvrzuje své vedoucí postavení v oblasti alternativní energie a nabízí vyspělé, poctivé a ekologické řešení. Jsme historicky největším evropským výrobcem autobusů na plyn. Těch už jsme vyrobili téměř 6 000 kusů, a to zejména v provedení nízkopodlažních autobusů Agora, Citelis či současného vozidla Urbanway. Teď jsme tuto obchodní nabídku rozšířili: na podzim 2017 jsme na autosalonu v Kortrijkku představili autobus Crossway Low Entry Natural Power pro provoz na stlačený zemní plyn či bioplyn. Toto vozidlo sériově vyrábíme ve Vysokém Mýtě. Nicméně v nabídce máme i stále vysoce ekologické dieselové autobusy, které splňují normu Euro 6, s patentovaným systémem Hi-SCR.

Zákazníkům, kteří trvají na alternativních palivech, můžeme nabídnout úpravu například pro provoz na biopaliva HVO nebo na syntetické palivo GTL. Ti zákazníci, kteří inklinují k využívání elektřiny, mohou být osloveni koncernovou nabídkou diesel-elektrických hybridních autobusů, kterých jsme už prodali více než tisíc, případně trolejbusů, kterých jsme zákazníkům v Evropě za posledních několik let dodali několik stovek, či lithio-bateriových autobusů vyráběných v našich sesterských výrobních závodech.

Jak se v životě firmy projevuje nástup robotizace?

Svařovna a montážní linka autobusů jsou kvůli nízké opakovatelnosti výroby a velmi vysokému podílu individuálních úprav stále založené na zejména ručním zpracování. Přesto se nám daří postupně nasazovat svářečské roboty. Máme v provozu devět robotizovaných pracovišť. V roce 2018 přidáme další dvě. Několik nových robotů máme instalovaných také v lakovně, která je další nedávno modernizovanou částí našeho vysokomýtského výrobního závodu.



Magna Exteriors (Bohemia) s.r.o.

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob.

Magna Exteriors (Bohemia) patří k hlavním dodavatelům plastových dílů pro automobilový průmysl. Výrobní závody má v Liberci a Nymburku. Rok 2017 byl pro společnost velice úspěšný, dosáhla v něm rekordního obrátu. Firmě se podařilo získat nové zakázky od BMW, což přináší změnu v zákaznickém a produktovém portfoliu. Kvůli novým zakázkám podnik využívá i nové technologie. Klíčovou činností je ovšem nadále výroba lakovaných nárazníků pro společnost ŠKODA AUTO, a.s.



Ocenění převzal obchodní ředitel M. Choutka (vlevo)

Magna Exteriors (Bohemia a Nymburk) jsou divize globální společnosti Magna International, která byla roku 1957 založena panem Frankem Stronachem. Sídlo společnosti je v kanadském Ontariu. V současné době je Magna International druhým největším dodavatelem komponentů pro automobilový průmysl na světě.

Magna International je rozdělena do osmi divizí podle komodit, jejichž výrobou se zabývá. Magna Exteriors (Bohemia), s.r.o., se sídlem v Liberci, kterou si většina pamětníků pamatuje jako Plastimat, vznikla v roce 1946. V té době vyráběla zejména plastové výrobky pro domácnost. Od roku 1989 se plně zaměřila na výrobu plastových

komponentů pro automobilový průmysl. Dnes jsou páteří výrobního programu plastové komponenty exteriérových částí automobilů (nárazníky, prahové lišty, mřížky chladičů, dveřní lišty, spoilery a podobně). V libereckém areálu se kromě výrobního závodu nachází i nástrojárna, kde probíhá složitý proces výroby vstříkovacích forem. Centrálou pro všechny závody evropské divize Magna Exteriors je ředitelství společnosti a engineering, které také sídlí v Liberci. Magna Exteriors zaměstnává v České republice přes 3 200 lidí.

Centrála Magna Exteriors (Bohemia), s.r.o., plní dvě hlavní role. První z nich je metodické vedení a koordinace všech 18 výrobních závodů po Evropě, druhou rolí je

pak samotná příprava projektů od zadání zákazníkem až po dodání výrobků. Součástí engineeringu je i oddělení vývoje a předvývoje výrobků. Společnost je tak schopna svým zákazníkům nabídnout nejen samotnou výrobu komponentů, ale výrobek rovněž vyvinout či na vývoji úzce spolupracovat. Na přípravě projektů se podílí také oddělení kvality, logistiky, nákupu, zajištění nástrojů a technologie. Právě posledně jmenované oddělení zabezpečuje jak základní technologie (vstříkávání, lakování, montáž), tak neustálý vývoj speciálních technologií, k nimž patří lepení, pění, robotické aplikace, laserování, frézování, ultrazvukové a vibrační svařování. Na nich experti z řad projektových technologií úspěšně spolupracují s Technickou univerzitou v Liberci.

Kombinace vlastní nástrojárny, oddělení předvývoje a vývoje sídlící v liberecké centrále a dokonalé ovládnutí základních technologií a vývoj nových je to, co Magnu odlišuje od konkurence. Mezi hlavní zákazníky společnosti patří celý koncern VW (v jehož rámci je hlavním klientem ŠKODA AUTO),

BMW, Daimler, General Motors, PSA, Ford, Rover, ale i Porsche a výrobce nákladních automobilů MAN.

Díky velkému množství zákazníků a přicházejících projektů společnost stále obsazuje mnoho volných pracovních míst, a to jak ve výrobním závodě a nástrojárně, tak na ředitelství společnosti a engineeringu. Právě na zaměstnance a jejich spokojenost je ve společnosti kladen velký důraz, protože bez nich by Magna nebyla schopná dosahovat úspěchů.

Magna je zároveň společností, které nejde pouze o zisk a úspěch, ale snaží se být i společensky odpovědnou. Ekologie a ochrana životního prostředí patří k prioritám společnosti. Velmi výrazná je rovněž charitativní činnost. Magna a její zaměstnanci podporují řadu organizací, a to nejen finančně, ale také praktickou pomocí v rámci dobrovolnických dnů. Jako jeden z nejvýznamnějších zaměstnavatelů Libereckého kraje pořádá také různé akce pro veřejnost, jako jsou rodinné a dětské dny či koncerty.

Několik otázek pro ředitele Pavla Neumana:



Co považujete za hlavní faktory, které ovlivnily vaše loňské a letošní pozitivní výsledky?

Naše loňské a letošní pozitivní výsledky jsou ovlivněny především tím, že úspěchů dosáhli naši klíčoví zákazníci. Dokonce jsme pro plné uspokojení všech požadavků našich klientů, k nimž patří zejména ŠKODA AUTO, BMW, skupina PSA či kolínský závod TPCA, připravili rozsáhlý investiční program, který jsme nastartovali v našich českých závodech a dokončíme jej v roce 2019. Výsledkem bude rozšíření kapacity lakování v našich závodech Liberec a Nymburk z 2,5 milionu nárazníků v roce 2012 na 4,5 milionu nárazníků v letošním roce a na 5,5 milionu nárazníků v roce příštím.

Jaké jsou vaše střednědobé a dlouhodobé vize?

V tomto období jsme dokázali získat nové zakázky do nových kapacit, přičemž některé programy jsou pevně stanoveny až do roku 2027. Naším současným úkolem je pracovat na výrobních systémech tak, abychom zůstali preferovaným dodavatelem automobilek i v případě zakázek, o nichž se bude rozhodovat po roce 2020. S tím souvisejí například zásadní změny interní i externí logistiky, které umožní zrealizovat nárůst výroby s výrazně nižšími náklady a v rámci stávajících ploch.

Jak mohou evropské firmy obstát v souboji s asijskou konkurencí?

Myslím si, že v automobilovém průmyslu jsme svědky převodu výroby komponentů pro finální výrobce vozidel ze západní do východní Evropy. Zde vyrostla řada nových konkurenceschopných závodů, které mají dobře zajištěnou budoucnost, a to až do té doby, dokud se budou v západní Evropě vyrábět kompletní vozy. Obávám se, že z důvodu odlišného vývoje konkurenceschopnosti evropských a asijských automobilek bude v budoucnu zřejmý trend rostoucí výroby kompletních vozů v Asii, což bude probíhat na úkor výroby osobních automobilů na starém kontinentě. Pokud by tento vývoj skutečně nastal, zásadně by ovlivnil subdodavatelskou bázi. Doufám ovšem, že evropské automobilky si toto riziko uvědomují a že rozsáhlými investicemi do inovací se jim podaří výrobu v Evropě co nejdéle udržet, a to nejen v případě špičkových vozů luxusních značek.



ŠKODA AUTO a.s.

získala ocenění Podnik roku 2017 v českém automobilovém průmyslu v kategorii firem s počtem zaměstnanců nad 250 osob.

ŠKODA AUTO, a.s., v roce 2017 potvrdila své mimořádné postavení v českém průmyslu a dosáhla nového prodejního rekordu. Zákazníkům dodala celkem 1 200 500 vozů, což znamenalo meziroční růst o téměř 7 %. Navíc to bylo už počtvrté za sebou, kdy počet dodaných vozů přesáhl magický milion za jeden kalendářní rok.

Nejvyšší tržby v dějinách společnosti byly v roce 2017, kdy meziročně vzrostly více než o pětinu na 16,6 miliardy eur. Zisk po zdanění dosáhl hodnoty 1,274 miliardy eur, čímž překonal výsledek předchozího roku o 34 %. Investice v roce 2017 byly 733 milionů eur, zatímco v 2016 celkem 548 milionů eur. Sedm modelových řad – CITIGO, FABIA, RAPID, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ a SUPERB – představuje nejširší nabídku osobních automobilů s okřídleným šípem v historii.



Vedoucí vnějších vztahů M. Kadera (vlevo) přebíral cenu od nejvyšší představitelů AutoSAP

Mladoboleslavská automobilka již po jedenadvacáté zvítězila v hodnocení firem „Czech TOP 100“. V tomto žebříčku jsou každoročně hodnoceny významné české společnosti na základě aktuálního vývoje ekonomických a dalších ukazatelů, jako je například kvalita produktů, hodnota firmy, společenská zodpovědnost a atraktivita podniku jakožto zaměstnavatele. ŠKODA AUTO, a.s.,

rovněž vévodila žebříčku „100 nejobdivovanějších firem v České republice“. Výsledky roku 2017 se staly odrazovým můstkem pro další období. V letošním prvním pololetí společnost dodala zákazníkům přes 650 tisíc automobilů, což znamenalo nový rekord a meziroční zvýšení o téměř 12 %. Na růstu prodeje se i nadále výrazně podílela sportovně-užitková vozidla KODIAQ a KAROQ. K těmto automobi-

lům z kategorie SUV v roce 2018 přibyl model ŠKODA KAMIQ, exkluzivně určený pro Čínu, jež je největším trhem značky. Na letošním autosalonu v Ženevě pak mohli návštěvníci obdivovat koncept městského crossoveru Vision X, jehož sériové verze se motoristé dočkají v roce 2019. Společnost ŠKODA AUTO se zároveň chystá vstoupit na nové trhy. Počet zemí, v nichž působí, plánuje rozšířit ze 103 na 120. Česká společnost také přebírá zodpovědnost za aktivity koncernu Volkswagen v Indii.

Firma se také intenzivně připravuje na budoucnost, jež bude plná technologických změn. V následujících pěti letech investuje 2 miliardy eur do alternativních pohonů a digitalizace. Jde o největší investiční program v její historii. Do roku 2025 nabídne deset elektrifikovaných modelů. ŠKODA AUTO letos získala ocenění „Zaměstnavatel roku v České republice“, a to již potřetí v řadě. Zároveň se opět potvrdilo, že je nejžádanějším zaměstnavatelem pro studenty v obou regionech, kde má své výrobní závody, tedy ve Středočeském kraji a Královéhradeckém kraji.

Několik otázek pro Michala Kaderu, vedoucího vnějších vztahů:



Jaké hlavní faktory ovlivnily pozitivní výsledky, kterých jste dosáhli v roce 2017 a kterých dosahujete letos?

Rok 2017 byl nejlepším rokem ve 122leté historii našeho podniku z pohledu prodejních i finančních výsledků. Pro nás je tento úspěch velkou motivací, abychom i v dalších letech důsledně pokračovali v realizaci naší růstové strategie. A to mimo jiné i tím, že do konce roku 2020 uvedeme na trh celkem 19 nových nebo modernizovaných modelů. Důležitou součástí je naše SUV ofenzíva. V roce 2017 jsme uvedli dvě úspěšná SUV – KODIAQ a KAROQ.

Ve kterých teritoriích a segmentech trhu vidíte největší příležitosti pro další růst vaší společnosti?

V nadcházejících letech se ještě více zaměříme na růstové trhy v Číně, Rusku a Indii. Společnost ŠKODA AUTO navíc přebírá zodpovědnost za aktivity koncernu Volkswagen v Indii. Cílem projektu „INDIA 2.0“ je dlouhodobé posílení pozice koncernu Volkswagen na tomto významném růstovém trhu. Rostoucí prodejní čísla v Indii dokazují, že modelová nabídka značky ŠKODA je pro indické zákazníky atraktivní a že představuje velmi dobrou základnu pro další růst.

Vstoupíte letos na nové trhy? Na které? A jaké tam vidíte šance?

V rámci naší Strategie 2025 intenzivně pracujeme na další internacionalizaci naší společnosti. Aktuálně jsme aktivní na 103 trzích, ale do konce roku 2025 plánujeme počet těchto zemí rozšířit na 120. Z tohoto důvodu současně posuzujeme několik možných budoucích trhů. Od letošního roku nabízíme naše produkty v Singapuru. ■





PODNIK ROKU 2017

V AUTOMOBILOVÉM
PRŮMYSLU ČR



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



Předávání ocenění AutoSAP Podnik roku 2017 v automobilovém průmyslu ČR se uskutečnilo v červnu 2018 v Praze při výroční tiskové konferenci AutoSAP

Foto: ŠKODA AUTO

Pavel Juříček v USA slavnostně otevřel továrnu na zkapalněný vodík

Ve středu 27. června 2018 byla pod hlavičkou společnosti United Hydrogen Group (UHG) a za účasti předsedy představenstva BRANO GROUP, a.s., Pavla Juříčka slavnostně přestřižena páska nové továrny na zkapalněný vodík v Charlestonu, Tennessee (USA).



Nová továrna na zkapalněný vodík v USA

Fota: Mike Stempo, UHG

Spoločnost United Hydrogen Group byla založena v roce 2007 čtyřmi českými podnikateli. Sdružuje čtyři dceřiné firmy, které podnikají v oblasti výroby a prodeje H_2 . Od roku 2009 se vodík vyrábí přímo v lokalitě současného umístění fabriky. V roce 2016 se jedním z hlavních investorů stala právě společnost BRANO TECHNIK, s.r.o., (dceřiná organizace BRANO GROUP), která v současné době ve vlastnické struktuře disponuje podílem 44 %. Společné partnerství bude využívat vzájemné synergie v automobilovém průmyslu. BRANO GROUP poskytuje UHG významnou pomoc při zkoušení H_2 technologií v dopravě a průmyslu a také při zahájení podnikání v Evropě prostřednictvím české dceřiné společnosti United Hydrogen. UHG plánuje výstavbu deseti plnicích stanic v Kalifornii a následně pokračovat ve výstavbě plnicích stanic na H_2 v celých Spojených státech amerických. Dále je také v plánu výstavba minimálně tří jednotek na výrobu kapalného H_2 ve spolupráci se společností OLIN Corporation napříč celými Spojenými státy.



P. Juříček a V. Prerad při slavnostním zahájení otevření nové továrny v Tennessee

Fota: ZÚ Washington

První zmínky o plánovaném projektu zveřejnila skupina BRANO GROUP v létě roku 2016. „Nějaké kolony na zkapalněný vodík existují, například na výrobu z vody. Ale v provedení, kdy nakupujete špinavý vodík a čistíte

ho a zkapalňujete, bude první,“ uvedl tehdy Pavel Juříček. Jedná se o ojedinělé zařízení na světě. Z hlediska dopadu na životní prostředí jde o velmi ekologický projekt.

Pavel Juříček k české investici do vodíku z Tennessee

Reportér České televize v USA z místa popsal, že samotná továrna se nachází uprostřed kukuřičných lánů v Tennessee. Místo pro ni nevybrali investoři náhodou. Nedaleko je totiž chemický závod produkující chlor a při jeho výrobě je vodík odpadovým produktem. O krátký rozhovor jsme požádali předsedu představenstva BRANO GROUP, a.s., Pavla Juříčka.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Jak jste se k této investiční příležitosti dostali a jak továrna odpadových vodík zpracovává?

Prvotní impulz přišel z mé iniciativy, kdy jsem se společně s panem profesorem Mackem a týmem odborníků podílel na vypracování analýzy týkající se možnosti využití vodíku jako alternativního zdroje paliva pro automobilový průmysl. Zbytek už byl vlastně dílem náhody. Dostal jsem se k informaci, že podnikatelé v USA hledají nového významného investora, slovo dalo slovo, a tak jsme začali jednat se stávajícími vlastníky United Health Group (UHG) o případném vstupu do projektu. V okamžiku dohody, kdy jsme získali 44 % v UHG, jsme začali připravovat financování stavby nové továrny ve Spojených státech.

Do továrny v USA na výrobu kapalného vodíku jsme vložili téměř 900 milionů korun. Jde o jednu z největších českých investic v Americe.

Jaké zkušenosti jste nabyl při přípravě této investice s úřady nebo s vytvářením příznivých podmínek v Tennessee?

Naše investice je složená z vlastního vloženého kapitálu a bankovních úvěrů. Příprava na české straně byla rychlá, ale poměrně rychlý byl také přístup amerických úřadů, protože veškerá povolení na výstavbu celé této fabriky trvala asi jen 9 měsíců. Management UHG v čele s Vladimírem Preradem, CEO společnosti, zahájil přípravné práce na začátku roku 2017. V téže roce jsme intenzivně pracovali na projektové dokumentaci a výběru dodavatelů. V srpnu jsme zahájili stavební práce a vše probíhalo podle předem stanoveného harmonogramu. Od té doby vše probíhalo dle plánu a jak víte, v červnu jsme měli slavnostní otevření továrny. Zúčastnili se ho jak zástupci akcionářů, tak američtí senátoři, starostové a primátoři okolních měst i velvyslanec ČR v USA pan Hynek Kmoníček.

Kolik zkapalněného vodíku chcete vyrábět, jaký je o něj zájem a ve kterých amerických státech?

Po zahájení zkušební provozu a odzkoušení celého zařízení budeme zpočátku vyrábět asi 6 tun vodíku za den. Už dnes pracujeme na upgrade zařízení, kde výsledkem bude produkce větší než 10 tun vodíku za den. Mohu říct, že jako dobří hospodáři jsme už při stavbě oslovovali potenciální zákazníky. Teď máme podepsaný desetiletý kontrakt s dodavatelem, který sídlí v blízkosti



P. Jufíček

Foto: Libor Blažek

naší nové továrny, na dodávky špinavého vodíku a zároveň také desetiletý kontrakt na prodej dalšímu sousedovi, který se stal naším zákazníkem. Zbývajících asi 50 % naší produkce vodíku máme rezervovaných pro trh a zásobování vodíkových stanic. Velké množství vodíkových stanic se už teď nachází ve státě Kalifornie, kde jezdí kolem 6 400 aut na vodíkový pohon.

Už teď se stáváte jedním z důležitých podniků na výrobu zkapalněného vodíku ve Spojených státech. Předpokládám, že toto je jen začátek. Vodíková auta podporuje už jedenáct států USA. Jaké jsou vaše další plány?

V oblasti kapalného vodíku patříme mezi významné hráče. Chceme však jít vpřed. Nejenom výroba vodíku bude pro nás hlavní, ale i výstavba a provoz plnicích stanic. Jestli chceme uspět, musíme být komplexní. Už teď hledáme lokality v Kalifornii, kde bychom rádi postavili několik plnicích stanic na vodík. Toto musíme udělat, abychom podpořili infrastrukturu pro rozvoj vodíkových vozidel.

Které automobilové značky jsou průkopníky vodíku v Americe a jak s nimi spolupracujete?

Průkopníky vodíkových vozidel je ve světě Toyota, která po svém úspěchu s hybridním Priusem přišla s vodíkovým Mirai. Nejenom Toyota, ale také Hyundai se svým Nexu a Honda Clarity Fuel Cell budou dobývat tento trh.

Musím říct, že po odzkoušení Toyota Mirai je tady plnohodnotné produkční vozidlo, ne prototyp. Bezpečnost těchto vozidel je na vysoké úrovni a dovoluji si konstatovat, že mýty o vodíku jsou neopodstatněné. V této chvíli vedeme pouze neformální rozhovory s automobilkami. Nic konkrétního neřešíme. Pouze informace, které máme, nás utvrzují v tom, že vodík jako zdroj energie má velkou budoucnost.

Jak rychle budou překonány stávající nevýhody vodíkových motorů a prosadí se více vůči ostatním?

Vozidla nemají vodíkové motory. Vozidla na vodíkový pohon jsou v podstatě elektrická vozidla, která pohání elektrická energie vyrobená v palivovém článku. Z toho plyne, že vodík není palivo, ale je to nositel energie. Pro vysvětlení, v 1 kg vodíku je obsaženo 100x více energie než v 1 kg nejlepších baterií. Vodíková vozidla se jistě prosadí. Jejich výhodou proti bateriovým je rychlost jejich plnění. U vodíku je to obdobné jako s benzínem. Přijedete na plnicí stanici a do pěti minut odjždíte s plnou nádrží, která vám umožní dojet více než 500 km. U elektrického nabíjení to ale možné není. Dnešní nabíječky nabíjí zhruba 40 minut a zdaleka nejste na 100 %. Vodíková vozidla mají budoucnost v dopravě na delší vzdálenosti. Tento směr vidíme i v USA. Konkrétně pivovar Anheuser-Busch objednává 800 vodíkových tahačů od firmy Nikola Motor Company.

Co byste ostatním dodavatelům, kteří uvažují o investicích do automobilového průmyslu v USA, poradil?

Na tuto otázku nelze dát jednoduchou odpověď a vlastně ani radu. Každý podnikatel má svůj vlastní příběh, vlastní nápady a cesty, kterými chce daných cílů dosáhnout, ale také vlastní portfolio výrobků, příležitosti a strachy, kterým čelí. Pokud zkombinujeme vizi, myšlenku, realizaci, financování a především najdeme poptávku na trhu, pak není v současné době problém na trhu v USA uspět. Důležitým pomocníkem pro podnikatele je fakt, že USA je, proti třeba naší republice a evropským zemím vůbec, probyznysově orientovaná země. Přístup úřadů a celková atmosféra ve společnosti jsou zcela odlišné od našich zemí. V Evropě se musíme řídit celou řadou často nesmyslných regulí, a k tomu nám ještě často obecní municipalita a výkonné regionální úřady hájí takzvané „klacky pod nohy“.

Nošovická automobilka Hyundai zahájila výrobu inovovaného Tucsonu

Sériová výroba inovovaného modelu Hyundai Tucson byla zahájena 1. června 2018. Nový model se odlišuje v exteriéru i interiéru, má větší škálu bezpečnostních asistentů a zcela nové motory. Předchozí verze Hyundai Tucson bylo za tři roky od června 2015 vyrobeno téměř 700 000 kusů.

V pátek 1. června 2018 se vedení společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o., (HMMC) a zástupci pracovníků jednotlivých výrobních oddělení sešli ve vestibulu administrativní budovy, aby byli svědky slavnostního odhalení a tím symbolického zahájení výroby inovované verze modelu Hyundai Tucson. Nová verze navazuje na svého předchůdce, jehož výroba začala v červnu 2015 a jehož bylo za tři roky v Nošovicích vyrobeno 700 000 kusů. Tento populární sportovně-užitkový vůz se stal nejprodávanějším modelem značky Hyundai v Evropě.

Ve své úvodní řeči vyzvedl prezident společnosti HMMC Dong Hwan Yang fakt, že Tucson je pilířem výroby nošovické automobilky, jelikož představuje zhruba 65 % objemu výroby závodu. Poděkoval zaměstnancům za jejich úsilí, píli a odhodlání, s jakými připravili sériovou výrobu tohoto modelu.

Inovovaná verze, která ponese nezměněný název Hyundai Tucson, se v exteriéru odlišuje novou maskou, tzv. cascade grill, symbolem stávajícího designerského rukopisu značky Hyundai. Kompletně nová jsou přední i zadní světlá, vyráběná v nedávno otevřeném závodě Hyundai Mobis Automotive Czech v Mošnově, kdy dosavadní xenonové jednotky nahradily svítlny kompletně osazené LED diodami. Přepracované jsou zadní páte dveře a Tucson vyjede i se zcela novými slitinovými koly o velikosti 18 a 19 palců.

V inovovaném interiéru na první pohled zaujme osmipalcový displej, který vychází nad přístrojovou desku, a nový design sedaček dokonale sladěných s celkovým vnitřním prostorem auta. Okem a srdcem nových asistenčních systémů je multifunkční kamera umístěná pod horním okrajem čelního skla, která poskytuje informace adaptivnímu tempomatu, systému čtení dopravních značek, hlídání vyjetí z jízdních pruhů, zpozorování překážky

a aktivace systému nouzového brzdění. Nový Tucson bude jako první model z nošovické automobilky Hyundai vybaven systémem SVM (surround view monitoring), který na displeji zobrazuje auto z ptačí perspektivy, takže řidič bezpečně vidí případné překážky na všech stranách auta. Tento systém zobrazení syntetizuje obrazy snímávané čtyřmi kamerami, po jedné v předním a zadním nárazníku a dvěma v bočních zpětných zrcátkách. Nový Tucson také umožňuje bezdrátové dobíjení chytrých telefonů a je vybavený hudebním systémem Krell. Standardem jsou USB konektory vpředu i vzadu pro možnost nabíjení telefonů během jízdy.

Velkou inovací prošly i pohonné jednotky, takže všechny motory pohánějící nový Hyundai Tucson splňují normu EURO 6c. U benzínových jednotek byl doplněn filtr pevných částic a u dieselových byl dosavadní

motor 1.7 nahrazen zcela novým motorem 1.6. Dvoulitrový diesel prošel v Koreji důkladnou revizí, takže splňuje nejpřísnější evropskou emisní normu.

Dosavadní verze modelu Hyundai Tucson se vyráběla souběžně až do 11. června, aby mohly být vyřízeny všechny došlé objednávky. Za tři roky od června 2015, kdy výroba Tucsonu začala, bylo celkem vyrobeno bezmála 700 000 kusů tohoto vozu. Pro srovnání, populárního předchůdce modelu Hyundai ix35 bylo za 4 roky vyrobeno 603 000 kusů. Hyundai Tucson se vyvážel do 67 zemí světa a největšími odběrateli byly Velká Británie (79 000 ks), Německo (65 000 ks), Itálie (59 000 ks), Španělsko (57 000 ks) a Belgie (32 000 ks). K exotickým destinacím patří například ostrov Reunion v Indickém oceánu (1 260 ks), Francouzská Guyana (518 ks) nebo Island (901 ks). ■



Faceliftovaný Hyundai Tucson, první mild hybrid vyráběný v ČR

Foto: Lumír Hrabčák, HMMC

Český výrobce přívěsů AGADOS navyšuje prodeje a neustále představuje novinky

AGADOS, spol. s r.o., největší výrobce přívěsů v České republice, každoročně zaznamenává navýšení prodejů. Ročně prodá zhruba 30 tisíc vozíků. Nárůst prodejů se každý rok pohybuje okolo 10 % v závislosti na trzích a typech přívěsů. Meziročně roste i prodej v kategorii speciálních přívěsů na míru. Polovina produkce firmy AGADOS míří do zahraničí. Jako každý rok, připravil výrobce i letos novinky, například nový typ přívěsu na přepravu automobilů.

Do sortimentu společnosti patří jednoduché vozíky za auto, stejně jako přepravníky motocyklů a automobilů, skříňové přívěsy nebo profesionální přívěsy s délkou až 10 metrů. AGADOS, spol. s r.o., výrobce z Velkého Meziříčí, patří v současnosti k největším evropským výrobcům přívěsů do 750 kg a do 3 500 kg. Každý rok zároveň reaguje na aktuální poptávku zákazníků a uvádí na trh novou techniku. V posledních dvou letech se podle firmy zvyšuje zájem o speciální přívěsy vyrobené na míru. Letos reaguje na požadavky klientů novinkou v oblasti přepravníků automobilů, a to hydraulicky sklopným přívěsem ADAM v hliníkovém provedení ložné plochy.

Kromě přívěsů pro jednotlivce a firmy, patří do portfolia AGADOS také speciální produkty pro armádu a složky integrovaného záchranného systému. V loňském roce společnost představila odborné veřejnosti novou polní kuchyni PK4, za kterou získala na brněnském mezinárodním veletrhu obranné a bezpečnostní techniky ocenění Zlatý IDET. Letos kuchyně uspěla i na veletrhu v Bratislavě, kde získala cenu v kategorii Zabezpečení a ochrana osob – Prix IDEB 2018. „Jsme rádi, že má naše polní kuchyně úspěch nejen u nás, ale i v zahraničí. Naší ambicí je nahradit stávající typ kuchyně, který česká i slovenská armáda používá už 60 let,“ říká jednatel společnosti Petr Ostrý. Mezi speciální technikou, kterou letos firma prezentovala na veletrzích, byla také mobilní cisterna a úpravna vody, které spolu



Hydraulický sklopný přívěs ADAM v hliníkovém provedení ložné plochy

Foto: AGADOS

s kuchyní tvoří ucelenou řadu speciálních projektů pro použití v terénu. „Dále se chystáme doplnit i mobilní osvětlovací věž a mrazicí box,“ dodává Petr Ostrý.

U přívěsů AGADOS dochází k neustálému zvyšování užitečných hodnot i k vývoji nových vozíků pro domácí i profesionální využívání. Dlouhodobou strategií firmy je uspokojit co nejvíce zákazníků. Právě proto má v nabídce několik typů brzděných i nebrzděných přívěsů s různými rozměry, použitými materiály i možnostmi využití. Společnost zajišťuje i kompletní servis a prodej náhradních dílů.

Projekt Edag LightHinge+, moderní závěsový systém kapoty motoru v organickém designu

Z důvodu zvýšené ochrany chodců se v dnešní době staly moderní závěsové systémy kapoty motoru velmi složitými komponenty, které mají hned několik stěžejních problémů. Jsou to nároky na prostor a s tím negativně se odvíjející design vozu, skladba a počet dílů. Aktivní ocelové závěsy mají dnes z důvodu přísných norem na pevnost materiálu váhu 3 kg a to jsou velmi negativní požadavky pro výrobce sportovních automobilů.

Proto jsme si dali za cíl s projektem Edag LightHinge+ vyvinout nejlehčí technické řešení aktivního závěsu kapoty za pomoci aditivní výroby. Chceme nabídnout díl, u kterého nejsou potřeba mnohamilionové počáteční náklady na výrobu, ale dokážeme se pohybovat v kusové výrobě do ceny 500 Euro (odpadají nutné náročné investice do strojů a nástrojů pro sériovou výrobu).



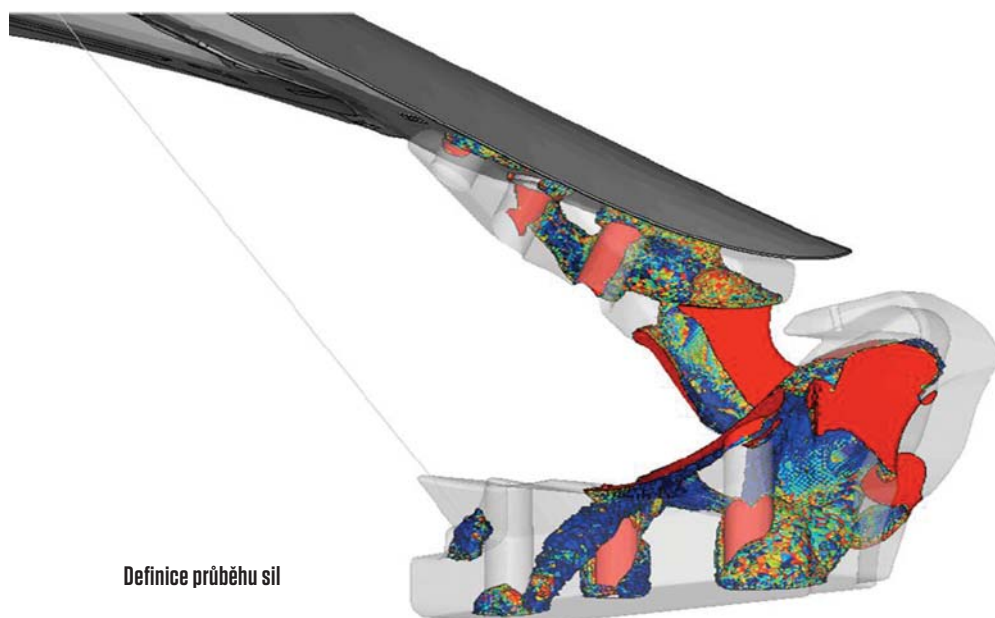
Porovnání původního závěsu s Edag LightHinge+

Topologická optimalizace

V první fázi jsme navrhli design, který vznikl z definování průběhu sil v původním dílu při otevření kapotě motoru. Tvarová optimalizace vzniklé hmoty nám umožnila snížení váhy a počtu komponentů. Podařilo se nám dostat se z 19 dílů na 6 dílů a tím jsme uspořili potřebný čas montáže o 68 %. S využitím aditivní výroby DMLS (Direct Metal Laser Sintering) jsme dosáhli cílové hmotnosti 770 gramů na jeden závěs, což značí váhové snížení o 51 %.

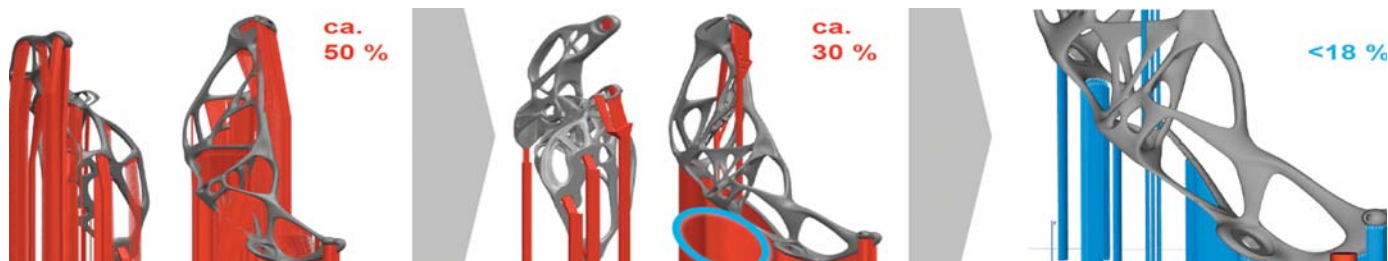
Příprava a optimalizace výrobního procesu

Direct Metal Laser Sintering spéká kovový prášek pomocí laserového paprsku. Jedná se



Definice průběhu sil

o jednu z řady technologií, při níž produkt nevzniká odběrem materiálu, ale naopak se nanáší po velmi tenkých vrstvách přesně v definovaných místech. Nevýhodou této technologie je nutná tvorba podpor při tisku. Fáze na jejich optimalizaci měla několik částí. V první fázi se Edagu a jeho partnerům podařilo snížit procentuální množství podpor z původních 50 % objemu na 30 % díky další úpravě designu dílů, a poté až na výsledných 18 % s optimalizací samotných podpor.



Ukázka úspory podpor nutných pro 3D tisk

Realizace prototypů

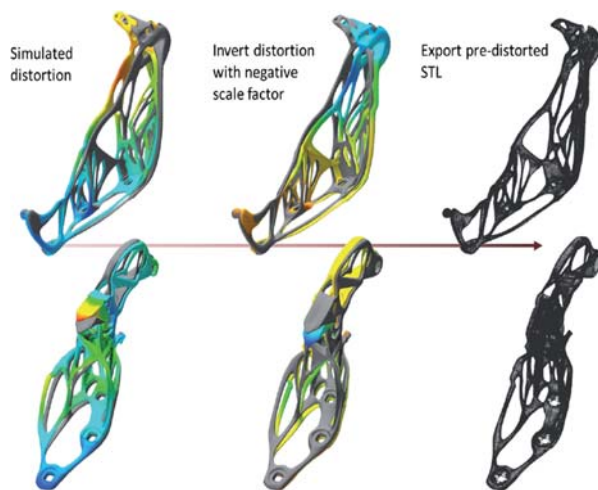
Po této operaci následovala finální realizace prototypů, na kterých se testovala reálná pevnost se společností Voestalpine, kde bylo nejprve vytištěno několik vzorků s různými strukturami a ty se dále mechanicky testovaly. Zjistili jsme, že kvůli koncentrovanosti a rychlosti tepelných vstupů dochází přirozeně ke kroucení závěsu a jeho následné nepřesnosti 1–2 mm vůči návrhu. Při následné kalibraci bylo proto nutné nasimulovat průběh tisku, který nám dokázal předpovědět zkreslení tvaru na základě simulovaného postupu výroby. Na základě těchto poznatků bylo nutné data pro výrobu deformovat tak, aby odchylka při tisku závěsu byla co nejmenší od návrhu.

Získaná ocenění

Edagu a jeho partnerům voestalpine Additive Manufacturing Center, Düsseldorf a Simufact Engineering se podařilo za pomoci designu, topologické optimalizace, skladby dílu a plného využití potenciálu aditivní výroby vyvinout bezpečnější a levnější produkt pro malosériovou výrobu, který má velký potenciál pro uvedení na trh do 3 let. Projekt získal několik velmi významných ocenění. Opomenout nesmíme například v roce 2018 zlatou cenu MATERIALICA v kategorii CO₂ efficiency nebo dále zlato na Inovace 2018 v Německu v kategorii „Excellence in Business to Business“.

„Jsme velmi hrdí na to, že jsme získali toto ocenění a považujeme to za potvrzení inovativního zaměření našich inženýrských služeb a za referenci na aditivní výrobu, které jsme věnovali roky výzkumu a vývoje,“ uvedl Dr. Martin Hillebrecht, vedoucí kompetenčního centra Lightweight EDAG Fulda a iniciátor oceněného projektu LightHinge+.

Edag Engineering CZ

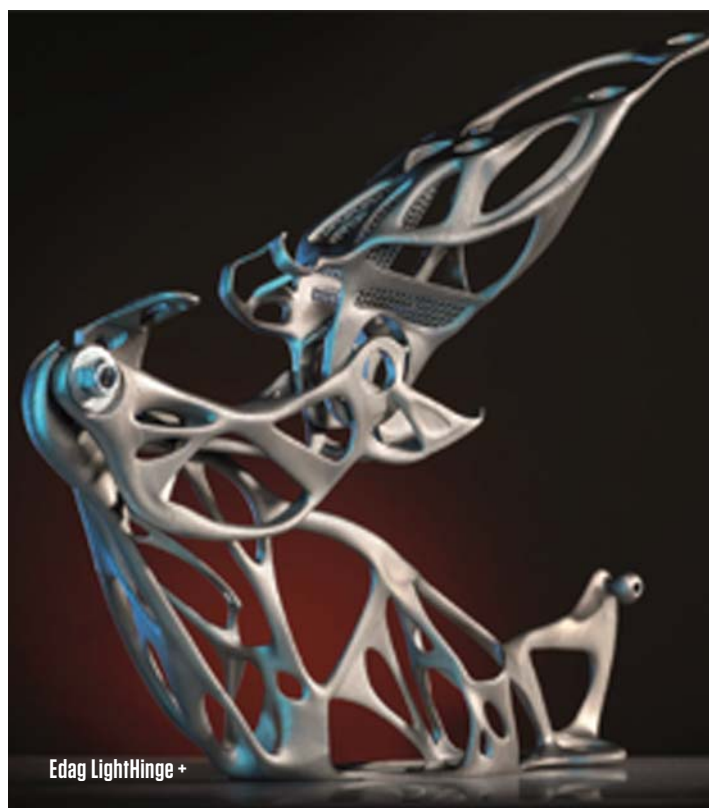


Tvarová kalibrace komponentů k výrobě

EDAG Engineering CZ

S více než 8 000 zaměstnanci, na téměř 60 místech, v 19 zemích nabízíme našim zákazníkům široké spektrum služeb v oblasti kompletního vývoje vozidel. Naše know how uplatňujeme v automobilovém průmyslu, letectví a všeobecném strojírenství. Rozvíjíme se v konstrukci přístrojových desek, karosérie, STRAKU (vyhlazování ploch), elektriny a světel. Jsme aktivní i v oblasti elektroniky, kde vyvíjíme software, kabeláže vozidel, multimediální systémy a řešíme konektivitu a HMI. Zabýváme se mimo jiné simulacemi nárazu, ochranou posádky a chodců a jsme u aerodynamických návrhů vozidel. Provádíme pevnostní výpočty leteckých konstrukcí a dodáváme certifikační zprávy.

Naše pobočka v České republice vznikla v roce 1990 jako Rücker ČR, spol. s r. o. V roce 2018 u nás pracuje více než 160 zaměstnanců. Máme pobočku v Praze a nově vzniklou pobočku v Břeclavi. Do roku 2021 plánujeme zvýšit počet zaměstnanců na 320. Všichni kreativní lidé mohou najít více informací na www.edag.cz.



Edag LightHinge +

Kolektor Tesla Jihlava s novým názvem do 7. desetiletí

Firma Kolektor Tesla Jihlava, s.r.o., byla založena k 1. dubnu 1958. Letos se tedy dožila 60 let. Za tuto dlouhou dobu se mnoho věcí změnilo. Z původního rozsáhlého areálu v jihlavské Havlíčkově ulici se firma v roce 2006 přestěhovala do nové haly v průmyslové zóně Hruškové Dvory, čímž se zásadně změnila k lepšímu výrobní podmínky a pracovní prostředí. Původní sortiment výrobků, což byly kondenzátory a odrušovací prvky, se postupně změnil na konstrukční součástky pro elektroniku. A přibližně před 13 lety se ustálil na dílech a podsestavách pro automobilový průmysl.

Kolektor Tesla Jihlava, s.r.o., disponuje čtyřmi základními výrobními technologiemi, které průběžně rozvíjí a modernizuje.

Lisování plastů

V provozu je téměř padesát moderních vstříkovacích lisů a strojový park se neustále rozšiřuje. Firma se specializuje na výrobu zástřiků, tedy různých kovových kontaktů a dílců zástřiknutých do termoplastické hmoty. Má tři plně robotizovaná pracoviště a další jsou v projektové fázi. Lisovna plastů je vybavena centrálním sušením granulátů a rozvodem k jednotlivým strojům a také výkonnou vzduchotechnikou, která nejen snižuje prašnost, ale zajišťuje větrání i klimatizaci dílen.

Tváření kovů

Na několika nejmodernějších rychloběžných strojích zpracovává Kolektor pasy z barevných kovů kadencí až 1 000 zdvihů za minutu a s použitím postupových střížných nástrojů. Vyrobené kontakty či složité vodivé dráhy zůstávají pro další zpracování v pasu nebo jako jednotlivé díly.

Galvanické pokovování

K dispozici jsou moderní pokovovací linky řízené počítači, ve kterých se používají špičkové elektrolyty od předních světových výrobců. Pokovují díly metodou reel-to-reel (z cívky na cívku), dále ve vibračních koších a bubnech. Dílna galvanovny byla nedávno vybavena moderní vzduchotechnikou.

Montáže

Pracoviště jsou vybavena širokým spektrem zařízení, a to od jednoduchých

montážních přípravků přes poloautomatické montážní a pájecí stroje až po plně automatizované montážní linky. Kontrolní zařízení jsou vybavena kamerovými systémy, výrobek není při kontrole nijak mechanicky namáhán.

Kolektor Tesla Jihlava má již řadu let výborné hospodářské výsledky, daří se naplňovat plány nových investic, a to i v oblasti

sociální a ekologické. Před rokem vstoupila firma pod křídla nadnárodního concernu Kolektor Group se sídlem ve slovinské Idriji, který se rovněž v jedné divizi zabývá výrobou dílů a systémů pro automobilový průmysl. V současné době intenzivně pracuje na integračních programech, které v podobě synergických efektů již brzy přinesou profit na všech stranách. ■



„Co tě nezabije, to tě posílí,“ říká Michal Janouškovec, ředitel společnosti Kolektor Tesla Jihlava, s.r.o.



Robotizovaná lisovna plastů

Fota: Kolektor Tesla Jihlava

Kolektor Tesla Jihlava, s.r.o.

Jako jeden z mála podniků elektrotechnického průmyslu bývalého Československa si TESLA Jihlava zachovala svůj název i po privatizaci v roce 1992. V plně českém vlastnictví nesla dále jako akciová společnost značku TESLA dalších 20 let. A poté ještě 5 let s novým majitelem z Německa. Od počátku tohoto roku došlo k přejmenování dle systematiky dalšího majitele, firmy Kolektor Group Idrija. Všechny závody, patřící do této skupiny (a je jich přes 30 po celém světě), mají před svým původním názvem název skupiny – Kolektor. I když všem známou značku se sinusovkou již Kolektor Tesla Jihlava, s.r.o., nepoužívá, přesto slovem „Tesla“ ve svém názvu připomíná svoji šedesátiletou historii i historii československého elektroprůmyslu.

VALEO postaví druhý výrobní závod v Rakovníku



Návrh nového výrobního závodu Valeo Rakovník

Obr.: Valeo

Valeo rozšiřuje svou činnost v České republice. V Rakovníku vybuduje nový výrobní závod pro produkci ovládacích panelů a senzorů do asistenčních systémů vozidel. Továrna bude mít 11 000 m² výrobních prostor a 2 300 m² kancelářských prostor. Očekává se, že do provozu bude uveden v prvním čtvrtletí roku 2019.

Valeo do nového výrobního závodu investuje 880 milionů korun. Na 25 výrobních linkách bude ročně vznikat více než 15 milionů ultrazvukových senzorů a 7 milionů kamer, což jsou klíčové komponenty pro autonomní řízení a autonomní parkování.

Již existující továrna Valeo v Rakovníku bude i nadále vyrábět klimatizační jednotky a přední masky s aktivní mřížkou chladiče, tzv. front-end moduly. Tyto systémy pomáhají snižovat spotřebu vozidel a tím i emise CO₂.

Valeo v České republice působí od roku 1995, kdy zde otevřelo svou první továrnu v Rakovníku. Postupně zde byly otevřeny tři další závody v Žebráku (2001), Humpolci (2002) a Podbořanech (2005), kde se vyrábějí komponenty klimatizace, zařízení pro recirkulaci výfukových plynů, kontrolní panely, front-end moduly a komponenty pro spojkovou a brzdovou hydrauliku. V roce 2002 bylo v Praze založeno výzkumné a vývojové centrum. V roce 2013 byl v Milovicích vytvořen zkušební polygon pro testování senzorů a systémů pro autonomní řízení.

V současnosti je Valeo s více než 4 500 zaměstnanci v pěti závodech jeden z největších a nejvýznamnějších zaměstnavatelů v oblasti automotive v České republice. Skupina navíc v nadcházejících letech plánuje další významný obchodní růst a vytvoření několika set nových pracovních míst. Za tímto účelem má všech pět závodů připravené plány na další zvýšení výrobní kapacity i rozšíření výzkumu a vývoje. ■



Samoparkování přes mobilní telefon

Obr.: Valeo

Skupina Valeo je dodavatelem pro automobilový průmysl a je partnerem pro všechny výrobce automobilů po celém světě. Jako technologická společnost navrhuje Valeo inovativní produkty a systémy, které přispívají ke snížení emisí CO₂, ke zlepšení výkonu vozidel a také k vývoji intuitivního řízení. V roce 2017 činil celkový prodej skupiny 18,6 miliardy eur a investovala přes 12 % z prodeje do výzkumu a vývoje. K 31. březnu 2018 vlastní Valeo 185 výrobních závodů, 20 výzkumných center, 35 vývojových center a 15 distribučních skladů, zaměstnává 113 600 lidí ve 33 zemích po celém světě. Společnost je kótovaná na pařížské burze a je součástí indexu CAC40.

Robert Bosch, spol. s r.o., v Českých Budějovicích zahájil stavbu vývojového centra položením základního kamene

Technologické centrum umožní společnosti vývoj nových pokrokových produktů:

- | Českobudějovický závod rozšiřuje technologické a vývojové centrum
- | Celková investice činí necelé 2 miliardy korun
- | Zaměstnancům se otvírá nový parkovací dům s kapacitou 500 vozidel

V Českých Budějovicích byl dne 4. června 2018 slavnostně položen základní kámen nového vývojového a technologického centra závodu Robert Bosch, spol. s r. o. Celkový objem investic bude necelé 2 miliardy korun, z toho 12,5 %, celkem 246 milionů korun, činí podíl státu. Investice míří do nového objektu vývojového centra, vývojových zařízení, ale i do výrobních technologií pro následnou výrobu nových výrobků. Celkově by mělo v závodě vzniknout 625 nových pracovních míst, z toho 505 ve výrobě a 120 ve vývoji. Termín dokončení je plánován na červenec 2019.

Položení základního kamene budoucího centra provedli jednatelé společnosti Robert Bosch Václav Pixa a Kai Frericks za účasti představitelů města, primátora Jiřího Svobody a náměstka Františka Konečného. Technický ředitel závodu Václav Pixa k tomu uvedl: „Nová budova pro vývoj a výrobu symbolizuje naši dlouhodobě úspěšnou přítomnost v Českých Budějovicích a důvěru v další budoucnost.“

Součástí slavnostního aktu bylo i otevření nového parkovacího domu pro zaměstnance společnosti. Parkovací dům má kapacitu 500 vozidel uspořádaných v pěti podlažích. Tato moderní stavba byla předpokladem pro zahájení výstavby centra, které se staví na ploše bývalého parkoviště. Rozšíření kapacity by zároveň mělo z hlediska dopravy ulevit přetíženému okolí závodu. ■



Jednatelé V. Pixa a K. Frericks s primátorem J. Svobodou a nám. F. Konečným

Fota: Bosch



Základní kámen nového vývojového a technologického centra

Robert Bosch, spol. s r. o., České Budějovice

Českobudějovická firma Robert Bosch v současnosti zaměstnává na 4 000 zaměstnanců. Vyrábějí se zde komponenty do osobních a v poslední době nově i nákladních automobilů, jako například systém DNOX pro vstřikování močoviny do dieselových výfukových plynů zajišťující snížení emisí, nádržové čerpadlové moduly či plynové pedály. Od roku 2013 pokračuje trend navýšování objemu výroby, s čímž souvisí stále trávající potřeba nábory nových pracovníků, zejména vysokoškolsky technicky vzdělaných. Výrobní závod pravidelně získává ocenění pro nejlepšího zaměstnavatele regionu, což potvrdil i rok 2017. Umisťuje se v soutěži Exportér roku a má na kontě i další ocenění související se samotnými výrobními systémy či kvalitou hodnocenou zákazníky.

Firma Bosch uspořádala první úspěšný ročník technicky zaměřené soutěže pro vysokoškoláky Mechathon

Motivované týmy studentů stavěly a programovaly autonomní roboty.



Využití 3D tiskárny pro výrobu konstrukčních dílů

Fota: Bosch

V březnu 2018 ve start-upových prostorách Pražské tržnice proběhl historicky první ročník technicky zaměřené soutěže Mechathon pořádaný firmou Bosch. O soutěž byl mezi mladými velký zájem. Celkem 38 účastníků složených zejména ze studentů technických oborů, strojních fakult a fanoušků robotiky pracovalo v převážně čtyřčlenných týmech na zadané úloze nepřetržitě 30 hodin. Součástí akce byl také zajímavý doprovodný program a několik tematických workshopů.

Víkendovou technickou soutěž Mechathon firma Bosch pořádala s cílem oslovit šikovné studenty, nadchnout je tématem mechatroniky a umožnit jim získat novou a praktickou zkušenost pod vedením mentorů, kteří se tématu věnují v praxi.

Sestrojili roboty schopné autonomního pohybu po dráze i manipulace s překážkami ve vymezeném čase bylo zadání pro celkem 9 týmů, které se do Mechathonu zapojily. Všichni se vrhli do konstruování a programování s velkým nadšením, takže

spánku využilo jen několik málo jedinců. Součástí úkolu byla také prezentace a představení výsledků týmové práce na závěr samotné soutěže. „Mechathon ukázal zájem mladých lidí o mechatroniku, techniku a programování, ale také o jejich kreativitu a různý přístup k řešení zadaného úkolu. Příjemným překvapením pro mě bylo, jak si účastníci dovedli se zadáním poradit a co během relativně krátkého časového období byli schopni vytvořit,“ řekl reprezentant Bosch Group v České republice Milan Šlachta.

Na závěr proběhly prezentace všech robotů a představení jednotlivých konceptů. Vítězem se stal tým MechVUT, složený ze studentů mechatroniky VUT Brno. Na druhém místě se umístil tým Fantastická pětka a těsně za ním na třetím místě tým Feláci. „Jsme rádi, že tato technická oblast není výhradně mužským tématem. V týmech byly zastoupeny i dívky. Těší mě, že jsme je dokázali zaujmout a že přišly soutěžit,“ dodal Milan Šlachta.

Mechathonu se aktivně účastnili také odborníci na Průmysl 4.0 a 3D tisk ze závodů firmy Bosch v Českých Budějovicích a v Jihlavě, kteří přijali roli mentorů spolu s dalšími specialisty z jiných oblastí. Pro stavbu robotů posloužila programovatelná robotická stavebnice LEGO® Mindstorms a část herních komponentů byla vytištěna na 3D tiskárně.

A jak hodnotí soutěž Mechathon a zapojení studentů mentor Radek Havel z jihlavského závodu firmy Bosch? „Mým úkolem bylo pomáhat týmům, diskutovat nad jejich technickým řešením robota, ale i psychicky podporovat účastníky. Bylo zajímavé sledovat počínání jednotlivých týmů. Některé začaly sestavovat robota podle plánu, některé vymyslely inspirativní mechaniky zvedáků a pojezdů robotů. Několik týmů si dokonce navrhlo a vytisklo na 3D tiskárně nové a potřebné LEGO díly. Celou akci hnala kupředu energie a entuziasmus všech přítomných. Mnoho týmů na robotech pracovalo od sobotního rána až do ranních nedělních hodin. Skvělé bylo, že i po tom všem studenti sebrali zbytky svých sil a v neděli odpoledne profesionálně odprezentovali svá řešení. Co musím vypíchnout, byla skvělá atmosféra, která mě vrátila do mých studentských let. Studentům se akce velmi líbila. Už teď se těší na další ročník příští rok,“ zhodnotil na závěr akce Radek Havel.

Bosch nadále zvyšuje atraktivnost technického vzdělávání

„Bosch trvale posiluje svoje aktivity v oblasti technického vzdělávání, aby mohl reagovat na výzvy, které přináší nedostatek kvalifikovaného technického personálu na českém trhu práce. Současně však chci znovu zdůraznit, že je potřeba modernizovat náš vzdělávací systém. Jen tak budeme schopni zatraktivnit technické vzdělávání pro mladou generaci. To je s ohledem na pokračující digitální transformaci stále důležitější,“ uvedl Milan Šlachta, reprezentant Bosch Group v České republice.

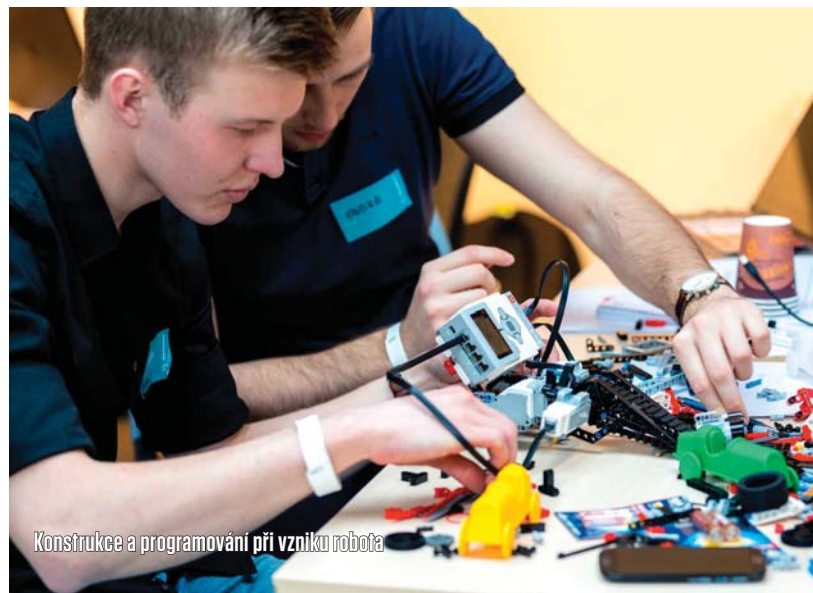
Firma Bosch dlouhodobě propaguje koncepci duálního vzdělávání a zdůrazňuje potřebu rozšířit praxi během studia. Společnosti Bosch v České republice pravidelně darují základním školám technické hry Merkur, Lego a Roto, aby vzbudily zájem o technické disciplíny. Vysokoškolákům pak například nabízí možnost využití stipendijního programu a praxí ve firmách Bosch zaměřených na přípravu bakalářských a diplomových prací. Firma Bosch pořádá pro mladé lidi tzv. High-Tech Day, Girls' Day, Dny technologa, atd. Nemalý úspěch mají sponzorované projekty Formule Student na univerzitě VUT v Brně a technická stavebnice auta značky Kaipan pro střední odborné školy. ■



Porada s konzultanty a experty firmy Bosch



Roboti měli předem definovanou dráhu a činnosti



Konstrukce a programování při vzniku robota

Budoucnost manažerů je ve virtuální realitě a IT nástrojích

Celkem 1,5 bilionu korun, tedy zhruba třetina českého HDP, to je součet ročního obrátu firem, jejichž zástupci se zúčastnili konference Logio ÚL, kterou na konci letošního dubna uspořádala společnost Logio. Letos program zasadila netradičně do cirkusového stanu na výstavišti v pražských Holešovicích.

IRONMANažer

Svoji vizi na konferenci představil i spoluzakladatel českého start-upu Stories Peter Fedoročko. Podle něj bude v budoucnu běžné, že se naše realita rozšíří o realitu virtuální. Přímo ve výrobě ji už dnes využívá řada firem, například Boeing nebo logistická společnost DHL. Nástroj, který Stories vyvinulo, nabízí takzvanou rozšířenou manažerskou realitu. A právě český start-up je jejím předním představitel. Dokáže zpracovat miliony informací, jako jsou firemní data a další, vnější impulsy. Zodpovědným manažerům je pak dodá ve formě „příběhu“ i s návrhem řešení. „V mnoha firmách vypadá pondělí tak, že se studuje obsáhlý report, jak se dařilo v uplynulém týdnu a co se bude dělat v týdnu nadcházejícím. Tohle je jedna z věcí, kterou dokáže náš software udělat a dodat například pět top doporučení, na co se v příštích dnech zaměřit, aby práce měla co největší efekt a smysl,“ vysvětluje Fedoročko. Každý z nás se denně potýká s celou řadou impulsů, a je tak těžké udržet pozornost a koncentraci na konkrétní úkol nebo problém. Vyřešit desítky nebo stovky impulsů pak potřebuje nemalou dávku času. Software, který Stories přináší na trh, dokáže vyhodnocovat a zpracovávat miliony impulsů naráz. Vyselektuje je a ty nejpodstatnější spojí do jednoho výstupu. S nadsázkou tak lze říct, že moderní technologie dokážou z každého člověka udělat top manažera, ve Fedoročkově pojetí „IRONMANažera“.

Soubor strategie a operativy

Stejně jako Stories se i pořadatel konference Logio zaměřuje na vývoj „chytrých řešení“, která mají firmám pomáhat zlepšit svoji distribuční síť. Podle Tomáše Formánka je pro firmy podstatné vědět, po čem bude poptávka v budoucnu a firmu na to taky připravit. „Logio vyvíjí

nástroj, který dokáže předpovídat poptávku, a to na základě předchozích prodejů nebo třeba i vývoje počasí. Díky tomu naši klienti ušetří na skladových zásobách nebo mohou lépe plánovat výrobu,“ vysvětluje Formánek. V mnoha firmách je podle něj problém v nedorozumění mezi managementem a zaměstnanci. „Nahoře se někdo rozmyslí, ale ne vždy tomu rozumí lidé tam „dole“. Je tedy rozdíl mezi světem očekávání a světem reality,“ říká Formánek. Firmám radí, aby nedelegovaly úkoly, ale sdílely vizi.

Na to navázal také Přemysl Rubeš, který na konferenci zastupoval matematický start-up Yieldigo, věnující se cenotvorbě. „Je velký rozdíl mezi tím, co umíme a co v reálném světě používáme,“ řekl na úvod Rubeš. I to ho vedlo k založení Yieldiga, jehož nástroje hledají v historických datech z prodejů vzorce ovlivňující zákaznické chování. Díky tomu jsou schopni nastavit optimální ceny jednotlivých produktů a tím zvýšit marže v průměru až o 10 %. „Náš nástroj zdraží především produkty, které mají nejmenší senzitivitu na cenu, jiné zase zlevní. Cílem je maximalizovat marže,“ vysvětluje Rubeš. V současné době chystá Yieldigo expanzi do zahraničí a v jednání je také investice jednoho z německých fondů. ■

Petr Medek



Peter Fedoročko, spoluzakladatel Stories na konferenci Logio ÚL

Foto: Lukáš Baxa

„Logio ÚL svou vizi spojuje skutečné leadery, kteří mají odvahu měnit věci netradičními způsoby, bez ohledu na to, co si o nich myslí okolí. Konferenci jsme uspořádali v cirkusovém stanu, protože každá firma je totiž tak trochu cirkus a manažeři nezřídka krotitelé divoké zvěře,“ přibližuje partner společnosti Logio Tomáš Formánek.

Španělsko – automobilový magnát s puncem inovací

Španělsko, druhý největší výrobce automobilů v EU a osmý na světě, je v mnoha ohledech zajímavou příležitostí pro české firmy. Státní i firemní podpora inovacím a zavádění nových, udržitelných technologií, rozmach hybridních vozidel či možnosti spolupráce se španělskými partnery při vstupu na vzdálenější trhy jsou příkladem lákadel, která na tomto dynamickém trhu na české výrobce a exportéry čekají.



Foto: pixabay.com



Závod SEAT Martorell, Barcelona

Foto: seat-mediacycenter.com

Španělsko je druhým největším výrobcem automobilů v EU a osmým na světě. V rámci EU je zároveň největším výrobcem nákladních a užitných vozů. Na území Španělska funguje 17 továren. Více než 1 000 firem pak pracuje ve výrobě komponent a subdodávek pro automobilový průmysl. Ty ročně fakturují kolem 33 miliard euro, z čehož více než 60 % pochází z vývozu. Celkem 83 % automobilů vyrobených ve Španělsku se exportuje do více než 100 zemí světa. Celkem 63 % exportu jde do zemí EU a mezi mimoevropské klíčové odběratele vozidel i komponent patří USA, Mexiko,

Maroko nebo Turecko. Tento sektor, spolu se subdodávkami a návaznými službami, generuje zhruba 13 % HDP, 19 % španělského vývozu a přes 300 tisíc přímých a 2 miliony nepřímých pracovních míst. V posledních čtyřech letech firmy sektoru investovaly do modernizace a rozšíření výroby přibližně 10 miliard euro. Z toho 2 miliardy patří sektoru komponent. Právě automobilový sektor byl během krize jednou z mála stálíc mezi motory španělské ekonomiky. Rostl i mezi léty 2012 až 2016, kdy národní ekonomika prakticky stagnovala nebo meziročně klesala její výkonnost a často i konkurenceschopnost.

Inovace, věda a výzkum – příležitosti pro české firmy

Španělský automobilový průmysl patří mezi nejvíce automatizované v Evropě. Na 10 000 pracovníků připadá průměrně 980 robotů. Tento sektor patří mezi neaktivnější, co se týče spolupráce s inovačními klastry, technologickými centry a technickými univerzitami. Firmy operující v sektoru komponent průměrně investují do vědy a výzkumu 2,8 % svého zisku.

Země se aktuálně snaží soustředit na podporu inovací a rozvoje know-how v několika klíčových segmentech a právě tam by se mohli uplatnit čeští inovativní výrobci. Jedná se například o užití lehčích

materiálů při výrobě vozidel a recyklaci materiálů v souladu s evropskou normou nařizující využití minimálně 95 % váhy materiálu likvidovaného vozidla. Potom také o nové prodejní kanály, jako ICT, digitalizaci nebo elektrizaci automobilů a rozvoj „smart vozidel“, mezi která patří vozidla napojená na nejmodernější internetové sítě, datové archivy, smartphony, platební brány parkovišť nebo servisní služby.

Španělsko jako brána do dalších zemí

Ročně se přes španělské území převáží asi 5 milionů vozů, jejichž finální destinací jsou předně USA, státy severní Afriky, Latinské Ameriky nebo středomořské země. Španělsko funguje jako symbolický most mezi střední Evropou a těmito destinacemi také díky aktivitám velkých firem jako GRUPO ANTOLIN nebo GESTAMP LOUNY, s.r.o., které vyrábějí a investují mimo jiné v ČR, a zároveň dodávají a prodávají v severní Africe, Latinské Americe či USA. České firmy mohou zvážit uplatnění svých originálních produktů a technologií na nových trzích právě prostřednictvím španělských společností, které mají pro české firmy na vzdálených trzích bohaté zkušenosti a například v oblasti tendrů si umí dobře poradit. Subdodávky by proto pro exportéry mohly být zajímavou cestou, jak se uplatnit na dalších trzích bez velkého rizika, které by hrozilo v případě menší znalosti daného trhu.

Projekt ekonomické diplomacie – nové materiály v průmyslu

Česká ambasáda v Madridu společně s Czech Trade Madrid a Českým centrem Madrid organizují v termínu od 9. do 10. října 2018 další z projektů na podporu ekonomické diplomacie. Cílem je podpořit české vývozce produktů, technologií a služeb. V tomto případě se jedná o výrobu a využití nových generací materiálů v průmyslu. Automobilový sektor bude proto jedním z klíčových partnerů, na které bude akce zaměřená, mimo jiné v návaznosti na snahu španělské vlády posílit konkurenceschopnost španělských vozidel. A to díky jejich menší hmotnosti, která ale nesnižuje jejich odolnost a spolehlivost. Pro další informace neváhejte kontaktovat Obchodní sekci ambasády (blíže na www.mzv.cz/madrid).



Závod SEAT Martorell, Barcelona

Foto: seat-mediacenter.com

Španělsko – země ekologickým vozidlům zaslíbená

Španělská velká města, zejména Madrid a Barcelona, se v posledních letech potýkají s nadměrným množstvím smogu. Na vině jsou klimatické změny. Například málo dešťů způsobuje intenzivnější dopad kontaminace. Smog ale způsobují také moderní městské návyky. Zpohodlnělá populace měst stále upřednostňuje automobil před městskou hromadnou dopravou, a to i přes její vysokou úroveň, rozsáhlou síť a cenovou dostupnost. Co je dobrou zprávou pro výrobce vozů, je pro ekology katastrofou a každodenním mediálním tématem. I proto se španělské firmy i zahraniční výrobci sídlící ve Španělsku rozhodli stále více se orientovat na alternativní technologie, ekologickou dopravu a ekologické inovace. Sdružení tímto směrem směřujících firem jako Move to Future (www.move2future.es) či Green Cars España (www.fp7greencars.es) sdružují desítky firem, technologických center a výzkumných pracovišť. Výsledkem je velmi dynamický subsektor inovací, který umožňuje plynulou a flexibilní spolupráci mezi akademickou a průmyslovou sférou. Projekty výzkumu jsou často vedené přímo na zakázku konkrétní firmy, která se potýká s konkrétním výrobním problémem. Práce výzkumníků je tak lépe financována díky zapojení soukromého sektoru, dává důraz na přesné a efektivní výsledky a jejich co nejrychlejší uplatnitelnost v praxi.

Na snahu podniků pozitivně reaguje i spotřebitel. První polovina roku 2018 znamenala z hlediska počtu nově zaregistrovaných elektrických a hybridních vozidel doslova boom. V červnu bylo meziročně zaregistrováno rekordně o 65 % více těchto vozidel, první půlrok pak celkově zaznamenal meziroční nárůst o 43 %. Stále platí, že nejzajímavější jsou pro spotřebitele hybridní vozidla. Rozvoj však zaznamenávají i vozidla na LPG, jejichž uplatnění nacházejí zejména firmy pro nákladní vozidla. Pro tuto cestu na španělském trhu hovoří zejména jejich relativně nízká cena oproti elektrickým vozům, ale srovnatelná s klasickými diesellovými vozidly, nízká spotřeba a snížené emise. Ve Španělsku se prodává více než 40 značek vozidel na LPG. Aktuálně jich po silnicích jezdí přes 50 000. Menší měrou se rozšiřují i vozidla na zemní plyn, kterých je možné na španělských silnicích potkat zhruba 8 400.

Zdeňka Kostik Šubrová, zástupce velvyslance ZÚ ČR v Madridu

CzechTrade Madrid informuje

Automobilový průmysl ve Španělsku má velice silné základy a podobně jako v České republice se jedná o jeden z důležitých pilířů místní ekonomiky. Tento trend se promítá do zahraničního obchodu a jsou to právě komponenty a subdodávky pro automobilový průmysl, které se tradičně objevují mezi nejsilnějšími položkami exportu obou zemí. Je obecně známým faktem, že právě tento sektor prožívá revoluční období plné inovativních změn a jsou si toho vědomy i španělské firmy, které hojně investují, i díky aktivní podpoře státu, do implementace nových technologií. Vznikají tak velké příležitosti pro české firmy působící v oblasti vývoje softwaru a hardwaru pro automatizaci, optimalizaci výrobních procesů a dalších pokročilých systémů v Průmyslu 4.0. Masivní rozvoj elektromobilů a jejich aktivní podpora poté vytváří příležitosti jak pro výrobce všech elektro dopravních prostředků, a to jak osobních i veřejných, tak městských mobilářů jako dobíjecích stanic a dalšího příslušenství. Zájemci o vstup na španělský trh by neměli opomenout navštívit 2. ročník kongresu Průmysl 4.0 organizovaný španělským Ministerstvem průmyslu, obchodu a turismu v září 2018 nebo jeden z mezinárodních veletrhů konaných na Pyrenejském poloostrově, např. Metal Madrid 2018, IN(3D)USTRY, Smart Mobility Congress nebo Advance Factories.

Petra Jindrová, ředitelka CzechTrade Madrid

Trendy a výzvy, kterým bude čelit český průmysl

Svaz průmyslu slaví 100 let od svého vzniku

Svaz průmyslu dnes představuje největší zaměstnavatelské uskupení. Zastupuje 33 odborných asociací a svazů a 11 tisíc podniků, které zaměstnávají 1,3 mil. lidí. AutoSAP je kolektivním členem SP ČR a aktivně se na jeho práci podílí v jeho orgánech a pracovních skupinách.



Jaroslav Hanák, prezident SP ČR, připíjí na oslavě 100 let Svazu na Pražském hradě na šťastnou budoucnost

Foto SP ČR

Přemyslové firmy a průmyslovou výrobu v příštích letech promění postupující digitalizace a automatizace výrobních a dalších firemních procesů. Přizpůsobit se tomuto trendu budou muset také zaměstnanci. Klíčová pro úspěšné zachycení tohoto trendu bude součinnost státu, který se bude muset angažovat ve vybudování potřebné digitální infrastruktury. Firmy se už na změnu připravují a do nových digitálních technologií, často označovaných jako Průmysl 4.0, investují.

Mezi hlavní technologie, které ovlivní budoucnost průmyslové výroby, patří pokročilé průmyslové roboty, internet věcí a aditivní výroba nazývaná také 3D tisk. Rozdíl mezi pokročilým a tradičním průmyslovým robotem je ve schopnosti autonomně zpracovávat informace ze svého okolí a používat je pro rozhodování. Díky ní jsou tyto roboty mnohem flexibilnější a dokážou plnit úkoly, které jdou za hranici možností tradičních robotů. Pokročilé roboty samy vytvářejí velké množství dat, které zpracovávají centrální firemní informační systémy pro potřeby optimalizace výrobních procesů. Použití pokročilých robotů je už dnes běžné v elektronickém, automobilovém a leteckém průmyslu.

Internet věcí je nedílnou součástí digitalizace výroby a celé firmy. Instalací a napojením vzájemně propojených senzorů výrobního procesu na software, který je schopen jejich informace zpracovat, se vytváří jak fyzický systém výroby, tak jeho digitální, kybernetická podoba. Vznikají digitální dvojčata výrobků, výrobních prostředků a zařízení i celých továren. Jednotlivé prvky tohoto systému se samy stávají digitálními zařízeními, která lze řídit pomocí algoritmů. Internet věcí se už rozšířil do oblastí těžby ropy a plynu nebo automobilového průmyslu.

Aditivní výroba se stává součástí digitalizovaných systémů konstrukce a návrhu výrobků. Díky 3D tisku lze vyrábět složité digitálně navrhované modely v jednom technologickém kroku. Aditivní výrobní technologie zásadně zjednodušují celý výrobní proces, zrychlují vývoj nových výrobků a umožňují individualizaci konečných produktů.

České firmy se na nástup digitalizace připravují

Podniky jsou dnes mnohem lépe informované o možnostech a výhodách digitalizace výroby a firemních procesů než před dvěma lety. Nakupují už řešení, která se opírají o chytré senzory, analytická měření nebo umožňující prediktivní diagnostiku. Roste také zájem firem o propojení dat z návrhu a výroby

PRŮMYSL 4.0 A TRH PRÁCE

- | V souvislosti s 4. průmyslovou revolucí do roku 2020 ubude v 15 technologicky nejvyspělejších zemích světa až 7,1 milionu pracovních míst, přibude také kolem 2 milionů nových (podle WEF Davos 2015).
- | Odhady na úbytek pracovních míst v ČR se různí. Podle studie zpracované Úřadem vlády ČR bude v roce 2029 v ekonomice existovat 3,9 milionu pracovních míst.
- | Podle odhadů tak ubude 700 tisíc pracovních míst. V důsledku modernizace ale vznikne 300 tisíc nových pozic (studie Dopady digitalizace na trh práce v ČR a EU, Úřad vlády ČR, 2015).
- | Pozitivní roli sehraje demografický vývoj. Podle predikce ČSÚ se v roce 2029 bude o práci ucházet přibližně o 400 tisíc lidí ve věku 20–64 let. Méně než v roce 2015.
- | Dynamický rozvoj průmyslové automatizace v jednotlivých odvětvích zaznamenáváme posledních 30 let a dosavadní vývoj ukazuje, že se zatím žádné katastrofické scénáře nenaplní.
- | Nové technologie v Česku nejvíce ohroží dělnické profese ve zpracovatelském průmyslu, zaměstnance v logistice (sklady a doprava) a lidi v administrativě.
- | Jsou ohrožena mimo jiné i pracovní místa, o která není zájem ze strany zaměstnanců.
- | Přibližně 30 % zaměstnanců se přesune ze sekundární do terciární sféry spojené s produkty.



Ilustrační foto Motor Jikov

PŘÍPRAVA NA PRŮMYSL 4.0

- | Negativní dopad nových technologií se neprojevuje u dobře připravené mladé generace. Rychlost technologického rozvoje a inovací přinese také větší potřebu celoživotního vzdělávání. Spousta dnešních dětí bude vykonávat povolání, které si dnes ani neumíme představit.
- | K naplnění prvků Průmyslu 4.0 je potřeba mezigenerační komunikace. Zkušení technologové a technici musí soustavně předávat znalosti a zkušenosti mladé generaci absolventů. Naopak starší kolegové by měli přejímat dovednosti mladé generace.
- | Klíčovým prvkem k přechodu k digitalizovanému a automatizovanému podnikání je transformace na tzv. chytré továrny.

VÝROČÍ

konkrétního produktu s provozními daty, které vznikají při jeho používání. Rychlejšímu zavádění digitálních technologií často brání dlouho zažitě firemní postupy. Příkladem může být využívání prediktivní údržby. Místo předem plánovaných odstávek na údržbu je možné díky datům o skutečném stavu strojů k opravám přistupovat, až když je to nutné. Tím lze zvýšit využitelnost výrobních linek. Proti používání prediktivní výroby jdou ale podnikové bezpečnostní normy, které trvají na dodržování lhůt pro údržbu a využívání prediktivní údržby nedovolují.

V oblasti 3D tisku zatím české průmyslové firmy spíše hledají možnosti, jak tuto technologii využít. Roste počet firem, které si aditivní výrobu z kovu chtějí vyzkoušet. Jednou z překážek většího rozšíření 3D tisku z kovu je pořizovací cena tiskáren, která se u nejčastěji poptávaných modelů pohybuje mezi 10 a 20 miliony korun. Firmy ovšem musí mít výrobní program, kde lze 3D tisk optimálně využít. Kromě 3D tisku z plastu a kovu se začíná rozšiřovat také 3D tisk z písku, který lze uplatnit třeba při výrobě prototypů a vzorů pro odlévání.

Svaz průmyslu a dopravy ČR podporuje, aby větší investice do automatizace získaly podporu v rámci nových pravidel pro investiční pobídky.

Stát musí vybudovat digitální infrastrukturu

Prvky Průmyslu 4.0 jsou závislé na kvalitní, funkční, bezpečné a spolehlivé datové infrastruktuře. Stav digitálních sítí v Česku není ve srovnání s jinými evropskými zeměmi na dobré úrovni. Česko se pohybuje v žebříčku evropských států až ve druhé polovině. Například v indexu DESI, který sleduje v rámci EU podíl občanů na využívání moderních technologií a směřování jejich aktivit, integrace digitálních technologií do obchodních modelů nebo elektronizace veřejné správy z roku 2017, dosahuje Česko v oblasti konektivity podprůměrného skóre napříč EU a řadí se až na 16. místo v EU. ■

Svaz průmyslu a dopravy ČR

PRŮMYSL 4.0 A SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR

- | SP ČR stál u zrodu Aliance Společnost 4.0, platformy, pomocí které dochází ke koordinaci aktivit všech partnerů spolupracujících na vytvoření podmínek pro Společnost 4.0. Zapojena je veřejná správa, hospodářští a sociální partneři i akademická sféra. Řeší digitalizaci, vzdělávání, digitální ekonomiku a celospolečenské dopady.
- | SP ČR v rámci Expertního týmu pro digitální ekonomiku zřídil speciální Pracovní skupinu pro implementaci Průmyslu 4.0 ve firmách a pomáhá rozšiřovat digitální znalosti v průmyslových odvětvích jak ve sféře výrobní, tak ve sféře služeb.
- | SP ČR se účastní regionálních konferencí, kde firmám vysvětluje principy Průmyslu 4.0 a provádí osvětu na školách.
- | Svaz průmyslu se umělé inteligenci intenzivně věnuje. Založil Platformu pro umělou inteligenci (AI), která sdružuje přední české experty z firemní a akademické sféry. K účasti na jednáních Platformy Svaz přizval i zástupce Úřadu vlády. Svaz průmyslu i další členové Platformy mimo jiné podporují vznik Národní strategie umělé inteligence.

WWW.E-SALON.CZ

ORGANIZÁTOR



SPOLUORGANIZÁTOR



MÍSTO KONÁNÍ



GENERÁLNÍ PARTNER



ČEZ | e | SALON

PŘEHLEDKA ČISTÉ MOBILITY

14.–18. 11. 2018

PARTNEŘÍ VELETRHU



SOLOOCTIONS

ŠKODA PLUS

MĚNÍME MINUSY
OJETÝCH VOZŮ
NA PLUSY



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Díky programu ŠKODA Plus
se už nemusíte bát pořídit si ojetý vůz.

- + Více než 6 000 prověřených ojetých vozů s historií.
- + Přes 120 certifikovaných prodejních míst.
- + Flexibilní značkové financování s povinným ručením za 1 000 Kč/rok.

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

skodaplus.cz

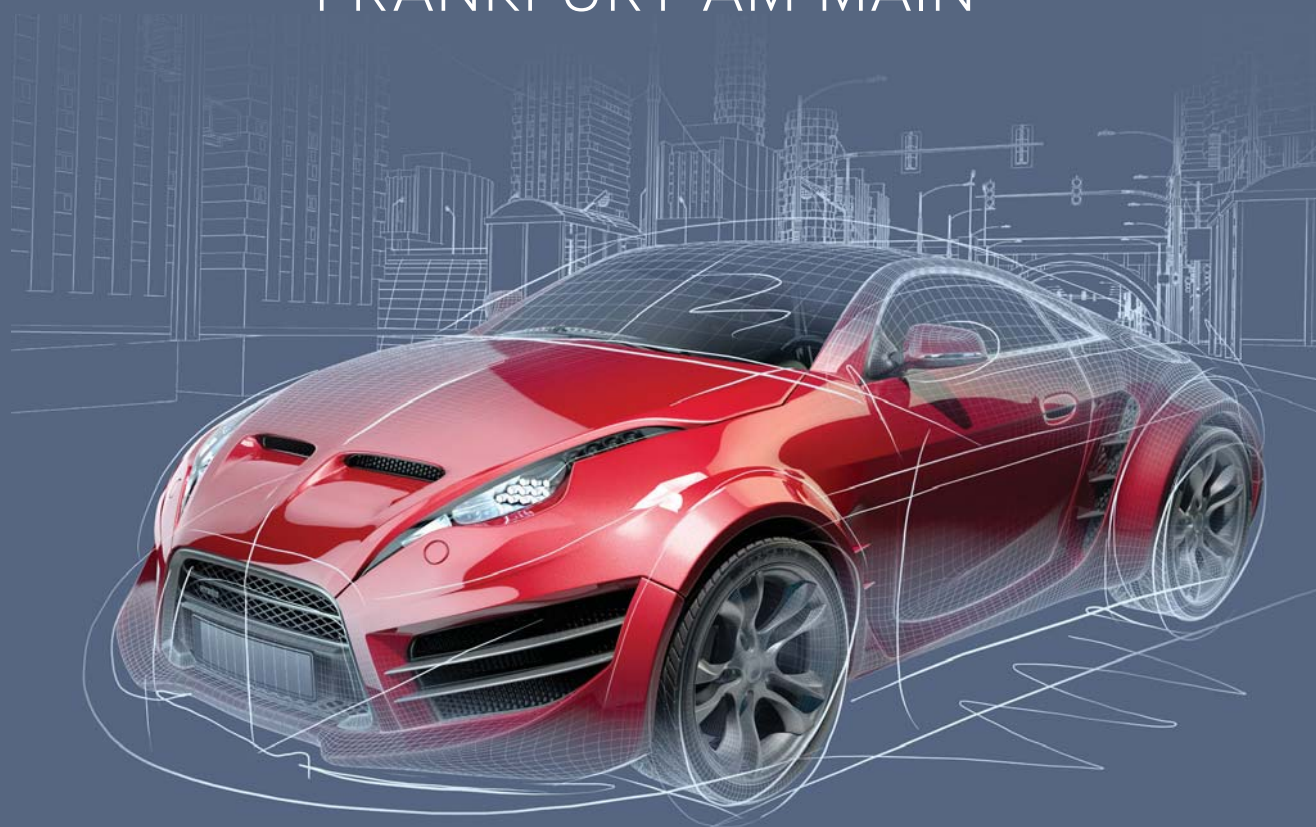


Czech Republic

AUTOMECHANIKA

11-15|09|2018

FRANKFURT AM MAIN



**Visit the Czech Republic Pavilion
Hall 3, 1st floor, Stand No. H77**

ANERI | BRANOMARKET | GUMÁRNÝ ZUBŘÍ | JEES
PROF SVAR | VAPOS | ZPV ROŽNOV



MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE
OF THE CZECH REPUBLIC



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



AUTOMOTIVE
INDUSTRY
ASSOCIATION