

# ČESKÝ AUTO PRŮMYSL

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2018 | 5

**Petr Ostrý: Budoucnost  
autoprůmyslu řešíme  
denně**

**AutoSAP  
na Automechanice Frankfurt**



**Snížením emisí  
k elektromobilitě**

**Martin Tlapa:  
Proexportní politikou k větší  
konkurenceschopnosti**



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU

# Jednání AutoSAP s Hospodářským výborem PS PČR

ŠKODA AUTO Vysoká škola, Mladá Boleslav, říjen 2018





Vážení čtenáři, uzavíráme jedno z nejnáročnějších pracovních období, které jsme v AutoSAP zažili. Během pár týdnů jsme prošli náročnými jednáními před klíčovými rozhodnutími o postupném snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních i nákladních vozidel jak ve Štrasburku v Evropském parlamentu, tak v Bruselu v Evropské komisi. Čelili jsme řadě různých, i nerealistických návrhů na rychlou dekarbonizaci dopravy a nucený nástup elektromobility. I když čeští diplomaté a představitelé vlády pomáhali vysvětlovat rizika překročení legislativních změn a tyto pozice podpořili i čeští europoslanci, zůstaly požadované závazky natolik ambiciózní, že to ohrožuje samotnou podstatu automobilového průmyslu v Evropě, jak ho známe dnes, a nezaručuje přitom kýžené efekty na snížení emise skleníkových plynů.

Řada našich členských dodavatelských firem autoprůmyslu deklaruje, že je na elektromobilitu připravena, ale zároveň jejich představitelé dávají najevo neskrývanou skepsi a zklamání, že se nedaří uhájit myšlenku technologické neutrality při snižování emisí a rozumnou křivku náběhu tak, aby se dodavatelské řetězce měly čas přizpůsobit. Napříč sdělovacími prostředky jsme během podzimu varovali, že nové emisní normy nejsou dobrou zprávou nejen pro automobilový průmysl, ale také pro občany EU a ČR. Mnohokrát jsme upozornili na to, že naším společným cílem by měla být volba takového tempa, které nepodvážá ekonomický růst, konkurenceschopnost, zaměstnanost v automobilovém průmyslu, ale i dostupnost mobility pro zákazníky.

Zároveň řešíme to, aby tato země byla na budoucí prosperující automobilový průmysl připravena. Pokračovali jsme v dalších setkáních, tentokrát v Olomouckém kraji, kde se nám poprvé podařilo podepsat s hejtmánem memorandum na podporu technického vzdělávání s konkrétními závazky. Finalizujeme zároveň s ministerstvy karty opatření akčního plánu Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu. Sešli jsme se s Vámi během podzimu na jednáních divizí AutoSAP, jeho pracovních skupin, ať už u nás, nebo ve firmách, z nichž mnohé, jak uvidíte i v tomto čísle časopisu Český autoprůmysl, slaví svá kulatá výročí.

Samo Sdružení automobilového průmyslu oslaví v roce 2019 už 30. výročí založení. Připravujeme pro tento rok nejambicióznější program pro členy v historii AutoSAP. Čeká nás mimo jiné na jaře druhé kolokvium o budoucnosti autoprůmyslu, na počátku léta slavnostní galavečer pro vrcholné představitelé členských firem ve Španělském sále Pražského hradu a na podzim B2B dodavatelská konference. Celkově se v roce 2019 chceme zaměřit především na aktivity, které budou prospěšné členským firmám na cestě k tvorbě vyšší přidané hodnoty a ziskovosti. Věřím, že toto nasazení přinese i Vaší firmě, jakož i celému českému automobilovému průmyslu, zřetelné efekty a za sebe bych Vám především rád poděkoval za to, že činnost AutoSAP budete i nadále podporovat.

*Váš Zdeněk Petzl,  
výkonný ředitel AutoSAP*



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU

## Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

Šéfredaktor: Ing. Miroslav Konvalina | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/15a, 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. 5/2018: listopad 2018 | ISSN 2570-5482

# Evropa na prahu elektromobility

# 8



# 21

Výroba aut  
v Česku už  
16 letos  
přesáhla  
milion kusů



# 32

AGC Automotive chce  
zájem o techniku podnítit  
co nejdříve

# 33



# 34



# 42

## OBSAH

### ROZHOVOR

- 5 | Petr Ostrý: Český autoprůmysl myslí na budoucnost každý den
- 34 | Martin Tlapa: Tuzemský autoprůmysl je pro Česko stěžejním sektorem

### SNIŽOVÁNÍ EMISÍ

- 8 | Evropa na prahu elektromobility
- 12 | Vyjádření AutoSAP k hlasování Evropského parlamentu o návrhu nařízení stanovujícího emisní normy (CO<sub>2</sub>) pro nová osobní a užitková vozidla

### KLÍČOVÁ JEDNÁNÍ

- 13 | AutoSAP jednal s Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
- 14 | Podpis memoranda o podpoře technického vzdělávání s Olomouckým krajem

### VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

- 16 | Výroba motorových vozidel v Česku za 9 měsíců 2018 přesáhla milion kusů

### NOVÍ ČLENOVÉ

- 17 | AVIA Motors s.r.o.
- 17 | BORGERS CS spol. s r.o.

### SONDA DO FIRMY

- 18 | Kroužky přilákaly Američany

### VÝROČÍ FIREM

- 21 | Schwarzmüller slavil v Česku 25. výročí svého vzniku
- 22 | 10 let výroby v závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích
- 24 | Česká pobočka firmy AISIN slaví 15. výročí vzniku

### JAK SE VEDE

- 26 | Iveco Czech Republic roztáčí kola českého exportu
- 27 | Nová hala na výrobu inteligentních světlometů
- 29 | MOTORPAL razantně prorazil v Indii
- 30 | Největší podnikové datové centrum v ČR

### TECHNICKÉ VZDĚLÁVÁNÍ

- 31 | Spolupráci se školami posouvá MOTOR JIKOV na další úroveň
- 32 | Centrum kolaborativní robotiky v Ostravě
- 33 | AGC Automotive chce zájem o techniku podnítit co nejdříve

### ZE ZAHRANIČÍ

- 37 | Itálie – automobilová velmoc, která těží z tradice, ale umí velmi obratně inovovat
- 41 | AutoSAP příští rok uspořádá CEE Automotive Supply Chain Czech
- 42 | 25 českých firem na 25. ročníku Automechaniky Frankfurt

### ŘÍZENÍ FIREM

- 46 | Když personalista ztrácí hlavu, může pomoci Interim Management

Fotografie na 1. straně obálky: TPCA

Fotografie na 2. straně obálky: ŠKODA AUTO

Fotografie zde: Schwarzmüller, HMMC, MZV ČR, Veletrhy Brno

# Petr Ostrý: Český autopřemysl myslí na budoucnost každý den

Automobilový průmysl je v každé ekonomice výkladní skříní. Aby přežil, musí nepřetržitě řešit svoji budoucí konkurenceschopnost. Nebudou-li mu kladeny překážky, zvládne to díky uznávaným manažerům, vývojářům a dělníkům. Rozhovor se členem představenstva AutoSAP a majitelem firmy na přívěsy AGADOS, spol. s r.o., Petrem Ostrým.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina

## Petr Ostrý o sobě

- | V letech 1984–1988 jsem vystudoval na VŠE v Praze Národohospodářskou fakultu.
- | Mezi roky 1989–1991 jsem pracoval v TOS Kuřim, od roku 1991 jsem až doposud jednatelem firmy AGADOS.
- | Moje manželka se jmenuje Jana a máme spolu tři „ostré hochy“.
- | Zálibou je historie, vášní je sport, zejména fotbal, od r. 2003 jsem předsedou FC Velké Meziříčí.

### Moje motta:

„Jaké si to uděláš, takové to máš...“

„Všechno jde, chce to jen chtít.“

Petr Ostrý

Fota v článku: AGADOS

**Pane Ostrý, patříte k nejspoktovanějším majitelům firem českého automobilového průmyslu. Příští rok oslavíme 30. výročí moderního českého autoprůmyslu a také našeho sdružení AutoSAP. Můžete tyto tři dekády zhodnotit ze svého pohledu?**

Jsou to léta, která přinesla zásadní změny nejen v autoprůmyslu. Český autoprůmysl se s nimi, myslím si, vyrovnal nejlépe ze všech průmyslových odvětví. My jsme neměli čas na politické hrátky, denně jsme se museli vyrovnávat s celosvětovou konkurencí, s překážkami, které před nás bohužel stavěli ti, které nakonec živíme. Jsem na to, co český autoprůmysl dokázal, hrdý.

**V letech, kdy se tuzemskému autoprůmyslu mimořádně daří, je třeba myslet na budoucnost. Na co si musí dát český autoprůmysl především pozor, aby z dlouhodobého hlediska udržel své konkurenceschopné postavení?**

Český autoprůmysl myslí na budoucnost každý den. Jinak by ve světě takové konkurence, jaká není v žádném jiném oboru, nepřežil. Navíc je v každé ekonomice automobilový průmysl výkladní skříní. Sledujeme díky napojení na světové koncerny všechny důležité trendy velice pečlivě. Navíc naši manažeři, vývojáři a dělníci patří k nejuznanějším. Když nám nebudou kladeny žádné překážky z vlastních řad, s každou konkurencí budeme umět držet krok.

**Jaké limitující faktory v našem oboru vidíte v nejbližším období, pomineme-li problém nejviditelnější, nedostatek pracovních sil?**

Žádné limity si nepřipouštějme, všude je něco. Limitem mohou být naši „partneři v tripartitě“. Ale věřím v rozum.

**Jste aktivní a viditelný nejen v AutoSAP, ale i v dalších organizacích, které se starají nejen o automobilový, ale i o český autoprůmysl v širším kontextu. Jak vidíte rozdělení jejich rolí a o co se snažíte zasazovat v rámci AutoSAP?**

AutoSAP je oborové sdružení, jedno z mála, které je tak funkční. Za to děkuji všem těm, kteří táhli naši káru uplynulých 30 let. A i teď bojuje za naše zájmy velice urputně. Jsem moc rád, že u toho mohou být. Ostatní organizace zaměstnavatelů by si z nás mohly vzít příklad. V AutoSAP se snažíme prosadit pohled českých soukromých vlastníků, který je trochu odlišný od velkých korporací.

**Jak se změnila role českých majitelů firem automotive a jak se daří šířit neformálně povědomí o tom, co toto klíčové odvětví potřebuje, aby sílilo a prosperovalo?**



Petr Ostrý u sídla firmy ve Velkém Meziříčí

Bohužel musíme stále obhajovat pozici autoprůmyslu, což je smutné. Hloupá představa, že autoprůmysl jsou montovny, je zde hluboce zakořeněná. Naštěstí se pozvolna mění, statistiky o podílu na exportu nebo o příspěvcích do státního rozpočtu se těžko zpochybňují. A toto je bohužel naše hlavní role v současnosti.

Moc mi chybí statečnost politiků, kteří by zastavili nesmyslné požadavky některých lobbistických skupin na naše odvětví, které nás budou zbytečně stát náš drahocenný čas. Ten chceme věnovat řešení zásadních věcí.

**Zastavme se nejprve u historie vaší firmy AGADOS, která je českým výrobcem malých přívěsů...**

Firma navázala na více než stodvacetiletou tradici místního strojírenského závodu Jeřábek, který byl v roce 1948 znárodněn a přeměněn na státní podnik. Původní majitelé dnes ve firmě nefigurují, ale rádi dali souhlas, abychom se k historii jejich bývalého podniku přihlásili a pokračovali v rozvoji strojírenství

v regionu. Nápad vyrábět přívěsy vznikl po oslovení jednou belgickou firmou, která tehdy hledala dodavatele, a nakonec vyšla i jeho realizace. Při dnešní šíři sortimentu se ani nechce věřit, že se tady v samotných začátcích vyráběly pouze dva typy přívěsů, a to nebrzděné malé přívěsy. Na složité brzděné přívěsy se přešlo postupně až v průběhu let. AGADOS jako výrobce přívěsů je na trhu už 27 let a za tu dobu se stal největším výrobcem přívěsů u nás, ale i jedním z největších evropských výrobců přívěsů do 750 kg a do 3 500 kg. Jsem rád, že mohu být u rozvoje firmy a že se nám daří. Ročně prodáme okolo 30 tisíc vozíků, neustále jsou před námi nové výzvy a to nás na tom baví.

**Sledujeme, jak navyšujete prodeje, představujete novinky, udáváte tón výrobě ve své kategorii v Česku. Jak se nyní daří?**

Nikdy jsme si nestěžovali a v posledních letech zvláště ne. Rozšiřujeme stále naši nabídku. Jsme velice aktivní na nových trzích, budoucnost vidíme jen růžově.

**Kam výroba přívěsů spěje a jak reflektuje megatrendy, jakými jsou digitalizace, e-mobilita a autonomní řízení?**

Obor přípojných vozidel musí sledovat trendy vozidel tažných chťe nechťe. V debatách, které vedu i při řešení mezioborových úkolů, k nimž jsem pozván, vidím, jak je tato problematika zanedbaná.

Přítom elektromobil s přívěsem, to je množství otazníků. A mě baví měnit tyto otazníky v tečky.

**Závěrem mi dovoluťe osobnější otázku; jak svět okolo aut ovlivňuje váš osobní život, co děláte rád v oboru a kde nesmíte nikdy chybět?**

Svět okolo aut je vedle rodiny, sportu a divadla můj život. Ohromně zajímavý, plný chytrých technologií a inspiračních lidí. Mám tu čest čerpat od lidí u nás ve firmě i osobností našeho AutoSAP nejen mnoho profesních poznatků, ale i energii, se kterou se perou za zájmy českého autoprůmyslu a přitom o tom nemluví na každém kroku. Takže trávím velice rád svůj čas mezi nimi.

**Na závěr se obvykle ptáme, čím denně jezdíte. Ale zeptám se jinak. Čím budete jezdit za pět let?**

Určitě automobilem a určitě automobilem značky, která se vyrábí v továrně člena AutoSAP. ■

**AGADOS**

- | Každoročně zaznamenává navýšení prodeje.
- | Ročně prodá zhruba 30 tisíc přívěsů.
- | Nárůst prodeje 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 míří do zahraničí.



Hydraulicky sklápěcí přepravník vozidel ADAM AL B2



Skříňový přívěs VZ-31-B2, 2700 kg

## Evropa na prahu elektromobility

Evropský parlament a některé členské státy tlačí na rychlejší snižování emisí CO<sub>2</sub> v silniční dopravě. Automobilky upozorňují, že příliš rychlý přechod může znamenat ztrátu pracovních míst. Přípraveni na něj nebudou ani zákazníci.

**B**ěhem posledních měsíců vzbudil v Česku velkou pozornost boj o snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních aut a dodávek, který se rozhořel v EU. Unie si dlouhodobě dává záležet na ochraně klimatu a ke snižování emisí skleníkových plynů by měla přispět i silniční doprava. Zároveň se hraje o konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu.

Napříč členskými státy se liší názory na to, jak daleko lze s limity pro emise z aut zajít. Země střední Evropy nebo Německo prosazovaly to, aby během příštího desetiletí došlo maximálně ke snížení emisí z nově prodávaných aut o 30 %. Irsko, Nizozemsko nebo Dánsko naopak prosazují vyšší cíl. Rozumí si tak spíše s Evropským parlamentem, který po automobilkách žádá 40% snížení. Samotní výrobci aut přitom od počátku upozorňovali na to, že jakýkoliv cíl přesahující 20 % je příliš ambiciózní. Naproti tomu ekologické organizace jsou nespokojené se všemi dosavadními návrhy a upozorňují, že aby EU dostala globální Pařížské dohodě o ochraně klimatu, musely by se emise z aut snížit o 60 %.

### Jsou elektromobily jedinou cestou?

Samotný cíl je nejviditelnější součástí projednávané legislativy. V Evropském parlamentu i Radě EU se ale vedly i další bitvy. Míra jeho ambice povede Evropu rychlejším či pomalejším tempem k přechodu na elektromobilitu. Rychlost tohoto přechodu by dále mohly ovlivnit kvóty na prodej bezemisních a nízkoemisních aut, tedy vozidel, která produkuje méně než 50 gramů CO<sub>2</sub> na ujetý kilometr. To v dnešní době znamená především elektromobily a plug-in hybridy. Evropská komise o zavedení těchto povinných podílů uvažovala, ale nakonec šla cestou pozitivní motivace prodeje těchto vozidel. Během jednání europoslanců došlo ale ke zpřísnění

návrhu, a to doplnění penalizace při nedosažení tohoto podílu ve formě zpřísnění emisního cíle výrobce. Vozy s nulovými nebo nízkými emisemi by tak měly do roku 2030 dosáhnout 35% podílu na celkovém prodeji. Podle kritiků se tak ovšem narušuje obvyklá zásada technologické neutrality. „Politik má stanovit rámec, ne předepisovat technologie a konkrétní výrobní postupy. Zásadně mi vadí, že nové nařízení pod hrozbou sankcí nařizuje masivní prodej elektromobilů, přičemž zcela vylučuje jakékoli alternativní technologie. Měl jsem za to, že Státní plánovací komise už byla zrušena,“ řekl europoslanec ODS Evžen Tošenovský.

„Navíc není pravda, že elektromobily jsou zcela bezemisní. Jejich masivní nástup na trh bude znamenat nové požadavky na výrobu elektřiny. Na většině míst v EU zcela chybí odpovídající infrastruktura, není dořešeno rychlé dobíjení ani technická stránka baterií a jejich dojezdové vzdálenosti. To vše bude stát obrovské náklady. Řešením nejsou silová

politická gesta, ale podpora výzkumu a inovací v oblasti dopravy,“ dodal europoslanec Tošenovský. „Musíme automobilky motivovat k investicím do vývoje nízkoemisních a elektrických automobilů, zároveň se nesmíme uchýlovat k opatřením, která by se měla ve výsledku dramaticky projevit v ceně automobilu a dopadat tak výrazně na koncové spotřebitele,“ říká zase europoslanec STAN Stanislav Polčák.

### Samotné automobilky změnu neutáhnou

Ekologizace silniční dopravy tak otevírá řadu otázek. Na její úspěšný rozvoj bude mít vliv především to, zda nové technologie přijmou zákazníci. Zatím se to nestalo, jak ukazují čísla – loni se elektrická auta na prodeji nových vozů v EU podílela jen 1,5 %. Automobilový průmysl na to upozorňuje dlouhodobě. Podle výkonného ředitele Sdružení automobilového průmyslu Zdeňka Petzla je nutné dbát například na to, zda jsou pro přechod k elektromobilitě zajištěny rámcové podmínky, včetně dobíjecí infrastruktury.

### Miroslav Dvořák, předseda představenstva a generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s.



Foto: MOTOR JIKOV Group

Snižování emisí je určitě chvályhodné, nicméně zásah ze strany EU je nejenom velice přísný, ale hlavně diskriminační. Řeší totiž emise CO<sub>2</sub> na ujetý kilometr, nikoli celkové emise CO<sub>2</sub> spojené i s výrobou a distribucí daného paliva. Ekologické zatížení při výrobě např. stlačeného zemního plynu (CNG) je minimální, v případě bioCNG, tedy vyčištěného a stlačeného bioplynu, nebo syntetického metanu dokonce záporné, jelikož při jejich výrobě dochází ke spotřebě CO<sub>2</sub> z atmosféry. Toto nařízení nahrává do karet zejména elektromobilům, které při provozu mají nulové emise, ale nezohledňuje emise spojené s výrobou elektřiny, kterou např. v ČR vyrábíme především v hnědouhelných elektrárnách a ve výsledku mohou být celkové emise vyšší než u konvenčních automobilů.

Silniční přeprava je z pohledu znečištění ovzduší minoritním zdrojem (v ČR je to cca 15 %). I z toho důvodu mi přijdou chystaná opatření zbytečně přísná. Má smysl řešit emise u osobní přepravy lokálně, např. v obytných zónách, centrech měst, ale v celoevropském měřítku bych se zaměřil spíše na větší znečišťovatele, než určovat lidem, jaký typ automobilu si mají kupovat a tím zcela zásadně ovlivňovat trh.



## Přehled dosavadních výsledků jednání



	2025	2030
Evropská komise	↓ 15 %	↓ 30 %
Evropský parlament	↓ 20 %	↓ 40 %
Rada EU	↓ 15 %	↓ 35 %
AutoSAP	Nezávazný	↓ 20 %

Pozn.: emisní cíle pro oba roky se vztahují k roku 2021



	2025	2030
Evropská komise	↓ 15 %	↓ 30 %
Evropský parlament	↓ 20 %	↓ 40 %
Rada EU	↓ 15 %	↓ 30 %
AutoSAP	V souladu s pozicí ACEA podporoval AutoSAP nižší cíle	

Pozn.: emisní cíle pro oba roky se vztahují k roku 2021

„Evropská unie si směrnicí o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva stanovila cíle pro zvyšování podílu všech alternativních paliv v dopravě. Tento návrh ovšem směřuje pouze k podpoře elektromobility,“ komentovala říjnové hlasování ministrů životního prostředí česká ministryně průmyslu a obchodu Marta Nováková. „Neměli bychom zapomínat, že vybudování infrastruktury pro alternativní paliva bude velice nákladné a časově náročné. Budeme proto spolu s ministerstvy životního prostředí a dopravy, případně dalšími resorty, a se zástupci automobilového průmyslu hledat cesty, jak se s navrženými cíli a opatřeními vyrovnat bez vážných hospodářských a sociálních důsledků,“ slíbila.

Přechod na auta s nulovými emisemi ovšem také znamená výzvu z pohledu pracovních míst. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) upozorňuje, že výroba a údržba elektrických aut je na lidskou práci daleko méně náročná než u klasických vozů – motory elektromobilů mají asi šestkrát méně pohyblivých se částí a potřebují asi o 60 % méně náhradních dílů. Kdyby si Evropská unie schválila cíl pro snižování emisí ve výši 40 %,



Čistě elektrický Hyundai Kona EV s dojezdem přes 480 km

Foto: Hyundai Motor

znamenalo by to podle šéfa koncernu Volkswagen Herberta Diesse během následujícího desetiletí ztrátu asi 100 tisíc pracovních míst.

Evropská komise na druhé straně zastává názor, že s přechodem na elektromobilitu počet pracovních míst spíše poroste. Opírá se přitom o svou dopadovou studii. Zastánci elektromobility například zdůrazňují, že elektronické systémy elektromobilů jsou komplexnější a že lidská práce bude v souvislosti s rozvojem elektromobility

potřeba také při rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Díky menším nákladům na údržbu prý také řidiči ušetří a mohou své peníze utratit jinde, což prospěje dalším sektorům. Automobilový průmysl v každém případě čekají velké změny, které dopadnou na celý hodnotový řetězec a budou si žádat zvyšování kvalifikací, rekvalifikace a přesuny pracovníků. Aby důležité odvětví prošlo změnami úspěšně, bude potřeba spolupráce ze strany národních států i evropských institucí, které by

# SNIŽOVÁNÍ EMISÍ

měly mimo jiné podporovat výzkum, vývoj a kvalitní vzdělávání.

„Výzkum nízkoemisních a elektrických motorů se přesouvá do Asie. Je třeba vidět za horizont následujícího desetiletí a rozhodnout se, zda chceme v Evropě trvat na zavedených a ziskových technologiích v automobilovém průmyslu, anebo uděláme vše pro to, aby byla místem inovací a určovala trendy v moderních technologiích, které jsou šetrné k životnímu prostředí a zároveň jsou i pro spotřebitele velmi efektivní. Rozumná míra ambice unijních cílů je něco, co automobilovému průmyslu v Evropě nakonec pomůže,“ myslí si europoslanec TOP 09 Luděk Niedermayer.

## PŘEHLED UDÁLOSTÍ

### 8. listopadu 2017 – návrh Evropské komise

Evropská komise představila legislativní balíček, jehož součástí byly i cíle pro snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozů (dodávek). Navrhla, aby byly průměrné emise CO<sub>2</sub> v roce 2030 u obou segmentů o 30 % nižší než v roce 2021. Návrh legislativy počítal také s průběžnými cíli pro rok 2025. U osobních aut i dodávek by podle něj měly být emise v půlce příští dekády o 15 % nižší.

Komise uvažovala o zavedení povinných podílů prodaných bezemisních a nízkoemisních vozidel – tedy takových, která produkují méně než 50 gramů CO<sub>2</sub> na ujetý kilometr.

Nakonec ale podíl formulovala jako pozitivní pobídku; při překonání tohoto podílu budou mít výrobci vyšší šanci splnit svůj emisní cíl. Kromě toho Komise zveřejnila také akční plán pro podporu investic do nabíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva.

### 10. září 2018 – hlasování výboru Evropského parlamentu pro životní prostředí

Zpracování zprávy k návrhu Komise dostala v Evropském parlamentu za úkol maltská sociálnědemokratická poslankyně Miriam Dalliiová z výboru pro životní prostředí. Ten na začátku září odhlasoval, aby se cíl pro rok 2030 zvýšil na 45 % a průběžný cíl

pro rok 2025 na 20 %. Europoslanci ve výboru se také shodli, že by měl být stanoven cíl pro podíl nízkoemisních a bezemisních vozidel na prodeji nových aut. V roce 2025 by se podle nich měla na celkovém prodeji podílet 20 % a v roce 2030 by to mělo být 40 %.

Návrh na zprísnění cílů znepokojil Evropskou asociaci výrobců automobilů (ACEA). „Tyto extrémně přísné limity jsou zcela nerealistické, protože by vyžadovaly masivní a nečekaně rychlý přechod k elektromobilitě. Pro tak dramatickou změnu nejsou přichystány podmínky a zákazníci zatím nejsou na plnou elektrifikaci připraveni,“ řekl její generální tajemník Erik Jonnaert.



### Evropa zpřísňuje emisní limity automobilů, USA zvažují opačnou cestu

Zatímco Evropská unie rozhoduje o snížení emisí automobilů o 35 % do roku 2030, americká administrativa prezidenta Donalda Trumpa navrhuje výrazným způsobem upravit emisní standardy přijaté za Baracka Obamy a rozvolnit tak pravidla, která měla vést do roku 2025 k výraznému snížení průměrné spotřeby amerických automobilů a tak i k omezení skleníkových plynů.

Pravidla vytvořená Environmental Protection Agency (EPA) v roce 2012 stanovovala milníky na snížení průměrné spotřeby amerických automobilů – v zásadě požadovala snížení z 25 mpg (tj. 9,4 l/100km) až na 55 mpg do roku 2025 (tj. 4,27 l/100 km).

Dne 2. dubna 2018 informovala EPA již pod vedením Trumpovy administrativy, že navrhne zastavit zpřísňování limitů k roku 2020 na úrovni 37 mpg (6,35 l/100 km) a zároveň bude usilovat o ukončení autonomie státu Kalifornie určovat si vlastní emisní limity (od 70. let měla Kalifornie tzv. waiver v rámci zákona Clean Air Act, který jí s ohledem na mimořádně špatné ovzduší v Los Angeles a dalších velkých městech dával pravomoc určovat přísnější emise než požadované federací. Tyto standardy následovalo 13 dalších amerických států a od 2016 i celá federace).

EPA revizi standardů navrhuje s poukazem na bezpečnost (Američané stále častěji preferují větší vozy typu SUV, které jsou považovány EPA za bezpečnější) a s odkazem na ekonomické náklady. EPA argumentuje tím, že by zpřísňování emisí po roce 2021 mohlo neúnosně prodražit nové vozy a učinit je tak nedostupné pro část populace, což by zároveň mohlo ohrozit i pracovní místa v americkém autoprůmyslu. EPA věří, že revize by v letech 2020–2029 ušetřila 12 000 životů díky zpřístupnění levnějších nových vozidel a 500 miliard USD v nákladech Američanů na jejich zakoupení.

Kritici naopak tvrdí, že přísnější limity resp. snížení spotřeby vozů povede k tomu, že Američané v konečném důsledku ušetří za benzin (v ekvivalentu, jako kdyby cena galonu klesla o 1 USD) a že zpřísňování povede ke zlepšení životního prostředí i zdraví populace, což bude mít pozitivní finanční implikace. Argumentem je i to, že USA mají technologický náskok v elektromobilitě – např. díky firmám jako Tesla či GM, jejichž další rozvoj může rozvolnění předpísů přibrzdit.

Je zřejmé, že o rozvolnění předpisů se povede ještě dlouhá bitva a státy jako Kalifornie již daly najevo, že navrhované úpravy jsou pro ně nepřijatelné. Výrobci automobilů v reakci na spory vyzývají k hledání kompromisů, které by snížily riziko vzniku dvou rozdílných emisních standardů v USA.

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



Hyundai NEXO si vyrábí elektřinu syntézou vodíku a kyslíku v palivových článcích, odpadem je čistá voda

Foto: Hyundai Motor

### 26. září 2018 – německá vláda podpořila 30% cíl

Na konečné podobě legislativy se musí dohodnout všechny tři instituce, tedy Evropský parlament, Evropská komise a Rada EU (tedy členské státy). Jednotlivé země mají na snižování emisí z aut a dodávek rozdílné názory a dlouho se čekalo, ke které skupině se připojí Německo jako velká země s tradičně silným automobilovým průmyslem. Německé ministerstvo životního prostředí původně zvažovalo, zda podpoří ambicióznější cíl. Nakonec rezort na konci září oznámil, že podporuje cíl ve výši 30 %, který původně navrhla Evropská komise.

### 3. října 2018 – plenární hlasování Evropského parlamentu

Poté, co svou pozici odsouhlasil odpovědný výbor Evropského parlamentu, přišlo na řadu hlasování všech europoslanců. Cíl pro snížení emisí CO<sub>2</sub> z celounijního vozového parku by měl být podle nich stanoven do roku 2030 na 40 % v porovnání s rokem 2021. Poslanci také navrhli průběžný cíl ve výši 20 % do roku 2025. Automobilky by navíc měly zajistit, aby vozidla s nulovými a nízkými emisemi dosáhla do roku 2030 celkem 35% podílu na prodeji nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a 20% podílu do roku 2025. Pokud se výrobcům nepodaří

tohoto podílu v prodeji dosáhnout, budou tvrdě penalizováni systémem malusu.

### 4. října 2018 – dopis premiérů Visegrádské čtyřky a Bulharska

Premiéři Česka, Slovenska, Polska, Maďarska a Bulharska zaslali dopis rakouskému kancléři Sebastianu Kurzovi, jehož země v současné době předsedá Radě EU. Upozornili v něm, že v ekonomikách jejich zemí hraje zásadní roli automobilový průmysl a jeho konkurenceschopnost. „Evropská unie vstupuje do období přechodu k nízkouhlíkové ekonomice. Doprava bude hrát v tomto přechodu zásadní roli. Pokud vezmeme v úvahu, jakým tempem se může automobilový průmysl přizpůsobit změnám, věříme, že tento přechod by měl být postupný. Měl by také respektovat zásadu technologické neutrality,“ napsali mimo jiné premiéři. Evropský cíl by podle nich měl zůstat na úrovni, kterou navrhla Evropská komise – tedy 30 %.

### 9. října 2018 – hlasování Rady pro životní prostředí

Jednání ministrů životního prostředí pod vedením Rakouska proběhlo několik dnů po apelaci visegrádských premiérů. Členské země do něj vstupovaly s rozdílnými názory. Francii, Nizozemsku, Irsku nebo Dánsku

připadal návrh Komise nedostatečný a navrhovaly cíl ve výši 40 %. Německo a visegrádské státy se naopak nadále držely návrhu Komise. Ministři se pak dohodli na kompromisu, který navrhlo předsednické Rakousko – mezi lety 2021 a 2030 by se emise z nových osobních aut měly snížit o 35 %. Pro lehká užitková vozidla byl schválen nižší cíl ve výši 30 %.

Podíl nízkoemisních a bezemisních vozidel na prodeji nových osobních aut coby motivace byl stanoven na 35 % v roce 2030. V zemích, kde se zatím tato auta prodávají málo, by měl při splnění cíle platit zvláštní bonus. „Podařilo se nám prosadit do návrhu mechanismus, díky kterému bude automobilový průmysl motivován prodávat více elektromobilů i v zemích, kde je jejich podíl na trhu doposud nízký. To je i případ České republiky,“ řekl k tomu náměstek ministra životního prostředí Vladislav Smrž.

„Změny musí být postupné a musí být v souladu s ochotou společnosti investovat do nákupu nových vozů. Pokud zkrátka lidé nebudou mít finance na nákup elektromobilů a hybridních vozidel, prodlouží se doba, kdy budou využívat starší automobily. A to může být pro naše ovzduší daleko škodlivější,“ vysvětlil ministr Richard Brabec. ■

Článek vznikl ve spolupráci se zpravodajským serverem EURACTIV.cz.

## Vyjádření AutoSAP k hlasování Evropského parlamentu o návrhu nařízení stanovujícího emisní normy (CO<sub>2</sub>) pro nová osobní a užitková vozidla

Dne 3. října 2018 schválili poslanci Evropského parlamentu v plénu svou pozici k legislativnímu návrhu, jehož cílem je snížit emise CO<sub>2</sub> z nových automobilů v následujícím desetiletí. Výsledek tohoto hlasování není podle Sdružení automobilového průmyslu dobrou zprávou ani pro automobilový průmysl, ani pro občany EU. Evropský parlament odhlasoval přísnější snížení emisí oxidu uhličitého u nových automobilů, než navrhovala Evropská komise na základě své studie dopadů. Do roku 2025 navrhuje snížení o 20 % a do roku 2030 by měla nově vyrobená auta vypouštět o 40 % emisí CO<sub>2</sub> méně, než stanoví legislativa pro rok 2021. Navíc požaduje, aby automobily s nulovými a nízkými emisemi tvořily pětinu vyráběných automobilů v roce 2025 a 35 % v roce 2030 s tím, že pokud se výrobcům nepodaří tohoto podílu v prodeji dosáhnout, budou nově navrženým systémem malusu tvrdě penalizováni.

**A**utoSAP, jehož členové podporují aktivně dekarbonizaci dopravy, v zájmu zajištění co možná nejhladšího přechodu jak pro dodavatelské řetězce, tak i pro zákazníky, doporučoval jako realistický požadavek snížení emisí o 20 % do roku 2030. Již původní návrh Evropské komise (snížení emisí CO<sub>2</sub> o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030) tak hodnotil jako poměrně ambiciózní.

Výkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl k tomu uvedl: „Naším společným cílem by mělo být zvolení takového tempa, které nepodvážá ekonomický růst,

konkurenceschopnost, zaměstnanost v automobilovém průmyslu, ale i dostupnost mobility pro zákazníky. Politické rozhodnutí Evropského parlamentu, který požaduje urychlený přechod k elektromobilitě, navíc ještě s uložením povinnosti výrobců prodávat určitý podíl elektromobilů, vnímáme s vážnými obavami. Zcela totiž opomíjí otázku, zda jsou pro takový přechod zajištěny rámcové podmínky (vč. dobíjecí infrastruktury) a zda občané budou chtít tyto automobily kupovat. Současná čísla tomu absolutně neodpovídají a při zohlednění možných

dopadů a současném energetickém mixu je tak minimálně sporné, zda se cíle této legislativy, tedy snížení emisí CO<sub>2</sub>, podaří touto cestou dosáhnout či naopak dále porostou.“

Uvedené hlasování určilo postoj Evropského parlamentu pro vyjednávání se členskými státy EU a Evropskou komisí. Důležité bylo jednání Rady EU pro životní prostředí, na kterém byla schválena pozice členských států EU. Ta společně s pozicí EP vymezí mantinely, v jejichž rámci se vyjednávací týmy obou institucí budou v závěrečných jednáních pohybovat. ■



Dne 23. října 2018 se v polských Katovicích konal již 3. V4 Automotive Summit. Vystoupil tam za AutoSAP výkonný ředitel Zdeněk Petzl. Předmětem diskuze zástupců vlád a firem bylo především téma aktuálně projednávané regulace emisí CO<sub>2</sub> z osobních vozidel a nově nákladních vozidel. Diskuze potvrdila zásadní technické limity překotného zavádění elektromobility i v oblasti nákladních vozidel. S ohledem na význam také této části automobilového sektoru pro země V4 se účastníci shodli na potřebě věcné diskuze tvář v tvář vysokým politickým ambicím Evropského parlamentu.

Foto: PZPM

# AutoSAP jednal s Hospodářským výborem Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR

Na pozvání Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP) proběhlo 11. října 2018 jednání se členy Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny PČR v Mladé Boleslavi s cílem vyměnit si názory na příležitosti a rizika mobility budoucnosti. Hospodářský výbor diskutoval s představiteli AutoSAP za účasti některých členských i nečlenských firem a institucí i zástupců klíčových ministerstev, které řeší nové výzvy pro automobilový průmysl. Jednání 19. schůze Hospodářského výboru se konalo na půdě ŠKODA AUTO Vysoké školy.

V ýkonný ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl ve svém úvodním vystoupení zdůraznil, že automobilový průmysl v ČR prochází nyní historicky nejúspěšnějším obdobím a zároveň se připravuje na největší inovační změnu v dějinách tohoto odvětví. Zdůraznil nezbytnost důkladné přípravy, která se neobejde bez aktivní a ke konkrétním cílům vedoucí spolupráce privátního a veřejného sektoru v legislativní i nelegislativní oblasti zejména při prosazování e-mobility, autonomního řízení a digitalizace, jež jsou dnešními nezvratnými trendy. Poslancům vysvětlil nutnost naplnění Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR a jeho akčního plánu. Předseda Hospodářského výboru Radim Fiala, místopředsedové výboru i další členové výboru podpořili nutnost držet krok s novými trendy, s legislativou Evropské unie a nepodcenit všechny souvislosti budoucí konkurenceschopnosti automobilového průmyslu v ČR. Na příležitosti i rizika ve svých vystoupeních upozornili Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů ŠKODA AUTO a.s., i vedoucí vývoje podvozku a agregátů Martin Hrdlička. Dále vystoupili: Luboš Vlček, ředitel ŠKODA AUTO Česká republika, Jiří Socha, ředitel divize mobility TÜV SÜD, Tomáš Chmelík, manažer



Jednání se uskutečnilo v prostorách ŠKODA AUTO Vysoké školy

Foto: ŠA

útvary Čisté technologie ČEZ, a za státní správu pak Oldřich Macák, ředitel odboru pro sektorové analýzy a průmyslovou politiku, a Václav Kobera, ředitel odboru pro inteligentní dopravní systémy, výzkum, vývoj a inovace.

Poslanci Hospodářského výboru už dříve v tomto roce jednali o této problematice na severní Moravě v dalších členských firmách AutoSAP – HMMC a Brano. Obě strany se shodují, že i v zájmu udržení postavení automobilového průmyslu v ČR a zaměstnanosti je třeba pokročit v uvedených oblastech rychle vpřed a vytvořit zejména pro rozšíření elektromobility vhodné podmínky a připravit na ni veřejnost.

# Podpis memoranda o podpoře technického vzdělávání s Olomouckým krajem

Sdružení automobilového průmyslu uspořádalo v září 2018 další jednání reprezentantů firem „automotive“ s představiteli krajů. Tentokrát se zástupci členských firem AutoSAP a dalších společností setkali s představiteli Olomouckého kraje. Vedení Olomouckého kraje podepsalo se zástupci AutoSAP Memorandum o spolupráci na podporu technického vzdělávání. Sdružení přitom zdůraznilo nezastupitelnou roli kraje v oblasti odborného vzdělávání.



**N**ejpodstatnějšími diskutovanými tématy byly v Olomouckém kraji, podobně jako v dalších krajích, trh práce, vzdělávání a dopravní infrastruktura. Cílem setkání zástupců firem AutoSAP v Olomouckém kraji, úřadu práce, Hospodářské komory ČR a Svazu průmyslu ČR bylo seznámit se s aktuální problematikou v daných oblastech a prodiskutovat náměty firem s krajskými představiteli.

Účastníci jednání se shodli na tom, že se oblasti „automotive“ i nadále daří jak v olomouckém regionu, tak celostátně a tato část průmyslu patří k páteřím české ekonomiky, která v současné době generuje výrazný růst exportu.

„Nedávno jsme navázali partnerství s firmami, které se zabývají optikou, a já věřím, že stejně efektivní bude i náš jednotný postup při spolupráci v oblasti automotive. Nově podepsané memorandum o krajské podpoře technického vzdělávání je dobrým začátkem,“ uvedl hejtman Olomouckého kraje Ladislav Okleštěk.

Prezident AutoSAP Bohdan Wojnar potvrdil, že Olomoucký kraj je domovem mnoha firem autoprůmyslu, které jsou bezpochyby významnými zaměstnavateli: „Členských firem Sdružení automobilového průmyslu máme v kraji pět, o činnosti dalších více než deseti firem jsme informováni a na dnešní jednání jsme je rovněž přizvali. Výše zmiňované společnosti podle našich informací zaměstnávají téměř

6 tisíc zaměstnanců a jejich podíl na průmyslové výrobě v kraji je rovněž velmi významný.“

Bohdan Wojnar dále uvedl, že automobilový průmysl se ve středně a dlouhodobém horizontu připravuje na významné změny. Mezi ně bude patřit elektromobilita, autonomní řízení a digitalizace: „Pro tyto principiální změny bude potřeba vytvořit rámcové podmínky. O nich jsme intenzivně jednali s vládou ČR a do konce roku by mělo být vyhodnoceno Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR a plnění jeho 25bodového akčního plánu. Témata vztahující se k čisté mobilitě, digitalizaci a autonomnímu řízení jsou díky tomu na stole a v rámci široké platformy o nich s představiteli státu intenzivně jednáme. Tyto změny se budou týkat celého odvětví, jak finalistů, tak také dodavatelů.“

Zástupci krajské samosprávy se nicméně shodli s vedením AutoSAP na tom, že rozvoj automobilového průmyslu se potýká s řadou aktuálních problémů. Jedním z nich je nedostatečná podpora technického vzdělávání v Olomouckém kraji. Zástupci autoprůmyslu i vedení kraje vyjádřili vůli tuto situaci změnit. Hejtman Ladislav Okleštěk a náměstek pro školství Ladislav Hynek podepsali s představiteli AutoSAP, zastoupenými prezidentem Bohdanem Wojnarem a členem představenstva sdružení Petrem

Novákem, společně Memorandum o spolupráci na podporu technického vzdělávání v Olomouckém kraji. K jeho významu Petr Novák, který je zároveň generálním ředitelem olomoucké firmy Koyo Bearings Česká republika, řekl: „Memorandum představuje důležité navázání spolupráce mezi AutoSAP a Olomouckým krajem. Týká se společné práce na zlepšení propagace technických oborů, na lepším propojení teoretické a praktické výuky ve školách, přizpůsobení oborů a tříd na středních odborných školách a tvoří jakýsi základní kámen diskuze o založení pobočky technické univerzity v kraji, případně o výuce několika technických oborů na Univerzitě Palackého v Olomouci. Jsem si jistý, že spolupráce bude oboustranně prospěšná a povede ke zlepšení vzdělávání žáků v technických oborech, k jejich kvalifikovanějšímu uplatnění na pracovním trhu a k rozvoji Olomouckého kraje jako celku.“

„Rozvoj technického vzdělávání je pro kraj strategickou prioritou. Právě tato oblast je totiž životně důležitá nejen pro automobilový průmysl, ale také pro všechny další oblasti, jako je strojírenství nebo stavebnictví,“ dodal náměstek hejtmána Olomouckého kraje pro oblast školství Ladislav Hynek.

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

## Významná manažerská cena pro ředitele Koyo Bearings Petra Nováka



Zleva prezident B. Wojnar, oceněný P. Novák, hejtman L. Okleštěk

Foto: Koyo Bearings

Jednatel a ředitel Koyo Bearings Česká republika s.r.o. Petr Novák obdržel v září v Praze cenu Corporate Governance Star (2017) od Institutu členů správních orgánů za přínos v oblasti corporate governance – správy a řízení společností. Odborná komise soutěže, složená ze zástupců Řídícího výboru Institutu, ocenila dlouhodobě úspěšnou manažerskou kariéru Petra Nováka, MBA, v oblasti autoprůmyslu i jeho angažovanost v rozvoji vzdělávání v Olomouckém kraji. Petr Novák, který je zároveň členem představenstva AutoSAP, obdržel v krátké době už druhé vysoké manažerské ocenění v České republice, kdy se v roce 2016 v anketě Manažer roku umístil v TOP 10 a vyhrál kategorie Manažer odvětví strojírenské a kovodělné výroby a Mladý manažerský talent. Firma pod jeho vedením patří k nejocenenějším na Olomoucku.

Cena Corporate Governance Star je udělována již od roku 2012 a v minulosti jí byl oceněn např. pan Ing. Jan Sadil, Ph.D., člen představenstva ČSOB, a.s., či pan Mgr. Jan Klouda, General Counsel Vodafone Czech Republic a.s. Petra Nováka nominovalo na cenu Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP).

## Výroba motorových vozidel v Česku za 9 měsíců 2018 přesáhla milion kusů

Produkce osobních aut v Česku za tři čtvrtletí meziročně vzrostla o 0,6 % na 1,06 milionu kusů. Většina šla na export, který se zvýšil na 978 468 vozů.



Foto: AutoSAP

Podle prezidenta sdružení Bohdana Wojnara výroba za celý letošní rok proti loňsku vzroste, ale jen mírně o jednotky procent. „Je to dáno mimo jiné tím, že automobilky pracují na hranici svých kapacit. Produkci ovlivňuje i náběh nových modelů a také situace na trhu práce,“ řekl na začátku října na autosalonu v Paříži.

### Osobní automobily

Největší výrobce ŠKODA AUTO zvýšil produkci o 2,2 % na 653 862 osobních aut a TPCA rostla o 7,9 % na 157 757 vyrobených vozů. Pouze v HYUNDAI se výroba snížila o 7,3 % na 248 350 aut.

### Nákladní automobily

Výroba nákladních aut se za prvních devět měsíců meziročně snížila o 48 % na 598 aut. Dominantní je stále Tatra s 559 vozy, zbytek připadá na obnovenou výrobu značky Avia.

### Autobusy

Produkce autobusů naopak stoupla o 4 % na 3 440 vozidel. Na Iveco Bus připadá 3 062 vyrobených autobusů, SOR Libchavy jich vyprodukoval 352 a KHMC v Opavě vyrobilo 26 autobusů.

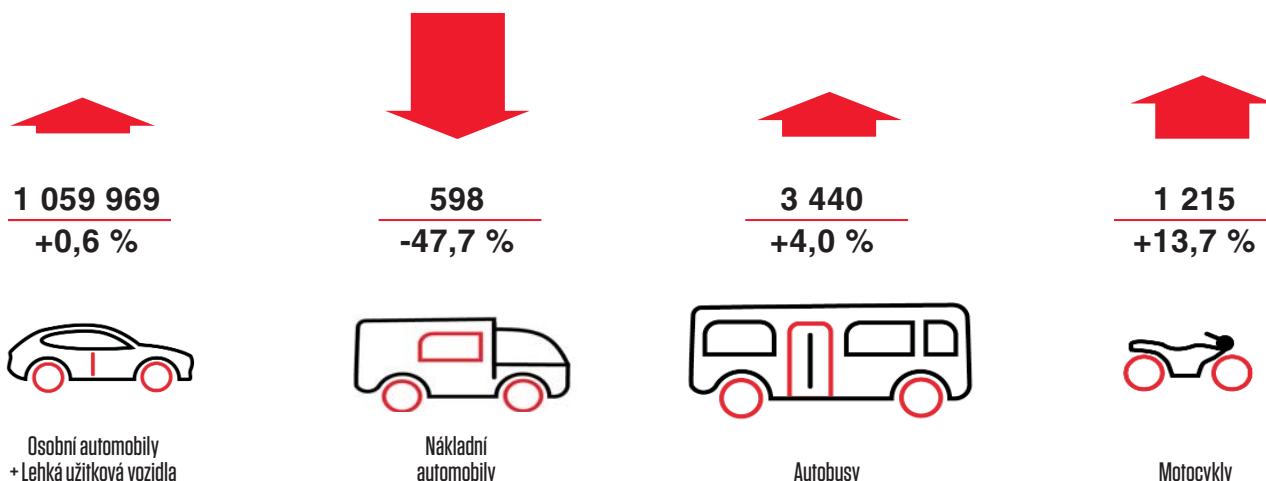
### Motocykly

Výroba motocyklů reprezentovaná týneckou Jawou se meziročně zvýšila o 13,7 % na 1 215 strojů.

## Výroba automobilů v Česku už letos přesáhla milion

### Údaje AutoSAP za 1.–9. měsíc

Produkce osobních aut v Česku za tři čtvrtletí meziročně vzrostla o 0,6 % na 1,06 milionu kusů. Většina šla na export, který se zvýšil na 978 468 vozů.







**Název firmy:**  
**Datum vzniku:**  
**Počet zaměstnanců:**  
**Ředitel společnosti, jednatel společnosti:**  
**Adresa:**  
**Telefon:**  
**e-mail:**  
**Web:**



**AVIA Motors s.r.o.**  
7. února 2006  
59  
PhDr. Martin Kubát, jednatelem od 1. 9. 2018  
Na Poříčí 1071/17, Nové Město, 110 00 Praha 1  
+420 731 662 645  
info@avia.cz  
www.avia.cz

### **Předmět činnosti:**

- | Výrobce lehkých užitkových nákladních automobilů AVIA v kategoriích od 7,5 do 12 tun.
- | Použití automobilů v logistice, komerční sféře, ve stavebnictví, pro hasiče apod.
- | Variabilita a mnoho konfigurací.
- | Výběr z hmotnostních kategorií, variant rozvorů, pohonů a verzí kabin.

**Aktuálně o automobilech AVIA na straně 46.**



Foto: AVIA



**Název firmy:**  
BORGERS CS spol. s r.o.  
**Datum vzniku:**  
6. prosince 1993  
**Počet zaměstnanců:**  
2 400 (včetně agenturních zaměstnanců)  
**Ředitel společnosti, jednatel společnosti:**  
Lubor Šabacký,  
jednatelem od 1. února 2014  
Uwe Hengstermann,  
jednatelem od 1. února 2014  
**Adresa:**  
Stehlíkova 1111  
337 01 Rokycany  
**Telefon:**  
+420 371 700 165  
**e-mail:**  
info@borgers-group.com  
**Web:**  
www.borgers-group.com



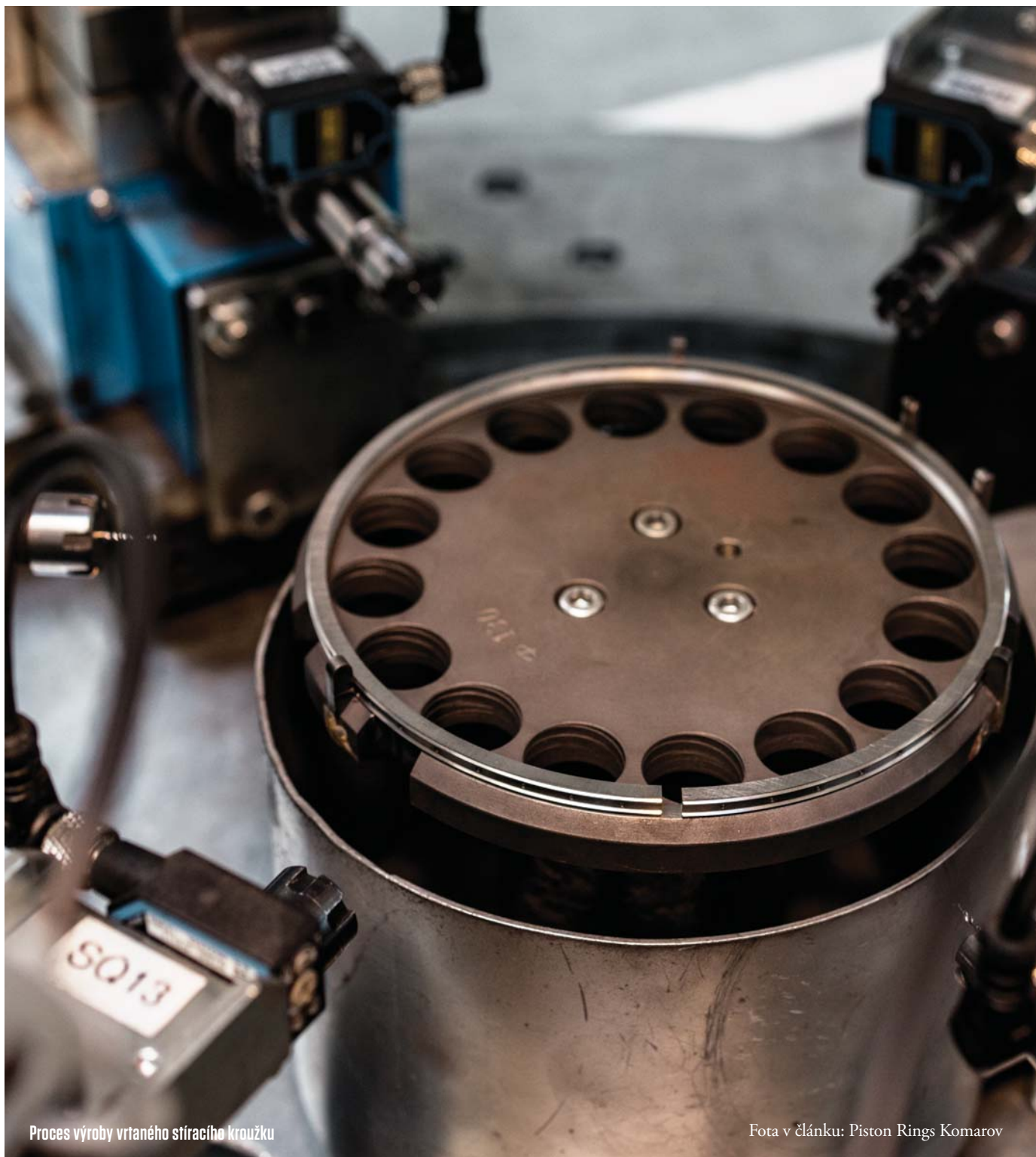
Foto: BORGERS

### **Předmět činnosti:**

Výroba netkaných textilií a výlisků z převážně recyklovaných materiálů, jež se využívají v interiérech automobilů, v zavazadlových prostorech a na dalších místech, kde slouží mimo jiné například k odhlučnění vozů.

# Kroužky přilákaly Američany

Začít v Evropě vyrábět pístní a těsnicí kroužky „na zelené louce“ je prakticky nemožné, soudí Petr Mašek, generální ředitel společnosti Piston Rings Komarov s.r.o.



Proces výroby vrtaného stíracího kroužku

Fota v článku: Piston Rings Komarov

**K**omárov je městy v okrese Beroun. Slévárnoství má v tomto místě slavnou a prastarou tradici, kterou v minulosti reprezentovaly například proslulé vany a umělecká litina. S výrobou pístních kroužků pro spalovací motory započaly někdejší Železárny Komárov již v roce 1932.

Po osvobození dostal zdejší podnik název Buzuluk. Také výrobní program doznal v dobách centrálního plánování změn. Hlavním artiklem firmy Buzuluk se staly gumárenské stroje, ale výroba kroužků pokračovala.

V 90. letech minulého století se podnik rozdělil na divizi gumárenských strojů a divizi pístních kroužků. V roce 2012 Buzuluk ovládla čínská firma Dalian Rubber and Plastics Machinery, která je výrobcem gumárenských strojů a netají se globálními ambicemi v tomto oboru.

Divize pístních kroužků se v roce 2017 osamostatnila, čímž vznikla společnost Piston Rings Komarov. Ta má od letoška nové americké majitele a zároveň získala v USA sesterskou firmu Hastings, se kterou se doplňuje.

„Poptávky z Ameriky od společnosti Hastings jsme začali dostávat v roce 2014,“ líčí Petr Mašek, generální ředitel podniku Piston Rings Komarov. „Kolem roku 2005 zažívala tato tradiční americká společnost, která pístní kroužky ve městě Hastings vyrábí už od roku 1915, nelehké období. Koupil ji proto investiční fond RFE Investment Partners. Tento fond začal firmu revitalizovat. Přeorientoval ji z dodávek do prvovýroby na trh náhradních dílů a vyžadoval, aby firma Hastings obchodovala po celém světě a nabídla zákazníkům široký sortiment. Společnost proto u nás začala poptávat kroužky, které sama nevyroběla,“ dodává ředitel.

Zaoceánský producent se zaměřuje hlavně na jednodušší kroužky z ocelové pásky pro benzinové motory, zatímco v Komárově vyrábějí i složitější kroužky pro diesely. Američané proto začali kroužky pro naftové motory kupovat od české firmy. Časem se zrodila myšlenka, že by bylo vhodné oba výrobce propojit.

„Započalo tedy jednání s firmou Dalian, zda by se obchodní jednotka pístních kroužků nedala z Buzuluku vyčlenit. Výjednávání probíhalo zhruba dva roky. V roce 2017 se obě strany dohodly. Oddělením divize pístních kroužků z Buzuluku vznikla společnost Piston Rings, jež převzala pracovníky, znalosti a technologie. Následně došlo k prodeji této společnosti fondu RFE – americký výrobce pístních kroužků Hastings tedy není naše matka, ale sestra,“ vysvětluje Petr Mašek. A doplňuje, že fond RFE je klasická private equity, která nyní vlastní kolem 25 firem v různých oborech. Vždy firmy koupí, nějakou dobu je drží,



Pístní kroužky jsou odlévány metodou tzv. stromečkového lití

snáží se je revitalizovat a dát jim nový směr a když se hospodářské výsledky těch podniků zlepší a někdo o ně projeví zájem, fond je se ziskem prodá. „Tento osud nás čeká, ale nemůžeme odhadnout, zda to bude za rok či za sedm let,“ konstatuje ředitel Mašek.

Celý původní Buzuluk měl přibližně 700 zaměstnanců, do nové firmy jich přišlo asi 430. Budovy a pozemky zůstaly majetkem společnosti Buzuluk. Nájem se podle dohody pět let platit nebude, ale nová firma musí pochopitelně s Buzulukem sdílet náklady na správu a služby.

Rozchod proběhl spořádaně. A to i proto, že obě divize původního Buzuluku byly hodně samostatné. „Bylo zapotřebí přerozdělit jen asi třicet lidí z útvarů, které dříve pracovaly pro celou firmu, jako bylo personální oddělení či ekonomický a finanční úsek. Tito pracovníci se rozdělili zhruba půl na půl. Kdo měl blíže ke kroužkům, přešel do Piston Rings, kdo měl blíže ke gumárenským strojům, zůstal v Buzuluku,“ popisuje Mašek.

#### Pro auta, ale nejen pro ně

Firma se jmenuje po kroužcích, které tvoří jádro sortimentu a připadá na ně 90 % tržeb, nabízí však i jiné kovové výrobky. Kroužky a další díly, které

firma Piston Rings nabízí, se uplatňují v motorových vozidlech, ale také v zemědělské a zahradní technice, kompresorech, lisech, malých lodních motorech a podobně.

„To, co jezdí po silnici a má motor, se na našich tržbách podílí ze 70 %,“ zdůrazňuje Petr Mašek. Podíl dodávek do prvovýroby a na trh náhradních dílů, které se většinou používají v repasovaných nákladních automobilech, autobusech a traktorech, bývá zhruba vyrovnaný.

Loňské tržby činily 434 milionů korun, za rok 2018 budou zhruba 425 milionů. Důvodem je snížení objemu objednávek náhradních dílů od obchodních partnerů, kterým poklesly zakázky v Africe a na Středním východě. „Jak se válčí, tak se neopravuje,“ glosuje ředitel Mašek.

Druhý problém firmě vznikl v Rusku, kde dlouhodobě spolupracuje se Zavolzským motorovým závodem, jemuž dodává díly jak pro prvovýrobu, tak pro náhradní spotřebu. Pokles hodnoty koruny vůči euru způsobil, že z finančního hlediska se tyto obchody propadly na hranici únosnosti a jednání o nových cenách a termínech jejich platnosti jsou komplikovaná.

„Věříme, že se to časem srovná. Trh tam existuje, motory z toho závodu slouží hlavně

# SONDA DO FIRMY



Modelová deska pro přípravu forem na odlévání pístních kroužků

v automobilech UAZ Patriot, Pickup a ve starších vozech GAZ Gazelle,“ říká generální ředitel Mašek.

Kurzové výkyvy letos postihly i vývoz do Turecka, neboť jeho měna také oslabila.

## Malé výrobní dávky

Výrobce v Komárově se ovšem během své dlouhé historie už musel vyrovnat s horšími situacemi. Býval především dodavatelem mladoboleslavské automobilky. Zásobil její linku na výrobu motorů, ale to skončilo s posledním klasickým mladoboleslavským čtyřválcem OHV, který se využíval ve vozech řady Favorit a Felicia, částečně i v první generaci modelu Fabia.

„Na ten motor, který byl velice spolehlivý, jsme dodávali nejen pístní kroužky, ale také vodítka ventilů, sedla ventilů, opěrku vačkového hřídele, držák alternátoru a kozlík čepů vahadel,“ vzpomíná Petr Mašek. „Když ŠKODA AUTO přecházela na tříválec HTP, chtěli jsme se toho také účastnit, ale pak přišlo strategické rozhodnutí, že to bude v podstatě starší motor z Volkswagenu bez jednoho válce, aby v něm bylo co nejvíce standardizovaných, koncernem masově používaných dílů. A tím jsme z toho vypadli,“ dodává.

Podnik v Komárově produkuje 26 až 27 milionů pístních a těsnících kroužků za jeden rok. „Velcí výrobci, kteří usilují o zakázky globálních automobilových koncernů, vyrábějí ročně 200 milionů kroužků, přičemž většinou dodávají nejen kroužky, ale celou sadu dílů na motor,“ konstatuje ředitel. „Projektu tak mohou věnovat více kapacit a na lince vyrobí naráz třeba 200 tisíc kroužků. My děláme ve výrobních dávkách 1 000 až 10 000 kusů a stroje tady seřizujeme třeba čtyřikrát denně. To se těžko vysvětluje někomu, kdo je zvyklý na hromadnou produkci několika málo výrobků,“ upozorňuje ředitel.

## V hlavní roli výzkum a vývoj

Firma se snaží zákazníkům nabídnout vývojové kapacity a dlouhodobou spolu-

práci. Využívá přitom toho, že výrobci neautomobilních motorů, kompresorů, motorových pil a podobné techniky se kvůli zpřísnění ekologických norem dostávají na hranu svých znalostí a potřebují odborně zdatného partnera, se kterým mohou spolupracovat při vývoji a testování.

„Máme zkušebnu motorů a zaměstnáváme tady odborníky na povrchové úpravy. Máme svůj výzkum a vývoj zaměřený na konstrukci kroužků, všechny kroužky vyrábíme podle výkresů přichystaných našimi konstruktéry. Děláme to i pro malé zákazníky, kteří pro největší hráče nejsou zajímaví. Pomáháme jim, aby například mohli splnit emisní limity. S řadou klientů spolupracujeme dlouhodobě, s některými už 50 let,“ vyzdvihuje ředitel.

Z hlediska tržeb je největším zákazníkem německá firma Stihl, která vyrábí motorové pily. „Sídli v Německu, my jí ale 90 % kroužků posíláme do USA, kde má výrobní závod na motory. Na druhém místě je automobilka Fiat, respektive skupina FCA, které dodáváme díly do převodovky,“ vypočítává ředitel s tím, že v zahraničí končí 90 % produkce firmy. Největší zákazník v České republice je trmický KS Kolbenschmidt Czech Republic, výrobce pístů.

„Firmě Audi dodáváme pístní kroužky i těsnící kroužky na proměnné časování, naším odběratelem je i Volvo, kterému posíláme díly do Švédska a do Turecka, přičemž nyní probíhají se Švédy jednání, zda jim budeme dodávat do Číny. Není však naším cílem konkurovat velkým hráčům a dodávat kroužky na hromadně vyráběné koncernové motory. Na to nemáme sílu, ani z hlediska cen bychom to nedokázali,“ říká ředitel.

Výhodou podniku je, že pístní a těsnící kroužky vyrábí přes 80 let. Za tu dobu nasbíral spoustu zkušeností. Pro novou firmu by bylo krajně obtížné naskočit do tohoto byznysu, v němž je hodně duševní práce.

Kroužky hrají v motoru důležitou roli. Zabraňují pronikání plynu a zamezují průniku oleje, takže jsou dost zásadní pro dodržování emisních limitů. Pístní kroužek je přitom poměrně složitý díl. Obtížně se s ním manipuluje, snadno se poškodí. Jeho výroba je vysoce investičně, respektive technologicky náročná; vyžaduje specializované technologie od slévárny až po tvarové soustružení.

Dodavatelů strojů na výrobu pístních kroužků zbylo málo. Dříve se dělaly například v Itálii, Německu a Švýcarsku, ale dnes se na ně specializují jen v Japonsku a v Číně. „Některé jednodušší stroje si proto pro vlastní potřebu navrhujeme sami, pak nám s jejich realizací pomáhají strojírenské firmy. Také povrchové úpravy jsou náročné, základem je pořád galvanické chromování tvrdochromu a kompozitních vrstev, a postavit novou chromovnu na zelené louce je dnes kvůli evropským předpisům prakticky nemožné,“ uvádí ředitel Mašek.

## V Evropě již bez přímé konkurence

V Evropě působí dvě velké firmy na kroužky, které jsou v tomto oboru světovými lídry. Jedna se jmenuje Federal-Mogul, respektive jde o její značku Goetze, druhou je Mahle.

„V naší kategorii kolem 25 milionů kroužků již v podstatě žádná evropská konkurence není. Všechny podniky, které vyráběly podobné množství, už zanikly,“ upozorňuje Petr Mašek.

Zbyla například Prima v Polsku, která dělá zhruba 10 milionů kroužků ročně, z větší části pro náhradní spotřebu, přičemž se zaměřuje kromě vozidlových kroužků na Rusko a na větší kroužky pro lokomotivy a letecké motory. Jinde ovšem existuje spousta výrobců pístních kroužků, jen v Číně jich je přes stovku. „Firem naší velikosti však není mnoho ani po světě,“ tvrdí Petr Mašek. A doplňuje, že největší konkurenční tlak z Číny pocítovala firma před velkou finanční krizí z roku 2008.

„V letech 2005 až 2008 jsme přišli o některé zákazníky v Itálii, kteří se ale později vrátili, když zjistili, že cenový rozdíl není tak velký, aby stál za starostí, které jim s dovozem z Asie vznikly. Současná kvalita čínských výrobků již dosahuje vyšší úrovně, jenže zároveň platí, že Čína už zdaleka není tak levná, jako bývala,“ zdůrazňuje ředitel.

Důležitou roli hraje také schopnost pružně vyřizovat objednávky. Nový akcionář trvá na tom, že firma musí poskytovat prvotřídní servis. Piston Rings Komarov proto vytvořila velký distribuční sklad, který je vybaven kroužky z Ameriky i z Komárova. Je v něm více než 50 000 sad pístních kroužků, aby zákazníci nemuseli na dodávku čekat. ■

Pro Český autoprůmysl Petr Korběl

# Schwarz Müller slavil v Česku 25. výročí svého vzniku

Jeden z největších evropských výrobců přípojných vozidel, koncern Schwarz Müller, který má jeden ze svých výrobních závodů v Žebráku ve Středočeském kraji, právě oslavil 25. výročí vzniku firmy Schwarz Müller s.r.o. Tato firma je členem Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP, kde reprezentuje největšího výrobce přívěsů a návěsů k nákladním automobilům v České republice.

**B**ěhem dvou dnů firma představila své nejprogresivnější výrobky, návěs s hydraulicky poháněnou SAF TRAK nápravou (jako vůbec první na evropském trhu), sklápěcí návěs s tepelně izolovanou segmentovou korbou a inteligentní kontrolou teploty a další přípojná a nástavbová vozidla. Více než 800 hostů z řad zákazníků, obchodních partnerů a zaměstnanců si prošlo také výrobním závodem a mohlo diskutovat s vedením. Oslavy podpořil také AutoSAP návštěvou zástupce ředitele sdružení Pavla Ešnera. Ten zdůraznil důležitost firmy Schwarz Müller mezi finálními výrobci českého automobilového průmyslu.

Ze závodu Schwarz Müller – Žebrák letos vyjede přes 1 750 kusů přívěsů, návěsů a nástaveb. V současné době je největší zájem o tříosé sklápěcí návěsy s objemem od 27 do 29 m<sup>3</sup>.

Program oslav byl připraven také pro učně okolních technických škol a v sobotu pak pro rodiny zaměstnanců. Vedení firmy plánuje a realizuje další postupné navýšování výrobní kapacity. V konkurenci chce uspět zejména specializovanou výrobou kompletní produktové řady sklápěcích přípojných vozidel a nástaveb uzpůsobených zákaznickým požadavkům především z regionu střední a západní Evropy.

## Z historie firmy Schwarz Müller:

- | 1993 – vznik firmy Schwarz Müller s.r.o., prodej nových vozidel na území ČR
- | 1998 – postavena první hala v průmyslové zóně města Žebrák; místo má strategickou polohu u hlavního tahu D5 tvořící spojnici mezi východní a západní Evropou
- | 2002 – postavena druhá hala, výrazné rozšíření výrobní kapacity; založení firmy Schwarz Müller Tschechien s.r.o.
- | 2007 – postavena třetí výrobní hala
- | 2013 – fúze obou firem => opět pouze firma Schwarz Müller s.r.o.
- | 2018 – generační výměna na pozici jednatele: Petra Hobla vystřídal Radim Pánek ■



# 10 let výroby v závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích

Dne 3. listopadu 2018 oslavila nošovická automobilka Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (HMMC) 10. výročí zahájení sériové výroby. Za tu dobu sjelo z výrobní linky 2 838 000 aut, která byla exportována do 66 zemí světa. HMMC je jediný výrobní závod Hyundai na území Evropské unie a jeden z celkově 19 závodů Hyundai po světě. Po celou dobu je přitom ředitelem komunikace Petr Vaněk, kterého jsme požádali o malé ohlédnutí:



Významní hosté oslav při odhalení pamětního kamene (zleva): Dongwoo Choi, prezident Hyundai Motor Europe, Marta Nováková, ministryně průmyslu a obchodu, Seounghyun Moon, velvyslanec Korejské republiky v ČR, Ivo Vondrák, hejtmán Moravskoslezského kraje a Donghwan Yang, prezident Hyundai Motor Manufacturing Czech

10<sup>th</sup> Anniversary  
Start of Mass Production

Foto: HMMC

## Začátek

Na začátku nebylo téměř nic... Neměli jsme zázemí, neměli jsme zaměstnance, jenom sen a jasnou vizi. Ale překonali jsme mnoho překážek a z nemožného jsme učinili možné. Tak jsme v Nošovicích u Frýdku-Místku vytvořili jednu z nejmodernějších automobilů světa – Hyundai Motor Manufacturing Czech. Dnes exportujeme auta do 66 zemí světa, jsme pevnou součástí průmyslové struktury Moravskoslezského kraje, České republiky i Evropy, protože HMMC je jediný výrobní závod Hyundai na území Evropské unie.

## Výroba

Výroba aut v závodě HMMC sestává z procesů v pěti výrobních halách: Lisovna, Svařovna, Lakovna, Finální montáž a Převodovkárna. V Lisovně se z ocelového plechu lisuje pro každé auto 17 karosářských dílů, které pokračují dále do Svařovny, království více než tří set robotů. Zde se svaří skelet karoserie, jednotlivé pohyblivé části (dveře, přední kapota a zadní víko) a karoserie se zkompletují. Pak se karoserie přesunou krytým mostem do Lakovny. Zde se očistí a odmastí, ponoří se do antikorozi lázně a pak následují nástřiky jednotlivých vrstev tmelu, barev a laku. V hale Finální montáže se karoserie setká s dalšími stovkami dílů od našich subdodavatelů a po skončení montáže auto přejezdí do péče oddělení kontroly kvality, kde se seřídí geometrie, otestují brzdy a pak každé vyrobené auto odjede na zkušební dráhu, kde absolvuje pečlivý test na okružní dráze o délce 3,3 km. Následuje zkouška vodotěsnosti a pak už se auta nakládají buď na kamiony, nebo na vlaky a míří za svými zákazníky v 66 zemích světa. Převodovkárna ročně vyrobí až 530 000 převodovek, které se následně stanou součástí aut Hyundai z Nošovic, Kia ze Žiliny a Hyundai a Kia ze Sankt Petěrburgu v Rusku. V závodě HMMC, který od roku 2011 pracuje na tři směny, je zaměstnáno přibližně 3 300 lidí, kteří za tři směny v průběhu 24 hodin vyrobí téměř 1 500 aut. Sériovou výrobu jsme 3. listopadu 2008 zahájili modelem Hyundai i30 první generace. Naše dnešní produkce zahrnuje Hyundai Tucson, ix20 a 5 verzí modelu Hyundai i30 třetí generace – pětidveřový hatchback, kombi, sportovní model N, Fastback a nejnovější i i30 Fastback N.

## Lidé

Vzhledem k tomu, že lidé jsou v HMMC tím nejcennějším, co společnost má, je péči o zaměstnance věnována maximální pozornost. Nejsou to pouze pracovní pozice s moderními stroji a nástroji, ale i systémy osvětlení výrobních

hal a perfektní čistota všech výrobních i výrobních prostor. Chloubou závodu HMMC je příkladná péče o zeleň v celém areálu. Kompletní rekonstrukce a modernizace prošly všechny jídelny v závodě, kde je na každé ze tří směn k dispozici výběr českých i korejských jídel. Na všech halách jsou také moderní a praktické odpočinkové zóny. Pro preventivní lékařské prohlídky a také pro případné poskytnutí první pomoci je v závodě zřízeno zdravotní středisko s nepřetržitou službou. Prevenci nemocí s povolení a udržování dobré fyzické kondice slouží nové Centrum zdraví nabízející nejen odbornou fyzioterapeutickou péči, ale i vybavenou tělocvičnu otevřenou pro zaměstnance HMMC denně a zdarma.

Za deset let své existence získala společnost HMMC řadu ocenění. Nejvýznamnějšími z nich jsou: Národní cena kvality v kategorii Excellence, kterou společnost získala třikrát, a pětkrát titul Zaměstnavatel roku v kategorii do 5 000 zaměstnanců. Titul Podnik roku Svazu automobilového průmyslu, který společnost HMMC získala celkem sedmkrát, se uděluje za vynikající ekonomické výsledky a efektivitu. Velký význam má i certifikát ekologické otevřenosti EMAS, který společnost HMMC získala již třikrát. Titul Bezpečný podnik a certifikát OHSAS, týkající se bezpečnosti práce a ochrany zdraví, potvrzují skutečnost, že v závodě HMMC dochází k minimu pracovních úrazů.

## Budoucnost

Každá budoucnost se jednou promění v současnost a následně v minulost. Hyundai tuto skutečnost zásadně mění, protože budoucnost přináší ve svých

automobilech na silnici již nyní. A to jak v oblasti ekologických systémů pohonu či systémů autonomní jízdy, tak asistenčních a bezpečnostních systémů současných vozů. Naše vize budoucnosti předpokládá stabilní výrobu moderních, kvalitních a bezpečných osobních aut s novými systémy pohonu – auta s pokročilými spalovacími motory s minimálními emisemi, elektrická a hybridní auta, případně auta s vodíkovým palivovým článkem, která budou schopna autonomní jízdy bez nutnosti kontroly řidičem, auta, která budou komunikovat mezi sebou i s okolním světem. Abychom toho dosáhli, musíme se opírat o tým kvalifikovaných, spolehlivých a spokojených zaměstnanců, hrdých na značku Hyundai a na závod HMMC. Vynaložíme proto veškeré úsilí na to, abychom takový tým budovali a společně se stali jedním z nejlepších průmyslových podniků nejen v České republice, ale i v Evropě a naplnili tak poslání své vize pro nastávající dekádu: HMMC – ten pravý partner pro vaši budoucnost.

### Počet zaměstnanců:

3 300 (+ 8 700 u výhradních dodavatelů)

Výroba: 350 000 aut ročně

Tempo výroby: 66 aut/hod.

Export: 95 %

Počet exportních destinací: 66

Čistý obrát (2017): 144,3 mld. Kč



Ministryně průmyslu a obchodu M. Nováková a hejtmán I. Vondrák při prohlídce elektroauta na vodík Hyundai NEXO

Foto: HMMC

# Česká pobočka firmy AISIN slaví 15. výročí vzniku

První plány vznikaly v malé pronajaté kanceláři, dnes plně využívá dvě výrobní haly a širokou škálu nejmodernějších technologií. Firma AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH s.r.o., která začala na zelené louce v roce 2002, slaví 15 let a již nyní má naplánované projekty minimálně na další desetiletí.



Provoz firmy AISIN u Písku

Foto: AISIN

**A** ISIN SEIKI, zkráceně AISIN, je významným japonským dodavatelem komponentů pro automobilový průmysl. Díky globální síti téměř 40 výrobních závodů se pravidelně řadí mezi top 10 mezi všemi OEM výrobci.

V České republice působí AISIN v jihočeském Písku. Tam pobočka vznikla v roce 2002, když firma hledala ideální místo pro výrobní halu, kde by měla největší možnost expandovat. Lokalita dnešního AISIN, tedy průmyslová zóna Sever, se zdála být ideální volbou.

U zrodu české pobočky firmy AISIN stál nynější prezident společnosti

Miloš Hnízdil, tehdy ještě jako její ředitel. Na založení se spolupodílel též tehdejší japonský prezident Susumu Takase, který později převzal funkci prezidenta evropského AISIN a Miloš Hnízdil ho ve funkci prezidenta společnosti v roce 2011 nahradil. Možná právě díky tomuto spoluzaložení funguje i nadále mezi Českem a Japonskem nadstandardní vzájemná spolupráce, při níž tyto dvě rozmanité kultury fungují jako jeden tým, směřující ke společnému cíli.

První zaměstnanci firmy byli vysláni na několikaměsíční zaškolení do zahraničí, konkrétně do firmy AISIN v Anglii, protože právě z této pobočky se do Písku

přesunula technologie pro výrobu dílů do motorů. Na začátku srpna roku 2003 byla v české pobočce AISIN zahájena výroba s technologií obrábění a montážního procesu, od roku 2005 se firma může pyšnit slévárnou pro vysokotlaké lití hliníku.

Jedna hala však pro produkci výrobků firmě nestačila, a tak v roce 2016 zprovoznila druhou, kde se soustředí především na výrobu komponentů z plastových dílů. Firma tedy začínala s produkcí malých výrobků v lehčích formách do hmotnosti 5 tun, dnes se soustřeďuje na širokou škálu výrobků až do váhy 15 tun. Společnost též rozšířila



i počet vysokotlakých lisů, a to ze 4 postupně až na 13. Dnes firma oba závody plně využívá celou řadou technologií – kromě výše zmíněných jde o rozsáhlé spektrum podpůrných procesů jako žhání, tryskání či technologie pokročilé metrologie.

Nejdůležitější pro prezidenta AISIN Miloše Hnízdila je, aby se zaměstnanci firmy cítili v práci spokojeně, a maximálně se tak snaží o stálé zlepšování pracovních podmínek. Společnost neřídí jen tak od stolu, ale několikrát denně navštěvuje všechna výrobní oddělení: „Baví mě práce s lidmi, zajímají mě jejich názory, podněty a nápady,“ říká Hnízdil. „Budoucnost

AISIN je pro mě důležitá, proto investujeme vysoké částky nejen do vývoje nových technologií, ale i do zvelebování našeho okolí a haly. V letošním roce jsme začali s výstavbou moderního centrálního parkoviště, které pojme všechna auta našich zaměstnanců. Připravíme tím nový prostor pro administrativní budovu, kde vznikne relaxační a sportovní zázemí pro všechny zaměstnance,“ doplňuje.

Společnost se řídí globálním firemním principem „Kvalita na prvním místě“, proto vždy usiluje o to, aby svým zákazníkům dodávala spolehlivé výrobky jedinečné jakosti vyrobené s využitím nejnovějších

technologií. Zároveň se řídí systémem TPS (Toyota Production System), což je integrovaný systém vyvinutý firmou Toyota, který pomáhá týmu optimalizovat kvalitu a efektivitu výroby prostřednictvím neustálého zdokonalování procesů a omezení zbytečného plýtvání přírodními, lidskými a podnikovými zdroji. I díky tomuto systému je AEM-C (AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH) konkurenceschopný.

Do budoucna bude AEM-C klíčovým závodem z pohledu rozvoje. Firma se usilovně zaměřuje na vylepšování a investuje nemalé částky do automatizace a robotizace a moderních technologií tlakového lití. ■

## AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH s.r.o.

<b>listopad 2002</b>	založení společnosti AISIN v Písku
<b>březen 2003</b>	zahájení výstavby části závodu 1
<b>červenec 2003</b>	instalace úvodního strojního vybavení
<b>srpen 2003</b>	zahájení sériové výroby – obrábění a montáž
<b>listopad 2004</b>	získání certifikace ISO/TS 16949
<b>březen 2005</b>	dokončení výstavby závodu 1 (21 000 m <sup>2</sup> )
<b>listopad 2005</b>	rozšíření sériové výroby – slévárna
<b>leden 2007</b>	expanze všech výrobních procesů, nové technologie
<b>září 2008</b>	zahájení sériové výroby (Toyota ZR projekt)
<b>září 2011</b>	zahájení projektu “rack housing” – první díl pro systém řízení
<b>srpen 2013</b>	zahájení sériové výroby VVT – variabilní časování ventilů
<b>2014</b>	výstavba závodu 2 (8 230 m <sup>2</sup> )
<b>červen 2016</b>	zahájení sériové výroby T/M case – první díl pro manuální převodovky
<b>červen 2016</b>	zahájení sériové výroby nové technologie – vstřikování plastů

<b>Výrobky</b>	vodní a olejové čerpadlo, kryt rozvodového řetězu, olejová pánev, sací potrubí, kryty vačkového hřídele a hlav válců, kliková skříň, kryt hřebene řízení, kryt převodovky, držák olejového těsnění, proměnné časovače ventilů
<b>Zákazníci</b>	Toyota, Renault, Volvo, Nissan, JTEKT, TPCA, Dacia
<b>Vlastník</b>	AISIN EUROPE S.A.
<b>Rozloha</b>	154 000 m <sup>2</sup> budova: 21 000 m <sup>2</sup> (závod 1), 8 230 m <sup>2</sup> (závod 2)
<b>Obrat</b>	2,4 mld. Kč

# Iveco Czech Republic roztáčí kola českého exportu

V budově Senátu Parlamentu České republiky v prostorách Valdštejnského paláce se 23. 10. 2018 konal čtvrtý ročník společenského setkání „Roztáčíme kola českého exportu“. Setkání organizuje Hospodářská komora jako poděkování nejen ústavním činitelům, kteří naslouchají potřebám podnikatelů a plánují své zahraniční cesty v souladu s těmito potřebami, ale především jako poděkování podnikatelům, kteří skutečná kola českého exportu roztácejí.



Gr Ā Iveco Jiří Vaněk (vpravo) spolu s pracovníky EGAP a Gr Ā EGAP Janem Procházkou (zcela vlevo)

Foto: Iveco



Autobusy Crossway Low Entry pro Pobřeží slonoviny

Foto: Iveco

Pod záštitou předsedy Senátu Parlamentu České republiky Milana Štěcha vystoupil na akci předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Radek Vondráček, ministryně průmyslu a obchodu ČR Marta Nováková, ministr zahraničních věcí ČR Tomáš Petříček a prezident Hospodářské komory Vladimír Dlouhý.

Za nejzajímavější exportní příběh roku, v tomto případě za dodávku 450 autobusů na africké Pobřeží slonoviny, převzal Merkurovu medaili generální ředitel firmy Iveco Czech Republic, a. s., Jiří Vaněk: „Je mi velkou ctí převzít toto významné ocenění. Iveco Czech Republic exportuje 92 % svojí produkce a je sedmým největším českým exportérem. S autobusy značky Iveco se můžeme setkat v mnoha evropských i mimoevropských zemích. Česká republika je světovým rekordmanem v počtu autobusů vyrobených v přepočtu na jednoho obyvatele, a to díky výsledkům dosahovaným celým naším týmem od vyhledání obchodní příležitosti až po realizaci v našem vysokomýtském výrobním závodě. Důvěra zákazníků v naše výrobky nás těší a cítíme ji jako velký závazek do budoucna,“ uvedl Jiří Vaněk.

Vývoz českých autobusů z Vysokého Mýta do Afriky podpořila státní exportní pojišťovna EGAP. Společnost Iveco Czech Republic zvítězila v silné mezinárodní konkurenci. Jejími konkurenty byla například indická společnost Tata nebo švédská Scania ze skupiny Volkswagen. Většinu autobusů tvoří vozy Crossway Low Entry, ale Afričané také kupují 50 luxusních autobusů Crealis s optickým naváděním pro najíždění do zastávek, vysokou úroveň pohodlí při cestování a vynikajícím prosvětlením prostoru cestujících. Autobusy z Vysokého Mýta budou sloužit společnosti SOTRA, která je provozovatelem městské veřejné dopravy v největším městě Abidjanu a díky dodávce 450 nových autobusů značky Iveco prakticky zdvojnásobí velikost své flotily.

Zdroj: Iveco CR

# Nová hala na výrobu inteligentních světlometů

Otevření v pořadí již páté výrobní haly o rozloze více než 7 000 m<sup>2</sup> vybavené špičkovými technologiemi 3. tisíciletí umožní společnosti Varroc Lighting Systems, s.r.o., nabídnout práci s vyšší přidanou hodnotou až 200 zaměstnancům jak se středoškolským, tak vysokoškolským vzděláním. Rozšířením výrobních kapacit v Rychvaldu v duchu současného trendu Průmyslu 4.0 posílil lídr v oblasti vnějšího osvětlení pro automobilový průmysl schopnost vyrábět a obsluhovat linky rychleji, beze ztrát a celkově navýší produkci o 1 milion světlometů ročně.



Slavnostní přestřížení pásky v nové výrobní hale. Zleva: Radim Černý – Operations Director, Todd Morgan – Senior Vice President, Global Product Development, Peter Vicha – senátor, Tomáš Gulčík – místostarosta Rychvaldu

Fota v článku:  
Archív Varroc Lighting Systems

## O SPOLEČNOSTI VARROC LIGHTING SYSTEMS

Varroc Lighting Systems, s.r.o., vyvíjí a vyrábí vysoce výkonné a inovativní vnější osvětlení a řídicí elektronické komponenty do automobilů pro téměř každého předního výrobce nových automobilů na světě. Světelná technika představuje klíčovou část společnosti Varroc Group, jejíž centrála sídlí v indickém Aurangabadu. Sídlo Varroc Lighting Systems se nachází v USA, v Plymouthu ve státě Michigan. Varroc Lighting je globálně přítomná na 20 místech v 17 zemích na pěti kontinentech. Celosvětově zaměstnává více než 7 200 osob, z nichž je přes 3 000 lidí v České republice, kde působí na třech místech – v Novém Jičíně, v Rychvaldu a v Ostravě, kde je umístěno Vývojové centrum světelné techniky. Výroba v Novém Jičíně a Rychvaldu má pro společnost zásadní roli a významně přispívá k dosahování jejích cílů. V Novém Jičíně společnost v roce 2017 otevřela i nové globální Vývojové centrum elektroniky, které jí slouží jako hlavní základna výzkumné a vývojářské infrastruktury. Varroc i v tomto roce v Moravskoslezském kraji dál významně rozšiřuje výrobní kapacity a pokračuje v investicích do infrastruktury, výzkumu a vývoje nových produktů.

# JAK SE VEDE

## Výroba i testy inteligentních světel

Klíčovou součástí nového objektu bude po kompletním náběhu výroby pět linek. Včetně plně automatických vstříkovacích lisů pro výrobu plastových komponentů, hard coat linky, v níž se povrch ztvrdzuje lakem jako ochrana před UV zářením, a linky pro kompletaci světlotmetů. Součástí je pokročilé sledování toku materiálů i inteligentní řízení logistiky. „Nové prostory, resp. celkové strategické rozšiřování výrobních a testovacích kapacit v rychvaldském závodu jasně ukazují, jak důležitý je pro naši firmu severomoravský region, jak investice ovlivňují jeho budoucí konkurenceschopnost a prosperitu a jak je důležité inovovat a využít naplno potenciál nových technologií. Optimalizace provozu je v souladu se strategií Varroc Excellence System,“ říká Todd C. Morgan, senior viceprezident globálního vývoje produktů.

Zajímavostí haly je prediktivní údržba zařízení díky průběžnému sběru dat z jednotlivých technologií. Moderní budova je navíc díky důmyslnému systému světlovodů, vzduchotechniky a využití odpadního tepla energeticky úsporná. „V hale se budou vyrábět jak zadní svítlny, tak inteligentní přední světlotmetry s technologií LED a Matrix, takzvaná adaptivní dálková světla. Po náběhu všech linek a výrobního programu bychom v řádu několika měsíců měli dosáhnout produkce celkem až 1 milionu světlotmetů ročně,“ říká Radim Černý, ředitel závodu Rychvald.

K výrobnímu a vývojovému testování světelných technologií slouží v Rychvaldu špičkový fotometrický sál vybavený nejnovějším goniometrem a dalšími přístroji určenými pro testy. Pro prezentaci nejpokročilejších světelných technologií používá společnost novinku, která je produktem vlastního vývoje, tzv. ADB demobox. Jedná se o uživatelsky přívětivé zařízení s dotykovou obrazovkou, jejímž prostřednictvím lze ovládat světelné technologie jednotlivě.

## Region šikovných inženýrů

Celkový počet zaměstnanců závodu v Rychvaldu se po úplném náběhu linek v hale MG vyšplhá na přibližně 800, čímž Varroc upevní pozici klíčového regionálního zaměstnavatele. „Kromě dělnických profesí nabízíme uplatnění právě i na pozicích s vyšší přidanou hodnotou,“ upozorňuje Ema Macourková, HR manažerka závodu. Jde o odborníky a lidi s vyšším technickým vzděláním. „Trvalou perspektivu a uplatnění u nás najdou například inženýři kvality, procesní inženýři, mistři či vedoucí pracovníci týmů,“ doplňuje s tím, že pro nové zájemce o zaměstnání je připravena možnost rekvalifikace a adaptační zaškolovací plán, aby se již v řádu několika týdnů mohli stát součástí rodiny aktuálně více než 3 000 zaměstnanců Varroc Lighting Systems v České republice. „Najít kvalitní kandidáty pomáhá i právě probíhající náborová kampaň Ukažte se v lepším světle,“ uzavírá Ema Macourková. ■



# MOTORPAL razantně prorazil v Indii

Dodávat bude výrobci nákladních automobilů a autobusů Ashok Leyland. Nová zakázka představuje export v řádu miliard korun, navíc produkci s vysokou mírou přidané hodnoty. Pro jihlavskou firmu to znamená skokový nárůst výroby a tržeb.

Jihlavský MOTORPAL, a.s., uspěl se svým mechanickým vstříkáváním pro dieselové motory nákladních automobilů v Indii. Tamnímu významnému výrobci nákladních automobilů a autobusů Ashok Leyland dodá v průběhu příštích několika let desetitisíce kusů svého vstříkovacího systému VERMi v součtu za několik miliard korun. Na indický trh MOTORPAL již nyní dlouhodobě dodává své vstříkovací systémy převážně pro generátory či průmyslové motory.

Nový kontrakt vstoupil v platnost poté, kdy byla v náročných indických podmínkách úspěšně dokončena homologace nového motoru pojmenovaného „Innoline“ – s mechanickým vstříkáváním (v kombinaci s elektronickým řízením) z produkce MOTORPALU. „Zúročili jsme více než dva roky tvrdé práce od vývoje, odzkoušení až po produkci prvních zkušebních kusů. Nyní zahajujeme sériovou výrobu. Indický partner náš systém VERMi využije nejprve na motorech pro nákladní automobily s nosností do 30 tun a potom i v dalších výkonových řadách svých motorů,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel MOTORPAL, a.s., Radim Valas.

MOTORPAL se tak díky indické zakázce po letech opět vrací do segmentu nákladních automobilů. Také pro předního indického výrobce nákladních automobilů, autobusů či motorů – společnost Ashok Leyland, znamená homologace významný milník. Čerstvě homologovaný motor totiž splňuje nejpřísnější emisní limity aktuálně platné indické normy Bharat Stage IV. Význam celého projektu pak zvýrazňuje i fakt, že jeho dokončení oznámil Ashok Leyland 15. srpna u příležitosti státního svátku vyhlášení nezávislosti Indické republiky.

Jihlavská společnost vsadila v Indii už pod svým novým majitelem (prostřednictvím společnosti Moto Capital ji od roku 2017 vlastní český investor Grzegorz Hóta) na zpřísnění místních ekologických norem pro automobilový průmysl. Její vývojáři přišli s inovativním řešením, když mechanický systém vstříkávání zkombinovali s elektronickým řízením (je v tomto případě alternativou oproti více preferované common-rail technologii). „Mechanika“ je osvědčené a robustní řešení, které výborně vyhovuje některým specifickým podmínkám (např. proměnlivé kvalitě paliva, náročnému klimatu a provozním podmínkám) a umožňuje i levnější servis.

Miliardová zakázka pro MOTORPAL znamená mj. i nároky na další zvýšení počtu zaměstnanců. „Momentálně u nás pracuje 1 100 lidí a nově jich budeme potřebovat především v kvalifikovaných dělnických profesích minimálně o 100 více. Jsme si vědomi, že lidé chybí všude, ale my sázíme mimo jiné i na místní patriotismus, tradici stále české firmy i možnost podílet se na důležitých projektech pro koncové zákazníky. Uvažujeme i o outsourcingu části naší výroby,“ řekl Radim Valas.

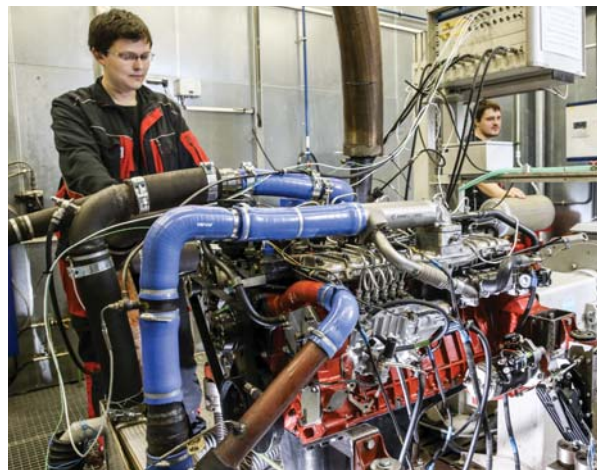
Nový kontrakt v Indii se výrazně projevil na hospodaření firmy, především pak v dalších letech. „Letos by se na tržbách měla indická zakázka projevit v řádu desítek milionů korun, v letech dalších to bude násobně více. Nás jako management těší, že jsme i bez ní dokázali díky provedeným opatřením jak stabilizovat tržby, tak i zvyšovat provozní zisk,“ dodal Radim Valas.

MOTORPAL v prvním pololetí letošního roku vykázal provozní zisk EBITDA na úrovni 24 milionů Kč při celkových výkonech přes půl miliardy Kč. Odhad celého roku 2018 pak počítá s tržbami cca 960 milionů Kč.



Firemní zkušebna MOTORPAL v Jihlavě, kde se motory se vstříkovacím systémem VERMi pro Ashok Leyland dlouhodobě testovaly

Fota: Archiv MOTORPAL



**MOTORPAL, a.s.**, patří k významným světovým výrobcům vstříkovacích systémů pro dieselové motory. Klíčovými produkty firmy jsou vstříkovací čerpadla, vstříkovače, vstříkovací trysky pro vznětové motory a také přesné díly pro automobilový průmysl. Mezi nejvýznamnější zákazníky patří v tuzemsku Zetor, v zahraničí pak německý Deutz, běloruský MMZ a nově též indický Ashok Leyland. Společnost MOTORPAL tvoří výrobní závody v Jihlavě, Jemnici a Batelově. Tradiční česká firma si v roce 2016 připomněla 70 let od zahájení výroby (1946).



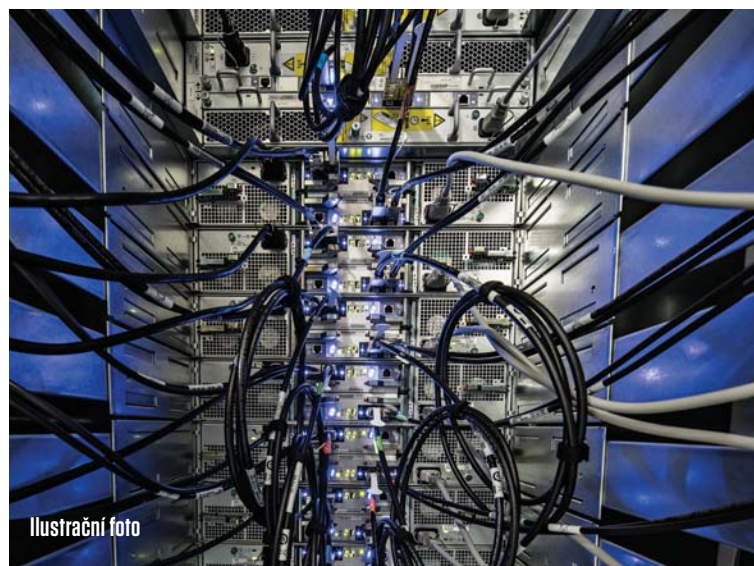
# Největší podnikové datové centrum v ČR

ŠKODA AUTO a.s. rozšířila datové centrum ve svém hlavním sídle v Mladé Boleslavi na největší podnikové výpočetní a datové centrum v České republice. Výpočetní výkon datového centra v Mladé Boleslavi bude ve srovnání s dosavadním stavem postupně navýšen. Po dobudování dosáhne datové centrum výpočetní kapacity 15 petaFLOPS, což představuje 15 000 000 000 000 000 výpočetních operací za sekundu.



Výpočetní a datové centrum ŠKODA AUTO

Foto: ŠA



Ilustrační foto

**T**o umožňuje provozovat mimořádně náročný High Performance Computing (HPC). Pro další zlepšení energetické efektivity bude společnost ŠKODA AUTO využívat teplo vznikající chlazením počítačů k vytápění kanceláří.

Klaus-Dieter Schürmann, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO za oblast IT a financí, vysvětluje: „Abychom zajistili maximální bezpečnost dat a současně maximální výpočetní výkon, potřebuje společnost ŠKODA AUTO datové centrum s nejmodernější výpočetní a paměťovou kapacitou. Výstavba datového centra je důkazem toho, že ŠKODA AUTO už dávno není jen výrobcem automobilů, ale i předním poskytovatelem mobility v České republice.“

Jde o největší podnikové soukromé datové centrum v České republice. V budoucnu v centru bude až 6 500 serverů na ploše téměř 1 700 m<sup>2</sup> uložených do 500 racků. V centru bude položeno 210 km elektrických kabelů. Každou hodinu chladícím okruhem proteče více než 4 200 m<sup>3</sup> směsi vody s glykolem.

Rozšířené datové centrum slouží jako datové úložiště a výpočetní centrum. Největšími jeho uživateli jsou oblast technického vývoje a oblast výroby a logistiky. Kapacita datového centra je mimo jiné využita pro virtuální realitu, vizualizace a simulace. Pro některé z těchto technologií si společnost ŠKODA AUTO sama vyvinula software. Kromě toho se tu budou v budoucnu ukládat i data vozů ŠKODA připojených přes internet.

Jako jedna z nejrychleji rostoucích oblastí společnosti ŠKODA AUTO hledá oddělení IT talentované zaměstnance, kteří budou spolupracovat na vývoji informačních a výpočetních systémů. Uchazeče čeká moderní pracovní prostředí vybavené nejnovějšími technologiemi a tým nejlepších odborníků ve svém oboru. Do konce roku má být obsazeno ve ŠKODA IT 80 míst.

Důsledná digitalizace podniku je jedním z pilířů Strategie 2025. V ní společnost ŠKODA AUTO definovala hlavní oblasti budoucího rozvoje podniku. Kromě toho se firma zaměřuje i na to, jak proměnit převratné změny v automobilovém průmyslu prostřednictvím elektromobility, autonomního řízení a konektivity v další růst. ■

# Spolupráci se školami posouvá MOTOR JIKOV na další úroveň

MOTOR JIKOV Group a.s. spolupracuje již desátým rokem hned se šesti středními školami a učilišti v Jihočeském kraji. Z partnerských škol prošlo firmou jen za posledních šest let 108 stipendistů, z toho již 65 ukončilo studium a 44 nastoupilo do pracovního poměru. Zeptali jsme se na to Miroslava Dvořáka, předsedy představenstva a generálního ředitele MOTOR JIKOV Group a.s.:

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Značkové hodinky s logem firmy dostali od generálního ředitele společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka čtyři vysokoškoláci – absolventi stipendijního programu firmy

Foto: MOTOR JIKOV Group

## Jak významnou pomoc představuje spolupráce se školami v oblasti získávání nových zaměstnanců do firmy?

Považuji za naprosto ideální připravovat si budoucí zaměstnance takříkajíc z vlastních zdrojů. V uplynulém školním roce si firma ve stipendijním programu vychovala 20 nových zaměstnanců – 14 učňů, 2 absolventy vyšší odborné školy a 4 vysokoškoláky. Kromě 20 stipendistů dokončili školu další čtyři, kteří ovšem pokračují v nástavbovém studiu.

Celkově našimi výcvikovými středisky prošlo i v uplynulém školním roce více

než 150 učňů a studentů. Z toho bylo 44 stipendistů v pěti oborech. Jednalo se o obráběče kovů, zámečníky, nástrojaře, mechaniky seřizovače a studenty strojní průmyslovky. Čtvrtinu stipendistů pak tvoří vysokoškoláci.

## Vyhovuje firmě nastavení učebních a studijních oborů na středních školách a učilištích?

Odpovím dvěma příklady z praxe. Právě v uplynulém roce jsme dali mistrům za úkol vytipovat ze stipendistů v Soběslavi 2 nástrojaře, kteří by se již v průběhu praxe mohli připravovat na pozici v kontrole kvality.

Absolvovali tedy několikaměsíční přípravu a posílili po nástupu do firmy oblast jakosti.

Druhým případem jsou pak mechanici seřizovači pro slévárnictví. Díky naší iniciativě upravila Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola automobilní a technická v Českých Budějovicích školní vzdělávací program a nabízí tak od loňska obor mechanik seřizovač pro slévárnictví. O nový volitelný předmět tlakové lití rozšířila studijní nabídku také českobudějovická Vysoká škola technická a ekonomická. Technologie lití kovů pod tlakem je součástí oboru Strojírenství a obor připravila škola na základě naší poptávky. ■

# Centrum kolaborativní robotiky v Ostravě

Zhruba před necelým rokem inicioval Moravskoslezský automobilový klastr (Autoklastr) vznik Centra kolaborativní robotiky. Reagoval tak na opakující se problém nedostatku pracovníků a náročnosti některých výrobních operací, které řeší firmy napříč všemi odvětvími. Díky pozitivnímu a proaktivnímu přístupu Moravskoslezského inovačního centra (MSIC) se počínající myšlenku podařilo Autoklastru převést do konkrétního projektu a následného vzniku tzv. kolokačního centra s kolaborativními roboty (koboty) v neutrálním prostředí Moravskoslezského inovačního centra Ostrava.

Centrum o rozloze cca 120 m<sup>2</sup> nabízí 3 druhy kobotů, jejichž použití je velmi široké (jde o dvouramenného kolaborativního robota ABB YuMi, kobota Universal Robots UR10 a největšího kolaborativního robota Fanuc CR-35iA).

„Díky našemu pracovišti si firmy, především malé a střední, mohou ověřit možnosti využití kobotů, případně odladit vlastní robotizované pracoviště, a to zejména v situacích, ve kterých doba odstávky linky ve firmě musí být velmi krátká,“ říká výkonný ředitel Autoklastru Ladislav Glogar.

Zavedením kobotů dojde ke snížení potřeby zaměstnanců obsluhy, především při opakujících se jednotvárných nebo nebezpečných procesech. Současně se redukuje problémy s nedostatkem expertů na klasickou automatizaci, a to jak v oblastech programování, či údržby. Dalším pozitivem je, že díky úzké spolupráci kobot–člověk dojde ke zvyšování dovednosti zaměstnanců a jejich využitelnosti na pozicích s vyšší přidanou hodnotou.

V současné době tvoří koboty cca 2 % podílu všech průmyslových robotů. Je třeba zdůraznit, že počty nově prodávaných velmi rychle rostou. V roce 2014 bylo prodáno 2,5 tisíce kobotů, v roce 2016 jich bylo více než 10 tisíc, předpokládány odhad pro rok 2020 je více než 150 tisíc prodaných kobotů. Podle celosvětového průzkumu bude do roku 2021 kumulativní roční míra růstu činit více než 60 % a může významně přispět k udržení výrobních aktivit v ekonomicky rozvinutých zemích.



Centrum kolaborativní robotiky

Foto: Autoklastr

Již teď Autoklastr ve spolupráci s katedrou Robotiky (VŠB-TU Ostrava) intenzivně pracuje na navazujícím projektu, který se týká vývoje periferií (chapadel) kobotů.

„Jde především o výzkum a konstrukční vývoj těchto speciálních chapadel, následně osazení senzorickými systémy i systémem řízení, které si vyžaduje dané pracoviště. Součástí je samozřejmě i bezpečnostní analýza,“ dodává Glogar.

Pilotní ověření vývoje periferií proběhne ve firmách, které jsou technologickými

lídry automobilového průmyslu, konkrétně se jedná o společnosti Continental Automotive, Varroc Lighting Systems a vybrána bude ještě jedna další firma.

Zavedení kolaborativní robotiky má i vysoký celospolečenský přínos. Díky její implementaci dojde nejen k udržení výroby v zemích s vyšší cenou lidské práce, ale i k přivedení takových výrobních aktivit, které byly v minulosti outsourcovány, a to především do zemí s nízkými osobními náklady. ■



# AGC Automotive chce zájem o techniku podnítit co nejdříve

Nedostatek technicky vzdělaných mladých lidí trápí fakticky celý český průmysl a ten automobilový dvojnásob. Mnohé firmy se již proto vydaly cestou vlastní podpory technického vzdělávání. Jednou z nich je i AGC Automotive Czech a.s. z Chudeřic na Teplicku, která je největším domácím výrobcem automobilových skel.



Vítězi soutěže Technowizz, kterou vyhláší AGC Automotive Czech pro nadané studenty technických oborů, jsou týmy žáků ze středních škol v Chomutově a Jablonci nad Nisou. Studenti si za návrh řešení rozdělili finanční odměnu 120 000 korun

Foto: AGC Automotive Czech

**P**odporovat šikovné, technicky nadané mladé lidi v regionu a vytvářet u nich zájem o techniku se stává klíčovým úkolem pro další rozvoj i samotné fungování průmyslových podniků. Naším cílem je podchytit tento zájem co nejdříve. Všichni v průmyslu totiž dlouhodobě pocítujeme nedostatek technicky vzdělaných lidí. Jsem proto rád, že můžeme jako firma alespoň částečně podporovat a vyhledávat nové talenty, které se, pevně doufám, za pár let stanou součástí některého z průmyslových podniků," říká Luděk Steklý, generální ředitel AGC Automotive Czech.

#### Vlastní střední škola i Technowizz pro aktivní studenty

Skupina AGC v Teplicích již několik let provozuje vlastní střední školu. „Snažíme se zde postupně rozšiřovat nabídku technických oborů nejen na úrovni odborného učiliště, ale i u maturitních oborů. Postupně také vybavujeme učebny moderní technikou, nevyjímáme roboty, tak aby přechod ze školy do praxe byl pro studenty co nejplynulejší," říká Tomáš Brokeš, personální ředitel AGC Automotive Czech.

Vedle vlastní školy firma již třetí rok pořádá soutěž Technowizz, která svým názvem nepřímo odkazuje k internímu programu zlepšovacích návrhů skupiny AGC. Každoročně do soutěže, jejímž cílem je podpořit technicky nadané studenty v širokém regionu, firma investuje více než 300 000 korun. Ty putují nejen samotným studentům, kteří úspěšně vyřeší technický problém přímo z výroby firmy, ale také jako podpora pedagogům-garantům a samotným školám. „Máme na tuto soutěž velmi dobrou odezvu nejen od samotných studentů, ale i od pedagogů, kteří kvitují, že soutěž je zaměřena velmi prakticky na úkoly, které souvisejí přímo s výrobou autoskel," upozornil Tomáš Brokeš.

#### Vysoké i základní školy

Rozsah podpory technického školství ze strany AGC Automotive Czech je ale mnohem širší. Dlouhodobě spolupracuje například s regionální vysokou školou v Ústí nad Labem UJEP, s ČVUT v Praze a je zakládajícím členem Průmyslové rady Technické univerzity v Liberci. Právě na platformě Průmyslové rady

vznikl například návrh studijního oboru technického směru, který bude zaměřen méně teoreticky a více na praktickou část aplikace poznatků v průmyslové praxi. Svou pozornost firma obrací ale také k základním školám. Postupně rozvíjí spolupráci například se základní školou v nedaleké Krupce. „Snažíme se především vzbudit v žácích zájem o studium na technických školách, zveme do našeho závodu jak žáky základních škol, tak pedagogický sbor, včetně výchovných poradců, kteří pomáhají žákům s výběrem budoucí školy a povolání. Není výjimkou, že náš závod navštěvují i žáci s rodiči," dodal Tomáš Brokeš.

Problém s nedostatkem absolventů technických oborů na všech úrovních ale podle Brokeše nemůže firma vyřešit, pouze se snaží pomoci. „Řešení je hlavně v nastavení systému podpory ze strany ministerstva školství. Řešením by rovněž bylo nastavení učebních osnov oborů tak, aby studenti středních i vysokých škol mohli strávit více času přímo ve výrobních firmách v praxi," uzavřel personální ředitel.

# Martin Tlapa: Tuzemský autopřmysl je pro Česko stěžejním sektorem

Vláda ČR chce podporovat zvýšení konkurenceschopnosti v automobilovém průmyslu. Rozhovor s náměstkem ministra zahraničních věcí Martinem Tlapou o proexportní politice v kontextu výzev řešených v současné době.

Rozhovor vedl Miroslav Konvalina



Martin Tlapa

Fota v článku: MZV ČR

**Pane náměstků, jaké jsou základní pilíře, na nichž stojí současná proexportní politika české vlády?**

Naše proexportní politika stojí zejména na kvalitních českých firmách. Dobré výrobky se prodávají prakticky samy – české firmy mají ve světě výborné jméno, a to nejen v automobilovém průmyslu. V některých koutech světa má také stále zvuk značka „Made in Czechoslovakia“.

Úlohou státu je primárně podporovat exportéry tam, kde oni sami potřebují, to se týká zejména těžších a vzdálenějších teritorií. Stále je platná Exportní strategie ČR pro roky 2012–2020, která je postavena na třech pilířích, tj. zpravodajství pro export, rozvoj exportu a podpora obchodních příležitostí. Jsme proexportně orientovaná ekonomika a vývoz je motorem našeho hospodářského růstu. I proto je naším cílem pomáhat diverzifikovat vývoz a objevovat nové trhy. Služby státu pro exportéry mají široký záběr, od poskytování informací o zahraničních trzích, individuálních služeb Klientského centra pro export až po organizaci sektorových podnikatelských misí.

**Vedle strojírenství je automobilový průmysl exportní jedničkou v Česku. Jaké formy podpory se ho v současné době týkají?**

Český automobilový průmysl je pro Českou republiku stěžejním sektorem, a to si samozřejmě uvědomuje i vláda. I v tomto sektoru chceme podporovat zvyšování konkurenceschopnosti. Věřím, že budoucnost automobilového průmyslu je silně propojena s digitalizací a nástupem nových technologií ať už se bavíme o elektromobilitě, či autonomním řízení. České firmy musí využívat nové technologie a inovativní řešení. Současný nedostatek pracovních sil k tomu některé firmy přímo přinutil, ale obecně se nesmíme nových technologií a inovací obávat. Co víc, musíme být schopni je v rámci České republiky sami vyrobit. To se netýká jen automobilového průmyslu, ale díky jeho jedinečnému postavení v české ekonomice a napojení na další firmy má právě tento sektor velký potenciál přinést inovace do české výroby.

I proto vláda společně se zástupci automobilového průmyslu a dalšími partnery připravila materiál Český automobilový průmysl 2025 a Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR. Akční plán se zabývá již zmiňovanými oblastmi

## Martin Tlapa

Martin Tlapa je náměstkem ministra zahraničních věcí od roku 2014 a je zodpovědný za řízení Sekce mimoevropských zemí, ekonomické a rozvojové spolupráce. Dříve působil na pozici zástupce státního tajemníka pro evropské záležitosti Úřadu vlády ČR (2012–2014) a na pozici náměstků na Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR, kde se věnoval společně obchodní politice EU. Jeho kariéra je také spjata s agenturou CzechTrade, kterou mezi lety 2000 a 2004 řídil. Martin Tlapa je absolventem Vysoké školy ekonomické v Praze, titul MBA získal na Českém vysokém učení technickém/Sheffield Hallam University. Kromě publikační činnosti o ekonomických otázkách, ekonomické diplomacii a mezinárodním obchodu tuto problematiku přednáší studentům vysokých škol.

(elektromobilitou, autonomními vozidly a digitalizací). Celkem je navrženo 25 opatření, která se týkají především infrastruktury pro bezemisní vozidla, standardizace automatizovaného řízení, vysokorychlostního internetu, digitálních a mobilních služeb a výzkumu a vývoje pro automobilový průmysl.

**V tuzemském automobilovém průmyslu se mezi asociacemi rozjela spolupráce zemí V4, zejména v úsilí o udržení konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Můžete postojte těchto zemí v naší oblasti nějak podpořit?**

Spolupráce zemí V4 v této oblasti je velmi užitečná, viditelná a také efektivní. A jak zmiňujete, spolupráce oborových svazů automobilového průmyslu probíhá za účinné podpory a mnohdy i díky přímému zprostředkování státních institucí i přímo našeho ministerstva. Za všechny můžu zmínit například cyklus konferencí a seminářů pořádaných pro reprezentanty unijních institucí v Bruselu, stálá zastoupení zemí V4 při EU, jejichž cílem je podpora konkurenceschopnosti tohoto průmyslového segmentu. Naše aktivita se neomezuje pouze na přímou podporu automobilového průmyslu. Soustředí se také na vytvoření příznivých podmínek pro rozvoj konkurenceschopnosti – podporou zaměstnanosti, vzdělávání, vědy a výzkumu nebo regulace, která je příznivá pro podnikatelské prostředí.

**Testem síly diplomacie je v současné době jednání o emisích. Jak se daří prosazovat naše stanoviska v Evropské komisi a v Evropském parlamentu?**

Jednání o snižování emisí z automobilů a lehkých užitkových vozidel byla a jsou testem vyjednávacích schopností a nalezení kompromisu všech zúčastněných. Snažíme se nalézt cestu mezi naplňováním cílů ochrany klimatu, které Česká republika v souladu s Pařížskou dohodou o ochraně klimatu silně podporuje, a tím, aby naplnění cílů ochrany klimatu nebylo neúměrně bolestivé a nepřiměřeně nákladné. Využíváme k tomu velice dobře fungující síť vyjednávačů, poslanců Evropského parlamentu i odvětvových svazů a všech relevantních stakeholderů.

Snažíme se o to, aby snižování emisí CO<sub>2</sub> bylo přínosné pro významný průmyslový sektor, kterým automobilový průmysl v České republice je. O tom, že naše snažení bylo dosud velmi úspěšné, svědčí například to, že původní návrh Evropské komise znal, respektoval a hájil možnosti tohoto průmyslového odvětví, a to i díky zástupcům České republiky. I z průběhu projednávání návrhu v Evropském parlamentu i Radě pak bylo a je patrné, že za nás bojuje tým velmi zkušených vyjednávačů, kterým se podařilo zapojit i velkou skupinu poslanců Evropského parlamentu z našeho regionu. Výsledek kompromisní dohody sice věrně nekopíruje původní



Jednání Martina Tlapy s delegací v Černínském paláci, sídle MZV ČR

české požadavky, jedná se o výsledek jednání všech členských států Unie, ale přesto doufám, že ve své finální podobě bude přínosným impulzem, který automobilovému sektoru pomůže k dalšímu rozvoji.

**Důležitá je pro AutoSAP také podpora diplomatů na společných účastech na významných veletrzích. Mohou ambasády pomoci svými iniciativami také jednotlivým výrobcům nebo skupinám výrobců?**

Jistě, rozdělil bych naše nástroje do dvou skupin. Jednak se jedná o individuální služby, které umí naše úřady firmám připravit na míru. Umíme ale i vytvořit například incomingovou misi nebo naopak podnikatelskou misi pro naše firmy v zahraničí. Máme i nástroje, kterými jsme takové aktivity schopni podpořit i finančně, pokud se v jednom sektoru na takové spolupráci domluví více firem. Jedná se o takzvané projekty ekonomické diplomacie. Firmy se nemusí bát, že bychom je zatížili nějakou zbytečnou administrativou. Vše vyřídí naše zastupitelské úřady. Po firmách pouze chceme, aby také investovaly prostřednictvím sdílení části nákladů – většinou cestovné a ubytování.

Je osvědčené, že naše služby jsou nejdůležitější ve vzdálených zemích, kde ambasády a velvyslanci umí otevřít dveře. Firmám jsme ale připraveni pomáhat i během jejich celého působení v zahraničí. A samozřejmě jsme jim k dispozici, i když se třeba něco nepovede a je potřeba vyřešit nějaký problém.

**Zejména v transatlantické relaci sílí protekcionistické tendence USA.**

**Jakým způsobem a na jakých fórech hájíte v tomto směru naše zájmy a jak se naše argumenty daří uplatňovat? Poroste v této oblasti role ekonomické diplomacie?**

Nárůst protekcionismu nás samozřejmě jako velmi otevřenou exportní ekonomiku ohrožuje, a to nejen ze strany USA. Klíčovým partnerem jsou pro nás ostatní členské státy Evropské unie, kde i v rámci vnitřního trhu je potřeba zachovat a dále podporovat liberalizaci vzájemného obchodu. Mezinárodní obchodní dohody za členské státy vyjednává EU společně, proto i vůči EU jako celku aktivně prosazujeme naše priority.

Druhou stranou mince je samozřejmě Světová obchodní organizace a pravidla světového obchodu. Nárůst protekcionismu může vést až k možnému rozpadu multilaterálního systému. Nebráníme se jeho vývoji a změnám, ale je potřeba si uvědomit, že stávající systém má smysl a je pro nás přínosem. Konkrétní protekcionistické tendence ze strany USA nás v tuto chvíli příliš neohrožují, i když vnímáme problémy firem například v Íránu. Do budoucna je pro nás důležité udržet multilaterální systém pravidel světového obchodu a zároveň prosazovat liberální obchodní politiku prostřednictvím EU.

**Co si vy osobně myslíte se znalostí mezinárodních souvislostí o budoucí prosperitě a konkurenceschopnosti českého automobilového průmyslu ve světle nástupu nízkoe emisní mobility?**

Je zřejmé, že i naše největší automobilka ŠKODA AUTO si uvědomuje nejnovější trendy v oblasti

alternativních pohonů, do kterých investuje značné finanční prostředky. Velmi mě těší, že ŠKODA jde s dobou a snaží se dohnat v oblasti alternativních pohonů své hlavní konkurenty.

Důkazem je koncept nového městského SUV Vision X vybaveného hybridním pohonem, který jsem měl možnost vidět na strojírenském veletrhu v Brně, a také chystaná premiéra elektrického auta Citigo. Udržení konkurenceschopnosti si nicméně vyžaduje, abychom ve výzkumu a investicích neustrnuli a aby výzkumné i výrobní kapacity zůstaly u nás. Nesmíme být jen montovnou. V každém případě věřím, že ŠKODA AUTO může hrát na poli vozů s alternativními pohony na českém, ale i evropském trhu velmi důležitou roli.

**A na závěr, projel jste se už někdy vozidlem na některý z alternativních pohonů? Láká vás autonomní řízení? Jaké auto byste rád řídil za 10 let?**

Auta nejsou obecně mým koníčkem, vnímám je spíše jako užitečný prostředek, který mě rychle a pohodlně přepraví tam, kam potřebuji. Proto mi nebude vadit, pokud bych za deset let řídil současné vozidlo (pozn. automobil typu hybrid). Pokud bych si kupoval nové auto, zřejmě bych opět volil model se šetrnějším dopadem na životní prostředí. Nevím, zda se plně autonomní řízení dožiji, ale projet se českým autonomním vozidlem je samozřejmě lákavá představa. Nejčastěji chodím pěšky, a to i díky mým chytrým hodinkám, které mě udržují v kondici, nebo jezdím pražskou hromadnou dopravou, která je dle mých cestovatelských zkušeností opravdu jedna z nejlepších na světě. ■



# Itálie – automobilová velmoc, která těží z tradice, ale umí velmi obratně inovovat

Italský trh s automobily je 4. největším trhem v EU po Německu, Velké Británii a Francii. Automobilový průmysl, včetně výroby automobilových součástek, dosahuje větší dynamiky růstu než ostatní odvětví italského průmyslu. Export automobilů zaznamenává robustní meziroční růst, jen v loňském roce o 11,3 %. Vzhledem k saldu zahraničního obchodu se dlouhodobě italský trh stává příležitostí i pro české výrobce automobilů. Ti by však měli uchopit příležitosti plynoucí z nových trendů v oblasti ekologicky šetrné jízdy a sdílených forem mobility a nabízet vedle tradičních autodílů a automobilových součástek také inovativní česká řešení a sofistikované aplikace.



Fiat 500X ve výrobním závodě Melit

Foto: Fiatpress.com

# ZE ZAHRANIČÍ

## Postavení italského automobilového průmyslu a makrotrendy

Automobilový průmysl představuje jeden z nosných sektorů italské ekonomiky a současně tvoří jedno z klíčových odvětví pro italský export. Italský trh s automobily je 4. největším trhem v EU po Německu, Velké Británii a Francii (dle údajů za r. 2017). Vyhlášené značky italských automobilů – vedle desítek již historicky zaniklých značek – se řadí již téměř století k legendám světového automobilového průmyslu, zůstávají přitom i dnes synonymem špičkového designu a udávají často tón i ve světě specializovaných motorsportů. Z osobních automobilů jmenujme známé značky Fiat, Ferrari, Maserati, Lancia, Lamborghini či Alfa Romeo. Země dala vznik i řadě legendárních značek motocyklů, mezi něž se řadí Aprilia, Ducati, Cagiva, Moto Guzzi, či na druhé straně Piaggio vyrábějící tolik pro italská města typické skútry Vespa. Samostatnou kapitolou jsou dále nákladní vozy a autobusy.

Na 60 milionů obyvatel země připadá více než 43 milionů registrovaných vozidel. S více než 7 miliony registrovaných motocyklů a 380 tisíci přívěsů dosahuje počet registrovaných vozidel více než 51 milionů. Hustota motorových vozidel na 1 000 obyvatel (vyjma dvou a třístopých) dosahuje v Itálii počtu 721, přičemž jen hustota osobních automobilů dosahuje 637 a patří k jedněm z nejvyšších na světě.

Ačkoli počet automobilů setrvale roste, dynamika jejich obnovy má pouze velmi pozvolné tempo. V letech 2015 až 2017 bylo obnoveno pouze 1,7 % vozového parku. Přesto se tu naskytá příležitost pro ještě větší uplatnění vozidel z dovozu, včetně české výroby.

Automobilový průmysl, včetně výroby automobilových součástek, registruje pozitivní vývoj, který předčí výkonem i ostatní odvětví italského průmyslu. Zatímco v r. 2017 rostla italská ekonomika o 1,6 % a průmyslová výroba o 3,6 %, automobilový průmysl zaznamenal růst ve výši 4,3 %. Jedná se o jedno z odvětví, které především díky vývozu drželo velmi pozitivně i italské hospodářství v uplynulých letech hospodářské krize a útlumu dalších průmyslových odvětví. Od r. 2015 stoupá poměrně výrazným tempem i domácí poptávka po automobilech a počty jejich registrací stoupají, přesto export zůstává pro sektor klíčovým. V roce 2017 se export týkal až 65 % celkové produkce motorových vozidel v Itálii.

Export automobilů se na celkovém vývozu Itálie podílí celkem 5,3 % (údaj za rok 2017, kdy byly vyvezeny automobily v hodnotě 23,69 mld. eur), přičemž zaznamenává robustní meziroční růst, jen v loňském roce o 11,3 %. Nejvíce italských vozidel směřuje do USA (19 %), za nimi se řadí Německo a Francie se shodným podílem 12,2 %. Expanze italských automobilek a výrobců náhradních dílů do

zahraničí se netýká pouze exportu, domácí automobilky také v zahraničí investují, přičemž i zde v posledním období hraje důležitou roli Severní Amerika, především USA. Pro porovnání, zatímco v letech 2003–2008 směřovalo z celkového objemu investic 66,7 % převážně do Evropy a do Ameriky pouze 6,2 %, od r. 2009 se tendence výrazně změnila – Severní Amerika zaujímá kolem 20 % celkového objemu italských investic a Evropa 45 %.

## Za vším hledej Fiat

Tomuto trendu výrazně napomohlo spojení domácí značky Fiat se zámořským koncernem Chrysler v roce 2014. Skupina Fiat Chrysler Automobiles (FCA) je v současnosti osmým největším světovým výrobcem automobilů. Do dnešní velikosti holding vyrostl pod vedením Sergia Marchionneho, který stál v čele Fiatu od roku 2004. Stál rovněž u rozhodnutí o sloučení koncernu s americkou automobilkou v roce 2014, které vytvořilo z koncernu FCA jednoho z nejvýznamnějších hráčů automobilového byznysu na světě. I po náhlém úmrtí Marchionneho v červenci letošního roku nové vedení FCA (dosavadní šéf značky Jeep Mike Manley) potvrdilo pokračování v nastoupeném kurzu automobilky FCA, která podle dostupných zdrojů do budoucna chystá v domovské Itálii ukončit výrobu mainstreamových aut a nadále vyrábět jen SUV a dražší modely koncernových značek,



Výrobní závod SEVEL ve Val di Sangro

Foto: Fiatpress.com

## Hana Hubáčková, velvyslankyně ČR v Itálii a na Maltě



Foto: MZV ČR

Úspěchy českých automobilů v Itálii mohou být inspirací a pobídkou pro uplatnění dalších firem automobilového průmyslu.

Ekonomická spolupráce mezi Českou republikou a Itálií patří mezi velmi úspěšné kapitoly česko-italské bilaterální relace. Je součástí našich celkově velmi intenzivních vztahů v posledních letech a staví Itálii do stejné „váhové“ kategorie s Velkou Británií a Francií. Tato úspěšnost, vyjádřená hodnotou více než 12,5 mld. eur ročního obrátu, čerpá z otevřeného ekonomického prostoru Evropské unie, z možností daných volným pohybem osob, zboží, služeb a kapitálu a z vysoké konkurenceschopnosti českých výrobců na velmi náročném italském trhu.

Český vývoz automobilů do Itálie plně reflektuje důležitost, až klíčový charakter, který automobilový průmysl pro českou ekonomiku a její vývoz má. Úspěch českého vývozu do Itálie v této kategorii pak odráží v obecné rovině vysoké hodnoty obchodní výměny a ilustruje tak míru konkurenceschopnosti českého automobilového průmyslu i vůči takové automobilové velmoci, jakou Itálie bezesporu je. Částečně se na úspěších českého vývozu podílejí i výkony italských investorů, kteří využili příznivé podnikatelské prostředí v ČR a soustředili sem část své výroby (jmenovat můžeme Iveco s jeho výrobou autobusů, světového výrobce brzd společnost Brembo či předního inovátora v oblasti vývoje a výroby automobilových kol firmu Cromodora Wheels).

Vzhledem k vyspělosti a do určité míry i podobnosti průmyslové základny pak není překvapením, že výrobky automobilového průmyslu jsou tahounem obchodní výměny z obou směrů. Rok 2017 byl v tomto směru navíc rekordní. Ve vývozu automobilů do Itálie zaznamenala ČR v loňském roce meziroční růst o 7,1 % a jeho hodnota překročila hranici 1 mld. eur. V případě autodílů se dokonce jednalo o nárůst téměř o pětinu. U italského vývozu směrem do ČR dominují automobilové součástky, které za loňský rok dosáhly hodnoty 332 mil. eur a jejich dovoz meziročně rovněž rostl, a to o 3,7 %.

Spolu se zaváděním nových technologií, které italský automobilový sektor proměňují, se nabízejí nové příležitosti i pro české firmy. Vedle vývozu aut či tradičních automobilových součástek tak v návaznosti na nové trendy, automatizaci a digitalizaci sektoru, vidím velké příležitosti pro firmy nabízející nové vysoce sofistikované přístupy a inovativní IT řešení a aplikace. Ty mohou zahrnovat jak prvky bezpečnosti či autonomního řízení, tak najít široké uplatnění v nových formách využití osobních či firemních automobilů.

Velvyslanectví České republiky v Římě a milánská kancelář CzechTrade pravidelně poskytují individuální služby českým firmám především v oblasti vyhledávání kontaktů a propojování firem, které usilují o proniknutí na italský automobilový trh. Tyto služby jsou českým výrobcům a dodavatelům průběžně dostupné a jejich využití spolu se znalostí italského podnikatelského prostředí může pomoci odstranit nejednu překážku. V minulosti též organizovaly specializovaný seminář zaměřený na automobilový sektor přímo v centru italského automobilového průmyslu, v severoitalském Turíně. Velvyslanectví také představilo český automobilový průmysl na zasedání Italské asociace pro automatizaci výrobních systémů (AIDAM) v severoitalském Bergamu.

S přáním dalších úspěchů českému automobilovému průmyslu nejen na italském trhu.

konkrétně Alfa Romeo, Maserati a Jeep (do koncernu patří dále vozy Ferrari). V mateřské Itálii by tak do r. 2020 měla skončit výroba osobních automobilů Fiat, produkce Fiatu Panda se má přesunout do Polska. Domovská turínská továrna Mirafiori i neapolský závod Pomigliano by měly být uzpůsobeny k výrobě SUV Jeep a Maserati. Vzhledem ke stále rostoucí oblíbenosti kategorie vozů SUV by měl Jeep v Evropě podle plánu FCA expandovat a do budoucna mít větší úspěch než samotný Fiat. Automobilka plánuje rovněž postupné zastavení výroby diesellových motorů a jejich nahrazení hybridními typy. V rámci své strategie pronikání na světové

trhy se domácí automobilka chce zaměřit více též na čínský trh, kde hodlá posílit svoje aktivity.

### Negativní saldo obchodní bilance Itálie příležitostí pro české výrobce

Dobrou zprávou pro zahraniční výrobce automobilů, včetně českých, je informace, že saldo zahraničního obchodu v kategorii automobilů zůstává pro Itálii výrazně negativní, takže je tento dynamicky rostoucí trh i významnou příležitostí pro české výrobce. Import automobilů do Itálie se na celkovém dovozu podílí z 8,3 %, v předchozím roce dosáhl výše 33,27 mld. eur a meziročního růstu o 9,7 %. U automo-

bilových komponentů je situace na trhu nicméně odlišná, Itálie zůstává nejen důležitým výrobcem, ale i vývozcem autodílů. V tomto sektoru si italský vývozci zachovávají výrazné pozitivní saldo, když v r. 2017 vyvezli součástky za 21,2 mld. eur a dovezli zboží za 15,4 mld. eur. Meziroční vývoz i dovoz rostl o 6 % a o stejnou výši se meziročně zvýšilo i saldo.

### Důraz na ekologii a nové trendy – příležitosti pro inovativní české firmy a česká řešení

Automobil zůstává nejoblíbenějším dopravním prostředkem navzdory hustotě dopravy či problémům se znečištěným ovzduším ve všech větších městech. Je k tomu do značné míry přirozeně předurčen již vzhledem k hornatému a pahorkovitému charakteru apeninského poloostrova, kde nedokáže existující veřejná doprava ani zdaleka soukromá vozidla nahradit.

Ačkoli některé inovace v automobilovém průmyslu (např. postupné opouštění čistě diesellového pohonu jako převládajícího způsobu pohonu) zavádí italský automobilový trh pomaleji než ostatní evropské státy, prochází intenzivní proměnou směrem k osvojení si současných inovací a trendů. Významnou roli v inovacích sehrávají nové typy pohonu, zvýšení podílu pronájmu vozidel, sdílený automobilismus či ohled na ekologickou jízdu spojenou se snižováním emisí CO<sub>2</sub> a čistou mobilitou.

V porovnání s některými dalšími zeměmi se Itálie nedotkla tolik skandály kolem „dieselgate“. Přestože celkový podíl vozů na diesellový pohon postupně klesá, nejnovější analýzy porovnávající počty registrovaných vozidel na diesellový pohon od r. 2010 mezi pěti nejrelevantnějšími automobilovými zeměmi Evropy ukazují, že pouze v Itálii mají vozidla naftový pohon většinu mezi prodanými vozidly. V letošním roce tvoří trh s těmito automobily 53,58 %, zatímco o rok dříve byl ještě 56,43 % a v r. 2016 pak celých 57,91 %. Začátkem současného desetiletí přitom na naftový pohon jezdilo na apeninském poloostrově 45,9 % vozů. Ústup od diesellového pohonu je tak daleko více patrný u dalších významných evropských zemí než v samotné Itálii. Nejvíce v Německu, Velké Británii, v menší míře pak i ve Španělsku či Francii. Mezi výše uvedenými zeměmi EU připadá na Itálii největší podíl diesellových motorů také na flotily firemních automobilů, a to aktuálně 73,87 %.

Itálie si vytkla za cíl snižovat emise CO<sub>2</sub> ve své Národní energetické strategii (obsahuje cíl snížit emise skleníkových plynů o 33 % do roku 2030) a pozitivně se staví k vyšší ambici v rámci aktuálně

# ZE ZAHRANIČÍ

projednávaného nařízení ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z nových osobních automobilů a dodávek. V Itálii je jedním z hlavních producentů skleníkových plynů doprava. V této souvislosti by vláda ocenila podporu EU pro bezemisní vozidla, která by se mohla stát impulsem pro masivnější obnovu domácího vozového parku. Itálie je i v mezinárodním měřítku průkopníkem pohonu na plyn v dopravě (uplatňující se hojně i v lodní a vlakové dopravě), v zemi roste počet automobilů také s hybridním pohonem a dále pak především elektromobilů.

V rámci nových, vůči životnímu prostředí šetrných trendů, pronikají do Itálie inovace, které redefinují automobilový sektor. Vedle uplatnění nových pohonů, ke kterým byla impulsem „dieselgate“ (včetně zavádění nových způsobů měření spotřeby automobilů – WLTP), sem patří aplikace bezpečnostních prvků. A to jak v rovině konstrukčních prvků bezprostředně ovlivňujících bezpečnost jízdy (stabilizátory, senzory, automatické brzdové systémy či systémy varující před srážkou, nastupující prvky poloautonomního či autonomního řízení, jako je např. rozpoznávání dopravního značení či varování před vybočením z jízdního pruhu), tak prvků, které se zaměřují na monitoring a bezpečnost provozu vozidel. Roste zájem o bezpečnostní prvky a sledovací systémy („černé skříňky“, které jsou kromě pohybu vozidel schopné detekovat dopravní nehody či odcizení vozidla, ale také další parametry jízdy, jako spotřebu PHM, styl jízdy či monitoring údržby) především ze strany provozovatelů sdílených automobilů i sdílených jízdy. To platí jak v případech soukromých, tak firemních automobilů. Právě v případech posledně uvedených – v nedávném průzkumu přes 70 % manažerů firemních vozidel vyslovilo ochotu zvýšit výdaje za bezpečnostní prvky i za cenu nárůstu vstupních či provozních nákladů. Všechny výše uvedené trendy proměňující dynamicky současnou tvář autoprávního průmyslu jsou významnou příležitostí pro české firmy, které mohou nabídnout inovativní řešení a které pro ně hledají uplatnění v zahraničí.

Samostatnou kapitolou, která přináší do automobilového průmyslu v Itálii další nové trendy, je problematika vlastnického, resp. uživatelského poměru k vozidlům. Pronájem vozidel zaznamenává nemalý nárůst.

V případě kategorie krátkodobých pronájmů vzrostl jen za prvních šest měsíců letošního roku tento segment, ve kterém se v Itálii za stejné období protočilo přes půl miliardy eur, o 4 % a zaznamenal přes 2,5 mil. pronájmů v průměrném trvání 6,3 dne. Obliba krátkodobých pronájmů osobních vozidel je z velké míry provázána s fenoménem nízkonákladového cestování, které „tlačí“ ceny pronajímaných vozidel společností spolupracujících s nízkonákladovými leteckými společnostmi na minimum. To naopak na tomto ostře konkurenčním trhu donutilo i tradiční na pronájem zaměřené společnosti změnit nabídku

Přitom zejména pro mladší generaci je využití spolujízdy velmi oblíbeným způsobem cestování a globální aplikace pro spolujízdu typu BlaBlaCar či Jojob slaví v Itálii velké úspěchy. Velmi silné je i sdílení automobilů ve městech, kde se kromě celé řady zde již aktivních společností některé čím dál více orientují na využití alternativních ekologických zdrojů pohonu – vedle hybridních především na elektrický pohon. V rámci konceptu SmartCities tak ve větších italských městech přibývá síť dobýjecích stanic a sdílených automobilů na elektřinu, jejichž využití radnice podporují například povoleními

## ŠKODA AUTO hlásí rekord v prodeji na italském trhu, kde je dlouhodobě na vzestupu

V rámci rekordního loňského roku pro společnost ŠKODA AUTO, který byl vůbec neúspěšnějším rokem v historii značky, bylo do Itálie dodáno 23 129 vozů z celkem rekordně do celého světa dodaných 1 200 535 vozů. V kontextu největších trhů automobilky tak právě italský trh zaznamenal nejdynamičtější meziroční nárůst počtu dodaných vozů, a to o celou pětinu (20,3 %). Dvouciferný růst zaznamenala v loňském roce automobilka také například ve Francii (18,5 %), v Norsku (11,7 %) či v Řecku. Také ve střední Evropě vzrostly dodávky o 12,7 %.

Přestože například v Indii zvýšila ŠKODA odbyt o více než 30 %, růst na italském trhu o jednu pětinu zůstává v rámci Evropy rekordní. Výsledky mladoboleslavské společnosti tak potvrdily, že dopravní prostředky, zejména automobily, zůstávají tradičním tahounem oboustranné obchodní výměny. V loňském roce se v rámci obchodní výměny s Itálií automobily umístily na prvním místě, poprvé hodnota jejich vývozu těsně překročila hodnotu 1 mld. eur.

V rámci všech značek zaznamenává na italském trhu podíl automobilů ŠKODA v posledních letech setrvalý růst. Poté, co značka dosáhla podílu 0,82 % na trhu v r. 2008, zaznamenala následně pokles a kolísání v letech 2009 až 2013 způsobený hospodářskou krizí. Od r. 2014 podíl značky ŠKODA na italském trhu opět roste. Zvýšil se z 0,97 % v letech 2014 a 2015 na 1,08 % v r. 2016 až na loňských 1,17 %. Z modelů se dařilo v r. 2017 dovážet zejména Station Wagon (9 148 ks), SUV (9 685 ks), ty figurují dokonce v první desítku všech dovážených modelů. Velký úspěch zaznamenala ŠKODA Octavia LPG (3 198 ks) a užitkové vozy do 3,5 t (1 077 ks).

Přesto má výše uvedená značka ŠKODA AUTO na italském trhu stále relativně malý podíl ve srovnání se svými konkurenty. V loňském roce se mezi ostatními značkami umístila až na 22. místě. O něco větší úspěch slaví na italském trhu značky koncernů, jež mají své výrobní podniky v ČR. V r. 2017 z nich byla v Itálii nejsilněji zastoupena značka Peugeot (5,29 %, 5. místo), Toyota (4,32 %, 7. místo), Citroën (3,97 %, 8. místo) i Hyundai (2,99 %, 14. místo).

*Jiří Jilek, ekonomický rada Velvyslanectví ČR v Římě*

a oslovit i další kategorie klientů než ty, které cílí na cestování „low cost“. Například společnost Hertz v Itálii sází mj. na pronájem vozidel domácí výroby pod komerčním označením „Výběr Itálie“ a uzavřela v tomto např. dohodu s Maserati. Ještě slibnější výsledky než kategorie krátkodobých pronájmů vozidel však aktuálně vykazuje trh s dlouhodobými pronájemmi. Jedná se o segment, který jen od počátku letošního roku vyrostl o 7 %, a takto využívaná vozidla se v letošním roce mezi nově registrovanými automobily podílela z 5 %.

Logicky ani Itálii se nevyhnuly trendy v podobě car sharingu a car poolingu.

k volnému pohybu či parkování zdarma i v rámci pro jiné typy vozidel uzavřených památkových zón center italských měst. Když se k tomu přidají již letité problémy s hustým provozem a často ucpanými centry měst, jde o stále využívanější alternativu relativně rychlého cestování vůči stále drtivě převládajícímu pohybu na dvoustupňových vozidlech, která jsou pro Itálii charakteristická. Také v oblasti sdílených vozidel a jízdy by měly české firmy umět uchopit příležitosti plynoucí z nových trendů a nabídnout svá inovativní řešení a sofistikované aplikace. ■

*Zpracoval: Jiří Jilek, ekonomický rada Velvyslanectví ČR v Římě*



## CzechTrade Milán informuje

CzechTrade Itálie se svým sídlem v lombardském Miláně se nachází v těsné blízkosti srdce místního automobilového průmyslu. V sousedním regionu Piemont je koncentrováno několik italských a mezinárodních subjektů z oblasti automotive představující kompletní a konkurenceschopný dodavatelský řetězec. Také díky výzkumnému centru a prestižní inženýrské akademii je místem, kde klíčoví hráči společně pracují na vývoji a vylepšení inovativních systémů a výrobních postupů s cílem zlepšit efektivitu dopravy. Jasným příkladem je Turín, který je jediným italským městem, jež dokázalo otestovat autonomii vozidel na veřejných komunikacích a nejen v uzavřených dopravních oblastech.

Nepřekvapí tedy ani fakt, že v regionu je organizována řada událostí zaměřených na navazování nových obchodních kontaktů v dynamicky se rozvíjející oblasti nových technologií a smart řešení v dopravě. Jednou z platforem je i Vehicle & Transportation Technology Innovation Meeting, která proběhne ve dnech od 27. 11.–28. 11. 2018. Jedná se o událost, která na jednom místě propojuje celou škálu společností z oblasti automotive a nabízí program konferenčních zasedání, která představují klíčové výzvy v oblasti budoucnosti mobility a nových vozidel.

Důležitou součástí jsou i B2B setkání, kterých se mohou účastnit jak nákupčí, tak dodavatelé či výrobci z oblasti: • Supply chain • Procurement • Purchasing • Engineering • Fabrication • R&D • Sales • Marketing • Business development • Technical promotion atd.

Akce se zúčastní klíčoví hráči na trhu, jako je například PIRELLI, FIAT FCA GROUP, NISSAN, MICROSOFT, AMAZON AUTOMOTIVE či ENEL.

Zahraniční kancelář v Miláně bude participovat na této akci a bude zde navazovat nové kontakty pro realizace možných Sourcing days (pozn.: organizovaná B2B jednání s nákupčími pořádaná CzechTrade přímo v ČR), může vyřídít českým firmám účast na této akci za zvýhodněných podmínek a poskytnout asistenci během celého průběhu. Další zajímavou akcí v oboru, kde CzechTrade zvažuje aktivní zapojení v příštím roce, je například mezinárodní veletrh AUTOPROMOTEC, který proběhne v Bologni od 22.–26. 5. 2019. Pro bližší informace je možné kontaktovat zahraniční kancelář přes kontakty uvedené na webových stránkách.

*Marek Atanasčev, ředitel CzechTrade Milán*

## AutoSAP příští rok uspořádá CEE Automotive Supply Chain Czech



Účastníci hlavního panelu konference v Šamoríně

Foto: CEE Automotive Supply Chain 2018

AutoSAP byl v říjnu 2018 poprvé spolupořadatelem regionální konference CEE Automotive Supply Chain Slovakia 2018, na které v úvodním panelu vystoupil za sdružení člen představenstva Petr Novák. Konference se zúčastnil i ředitel AutoSAP Zdeněk Petzl. Jednalo se o mezinárodní fórum zaměřené na dodavatelsko-odběratelské vztahy. Akci tvořila konference, výstava, B2B jednání a networking. Setkání bylo určeno především pro dodavatele a subdodavatele automobilového průmyslu ze střední Evropy a navštívilo jej téměř 400 manažerů a expertů z více než deseti zemí. Akce nebyla jen konferencí, ale sloužila také k navazování obchodních příležitostí. Příští rok chceme toto fórum přenést i do České republiky.

# 25 českých firem na 25. ročníku Automechaniky Frankfurt

Největší veletrh svého druhu zaznamenal při oslavách čtvrtstoletí své existence rekordní návštěvnost. Hned první den přijelo nejvíce lidí z Česka v historii. AutoSAP přivedl do Frankfurtu nad Mohanem čtyři firmy do oficiální české účasti, další členové sdružení se prezentovali samostatně. V roce 2020 se nepochybně na Automechanice Frankfurt opět sejdem, rezervace těch nejlepších prostor na umístění stánků se vyplatí už nyní. Německo zůstává dominantním exportním trhem pro český autoprůmysl a toto postavení si udrží.



Exportní seminář na oficiální expozici autoprůmyslu ČR. Hovoří Petr Jaroš, 1. tajemník Velvyslanectví ČR v Německu, dále Věra Fousková z MPO a Miroslav Konvalina z AutoSAP

Foto: Veletrhy Brno

V rámci české oficiální účasti organizované Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR (MPO) se letošního ročníku zúčastnili tito čeští vystavovatelé: Gumárny Zubří, PROF SVAR, BRANOMARKET, VAPOS, ZPV Rožnov, AUTO ANERI a firma JEES. Česká ostrovní expozice se rozkládala na ploše 90 m<sup>2</sup>, z toho 80 m<sup>2</sup> hradilo ministerstvo. Zbylou plochu si hradily firmy samy. Realizátorem společné české expozice byly Veletrhy Brno.

#### Firmy AutoSAP šly do Frankfurtu najisto

Zúčastněné české firmy úspěšně prezentovaly na veletrhu svůj výrobní program a členské firmy AutoSAP vyslaly na místo své nejzkušenější obchodníky. Pravidelným a vystavovateli velmi respektovaným účastníkem, reprezentujícím firmu BRANO, je Luděk Ježek: „BRANOMARKET, s.r.o., je pravidelným účastníkem českých oficiálních účastí v zahraničí organizovaných MPO. Naším cílem na těchto zahraničních akcích je potkat se především s našimi stávajícími partnery a vyhledat případně potenciální partnery nové. Plně si uvědomujeme a oceňujeme úlohu českého státu, resp. MPO, které tímto způsobem podporuje malé a střední podniky a tím významně posiluje český export. Při letošním jubilejním ročníku nás velmi mile překvapil zajímavě řešený doprovodný program při semináři o automobilovém průmyslu a prezentaci AutoSAP.“

„Společnost Gumárny Zubří, a.s., je pravidelným účastníkem veletrhů, které jsou pořádány a podporovány vládou ČR, resp. MPO. Díky této podpoře se můžeme důstojným způsobem prezentovat



Automechanika Frankfurt 2018

Foto: AutoSAP

Veletrh Automechanika patří mezi nejprestižnější akce svého druhu v oboru v Evropě i ve světě. Koná se v německém Frankfurtu nad Mohanem jednou za dva roky. Jde o největší oborovou akci na světě a stala se za 25 let konání vyhledávanou platformou pro setkávání významných dodavatelských firem autoprůmyslu. V letošním roce přijelo do Frankfurtu 136 000 obchodníků ze 181 zemí, tedy rekordní počet v celé historii této výstavy. Asi 10 000 návštěvníků se této akce zúčastnilo vůbec poprvé.

na těchto akcích světového významu a můžeme tak představit naše produkty široké odborné veřejnosti, ale také navázat kontakt s novými obchodními partnery,“ uvedl za společnost Bohdan Krupa a dodal: „Letošní expozice byla z hlediska prezentace našich výrobků velmi zdařilá a věříme, že tento aktivní přístup MPO k podpoře českých výrobců bude nadále úspěšný a bude mít rozvíjející se tendenci i v následujících letech.“

Tomáš Slezák, Key Account Manager ZPV Rožnov, s.r.o., uzavřel veletrh slovy: „Automechanika Frankfurt je zásadním milníkem pro všechny světové výrobce autoprůmyslu. Dvouletá perioda veletrhu je dostatečné období na vývoj, realizaci a uvedení na trh nových, inovativních výrobků. Právě vzájemná přímá konfrontace výrobců ve stejném odvětví je motivací pro další vývoj a zlepšování vlastních výrobků. Náš velký dík patří organizačnímu týmu

v čele s MPO a představitelům AutoSAP, kteří svou podporou nemalou měrou přispěli k dalšímu úspěšnému veletrhu. Velkou výzvou však zůstává umístění expozice, které bylo snad jedinou pomyslnou kaňkou na jinak skvělém projektu. Děkujeme.“

„VAPOS, spol. s r.o., je česká rodinná strojírenská firma z Jičína vyrábějící komponenty pro automobilový průmysl. Účastí na Automechanice Frankfurt za podpory MPO chceme získat kontakty na evropském, obzvláště německém trhu, pro možnost dodávek našich výklopných tažných zařízení pro osobní automobily, která vyrábíme jako jediná firma v České republice,“ dodal za firmu její ředitel Josef Bernard.

Třetí den veletrhu MPO uspořádalo seminář na téma Současnost a perspektivy českého automobilového průmyslu ve světle megatrendů doby, kde kromě zástupců AutoSAP vystoupil

# ZE ZAHRANIČÍ



Tomáš Jungwirth (AutoSAP) na exportním semináři v české expozici

Fota: Veletřhy Brno



Oficiální expozice ČR byla místem několika akcí pro české vystavovatele

také představitel Velvyslanectví ČR v SRN.

Brány obřího veletrhu Automechanika Frankfurt se opět otevrou 8.–12. září roku 2020.

## BRISK Tábor a TESLA BLATNÁ vystavovaly samostatně

BRISK Tábor se představil v hale č. 1 a zájem o výrobky BRISK a množství jednání z řad stávajících i nových potenciálních obchodních partnerů předčil očekávání. Potvrdila to obchodní ředitelka Hana Kajnarová: „BRISK patří do pěti největších výrobců zapalovacích svíček na světě, exportuje do více než 70 zemí světa a zájem o kvalitní zapalovací svíčky vyrobené v Evropě stále roste, nová odběratelská teritoria přibývají. Kromě dodávek do náhradní spotřeby směřují zapalovací svíčky a snímače BRISK do prvovýrob největších automobilek. Proto je pro nás Automechanika Frankfurt jednou z nejvýznamnějších výstav (společně s MIMS Automechanikou Moskva a nově také Automechanikou Shanghai).“

Podobně TESLA BLATNÁ čekala na své zákazníky v hale č. 4 v samostatné expozici. Vedoucí obchodního oddělení pro automotive firmy Ondřej Krivanec k tomu řekl: „Výstava ve Frankfurtu je pro naši firmu důležitá nejen z pohledu získávání nových kontaktů na potenciální partnery, ale náš stánek navštěvuje také velký počet stávajících partnerů. Jde o nejvýznamnější veletrh, kterého se účastníme již několik let. Přínos, respektive výsledky z účasti, se ukáží v průběhu několika týdnů, kdy po veletrhu nastává časově náročná komunikace a vyjednávání, která se mohou v určitých případech táhnout i měsíce.“

## Jasná orientace dodavatelů na budoucnost

Detlef Braun, člen výkonného výboru společnosti Messe Frankfurt, k veletrhu říká: „25. ročník veletrhu Automechanika Frankfurt byl ve své historii největší a měl nejsilnější mezinárodní zastoupení. Od 11. do 15. září 2018 zde na ploše cca 315 000 m<sup>2</sup> představilo své nové produkty a řešení více než 5 000 firem (v roce 2016 jich bylo 4 843). Zpětná vazba od našich

zákazníků je jasná – nikdy předtím se veletrh Automechanika ve Frankfurtu nezaměřil tak detailně na budoucnost. Všichni vystavovatelé v segmentu poprodejních služeb v automobilovém průmyslu – výrobci, obchodníci i autodílňny – reagovali na megatrendy, jež zahrnují především k síti připojené automobily, propojené autodílňny a ekologické vozy, a nabídli širokou škálu inovací pro celou mezinárodní skupinu návštěvníků a odborníků, kteří se veletrhu účastnili. Ve všech 23 výstavních halách a na venkovní výstavní ploše to opravdu vřelo.“ Nálada sdružení a vystavovatelů, kteří stáli u zrodu veletrhu Automechanika v roce 1971, byla nadmíru pozitivní. Michael Soding, generální ředitel poprodejních služeb ve společnosti Schaeffler AG, to shrnul trefně: „Máme za sebou nejlepší týden tohoto roku.“

Nepřeberné množství dodavatelů představilo nápady na servisní služby budoucnosti, a to včetně rozšířené reality, a někteří si postavili celé dílny přímo na ploše, jako například Bosch. Manfred Baden, prezident divize poprodejních služeb ve společnosti Robert Bosch GmbH, považuje veletrh za zásadní úspěch: „Automechanika byla a je nejdůležitějším veletrhem pro segment poprodejních služeb v automobilovém průmyslu na světě.“

Společnost Porsche AG, vystavující na veletrhu Automechanika poprvé, uvítala možnost získání přímé vazby od návštěvníků přímo na veletrhu. Robert Heismann, ředitel divize rozvoje poprodejních služeb, k tomu říká: „Dostali jsme možnost představit inovace v oblasti elektromobility a digitalizace širokému okruhu zájemců o poprodejní služby. Přesně to jsme měli v plánu a ten nám vyšel.“

Frank Beaujean, prezident ASA, si velice pochvaloval kvalitu návštěvníků: „Většina návštěvníků přijela do Frankfurtu dobře připravena a naši členové s nimi velmi rádi vedli odborné debaty. Nešlo si nevšimnout velkého počtu vrcholových manažerů a jiných profesionálů s rozhodovacími pravomocemi. Platí to pro návštěvníky z Německa i ze zahraničí.“

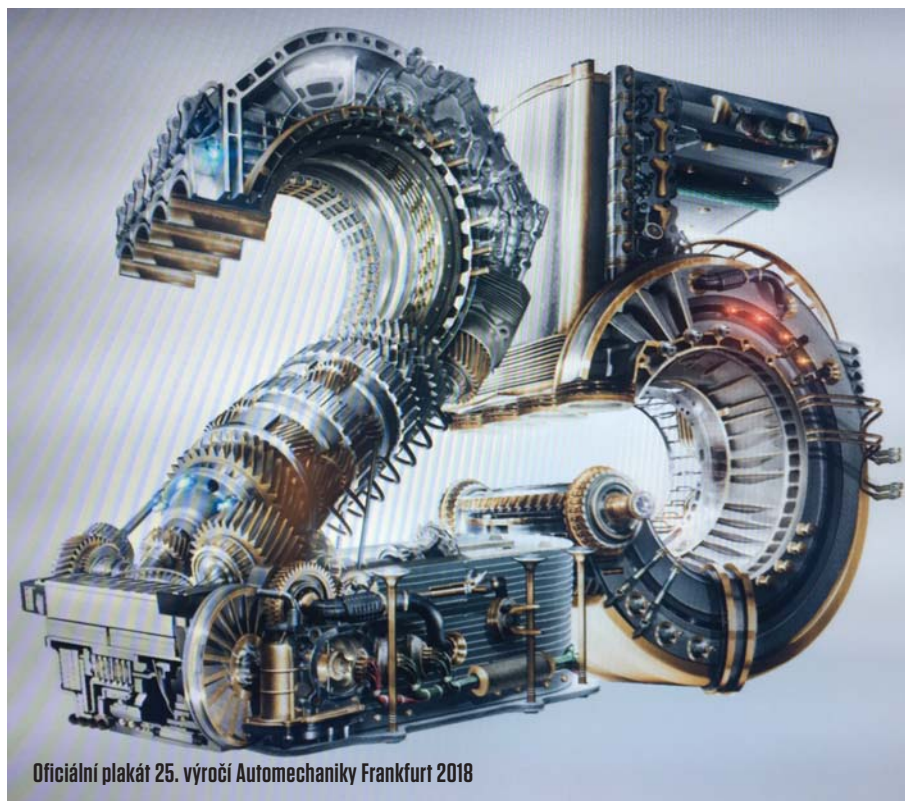
**Celkem 82 % vystavovatelů uvedlo, že průběh akce byl zdařilý a akce splnila jejich požadavky. Díky tomu odjíždějí spokojeni. Po předchozím ročníku 2016 spokojenost potvrdilo 78 % vystavovatelů. Megatrendy veletrhu se týkaly především digitalizace, ekologických vozů a Classic Cars.**

# ZE ZAHRANIČÍ



Samostatná expozice BRISK Tábor na Automechanice Frankfurt 2018

Fota: AutoSAP



Oficiální plakát 25. výročí Automechaniky Frankfurt 2018

## Messe Frankfurt

Společnost Messe Frankfurt je největším světovým organizátorem veletrhů, konferencí a eventů s vlastními výstavními prostory. Na přibližně třiceti místech společnost zaměstnává kolem 2 400 zaměstnanců s ročním obrátem okolo 661 milionů eur (2017). Díky pevným a širokým vazbám s relevantními sektory a rozšířené mezinárodní obchodní síti dokáže celá skupina poskytovat vysoce efektivní podporu svým zákazníkům a jejich obchodním zájmům. Nabízí širokou škálu služeb nejen přímo na akcích, ale i on-line. Společnost Messe Frankfurt poskytuje svým zákazníkům po celém světě trvale vysokou úroveň podpory při plánování, organizaci a provozování akcí. Tato široká nabídka služeb zahrnuje pronájem výstavních prostor, realizaci veletržních staveb, marketing, lidské zdroje a catering. Společnost Messe Frankfurt sídlí ve Frankfurtu nad Mohanem. 60 % jejich akcí vlastní město Frankfurt a zbývajících 40 % drží spolková země Hesensko.

## EQUIP AUTO 2019

INTERNATIONAL TRADE SHOW FOR AUTOMOTIVE  
AFTERSALES AND SERVICES FOR MOBILITY

15. – 19. ŘÍJNA PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES PARIS



NÁVŠTĚVNOST  
**100 000**

z 55 zemí během 5 dnů

**83 %**  
NÁVŠTĚVNÍKŮ

s realizovanými nákupy a projekty

**1 200**

VYSTAVOVATELŮ  
A REPREZENTOVANÝCH FIREM  
ze 40 zemí

**100 000 m<sup>2</sup>**  
výstavní  
plochy

komplexní přehledka  
Automotive Aftermarket  
a služeb pro ekosystém  
mobility

- ▶ Zařízení, díly a součásti vozidel
- ▶ Údržba a distribuční sítě
- ▶ Opravy a údržba karosérií, nátěry
- ▶ Automobilový remarketing, služby pro mobilitu, služby pro profesionály
- ▶ Pneumatiky a příslušenství
- ▶ Čištění, servisní plochy, maziva, přísady a tahače
- ▶ Opravy, údržba, nářadí a diagnostika

Pro více informací nás neváhejte kontaktovat  
EQUIP AUTO 2019!

### KONTAKT

Zastoupení francouzských  
veletrhů pro ČR a SR  
c/o Active Communication  
[info@francouzskveletrhy.cz](mailto:info@francouzskveletrhy.cz)

[www.equipauto.com](http://www.equipauto.com)

#EQUIPAUTO



An exhibition by:  
**fiev**  
FEDERATION FRANÇAISE  
DES INDUSTRIES  
ET SERVICES

**FFC**  
Fédération Française de Carrosserie  
Industrie et Services

Organizátor:  
**COMEXPOSIUM**

# Když personalista ztrácí hlavu, může pomoci Interim Management

V posledních letech je jedním z nejčastěji diskutovaných témat v kuloárech automotive firem krize na pracovním trhu. Firmy hledají na všech frontách, najímají headhunterské agentury zvučných jmen. Přesto mají problém najít kvalifikované odborníky, které potřebovaly zpravidla již včera.

**P**rávě v těchto momentech je nasnadě využít služeb zkušeného interim manažera, který doslova „naskočí“ do rozjetého vlaku a pomůže klientovi dorazit do cílové stanice včas a v pořádku. Může se jednat o zkušeného logistika, kvalitáře, manažera výroby či šéfa nákupního oddělení. Ale stejně tak i např. o finančního manažera, personalistu či projektového manažera. Jsou to lidé, kteří jsou kompetentní k plnění zadaného úkolu, protože ho již v posledních několika letech soustavně plnili v jiných firmách. Samozřejmostí je jejich cílený tah na branku, vysoká sebedisciplína a samostatnost a v neposlední řadě i etické chování vůči zákazníkovi (včetně mlčenlivosti).

Shrneme-li důvody, kde může být interim manažer zákazníkovi užitečný, pak jsou to zejména tyto:

- Substituce – absence stálého zaměstnance na dané pozici (nemoc, nedaří se nalézt vhodného stálého zaměstnance)...
- Rozvoj – zákazník potřebuje posílit stávající tým z důvodu optimalizace např. logistiky, kdy nezaujatý vhléd



Veronika Soukupová Foto: GiVE Consulting

zkušeného odborníka a jeho znalosti pomohou týmu nastartovat inovační procesy...

Obsazení dočasné pozice – zákazník má nové projekty a ví, že po jejich ukončení nebude dané místo zachovávat...

Automotive firmy mají s interim managementem převážně pozitivní zkušenosti. Míra jejich spokojenosti je závislá na kvalitě interim manažerů, které jim firmy, jež se jejich „pronájemem“ živí, nabízí. Kvalita a zkušenosti, ale také entuziasmus a osobnost daného profesionála jsou naprosto klíčové charakteristiky.

Závěrem bych Vás ráda pozvala na seminář týkající se praktických zkušeností s interim managementem v ČR i zahraničí, který bude s podporou České asociace interim managementu pořádán v prvním kvartálu roku 2019 v Mikulově. Pozvánku naleznete v příštím čísle časopisu Český autopřemysl a na webu [www.give-consulting.com](http://www.give-consulting.com).

*Komerční prezentace: Veronika Soukupová,  
 Managing partner CZISK,  
 GiVE Management Consulting GmbH*

## Došlo po uzávěrcce

### AVIA v listopadu 2018 oznámila změnu strategie

Z důvodu vývoje situace na trhu a vzhledem k chystaným novým emisním regulacím a dalším požadavkům zvyšujícím náklady na výrobu užitkových vozidel v kategorii, v níž AVIA vyrábí, došlo k přehodnocení strategie společnosti. Bylo rozhodnuto o ukončení sériové výroby automobilů AVIA s dieselovým motorem. AVIA Motors bude dál dodávat náhradní díly uživatelům vozidel AVIA a vedle toho se zaměří na koncept elektromobility. V návaznosti na to musí dojít i k redukci o cca 20 pracovních míst. Sériová výroba skončí v lednu 2019. Areál v Přelouči bude nadále využíván pro servis vozidel značky AVIA, a to včetně montáže náhradních dílů do celků. AVIA v tomto roce celkově vyrobí cca 70 vozidel. AVIA jako užitkové vozidlo střední kategorie vyhovuje současnému trendu elektromobility při dopravě zboží na krátké a střední vzdálenosti. Navíc v minulosti elektromobily vyráběla a dodávala na severoamerický trh. Probíhají intenzivní jednání s potenciálními partnery, kteří disponují potřebným know-how a technologiemi v oblasti elektropohonu a pro které by AVIA byla vhodným partnerem pro výrobu podvozku.



Andrej Čírtek  
 Public Relations & External Communication CSG

# NOVÁ ŠKODA FABIA



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER

ASISTENČNÍ SLUŽBY

AKTUÁLNÍ  
INFORMACE ON-LINE



VZDÁLENÝ PŘÍSTUP K VOZU

Vyberte si z rozmanité kombinace výbav tu, která Vám sedne.  
Nyní s rozšířenými službami **ŠKODA CONNECT**.  
Ať už jste kdekoli, budete ve spojení.



# HORT FRANCE

Dává smysl...

## PF 2019

Oslavte s námi 30. výročí  
AutoSAP a s ním  
i úspěchy současného  
automobilového průmyslu  
v České republice



SDRUŽENÍ  
AUTOMOBILOVÉHO  
PRŮMYSLU



*Nature*

VÍNO MÁ TEMNĚ FIALOVOU BAREVU. VU  
BĚLI MĚ VYTRÁŽNÁ V TONINĚ MACEK A O  
V CHUŤI POKRÁČÍŠ V MARMELÁDOVÝ  
PROJEV S INTENZÍVNÍ TRISILVNOU.

*Premium*

VÍNO VÁS ZAVEDE DO SÁDKY ORSYFANÉHO  
JAKÝMI ČERNÝMI OLIVAMI A V BÍLÁČE BUDOU  
PONĚT LESNÍ PLODY. V ÚSTECH VÁS ČEKÁ  
OPROZE SILNÝCH TANŮ.

*Selection*

VÍNO VYBÍJADINA FREDÁLE COTRÁDNÍ  
V BODŮVY. PŘIVTA VÁS JEMNĚ ALE VYTRÁŽNĚ  
TAKÉ MÁ TĚH CHUŤI S NASTAVENÍM PÁNKY A  
BLDHOH DOCHŤI.

[WWW.VINOHORT.CZ](http://WWW.VINOHORT.CZ)

Alena Semrádová

+420 602 131 820    [semradova@vinohort.cz](mailto:semradova@vinohort.cz)