

ČESKÝ **AUTOPRŮMYSL**

Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu

2019 | 3-4

Nejlepší firmy autoprůmyslu 2018

Karel Havlíček:

Teď se situace podstatně mění

Co čeká dodavatelský sektor?

Názory šéfů společností BRISK Tábor, MOTOR JIKOV a Piston Rings

Sdružení automobilového
průmyslu slaví 30 let

30 let
1989
2019



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

30 let
1989
2019



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Slavíme tři desetiletí moderního autoprůmyslu v ČR.
Děkujeme partnerům oslav!

GENERÁLNÍ PARTNEŘI:



ŠKODA



BOSCH

Stvořeno pro život

HLAVNÍ PARTNEŘI:



Czech



PARTNEŘI:





Vážení čtenáři, poslední roky jsou pro nás, kdo se pohybujeme v automobilovém průmyslu, v mnohém výjimečné. Lze je považovat v jistém smyslu za přelomové, za začátek nové éry automobilového průmyslu. Konkrétní obsah dostávají slova jako elektromobilita, digitalizace či autonomní řízení, ačkoliv v procesu nástupu těchto nových trendů je stále ještě řada neznámých. Faktem nicméně je, že sektor prochází klíčovou transformací.

Je symbolické, že stojíme na prahu těchto revolučních změn v roce, kdy si zároveň připomínáme 30 let od založení AutoSAPu, tedy tři desetiletí existence moderního autoprůmyslu. Naše výročí jsme oslavili v červnu galavečerem, kde jsme ocenili nejúspěšnější firmy v historii soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu. Automobilky Hyundai, Iveco a ŠKODA AUTO stejně jako Continental Automotive, GLOBAL ASSISTANCE a Toyota Tsusho se umísťují v žebříčku nejlépe hospodařících firem opakovaně. Zároveň jsme letos v červnu také vyhlásili nové vítěze soutěže, tentokrát nejúspěšnější firmy roku 2018, a těm jsme v tomto čísle našeho časopisu věnovali speciální přílohu.

Právě trvalé úspěchy podniků v sektoru automotive jsou dokladem, že jejich byznys je postaven na dobrých základech a že si udržují vysokou konkurenceschopnost. V červnu jsme prezentovali výsledky členských firem AutoSAPu za rok 2018 a mohli jsme konstatovat, že byly rekordní. Vyrobito se téměř 1,5 milionů vozů, rostly tržby, export i počty zaměstnanců. Co by nás teoreticky mohlo těšit ještě víc, jsou čísla za prvních sedm měsíců letošního roku, kdy se vyrobilo 838 142 motorových vozidel, což představuje meziroční nárůst o 1,5 procenta. Zvýšil se také objem vývozu, a to o dvě procenta. Na růstu se přitom podílely všechny sledované kategorie vozidel.

Těchto výsledků bylo dosaženo za situace, kdy zvenčí začíná působit řada faktorů, kvůli nimž se výroba i obchod stávají náročnějšími. Nejde jen o regulační pravidla Evropské unie ke snížení emisí a o nastupující megatrendy, které mají za následek značné investice do nových technologií a změny ve výrobě. Prosperitu firem také ovlivňuje – a bude ve stále větší míře – geopolitický vývoj, nyní zejména chystaný brexit či debata mezi USA a Čínou. Projeví se jistě i u nás zpomalování na některých trzích západní Evropy či aktuální situace v Německu, našem největším exportním trhu.

Přes dobré výsledky už řada firem, včetně dodavatelských, plánuje nadcházející roky s opatrností. Většina z nich je na budoucnost připravená, nikdo přece nemohl čekat, že růst bude nekonečný. Stojí často na několika nohou, co se produkce týče, a mají většinou více než jednoho odběratele či jedno exportní teritorium. Našly si svou cestu, jak se k novým výzvám postavit. Právě v tomto čísle Českého autoprůmyslu přinášíme řadu názorů zástupců dodavatelských firem, kteří se budoucnosti nebojí.

Mávnout nad potenciálními riziky rukou ale nikdo nemůže. Aktuální dobré výsledky nejsou automatickou garancí prosperity do budoucna. Pro úspěch v letech příštích dokonce nestačí jen sledovat trendy a přizpůsobovat se jim, ideální je hledět do vzdálenější budoucnosti a tyto trendy spoluvytvářet. O to se v AutoSAPu snažíme. V mnoha ohledech je k tomu ale zapotřebí širší spolupráce – s dalšími odvětvími, s vládou, s regiony. Mnoho iniciativ souvisejících zejména s nástupem čisté mobility už běží, ale stále je hodně toho, co se musí udělat. Ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček v rozhovoru pro Český autoprůmysl říká, že teď se situace podstatně mění a že bude se zástupci automobilového průmyslu více komunikovat. My to vítáme.

*Váš Bobdan Wojnar,
prezident AutoSAP*



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

Šéfredaktor: Ing. Libuše Bautzová | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/15a, 140 00 Praha 4 – Michle
Tel.: +420 233 324 006 | E-mail: bautzova@autosap.cz | Elektronická verze: www.autosap.cz
Grafika: Zdenka Matyášová | Autor titulní strany: Libor Novák | Tisk: BETIS, s.r.o., Praha – Běchovice
Registrováno: MK ČR E 22798 | Periodicita: Vychází pětkrát ročně
Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 3-4/2019: září 2019 | ISSN 2570-5482



Ministr
slibuje, že
bude víc
komunikovat

5

Dodavatelé se
nových
trendů
nebojí

18



16

ŠKODA
VISION iV



24

Rozjezd
elektromobility
potřebuje
podporu

27

Rusko skrývá ještě
značný potenciál

35



38

ROZHOVOR

- 5 | Zvítězí ten, kdo odhadne budoucnost
Rozhovor s ministrem Karlem Havlíčkem
- 12 | S výrobou elektromobilů v Číně právě začínáme
Rozhovor s exprezidentem AutoSAPu Martinem Jahnem
- 24 | Pístní kroužky soumrak nečeká
Rozhovor s Petrem Maškem, Píston Rings

VÝROČÍ

- 9 | Oslavili jsme 30 let AutoSAPu...
- 10 | ... a ocenili nejlepší podniky

VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

- 14 | Přelomový rok 2018 s novými maximy

E-MOBILITA V PRAKTI

- 16 | ŠKODA AUTO vstupuje do nové éry

DODAVATELSKÝ SEKTOR

- 18 | Vyrábějí i díly pro elektromobily, ke svěčkám přibýly senzory

JAK SE VEDE

- 20 | Koyo Bearings: Ve znamení pokračujícího růstu
- 22 | Schwarz Müller: Zajišťují palivo až pro 100 letů denně
| MTX oslavila padesátiny
- 23 | Varroc Lighting Systems: Prestižní ocenění Automotive News Europe
| Nový člen: Keri

ELEKTROMOBILITA

- 27 | Rozjezd se neobejde bez podpory
- 32 | ČEZ ve výstavbě dobíječek zvyšuje tempo

TECHNICKÝ KONGRES VDA

- 30 | Stále mnoho otazníků kolem mobility

KOMENTÁŘ

- 33 | Digitalizace mění tvář průmyslu a obchodu, promění i práci
Jaroslav Hanák, Svaz průmyslu a dopravy

LEGISLATIVA

- 34 | Daňová podpora výzkumu a vývoje: Blyskání na lepší časy?

ZE ZAHRANIČÍ

- 35 | Prodeje aut v Rusku zvolní. A pak zase porostou
- 37 | Jaroslavská oblast, výhodná lokalita kousek od Moskvy

VZDĚLÁVÁNÍ

- 38 | AGC Automotive Czech: Sázka na výchovu vlastních talentů

SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST

- 41 | Nadační fond ŠKODA AUTO podporuje Mladoboleslavský region
- 42 | Kolínská TPCA plní sny a pomáhá tam, kde je doma

PŘÍLOHA: Podnik roku 2018 v automobilovém průmyslu

- I-XI AutoSAP ocenil nejúspěšnější firmy:
| 3M Česko, spol. s r.o. | Iveco Czech Republic, a. s. | GLOBAL ASSISTANCE a.s.
| MAN+HUMMEL (CZ) v.o.s. | Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch
| ŠKODA AUTO a.s.
- XII Co by si přály úspěšné firmy?

Fotografie na 1. straně obálky: AutoSAP
Fotografie zde: AutoSAP, ŠKODA AUTO, Libuše Bautzová, AGC Automotive Czech

Zvítězí ten, kdo odhadne budoucnost

Evropské orgány schválily přísné normy pro emise oxidu uhličitého pro automobily s tím, že první významné snížení má přinést už rok 2021. Na letošním březnovém Kolokviu o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice zazněl ze strany zástupců automobilového průmyslu apel na vládu, aby se aktivněji zapojila do vytváření podmínek pro nástup alternativních pohonů a dalších nových trendů. Pokud se tak nestane, může být ohrožena budoucí výkonnost tuzemského automobilového průmyslu, a tudíž i celé české ekonomiky. Našla tato výzva ve vládě odezvu? Ptali jsme se **vicepremiéra a ministra průmyslu a obchodu Karla Havlíčka**.



Ministr Karel Havlíček

Foto: MPO

Pane ministře, máte pocit, že vláda vytváří pro podniky v automobilovém průmyslu dostatečně rychle vhodné podmínky k tomu, aby transformace autopřemyslu proběhla bezbolestně a bylo možné splnit ambiciózní normy EU?

V každém případě se situace podstatně mění. Základem všeho je totiž komunikace a já beru jako povinnost jednat a diskutovat se všemi participanty, se šefy automobilek, s dovozci a asociacemi a vyslechnout jejich vize, kde budou za pět, za deset let. Různí hráči v automobilovém průmyslu na to mají různé názory, někteří třeba varují před hujerským přístupem sázky jen na jednu kartu. Úkolem státu není přiklonit se na tu či onu stranu, ale reflektovat strategie hlavních průmyslových hráčů.

Automobilový průmysl je základem české ekonomiky, ale neznamená to, že musíme dělat přesně to, co si jeho zástupci přejí. Základem práce vlády je vytvořit infrastrukturu pro to, aby se tady dobře podnikalo a aby produkty, které budou přicházet na trh, tedy například elektromobily, byly komfortně použitelné.

Už v roce 2017 bylo přijato Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu v ČR, jehož součástí je i Akční plán s konkrétními 25 body. Je tedy jasné, co je třeba udělat, ale ve skutečnosti se z těchto bodů dostalo naplnění jen minimálnímu počtu. Je to tedy tím, že byla špatná komunikace?

Možná i malá odvaha prosazovat některé věci z řad rezortu. Prošel jsem si teď všechny „karty“ Akčního plánu a dneska to porovnáváme s tím, jaké jsou reálné trendy, protože může být rozdíl v tom, jak to bylo viděno před dvěma lety, jak před rokem a jak je to dnes. Například oblast elektromobility diskutujeme průběžně na úrovni technologické, ekonomické i ekologické a pokaždé je to trochu jinak. Já jsem

„Chystám kulatý stůl šéfů nejvýznamnějších automobilek s premiérem a za účasti dalších členů vlády.“

přípraven vládě vše následně vysvětlovat, ale pro rozhodnutí potřebujeme maximálně vyvážené informace. Chystám proto mimo jiné kulatý stůl šéfů nejvýznamnějších automobilek s premiérem a za účasti dalších členů vlády.

Pojďme se tedy podívat na některé body konkrétněji. Jednou z největších

brzd rozšíření elektromobility je nedostatek dobíjecích stanic. Zrychlila se výstavba této sítě?

Máme několik operačních programů na výstavbu dobíjecích stanic. Na našem ministerstvu je to například OPPIK (*Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost – pozn. red.*), který alokuje částku přibližně půl miliardy korun. Další programy jsou na ministerstvu dopravy, které chce v nejbližších letech alokovat dvě až tři miliardy na dobíjecí a plyníci infrastrukturu. Dále jsou programy ministerstva životního prostředí, ale prostředky jsou také v ROPech (*Regionální operační programy – pozn. red.*).

Z těchto programů už se čerpá? Je o ně zájem?

Některé programy už běží, v OPPIK bylo ve čtyřech výzvách přijato celkem 657 žádostí, ty byly ale na podporu pořízení elektromobilu pro podnikatele. Pokud jde o výstavbu dobíjecích stanic,

„Podnikatelé nezačnou stavět dobíjecí stanice proto, že my řekneme, že je to trend. Musí jim to dávat ekonomický smysl.“

byly přijaty žádosti na projekty pro 250 stanic, z toho 40 rychlodobíjecích. Žádosti se schvalují.

Musíme si uvědomit, že podnikatelé nezačnou stavět dobíjecí stanice proto, že my řekneme, že je to trend. Musí jim to dávat ekonomický smysl. Proto náš rezort pořád počítá a kreslí křivky, jak by mohl počet elektromobilů v ČR růst. Optimistické scénáře ukazují na 250 tisíc elektrovozů v roce 2030, tedy stonásobek dnešního stavu. Má-li být na deset elektromobilů jedna dobíjecí stanice, budeme jich potřebovat 25 tisíc. Ale bude to doopravdy tak? Nevíme. Proto říkáme, že připravíme takový plán, připravíme na to i prostředky, ale pravidelně budeme stav vyhodnocovat a reagovat na aktuální situaci.

Finanční prostředky tedy problém nejsou, peněz je dost?

Ano, peněz je na to relativně dost. V této souvislosti je důležité říct, že my dnes připravujeme Národní hospodářskou strategii (NHS) do roku 2030. Ta bude předložena vládě ke schválení od konce roku a bude se zabývat samozřejmě i automobilovým průmyslem. Musí se tam objevit ambice jak ve smyslu čisté elektromobility, tak třeba i vodíku či jiných alternativních pohonů, bude tam i s tím spojený investiční plán na vytvoření příslušné infrastruktury. A tady to chceme

hlavně hodně provázat i s evropskými programy a dále podpůrnými národními programy ve výzkumu.

Uvažuje se o tom, že by se uplatnilo zrychlené odepisování u dobíjecích stanic? Prý jste toho zastáncem.

Dovedu si představit, že u budování infrastruktury by se mohly uplatnit zrychlené odpisy, ale musíme to skutečně dobře propočítat a projednat s ministryní financí reálný dopad na rozpočet. Není týden, aby nepřišli zástupci nějaké skupiny byznysu, která chce daňovou

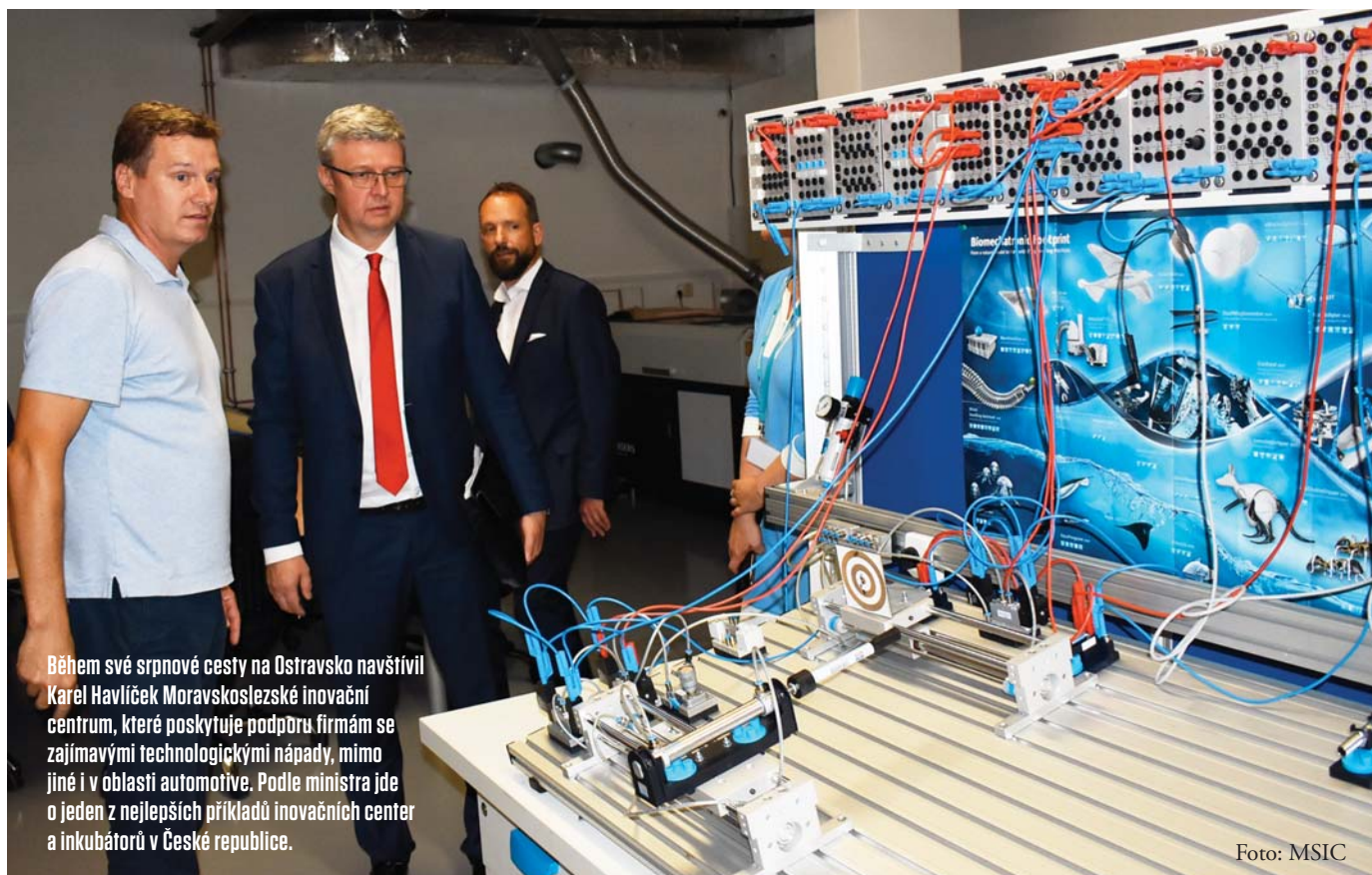


Foto: MPO

Karel Havlíček

V roce 2000 zakládal Asociaci malých a středních podniků a živnostníků ČR (AMSP) a od roku 2010 byl jejím předsedou. Spoluvlastnil skupinu Sindat, jejímž byl do doby vstupu do vlády generálním ředitelem. Ministrem průmyslu a obchodu a místopředsedou vlády pro ekonomiku se stal v dubnu 2019. Je místopředsedou vládní Rady pro výzkum, vývoj a inovace a řady dalších vládních orgánů. Je hlavním autorem vládní inovační strategie Czech Republic: The Country For The Future. Před vstupem do vlády prodal účast v všech firmách a odešel i z AMSP. Přednáší na Vysoké škole finanční a správní. Vystudoval Stavební fakultu ČVUT, dále PIBS při Manchester Metropolitan University, doktorské studium dokončil na VŠE v Praze, kde rovněž získal titul docenta.

Hovoří anglicky, německy, rusky, částečně španělsky, francouzsky a čínsky. Je ženatý a má dvě děti. Mezi jeho koníčky patří rocková a folková muzika.



Během své srpnové cesty na Ostravsko navštívil Karel Havlíček Moravskoslezské inovační centrum, které poskytuje podporu firmám se zajímavými technologickými nápady, mimo jiné i v oblasti automotive. Podle ministra jde o jeden z nejlepších příkladů inovačních center a inkubátorů v České republice.

Foto: MSIC

úlevu – oceláři, automotive, výzkumáky, živnostníci... – všechno dělat nejde.

Jednáte o tom s ministerstvem financí? Má to naději?

V tom sehraje významnou roli už zmíněná NHS. Tam bude vytyčen trend v průmyslu včetně automotive, a to vše se odrazí v přípravě rozpočtu. Intenzivní diskuze o tom tedy budou na podzim, ale já jsem přesvědčen, že určitá podpora pro budování infrastruktury e-mobility tam bude, jen si musíme říci v jaké míře.

V tuto chvíli budují dobíjecí stanice například ČEZ a PRE. Spolupracujete nějak? Existuje nějaká jednotná koncepce, kde by měly dobíjecí stanice vznikat? Existuje už nějaká mapa, kde se stanice nacházejí?

S ČEZem jsem v kontaktu každý týden. A energetika bude klíčovou součástí NHS, mimo jiné se zaměříme na trendy chytré energetiky, smart grids a další. Na rezortu MPO vytvoříme i centrum, kde se budou shromažďovat informace o dobíjecích stanicích. Ale vše postupně... Jsem tu zatím krátce na to, abych mohl stihnout vše.

Britská vláda zvažuje zavedení zákona, podle něhož by každý nově postavený dům musel být vybaven dobíjecím portem pro elektromobily. Uvažuje se o něčem podobném u nás?

Takhle daleko nejsme. My musíme napřed udělat krok číslo jedna, to je rekodifikace stavebního práva. Tady je problém do deseti let vůbec něco postavit, představte si, že by tam ještě musely být dobíječky... My na to jdeme opačně, ne nařízením, ale motivací. Přípravujeme velký program, kde podpoříme chytrou energetiku založenou na akumulaci a malém dobíjení u rodinných domků, malých firem a malých průmyslových areálů, vše ve vazbě na obnovitelné zdroje.

Už jsme zmínili možnost zrychlených odpisů u dobíjecích stanic. Je známo, že pokud jde o pobídky na nákup elektromobilů pro soukromé osoby, tomu vláda nakloněná není. Předpokládám, že na tom se nic nezměnilo.

Smysluplné je podporovat veřejné instituce, aby nakupovaly ekologické

„Nemyslím, že by byla správná cesta dávat příspěvky na soukromé nákupy elektromobilů. Těhle boj si musí vybojovat samy automobilky.“

vozy. Nějakou formou lze podpořit dopravce a byznys – ale to nikoliv

dotacemi. Nemyslím, že by byla správná cesta dávat příspěvky na soukromé nákupy elektromobilů. Těhle boj si musí vybojovat samy automobilky.

Řada evropských zemí ale takovou podporu při nákupu poskytují.

Jsem přesvědčen, že je třeba dívat se na to v souvislosti s možnostmi a strukturou české ekonomiky a také že je stále ještě třeba diskutovat o tom, jaký vlastně bude ten trend. Navíc je podpora napříč Evropou dost odlišná. Často skloňované Norsko má úplně jiné energetické zdroje a investovalo do elektromobility obrovské úsilí a prostředky. Výsledkem je, že třetina nově prodaných aut jsou v Norsku elektromobily. Jenže možná to trochu přehřáli; přesvědčili velkou část obyvatel, aby jezdili elektrovozem, a dnes jezdí o 10 procent méně lidí veřejnými dopravními prostředky než dřív.

Existují i další možné podpory, které by zatražily pořízení elektromobilů, například snížení odvodů z pořizovací ceny elektromobilu u služebního vozidla, které bude využíváno i pro soukromé účely. O tom už jste s ministerstvem financí mluvili?

V těchto dnech to projednávám s paní ministryní, ale opakuji, úlohou státu

není poskytovat benefity zákazníkům, nýbrž vytvořit fungující prostředí, ve kterém spotřebitelé, firmy i státní organizace budou moci komfortně využívat produkty firem, v tomto případě vozy. A producenti se musí na trhu poprat o to, jaké typy aut to budou a v jakých cenách. Stát se nesmí nechat dotlačit do toho, že bude určovat směr byznysu. Jiná věc je, že určí parametry, třeba emisí.

Ptát se na detaily je asi ještě brzo, ale přesto: Je už vyjasněno například to, jak se bude účtovat domácí nabíjení služebních vozů, případně daňové souvislosti pro poskytování wallboxu zaměstnanci, který bude využívat elektromobil pro soukromé i služební účely a nabíjet ho doma.

To ještě vyjasněno není. Ale chápejte, musíme jít krok za krokem. Napřed

„Napřed musím najít modus vivendi s jednotlivými producenty ve smyslu toho, jak oni to vidí. Já mám trochu problém v tom, že mi každý říká něco jiného.“

musím najít modus vivendi s jednotlivými producenty ve smyslu toho, jak oni to vidí. Já mám trochu problém v tom, že mi každý říká něco jiného. Vidím za tím jejich komerční zájem, to je v pořádku, uděláme maximum, aby tady vydělávali peníze. Ale jestliže dvě automobilky, největší firmy na světě, každá říká něco trochu jiného, tak to je určitý signál, že ještě není úplně jasno, jakým směrem je třeba se vydat.

Pro nás jsou samozřejmě nejdůležitější názory tuzemských hráčů, ale neznamená to, že můžeme respektovat každý jejich návrh a žádost. Je jasné, že s ohledem na produkci je ŠKODA AUTO hlavním partnerem, ale musíme znát všechny názory a udělat si nestranný závěr. Naším cílem je stabilní ekonomika, která produkuje přidanou hodnotu a není na nikom závislá – třeba kvůli výrobě elektrobaterií. I proto hodně komunikuji s vědeckou obcí. Navštívili jsme s premiérem například Fraunhofer Institut v Německu a diskutovali s výzkumníky o lithiových bateriích, obecně e-mobilitě a vlivu na emise. Někdy se to dost zkruskuje.

Česká republika podporuje technologickou neutralitu, ale abychom dosáhli cílů EU, musíme elektromobilitu přijmout jako jasnou věc. Kromě výstavby dobíječek podporuje stát také výstavbu plnicích stanic na vodík. Proč, když auta na vodík tady moc nejezdí? Jakou roli bude hrát v budoucnu vodík?

Ano, elektromobilitě se nemůžeme bránit, ten trend neotočíme. Ale musíme racionálně debatovat o tom, jak rychlý bude její nástup a jaké jsou její plusy a mínusy. Osobně si myslím, že

„Elektromobilitě se nemůžeme bránit, ten trend neotočíme. Ale musíme racionálně debatovat o tom, jak rychlý bude její nástup a jaké jsou její plusy a mínusy.“

elektromobilita má budoucnost, ale ještě je třeba odvést velký kus práce v oblasti výzkumu a vývoje. Vyžádá si to ještě obrovské zdroje. Co se týká vodíku, respektive hybridu vodík-elektromobil, je to velký trend v Japonsku a v Jižní Koreji a třeba Toyota na to sází. A to je to, o čem celou dobu debatujeme. Musíme jednat se všemi hráči a respektovat jejich vize. Navíc si myslím, že vodík je do značné míry komplementární řešení.

Jaký je pokrok v digitalizaci a právě na vozidla s autonomním řízením?

Obrovské téma! Souvisí to s budováním takzvané chytré infrastruktury, která je založená mimo jiné na 5G sítích, které jsou pro autonomní vozidla nezbytné. Teď v září bychom chtěli představit jízdní řád pro zavádění 5G pokrytí. Příští rok se bude realizovat projekt 5G město a do roku 2030 bude komplet pokryta celá Česká republika.

Existuje tady jedna věc, do které extrémně investujeme, a já věřím tomu, že z ní budou těžit ve finále i ty automobilky. Jde o to, že chceme být lídrem v EU v oblasti umělé inteligence. Už dnes patříme v EU v tomto oboru mezi top pět zemí. Chceme tady vytvořit centrum excelence, superhub pro umělou inteligenci, přičemž klíčové téma je bezpečnost obyvatel, což souvisí i s oblastí autonomního řízení vozidel. Už dnes pracují týmy špičkových odborníků na řadě algoritmů právě pro autonomní řízení a naše ministerstvo celou agendu umělé inteligence koordinuje. Jako jedna z mála zemí světa na to máme ucelenou strategii.

Firmy v oblasti automotive v ČR by také uvítaly vybudování polygonu pro testování autonomních systémů. Máte povědomí o tom, zda se něco podobného chystá?

Bude tady polygon společnosti BMW, která na to dostala investiční pobídku. Pokud přijde jiný zájemce a bude chtít postavit polygon pro jiné firmy, jsme připraveni zařadit jej do režimu nových investičních pobídek, ale jen v případě,



Foto: MPO

že to bude propojené s vývojem, když se prokáže, že tam vytvoří místa pro výzkumníky, budou tam vznikat start-upy a podobně.

Nemáte pocit, že celá tato agenda související s transformací automobilového průmyslu je natolik rozmanitá a závažná, že by si zasloužila jmenování vládního zmocněnce? Jak silný je odbor vašeho ministerstva, který se zabývá výhradně tímto sektorem?

Automobilový průmysl je v sekci průmyslu a podnikání, ale má vazbu i na sekci inovací, stejně tak je součástí Rady pro výzkum, vývoj a inovace. Co se týče vládního zmocněnce, byl bych opatrný. Zmocněnec není všelék a zřizuje se tehdy, pokud chybí agenda nebo je to velmi nadrezortní záležitost. Vláda má nyní vicepremiéra pro hospodářství s agendou průmyslu, energetiky, výzkumu a hospodářské politiky. Zvládneme to v tomto formátu, dáme tomu prioritu.

Jak vidíte budoucnost automobilového průmyslu v Česku? Bude jeho význam a váha v příštích letech z hlediska tvorby HDP, exportu a zaměstnanosti klesat?

Nemyslím. Jde o to, co všechno budeme do automobilového průmyslu zahrnovat. Ono se to totiž začne všechno prolínat s ostatními segmenty průmyslu, zejména s energetikou. Čekají nás obrovské změny, ale pokud budeme dost razantní a současně rozumní a podchytneme světové trendy, tak nás to naopak může posílit. Automobilový průmysl v novém kabátu se stane lhní pro nové firmy v oblasti nových technologií a to bude pozitivní pro celou ekonomiku.

Jsou podle vás některé dodavatelské firmy „v ohrožení života“?

Ano, možná to některé firmy „nevzdýchají“. Vítězi budou ti, kdo dokážou odhadnout budoucí stav, o tom ostatně podnikání je... Všichni, kdo vytvořili velká podniková impéria nebo i menší úspěšné firmy, je postavili na tom, že měli správný odhad.

Libuše Bautzová

Oslavili jsme 30 let AutoSAPu...

Slavnostním galavečerem vyvrcholily oslavy třiceti let existence Sdružení automobilového průmyslu. Akce byla vhodnou příležitostí ocenit šest nejúspěšnějších firem ve dvacetileté historii soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu.

Foto: AutoSAP



... a ocenili nejlepší podniky



Na snímku zleva: Marek Jaroš, předseda představenstva a generální ředitel GLOBAL ASSISTANCE, Zdeněk Petzl, výkonný ředitel AutoSAPu, který převzal cenu místo nepřítomného zástupce společnosti Continental Automotive Czech Republic, Filip Valenta, branch manager Toyota Tsusho Europe, Bohdan Wojnar, prezident AutoSAPu, premiér Andrej Babiš, Dieter Seemann, člen představenstva odpovědný za oblast nákupu ve SKODĚ AUTO, bývalý prezident AutoSAPu Martin Jahn, Jiří Vaněk, generální ředitel Iveco Czech Republic a Dong Hwan Yang, prezident Hyundai Motor Manufacturing Czech



V španělském sále Pražského hradu se 6. června 2019 sešli představitelé členských firem, bývalé i současné vedení AutoSAPu, někteří členové vlády v čele s premiérem Andrejem Babišem, zástupci zahraničních zastupitelských úřadů v České republice a další hosté.

V červnu letošního roku uplynulo 30 let od založení Sdružení automobilového průmyslu, tehdy pod názvem Sdružení organizací automobilového průmyslu. Zakládací listinu podepsalo 17 firem a do rozdělení republiky v roce 1993 mělo sdružení federální působnost.

Od té doby prošel český autoprůmysl a s ním i AutoSAP dramatickou změnou, což lze dokumentovat na číslech. Jak připomněl prezident sdružení Bohdan Wojnar, zatímco v roce 1994 se v České republice vyrobilo jen něco málo přes 190 tisíc automobilů, loni dosáhla produkce rekordní výše téměř 1,5 milionu vozů. „V současné době tvoříme společně téměř desetinu HDP Česka, pětinu exportu a čtvrtinu průmyslové výroby. Podílíme se více než třetinou na investicích do výzkumu a vývoje ve zpracovatelském

průmyslu, zaměstnáváme přímo téměř 170 tisíc a nepřímo bezmála 500 tisíc lidí,” řekl prezident AutoSAPu.

A právě zaměstnanci na všech pozicích mají největší zásluhu na skvělých výsledcích podniků automobilového průmyslu, z nichž více než stovka jsou dlouholetí členové AutoSAPu. Vyvrcholením slavnostního večera bylo proto vyhlášení nejúspěšnějších firem ve dvacetileté historii soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu. Zástupci šesti společností obdrželi skleněnou plastiku koně se zlatými šupinami, znázorňující sílu a dynamiku firem nejdůležitějšího průmyslového odvětví. Oceněné byly společnosti **Continental Automotive Czech Republic, GLOBAL ASSISTANCE, Hyundai Motor Manufacturing Czech, Iveco Czech Republic, ŠKODA AUTO a Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch.** ■



Fota na této dvoustraně: AutoSAP

S výrobou elektromobilů v Číně právě začínáme

Martin Jahn byl **nejdéle působící prezident** Sdružení automobilového průmyslu ČR, ve funkci strávil devět let. Od roku 2016 pobývá v Číně, kde má na starosti prodej a marketing ve společném čínsko-německém podniku FAW-Volkswagen. Aktuálně připravuje uvedení nové značky Jetta a o Číně říká, že má dnes nejpropracovanější systém přechodu na čistou mobilitu. Do Prahy **Martin Jahn** často nejezdí, pozvání na červnovou oslavu 30. výročí založení AutoSAPu ale rád přijal.

Zúčastnil jste se galavečera na oslavu 30. výročí AutoSAPu. Jak jste si to užil?

Byla to důstojná oslava významného výročí jednoho z nejdůležitějších profesních sdružení v České republice. Bylo skvělé potkat staré známé a kolegy po několika letech v Číně. Účast premiéra a ministra průmyslu a obchodu byla významným signálem a bylo zajímavé s oběma hovořit. A nakonec musím říct, že to bylo i dojemné. Skoro jsem musel zamáchnout slzu.

Byl jste prezidentem Sdružení automobilového průmyslu devět let. Roky 2007 až 2016 byly i přes celosvětovou recesi vlastně dobrým obdobím pro automobilový průmysl. Výroba automobilů v ČR neustále rostla a v roce 2010 překonala hranici milionu kusů. Bylo tehdy něco, co muselo sdružení řešit, s čím pomáhat?

V době recese jsme se snažili podporovat hlavně výměnu informací a zkušeností v oblastech řízení, které pomáhaly firmám lépe se s ochlazením trhu vypořádat. Také jsme podporovali komunikaci mezi finálními výrobci a výrobci komponentů, což určitě přispělo k minimalizaci ztrát a efektivnějšímu „přežití“ krizového období.

Snažili jsme se také podporovat rozvoj technického školství, výzkum, vývoj a inovace. Nešlo přitom o jednu konkrétní věc, ale o kontinuální rozvoj a zlepšování systému. Zaměřili jsme se mimo jiné také na podporu zájmu dětí o technické vzdělávání – a myslím, že se nám to dařilo.

Další roky přinesly poměrně dramatickou změnu, a to především v souvislosti s připravovanými a později přijatými novými předpisy evropských institucí ohledně emisí. Většina členských firem vidí cíle EU jako „velmi ambiciózní“. Co si o tom myslíte vy?



Martin Jahn

Foto: AutoSAP

Cíle jsou ambiciózní, ale nevidím vůli je změkčovat, takže bude nutné snažit se je plnit. Koncern Volkswagen investuje masivně do elektromobility a je prvním a jediným z velkých výrobců automobilů, který je na tuto výzvu připraven a bere ji naprosto vážně.

Budou tedy podle vás české automobilky, především ŠKODA AUTO, schopné dosáhnout požadovaných cílů, co se emisí týče?

ŠKODA AUTO plní tyto cíle v rámci koncernu VW. O ostatních značkách vyrábějících vozy v České republice nemohu

„Koncern Volkswagen investuje masivně do elektromobility a je prvním a jediným z velkých výrobců automobilů, který je na tuto výzvu připraven a bere ji naprosto vážně.“

detailně hovořit, protože jejich plány neznám.

Bude se podle vás evropský autoprůmysl z hlediska redukce emisí vyvíjet v dalších letech trochu jinak než například americký nebo asijský?

Myslím, že směřování k čisté mobilitě bude stejné. Jen se bude lišit v načasování a v používaných technologiích. Bude zajímavé sledovat, jak rychle se bude vyvíjet technologie pohonu na vodík.

Nejde ale jen o ekologické pohony, automobilový průmysl se mění i v souvislosti s dalšími trendy – nástup autonomního řízení, komunikace mezi vozidly a infrastrukturou a tak dále. Zvládnou české firmy držet krok s výrobci v jiných zemích? Co k tomu bude zapotřebí?

Budou jistě součástí celého systému. Bude záležet i na tom, kolik absolventů relevantních oborů bude v České republice k dispozici a jak bude česká vláda testování těchto nových trendů a jejich zavedení do praxe podporovat.

Jak je na tom z tohoto hlediska Čína? Má také stanoveny přísné cíle ohledně emisí? Jaké a v jakém čase?

Čína má dnes nejpropracovanější systém přechodu na čistou mobilitu a konkrétní plány na zavádění autonomního řízení. Záměry jsou také velmi ambiciózní, uvidíme, jak se je podaří naplnovat. Čínská

„Čína má dnes nejpropracovanější systém přechodu na čistou mobilitu a konkrétní plány na zavádění autonomního řízení.“

vláda je ale velmi flexibilní jak při úpravě zákonných norem, tak při zavádění systému podpory.

Jsou stále ve velkých čínských městech dny, kdy se nedá dýchat a musí se regulovat doprava?

Ano, ale situace se výrazně zlepšuje. Stále platí, že většina znečištění pochází spíše z průmyslové výroby než z dopravy.

Od roku 2016 působíte ve společnosti FAW-Volkswagen, jednom ze společných podniků VW v Číně (další jsou SAIC VOLKSWAGEN a JAC Volkswagen – pozn. red.).

V čem vlastně přesně spočívá vaše práce?

Jsem zodpovědný za prodej, marketing a servisní služby značky VW v rámci FAW-VW a také za uvedení nové značky Jetta na čínský trh.

Jetta by měla být podle předchozích vyjádření zástupců koncernu „lidovým“ vozem, který by měl přitáhnout mladou klientelu především z venkovských oblastí. Je k tomu třeba masivní marketing, nebo to půjde „samo“?

Marketingová kampaň začala už loni. Je velmi intenzivní, ale s nízkým rozpočtem. V posledních letech bylo uvedeno na čínský trh velké množství nových značek, ale jen málo z nich bylo úspěšných a udržely se na trhu delší dobu. Proto je třeba věnovat uvedení značky Jetta na čínský trh velkou pozornost.

Co všechno se vyrábí ve FAW-Volkswagen?

Vyrábí se vozy Audi a VW. V současné době vrcholí přípravy na start prodeje značky Jetta, o které už jsme mluvili. Prodávát by se měla začít ještě ve druhé polovině tohoto roku. Kromě Jetty se v Číně vyrábějí modely Bora, Sagitar, Golf, C-Trek, Magotan, T-Roc, Tayron a CC. V následujících měsících a letech budou uvedeny na trh ještě další tři SUV modely a od roku 2021 také nové elektromobily z rodiny I.D. na bázi MEB platformy (modulární platforma pro elektromobily MEB, *Modularen Elektrifizierungsbaukasten, bude technologickým základem nové rodiny vozidel s elektrickým pohonem značky Volkswagen, která se bude označovat I.D.; na stejném základě vznikají i první vozy Škoda s plně elektrickým pohonem – pozn. red.*).

Zatím se ve FAW-Volkswagen elektromobily nevyrábějí?

S výrobou elektrovozů eGolf a eBora začínáme. Prodej elektromobilů v Číně roste, ale profitabilita je u těchto modelů velmi nízká.

Nicméně Čína má sehrát v globální transformaci koncernu Volkswagen klíčovou roli. Do roku 2028 tam chce vyrábět 11,6 milionu elektromobilů, což je polovina z celkově koncernem plánovaných elektromobilů. Budou podle vašeho odhadu všechny určeny pro domácí trh?

V počáteční fázi ano, veškerá výroba bude určena k prodeji na čínském trhu.

Loni čínský automobilový trh zaznamenal první roční propad od konce 90. let a také v letošním prvním pololetí prodeje kvůli ochlazení tamní ekonomiky klesly. Pociťl to i VW, resp. FAW-Volkswagen?

Pociťl, ale naše prodeje se vyvíjejí i přes propad pozitivně. Za první polovinu letošního roku jsme mírně nad loňskými výsledky a náš podíl na trhu roste.

V Číně už se několik výrobců věnuje výrobě baterií pro elektroauta. To je právě jedna z obav, která zaznívá z České republiky: že bude na Číně závislá ohledně dodávek baterií do elektromobilů. Bude, co myslíte?

Dnes stále dominují japonští a korejsí výrobci baterií – Panasonic, LG a Samsung. V Číně jim ale vyrůstá velká konkurence, například ve firmě CATL. Čínští výrobci baterií budou hrát v budoucnu určitě důležitou roli nejen v Číně.

Koncern Volkswagen vyvíjí velké úsilí v tom, aby se baterie vyráběly také v Evropě.

Jak je to v Číně s pracovní silou, konkrétně technickými profesemi? Nenaráží při tak masivním rozmachu automobilového průmyslu na jejich nedostatek?

Čína má dostatek technických univerzit a technické vzdělání výrazně podporuje. Mimo to studuje mnoho mladých Číňanů v zahraničí. Technická pracovní síla není v Číně problémem.

Jak rostou mzdy v autoprůmyslu?

V poslední době došlo k výraznému nárůstu ceny pracovní síly, ale zároveň se daří zvyšovat efektivitu práce. Personální náklady již delší dobu nejsou výraznou výhodou při lokální produkci. A to platí nejen pro autoprůmysl.

Kdy myslíte, že se začnou auta vyrobená v Číně prodávat v Evropě?

Nemyslím si, že by se v Evropě někdy čínská auta prodávala ve větší míře. Čínské automobilky se budou soustředit na vývoz do Asie, Afriky a Latinské Ameriky. V těchto oblastech budou v budoucnu své vozy také vyrábět. ■

Libuše Bautzová

Martin Jahn

Kariéru zahájil jako vedoucí marketingového oddělení v agentuře CzechInvest, v letech 1999 až 2004 zde působil jako generální ředitel. Mezi roky 2004 a 2005 byl místopředsedou vlády pro ekonomiku. Poté nastoupil do společnosti ŠKODA AUTO, kde byl jako člen představenstva odpovědný za personalistiku a vztahy s veřejnými institucemi. V roce 2008 se stal ředitelem Volkswagen Group v Rusku, o dva roky později přešel do centrály VW v německém Wolfsburgu, kde řídil mezinárodní prodej firemních flotil. Od roku 2016 je viceprezidentem pro prodej a marketing FAW-Volkswagen v Číně.

V letech 2007 až 2016 byl prezidentem Sdružení automobilového průmyslu.

Je absolventem Vysoké školy ekonomické v Praze, v letech 1997 až 1999 studoval na DePaulově univerzitě v Chicagu, kde získal titul MBA.

Martin Jahn je ženatý a má čtyři dcery. Hovoří anglicky, německy, rusky a částečně francouzsky. Prezidentem Francie byl jmenován Rytířem Řádu za zásluhy.

Přelomový rok 2018 s novými maximy

Český automobilový průmysl dosáhl v roce 2018 opět rekordních výsledků. Pro celý evropský a v určité míře i světový průmysl znamená tento rok jistý přelom. Ambiciózní cíle Evropské unie v oblasti regulace emisí CO₂ a s tím související nástup elektromobility předznamenávají největší transformaci odvětví v historii. O výsledcích i budoucích výzvách pro autoprůmysl se hovořilo na červnové výroční tiskové konferenci AutoSAPu.

Celkový objem produkce, tržby i export členů Sdružení automobilového průmyslu dosáhly loni na nová maxima. Podle Bohdana Wojnara, prezidenta AutoSAPu, se český automobilový průmysl v roce 2018 patrně ocitl na svém vrcholu. „Z dat od našich členů i z veřejných zdrojů lze vysledovat podstatné snížení tempa růstu z předchozích let a vyčerpání trhu práce. S ohledem na transformaci odvětví, vývoj na evropských a světových trzích a další rizika můžeme očekávat podobný vývoj i v letošním roce.“

Nové evropské předpisy kladou velké nároky jak na výrobce, tak na dodavatel-
ský řetězec. Bohdan Wojnar říká: „Evropská regulace limitů CO₂ vytváří na automobilky velký tlak. Výrobci i dodava-
telé se na nové trendy intenzivně připravují. Klíčem k úspěchu je ale především budoucí zájem zákazníků. Proto je nyní zcela zásadní dialog s vládou ČR, podpora z její strany a účast na transformaci odvětví prostřednictvím vytváření uživatelsky příznivého prostředí.“
Také podle Zdeňka Petzla, výkonného ředitele AutoSAPu, je požadavek automobilového průmyslu na podporu vlády oprávněný: „Pokud se vládě nepodaří odstranit překážky, které brzdí například rozvoj elektromobility v ČR,



Bohdan Wojnar, prezident AutoSAPu

Foto: AutoSAP

o to více hrozí, že pokuty, které by automobilky byly při neplnění emisních cílů nuceny platit do rozpočtu EU, by měly zásadní negativní vliv nejen na prosperitu firem, ale i na odvody do českého státního rozpočtu nebo na zaměstnanost. Hovoříme přitom o 250 milionech korun na každých 100 tisíc vyrobených vozidel při překročení limitů o pouhý 1 gram CO₂“

Fiskální přínos členských firem AutoSAPu veřejným financím v roce 2018



62 mld. Kč
CELKEM

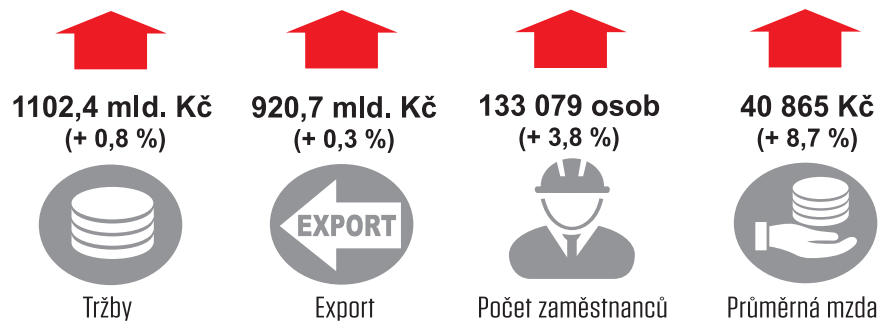
VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

Celkové výsledky členských firem AutoSAPu v roce 2018 byly rekordní

Produkce firem sdružených v AutoSAPu loni mírně překonala maxima dosažená o rok dříve. Většinu zboží firmy vyvezly, dominantním exportním partnerem je dlouhodobě s více než třetinovým podílem Německo.

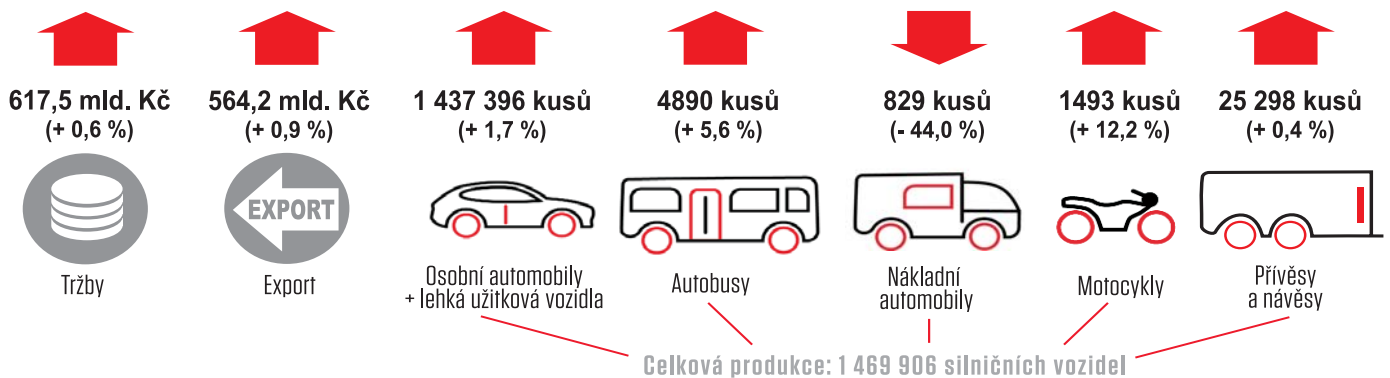
Na celkové průmyslové produkci ČR se firmy AutoSAPu podílely v roce 2018 téměř jednou čtvrtinou (23,7 %), podíl na celkovém exportu činil loni 20,9 %.

Uplynulý rok byl současně ve znamení růstu počtu zaměstnanců a jejich mezd. V členských firmách AutoSAPu přibýlo 4895 osob. Nárůst počtu zaměstnanců i mezd zaznamenali jak finální výrobci, tak i dodavatelé a ostatní firmy



a organizace. Průměrná mzda ve firmách AutoSAPu vzrostla loni na 40 865 Kč, v dělnických profesích se zvýšila na 34 556 Kč (+9,4 %).

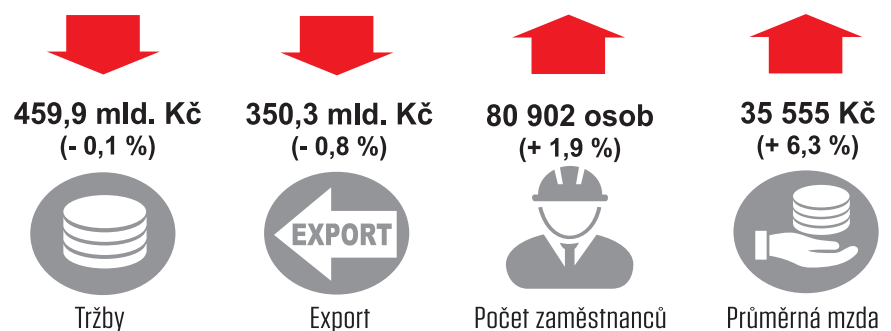
„Finalisté“ v autoprůmyslu zvýšili tržby i export, vyrobili 1,47 milionu vozidel



Dodavatelé pocítli mírné ochlazení, ale potvrdili stabilní výkonnost

Přínos dodavatelských firem pro výkonnost celého autoprůmyslu v ČR je významný. Podíl na celkových tržbách firem AutoSAPu činí 41,8 %, na exportu pak 38,3 %. Do skupiny 10 největších exportérů AutoSAPu se dlouhodobě řadí celkem šest dodavatelů.

Stejně jako u finalistů se také u dodavatelských firem projevilo ochlazení zejména na exportních trzích. Přestože tržby a export dodavatelů nepatrně poklesly, lze říci, že výkonnost zůstala na úrovni předchozího roku.



Nejrychleji rostoucími firmami AutoSAPu byly loni účelové organizace



Firmy zabývající se službami, výzkumem, vývojem a konstrukcí pro automobilový průmysl nabývají v souvislosti s transformací odvětví na důležitosti. Představují téměř třetinu firem AutoSAPu a zaměstnávají téměř 9500 zaměstnanců. S více než pětadvacetiprocentním meziročním nárůstem tržeb se staly nejrychleji rostoucí součástí AutoSAPu.

ŠKODA AUTO vstupuje do nové éry

Ještě letos se můžeme těšit na dva průkopníky elektromobility pod značkou okřídleného šípů: čistokrevný elektromobil CITIGO^eiV a plug-in hybrid SUPERB iV. V nadcházejících čtyřech letech chce automobilka investovat v souvislosti s elektromobilitou dvě miliardy eur, což představuje největší investiční program v dějinách značky. V roce 2025 by měla být každá čtvrtá prodaná škodovka elektromobil.



Výrazné linie studie ŠKODA VISION iV naznačují podobu budoucích elektrických vozů této značky.

Foto: ŠKODA AUTO

S trochou nadsázky by se dalo říct, že se celý automobilový svět vrací do minulosti. Vozy na elektrický pohon nejsou nic nového. Už v roce 1835, tedy 50 let před prvním vozem se spalovacím motorem, sestavil elektromobil holandský profesor Sibrandus Stratingh se svým asistentem. A co dnes vypadá skoro neuvěřitelně, na počátku 20. století jezdilo v USA více elektromobilů než automobilů se spalovacím motorem. Pravda, aut bylo o dost méně.

V českých zemích nevyvinul takový vůz nikdo jiný než František Křižík (1895). Jedním z prvních průkopníků elektromobility byl také Ferdinand Porsche; jeho vozidlo poháněné dvěma bateriemi spatřilo světlo světa v roce 1900. Později všechno nabralo jiný směr.

Před výrobou testování

Letošní rok je v historii automobilky ŠKODA AUTO naprosto mimořádný: s čistě elektrickou verzí vozu CITIGO*iV* a modelem SUPERB *iV* s plug-in hybridním pohonem začíná pro největší automobilku v ČR éra elektromobility.

Přestože první vozy budou zájemcům reálně k dispozici až na přelomu roku 2019, v jistém slova smyslu už nová doba začala. V rámci pilotního projektu nabídla automobilka prvním vybraným individuálním zákazníkům a institucím v České republice zapůjčení testovacích prototypů pod názvem CITIGO E-Pilot. Cílem projektu je získat ještě před zahájením sériové výroby elektrické verze modelu CITIGO*iV* od potenciálních zákazníků a zájemců o alternativní pohony informace o tom, jak se vůz a tato technologie osvědčily v běžném provozu.

CITIGO a SUPERB, oba *iV*

CITIGO*iV* se do historie zapíše jako úplně první sériově vyráběný ryze elektrický automobil značky ŠKODA. Vzhledem k tomu, že bylo nutné pod podlahu instalovat lithium-iontové akumulátory, musel původní model projít výraznými změnami. Kapacita baterií je 36,8 kWh a dle WLTP vystačí k dojezdu 265 kilometrů.

Elektrický model ŠKODA CITIGO*iV* pohání elektromotor o výkonu 61 kW, točivý moment dosahuje 210 Nm. Zrychlení z nuly na 100 km si vyžádá 12,5 s a nejvyšší dosažená rychlost má být 130 km/h.

Sériová výroba historicky prvního elektromobilu ŠKODA odstartuje ještě ve druhé polovině tohoto roku. Na český trh bude uveden počátkem roku 2020. Podle nepotvrzených informací by cena včetně DPH neměla přesáhnout půl



Na Mistrovství světa v ledním hokeji v Bratislavě představila letos v květnu ŠKODA AUTO modernizovanou verzi své vlajkové lodi, modelu SUPERB. Ten bude v nabídce i s plug-in hybridním pohonem.

Foto: ŠKODA AUTO

milionu korun, automobilka se nechala slyšet, že cenu oznámí na nadcházejícím automobilovém veletrhu ve Frankfurtu.

Základem vozu SUPERB *iV* je modernizovaná vlajková loď automobilky, konkrétně vůz s benzínovým motorem o výkonu 115 kW. Spolu s elektromotorem o výkonu 85 kW dosahuje celkového výkonu 160 kW.

Lithium-iontový akumulátor, uložený v podlaze před zadní nápravou, má kapacitu 13 kWh. V čistě elektrickém režimu ujede SUPERB *iV* až 55 km (WLTP). Celkový dojezd má být v kombinovaném cyklu až 850 kilometrů.

Dalších deset

Elektrifikovanými modely CITIGO*iV* a SUPERB *iV* však ofenzíva značky ŠKODA na poli e-mobility teprve začíná. Příští rok bude následovat první sériově vyráběný elektromobil postavený od základu na moderní koncernové modulární platformě MEB (Modularen Elektrifizierungsbaustein) určené pro elektromobily, a to sériová podoba designové studie pod názvem ŠKODA Vision *iV*, představená letos v Ženevě.

Do konce roku 2022, tedy do tří let, bude řada *iV* obsahovat přes deset částečně nebo plně elektrických vozů, tedy třetinu ze všech nových modelů. A ještě jedno číslo: ŠKODA AUTO plánuje, že do roku 2025 budou představovat čisté vozy řady *iV* čtvrtinu prodejtů.

7000 interních dobíječů

Jedním z výrazně limitujících faktorů většího rozšíření zájmu o elektromobily je dnes nedostatek dobíjecích stanic. I tady chce ŠKODA AUTO sehrát významnou roli.

Už v roce 2018 investovala 3,4 milionu eur do výstavby interní dobíjecí infrastruktury v hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi. Pro vlastní zkušební provoz v současnosti využívá více než 300 dobíjecích bodů. Do roku 2025 uvolní na výstavbu interní dobíjecí infrastruktury s téměř 7000 dobíjecími body ve svých českých závodech v Mladé Boleslavi, Kvasinách, Vrchlabí a v jejich okolí přibližně 32 milionů eur.

Od začátku roku 2020 budou všichni obchodní partneři značky ŠKODA v ČR disponovat v areálu svých provozoven a servisů dobíjecími stanicemi, čímž aktivně přispějí k výraznému rozšíření dobíjecí infrastruktury v jednotlivých regionech republiky.

Ve spolupráci s mateřskou společností Volkswagen vyvíjí ŠKODA AUTO dobíjecí stanice, tzv. wallboxy, pro domácí nabíjení. Na cesty po Evropě vybaví zákazníky kartou e-Charge, jejímž prostřednictvím bude možné využívat velký počet dobíjecích stanic v evropských zemích. Kartou bude možné platit i některé služby.

Změny ve výrobě

Přechod části výroby vozů s klasickými pohony na produkci elektromobilů si vyžádá výrazné změny v celém výrobním řetězci, u vztahů s dodavateli komponentů i v prodeji. Do technologií budoucnosti investuje automobilka dvě miliardy eur, tedy zhruba 50 miliard korun.

ŠKODA AUTO rovněž cíleně a systematicky připravuje své zaměstnance, žáky odborného učiliště i pracovníky dodavatelských firem na požadavky elektromobility. Tato speciální školení absolvovalo už více než 12 tisíc zaměstnanců společnosti.

Vyrábějí i díly pro elektromobily, ke svíčkám přibyly senzory

Část zástupců dodavatelských firem v automobilovém průmyslu je toho názoru, že přechod k elektromobilitě bude pomalejší, než se dosud prezentuje. Transformace sektoru však probíhá a je třeba se na ni připravit. Elektromobily navíc nejsou jediná výzva, se kterou se dodavatelé musejí vypořádat.

V roce 2030 by měl podle požadavků Evropské unie představovat podíl elektroaut třetinu z celkového počtu prodaných vozů. „Všechno napovídá tomu, že náběh nebude tak rychlý,“ myslí si generální ředitel společnosti MOTOR JIKOV Group a viceprezident AutoSAPu Miroslav Dvořák. „Pro elektromobily chybí dobíjecí infrastruktura, není zabezpečena výroba baterií; a hlavně musí být zákazníci, kteří by taková auta chtěli kupovat. Při současné výši cen je nutná dotace, která se mi pro ČR nezdá reálná. Domnívám se, že v blízké budoucnosti se lépe bude dařit hybridům a také jiným pohonům, například CNG. Z toho mi logicky vyplývá, že požadavky EU na snížení emisí CO₂ jsou časově nereálné. Autoprůmysl navíc není zásadním zdrojem CO₂ na Zemi. Skleníkové plyny ve velkém pocházejí ze zemědělství, energetiky...“

MOTOR JIKOV, firma, která letos slaví 120. výročí existence, vyrábí především odlitky a komponenty pro automobilový průmysl. Loni významně investovali do modernizace výroby a realizují už i první zakázku pro elektromobily – vyrábějí díly do alternátorů, dodávají technologie pro výrobu dalších součástek.

E-mobilita je jeden směr

Rychlý nástup elektromobility neočekává ani místopředseda divize dodavatelů AutoSAPu a předseda představenstva společnosti BRISK Tábor Mojmir Čapka. Jeho firma, která vyrábí především zapalovací svíčky, zatím žádný útlum ze strany zákazníků nepociťuje. „Čísła mluví za vše. Oproti minulému roku máme letos v BRISKu nárůst prodeje zapalovacích svíček o devět procent,“ říká Mojmir Čapka. „Každý rok přibude na zeměkouli 100 milionů nových aut a z toho je podstatná část se spalovacími motory, takže myslím, že doba, kdy nebudou potřeba zapalovací svíčky, je ještě daleko. A bude-li



Miroslav Dvořák

Foto: AutoSAP

rychleji přibývat hybridů, tak to je pro nás dobrá zpráva, ty také mají spalovací motor.“ Podle šéfa BRISKu navíc e-mobilita není jediný směr transformace.

Miroslav Dvořák ani Mojmir Čapka nejsou odpůrci transformace autoprůmyslu, jen se na vše dívají realisticky, tedy z pohledu svých firem.

BRISK sází mimo jiné na to, že jeho odběratelé jsou často z jiných kontinentů než Evropa a tam tlak na snižování emisí není tak velký. Vyrábějí svíčky, které splňují požadavky zmenšování motorů, vyvinuli svíčku speciálně pro auta jezdící na plyn. Polovinu tržeb ale představují senzory, které se uplatňují i v elektromobilech.

To, že je dobré nebyť závislý na jednom produktu nebo na jednom odběrateli, ale „stát na více nohou“, o tom je přesvědčený i Miroslav Dvořák z MOTORu JIKOV. A neplatí to jen v době transformace průmyslu, je to obrana před jakoukoliv krizí.

Tlak bude sílit

Úloha dodavatelů a subdodavatelů je pro úspěšnost automobilového průmyslu klíčová. Změny v automobilovém průmyslu pocítí – dříve či později – většina z nich. „Pro dodavatele jsou to jasné výzvy: Řada prací na autech odpadne a nahradí ji díky jinému sortimentu výrobků práce jiná, většinou kvalifikovanější,“ říká viceprezident AutoSAPu Miroslav Dvořák. „Bohužel problém je, že český vzdělávací systém nefunguje tak, jak by potřeboval firemní sektor.“



Mojmír Čapka

Foto: Brisk Tábora

Nejde přitom jen o to, že část v budoucnu vyrobených vozů nebude potřebovat klasický motor, změní se převodovky a rozvodovky, brzdová soustava a řada dalších věcí. Poroste také tlak ze strany finálních výrobců, kteří budou chtít kompenzovat vysoké náklady na vývoj vozů s novým pohonem nižšími náklady na komponenty. Po dodavatelích se bude chtít, aby byli levnější, pružnější a přicházeli s díly a příslušenstvím, které obstojí v nové době.

Podle Miroslava Dvořáka ale nepředstavují nové trendy v podobě e-mobility a autonomního řízení jen hrozby; jsou rovněž příležitostí. Podniká výzkum a vývoj jak na podnikové, tak s využitím dotací i na celostátní úrovni a budou iniciovat nové investice ve firmách.

Loňský rok ve znamení stagnace

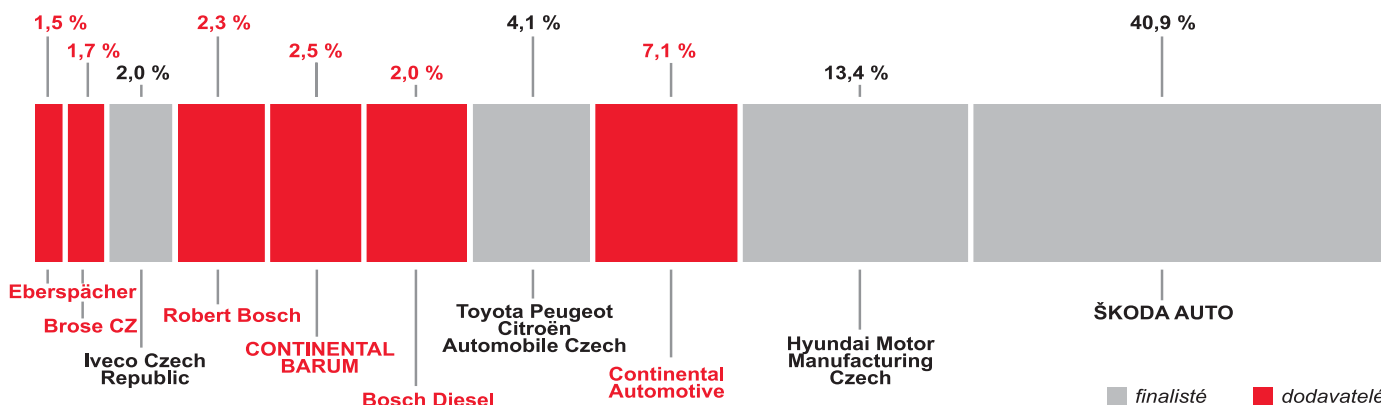
Přínos dodavatelů pro výkonost celého autoprůmyslu v ČR je významný. Z celkového počtu 146 členů Sdružení automobilového průmyslu je jich 93. Jejich podíl na celkových tržbách firem AutoSAPu činil v loňském roce 41,8 %, na exportu pak 38,3 %. Do skupiny deseti největších exportérů AutoSAPu se dlouhodobě řadí šest dodavatelů.

Dodavatelství v roce 2018 (členové AutoSAPu)

Tržby: 459,9 mld. Kč (meziroční změna - 0,1 %)
Zaměstnanost: 80 902 osob (meziroční změna + 1,9 %)

Export: 350,3 mld. Kč (meziroční změna - 0,8 %)
Průměrná mzda: 35 555 Kč (meziroční změna + 6,3 %)

Dodavatelé mezi největšími exportéry (podíl firem na exportu členů AutoSAPu v %)



Významný je také podíl dodavatelů na zaměstnanosti. Téměř 81 tisíc lidí v dodavatelství představuje více než 60 % z celkového počtu pracovníků členů AutoSAPu.

V porovnání s předchozím rokem zůstala výkonnost českých dodavatelů v automobilovém průmyslu v podstatě na stejné úrovni. To lze za současné situace považovat za úspěch, mimo jiné kvůli tomu, co už zmínil šéf MOTORu JIKOV. „Potýkáme se s velkým nedostatkem pracovníků, především těch kvalifikovaných,“ vysvětluje Miroslav Dvořák. „Najít pracovníky nejsou nejlepším řešením, projevuje se to v produktivitě i v kvalitě.“ Problémem je i stálý tlak na růst mezd, nově i zrušení karenční doby.

Letošní rok s největší pravděpodobností zůstane na úrovni toho minulého. Analytici celkově předpovídají pro automobilový průmysl pokles, který bude odrazem především ochlazující se ekonomiky v Německu a s tím související nižší poptávkou po nových vozech. V dalším období by se mohl ve výsledcích automobilového průmyslu negativně projevit i odchod Velké Británie z EU, případně i zhoršené obchodní vztahy mezi Evropou a USA.

„Žádný katastrofický scénář nevidím. Minimálně firmy, které mají vlastní vývojové kapacity, jsou schopné se adaptovat na výrobky, které budou žádané,“ je přesvědčený majitel a ředitel BRISKu Tábora Mojmír Čapka. „Problém by mohl potkat ty podniky, které provádějí jen jednoduchou montáž, nemají vlastní marketing a obchod a závisí jen na jednom odběrateli.“

Ve znamení pokračujícího růstu

Fiskální rok, který skončil 31. března 2019, byl pro Koyo Bearings rokem úspěšným. Olomoucká společnost zabývající se výrobou ložisek už podruhé za dobu své existence překročila hranici tržeb jedné miliardy korun. Firma, která je dnes součástí japonské korporace JTEKT, má ve výrobě ložisek více než stoletou tradici.



Výrobce ložisek Koyo Bearings je firma překračující svým významem hranice Olomouckého kraje.

Foto: Koyo Bearings

Společnost Koyo Bearings Česká republika, která působí v srdci Moravy už devatenáctým rokem, se řadí mezi světové špičky ve výrobě ložisek. Od svého založení v roce 2001 vyrobila již 210 milionů ložisek; jen za minulý rok to bylo 17 milionů kusů.

Fiskální rok 2018 byl pro tuto firmu opět ve znamení pokračujícího nárůstu objemu výroby. Díky tomu vzrostly tržby proti předcházejícímu fiskálnímu roku o 4 %. „S uplynulým rokem můžeme být spokojeni. Prvních šest měsíců bylo pozitivně ovlivněno získáním nových zákazníků a růstem požadavků od zákazníků stávajících. Druhou polovinu roku ovlivnila situace spojená se



Společnost se zaměřuje na výrobu ložiskových kroužků a montáž samotných ložisek.

Foto: Koyo Bearings

schvalováním typu vozidel v Evropské unii dle emisní metodiky WLTP, která je časově i finančně náročnější, proto dochází ke zdržení dodávek. Velkým vlivem byl také pokles prodeje aut v Číně. Tržby společnosti nicméně rostly loni už pátý rok po sobě,“ řekl k výsledkům ředitel olomoucké Koyo Bearings Petr Novák.

Investice spojené s Průmyslem 4.0

Společnost Koyo Bearings v uplynulém roce investovala téměř 120 milionů korun do modernizace strojového parku. „Průmysl 4.0 a elektromobilita jsou žhavými trendy v automobilovém průmyslu, které chceme a hlavně musíme sledovat. Náš výrobní systém je velice precizní, proto je třeba držet krok s nejmodernějšími technologiemi. Velkou část investic spolklka výstavba nové kalící linky, s níž se začalo už v roce 2017,“ dodal Petr Novák.

Na nové technologie se firma zaměřuje ve svém Technologickém centru v Brně, kde se provádějí činnosti v oblasti úpravy stávajících výrobků, testování, designu, simulace, tribologie (obor zabývající se procesy tření, opotřebením a mazání) a analytických měření.

Výroba v souladu s životním prostředím

Část investic společnosti směřovala do projektů, které souvisejí s životním prostředím. Několik z nich se zaměřilo

na snížení emisí oxidu uhličitého, který vzniká převážně spotřebou elektrické energie. Uskutečnila se výměna energeticky náročných starých klimatizací za adiabatické chlazení. V uplynulém roce proběhla také výměna starých světel za nové, úspornější LED osvětlení. Výměna bude pokračovat i v letošním roce, tentokrát v kancelářských prostorách.

Dále investovala společnost do pořízení odsolovače, který ze solné lázně pro kalení separuje sůl, takže může být opětovně využita. Zpětné využití soli snižuje zhruba o 128 tun množství odpadu, který by musel být zlikvidován jako nebezpečný.

Změnou prošel i výrobní proces po bezpečnostní a ergonomické stránce. Celková výše investic do projektů zaměřených na životní prostředí a bezpečnost zaměstnanců při práci se za uplynulý fiskální rok vyšplhala na 24 milionů korun. Ve fiskálním roce 2019 se firma zaměří na instalaci fotovoltaických panelů na střechu závodu nebo instalaci kogenerační jednotky, sloužící pro výrobu elektrické energie a tepla

ze zemního plynu. Tato zelená energie bude následně využívána v olomouckém závodě. Letos bude také pořízen separátor vody z odpadní emulze a prací vody. Tím firma získá zpět asi 500 tisíc litrů vody, které se znovu použijí například pro výrobu emulze nebo pro potřebu úklidové firmy.

Podpora školství a charita

V uplynulém fiskálním roce věnovala Koyo Bearings 400 tisíc korun na podporu školství a charitativních spolků, se kterými dlouhodobě spolupracuje. Fiskální rok 2018 završila rozdělením 250 tisíc korun mezi osm základních škol Olomouckého kraje. Ty použijí peníze na obnovu dílen, kde budou rozvíjet praktické myšlení žáků.

V této souvislosti není bez zajímavosti, že ředitel firmy Petr Novák je členem Krajské rady pro inovace a vzdělávání a aktivně se podílí na vzniku krajského inovačního centra. S veřejnou správou řeší zavedení technických oborů a nedostatečně propracované duální vzdělávání v Olomouckém kraji.

Zaměřeno na zaměstnance

V minulém roce získala společnost Koyo Bearings také několik ocenění. Stala se mimo jiné Společností přátelskou k rodině. Toto ocenění si zasloužila především díky projektům, které jsou zaměřeny na

zaměstnance a rodinné příslušníky. Na akce pro své pracovníky věnovalo loni vedení firmy částku jednoho milionu korun.

Například letos se uskutečnil už druhý ročník KoyoFestu, na kterém vystoupily kapely, jejichž členové jsou zaměstnanci Koyo Bearings. O jejich hudbu je velký zájem, proto jejich tvorbu společnost ráda podpoří.

Společnost Koyo Bearings je nejen členem Sdružení automobilového průmyslu, ale také Hospodářské komory ČR, Svazu průmyslu a dopravy ČR a Moravskoslezského automobilového klastru. ■



Foto: Koyo Bearings

První „cizinec“ mezi Japonci

Ředitel Koyo Bearings Česká republika **Petr Novák**, který je zároveň členem představenstva Sdružení automobilového průmyslu, přijal s platností od 1. července tohoto roku pracovní nabídku na pozici General Manager Global Acceleration Team, která je začleněna do oddělení Corporate Planning v hlavní centrále korporace JTEKT v Nagoji. Tímto se stal v centrále JTEKT prvním členem vedení, který není japonské národnosti.

„Je to pro mě neuvěřitelná čest. V Japonsku je uplatňován princip seniority, což pro mnohé znamená čekání i několik desítek let na tak vysokou pozici. Velmi si vážím toho, že jsem získal takovou příležitost,“ vyjádřil se k novému postu Petr Novák.

Ve funkci ředitele Koyo Bearings Česká republika Petr Novák i nadále zůstává, očekává, že polovinu pracovní doby stráví v Japonsku a druhou polovinu v České republice. V JTEKT povede nově zřízené oddělení, jehož misí je zavedení a standardizace nového systému řízení regionů korporace (Japonsko, Asie, Evropa, USA) a následně všech výrobních závodů a poboček po celém světě. Tento systém řízení by měl mimo jiné určit autonomii jednotlivých regionů a výrobních závodů, jejich pravomoci, odpovědnosti a reporting.

Zajišťují palivo až pro 100 letů denně

Společnosti Czech Airlines Handling, Mercedes-Benz Trucks ČR a výrobce přívěsů a návěsů Schwarzmüller uspořádaly v květnu setkání s novináři přímo na Letišti Václava Havla Praha. Důvodem bylo představení unikátní návěsové cisterny, kterou v letištním provozu používá společnost Czech Airlines Handling. Ta na pražském letišti poskytuje služby odbavení ale i plnění a prodeje paliva leteckým společnostem, které do Prahy létají.

Hliníková samonosná konstrukce dopravní nádrže, která je kvůli průjezdu pod křídly letadel velmi nízká, má nosnost až 37 tun a kapacitu 55 tisíc litrů leteckého petroleje. Je vhodná pro plnění malých i velkých dopravních letadel a s průtokem až 3 tisíce litrů za hodinu je obsluha schopná i ta největší letadla naplnit za zhruba 60 minut.

Cisternová jízdní souprava je určena pro přepravu leteckého petroleje JET A-1 a je vyrobena pouze pro provoz na letištích. Mezi kabinou tahače a sektorem pro armatury a přístroje je umístěna hydraulicky ovládaná výškově přestavitelná tankovací plošina. Návěs je vybaven dvojitým nápravovým agregátem značky BPW se zadní říditelnou natáčecí nápravou s elektropneumatikou uzávěrkou zadního chodu automaticky aktivovanou při zařazení zpátečky.

Celá souprava splňuje nejprísnější bezpečnostní požadavky – má senzory pro kontrolu aktivity kritických míst, kamery pro zadní chod, automatické zabrzdění návěsu při procesu plnění letadel, samozřejmě je bezpečnostní systém „mrtvý muž“, který v případě nenadálé situace prostřednictvím spínače drženího v ruce operátora ihned zastavuje výdej paliva.

Společnost Czech Airlines Handling, která má ve flotile aktuálně deset speciálních cisteren včetně tohoto nejnovějšího typu, obsluhuje v průběhu jednoho dne až 100 letů



Cisternová vozidla značky Schwarzmüller jsou v provozu na mnoha evropských letištích, včetně Prahy. Foto: Vojtěch Severýn

a své služby poskytuje největším světovým dopravcům. Cisternová vozidla značky Schwarzmüller jsou v provozu na mnoha evropských letištích, kromě Prahy také v Bělehradě, Budapešti, Lublani, Vídni, Ženevě a dalších

Rakouská skupina Schwarzmüller je jedním z největších evropských dodavatelů kompletního sortimentu užitkových přípojných vozidel. Je zastoupena ve 21 zemích, převážně ve střední, jihovýchodní a východní Evropě. Ročně produkuje téměř 10 tisíc vozidel, z toho je v České republice ve výrobním závodu poblíž města Žebráku vyrobena celá pětina.

MTX oslavila padesátiny



Společnost MTX vznikla v roce 1969 jako účelové zařízení v rámci tehdejšího Automotoklubu pod názvem Metalex. Jeho prvotní náplní byla metalizace ocelových konstrukcí, vydělané peníze se pak investovaly do vývoje a výroby závodních speciálů. Díky tomu tak mohly vzniknout v dalších letech desítky formulí, osobních a nákladních automobilů a motocyklů pro sportovní a speciální účely. Vozy se v nejrůznějších soutěžích pravidelně umísťovaly na nejvyšších příčkách.

Mnohé z typů a modelů vznikly v malých či větších sériích, jiné byly vyrobeny pouze jako prototypy nebo ve velmi omezeném počtu. Všechny výrobky však měly jedno společné – na svou dobu měly vysokou úroveň konstrukčních



Díky společnosti Metalex vznikla v minulosti řada unikátních závodních vozů. Foto: MTX

prací i dokonalé řemeslné provedení. Jeden z prvních zde vyrobených automobilů, formule Škoda, startuje v mistrovství České republiky doposud.

V roce 1990 celý podnik Metalex odkoupilo několik zaměstnanců a vznikla nová společnost MTX. Nadšení pro sport sice nepolevilo, ale v tržních podmínkách bylo nutné přejít od výroby převážně závodních strojů ke komerčním činnostem. Díky předchozím zkušenostem s vývojem

a výrobou závodních speciálů a různých verzí sportovních a užitkových vozů bylo o osudu firmy jasno. Začala se věnovat úpravám automobilů dle individuálních požadavků jejich provozovatelů a samozřejmě v souladu s platnými zákony a požadavky na provoz.

Kromě individuálních přestaveb zajišťuje MTX také služby velkým společnostem jako například ŠKODA AUTO nebo VW; jde například o úpravy policejních vozů a jejich homologaci. Vedle toho je MTX od roku 2014 státem pověřeným distributorem českých dálničních známek na území ČR a v zahraničí. S ročním prodejem v hodnotě okolo 1,5 miliardy korun je druhým největším prodejcem těchto kupónů v Česku.



PODNIK ROKU 2018

V AUTOMOBILOVÉM
PRŮMYSLU ČR



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

AutoSAP ocenil nejúspěšnější firmy

Sdružení automobilového průmyslu vyhlásilo už po jedenadvacáté výsledky soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu. Ocenění v podobě originálních skleněných plastik získalo šest firem.



Zástupci oceněných firem s vedením AutoSAPu. Zleva: Michal Kadera (ŠKODA AUTO), Jiří Vaněk (Iveco Czech Republic), Rudolf Melezínek (3M Česko), prezident AutoSAPu Bohdan Wojnar, viceprezident AutoSAPu Miroslav Dvořák, Filip Valenta (Toyota Tsusho Europe SA), Jan Chabada (GLOBAL ASSISTANCE), Miloš Svoboda (MANN+HUMMEL CZ), výkonný ředitel AutoSAPu Zdeněk Petzl

Foto: AutoSAP

Při příležitosti výroční tiskové konference Sdružení automobilového průmyslu oznámilo vedení AutoSAPu jména šesti členských firem, které v loňském roce dosáhly nejlepších výsledků. Podobně jako v minulých letech i tentokrát se hodnotily odděleně společnosti v kategoriích do 250 zaměstnanců a nad 250 zaměstnanců.

Do soutěže se zapojilo celkem 81 firem, 52 v kategorii velkých a 29 v kategorii menších.

Kritérii pro posouzení úspěšnosti byly výsledky, kterých podniky v roce 2018 dosáhly v těchto základních ekonomických ukazatelích:

- | Hospodářský výsledek před zdaněním
- | Přidaná hodnota na pracovníka
- | Složené kritérium tržeb
 - a) meziroční změna tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb
 - b) tržby za prodej vlastních výrobků a služeb na zaměstnance

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

Podniky roku 2018 v českém automobilovém průmyslu se staly firmy (v abecedním pořadí)

Kategorie do 250 zaměstnanců

- | 3M Česko, spol. s r.o.
- | GLOBAL ASSISTANCE a.s.
- | Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch

Kategorie nad 250 zaměstnanců

- | Iveco Czech Republic, a. s.
- | MANN+HUMMEL (CZ) v.o.s.
- | ŠKODA AUTO a.s.

Zástupci oceněných firem převzali od vedení AutoSAPu tradiční ručně dělané originální skleněné plastiky z dílny sklářského mistra Lukáše Šulce ze Železného Brodu.



3M Česko, spol. s r.o.



Společnost 3M Česko je součástí nadnárodního konglomerátu 3M, který působí v 70 zemích světa. Jeho výrobky se využívají v domácnostech, školách, nemocnicích a v podnicích mnoha odvětví.

V České republice je 3M od roku 1992. Spolupracuje se všemi výrobci aut a s desítkami subdodavatelů v ČR, podílí se na aplikacích využívaných ve výrobním procesu a v konstrukci vozů v oblasti lepení, akustiky, tepelných izolací a dekorativních prvků.

V současné době se společnost s využitím svého know-how zaměřuje na vývoj aplikací a výrobků v oblasti elektrických vozidel a autonomního řízení.

Společnost 3M si vytyčila závazek, že každý nový výrobek bude naplňovat principy udržitelného rozvoje, a to z hlediska snižování emisí, spotřeby vody, ale i přidané hodnoty pro koncového uživatele.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: **51 mil. Kč**

Počet kmenových zaměstnanců: **109**



Společnost 3M vyvíjí mimo jiné aplikace pro průmyslové lakovny. Na snímku ochranné pracovní prostředky a systém na nanášení nátěrových hmot 3M PPS, minimalizující spotřebu barev při opravách, a tím i nutného odpadu

Foto: 3M



Cenu pro jednu z nejlepších firem v automobilovém průmyslu převzal za společnost 3M Rudolf Melezínek.

Foto: AutoSAP

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Naše prodeje jsou do značné míry spojeny s automobilovým průmyslem v České republice. V zásadě platí, že pokud se daří tomuto průmyslovému odvětví, daří se i nám. Samozřejmě je za tím dlouholetá spolupráce s našimi zákazníky na vývoji aplikací a produktový mix, který je pro trh zajímavý.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Platí pro nás stejné výzvy jako pro ostatní – elektrifikace, autonomní řízení, Průmysl 4.0, digitalizace, udržitelnost. 3M Česko patří do nadnárodní společnosti, která řeší tyto otázky z globálního pohledu. My v České republice jsme toho součástí a rozvíjíme aktivity na lokální úrovni. Vytváříme struktury a týmy, které jsou otevřeny těmto výzvám.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

Rozšiřovat spolupráci s klíčovými hráči na trhu a čelit výzvám, o kterých jsem se zmínil v předcházejícím bodě. Spolupráce se bude týkat zejména vytváření nových aplikací a chytrých řešení. Určitě dojde k odklonu od konvenčních aplikací například v oblasti výroby spalovacích motorů, na druhou stranu čekáme rozvoj v oblasti HMI, tedy human machine interface, a elektrotechnických komponentů vozů. Díky našemu širokému portfoliu a silnému globálnímu R&D zázemí máme co nabídnout.

Na otázky Českého autoprůmyslu odpověděl *Rudolf Melezínek, technický manažer společnosti pro region střední a východní Evropy.*

GLOBAL ASSISTANCE a.s.

global
assistance

Společnost GLOBAL ASSISTANCE je součástí skupiny Vienna Insurance Group a působí na českém trhu od roku 2004. Zajišťuje asistenční služby pro motoristy po celé Evropě, ale nabízí rovněž domácí asistenci při poruchách v domech a bytech, právní poradenství a zdravotní asistenční služby k cestovnímu pojištění včetně přepravy pacienta zpět do České republiky svým sanitním vozem, případně letecky vlastním letadlem.

GLOBAL ASSISTANCE spolupracuje v České republice se 60 lékaři a záchranářským týmem, má k dispozici 930 odtahových speciálů s průměrným dojezdovým časem 35 minut, dvě sanitky a letadlo.

V roce 2018 uskutečnila společnost GLOBAL ASSISTANCE přes 200 tisíc zásahů a přijala okolo milionu telefonátů; průměrný čekací čas na nouzové lince byl přitom 11 vteřin.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: 65 mil. Kč

Počet kmenových zaměstnanců: 109



Jan Chabada z GLOBAL ASSISTANCE s Bohdanem Wojnarem, Zdeňkem Petzlem a oceněním

Foto: AutoSAP

Na otázky Českého autoprůmyslu odpověděl Jan Chabada, obchodní a produktový ředitel společnosti.

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Byl to především tlak na produktivitu práce, kterou neustále vylepšujeme díky vhodně nastaveným procesům, a samozřejmě kvalita našich služeb, za kterou vděčíme především našim zaměstnancům.

Dalším důležitým faktorem je perfektní spolupráce a komunikace s našimi dodavateli a zároveň mapování potřeb klientů a přizpůsobování se jejich potřebám.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Musíme se připravit na nové technologie, které ovlivní nejen automobilový průmysl, ale odrazí se i v našem životním stylu a zaběhlých zvycích. Jedná se jak o elektromobilitu a carsharing, tak vyšší důraz na digitalizaci komunikace se zákazníkem. Všem těmto oblastem věnujeme příslušnou pozornost.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

Nadále chceme držet krok s novými technologiemi a přizpůsobovat se potřebám klientů. Zároveň si uvědomujeme, že člověk v nouzové situaci potřebuje především hovořit s člověkem, odborníkem, se kterým nasdílí svůj problém a společně najdou nejvhodnější individuální řešení. Jsme připraveni neustále zvyšovat produktivitu a kvalitu našich služeb.



GLOBAL ASSISTANCE má k dispozici 930 odťahových speciálů s průměrným dojezdovým časem 35 minut. Foto: AutoSAP



PODNIK ROKU 2018

V AUTOMOBILOVÉM
PRŮMYSLU ČR



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch



Česká pobočka Toyota Tsusho Corporation je součástí stejnojmenné mezinárodní obchodní společnosti, která už od roku 1948 buduje celosvětovou obchodní síť zejména pro potřeby automobilového průmyslu. V současné době zajišťuje mateřská firma pestrou paletu logistických, obchodních, výrobních i dalších činností i pro jiné obory ve více než 120 zemích světa. Z celkového počtu zhruba 60 tisíc pracovníků jich v Evropě zaměstnává asi 1500.

Centrála Toyota Tsusho Europe sídlí v Belgii. Kromě České republiky působí společnost také ve Francii, v Německu, Itálii, Maďarsku, Polsku, Rusku, Španělsku, Turecku a Velké Británii.

V uplynulém roce se společnosti Toyota Tsusho Europe v České republice dařilo rozvíjet přízeň a důvěru u současných klientů a také získávat důvěru u klientů nových.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: **215 mil. Kč**

Počet kmenových zaměstnanců: **233**



Liberecké servisní centrum společnosti Toyota Tsusho bylo založeno v roce 2002, pracují tady čtyři desítky zaměstnanců.

Foto: Toyota Tsusho



Filip Valenta, brand manažer společnosti Toyota Tsusho v České republice, přijal ocenění pro nejlepší firmu autoprůmyslu z rukou prezidenta AutoSAPu Bohdana Wojnara.

Foto: AutoSAP

Na otázky Českého autoprůmyslu odpověděl
Filip Valenta, branch manager společnosti.

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch je svým rozsahem i počtem zaměstnanců jednou z největších evropských poboček společnosti Toyota Tsusho Corporation. Od svého založení se zaměřuje především na zákazníky ze sektoru automobilového průmyslu. K pozitivním výsledkům za loňský rok přispěl vývoj tohoto sektoru, kterému se v posledních letech v Evropě velmi daří.

V rámci svých obchodních aktivit se naše společnost i v roce 2018 snažila především uspokojit náročné požadavky svých zákazníků. Klíčovými faktory úspěchu jsou zejména naši zaměstnanci, jejich znalosti a vztah k zákazníkům. Ve vztahu k zákazníkům vycházíme z japonského přístupu, kde je snaha o uspokojení představ zákazníka a jeho spokojenost opravdu na prvním místě.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Mezi evropské výzvy, kterým budeme muset čelit, patří očekávaný pokles prodeje osobních automobilů v Evropě a také plánovaný brexit. Jednou z výzev v České republice bude přeměna automobilky TPCA v Kolíně na výrobní podnik Toyota.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

Mezi aktivity, kterým věnujeme v poslední době úsilí, patří například digitalizace interních procesů. Potenciál pro naši firmu vidíme v rostoucí náročnosti zákazníků a komplexnosti řešení jejich problémů. Kromě globální korporátní znalosti v segmentu automobilového průmyslu, kterou můžeme využít, se naše společnost vyznačuje stabilitou. Důležité jsou pro nás také zkušenosti odborníků, a to nejen z několika segmentů průmyslu a služeb, ale také z různých regionů z celého světa.

Iveco Czech Republic, a. s.

IVECO
BUS

Your partner for sustainable transport

Vysokomýtská společnost Iveco Czech Republic vyrobila v roce 2018 rekordních 4286 autobusů, tedy o několik desítek kusů více než v předchozím roce. Iveco Czech Republic přispívá velkým dílem k růstu české ekonomiky. Je významným zaměstnavatelem v regionu, dává práci více než 3800 lidem a dalších zhruba 1700 pracovních míst vytváří u českých subdodavatelů.

Díky svým úspěchům s produktovou řadou meziměstských autobusů IVECO Crossway, která je v posledních letech lídrem na evropském trhu, je nyní Iveco Czech Republic sedmým největším českým exportérem. Nejvýznamnějšími trhy jsou Francie, Německo, Itálie a Slovensko.

Ve 24. ročníku soutěže Exportér roku se firma umístila na prvním místě v kategorii Nárůst exportu 1993–2017. Letos byla vyhlášena druhým nejlepším Zaměstnavatelem regionu v kategorii do 5000 zaměstnanců.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: **2577 mil. Kč**
Počet kmenových zaměstnanců: **2891**



Na otázky Českého autoprůmyslu odpověděl Jiří Vaněk, generální ředitel společnosti.

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Ve výrobním závodě ve Vysokém Mýtě vyrábíme nejúspěšnější meziměstské autobusy typu Crossway. Výrobní řada autobusů Crossway, Crossway Low Entry a Evadys v provedení Diesel, HVO, GTL a CNG si získala velmi dobrou reputaci svými výkonovými parametry, kvalitou zpracování, výhodným poměrem pořizovací ceny a užitných vlastností a vynikajícími parametry TCO. Zaznamenáváme rostoucí zájem

o plynové autobusy Natural Power, máme je v nabídce nízkopodlažních Low Floor autobusů Urbanway, Low Entry autobusů Crossway i linkových autobusů Crossway. Někteří zákazníci volí hybridní autobusy, trolejbusy či bateriové autobusy, i zde můžeme nabídnout výrobky značky Iveco.

Akciová společnost Iveco Czech Republic neustále a systematicky investuje do své budoucnosti – do vývoje nových výrobků, do výrobních technologií, do modernizace pracovního prostředí a do svých zaměstnanců. Mzdový nárůst za roky 2018 a 2019 v Iveco Czech Republic činí v průměru 16,2 % a kromě toho nabízíme i řadu významných benefitů a v kolektivní smlouvě sjednaných finančních odměn.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Jasnými výzvami jsou na jedné straně významně se zpřísnující emisní limity a technologicky náročné elektronické prvky vozidel, a tedy i velmi vysoké investice do vývoje výrobků, což si ne všechny firmy mohou dovolit.

Kromě toho čelíme stále se prohlubujícímu problému s nedostatkem pracovní síly. Nezaměstnanost je v Česku nejnižší z celé EU, v některých regionech dokonce pod 1,7 %; z toho důvodu zaměstnáváme dlouhodobě i cizí státní příslušníky.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

I nadále budeme investovat a snažit se udržet v nejužší špičce našeho oboru. Investice do nových technologií i modernizace výrobků, důraz na nejvyšší kvalitu, customizace vozidel na přání zákazníka, zvyšování produktivity, to vše jsou prvky, bez nichž bychom v současném vysoce konkurenčním prostředí nemohli uspět.

MANN+HUMMEL (CZ) v.o.s.

**MANN+
HUMMEL**

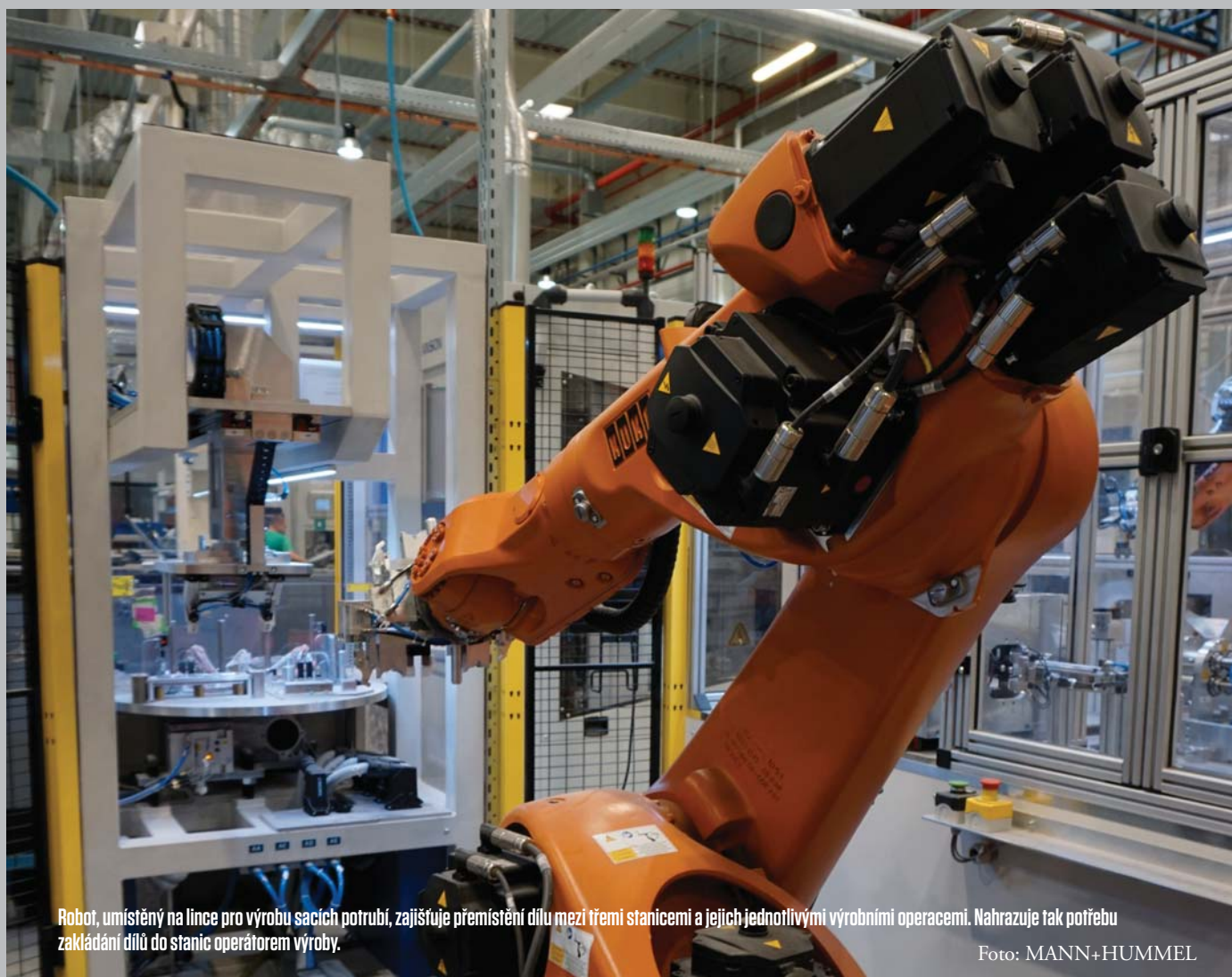
MANN+HUMMEL (CZ) je největším českým výrobcem i dodavatelem filtrační techniky jako originálního příslušenství i náhradních součástí, zejména pro automobilový průmysl.

V České republice figuruje společnost MANN+HUMMEL na automobilovém trhu už 25 let a do portfolia výrobků patří především kapalinové a vzduchové filtry. Výrobní závod MANN+HUMMEL (CZ) sídlí společně s centrem sdílených služeb MANN+HUMMEL Service v Nové Vsi na Třebíčsku, kde dohromady pracuje více než 1500 zaměstnanců.

Centrála mateřské společnosti sídlí v německém Ludwigsburgu. Od svého založení v roce 1941 se společnost věnuje filtraci a zaměřuje se na témata jako čistý vzduch, čistá mobilita a čistá voda. Celkově zaměstnává více než 20 tisíc lidí v 80 zemích světa.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: 721 mil. Kč

Počet kmenových zaměstnanců: 1066



Robot, umístěný na lince pro výrobu sacích potrubí, zajišťuje přemístění dílu mezi třemi stanicemi a jejich jednotlivými výrobními operacemi. Nahrazuje tak potřebu zakládání dílů do stanic operátorem výroby.

Foto: MANN+HUMMEL



Foto: AutoSAP

V kategorii velkých firem získala jedno z ocenění společnost MANN+HUMMEL (CZ). Převzal si je Miloš Svoboda.

Na otázky Českého autoprůmyslu odpověděl **Rostislav Khýr, ředitel společnosti.**

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Podařilo se nám zvládnout větší množství projektů a uspokojit požadavky zákazníků – včas a kvalitně. Jednalo se o výrobu palivových filtrů pro naše klíčové zákazníky, jako je Ford či Daimler. V roce 2017 a následně v roce 2018 jsme rozjížděli ve výrobě několik nových projektů, díky nimž byla zejména druhá polovina roku z hlediska prodeje silná. Náběh těchto nových projektů

nám výrazně zvýšil meziroční tržby a pomohl lépe využít stávající infrastrukturu, takže se pozitivně projeví výnosy z rozsahu. V uplynulých dvou letech jsme museli navyšovat mzdy ve vyšší míře, než bylo v minulosti obvyklé. Podařilo se nám však tento nárůst mezd z větší části eliminovat zvýšením produktivity. To taktéž přispělo k dosažení pozitivních výsledků v roce 2018.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Velice pozorně sledujeme vývoj automobilového průmyslu, a to nejen v rámci Evropy, ale celosvětově. Náš výrobní závod dodává filtry zákazníkům po celém světě. V první polovině roku 2019 jsme prozatím nezaznamenali výraznější poklesy ve výrobě a v dodávkách, očekáváme však, že první signály poklesu objednávek se projeví v druhé polovině roku 2019. Prozatím zůstáváme v poloze ostražitého sledování vývoje celosvětové ekonomiky a případných nástrah, jako je obchodní válka s USA či tvrdý brexit. Náš výrobní závod má široké výrobní a zákaznické portfolio, což přináší výhody v diverzifikaci případného tržního propadu. Jednou z výzev, kterým budeme určitě čelit v krátké budoucnosti, je problematika elektromobility. Přece jen dodáváme filtry na benzínové a dieselové motory, které v našem výrobním portfoliu hrají významnou roli. Všechny výhledy a odhady ukazují, že podíl elektromobility bude růst. Odhady se liší jen v tom, jak rychle se trhy budou měnit. A proto my jako skupina MANN+HUMMEL vyvíjíme a nabízíme zákazníkům filtrační technologii potřebnou pro elektromobilitu, jako jsou například Coolan & Cooling particle filter či Transmission oil filter a jiné. Pro náš výrobní závod to znamená, že se výrobní portfolio rozroste a v blízké době začneme vyrábět právě filtrační technologie potřebné pro elektromobilitu.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

V posledních letech jsme museli s ohledem na vývoj situace na pracovním trhu výrazně navyšovat mzdy zaměstnanců. Toto mzdové navýšení se nám podařilo z větší části eliminovat růstem produktivity. Z dlouhodobého hlediska se musíme věnovat ve zvýšené míře automatizaci a robotizaci. Již v minulém roce jsme zahájili úzkou spolupráci s našimi partnery na řešení, jak automatizovat procesy ve výrobě a v logistice či používat roboty včetně spolupracujících robotů, takzvaných cobotů. V blízké době uvedeme do praxe první projekty a budeme v této aktivitě intenzivně pokračovat.

Na konci roku 2018 jsme oficiálně zahájili Lean transformaci ve výrobě vzduchových filtrů, která by měla být ukončena začátkem roku 2020. V roce 2020 plánujeme zahájit Lean transformaci na kapalinových filtrech a ve výrobě elementů, čímž bychom měli náš výrobní závod výrazně zefektivnit ve smyslu snížení zásob, zkrácení materiálových toků a lepšího využití stávajících výrobních ploch.



Na této lince ve společnosti MANN+HUMMEL se vyrábějí filtrační elementy pro servořízení.

Foto: MANN+HUMMEL

ŠKODA AUTO a.s.



ŠKODA

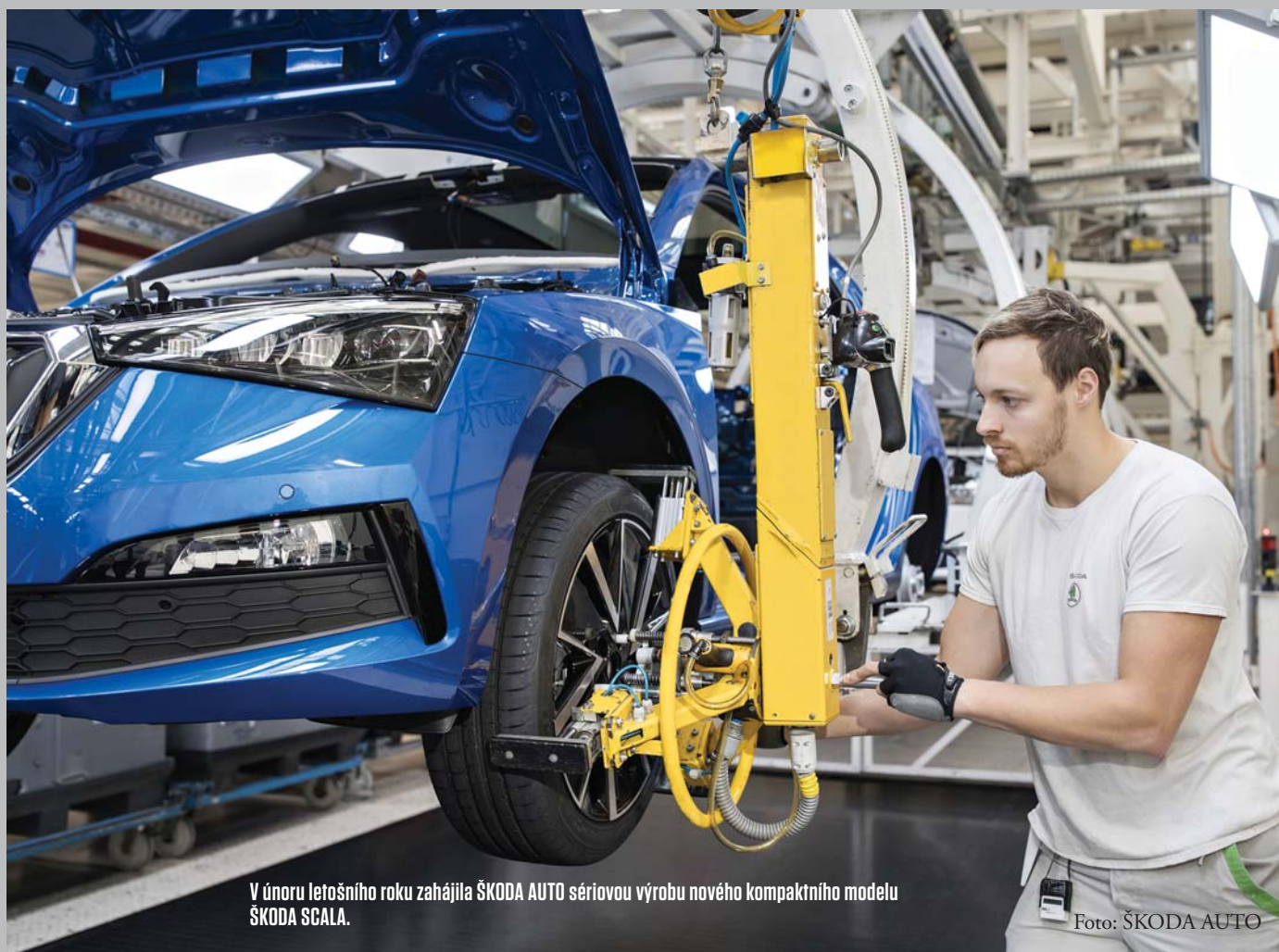
ŠKODA AUTO, která je od roku 1991 součástí koncernu Volkswagen, je jednou z nejstarších automobilek na světě. Podnik provozuje tři výrobní závody v České republice. Automobily vyrábí také prostřednictvím koncernových partnerství nebo ve spolupráci s lokálními partnery v dalších sedmi zemích světa, zaměstnává celosvětově více než 39 tisíc pracovníků a je aktivní na více než stovce trhů.

V roce 2018 dodala ŠKODA AUTO zákazníkům celosvětově více než jeden a čtvrt milionu vozů. V rámci Strategie 2025 prochází transformací od výrobce automobilů k „Simply Clever společnosti nabízející nejlepší řešení mobility“.

ŠKODA AUTO opakovaně potvrzuje svou výjimečnou pozici na domácím trhu. Již podvaadvacáté zvítězila v hodnocení firem CZECH TOP 100, každoročně se také umísťuje na předních místech jako nejlepší zaměstnavatel a nejatraktivnější zaměstnavatel pro studenty.

Hospodářský výsledek za účetní období před zdaněním: 35 131 mil. Kč

Počet kmenových zaměstnanců: 33 696 (12/2018)



V únoru letošního roku zahájila ŠKODA AUTO sériovou výrobu nového kompaktního modelu ŠKODA SCALA.

Foto: ŠKODA AUTO



Ocenění pro ŠKODU AUTO převzal od Miroslava Dvořáka Michal Kadera.

Foto: AutoSAP

Na otázky Českého autopřůmyslu odpověděl Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů společnosti.

Které hlavní faktory přispěly k pozitivním výsledkům roku 2018?

Rok 2018 byl pro společnost ŠKODA AUTO rekordní. Celosvětové dodávky zákazníkům vzrostly meziročně o 4,4 % na 1 253 700 vozů, tržby se zvýšily o stejnou procentní míru na 17,3 miliardy eur. Tento úspěch je především výsledkem výborného týmového výkonu. Významnou měrou k výsledkům přispěla také naše produktová ofenzíva, která se úspěšně rozvíjí a modely se těší velmi dobrému přijetí od zákazníků. Díky aktivnímu řízení cen a odbytu stejně jako důslednému managementu nákladů je ŠKODA AUTO i v neklidných vodách úspěšným podnikem, který trvale hospodář se ziskem.

Jakým výzvám bude vaše společnost čelit v blízké budoucnosti?

Následující měsíce a roky budou náročné pro celý automobilový průmysl. Nacházíme se uprostřed hlubokého transformačního procesu, který nabírá na síle. Tato situace vyžaduje nutně velké počáteční investice a vynaložení úsilí. Společnost ŠKODA AUTO už v prvním pololetí roku 2018 zavedla rozsáhlý Performance program, který bude při jeho plném účinku od roku 2020 přinášet ročně úsporu ve výši 500 milionů eur.

Zároveň čelíme četným geopolitickým a ekonomickým výzvám na některých klíčových trzích, jako je například Čína. Proti všem těmto výzvám i nadále bojujeme tím, že zůstaneme flexibilní jako doposud. Jen několik měsíců po představení naší Strategie 2025 jsme iniciovali její první aktualizaci – Strategii 2025+. Od té doby jsou v ní pevně zakotvena témata, jako je umělá inteligence, big data či digitalizace. Vytváříme tak základ pro trvalý úspěch, jistotu pracovních míst pro více než 39 tisíc zaměstnanců na celém světě a pro zdravou rentabilitu tržeb.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? V čem vidíte největší potenciál pro vaši firmu?

Značka ŠKODA letos oficiálně vstoupila do éry elektromobility, když jsme představili zbrusu novou dílčí značku iV. ŠKODA iV zahrnuje výrobu vlastních elektrifikovaných vozů a speciální ekosystém pro řešení v oblasti mobility.

Po vozech ŠKODA CITIGO[®]iV a ŠKODA SUPERB iV budou v roce 2020 následovat první dva čistě elektrické vozy na bázi modulární platformy pro elektromobily koncernu Volkswagen. Jedním z nich bude i sériová verze studie SUV kupé ŠKODA VISION iV. Jedná se opravdu o významný milník v naší 124leté historii. Do konce roku 2022 potom plánujeme představit 30 nových modelů, z nichž více než 10 bude částečně nebo plně elektrických. V rámci Strategie 2025 investuje společnost ŠKODA AUTO v příštích pěti letech celkem dvě miliardy eur do vývoje elektrických vozidel a nových služeb v oblasti mobility. Jde tak o doposud největší investiční program v historii podniku. Naším cílem je postupná transformace podniku od klasické automobilky k „Simply Clever společnosti nabízející nejlepší řešení mobility“.



Nepřehlédnutelný design, variabilní interiér, pokročilé technologie. To je ŠKODA KAROQ SPORTLINE.

Foto: ŠKODA AUTO

Co by si přály úspěšné firmy?

Zeptali jsme se zástupců společností, které získaly ocenění Podnik roku 2018 v automobilovém průmyslu, co by chtěli od české vlády, jaké přání by jim měla splnit, aby se jim lépe podnikalo. Odpověď? Více investic, méně byrokracie, spolupráci a podporu.

3M Česko, spol. s r.o.

Rudolf Melezinek, technický manažer společnosti pro region střední a východní Evropy:

Více investic do inovací a technického školství – nejenom finančních, ale i změnu struktury a pružnosti legislativy s tím spojené.

GLOBAL ASSISTANCE a.s.

Jan Chabada, obchodní a produktový ředitel společnosti:

Aby investovala do dopravní infrastruktury a urychlila budování dálniční sítě. Určitě si přejeme zvyšovat bezpečnost provozu na českých silnicích. Kdybychom mohli mít dvě přání, chtěli bychom snížit administrativní zátěž a byrokracii.

Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch

Filip Valenta, branch manager společnosti:

Kromě větší podpory poptávky fyzických osob po automobilech s alternativními pohony bychom byli rádi, kdyby česká vláda analyzovala praktický dopad dočasného 25% cla na dovoz oceli nad určený rámec. Obáváme se, že současná situace může mít dopad na lokální výrobce, kteří si takto drahou surovinu již nemohou dovolit nakupovat a budou zvažovat přesun výroby mimo EU, a importovat tak do EU až své finální výrobky.

Iveco Czech Republic, a. s.

Jiří Vaněk, generální ředitel společnosti:

Český autoprávní průmysl tvoří téměř 10 % HDP, zaměstnává statisíce osob, kterým vyplácí nadprůměrné mzdy, a je i velmi významným plátcem daní. I proto by mělo být společným zájmem firem autoprávní průmyslu i vlády tuto pozici autoprávní průmyslu v ČR nejenom zachovat, ale i posílit. Potřebujeme k tomu, aby výrobky s technologiemi, ke kterým nás vývoj předpisů EU směřuje, byly prodejné a zákazníci byli motivováni je kupovat. Mám tím na mysli potřebu rozvoje nabíjecí infrastruktury v České republice, výstavbu plynových stanic CNG a LNG, budování superychlých komunikačních sítí potřebných pro autonomní řízení vozidel i potřebu stanovení legislativního rámce pro přicházející technologie, a to v souladu s dalšími zeměmi EU tak, aby české a evropské podniky nebyly v konkurenční nevýhodě oproti firmám z jiných regionů, například z Asie.

MANN+HUMMEL (CZ) v.o.s.

Miloš Svoboda, obchodní ředitel společnosti:

Pokud bych měl přání na českou vládu, tak by to bylo výrazné snížení vlivu státu na náš podnikatelský a osobní svět. Přál bych si menší daně pro právnické či fyzické osoby a výrazné snížení míry přerozdělování peněz. Významným aspektem při rozhodování pro podnikatele a pro firmy se zahraniční účastí je zabezpečení právní vymahatelnosti, stability politického prostředí a kontinuity politických rozhodnutí.

ŠKODA AUTO a.s.

Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů společnosti:

V souvislosti se zpřísnováním emisních norem, a tedy i nástupu elektromobility bychom ocenili aktivnější zapojení vlády do této problematiky. Transformace automobilového sektoru a jeho adaptace na nové podmínky je nevyhnutelná pro udržení konkurenceschopnosti České republiky a zachování dalších investic plynoucích z této příležitosti. Vždyť automobilový průmysl tvoří v současné době téměř desetinu HDP České republiky a jako nejvýznamnější přispěvatel zároveň přináší do složené daňové kvóty více než 69 miliard korun ročně. Z daných faktů je zřejmá nutnost vedení dialogu s politickou reprezentací a nastavení parametrů do budoucna. Ostatní země EU podporují ekologický způsob dopravy masivním budováním infrastruktury nebo formou různých pobídek a fiskálních úlev pro majitele bez- a nízkoemisních vozů. Pokud se nám nepodaří vhodně podpořit elektromobilitu, zůstane Česká republika opuštěným ostrovem stojícím ve druhé linii. Rozvoj dobíjecí infrastruktury je zcela klíčový, aby tato transformace proběhla úspěšně a přinesla uživatelům komfortní přechod na nový a alternativní způsob mobility. Společnost ŠKODA AUTO se na éru elektromobility dlouhodobě systematicky připravuje. Bez spolupráce všech aktérů včetně státu to nepůjde.



Výrobní prostory firmy MANN+HUMMEL (CZ), jednoho z nejúspěšnějších podniků v automobilovém průmyslu

Foto: MANN+HUMMEL (CZ)

Prestižní ocenění Automotive News Europe

Zuzana Vitamvášová, HR ředitelka pro Evropu společnosti Varroc Lighting Systems, světového lídra v oblasti vnějšího osvětlení a elektroniky pro automobilový průmysl, získala prestižní ocenění Rising Star 2019 od Automotive News Europe. Zasloužila se o něj svými vynikajícími manažerskými schopnostmi na poli personálního řízení, kterými významně přispěla k růstu a rozvoji evropského zastoupení společnosti Varroc. Stala se tak první ženou z České republiky, která takové ocenění získala.



Foto: Varroc Lighting Systems

Z kanceláře v Šenově u Nového Jičína řídí Zuzana Vitamvášová personalistiku v osmi lokacích společnosti v Evropě. Právě rozšíření evropských zastoupení společnosti Varroc na dvojnásobek – ze čtyř na osm – za dva roky je jedním z důvodů, proč získala ocenění Rising Star 2019 od Automotive News Europe.

„Zuzana je jedním z největších talentů společnosti Varroc,“ říká Jackie Chizuk, senior viceprezidentka společnosti Varroc Lighting Systems. „Evropské lokace společnosti Varroc procházejí prudkým růstem a zásadní roli v rozvoji hraje právě oddělení lidských zdrojů, které je klíčovým partnerem pro zakládání nových zastoupení. Zuzana má v tomto procesu hlavní roli a ocenění Rising Star si plně zaslouží.“

Kromě toho je Zuzana Vitamvášová mentorkou a koučkou HR manažerů. Ve společnosti pracuje sedm let a za tu dobu prošla řadou pozic včetně manažerky odměňování a HR manažerky pro sdílené služby. Vystudovala práva a business management.

Automotive News Europe je prestižní celoevropská publikace specializující se na automobilový průmysl. Ceny Automotive News Europe Rising Stars jsou udělovány špičkovým talentům, kteří působí ve středním a vyšším managementu v jednotlivých oblastech automobilového průmyslu.

Varroc Lighting Systems patří mezi světovou špičku ve vývoji, výrobě a distribuci vnějšího osvětlení a elektroniky pro automobilový průmysl. Dodává světelnou techniku předním výrobcům automobilů včetně prémiových značek. Ústředí společnosti se nachází v USA (Plymouth, Michigan). Společnost zaměstnává v 17 zemích celkově více než 8000 lidí. V České republice působí na třech místech – v Novém Jičíně, v Rychvaldu a v Ostravě, kde celkem zaměstnává 3000 pracovníků. V Novém Jičíně má společnost globální výzkumné a vývojové centrum Varroc Excellence, které bylo v roce 2017 rozšířeno o nové vývojové centrum elektroniky. V roce 2018 bylo otevřeno nové vývojové centrum také v Ostravě. ■

NOVÝ ČLEN



Keri®



Název firmy: Keri, a.s.

Datum vzniku: 2. listopadu 2009

Počet zaměstnanců: 70

Generální ředitel: Ing. Petr Jurča

Jednatel: Radim Stach

Ing. Vladimír Pavala

Jan Gregor

Petr Jurča za Pilorides Group

Adresa: Koňský trh 615, 511 01 Turnov

Telefon: telefonní seznam na www.keri.cz

Email: keri@keri.cz

Web: www.keri.cz

Předmět činnosti:

- | Automatizace a robotizace
- | Montážní stanice
- | Bezdotykové měření
- | Cubingy
- | Kontrolní a upínací přípravky
- | Testovací přípravky

Pístní kroužky soumrak nečeká

Společnost Piston Rings Komarov v posledních letech diverzifikovala odběratele a k velkým evropským výrobcům osobních automobilů směřuje dnes jen necelá třetina jejich pístních kroužků. „Na elektromobilitu se proto nijak zvlášť nepřipravujeme,“ říká **jednatel Piston Rings Komarov** a člen představenstva Sdružení automobilového průmyslu **Petr Mašek**. Ve spolupráci s americkým Hastings Manufacturing se stále více zaměřují na náhradní spotřebu.



Petr Mašek

Foto: Libuše Bautzová

Když jsme domlouvali termín pro tento rozhovor, pobýval jste zrovna v Rusku. Bylo účelem vaší cesty další rozšíření exportu na tento trh? Máte tam už dnes nějaké významné odběratele?

Ano, byl jsem tam u zákazníků. Spolupracujeme už asi dvacet let se společností Zavolžskij motornyj zavod (ZMZ). V poslední době se objem dodávek snižoval a bylo potřeba ujasnit si, jak to bude dál. Ukázalo se, že další příležitosti tam stále jsou. Na této cestě jsme také navštívili GAZ, kde jsme jednali o možnosti distribuce náhradních dílů.

Předpokládáte, že by ruský trh mohl v budoucnu sehrát větší roli než dnes?

Samozřejmě na takové objemy pístních kroužků, jaké jsme dělali před patnácti, dvaceti lety, kdy jsme fakturovali i víc než sto milionů korun za rok, už se asi nedostaneme. Určitě se ale dá předpokládat, že nástup elektromobility tam bude celkově podstatně pomalejší, což je pro nás dobře. Vše ovšem záleží na tamním vývoji automobilového průmyslu. Velcí výrobci automobilů jsou motivováni své dodavatele lokalizovat – a nemyslím, že bychom chtěli a dokázali postavit fabriku v Rusku, ani to nezapadá do naší strategie. V úvahu připadají menší výrobci nebo dodávky náhradních dílů. V každém případě to je zajímavý trh – i proto, že tam máme po těch dlouhých letech spolupráce dobré jméno.

Základem vašeho výrobního programu jsou, jak zní konečně i název vaší společnosti, pístní kroužky. Pro jaké účely jsou určeny?

Nosným programem jsou pístní a těsnící kroužky od průměru 25 do průměru 140 mm. Asi 25 procent tržeb tvoří dodávky do automotive prvovýroby pro Audi, VW, Volvo a UAZ. Další 30 procent jsou dodávky zákazníkům, které interně nazýváme niche prvovýrobci. To jsou zakázky, které nejsou dost velké na to, aby se o ně „starali“ velcí globální hráči. Sem patří například Wabco, které vyrábí kompresory pro nákladní automobily a autobusy, Stihl nebo Emak, oba výrobci motorových pil a další mechanizace, Kohler, který dělá motory pro stavební stroje, traktory a lodě, nebo Atlas Copco, Abac, Zetor a další.

Dalších 35 procent představuje prodej širokého sortimentu pístních kroužků pro trh náhradních dílů a zbývajících deset jsou dodávky obrobených odlitků pro převodovky Fiat a podvozkových komponent Hutchinson.

Očekáváte ve střednědobém horizontu nějakou změnu v těchto podílech?



Automatické soustruhy pro soustružení pracovní plochy kroužků jako část linky pro výrobu pro Audi a Wabco

Foto: Libuše Bautzová

Samozřejmě sledujeme všechny trendy a změny v evropském autoprůmyslu a strategii mírně aktualizujeme. Nicméně, máte-li na mysli příklon k elektromobilitě, nijak zvlášť se na ni teď nepřipravujeme, a to mimo jiné proto, že dodávky pro osobní automobily tvoří jen menší část tržeb.

„Pokud se sníží objem našich dodávek pro spalovací motory pro osobní vozy, nahradí to náhradní díly a odběratele z jiných tržních segmentů.“

Naše společnost je vlastněná spolu se společností Hastings americkým private equity fondem RFE a strategickým rozhodnutím je být globálně významným výrobcem na trhu náhradních dílů. Krom toho se ukázalo, že zajímavé jsou již zmíněné niche markety. Takže pokud se sníží objem našich dodávek pro spalovací motory pro osobní vozy, nahradí to náhradní díly a odběratele z jiných tržních segmentů. Ale zásadní změny v podílech nečekám.

Jak se stalo, že vás vlastní private equity fond?

Původní podnik Buzuluk prošel velkou privatizací a akcie později skoupila Česká gumárenská společnost, která vlastnila i další podniky, například Mitas. V roce 2012 celý Buzuluk, tedy

divizi gumárenské stroje i pístní kroužky, koupila čínská firma Dalian Rubber & Plastic Machinery.

Kolem roku 2014 přišla první poptávka ze společnosti Hastings Manufacturing na kroužky, které sami v Americe nevyráběli. Začali jsme spolupracovat a spolupráce přerostla v zájem majitele Hastingsu, fondu RFE, divizi pístních kroužků odkoupit. Jednání mezi Američany a Číňany trvala poměrně dlouho, ale přinesla výsledek. V roce 2017 se z divize pístních kroužků stal Piston Rings Komarov s.r.o., společné útvary Buzuluk se rozdělily a v prosinci téhož roku se stal fond RFE stoprocentním vlastníkem Piston Rings Komarov.

Piston Rings a Hastings fungují stále jako dvě samostatné firmy?

Ano, každá má svou právní subjektivitu, ale v čele obou firem je jako CEO stejná osoba. Těsně spolupracujeme a naše výroba se vzájemně doplňuje, celkem vyrábíme kolem 90 milionů dílů. U nás vzniklo distribuční centrum pro náhradní díly pro země EMEA a řada kroužků, které se prodávají pod značkou Hastings, jsou vyrobené tady u nás.

Máme společnou strategii, přičemž cílem Piston Rings je rozšířit sortiment výrobků pro náhradní spotřebu. Chceme se stát nejvýznamnějším výrobcem a dodavatelem kroužků pro trh náhradních dílů.

Kolik má Piston Rings zaměstnanců a jaká je úroveň automatizace výroby?

V současné době máme v Komárově 400 zaměstnanců a v Hastingsu jich pracuje 230. Výroba pístních kroužků obsahuje velký podíl lidské práce. Vzhledem k tomu, že nejsme nijak velká firma a nedodáváme žádnému výrobci obrovské objemy jednoho typu, postavit plně automatickou linku by se nám nevyplatilo, protože několikrát za směnu přeseřizujeme na jiný typ výrobku. Ve slévárně a brusárně automatizujeme postupně procesy, u kterých to má smysl. U obrábění a povrchových úprav jsme „svázali“ dohromady některé operace a ty jsme zautomatizovali tak, že pracoviště pak obsluhuje jeden či dva operátoři. Nicméně je potřeba neustále přemýšlet kudy dál. V některých případech se kombinuje výroba u nás a v Americe.

Nemáte tedy ani potřebu více pracovníků?

Ne, současný stav odpovídá náplni. Problém činí jen výpadky z důvodu nemocnosti, které se obtížně nahrazují. A se zrušením karenční doby by se mohla „nemocnost“ ještě zvýšit.

Dá se na pístním kroužku vymyslet něco nového? Máte nějaké oddělení výzkumu a vývoje?

Těsnící kroužek, respektive sada pístních kroužků je poměrně sofistikovaný produkt, protože v motoru ovlivňuje mnoho významných parametrů, mimo jiné exhalace. Jeho funkcí je nejen těsnění spalovacího prostoru, ale také odvádění významné části tepla z pístu. Kroužky ovlivňují celkovou životnost motoru. Vymyslet nějaké úplně přelomové řešení u pístního kroužku asi nejde. Jde spíše o to navrhnout kombinaci parametrů vhodné tak, aby výrobek technicky vyhovoval a byl přítom v rozumné cenové kategorii. Velmi důležitá je pak vysoká stabilita výroby i udržení parametrů kroužku po celou dobu životnosti.

„S řadou odběratelů máme úzkou spolupráci už od začátku – od vývoje přes prototyp a testování až po výrobu a logistiku.“

Ve vývoji včetně prototypové dílny a zkušebny u nás pracuje 16 lidí. V inženýringu pak další zaměstnanci navrhují i celý výrobní proces, konstrukci přípravků i některé malé stroje, které si vyrábíme sami. S řadou odběratelů máme úzkou spolupráci už od začátku – od vývoje přes prototyp a testování až po výrobu a logistiku.

Jaká je ve vašem oboru světová konkurence? A je nějaký jiný výrobce na českém trhu?

V Čechách nikdo jiný pístní kroužky nevyrobí. Nejbližší další výrobce je v Polsku v Lodži, jedna firma je dělá v Rusku, pár malých firem je v Rakousku a v Itálii. Takže mezi firmami naší velikosti je konkurence relativně malá, ale pak je tady několik velkých výrobců, začleněných do velkých dodavatelských korporací jako Goetze/Tenneco, Mahle,

svou konkurenceschopnost vůči těm z nízkonákladových zemí.

Určitě je dobře mít výrobu i export diverzifikované. V automobilovém sektoru se chceme přiměřeně udržet – už jen proto, že je to lídr v technologiích a udává směr pro ostatní segmenty nejen v produktech, ale i v systémech řízení a podobně.



Vrtání otvorů pro odvod oleje u sřítvacích pístních kroužků

Foto: Piston Rings

Riken nebo čínské ATG, Asimco a další. Tihle výrobci jsou zaměřeni na dodávky velkým automobilkám, kam my nedodáváme, ale přímo nám konkurují v oblasti aftermarketu.

Očekáváte, že bude sílit konkurence čínských firem?

Zatím evropským a americkým automobilkám významně nedodávají, ale dá se předpokládat, že to přijde.

Jaký byl pro Piston Rings loňský rok?

V roce 2018 činily tržby Piston Rings Komarov 434 milionů korun, Hastings Manufacturing utržil v přepočtu přes 630 milionů.

Devadesát procent naší produkce šlo na export, především do Evropy. Dodávali jsme ale také do Mexika, Brazílie, USA, Číny a dalších zemí. Největším zákazníkem v České republice je Kolbenschmidt v Ústí nad Labem Třmicích, kde se mimo jiné vyrábí písty pro kompresory Wabco vyráběné v Polsku a Německu.

Už jste řekl, že nepočítáte v Piston Rings v příštích několika letech s nějakou výraznější změnou ve výrobě. To ale jistě neplatí pro všechny dodavatelské firmy v automobilovém průmyslu...

Myslím, že se automobilový trh v budoucnu více diverzifikuje, různé trhy se budou chovat trochu odlišně a na to budou muset dodavatelé reagovat. V Evropě je silný příklon k elektromobilitě a obávám se, že tlak na ceny v automotive poroste, protože finalisté budou nuceni nějak kompenzovat vysoké náklady na „povinnou“ elektrifikaci a trh pravděpodobně nebude chtít zvýšení cen akceptovat. Mimo Evropu to bude pomalejší, ale v každém případě budou muset dodavatelé udržet

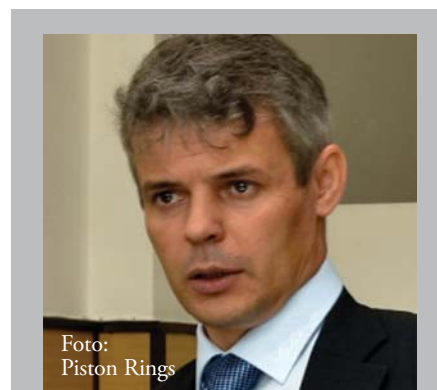


Foto: Piston Rings

Petr Mašek

Vystudoval ČVUT, fakultu strojní, katedru Motorových vozidel a spalovacích motorů. Ve firmě Buzuluk Komárov začal v roce 1995 jako konstruktér, poté prošel řadou dalších pozic až na místo ředitele divize pístních kroužků. V roce 2011 se stal ředitelem celého Buzuluku. Od rozdělení společnosti v roce 2018 je jednatelem Piston Rings Komarov.

Petr Mašek je ženatý a má dva syny. Ve volném čase ho baví vše okolo aut a motorek; několik youngtimerů renovoval a používá. Mimochodem, do práce jezdí často dálníkem. Hovoří anglicky, německy a – jak sám někdy říká – „němnožko po rusky“.

Předpokládám, že za několik let bude firma Piston Rings prodána strategickému investorovi, pro kterého budou kroužky mít smysl pro jeho core byznys. Pístní kroužky mají před sebou ještě dlouhou budoucnost, protože nacházejí uplatnění i jinde než jen v osobních autech. Naši američtí partneři to odhadují minimálně na třicet až čtyřicet let.

Libuše Bautzová

Rozjezd se neobejde bez podpory

Elektromobilita je jednou z nevyhnutelných cest, jak v nejbližších letech dosáhnout na ambiciózní cíle ve snižování emisí CO₂ v Evropské unii. Přejít od spalovacích motorů však není snadné a výrobci i státy se proto musí snažit elektromobilitu různými kroky pro řidiče zatraktivnit.



Česká republika je teprve na začátku elektromobilní cesty, ŠKODA AUTO chystá první elektromobily a vybudovala už řadu dobíjecích stanic.

Foto: ŠKODA AUTO

ELEKTROMOBILITA

Evropský automobilový průmysl zažívá v návaznosti na čím dál přísnější emisní limity z dílny EU a na nezastavitelný rozvoj technologií výrazné změny. V kontextu diskuzí o postupném přechodu k uhlíkové neutralitě se členské země bez elektromobility do budoucna neobejdou. Pro její nástup je však třeba vytvořit vhodné podmínky, které budou řidiče k nákupu elektrických aut motivovat. Rozvoj elektromobility lze podporovat pomocí řady finančních i nefinančních opatření. Některé státy využívají přímé dotace na nákup vozidel, jiné daňová zvýhodnění, bezplatný vjezd do center měst, bezplatné parkování nebo možnost využívat pruhy vyhrazené pro městskou hromadnou dopravu. Každé opatření má přitom jinou účinnost, zejména pak v kontextu celkového regulačního rámce daného státu. Zásadní roli hraje také podpora rozvoje infrastruktury.

Odhodlání usnadnit nástup elektromobility a rozsah uplatňovaných zvýhodnění se napříč zeměmi EU přitom značně liší. Některé státy či města si již dokonce stanovily rok, ke kterému plánují zakázat prodej aut se spalovacími motory. Švédsko, Dánsko, Irsko, Slovinsko a Nizozemsko tak chtějí učinit do roku 2030, Francie a Spojené království o dekádu později.

Daňová zvýhodnění a dotace

Vlastníci elektromobilů se v mnoha zemích Evropské unie těší především daňovému zvýhodnění. V patnácti členských státech včetně Belgie, Finska, Slovenska nebo Španělska majitelé ušetří už při registraci vozidla, v některých z nich je registrační daň pro elektromobily zrušena úplně (např. Řecko, Maďarsko, Portugalsko). Snížení nebo zrušení poplatku pro nízkoemisní vozidla platí v některých zemích také v případech pravidelně placených daní – silniční daně, daně z provozu vozidla nebo daně z vlastnictví motorového vozidla. Například v Nizozemsku patří investice do elektromobilů a plug-in hybridů mezi položky, které si mohou firmy odečíst z daní, v Lotyšsku se pak za každoroční technickou prohlídku elektromobilů platí nejnižší možný poplatek. V řadě zemí jako Švédsko, Německo, Rakousko nebo Portugalsko jsou sníženy nebo zrušeny odvody z pořizovací ceny služebního vozidla používaného pro soukromé účely.

V mnoha státech napříč Evropskou unií existují také dotace na nákup elektrických nebo hybridních automo-

bilů pro fyzické osoby, a to v různé výši a s různými podmínkami. Příkladem může být Francie, kde mají osobní vozidla s emisemi do 20 gramů CO₂ na ujetý kilometr nárok na příspěvek ve výši 27 % pořizovací ceny, maximálně 6000 eur. Jejich majitelé pak mohou zároveň dostat při ekologické likvidaci svého staršího vozu „šrotovné“ 2500 eur a někdy až 5000 eur, pokud se jedná o vozidlo fyzické osoby a je používáno pro dojíždění do práce nad 30 kilometrů. Finské domácnosti mohou na čisté elektromobily získat do listopadu 2021 příspěvek 2000 eur, pokud nákupní cena nepřesáhne 50 tisíc eur. V Německu se na dotacích 4000 eur na elektromobily a 3000 eur na hybridy společně podílí vláda a konkrétní výrobce. Nejvíce na nákup elektromobilů přispívá Rumunsko, a to 10 tisíc eur. Dalších 1500 eur mohou Rumuni získat za ekologickou likvidaci auta staršího osmi let.

Parkování bez starostí

Existují i další způsoby motivace k pořízení elektromobilů. Podle dat Evropské observatoře pro alternativní paliva (EAFO) jsou například ve Velké Británii elektromobily vyňaty z poplatků za pohyb v centru Londýna. O dalších výhodách, jako je bezplatné parkování, se v Británii rozhoduje na lokální úrovni. V Německu mají bateriová vozidla možnost parkovat zdarma na vyhrazených parkovacích místech a zároveň mají právo využívat jízdní pruhy určené pouze pro autobusy. Výhodu bezplatného parkování mohou využívat také řidiči elektromobilů v Maďarsku či v některých větších městech v Rakousku. Ti maďarští navíc mohou jezdit v době smogových situací, kdy mají auta se spalovacími motory jinak zákaz.

Je kde „natankovat“?

Zmíněné způsoby podpory ovšem mají smysl pouze tehdy, pokud jdou ruku v ruce s rozvojem potřebné dobíjecí infrastruktury. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) upozorňuje na to, že nedostatečný rozvoj infrastruktury je jednou z hlavních bariér, kvůli kterým si lidé elektromobily nekupují. „Dnes je napříč EU k dispozici přibližně 150 tisíc dobíjecích stanic. Do roku 2030 jich bude podle opatrných odhadů Evropské komise potřeba nejméně 2,8 milionu. To je dvacetinásobný nárůst v časovém rozmezí dvanácti let,“ vyjádřili se v dubnu zástupci asociace a vyzvali



Foto: ŠKODA AUTO

národní vlády k vyšším investicím do výstavby infrastruktury.

„Aby bylo možné úspěšně podporovat zavádění elektrických vozidel, je zapotřebí mít k dispozici dostatečnou dobíjecí infrastrukturu, která lidem dodá jistotu, že elektromobily naplní jejich cestovní požadavky a zároveň sníží jejich obavy z nedostatečné dojezdové vzdálenosti,“ konstatuje také Evropská agentura pro životní prostředí (EEA). Ta v roce 2016 hodnotila, které z evropských zemí uplatňují konkrétní politiky pro rozvoj dobíjecí infrastruktury, a konstatovala, že takových zemí je jen dvanáct – konkrétně se jednalo o Dánsko, Chorvatsko, Francii, Island, Irsko, Nizozemsko, Norsko, Rakousko, Rumunsko, Španělsko, Švédsko a Velkou Británii. Jasně cíle v této oblasti přitom byly nastaveny už v evropské směrnici o infrastruktuře pro alternativní paliva (DAFI) z roku 2014, jejíž implementace na národní úrovni však byla doposud podle ACEA nedostatečná.

Nizozemsko a Německo dobíjí nejvíc

V roce 2016 bylo podle statistik EAFO v Evropské unii k dispozici 105 218 veřejných nabíjecích stanic s výkonem do 22 kW a 14 397 vysoce výkonných stanic nad 22 kW, celkem tedy 119 615 dobíjecích míst.

Rok 2017 znamenal nárůst o 6888 stanic, o rok později přibýlo dalších 17 086 míst. V letošním roce se dosud postavilo 8146 dobíjecích stanovišť, ze současného celkového počtu 151 735 je 128 378 míst s výkonem do 22 kW a 23 357 nad 22 kW. V průměru vychází osm dobíjecích stanic na jedno elektrické auto, přičemž se započítávají jak automobily čistě na baterie, tak plug-in hybridy. Nejvíce dobíjecích stanic mají mezi unijními zeměmi Nizozemsko (39 200), Německo (více než 28 300) a Francie (25 479).

Lídři v elektromobilitě

Podíl elektrických aut na celkovém prodeji už začíná být v některých zemích viditelný. Mezi zeměmi EU je na tom nejlépe Švédsko, kde mají zatím v letošním roce bateriové elektromobily 5% podíl na prodeji nových aut, plug-in hybridy pak podíl 7%. Země přitom podporuje rozvoj infrastruktury a poskytuje příspěvek na nákup elektrických aut a také úlevy z odvodů při využívání firemního vozidla pro soukromé účely. Co se týká celkového vozového parku, elektroauta a hybridy se na něm ale zatím podílejí jen z 1,9 %.

Severské zemi sekunduje Nizozemsko, kde vozový park tvoří 1,8 % elektromobilů a plug-in hybridů. Jak je demonstrováno výše na počtu dobíjecích stanic, Nizozemsko výrazně boduje v rozvoji infrastruktury. Auta s nulovými emisemi tam navíc nemusí platit registrační daň a silniční daň (pro plug-in hybridy platí 50% sleva) a mají také snížené odvody při využívání firemního auta k soukromým účelům. Bezemisní auta, plug-in hybridy a nabíjecí místa také patří do zvláštní „zelené“ kategorie investic, které si mohou firmy částečně odečíst od daně z příjmů právnických osob.

Jak to dělá Norsko

Největším evropským trhem pro elektromobily se v první polovině letošního roku stalo Německo, kde se během šesti měsíců roku 2019 prodalo 48 tisíc elektrických aut, ukázala studie německého Centra pro management v automotive (CAM). To bylo o čtyři

tisíce více než v Norsku, které jinak na poli elektromobility na evropském kontinentu suverénně vede. Bateriové elektromobily a plug-in hybridy tvoří v Norsku více než polovinu (58,1 %) všech nově prodaných aut a nejpozději do roku 2025 by se zde měla prodávat pouze bezemisní auta.

Celkově jezdí po norských silnicích 274 202 bateriových elektromobilů nebo hybridů a jejich podíl na vozovém parku je 11 %. Paleta pobídek je navíc podle informací EAFO skutečně široká, Norové s nimi začali už v roce 1990. Patří sem slevy na mýtné, silniční daň, registrační daň (pro bateriové elektromobily zrušena úplně), levnější nebo volné parkování, možnost využívat pruhy pro autobusy a řada dalších výhod. Stát také například podporuje výstavbu rychlonabíjecích stanic na každých 50 km hlavních silnic.

Česko na začátku cesty

„Česká republika je v porovnání s těmito zeměmi na samém začátku své elektromobilní cesty“, říká výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu Zdeněk Petzl.

Ke konci roku 2018 jezdilo podle centrálního registru vozidel po českých silnicích 2303 bateriových osobních vozidel. Podle EAFO je nyní v českém vozovém parku 3114 čistých elektromobilů nebo plug-in hybridů, které se na prodeji nových aut podílí z 0,3 %. Vozidla tohoto typu pak tvoří pouze 0,06 % celkového vozového parku. Podle výše zmíněného hodnocení EEA patří Česká republika společně s Bulharskem, Estonskem nebo Polskem mezi ty země EU,

jejichž systém motivace k pořizování ekologičtějších vozidel je v porovnání s ostatními státy velmi omezený.

Za elektrická auta se v ČR nemusí odvádět silniční daň, tu ale v tuzemsku platí jen podnikatelé. V Praze mají bateriová auta i hybridy zvýhodněné parkování. Novinkou od letošního dubna jsou speciální registrační značky a s tím související odpuštění registračního poplatku. Díky nim bude pro města snazší zavádět pro elektromobily zvýhodnění v podobě bezplatného parkování v placených zónách. Od příštího roku pro ně bude také platit osvobození od dálničních poplatků. Co se týká dotací, podnikatelé je mohou získat skrze Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, ze státní kasy pak mohou příspěvky čerpat kraje, města, obce a jejich příspěvkové organizace. Dobíjet lze na více než 500 dobíjecích bodech, a to i díky Operačnímu programu Doprava.

„Při vytváření příznivého prostředí pro rozvoj elektromobility nejde zdaleka jen o finanční injekce. Klíčové je především zjednodušení a zefektivnění povolovacích procesů pro rychlejší budování dobíjecí infrastruktury či odstranění demotivačních daňových-účetních aspektů při využívání firemních elektromobilů. Bez aktivnějšího přístupu české vlády k elektromobilitě je zřejmé, že investice firem v této oblasti budou směřovány do jiných evropských zemí, a Česká republika tak může do budoucna přijít o oporu jednoho z hlavních pilířů ekonomiky a s tím spojenou významnou část příjmů veřejného rozpočtu,“ dodává Zdeněk Petzl. ■

Nejčastější typy zvýhodnění v členských zemích EU

Registrační daň – osvobození nebo nižší sazba	Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Nizozemsko, Portugalsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko, Španělsko
Silniční daň, daň z provozu vozidla a daň z vlastnictví motorového vozidla – osvobození nebo snížení	Belgie, Bulharsko, Francie (firemní), Finsko, Irsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko (firemní), Španělsko (některá města)
Nulová emisní nebo ekologická daň	Malta, Rakousko
Snížení nebo zrušení odvodů z pořizovací ceny služebního vozidla používaného pro soukromé účely	Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko, Španělsko, Švédsko, Velká Británie
Dotace při nákupu vozu pro fyzické osoby	Vlámsko (Belgie), Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Maďarsko, Německo, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Švédsko, Velká Británie

Stále mnoho otazníků kolem mobility

Na technickém kongresu v Berlíně zaznělo mnoho zajímavých názorů na další vývoj automobilového průmyslu. Některé firmy prezentovaly vize, o kterých jsou přesvědčené, že je dovedou k cíli. V zákulisí však bylo často slyšet pochybnosti ohledně proveditelnosti přísných nařízení EU, které mají přispět k redukci emisí CO₂.



Panelová diskuze k tématu *Mobility in Transition from Today to Tomorrow*. Zprava Thomas Ulbrich, Tom Vöge, Ines Arland, moderátorka, Stefan Hartung a Wolf-Henning Scheider

Foto: VDA

Technický kongres pořádaný německou Asociací automobilového průmyslu (VDA), letos už jeho 21. ročník, se konal v Berlíně v polovině března. Měl podtitul „budoucnost mobility“ a přitáhl sedm stovek účastníků. S prezentacemi vystoupilo 40 řečníků, různé produkty a služby představilo 27 vystavovatelů.

Konec polemik, hledá se cesta

I tento rok se velká část kongresu zaměřila na udržitelnou dopravu z hlediska dopadu na klima a životní prostředí. Oproti podzimním konferencím na IAA v Hannoveru se atmosféra mezi německými firmami znatelně změnila: Cíle pro snížení

emisí CO₂ po roce 2020 již byly schváleny a dle oficiálních prezentací nemá cenu vést o nich polemiku, ale je třeba jen hledat cesty, jak je naplnit. Nicméně neformálními rozhovory se jako červená nit táhly pochybnosti manažerů o racionalitě a zejména praktické proveditelnosti těchto

schválených nařízení v daném plošném rozsahu a v daných lhůtách.

Německý automobilový sektor bude v následujících třech letech investovat 40 miliard eur do různých alternativních pohonů. Volkswagen ústy Thomase Ulbricha, člena představenstva společnosti Volkswagen zodpovědného za divizi E Mobility, prezentoval na kongresu svou „elektrickou ofenzívu“, tedy plán přijít do roku 2028 se 70 elektrifikovanými modely.

Podle Bernharda Mattese, prezidenta VDA, bude klíčová akceptace zákazníky, elektrické vozidlo nesmí být luxusním statkem. „Zákazník koupí vůz, pokud ho potřebuje, líbí se mu a je pro něj ekonomicky výhodný,“ řekl prezident VDA. „K tomu vyžaduje i infrastrukturu, servis a nově i bezpečnost dat proti hackerům. Politické prohlášení na nákupní chování zase takový vliv nemají.“

Co je správný směr?

Elektromobilita měla na kongresu prominentní místo, nezapomnělo se však ani na další cesty vedoucí k čistší mobilitě, jako jsou optimalizace spalovacích motorů, syntetická paliva či vodík. Hovořilo se o porovnávání alternativních paliv analýzou Well-to-Wheel, o životním cyklu produktů, ale i o potenciálu skrývajícím se v delším používání pneumatik. Jedním z témat byly také změny dopravy, a to z hlediska lepšího využití kapacity nákladních vozidel nebo sdílené mobility.

Ve svých přednáškách se všichni snažili přesvědčit publikum, že právě technologický směr vybraný jejich firmou je ten jediný správný a k masovému rozšíření elektromobility potřebuje pouze malíček – státní či nadnárodní podporu právě a pouze pro tuto jedinou technologii. Mnozí z nich prezentovali grafy ukazující pozitivní křivky výhodnosti jimi preferovaného řešení, a to u některých až do roku 2100, bohužel často bez jakýchkoliv doložených zdrojů, výpočtů či dokonce jednotek na vísle ose.

Čím větší a silnější výrobce, tím ofenzivnější prezentace. Dle některých je oním spásným řešením zkapalněný zemní plyn, dle jiných vodík, vyráběný mimo jiné i za pomoci plynových elektráren napájených z Nordstreamu. Další producenti sází na syntetická paliva či bateriový provoz, a to dokonce i u těžkých užitkových vozidel.

Jen závislá trolejbusová trakce nákladních vozidel je dle zástupců MAN a Daimler pouze jakýsi test bez rozsáhlé budoucnosti. Například podle Jörga Stratmanna, CEO společnosti MAHLE,

bude oproti hybridním pohonům v těžkých nákladních vozidlech ještě několik desítek let ekologicky (a tím i ekonomicky) výhodnější postupně zdokonalovaný spalovací motor a baterie tady budou nejméně výhodné – na rozdíl od lehkých nákladních vozidel, kde tomu bude opačně.

Digitalizace a autonomní řízení z nejšířšího pohledu

Podle Stefana Hartunga, šéfa divize Business Sector Mobility Solutions společnosti Bosch, je vizí budoucnosti mobilita bez nehod a emisí, zkratkou pro mobilitu budoucnosti je PACE: personalised, automated, connected, electrified. Nicméně všechny tyto technologie budou vyžadovat obrovské množství osobních dat, která budou muset uživatelé automobilu systémům poskytnout. Šéf firmy ZF Wolf-Henning Scheider upozornil ve svém příspěvku nazvaném „Pragmatismus místo dogmatismu“ na riziko, že nárůst provozu a s ním spojených emisí vede k regulacím, omezením a zákazům, jejichž důsledkem může být snížení mobility, což může vyvolat nespokojenost a protesty obyvatel.

Vedle elektromobility byly druhým velkým tématem kongresu digitalizace, autonomní a městská mobilita. Němečtí finální výrobci vozidel a jejich dodavatelé v současnosti globálně drží 48 % patentů v oblasti propojené a autonomní mobility a v následujících třech letech do ní plánují investovat dalších 18 miliard eur.

Příspěvky k tomuto tématu sahaly od využití umělé inteligence, vozidly generovaných dat (včetně prediktivní údržby), přínosů 5G sítí přes kyberbezpečnost až po výzvy v oblasti testování a homologace autonomních vozidel. Prezentována byla různá řešení městské mobility, včetně zajímavosti typu „biohybrid“, tedy vozidla kombinujícího výhody konceptu elektrokola s ochranou před nepřízní počasí.

Kongres nebyl zaměřen jen na osobní automobily, ale rovněž na evoluci komerčních vozidel. Poměrně překvapivě se v panelové diskusi shodli zástupci MAN a Daimleru (výrobce těžkých nákladních vozů Mercedes), že donedávna vyvíjený a protežovaný koncept platooningu (těsná jízda dvou a více kamionů za sebou, přičemž druhý a další jsou autonomně řízeny na základě prvního a jejich řidiči odpočívají) je mrtvý. Teoreticky sice ukazoval velké perspektivy v oblasti bezpečnosti, ekonomiky a tím i ekologie provozu, ale v praxi se toto nepotvrdilo. Praktické slabiny donutily oba výrobce projekt, do kterého investovali značné úsilí i peníze, počátkem roku ukončit, a to se slovy: „Je třeba se stále učit“.

Staré a nové systémy

Dle nezávislého experta pro dopravní politiku, spolupracujícího s OECD, Toma Vögeho se závažným problémem jeví koexistence starých a nových systémů, resp. autonomních a „ručně“ řízených vozidel. Otázkou tedy bude, zda v určitém okamžiku nebude muset dojít k omezení individuální „neautonomní“ dopravy. Na druhou stranu ale upozornil, že v naprosté většině se ukazuje, že technologické diskuse jsou v přemíře optimistické a podceňují praktická rizika a slabiny těchto technologických řešení.

Wolfgang Müller-Pietralla, ředitel pro Corporate Foresight ze společnosti Volkswagen, upozornil na to, že moderně uvažující firmy se snaží změnit návyky uživatelů automobilů a přizpůsobit je tomu, jak budou fungovat nová moderní auta. V každém případě se ale pozornost dle Andreeho Hohma, ředitele pro autonomní mobilitu ze společnosti Continental Teves, přesouvá viditelně z řidiče na vozidlo a jeho systémy.

Návrat do přední linie?

Stejně jako v České republice i v Německu zástupci automotive apelují na spolupráci s vládou a samosprávami. V Německu pro tyto účely existuje Národní platforma pro budoucnost mobility. Podle VDA je nezbytné nastavit pobídky pro zákazníky, včetně praktického zvýhodnění elektrických vozidel v provozu, a rychleji rozvíjet současnou dobíjecí (nyní přes 16 tisíc dobíjecích bodů) i plyní infrastrukturu. Budoucím tématem bude i další využití baterií a jejich recyklace, pro konkurenceschopnost evropských automobilek pak jejich výroba v EU.

Na konci roku 2018 jezdilo po německých silnicích přes 150 tisíc elektrických vozidel (BEVs a PHEVs), pro naplnění klimatických cílů Německa bude však dle současných odhadů v roce 2030 třeba sedm až deset milionů těchto vozidel. Německo sice podle expertů zaostalo v přípravě na elektromobilitu, zejména v oblasti vývoje baterií, ale na druhou stranu Johannes Braun, projektový ředitel z Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, prezentoval programy podporované německou vládou, díky kterým Německo pomáhá nastavovat (své) systémy standardizace právě v oblasti elektromobility v Číně, Indii a Brazílii, čímž by se mohlo dostat do přední linie elektromobility. ■

Lucie Krčmářová, AutoSAP
Petr Karásek, Česká asociace interim managementu

ČEZ ve výstavbě dobíječek zvyšuje tempo

Česká republika rychle míří k číslu 3000. Téměř tolik elektromobilů už jezdí po tuzemských silnicích a dálnicích a odhady vývoje pro nejbližší měsíce věští další podstatný nárůst. Automobilky avizují rostoucí počty prodejů nových modelů s vyššími dojezdy. Skupina ČEZ s tímto vývojem počítá a zvyšuje jak tempo výstavby odpovídající veřejné dobíjecí infrastruktury, tak i počet elektromobilních produktů a služeb pro všechny typy zákazníků.

Sít veřejných dobíjecích stanic ČEZ, která už je svou velikostí srovnatelná se středně velkými sítěmi čerpacích stanic nabízejících klasická paliva, překročila hranici 170 stojanů. V uplynulých 12 měsících tak mapa stanic (viz www.elektromobilita.cz) přičítala v průměru každý týden jeden nový stojan. Šlo především o instalace rychlodobíjecích stanic ABB, schopných dobít většinu kapacity baterií elektromobilu do 20 minut. Průměrné tempo výstavby se v následujících měsících a letech ještě urychlí a bude se pohybovat mezi 70 až 100 instalacemi do roka.

Cesta na jistotu

Rychlodobíjecí stanice postupně rostou u všech významnějších dálnic, ale i ve městech, a to jak největších jako Praha, Ostrava, Plzeň, České Budějovice, tak i v sídlech střední velikosti jako Karlovy Vary, Třinec, Most, Písek, Karviná, Kolín, Jaroměř, Vysoké Mýto nebo Děčín. Výstavbu výrazně urychlilo uzavření rámcových kontraktů se sítěmi čerpacích stanic a obchodních nebo stravovacích řetězců, jako jsou Benzina, Kaufland nebo McDonald's. Cestování po většině území České republiky přestalo být sázkou na nejistotu. Samozřejmě tomu výrazně napomáhají i prodloužené dojezdy nových typů elektrických aut.

„Těší nás, že díky dlouhodobé přítomnosti v tomto segmentu a našim zkušenostem s výstavbou můžeme stále stupňovat tempo výstavby a do konce roku překonat hranici celkových 200 stanic v naší síti. Odhadujeme, že letos se objem elektřiny odebrané na všech našich stojanech posune až k hranici 1,5 milionu kWh a příští rok výrazně přesáhne dva miliony kWh, což je ekvivalent 40, respektive 50 tisíc plných dobití elektromobilu střední třídy,“ říká Pavel Cyrani, člen představenstva a ředitel divize obchod a strategie ČEZ.



Elektromobilem už dnes lze dojet téměř na všechna místa České republiky. Třeba i k elektrárně Dlouhá Stráně.

Foto: ČEZ

S podporou i z vlastních zdrojů

Výstavba sítě dobíjecích stanic ČEZ je zčásti financovaná z dvojice grantů evropského programu CEF pro oblast Doprava, v jehož výzvách ČEZ loni a předloni uspěl. Evropská komise touto cestou podporuje propojování Evropy budováním dobíjecích stanic podél hlavní silniční sítě TEN-T (transevropská dopravní síť). Významnou část výstavby sítě (mimo hlavní tahy) financuje ČEZ také z vlastních prostředků. Nejnovějším zdrojem financování je domácí Operační program Doprava, v jehož výzvě ČEZ také nedávno uspěl.

Sít veřejných dobíjecích stanic Skupiny ČEZ dodala loni do baterií elektromobilů celkem 959 115 kWh elektřiny, což je 50% meziroční růst a zároveň ekvivalent 26 642 plných dobití vozu VW eGolf s kapacitou baterie 36 kWh nebo energie nutná ke 108násobnému objezdu zeměkoule. Trendem se také stává častější čerpání energie o menších objemech. Zatímco v roce 2017 činil průměrný odběr elektřiny na jednu dobíjecí seanci 17,8 kWh, loni už to bylo jen 12,7 kWh.

Vše kolem elektromobility

ČEZ elektromobilitu chápe a nabízí jako komplexní službu. Pro domácnosti a živnostníky začala společnost ČEZ Prodej společně s koupeným vozem nabízet také dobíjecí wallbox, kontrolu dostatečné robustnosti elektroinstalace pro domácí dobíjení, čip pro dobíjení ve veřejných stanicích nebo garanci původu zelené elektřiny.

Společnost ČEZ ESCO má v nabídce širokou paletu souvisejících služeb a produktů pro firmy, municipality a kraje. Jde například o návrh a instalaci dobíjecích stanic na klíč, elektrifikaci automobilových flotíl, platformy pro dobíjení, včetně IT řešení, pronájmy či prodeje elektromobilů nebo wallboxy a kabely pro dobíjení. Naposledy například zajistila velkou dodávku pro Ústecký kraj, kde navázala na loňské předání 19 elektromobilů sociálním ústavům. Od letoška tak začne jezdit na severu dalších 22 nových elektromobilů, 17 jich zamířilo do dětských domovů, pět využijí sociální ústavy.

Digitalizace mění tvář průmyslu a obchodu, promění i práci

Investice do digitální transformace pomohou firmám vyrovnat se s nadcházejícím zpomalením ekonomického růstu a částečně vyřeší také potíže spojené s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků. Digitalizace změní nejen samotný průmysl, ale i mezinárodní obchod a vytvoří nové příležitosti ve službách.

Rekordně dlouhé období růstu českého průmyslu pokračuje i v letošním roce. V prvním pololetí hlásily české průmyslové firmy pravidelně růst výroby i zakázek. Toto období hojnosti ale nemůže trvat věčně. Náznamy, že růst ekonomiky zpomaluje, přicházejí ze zahraničí a začínají je pocítovat i tuzemské podniky.

Pro budoucnost českého průmyslu jsou zásadní investice. Firmy musí investovat do technologií, techniky a inovací tak, aby jejich služby, výrobky, ale i polotovary měly maximální přidanou hodnotu a mohly za ně očekávat dostatek peněz. Kdo nebude kvalitně investovat, bude mít v dalších třech, čtyřech letech problém ve vysoce konkurenčním prostředí uspět.

Trend, který bude rozhodovat, jestli české firmy zůstanou konkurenceschopné, se jmenuje digitalizace a digitální transformace. Právě tento trend promění nejen fungování firem, ale také práci zaměstnanců. Dotkne se vztahů s dodavateli a odběrateli a změní světový obchod, na němž je česká ekonomika životně závislá.

Investice firmám pomůže

S očekávaným zpomalením růstu se snadněji vyrovnají firmy, které už do své digitální transformace začaly investovat. Přinese jim to nejen zlepšení vnitřních procesů, což se projeví úsporou nákladů a zvýšením produktivity práce. Také se před nimi otevřou možnosti, jak se zapojit do nových dodavatelských řetězců nebo jak nabídnout svým zákazníkům nové služby, které zvednou přidanou hodnotu jejich produktů. Za ně si pak budou moci účtovat vyšší ceny s lepšími maržemi než dnes.

Firmy musí dokončit svou digitální restrukturalizaci. To mimo jiné znamená optimálně využívat nejnovější výrobní technologie, jako jsou aditivní výroba, robotická pracoviště vybavená nástroji citlivými na dotek a strojovým viděním nebo průběžné automatické sledování kvality produkce. Navíc je nutné začít používat algoritmy umělé inteligence založené například na strojovém učení a modelování veškerých vnitřních procesů. Na to je důležité připravit také stávající, ale i budoucí zaměstnance. Proto je nutné současně modernizovat vzdělávání.

Trend digitalizace a využívání umělé inteligence ve světě je jednoznačný. Počet patentů udělených pro technologie využívající umělou inteligenci se za posledních deset let ve světě zvýšil na pětinasobek, uvádí pravidelná zpráva Světové obchodní organizace (WTO) za rok 2018. Stejně strmě roste také počet vědeckých publikací v oblasti umělé inteligence.

Nové technologie mění světový obchod

Digitální technologie už mění mezinárodní obchod. Vzhledem k tomu, že český průmysl je silně orientovaný na export, dotknou se tyto změny i tuzemských firem. V prvé řadě digitální technologie usnadňují zahraniční obchod díky snižování nákladů na logistiku či administrativu a díky zrychlení dodávek koncovým zákazníkům. Do roku 2030 jen kvůli tomuto efektu naroste objem světového obchodu podle odhadů WTO o 31 až 34 procent.



Jaroslav Hanák, prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR

Foto: Svaz průmyslu a dopravy

Digitalizace ale také vytváří nové příležitosti v prodeji služeb do zahraničí, ať už jde o služby v oblasti telekomunikací, informačních technologií nebo o nové typy služeb, které budou navázány na fyzický výrobek. Podíl služeb na světovém obchodu se do roku 2030 zvedne z nynějších 21 na 25 procent, uvádí WTO.

Nastupuje 3D tisk

Významným trendem, který se může v budoucnu dotknout českého průmyslu, je nástup 3D tisku. Při stávajícím tempu firemních investic do pořizování 3D tiskáren a technologie aditivní výroby by se mohla v roce 2060 tímto způsobem vyrábět až polovina průmyslového zboží.

Protože takto vytvářené produkty se budou vyrábět blízko místu spotřeby, může 3D tisk výrazně snížit potřebu jejich dovozu ze zahraničí, a tím také objem mezinárodního obchodu. WTO odhaduje, že by mohl jít o pokles v řádu desítek procent. Nejvíce už nyní do 3D tisku a souvisejících služeb investují výrobci strojů, letadel, automobilů, zdravotnických zařízení a elektroniky. ■

Daňová podpora výzkumu a vývoje: Blýskání na lepší časy?

Odčitatelná položka na výzkum a vývoj je spolu s investičními pobídkami velmi účinným nástrojem umožňujícím snížit efektivní sazbu daně z příjmů. Pokud jste v minulosti z důvodu vyostřeného postoje státní správy propadali skepsi a další aktivitu v této oblasti raději nerozvíjeli, teď je ta pravá chvíle podívat se na příležitosti střízlivýma očima. Od 1. dubna 2019 došlo schválením daňového balíčku k mnoha změnám v daňové oblasti, včetně úpravy odpočtů na podporu výzkumu a vývoje.

Změny zákona o daních z příjmů, které vstoupily v platnost 1. dubna tohoto roku, se týkají mimo jiné pravidel pro uplatnění daňového odpočtu na výzkum a vývoj. Po dohodě na úrovni Rady pro výzkum, vývoj a inovace, zástupců podnikatelů, Generálního finančního ředitelství a Ministerstva financí ČR došlo k pozitivnímu posunu, který by měl posílit právní jistotu podnikatelů při uplatňování těchto odpočtů.

Důvodem přijetí těchto změn může být skutečnost, že Česká republika zaostává z hlediska výdajů na výzkum a vývoj za evropským průměrem. Vládní rada pro výzkum, vývoj a inovace schválila Inovační strategii pro roky 2019 až 2030 právě s důrazem na financování vědy a výzkumu. Součástí této strategie je záměr do roku 2025 podporu pro výzkum a vývoj výrazně navýšit.

Jednodušší prokazování a změna přístupu

Podnikatelé již nemusí nezbytnou projektovou dokumentaci zpracovávat před realizací výzkumných aktivit, ale až v termínu pro podání daňového přiznání za příslušné zdaňovací období. Nově byla v této souvislosti zavedena povinnost podnikatele zaslat jednoduché avízo finančnímu úřadu o započítání práce na výzkumném projektu, čímž dochází k jednoznačnému ukotvení data, od něhož si podnikatel vydaje spojené s výzkumným projektem může uplatňovat ve formě tohoto daňového odpočtu. Právě prokázání data zahájení prací na výzkumném projektu bylo doposud jedním z částých problémů v rámci daňových kontrol.

Kvůli možnosti odečíst si tyto náklady dvakrát byla odčitatelná položka na výzkum a vývoj některými poplatníky



Ve vývojových laboratorních společnosti Gumárny Zubří se testují nové gumárenské směsi. Foto: Gumárny Zubří

využívána na hraně, či za hranou a v minulosti tyto pokusy vyvolaly prudkou reakci daňové správy. Zasažení přitom byli nejen provinilci, ale i řada poctivých firem, kterým se následně v řadě případů dostalo zastání u soudů. Kvůli vyostřené atmosféře však řada poctivých, ale opatrných poplatníků o uplatnění odpočtu raději neuvažovala.

Z vyjádření daňové správy lze přitom vycítit posun k racionálnějšímu přístupu a upuštění od „kobercových náletů“ na poplatníky.

Jak postupovat

Statistiky ukazují, že tahounem výzkumu a vývoje je v České republice automobilový průmysl a v souvislosti s transformací tohoto sektoru jeho role ještě dále poroste. Nepůjde přitom jen o finální výrobu automobilů, ale i o široké spektrum dodavatelských firem z dalších odvětví – elektrotechnika, gumárenství, plastikářský, textilní či kovozpracující průmysl. S rozvojem elektromobility, digitalizace a autonomního řízení pak nutně zrychlí vývoj i v oblasti telekomunikací a v energetice.

Pokud tedy vyjasňujete v rámci svého podnikání technickou nejistotu a identifikujete ocenitelný prvek novosti, je čas na schůzku s vašimi technickými specialisty a vyčíslení přímo souvisejících nákladů.

Investiční pobídky

Pokud navíc v souvislosti s výzkumem a vývojem zvažujete investiční akci ve výrobě v hodnotě převyšující 100 milionů korun (50 milionů korun ve vybraných regionech), mohou být zajímavým nástrojem i investiční pobídky, které právě vazbu na výzkum a vývoj budou vyžadovat. Novela zákona o investičních pobídkách by měla nabýt účinnosti (nejdříve) v září tohoto roku.

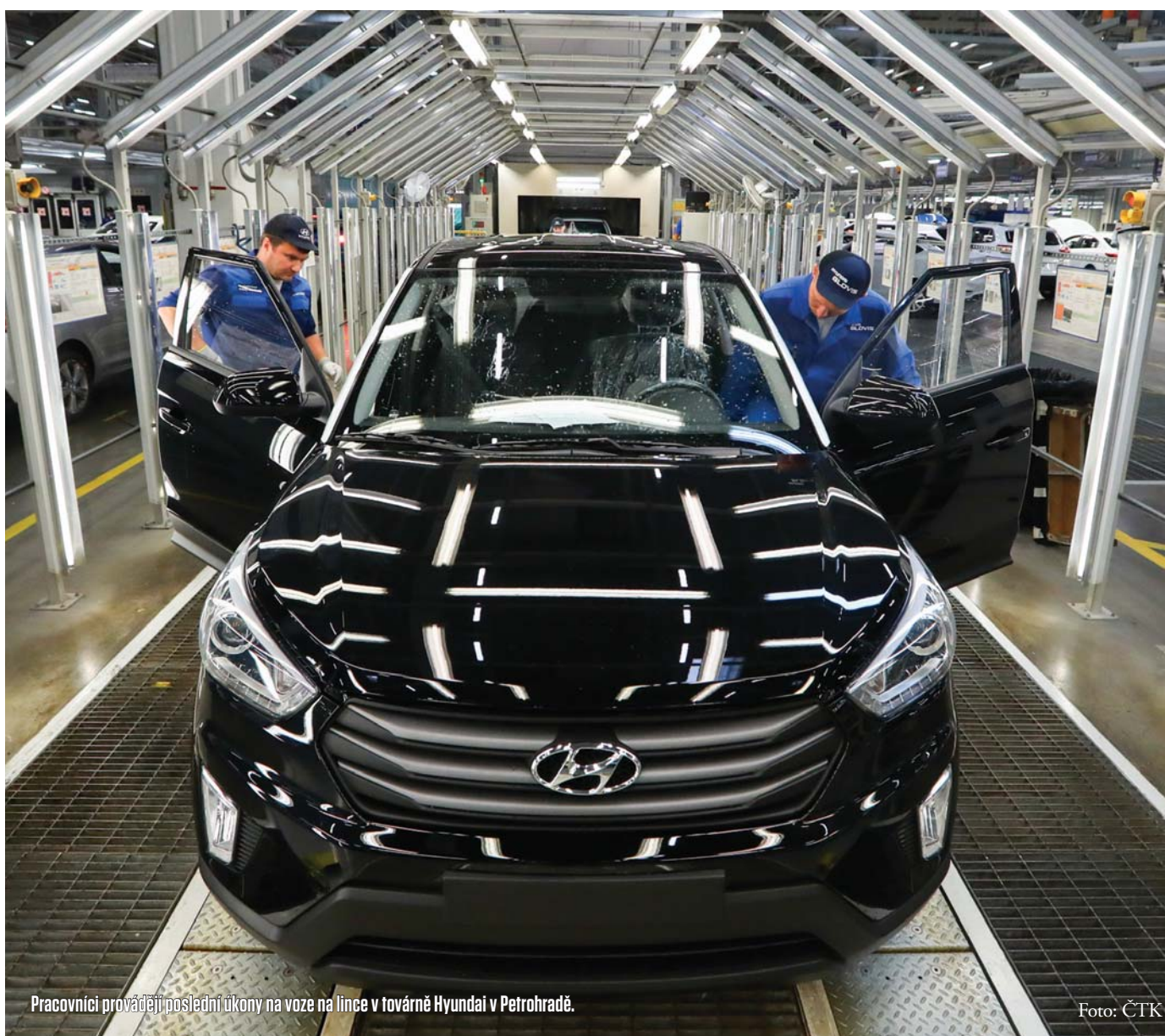
Tato oblast a další aktuální daňové a účetní otázky v automobilovém průmyslu jsou předmětem semináře, který v Praze pořádá každý rok na podzim společnost EY. Bližší informace o semináři, který se bude konat letos 13. listopadu, vám poskytneme na e-mailové adrese ey@cz.ey.com.

Ondřej Janeček,
partner ve společnosti EY



Prodeje aut v Rusku zvolní. A pak zase porostou

V Ruské federaci působí téměř všichni významní automobiloví výrobci, včetně Volkswagenu a jeho dcery ŠKODA AUTO. Saturují především domácí trh, který díky své stále nízké nasycenosti skrývá ještě značný potenciál. Kromě finálních producentů je v Rusku prostor i pro dodavatele komponentů, důležitá je ale lokalizace výroby. BRANO GROUP a BRISK Tábor už tam jsou.



Pracovníci provádějí poslední úkony na voze na lince v továrně Hyundai v Petrohradě.

Foto: ČTK

ZE ZAHRANIČÍ

První pokusy o rozvoj ruského automobilového průmyslu sahají do počátku 90. let 19. století, kdy ruský automobilový konstruktér Boris Lutskoj navrhl několik spalovacích motorů. Spolupracoval přitom s německým inženýrem Altmanem, vlastníkem továrny nedaleko Berlína, kterou později koupila společnost Daimler. V roce 1906 začal montovat části automobilů pro ruský trh.

Počátkem 20. století petrohradský závod Strojírny, slévárny a kotelny Lessner uzavřel smlouvu s německým Daimlerem na výrobu licencovaných benzínových motorů a automobilů. Lessnerova automobilová výroba produkovala vozy v malém počtu v letech 1905 až 1910.

Významnou továrnou na automobily carské Rusa byla montovna v Rize. Později zde zahájila vlastní výrobu oceli a začala dodávat dalším podnikům díly jako například lisované rámy, kola a odlitky.

Opravdový začátek

Za skutečný milník je ovšem nutné považovat rok 1924, kdy továrna na výrobu automobilů v Moskvě vyrobila

první nákladní automobil, který nesl název AMO-F15. Následujících dvacet let se výroba automobilů v sovětském Rusku specializovala především na nákladní vozy, jejichž odběratelem byl stát.

Po druhé světové válce vzniklo mnoho nových modelů. V roce 1946 Gorkovská automobilová továrna přešla na výrobu nákladních automobilů GAZ-51, o dva roky později začala Moskevská automobilka vyrábět nákladní automobil ZIS-150. Postupně se objevovaly i nové osobní vozy: M-20 Pobeda, ZIS-110, Moskvíč 400. Koncem padesátých let se začaly vyrábět nákladní vozy GAZ-51 A, ZIL-164A a URAL-355M, z osobních Moskvíč 407, Volha M-21 či GAZ-M 13-Čajka.

Rozvoj automobilového průmyslu v Sovětském svazu znamenal vznik mnoha nových továren. Jednou z nich je VAZ, Volžský automobilový závod v Toljatti, který zahájil výrobu v roce 1970 a stal se lídrem domácího strojírenství. Koncem 70. let se rozvíjí výroba automobilů KamAZ-5320 v tatarstánském Kamském automobilovém závodě. V automobilovém průmyslu se začínají formovat automobilové asociace a sdružení podniků.

Spolupráce se zahraničím

Výraznější spolupráce ruského automobilového sektoru se zahraničními společnostmi začíná až koncem devadesátých let a počátkem nového tisíciletí. Jednou z prvních kooperujících firem byla TagAZ v Taganrogu, která v roce 2001 zahájila výrobu vozů Hyundai Accent, Hyundai Santa Fe a vozů Daewoo. Produkovala i vlastní modely C100 a staré korejské Ssang Yong a čínské Chery opouštěly výrobní závod pod značkami TagAZ a Vortex.

Postupně do Ruské federace pronikají další světové značky, jako je Volkswagen, Ford, Renault-Nissan, General Motors a další. Zatím poslední investicí na ruském teritoriu je továrna na výrobu Mercedesů nedaleko Moskvy. Zahájení činnosti se účastnil i ruský prezident Vladimír Putin a členové německé vlády. Počáteční linku na výrobu modelu třídy E brzy doplní další, zaměřená na SUV.

V současné době je v Ruské federaci sedmnáct podniků, kde se vyrábějí osobní vozy. Působí na dvanácti místech – viz tabulka.

Výrobci osobních vozů v Rusku podle lokalit

Petrohrad: Hyundai, Nissan, Toyota, General Motors

Vsevolžsk: Ford-Sollers

Kaliningrad: Avtotor

Moskva: Renault

Kalužská oblast: VW/ŠKODA AUTO, Peugeot Citroen Mitsubishi Automotive

Nižnij Novgorod: GAZ, VW/ŠKODA AUTO

Toljatti: AvtoVaz

Čerkask: Derways

Jelabuga: Ford Sollert

Naberežnyje Čelny: Ford Sollert

Iževsk: IžAvto

Vladivostok: Sollers

Osobní vozy: V Evropě páté místo

Globální trh s osobními auty loni zaznamenal růst 0,4 % a celkově se na světě prodalo 94,9 milionu vozů. K nárůstu prodeje došlo i v Rusku, a to o 12,8 %. Stojí za tím jednak finanční vládní podpora pro nákup nových vozů, jednak – a to asi ještě více – zvýšení sazby DPH od ledna 2019, které motivovalo zájemce uskutečnit koupi vozu do konce roku 2018. V roce 2018 se v Ruské federaci prodalo 1,8 milionu osobních vozů a země se tak dostala z hlediska jejich prodeje na jedenácté místo na světě. V Evropě pak zaujímá pátou příčku.

Výhled na rok 2019 predikuje mírné zvolnění prodejů. Nicméně v dlouhodobém horizontu jsou předpovědi růstu automobilového trhu v Rusku pozitivní, a to především s ohledem na stárí vozového parku a také proto, že počet aut na sto osob zde zdaleka nedosahuje západních hodnot. V Rusku

připadá 371 aut na tisíc osob, kdežto v západní Evropě je to 642.

Budoucnost ruského automobilového trhu budou v následujícím období výrazně ovlivňovat ceny ropy, makroekonomická situace v zemi a oslabování nebo posilování ruského rublu.

Světoví výrobci automobilů si uvědomují, že země BRICS, kam Rusko patří, budou v příštích letech pro prodeje osobních vozů klíčové.

Autobusy raději domácí

Trh nákladních vozů v roce 2018 rostl pouze o 2,7 %. V roce 2018 jich bylo v Ruské federaci vyrobeno 82 tisíc. Hlavním hráčem na trhu jsou domácí značky KamAZ a GAZ. Ze zahraničních značek jsou populární vozy Scania, Volvo, Man či Mercedes Benz. Dva ze tří nákladních vozů v Ruské federaci jsou starší deseti let.

Autobusy jsou v Rusku ještě starší, jejich průměrné stárí bylo loni patnáct let,

z čehož téměř polovina byla ještě mnohem starší. V roce 2018 se tady vyrobilo 48 tisíc autobusů. Pro zajímavost, v roce 2015 to bylo jen 37 tisíc kusů a naopak v roce 2012, tedy před ekonomickou krizí a před uvalenými západními sankcemi, se v Ruské federaci vyrobilo 58 tisíc autobusů.

Růst v posledních letech táhla především potřeba nových autobusů pro mistrovství světa ve fotbale, které se konalo v Rusku v roce 2018, ale také státní zakázky. Ty se týkaly například nákupu autobusů pro školy, kterých se takto loni koupilo asi 1400. Preferované jsou přitom autobusy domácí výroby, dále pak vozy čínské a až poslední v řadě stojí evropské značky, které jsou značně nákladnější na koupi i na servis.

Škoda odpovídá za region

Ruská federace je proexportní ekonomikou, která je závislá na těžbě



Čerstvě vyrobený Kodiaq prochází finální kontrolou na lince v závodě Volkswagenu ve městě Nižnij Novgorod.

Foto: ŠKODA AUTO

ropy, zemního plynu a nerostných surovin a jejich následném exportu na další trhy. S nastavením sankční politiky Západu se postupně snaží uspokojovat domácí poptávku a posílit exportní ambice ruských podniků. Jedním z nástrojů pro posílení domácí produkce je politika náhrady dovozu, tedy přilákání zahraničních investorů pro lokalizaci jejich výroby na ruském teritoriu. Pro společnosti, které v Rusku investují a umísťují výrobu, jsou vytvořeny speciální podmínky, z nichž jmenujme například poskytnutí daňových výhod či možnost pronájmu pozemku za zvýhodněné ceny. Několik českých firem se touto cestou vydalo a většinu z nich se daří. Některé z nich však přecenily svou znalost ruského trhu a investice se jim nevyplatila.

Řada českých podniků působí úspěšně v Rusku v automobilovém průmyslu. Jedním z nejvýznamnějších je ŠKODA

AUTO, součást koncernu Volkswagen Group, která má na ruském teritoriu dvě továrny. Obě jsou oficiálně investicí VW, ale od ledna 2019 ŠKODA AUTO převzala celokoncernovou odpovědnost za řízení regionu Rusko.

Jeden ze závodů se nachází v Nižněnovgorodské oblasti ve městě Nižnij Novgorod a druhý v Kalužské oblasti ve městě Kaluga. V Rusku se vyrábí Škoda Rapid, Škoda Yeti a Škoda Octavia. V roce 2018 prodala Škodovka na tomto trhu přibližně 81 tisíc automobilů, což ve srovnání s předchozím rokem představuje 30% nárůst. Rusko se tak zařadilo na čtvrtou příčku největších trhů vozů Škoda po Číně, Německu a České republice.

I dodavatelé lokalizovali výrobu

Další českou společností, která lokalizovala svou výrobu v Ruské federaci, je jeden z pěti nejvýznamnějších světových výrobců zapalovacích svíček, BRISK Tábor. Sídli v Toljatti, centru automobilového průmyslu v Samarské oblasti. Dodávky z BRISKu směřují především do automobilek AvtoVaz, který většinou vlastní aliance Renault-Nissan. BRISK Tábor je aktivní na ruském trhu již 24 let a v současné době kontroluje více než třetinu ruského trhu zapalovacích svíček. To představuje roční dodávky 20 až 25 milionů kusů.

Česká skupina BRANO GROUP rovněž otevřela v Rusku továrnu na výrobu automobilových komponentů, a to ve městě Kstovo v Nižněnovgorodské

oblasti. Produkuje zde pedálové sestavy pro vybrané modely značek Volkswagen, Škoda a Ford, sedačkové komponenty pro Nissan a zámky pro užitkové vozy GAZ. Výrobní a skladovací halu postavila česká stavební firma, vlastní výrobní technologie byly dovezeny z ČR a ze zahraničí.

Další příležitosti

Ruský trh silničních a nákladních vozidel je ve střednědobém horizontu perspektivní, a to především z důvodu jeho nízké nasycenosti. Základním znakem je vysoký stupeň lokalizace, většina produkce se vyrábí a kompletuje v Rusku.

Plán rozvoje ruského automobilového průmyslu do roku 2025 počítá i v nadcházejících letech s finančními impulsy v rámci státních programů. Co se týče automobilových komponentů, tam je lokalizace výroby stále důležitější podmínkou pro úspěšný vstup na ruský trh. Dílčí příležitosti existují také v oblasti nákladních vozidel, a to zejména těch těžkých pro vysoce specializované účely, kde se nemůže uplatnit levná domácí produkce.

Velvyslanectví ČR v Moskvě, generální konzuláty v Petrohradě a Jekatěrinburgu i zástupci vládních agentur CzechTrade a CzechTourism připravují na podporu rozvoje vzájemně výhodných ekonomických vztahů celou řadu projektů ekonomické diplomacie. Zapojit se mohou společnosti nejen ze sektoru automotive. ■

*Aleš Ottmár,
ekonomický diplomat Velvyslanectví ČR v Moskvě*

Jaroslavská oblast, výhodná lokalita kousek od Moskvy

Z mnoha regionů Ruské federace patří Jaroslavská oblast mezi ty nejatraktivnější, a to nejen co se podpory investic týče. Investorům – mj. právě i v oblasti automotive – nabízí optimální kombinaci vysokého investičního potenciálu a nízkého investičního rizika. Najdou tu zájem s vysokou úrovní sociálně ekonomického rozvoje a široce rozvinutou průmyslovou základnou, vědecký a inovační potenciál a kvalifikované lidské zdroje. K tomu lze navíc počítat s dobrou geografickou polohou: region leží v těsné blízkosti Moskvy na důležité křižovatce jak vodní, tak i železniční, letecké a silniční dopravy.

Regionální legislativa umožňuje preferenční zdanění zde investujících společností. Při jejich zařazení do seznamu prioritních získávají právo na snížení sazby daně z příjmů právnických osob a u některých daní (např. u nemovitostí a dopravy) je sazba nulová.

V Jaroslavské oblasti funguje také celá řada firem a institucí, které pomáhají investorům využít podporu při podnikání. Například nabízejí lokality s již připravenou infrastrukturou, což umožní snížit investiční náklady a urychlí realizaci projektů. Fond rozvoje průmyslu a zemědělství poskytuje cílové úvěry na nové průmyslové projekty s výhodnými úrokovými sazbami. Exportní centrum regionu se zase zaměřuje na poradenství v oblasti zahraničně ekonomické aktivity a pomáhá s financováním procesu pro získání potřebných certifikátů. Zde lokalizované společnosti také mohou získat podporu pro své exportní aktivity.

Zástupci Jaroslavské oblasti už jednali s potencionálními obchodními partnery v České republice na podzim roku 2018 v Praze a v Brně. Řada českých firem už se se zdejšími podmínkami seznamovala přímo na místě a rozjelo se několik investičních projektů. ■

*Galina Penjagina,
ředitelka oddělení investic a průmyslu Jaroslavské oblasti*

„Měl jsem možnost přímo na místě se přesvědčit, jak se místní úřady v Jaroslavské oblasti opravdu velmi snaží připravit pro investory co nejvýhodnější podmínky. Kromě daňových výhod nás zaujala velmi vysoká úroveň zdejší infrastruktury i vybavenost průmyslových firem, s nimiž se dá v případě rozjetí vlastní produkce kooperovat,“ říká Radim Valas, předseda představenstva a generální ředitel akciové společnosti MOTORPAL. Rusko stále patří k hlavním obchodním partnerům tohoto jihlavského výrobce vstříkovacích systémů pro diesellové motory. Na trzích, kam exportuje, mapuje možnosti zapojení místního průmyslu, což je dnes už všude na světě jedna z důležitých podmínek pro uplatnění vlastní produkce.

Sázka na výchovu vlastních talentů

Firma AGC Automotive Czech, největší výrobce automobilových skel u nás, působí v teplickém regionu, který má vyšší nezaměstnanost, než je průměr v ČR. I přesto se firma dlouhodobě potýká s nedostatkem kvalifikovaných pracovníků. Ještě markantnější nedostatek pociťuje firma u technicky zaměřených oborů.

Starší generace zkušených techniků, na kterých po desetiletí stála výroba nejen našeho závodu, ale celého českého strojírenství a autoprůmyslu, odchází do penze. Vzniká zde hluboká propast, kterou je velmi těžké zaplnit,“ říká Luděk Šteklý, generální ředitel AGC Automotive Czech.

V době nedostatku technicky vzdělaných lidí a malé podpory technických oborů ze strany státu na jedné straně a stále rostoucích nároků na zaměstnance, který je spojen s rozvojem Průmyslu 4.0, na straně druhé si musí firmy do značné míry poradit samy.



Středoškolská studentka na exkurzi ve firmě AGC Automotive Czech

Foto: AGC Automotive Czech

ORGANIZÁTOR



SPOLUORGANIZÁTOR



MÍSTO KONÁNÍ



GENERÁLNÍ PARTNER



e-SALON

2. VELETRH ČISTÉ MOBILITY | 14.-17. 11. 2019

WWW.E-SALON.CZ

PARTNER VELETRHU



ODBORNÝ PARTNER



POWERED BY



ZÁŠTITA

Úřad vlády České republiky



MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU



Ministerstvo životního prostředí



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Ministerstvo dopravy



PRŮMYSL
PRAHA
PRAHA



VOJVOĐÁŘSKÁ
KOMORA
ČESKÉ REPUBLIKY



SP SVAZ PRŮMYSLU A
OBCHODU
ČESKÉ REPUBLIKY



SDA



SMO
ODBORNÍKŮ
ČESKÉ REPUBLIKY



ČESKÝ
PŮMYSL
ČESKÉ REPUBLIKY



30 let
1989
2019



Auto
SAP



SPOLEČNOSTI
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU ČR

„Historicky patří japonské skupině, jejíž jsme součástí, Střední škola AGC v Teplicích. V posledním období se snažíme posilovat především moderní technické obory zaměřené na robotiku, PLC a optiku,“ vysvětluje personální ředitel AGC Automotive Czech Tomáš Brokeš a dodává: „Velmi nám v tom pomáhá současné vedení školy. Od nového školního roku 2020 bude například opětovně otevřen obor Mechanik elektrotechnik. Naším cílem je, aby ze školy vycházeli vystudovaní lidé, kteří projdou velmi rychle adaptací v reálném provozu.“

Roboti do škol

I proto firma nedávno poskytla Střední škole AGC robota značky ABB přímo ze svých výrobních linek. Jeho pořizovací hodnota se pohybuje v řádu několika milionů korun. Již nyní se s jeho ovládáním začali učit tři studenti ze stipendijního programu, od následujícího školního roku pak uchazeči oboru Mechanik elektrotechnik a dalších.

„Nový robot od AGC Automotive Czech nám významně pomůže k tomu, abychom studenty naučili pracovat se zařízeními, se kterými se reálně v provozu setkají. Sami jako škola bychom si ho ale finančně dovolit nemohli. Firma nám také pomohla odborně vyškolený personál,“ uvádí Tomáš Holomek, ředitel Střední školy AGC.

Spolupráce s univerzitami

Firma hledá talenty také na vysokých školách. Úzce spolupracuje s řadou univerzit, a to i mimo Ústecký kraj. Samozřejmě je spolupráce s nejbližšími vysokými školami, jako je UJEP v Ústí nad Labem a především Technická univerzita v Liberci.

„Především spolupráce s Technickou univerzitou v Liberci je velice úzká. Samozřejmě je poskytování stipendií vybraným studentům, ale jdeme ještě dál. Stali jsme se zakládajícími členy Průmyslové rady Fakulty strojní. Spolupracujeme při výzkumu, vývoji a přípravě studentů a absolventů pro praxi. Zadáváme studentům technická zadání na zpracování, která

vznikají přímo z požadavků naší výroby. Vše to pomáhá firmě k rozvoji a zároveň umožňuje vyhledávat talenty v technicky zaměřených oborech,“ popisuje Tomáš Brokeš.

Začíná to ve školkách

Firma vnímá problém nedostatku technicky vzdělaných lidí jako dlouhodobý, zaměřila se proto se svými aktivitami na podporu technického vzdělávání také na základních školách. „Dokonce realizujeme některé aktivity, které by měly podpořit zájem dětí a jejich rodičů pro techniku i v mateřských školách,“ říká Tomáš Brokeš.

Samostatnou kapitolou je pak soutěž Technowizz, která přesahuje hranice ústeckého regionu. Pomocí té se AGC Automotive Czech snaží podporovat hlubší zájem o techniku u studentů středních technických škol a učilišť. „Už tady se snažíme zapojit mladé lidi do řešení úkolů přímo z výroby. S tím se studenti příliš nesetkávají, i proto zájem o tuto možnost roste,“ uzavírá personální ředitel firmy Tomáš Brokeš. ■



NOVĚ
v PVA EXPO
PRAHA



CZECHBUS

9. STŘEDOEVROPSKÝ VELETRH AUTOBUSŮ, HROMADNÉ DOPRAVY,
GARÁŽOVÉ A SERVISNÍ TECHNIKY

www.czechbus.eu



26.–28. 11. 2019

OFICIÁLNÍ VOZY
PVA EXPO PRAHA



EQUIP AUTO Paříž 2019

Jedna z hlavních událostí automobilového trhu a služeb pro mobilitu, veletrh EQUIP AUTO Paříž 2019, se bude konat ve dnech 15. až 19. října na pařížském výstavišti Porte de Versailles. Díky úspěšně zvolené strategii transformace v roce 2017 se můžeme těšit na velmi slibný ročník 2019. Cílem veletrhu je propojit ekosystém automotive aftermarketu a služeb pro mobilitu v jedné akci, která je zároveň nositelem obchodu a vize budoucnosti odvětví.

ČESKÁ ÚČAST:

Formou oficiální účasti organizované Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR se na veletrhu představí také Česká republika. V hale 2.2 (F 028) najdete na společné expozici společnosti: AUTO ANERI s.r.o., BRANO GROUP, a.s., ČZ ŘETĚZY Strakonice, DAWELL CZ s.r.o., GUMÁRNY ZUBŘÍ, a.s., REMANTE GROUP s.r.o., TOMKET s.r.o.

NOVÁ SEKTORIZACE:

Oproti minulému ročníku narostla rezervovaná plocha o 4,5 %, zvýšil se také počet nových vystavovatelů. Díky přesunu veletrhu ze severního pařížského výstaviště na jižní, Porte de Versailles, se návštěvníkům zvýší komfort a díky rozdělení oborů do jednotlivých hal také celková orientace.

CO KDE NAJDETE:

Pavilon 1:

zařízení, díly a součásti vozidel; údržba a distribuční sítě; opravy a údržba karoserií a nátěry; automobilový remarketing; čištění, servisní plochy, maziva

Pavilon 2.2:

zařízení, díly a součásti vozidel; údržba a distribuční sítě; služby

Pavilon 3:

opravy, údržba, náradí a diagnostika; pneumatiky, ráfky, příslušenství

HLAVNÍ TÉMATA:

Témata budou na veletrhu prezentována formou ukázek přímo na stáncích vystavovatelů, v rámci programu konferencí a debatních kulatých stolů. Hlavními tématy jsou:

- | Nová motorizace a její dopad na poprodejní sektor
- | Údržba a opravy elektronických systémů (např. ADAS)
- | Ekosystém pneumatik

Další podrobné informace najdete na webových stránkách veletrhu:

www.equipauto.com.

V případě dotazů či zájmu o vstupenky kontaktujte českou kancelář Promosalons CZ – c/o Active Communication:

info@francouzskéveletrhy.cz.



EQUIP AUTO 2019

15-19 OCTOBER

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

PARIS



COME & MEET US!

STAND ▶

2.2 F 028

Nadační fond ŠKODA AUTO podporuje Mladoboleslavský region

Zajištění udržitelné dopravní infrastruktury, odlehčení silniční sítě, zavedení ekologických forem městské mikromobility a díky tomu všemu zvýšení kvality života v regionu. Takový je cíl projektu Rekola, který v rámci iniciativy Nové Boleslavsko podporuje Nadační fond ŠKODA AUTO. Společnost se prostřednictvím tohoto fondu zavázala investovat do rozvoje Mladoboleslavského regionu celkem 30 milionů eur (přibližně 780 mil. Kč), v první vlně byly představeny projekty za více než 60 milionů korun.

Starat se o region, ve kterém působí, se už stalo pro většinu společností v podstatě normou. V Mladé Boleslavi a okolí vznikl díky zdejšímu největšímu zaměstnavateli – automobilce ŠKODA AUTO – program Nové Boleslavsko, který cílí na zlepšení v dopravě, zdravotní péči, sociálních službách, bydlení, vzdělávání, bezpečnosti, kultuře a sportu, budování občanské společnosti, chytré mobility a urbanistickém rozvoji. To vše by se mělo uskutečnit za spolupráce automobilky s městy Mladá Boleslav a Kosmonosy, dalšími obcemi v okolí, ale i Středočeským krajem a vládou a také díky prostředkům Nadačního fondu ŠKODA AUTO, do nějž automobilka vložila 30 milionů eur.

Kousek se svezete zadarmo

Když se občané Mladé Boleslavi a Kosmonos prostřednictvím webových stránek Nového Boleslavska vyjadřovali k tomu, co by si přáli ve svém regionu zlepšit, patřil k hlavním podnětům rozvoj ekologických forem dopravy. Jedním z projektů, který se ŠKODA AUTO rozhodla podpořit, je proto systém sdílených kol Rekola v Mladé Boleslavi.

„Projekt sdílení jízdních kol s finančním příspěvkem Nadačního fondu ŠKODA AUTO je jedním z prvních konkrétních řešení, jak místním občanům i návštěvníkům města umožnit rychlou, jednoduchou a cenově velmi dostupnou individuální dopravu a současně ulevit městu od dopravní zátěže,“ řekl k tomu Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů společnosti ŠKODA AUTO a předseda správní rady Nadačního fondu ŠKODA AUTO.

Sdílení jízdních kol pomocí aplikace v mobilním telefonu již úspěšně funguje



Díky finanční podpoře Nadačního fondu ŠKODA AUTO mají uživatelé v Mladé Boleslavi k dispozici 60 jízdních kol. Prvních 15 minut jízdy je zdarma.

Foto: ŠKODA AUTO

v deseti městech České republiky, devátým se letos v červnu stala právě Mladá Boleslav. Zájemcům je k dispozici 60 bicyklů s třístupňovou přehazovačkou. V září přibude také 10 elektrokol. Uživatelé si mohou kola jednoduše zapůjčit pomocí aplikace v mobilním telefonu, sdílení bicyklů funguje 24 hodin denně. Prvních 15 minut jízdy je pro všechny uživatele díky příspěvku Nadačního fondu ŠKODA AUTO zdarma.

Další náměty čekají na realizaci

Nadační fond ŠKODA AUTO investuje v příštích letech do rozvoje regionu 30 milionů eur, které budou vynaloženy na projekty zohledňující přání a návrhy obyvatel z okresu Mladá Boleslav. V první vlně byly představeny projekty za více než 60 milionů korun. S dopravou ve městě a s rozvojem cyklistiky souvisí i další námět občanů: výstavba mostu pro pěší a cyklisty přes Jizeru. ŠKODA AUTO nyní spolu s partnery hledá model realizace tohoto projektu. Za přispění Nadačního fondu probíhá výstavba rampy v BMX areálu v Benátkách nad Jizerou a v jednání je obnova vegetace v přírodním parku Štěpánka, který byl v minulém roce značně poškozen vichřicí a kůrovcem.

V rámci akce „10 týdnů pro Nové Boleslavsko“ (od prosince 2018 do února 2019) podal občané více než 2300 návrhů na zlepšení kvality života ve městě a okolí. Velký zájem občanů ocenil i předseda představenstva ŠKODY AUTO a předseda dozorčí rady Nadačního fondu společnosti Bernhard Maier: „Velmi na mne zapůsobil počet a pestrá paleta podaných návrhů. Tak rozsáhlé zapojení občanů dokazuje, že se Nadační fond ŠKODA AUTO zaměřil na oblast důležitou pro všechny obyvatele. Naším záměrem je, aby se Mladoboleslavsko rozvíjelo stejně pozitivně jako podnik a aby se zásadní proměny automobilového průmyslu vyšlo silněji než dříve. Nadační fond přitom slouží jako nezbytný a důležitý impulz.“ ■

Kolínská TPCA plní sny a pomáhá tam, kde je doma

Když v roce 2002 podepsala japonská firma Toyota Motor Corporation s francouzskou skupinou PSA smlouvu o výstavbě společného závodu TPCA v Kolíně-Ovčárech, začala se psát další kapitola nejen pro nově vzniklou průmyslovou zónu, ale i region.

Od samého začátku, kdy byl postupně budován moderní závod na výrobu aut, začala se společnost TPCA různými způsoby podílet také na rozvoji Kolínska. Jedním z prvních hesel, které firma vyhlásila, bylo „Zapouštíme kořeny“, čímž měla na mysli právě etablování v regionu. Tato iniciativa se později transformovala do nové: „Pomáháme tam, kde jsme doma“.

Grantový program pro život, zdraví a přírodu

Již v roce 2005 vznikl v TPCA grantový program, jehož cílem bylo přispět k trvale udržitelnému rozvoji Kolínska, rovnováze jeho ekonomického, sociálního i ekologického rozvoje a k většímu zapojení občanů do dění v obcích. Žádosti o granty se mohou podávat ve třech kategoriích, které se týkají ochrany životního prostředí, bezpečnosti a zdraví.

Podporu z letošního, již 14. ročníku grantového programu získaly dva projekty v kategorii Pro zelené Kolínsko, díky nimž budou vysazeny stromy a zároveň instalovány herní prvky pro děti. V prioritě Pro živé Kolínsko uspěly projekty pro město Kolín, SOŠ informatiky a spojů a SOU Kolín, T.J. Sokol Velký Osek a T.J. Sokol Kolín. A konečně v rámci priority Pro bezpečné a zdravé Kolínsko zvítězily projekty Policie ČR, územního odboru Kolín.

Zaměstnanci Domácího hospice Srdcem budou pro svou práci využívat Citroën C1 a Oblastní spolek Českého červeného kříže Kolín bude moci díky novému vozu Toyota Aygo vzdělávat veřejnost a zvyšovat povědomí nejen o nutnosti darovat krev. Zajímavostí je, že tento vůz Toyota Aygo sjel z linky 2. července 2019 a je 3,5miliontým vozem vyrobeným v TPCA.

Beat festival pomáhá hned dvakrát

Když v roce 2008 vznikl první ročník TPCA Beat festivalu, jeho hlavním posláním bylo splnit sen začínajícím regionálním kapelám v jejich růstu



Zaměstnanci TPCA předávají výtěžek vánoční sbírky pěti nemocným dětem a kolínským záchranným složkám.

Foto: TPCA



Adam Peška přebírá od prezidenta TPCA Koreatsu Aoki a manažera korporátních záležitostí Tomáše Paroubka šek na zapůjčení vozu Toyota a šek na splnění Adamova snu, kvalifikace na paralympiádu do Tokia.

Foto: TPCA

a také jim dát možnost zahrát si na velkém pódiu se špičkovou technikou po boku již slavných kolegů. Kromě vítězů, z jejichž řad se rekrutoval i vítěz hudebních cen Anděl, má festival i další rozměr a pomáhá tak hned dvakrát.

Všecký výtěžek ze vstupného je totiž již tradičně věnován na různé projekty. Ani letošní rok nebyl výjimkou a více než 200 tisíc korun pomůže plnit některé sny. Symbolické šeky si převzali Jaroslav, Adam, rodiče Ondráška a rodiče Matýska. Ondrášek tak dostane nové polohovací lůžko, Matýsek počítač se speciálními programy, Jaroslavovi pomůžou finance k novému elektrickému invalidnímu vozíku a Adamovi umožní

účast na kvalifikačních turnajích, díky kterým se zúčastní paralympiády v Tokiu. Adam se společně s rodiči dočkal ještě jednoho překvapení od firmy Toyota, která je partnerem olympijských i paralympijských her: společnost mu zapůjčila vůz Toyota Proace.

TPCA Beat festival a grantový program TPCA pro Kolínsko nejsou jediné aktivity, které automobilka a její zaměstnanci pravidelně realizují. Za dobu své existence podpořila TPCA v regionu více než 900 projektů v oblasti bezpečnosti, vzdělávání, sportu, kultury či různých sociálních záležitostí. Šlo přitom jak o přímou finanční podporu, tak o dobrovolnictví ze strany zaměstnanců firmy.

CEE Automotive Supply Chain 2019

CEE Automotive Supply Chain 2019 je organizován nejnvlivnějšími organizacemi v automobilovém průmyslu v regionu. Přináší jedinečnou příležitost seznámit se s nejnovějšími trendy v dodavatelském řetězci, logistice a kvalitě.

Objevte nové partnery, jejich produkty a služby, poznejte nová řešení.

CEE Automotive Supply Chain 2019 je kombinací konference, výstavy, networkingu a organizovaných B2B setkání. Akce je určena pro výrobce, dodavatele a subdodavatele v automobilovém průmyslu a očekává se, že se jí letos zúčastní přes 400 delegátů z různých evropských zemí.

Před akcí si mohou účastníci vybrat partnery pro předem naplánovanou B2B setkání, aby prodiskutovali možnosti rozvoje obchodních vztahů.

Využijte příležitosti a staňte se součástí exkluzivní akce pro přední představitele automobilového průmyslu nejen z regionu V4.

- Nechte se inspirovat profesionály z oboru
- Najděte potenciální obchodní a technologické partnery
- Prezentujte, diskutujte a rozvíjejte nové projektové nápady na mezinárodní úrovni
- Propagujte své produkty, technologie a know-how
- Navažte přeshraniční spolupráci

CEE Automotive Supply Chain 2018:

400
účastníků

14
zemí

580
naplánovaných schůzek

Pro více informací prosím kontaktujte info@ceeautomotive.eu nebo navštivte www.ceeautomotive.eu



CEE Automotive Supply Chain 2019

Conference/Exhibition/b2b/Networking

12.-13. LISTOPADU 2019 · NH COLLECTION OLOMOUC CONGRESS · CZ

**NEJVĚTŠÍ SETKÁNÍ DODAVATELŮ DO AUTOMOTIVE
V ČESKU A NA SLOVENSKU**

www.ceeautomotive.eu

partneři:



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



Deutsch-Slowakische
Industrie- und Handelskammer
Slovensko-nemecká
obchodná a priemyselná komora



CCI FRANCO-SLOVAQUE
FRANCOÚZSKO-SLOVENSKÁ
OBCHODNÁ KOMORA



British Chamber of Commerce
in the Slovak Republic

kotra

Commercial Section
Embassy of the Republic of Korea

NOVÁ ŠKODA KAMIQ

Budete si rozumět



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



POSKYTUJE BEZPEČÍ

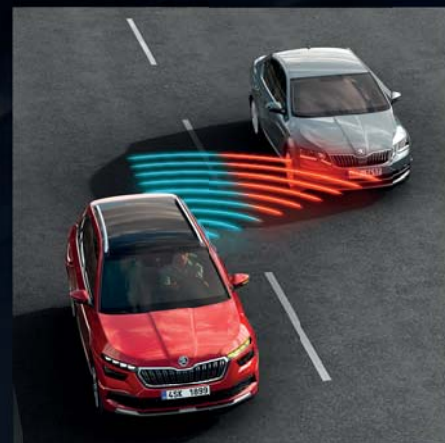
První crossover ŠKODA KAMIQ věnuje velkou pozornost samotné bezpečnosti. Vnitřní prostor skrývá 9 airbagů se systémem proaktivní ochrany cestujících. Jízdní vlastnosti vozu ovlivňuje celá řada vyspělých asistentů, se kterými lépe držíte směr jízdy či dokážete včas reagovat na potenciální nebezpečí.



9 AIRBAGŮ JIŽ V ZÁKLADU



PROAKTIVNÍ OCHRANA
CESTUJÍCÍCH



ASISTENT ZMĚNY JÍZDNÍHO
PRUHU

novykamiq.cz

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂
vozů ŠKODA KAMIQ: 4,2–5,1 l/100 km, 112–116 g/km