

Český autoprůmysl

ZPRAVODAJ SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU | 1/2020



Robert Kiml, TPCA:

Toyota věří malým autům

125 let ŠKODA AUTO

Brexit

**Jak se připravit na něco, o čem
nevíme, jak bude vypadat**



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Can you program robots to be team players?



FIND ALL ANSWERS HERE. **AUTOMATICA 2020**



automatica

The Leading Exhibition for Smart Automation and Robotics

16.–19. června 2020 | Mnichov

automatica-munich.com



Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel Sdružení
automobilového průmyslu

Vážení čtenáři,

když jsme na sklonku roku uvažovali o rizicích a dopadech na mezinárodní obchod a automobilový průmysl v roce 2020, byla skloňována témata jako brexit, ekonomický pokles v Německu, agresivní celní rétorika Spojených států amerických vůči světovým obchodním partnerům a samozřejmě především vstup do nové éry automobilového průmyslu, vyvolané nástupem přísné emisní regulace. Dělat jakékoliv prognózy bylo sice složité, nicméně alespoň částečně uchopitelné. Jak to tak ale bývá, budoucnost má často v rukávu karty, kterými překvapí a celou hru otočí naruby. V době, kdy jsme připravovali tento magazín, byl koronavirus pouze záležitostí Číny a celosvětovou pandemii předvídal málokdo. Pevně doufám, že se nám všem podaří toto těžké období překonat ve zdraví a s co nejmenšími ekonomickými ztrátami. Tím spíš, že vstup do nového roku přinesl českému automobilovému průmyslu také celou řadu vynikajících zpráv, které potvrdily, že naše odvětví je centrem inovací se značnou perspektivou i nadále růst v oblasti výzkumu a vývoje a nových technologií. Tedy všemi skloňované výrobě s přidanou hodnotou. Všechny tři velké automobilky působící v Česku mají do budoucna velké plány v oblasti elektrifikované mobility jakožto celospolečenského trendu a pro své akcionáře představují zásadní článek v globálním měřítku. Ve svých rozhovorech to v prvním letošním čísle Českého automobilového průmyslu potvrzuje jak Bernhard Maier, předseda představenstva ŠKODA AUTO, tak Robert Kiml, generální ředitel pro administrativu v kolínské TPCA. V dalších částech časopisu se můžete přesvědčit, že i dodavatelské firmy jsou na moderní trendy připraveny a usilovně pracují na dalším vývoji pro budoucí úspěch.

Tyto důležité zprávy ukazují, že český podnikatelský sektor se s ohledem na požadavky trhu dokáže velmi flexibilně přizpůsobit i relativně přísným požadavkům. Jsem přesvědčený, že totéž bude platit také v rámci pravidel nové evropské legislativy – tzv. European Green Deal – v rámci jejíhož schvalování budeme opět aktivně hájit pozice českého automobilového průmyslu, a vy pak budete moci využít potenciálu, který nové požadavky v začínající dekádě vyvolají. Pro společný úspěch v dobách hlubokých strukturálních změn odvětví je potřeba, aby byla automobilovému průmyslu jako pilíři české ekonomiky, lídrovi v investicích do výzkumu a vývoje a jednomu z nejdůležitějších zaměstnavatelů v zemi poskytována odpovídající podpora ze strany státu, jakou si nepochybně zaslouží. I na tom budeme jako Sdružení automobilového průmyslu nadále usilovně pracovat.

Přeji vám příjemné čtení a mnoho úspěchů v roce 2020.



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

Grafické zpracování a výroba: STUDIO STANKA | E-mail: studio@stanka.eu

Registrováno: MK ČR E 22798 | Periodicita: Vychází čtyřikrát ročně

Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 1/2020: březen 2020 | ISSN 2570-5482



Fotografie na 1. straně obálky:
AutoSAP

Fotografie na této straně:
TPCA
ŠKODA AUTO
Ricardo Prague
Kia Motors Slovakia

ROZHOVOR

Co máte proti montovnám? _____ 5

Rozhovor s Robertem Kimlem, manažerem pro administrativu TPCA

NAŠE TÉMA

Projekt AutoAdapt: Školením k vyšší kompetenci zaměstnanců _____ 10

VÝSLEDKY AUTOPRŮMYSLU

Výroba silničních vozidel: V souladu s očekáváním _____ 12

Z FIREMNÍHO SVĚTA

Dodavatelé pro Auto roku 2020 _____ 13

Anketa: Byznys bude slabší _____ 14

Nežijeme na ostrově _____ 17

Rozhovor s Bernhardem Maierem, předsedou představenstva ŠKODA AUTO

125 let ŠKODA AUTO _____ 20

MONTO: Pereme se o lidi s Němci _____ 22

MOTORPAL: Více čerpadel do Ruska a Běloruska _____ 24

HMMC: Přichází Kona Electric _____ 25

Nový člen AutoSAPu: Vitesco Technologies _____ 25

Krátké zprávy z autoprůmyslu _____ 26

TRENDY A TECHNOLOGIE

Ricardo Prague: V Karlíně „ladí motory“ už dvacet let _____ 27

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

Zelená dohoda pro Evropu: Tlak na snižování emisí nekončí _____ 30

Je možné připravit se na nové vztahy s Velkou Británií? _____ 34

Rozhovor s Dagmar Kuchtovou, generální ředitelkou Svazu průmyslu a dopravy ČR

ZE ZAHRANIČÍ

Krátké zprávy ze světa _____ 37

Slovensko: Země, která prostě „jede“ _____ 38

VZDĚLÁVÁNÍ

Koyo Bearings ČR: Seznamte se s DoJo 4.0 _____ 42

Toyota Peugeot Citroën
Automobile

Co máte proti montovnám?

Robert Kiml, generální manažer pro administrativu kolínské TPCA, je jedním z vedení společnosti, které připravuje automobilku na odchod francouzského spoluvlastníka. Říká, že tím okamžikem se dostává podnik do jiné situace, kromě výroby nových modelů začne i plně pracovat na koncernových vývojových projektech. Zároveň je Robert Kiml od prosince minulého roku **členem představenstva AutoSAPu**. Prostřednictvím asociace chce mimo jiné podporovat technické vzdělávání.



Konničiwai!

Hai, konničiwai.

Umíte japonsky? Studoval jste v Japonsku, působil tam na univerzitě a od té doby pracujete v Toyotě. Jste vlastně tak trochu Japonec.

Japonsky se domluvím. A poznamenaný Japonskem samozřejmě jsem. Po té dlouhé době strávené v Japonsku i jinde v zahraničí nahlížím na život úplně jinak. Při srovnávání různých zemí můžu říct, že tak, jako se žije tady v České republice, tak se nežije nikde jinde.

Co je charakteristické pro japonské firmy? Čím se odlišují od západoevropských?

Jsou to asi tři zásadní věci. První je velice dlouhodobá perspektiva, se kterou Japonci pracují. Všechno řeší na pětiletky, desetiletky. Stanoví si určitou strategii a tu se snaží udržet bez ohledu na to, jak se vyvíjí ekonomický cyklus.

Druhou důležitou charakteristikou je zaměření na rozvoj lidí, a to na všech úrovních. Rozvoj jednotlivce nikdy nekončí. A Japonci jsou ochotni do toho hodně investovat.

Třetí věcí je přístup k lokalizaci. Oni si velmi dobře uvědomují, že nemohou do každé země přivést jen svůj japonský management a řídit

všechno jen podle svých pravidel. Dávají prostor lokálnímu managementu, protože věří, že s ním můžou dosáhnout ještě lepších výsledků. Respektují lokální pravidla, lokální kulturu – na kterou roubují tu svoji a říkají tomu Toyota Czech Way.

pouze výrobou a administrativu zahrnuje vše ostatní a je podporou pro výrobu. Jako manažer pro administrativu mám na starosti lidské zdroje, platové otázky, jednání s odborovými organizacemi, bezpečnost práce, IT oddělení, finance a další.

Japonci dávají prostor lokálnímu managementu, věří, že s ním můžou dosáhnout ještě lepších výsledků. Respektují lokální pravidla, lokální kulturu – na kterou roubují tu svoji a říkají tomu Toyota Czech Way.

Vaše pozice se nazývá generální manažer pro administrativu. Co to obnáší?

Vezmu to trochu zeširoka. Jak jsem už řekl, personální rozvoj je základem japonské kultury. Vedení japonských firem by proto mělo být multifunkční, a to platí i pro mě. Dá se to chápat tak, že jsem na nějaké cestě, během níž jsem byl generálním manažerem ve výrobě i v kvalitě, řídil jsem výrobu motorů v Polsku a teď jsem v okruhu došel na toto místo.

Společnost řídí prezident a pod něho spadají dvě oblasti – výrobní a administrativní. Výroba se zabývá

TPCA je dnes společným podnikem japonské Toyoty a francouzského PSA, od roku 2021 ho převezme celý Toyota. Kolínský podnik se stane dceřinou společností Toyota Motor Europe a připojí se k sedmi dalším závodům, které Toyota provozuje v Evropě. Proč k tomu vůbec dochází?

Došlo k tomu, že každý z partnerů má v oblasti výroby malých vozů jinou byznysovou strategii. PSA si koupilo Opel, teď se spojuje s Fiatem, má velké volné kapacity a chce je optimalizovat.

Toyota malým autům věří. Lidé se přesouvají do měst, kde je málo



Toyota malým autům věří, v jejich produkci bude pokračovat.

Foto: TPCA

prostoru, pořizují si více aut do rodiny. Prostě jsme přesvědčení, že malá auta mají budoucnost.

V jiných oblastech ale PSA s Toyotou budou stále partnery, dokonce svoji spolupráci rozšiřují.

Co se 1. ledna 2021 stane? Co se děje už nyní?

Připravujeme se na změnu už skoro druhý rok. Když jsou spolu dva partneři ve společném podniku tak dlouho, pak je jisté, že transformace nebude jednoduchá. Musí se nastavit nový byznysový model, nová pravidla. Začali jsme s transformací všech kontraktů, připravujeme rebranding, novou vizualizaci firmy...

Jaký bude nový název společnosti?

Já už to samozřejmě vím, ale nemůžu vám to ještě říct. Nový název společnosti budeme komunikovat až koncem letošního roku.

Už jste dříve oznámili, že v roce 2021 budete ještě vyrábět všechna tři auta ve stávající podobě, Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1 se spalovacími motory. Co bude v roce 2022?

Ano, příští rok budeme pokračovat ve výrobě našich trojčat, i když už to nebude společný podnik. Nebude tady už působit žádný zástupce PSA, takže si musíme dopředu nastavit nová pravidla, a to ohledně předávání aut, cen a tak dále. V tuhle chvíli ještě nepadlo finální rozhodnutí, co bude s touhle výrobou po roce 2021.

Už ale bylo rozhodnuto, že přijde například následovník Ayga. Jaká bude nová generace? Kdy se objeví?

Můžu říct asi jen toto: bude to veliký upgrade a budou to krásná moderní auta. Na další informace je brzo, představíme auto na některém z autosalonů, ale ještě nemůžu ani říct na kterém.

Další již potvrzená informace je, že do Kolína bude přenesena výroba Yarisu z Francie. K tomu můžete říct víc? Kdy to bude?

Můžu potvrdit, že v Kolíně spustíme výrobu Yarisu. Budeme ho dodávat jak s konvenčním motorem, tak s hybridním pohonem. Připravujeme i nějaké další technologie pro naše budoucí auta, ale to bych zatím nerad specifikoval.



Robert Kiml

Vystudoval ČVUT a poté pokračoval ve studiu v Japonsku. Na tokijské University of A&T zůstal i po skončení studia, působil zde v letech 2000 až 2003 jako asistent profesora. Jeho prvním a dodnes jediným zaměstnavatelem je společnost Toyota. Do TPCA nastoupil v roce 2005, měl na starosti výrobu a lakovnu, později se stal manažerem zodpovědným za kvalitu. V letech 2014 až 2016 působil jako výrobní ředitel v Toyota Motor Manufacturing Poland. Na pozici generálního manažera pro administrativu kolínského TPCA je od ledna 2017.

Foto: AutoSAP

Třeba plug-in hybrid?

Ted' to určitě nebude plug-in hybrid. Musíme si položit otázku, co zákazník od malého auta chce. Většinu lidí, kteří si kupují „normální“ malé auto, zajímá jeho funkčnost a cena. Čím menší auto, tím větší důraz na cenu. My samozřejmě jsme schopni udělat i plug-in, ale u takhle malého auta nám to nedává smysl.

Vezměte si třeba Aygo, které má emise kolem 90 g CO₂, to znamená, že minimálně ještě příštích pět let bude

me plnit emisní limity. Má smysl dávat do auta, které stojí 200 tisíc korun, baterii za 150 tisíc? Bude pak zákazník ochotný to koupit? Naším zákazníkem není stát, ale jsou to z 80 procent „normální“ soukromé osoby.

Obecně ale vidím v plug-in hybridech velký potenciál. Ve městě budou jezdit na elektřinu a mimo město na benzín.

Vaši nejbližší strategii tedy představují malá auta se spalovacími

motorem, ale nízkými emisemi, a hybridní Yaris. Zmínil jste ale výhledově i jiné technologie. Toyota je jednou z automobilek, která hodně věří vodíkovým pohonům.

V tuto chvíli setrváváme u malých aut – naše auto se spalovacím motorem dokážeme dostat v eco modelu na 89 g CO₂, což odpovídá emisním limitům a pomáhá to v rámci fleetu prodávat. Auta s vyššími emisemi můžeme kompenzovat těmito malými.

U Yarise bude do budoucna naším základním pohonem hybridní pohon.

elektromobil Tesla Truck, musíte mít k dispozici malou elektrárnu. Vodíkové auto se nabije rychle a doveze vás 800, 900 kilometrů. U tohoto pohonu není žádné omezení velikosti, vodík může pohánět lodě, letadla i vlaky.

TPCA je především výrobní závod. Je tady něco, co by se dalo nazvat zárodkem vývoje?

V tuto chvíli ne. A je to vcelku pochopitelné. Máte-li joint venture a společnou výrobu, nebudete tam dávat něco, co by mohla druhá strana

Ne, s žádným snižováním nepočítáme. Máme dlouhodobé plány, stávající pracovníky potřebujeme a uvažujeme o nábore dalších. Velmi brzy začneme s náborem pracovníků na třetí směnu, kdy bude třeba tisíc nových zaměstnanců nejen do výrobních pozic.

Využíváte i nějaké agenturní?

Měli jsme jich dříve stovky, ale už nemáme. Nemáme s tím dobré zkušenosti, stabilita pracovníků je malá, náklady na jejich proškolení vysoké. Takže máme dnes jen stále zaměstnance.

Naši inženýři již chystají výrobu čistě jen pro Toyotu.

Investice do nového Ayga a hybridního Yarise v kolínském závodě dosáhne 180 milionů eur. Tato investice neznamená pouze automatizaci výrobní linky, ale také rozšíření a výstavbu třech nových hal.

Co se týče vodíku, ano, věříme mu, protože Toyota se dívá na vše z globálního hlediska. Evropa upřednostňuje bateriové elektromobily a někdy zapomíná na ostatní svět. Podívejte se do Afriky, do Asie, dovedete si představit, že by tam každých sto kilometrů někdo postavil dobíječku? Možná ve městech. Ale pro většinu lidí nebude elektromobil s baterií představovat řešení jeho potřeb. A tady právě dostanou šanci vodík, syntetická paliva a hybridy.

Toyota už má vůz poháněný palivovými články, Mirai, ale zatím jich nejjezdí mnoho, v Česku žádný. Kdy podle vás dojde k většímu rozšíření vodíkových aut?

V Německu jezdí už stovky těchto aut, v Paříži má 600 vozů taxislužba a ve Velké Británii je používá policie. Všechno je jen otázka infrastruktury, cena auta je přibližně stejná jako u bateriového elektromobilu. Pokud vím, v Česku se nyní staví tři plnicí stanice, takže se to rozjíždí.

Kdo by měl podle vás investovat do infrastruktury. Stát? Nebo firmy jako Toyota?

Toyota, stát, další soukromníci. My vidíme budoucnost vodíku hlavně tam, kde je dnes elektřina hodně slabá, a to je mimo segment osobních automobilů. Když chcete nabít

zkopírovat. Toto omezení ale s odchodem PSA skončí a v roce 2021 už se budeme moci ucházet o určitou část vývoje, například testování motorů či production engineering.

Jednu zajímavou věc už tady děláme, a to je IOT, Internet věcí. Pro všechny výrobní závody Toyoty v Evropě připravujeme systém predikce problémů v rámci technologie. To znamená, že nainstalujeme senzory do jednotlivých technologických prvků a pak sbíráme a vyhodnocujeme data. Odvodíme z toho, kdy dojde k nějakým neshodám, a můžeme pak tyto problémy predikovat dopředu. To samozřejmě ve finále šetří náklady.

Předpokládám, že už se připravuje nová linka pro Yaris. Jakou investici si tato změna vyžádá?

Ano, naši inženýři již chystají výrobu čistě jen pro Toyotu. Připravují vše pro zavedení hybridní technologie, modifikaci výrobních linek, vyšší automatizaci, která bude kompenzovat rostoucí cenu práce. Investice do nového Ayga a hybridního Yarise dosáhne tady v Kolíně 180 milionů eur. Tato investice neznamená pouze automatizaci výrobní linky, ale také rozšíření a výstavbu třech nových hal.

Mluvíte o vyšší automatizaci, bude to znamenat, že snížíte počet zaměstnanců?

O kolik u vás letos porostou platy?

Kolektivní vyjednávání ještě neskončilo. Rád bych zdůraznil, že TPCA je druhý nejlépe placící automobilový podnik po Škodovce a zdejší platy jsou tady široko daleko nejvyšší. Díky tomu TPCA zvedá úroveň celého regionu, Kolín žije z téhle fabriky. Proto mi také vadí, že se o TPCA mluví jako o montovně. A v České republice je teď na montovny hon.

Proč je v Česku tak vysoká zaměstnanost? A vysoká životní úroveň prakticky všech lidí? Protože ti lidé mají kde pracovat. Všichni by teď chtěli dělat čipy nebo palivové články. Já tomu rozumím, ale je to to, co potřebujeme? A umíme to? Nemáme tady dostatek kvalifikované pracovní síly. Když budu potřebovat sto inženýrů, neseženu je. Už nemáme tak dobré školství jako dřív.

Na jakém stupni je podle vás ve školství problém?

Zejména na základní a střední úrovni. Řadu let se dohadujeme, jestli by měla být maturita z matematiky, nebo ne. Tenhle stát je závislý na průmyslu, vyrábíme auta, stroje. Takže potřebujeme lidi, kteří budou zvládat technologii. A k tomu potřebují matematiku, fyziku, chemii, techniku. Japonsko, Korea, Čína si vychovávají tisíce inženýrů, měli bychom to dělat taky.

V loňském roce se TPCA dařilo, vyrobilo se více než 210 tisíc vozů. Letošní rok ovlivní řada faktorů, přičemž u některých je ještě mnoho nejistot. Jaký rok letos očekává TPCA?

V první polovině letošního roku určitě pojedeme na maximum, stejně jako loni. Jaká bude druhá polovina roku, to teprve vyhodnocujeme. Máte pravdu ohledně řady nejistot, ale

nás se to zatím nedotklo, k poklesu prodejů našich aut nedochází. Takže bychom mohli skončit rok stejně jako ten minulý. Ale je opravdu ještě brzo na předpověď.

Jedním z vašich nejdůležitějších trhů je Velká Británie. Děláte nějaká opatření v souvislosti s jejím odchodem z EU? Lze se vůbec teď nějak připravit?

Velká Británie je po Francii druhý nejdůležitější trh, vyvážíme tam 19 procent naší produkce. Diskutujeme to neustále, a to ve dvou rovinách – co se týče dodavatelů a co se týče produkce. Pokud jde o dodavatele, těch ve Velké Británii moc nemáme, takže tady nás to ovlivní minimálně. Pokud jde o prodej produkce, to je složitější. Musíme počkat, co vyjedná Evropská unie s Británií. Pokud by došlo k tvrdému brexitu, nastoupily by tarify na dovoz našich automobilů. A my nedokážeme předjímat, jak se anglický zákazník postaví k tomu, že bude auto o deset procent dražší. Z minulosti víme, že když někde došlo k nárůstu cen, tak v určitém období to znamenalo pokles prodejů.

Nezamýšlíte také nějakou kampaň na podporu zvýšení prodejů malých vozů na domácím trhu?

My děláme kampaň stabilně. Český zákazník ale v tuto chvíli preferuje středně velké až větší auto a druhé nebo třetí auto do rodiny zatím není tak úplně rozšířené. Teď se pokusíme nahradit na trhu Škodovku, která bude vyrábět jen malé elektromobily, zatímco my máme stále malá auta s klasickým motorem, tedy mimo jiné levnější.

Jak už jste říkal, vaše produkce v TPCA v tuto chvíli plní požadavky EU na snížení emisí. Co si o přísné regulaci EK vůči dopravě myslíte? A jak se vám celkově líbí projekt „zelené Evropy“, takzvaný Green Deal?

Je to neférové vybrat si jeden sektor, automobilový průmysl, a nastavit pro něj striktní pravidla. Takový dramatický požadavek mi připadá likvidační, myslím, že touto cestou automobilový průmysl vytlačíme z Evropy. V Jižní Koreji nebo v Číně, kde nemusejí uplatňovat tak přísná pravidla na ochranu životního prostředí, mohou pak auta vyrábět levněji. My přestaneme být konkurenceschopní.

Chtěl byste, aby česká vláda nějakým způsobem podpořila nákup elektromobilů pro jednotlivce?

Takové opatření nemusí vytvářet rovnocenné podmínky pro všechny. Měly by se podporovat všechny technologie – ale tím, že stát pro to vytvoří podmínky, to nám pak pomůže ve vývoji i v prodejkách.

Ale chceme-li, aby tady jezdila jen čistá auta, tak bychom měli udělat také jiné kroky. Třeba zastavit dovoz dvacet let starých ojetých aut ze zahraničí.

V prosinci loňského roku jste se stal novým členem představenstva AutoSAPu. O co se budete v rámci asociace snažit?

Chtěl bych se zaměřit na dvě oblasti. První se týká samotné podpory

automobilového průmyslu, tedy toho, co nás živí. Jak už jsem řekl, stát by měl nastavit základní pravidla fungování a přijmout legislativu, která umožní byznysu dostat přísným evropským předpisům.

Druhá věc je podpora technického vzdělávání. Když už se živíme průmyslem, tak bychom měli vychovávat další generace právě k tomu, aby dokázaly ten průmysl dále rozvíjet. Musíme mít více technicky vzdělaných lidí. Jako jednu z dobrých cest vidím třeba vysokou školu, kterou založila ŠKODA AUTO, nebo odbornou školu MOTORu JIKOV.

Nejsme Norsko, nemáme ropné zdroje. Naším „ropným zdrojem“ mohou být lidé a jejich schopnosti. Tak pojďme tenhle zdroj vytěžít.

Libuše Bautzová



V kolínské automobilce začnou brzy s náborem dalších pracovníků.

Foto: TPCA

Projekt AutoAdapt

Školením k vyšší kompetenci zaměstnanců

Sdružení automobilového průmyslu získalo již potřetí v řadě pro své členy finanční příspěvek na vzdělávání zaměstnanců z Operačního programu Zaměstnanost z Evropského sociálního fondu EU.

V tříletém projektovém období (2020–2023) začnou firmy od letošního března čerpat prostředky na školení v celkové výši 30 milionů korun. To je o deset milionů více než v právě končícím projektu AutoAdapt 2.

Do minulého programu, který začal rokem 2017, se zapojilo celkem 25 společností. V rámci projektu měli zaměstnanci možnost školení v pěti základních oblastech – tzv. soft skills, obecném IT, v ekonomice a právu, technických a jiných odborných tématech, využít mohli také širokou nabídku jazykových kurzů. Mezi nejaktivnějšími v objemu čerpání přesahujícími milion korun byly společnosti MOTOR JIKOV Group, BORGERS CS, TOKOZ, KLEIN automotive, AGC Automotive Czech, dále MOTORPAL, BRANO GROUP či TESLA BLATNÁ.

„Podpora konkurenceschopnosti členských firem a jejich rozvoj je jednou z klíčových aktivit, kterým se Sdružení

automobilového průmyslu dlouhodobě věnuje. Pro firmy je zapojení do projektu AutoAdapt možností, jak bez vlastních vynaložených nákladů a s minimální administrativní zátěží dlouhodobě zvyšovat úroveň profesních znalostí a dovedností zaměstnanců,“ hodnotí přínos pro firmy Zdeněk Petzl, výkonný ředitel AutoSAPu. „Osobní růst zaměstnanců a zvýšení kompetence

lidí je důležitou součástí rozvoje firem, obzvláště v době transformace, které jsme v automobilovém průmyslu nyní svědkem,“ dodává Petzl.

O kurzy byl zájem

Kurzy jsou šité na míru potřebám jednotlivých firem. V rámci AutoAdapt 2 proběhl největší počet školicích dnů v rámci výuky cizích jazyků, a to

Projekt AutoAdapt přináší:

- › Zvýšení odbornosti u většího počtu zaměstnanců
- › Úsporu nákladů na vzdělávání
- › Nízkou administrativní náročnost
- › Možnost školit soft-skills, cizí jazyky, obecné IT i odborné a technické programy

AutoAdapt 2



2017–2020



25
zapojených
společností



Celkem čerpáno
19,8 milionu Kč



1397
účastníků kurzů

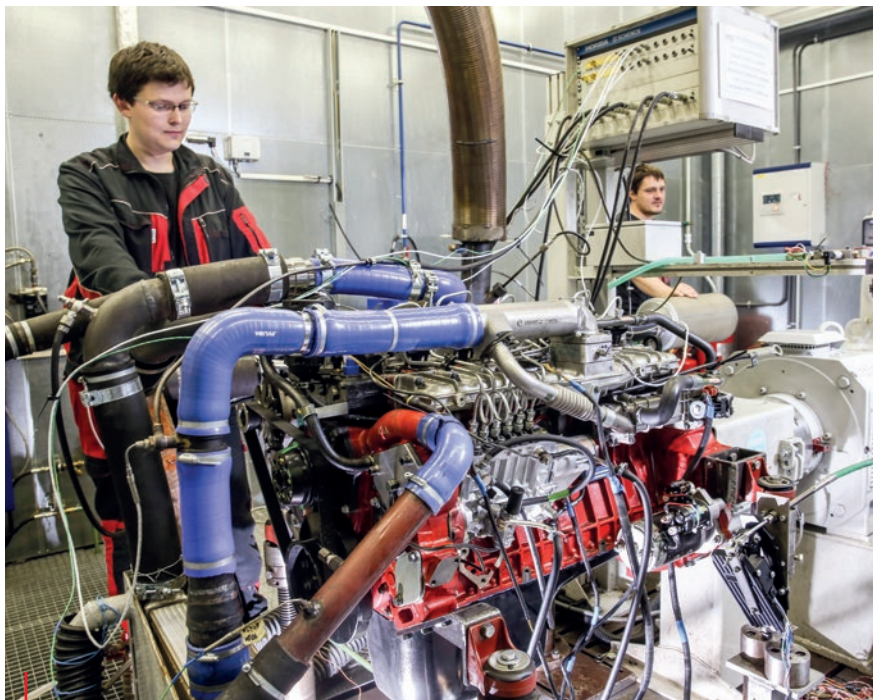


365
školicích dnů

celkem 270. Naopak největší počet pracovníků se zapojil do školení tzv. měkkých a manažerských dovedností. Účastnit se tak mohli kurzů efektivní komunikace na pracovišti, řešení konfliktů a kritických situací či individuálního koučinku.

Jak upozornil Marek Prášil, ředitel PR jihočeského MOTORu JIKOV, je navzdory automatizaci a robotizaci provozů a procesů stále naprostým základem úspěšné firmy dobře nastavená a zvládnutá komunikace mezi zaměstnanci. „Kromě tradičních odborných profesních školení v oblastech jakosti, technologie, metalurgie a konstrukce jsme v rámci projektu kladli největší důraz na rozvoj měkkých a manažerských dovedností. Naši zaměstnanci prošli školením komunikace v obtížných situacích, týmové spolupráce či procesu sdílení informací v týmu,“ vysvětlil Prášil.

Také v MOTORPALu byl o kurzy v této oblasti velký zájem. Absolvovalo je celkem 107 zaměstnanců napříč celou firmou. „Zaměřili jsme se především na měkké a manažerské dovednosti, právní kurzy a ze strany zaměstnanců velmi poptávanou výuku cizích jazyků,“ uvedla Lenka Steigerová, odborná personalistka společnosti.



Do programu AutoAdapt 2 se zapojil například jihlavský MOTORPAL.

Foto: MOTORPAL

Marek Prášil. Do dalšího období se zapojí i MOTORPAL, kde se opět soustředí na školení týkající se emoční inteligence. „Ukazuje se, že tyto schopnosti jsou přinejmenším stejně

individualizovaný a firmy tak mají možnost přizpůsobit vzdělávací kurzy svým potřebám. To potvrzuje také Lenka Steigerová: „Je to jedinečná příležitost získat pro naše zaměstnance školení na míru.“ Podle ní si zaměstnanci rozšířili své kompetence, což se již nyní pozitivně projevuje ve fungování společnosti. Jak Steigerová zároveň dodává, na proběhlé kurzy doposud sbírá pozitivní zpětnou vazbu, což potvrzují i evaluační dotazníky. „Lektorky jsou zkušené profesionálky, účastníci školení nejvíce oceňovali jejich příklady z praxe a následná doporučení,“ dodává.

Vzrůstající zájem o účast v programu potvrzují čísla. V tuto chvíli je do AutoAdaptu 3 přihlášeno již 39 společností. „Navýšení prostředků na 30 milionů korun dává možnost nabídku kurzů ještě více rozšířit a především zkvalitnit,“ je přesvědčený Zdeněk Petzl a pochvaluje si zpětnou vazbu z uplynulého období. „Díky připomínkám firem jsme například dokázali prosadit zmírnění podmínek počtu účastníků, kteří musí absolvovat kompletní 40hodinové vzdělání zakončené kvalifikačním certifikátem, a zaměřili se na flexibilitu realizace speciálních technických kurzů.“ vysvětluje Petzl.

Projekt AutoAdapt je financován ve spolupráci s MPSV z Operačního programu Zaměstnanost Evropského sociálního fondu EU.

Vojtěch Severýn

Osobní růst zaměstnanců a zvýšení kompetence lidí je důležitou součástí rozvoje firem, obzvláště v době transformace, které jsme v automobilovém průmyslu nyní svědkem.

Zúčastní se opakovaně

Kromě kurzů zaměřených na práci v týmech, komunikaci nebo projektové řízení měli zaměstnanci v dalších oblastech možnost jít odborně i více do hloubky. Mezi oblíbenými byly především kurzy zaměřené na zákoník práce, ekonomické minimum pro mistry výroby a problematiku GDPR. V oblasti technických kurzů se největší oblibě těšily kurzy z oblasti technického kreslení a technologií vstřikování plastů – příkladem může být třeba školení základů konstrukce vstřikovacích forem a jejich údržba.

Firmy, které mají s účastí v programu dobré zkušenosti, plánují účast i v novém období. „Již máme připravený seznam školení na další část tříletého programu,“ uvedl například

tak důležité jako odborné znalosti,“ vysvětluje Lenka Steigerová.

„Některé ekonomicky zaměřené vzdělávací cykly a vzdělávání v pracovních oblastech byly pro rozvoj našich zaměstnanců velice důležité. V účasti v programu budeme určitě pokračovat i v dalším období, kdy plánujeme zejména rozvoj našich mistrů výroby,“ nastínila další plány i Dita Stupková, HR specialistka společnosti BORGERS CS.

Nově ještě flexibilnější

Pokračování projektu AutoAdapt 3 bylo formálně zahájeno již v květnu loňského roku, prakticky se ale nové kurzy rozbíhají v prvním čtvrtletí tohoto roku a probíhat budou až do konce dubna 2022. Oblasti vzdělávání se nemění, avšak přístup je vysoce

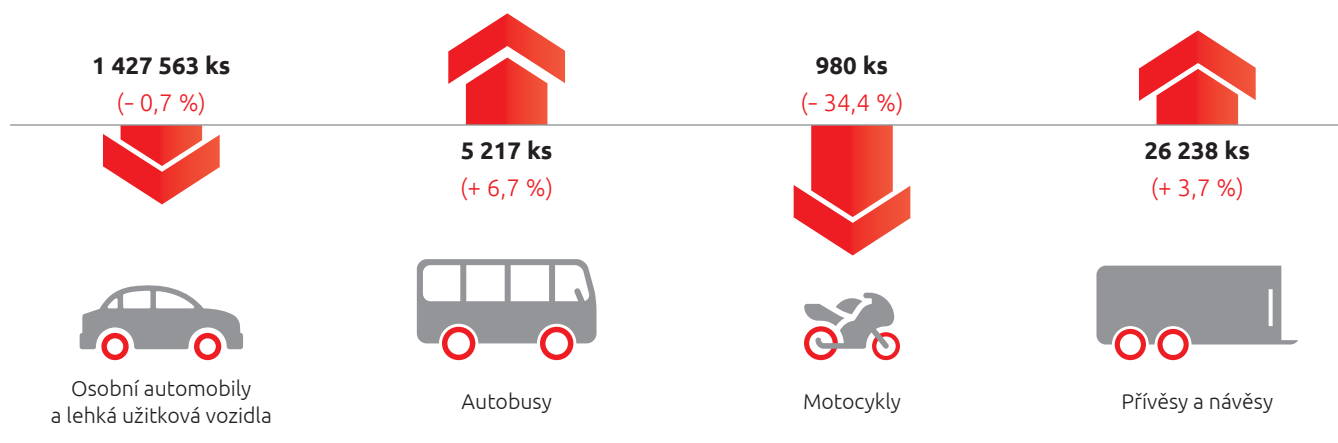
Výroba silničních vozidel

V souladu s očekáváním

V roce 2019 výroba silničních vozidel v České republice **mírně poklesla**. Celkově jich bylo vyrobeno 1 459 998, což představuje meziročně snížení o 0,6 procenta. Výsledky odpovídají očekáváním a za současné situace je Sdružení automobilového průmyslu považuje za dobré.

Výroba silničních vozidel v roce 2019 (změny oproti roku 2018)

Pozn: Data dodaná jednotlivými výrobci. Podrobnosti na www.autosap.cz



Jako každoročně měly i v loňském roce největší podíl na objemu výroby silničních vozidel osobní automobily. Vyrobito se jich 1 427 563 kusů, což je proti loňským 1 437 396 kusům mírný pokles. Největší podíl na celkové produkci si zachovala ŠKODA AUTO s 63,6 procenta, následuje Hyundai s 21,7 procenta a třetí TPCA má podíl 14,7 procenta.

ŠKODA AUTO svou produkci zvýšila o téměř 22 tisíc vozů, tedy o 2,5 procenta, na rekordních 907 942 vozů. K tomu automobilce dopomohl odbyt především v Evropě. Dařilo se i kolínské TPCA, kde bylo vyrobeno 210 121 automobilů. To je sice o 0,4 procenta méně než v roce předcházejícím, ale více než automobilka očekávala. V továrně Hyundai Motor Manufacturing Czech vyrobili loni 309 500 vozidel, což bylo meziročně o 9,1 procenta méně.

Produkce autobusů minulý rok stoupla na 5217 vozů, což je nárůst o 327 kusů. Více než 88 procenty se na tom podílela společnost Iveco Czech Republic, jejíž výroba vzrostla meziročně o 7,6 procenta na 4609 kusů. Firma SOR Libchavy navýšila produkci o 11 procent na 573 autobusů.

Jediný výrobce motocyklů, týnecká JAWA, vyrobil 980 motocyklů

a zaznamenal tak meziročně zhruba třetinový pokles.

Výroba přívěsů a návěsů všech kategorií se loni zvýšila o 3,7 procenta, a to především díky exportu. Výrobce velkých přívěsů a návěsů Schwarzmüller zvýšil výrobu o 81,4 procenta (1757 kusů), PANAV o 18,6 procenta (401 kusů). Společnost AGADOS vyrobila 24 080 malých přívěsů, o 4,3 procenta více než v předchozím roce.

Bohdan Wojnar, prezident AutoSAPu:

„Skutečné výsledky roku 2019 jsou v souladu s očekáváním, které jsme měli. Silný a dlouhý konjunkturální cyklus je u konce, světové hospodářství je pod tlakem geopolitických nejistot a prochází disruptivními změnami. Český autoprůmysl dokázal v tomto kontextu dosáhnout solidních výsledků, naši výrobci mají v tuzemsku i ve světě velmi dobré jméno. Nyní se však plně soustředíme na rok 2020, který je pro automobilový průmysl zlomový.“



Dodavatelé pro Auto roku 2020

Získali prestižní titul

Osm firem získalo **privilegium používat hrdé označení** Dodavatel pro Auto roku 2020. Jejich jména byla oznámena začátkem ledna na slavnostním večeru k vyhlášení výsledků ankety Auto roku 2020.



Díly a součásti vyráběné v českých závodech míří prakticky do všech významných automobilek světa. Řada se jich uplatňuje i v BMW řady 3, ve voze, který se stal vítězem ankety Auto roku 2020.

Díly tuzemských firem přitom nese nejen vítězný vůz, ale řada z nich je součástí všech šesti automobilů, které letos postoupily do finále soutěže. Přihlášené firmy AutoSAPu vyrábějí díly i do převážné většiny všech 22 nominovaných vozů. Přehled dodávaných produktů je přitom velmi pestrý – od součástí brzdového systému přes pneumatiky, svařované díly a pevnostní šrouby, výplně nárazníku až po motorové komponenty, různá čidla a senzory, bezpečnostní prvky a další nezbytné součástky.



Jednou z oceněných firem je dodavatel nápravových pružin a stabilizátorů do osobních automobilů MUBEA - HZP.

Foto: AutoSAP

Výrobci těchto produktů – a tedy firmami, které se mohou pyšnit titulem Dodavatel pro Auto roku 2020 v České republice – jsou tyto společnosti:

- | Continental Barum
- | Gumárny Zubří
- | GUMOTEX
- | KAMAX
- | MUBEA - HZP
- | PLASTIKA
- | Bosch odbytová
- | ZF Automotive Czech

Vyhlašovatelem akce Dodavatel pro Auto roku je každoročně AutoSAP, tradiční partner ankety Auto roku v ČR. Letos se do soutěže o titul nejlepšího dodavatele zapojilo 17 členských firem.

Anketa Auto roku se konala letos již po šestadvacáté, vyhlašovatelem je Svaz dovozců automobilů. Do soutěže se tentokrát zapojilo 22 automobilových novinek, mezi nimi byly jak vozy s klasickými pohony, tak i hybridy a jeden elektromobil, zastoupeny byly jak malé vozy, tak automobily vyšší střední třídy. O vítězi rozhodla odborná porota složená z více než tří desítek motoristických novinářů, kteří měli příležitost vozy otestovat.

Titul Auto roku 2020 získal automobil BMW řady 3, na druhém místě skončila Mazda CX-30, třetí příčku obsadila Škoda Kamiq.

Součástí ankety Auto roku bylo také hlasování veřejnosti, která měla možnost zvolit nejlepší vozy dle jednotlivých segmentů. Dvakrát si pro ocenění přišli zástupci ŠKODA AUTO, a to za modely Scala a Kamiq. Ten navíc zvítězil také v hlasování veřejnosti na webu Garaz.cz.



Autem roku 2020 je BMW řady 3.

Foto: SDA

Očekávání a plány pro rok 2020

Byznys bude slabší

Obavy z recese, které se od loňska šíří z Německa, důraz na snižování emisí v dopravě a nejen s tím spojená významná transformace celého automobilového sektoru, odchod Velké Británie z Evropské unie – to jsou jen některé z významných faktorů, které provázely podniky už v loňském roce a budou je letos provázet i nadále.

Podle ankety Českého autoprůmyslu vidí letošní rok většina oslovených podniků sice jako slabší, ale nikoliv katastrofický. Existují-li obavy, liší se podle šíře a zaměření jejich výrob a služeb. Důraz na snižování nákladů a vyšší efektivitu výroby prostřednictvím robotizace, automatizace a zavádění nových technologií obecně je zřejmý všude.

Nastupující trendy v automobilovém průmyslu vidí někteří z manažerů více jako příležitost než hrozbu. Výhodu mají ale bezesporu ty firmy, jejichž podnikání se nesoustřeďuje jen na jednu oblast.

Anketa Českého autoprůmyslu se uskutečnila na přelomu ledna a února 2020, neodráží možná rizika spojená se šířením koronaviru ve světě.



Pavel Juříček, majitel, předseda představenstva

Brano Group, výrobce dveřních systémů a dalších autodílů

1. Plán tržeb jsme lehounce nesplnili; byl stanoven na zhruba 5,3 miliardy korun a udělali jsme 5 miliard 274 milionů. Není tam tedy velký rozdíl. Bylo to způsobeno především propadem od září do prosince.
2. Loni Čína propadla o 22 procent, USA o 14 procent a Evropa se jakž takž ještě držela, protože měla slušné výsledky v prodeji aut během prvního pololetí. My jsme na tento vývoj reagovali tak, jak reaguje dobrý hospodář, to znamená, že jsme připravili rozpočet na rok 2020 velmi konzervativní. Krize pomalu přichází, i když politici tomu říkají zpomalení. Je to však jasná cyklická krize, která po deseti letech boomu prostě přichází. Rozpočet na rok 2020 je tedy postaven na zhruba 5,8 miliardy. Postaven byl na základě čísel, která máme reálně k dispozici. Rok 2020 tedy bude pro Brano o něco volnější.
3. Máme připravenou řadu dalších projektů, i proto se rozšiřoval vývoj. Vytváříme rovněž skupinu talentovaných vývojářů, kteří se budou specializovat nejen na digitalizaci.
4. My jsme na tom relativně dobře. Za posledních 25 let jsme nastřádali peníze a nyní jsme finančně jedna z nejstabilnějších firem. Nenajdete v České republice společnost v českých rukou, která by měla takový finanční polštář, aby ustála období, které přijde.
5. Ne.

ANKETNÍ OTÁZKY

1. **Pocítli jste již v roce 2019 známky ochlazení ekonomiky?**
2. **Očekáváte letos slabší poptávku ze strany tuzemských/zahranických zákazníků v oblasti automotive? Pokud ano, jak významné by toto snížení mohlo být?**
3. **Provedli jste či plánujete na letošní rok nějakou restrukturalizaci, změny ve výrobě? Zvýšili jste rozsah automatizace a robotizace? Souvisí to s vývojem na světovém trhu či s novými trendy v automobilovém průmyslu?**
4. **Máte pro nejbližší roky zpracovaný plán úspor, resp. zavedli jste nějaký úsporný režim?**
5. **Počítáte se snížením počtu zaměstnanců, ev. agenturních pracovníků? Omezili jste směnnou výrobu?**



Mojmír Čapka, vlastník a ředitel

BRISK Tábor, výrobce zapalovacích svíček a snímačů

1. Určitá nejistota v automobilkách měla efekt zejména v časovém kolísání plánovaných objednávek. Ovšem ekonomický dopad na celkové výsledky byl v roce 2019 minimální a plánovaných ukazatelů jsme dosáhli. Je to výsledek produktového, teritoriálního a zákaznického rozdělení naší celkové produkce mezi zapalovací svíčky a snímače, dodávek do sériové výroby a náhradní spotřeby a odbytových trhů ve více než 70 zemích světa.
2. I když zatím není úplně zřejmé, kolik se letos vyrobí automobilů, stále nám rostou požadavky na prodej našich zapalovacích svíček jako náhradních dílů. A to nejen pro automobily, ale i pro motocykly a zahradní techniku. Případný pokles požadavků automobilek můžeme tímto kompenzovat. Plán na letošní rok navyšujeme ve výrobě i tržbách.
3. Ročně investujeme do nových technologií desítky milionů. Některé naše výrobní provozy jsou již dnes plně automatizované a také letos budou další robotizovaná pracoviště uváděna do provozu. Automatizace souvisí zejména se zajištěním rostoucích požadavků na kvalitu výrobků (minimální zásah lidského činitele) a ekonomickou udržitelností. Nové trendy v automobilovém průmyslu mají vliv na technické parametry dílů a použité materiály a to vede přirozeně ke změně výrobních technologií.

4. Bez ohledu na bouřlivě diskutované dopady změn v automobilovém průmyslu řídíme dlouhodobě naši firmu směrem ke snižování nákladů, racionální a efektivní výrobě ve všech procesech, vyšší produktivitě na pracovníka, řízení sortimentu s vyšším ziskem. To je cesta k zajištění vlastních zdrojů nutných nejen pro rozvoj firmy, ale také pro posílení její stability vůči případným cyklickým výkyvům ekonomik či úzce navázaného sektoru.

5. S uváděním nových technologií do výroby se na některých pracovištích snižuje původní potřeba počtu pracovníků. Naším cílem je mít pouze ty nejlepší, produktivní a kvalifikované pracovníky, kteří mají zájem pracovat, inovovat a zlepšovat se s firmou. S rostoucí produktivitou rádi takovým zaměstnancům výdělků navyšujeme. Agenturní pracovníky vůbec nevyužíváme. Naši pracovníci jsou flexibilní a v rámci mnoha výrobních procesů využitelní v provozech, kde jsou mimořádné výkyvy. Díky takovému personálnímu řízení jsme schopni zvládat i neplánované navýšení výroby a vykrýt objednávky zákazníka.



Niclas Pfüller, generální ředitel

Brose CZ, výrobce struktur sedadel, zámkových systémů a dalších automobilových komponentů

1. Na úrovni celé skupiny nás ovlivňují zejména celosvětově složitá ekonomická situace, změny v automobilovém průmyslu a vysoký tlak na ceny. V Brose CZ máme široké a silné produktové i zákaznické portfolio. S nově přicházejícími projekty má náš byznys od poloviny roku 2019 vzestupnou tendenci.

2. Portfolio Brose je v oblastech sedadlových systémů, dveřních systémů, elektromotorů a elektroniky nezávislé na technologii pohonů vozidel. Proto v nových trendech mobility vidíme více příležitostí než rizik. Inovativní produkty jako samostatně se otevírající dveře, flexibilní řešení interiéru nebo termální management pro elektromobily nabízí našemu rodinnému podniku možnosti dalšího růstu.

3. Automatizace je v Brose CZ všudypřítomná. Ať už se jedná o náš plně automatizovaný logistický systém nebo vysokou míru robotizace ve výrobě. Spíše než reakce na současné trendy v průmyslu se jedná o náš způsob, jak se vyrovnat se situací na trhu práce, ale také chceme ulehčit práci těm pracovníkům, kteří již v Brose pracují.

4. V reakci na vývoj byznysu naše společnost zavedla opatření, která povedou k úsporám nákladů už v současném fiskálním roce. Kromě toho byl spuštěn program modernizace „Future Brose“, který nám pomůže zůstat konkurenceschopnými. Posilujeme naši ziskovost a schopnost jednat dalším růstem našeho klíčového byznysu a současným snižováním nákladů v celé organizaci. Díky tomu si vytvoříme prostor, kde můžeme realizovat inovace do stávajících produktů a procesů a investovat do nových obchodních segmentů.

5. Právě teď máme v Brose CZ otevřených přibližně 34 pozic, které bychom chtěli naplnit. Ať už se jedná o IT specialisty pro naše servisní středisko v Ostravě či konstruktéry pro všechny naše produktové skupiny. Jsem si jist, že naše HR oddělení najde vhodné kandidáty, kteří vyhoví našim nárokům. Co se týče nových kolegů do výroby, vzhledem k nedostatku kvalifikovaných a motivovaných pracovníků musíme zaměstnávat pracovníky ze zahraničí.



Libor Lázníčka, jednatel

Continental Barum, výrobce osobních, nákladních a industriálních pneumatik

1. Již druhým rokem docházelo k poklesu plánovaného počtu pneumatik. V roce 2018 se to týkalo především osobních pláště, od poloviny roku 2019 cítíme pokles v nákladních pláštích. Výrobní kapacity v obou segmentech nebyly naplněny a výroba měla rezervy. Průmyslové pláště naopak v předchozím roce zaznamenaly růst a navýšení poptávky. Tohoto sortimentu jsme vyrobili o 30 procent více než v roce přechodím.

2. Momentální plány jsou přibližně na stejných počtech jako v loňském roce. Sledujeme situaci a připravujeme se na různé možné varianty.

3. Průběžně probíhají ve výrobních provozech optimalizační kroky vedoucí k efektivitě a produktivitě. Dochází k pečlivému výběru projektů, do kterých se investuje.

4. Zatím nebylo potřeba žádný zásadní úsporný režim zavádět, ale bedlivě sledujeme situaci a vývoj poptávek po pneumatikách a distribuci hotových výrobků.

5. Stav agenturních zaměstnanců u nás nikdy nebyly na vysoké úrovni a v předchozích obdobích jsme většinu z nich přijali mezi kmenové zaměstnance. Směnnou výrobu jsme zatím neomezovali. Na letošní rok máme pouze naplánováno odstavit výrobu během některých státních svátků.



František Kopřiva, generální ředitel

Feron, obchod a služby spojené s hutními výrobky

1. Distribuce hutního materiálu zaznamenala výrazné ochlazení: pokles spotřeby a trvalý pokles cen.

2. S celkově slabší poptávkou počítáme, více v průmyslu, méně ve stavebnictví.

3. Důraz na náklady/efektivnost trvá již několik let, a to s využitím digitalizace některých procesů. Je to reakce na celkovou situaci v hutním průmyslu a distribuci hutního materiálu: nadkapacity, tlak levných dovozů, růst nákladů.

4. Standardně zpracovaný plán hospodaření vychází ze střednědobé strategie, která je zaměřena na udržení tržního podílu při růstu efektivnosti všech procesů.

5. Počet zaměstnanců byl v roce 2019 opětovně snížen. Jsme obchodní firma, směnnost není významná.



Petr Novák, ředitel

Koyo Bearings Česká republika, výrobce ložisek

1. Pociťovali jsme zpomalení německé ekonomiky, kdy jeden z našich zákazníků v Německu dokonce vyhlásil insolvenční. Nacházíme se v situaci, kdy nikdo neví přesně, jak se ekonomika a automobilový trh budou vyvíjet, a to s sebou oprávněně nese důsledky velké nervozity na trhu a nezbytné snižování nákladů.

2. V následujícím období očekáváme již jen mírný pokles objednávek od našich zákazníků, věříme, že k redukci objemu už došlo a k dalšímu ochlazení trhu nedojde. Jsou

zde ale stále mnohá geopolitická rizika jako celní války, otázky ohledně brexitu, iránská krize, zpomalující německá ekonomika a mnoho dalších.

3. Ano, dále investujeme do prvků Průmyslu 4.0, jako je automatizace, robotizace a digitalizace. Je to jediná možná cesta, jak minimalizovat inflační tlaky a mzdové nárůsty. Nadále řešíme případné změny výrobního portfolia směrem k rozšíření stávajícího sortimentu, ale toto je na delší časový horizont.

4. Ano, hlídáme náklady ve všech kategoriích tak, jak by každá firma v období zpomalující ekonomiky měla. Týká se to všech kategorií včetně mezd.

5. Jestliže se situace bude zhoršovat, dojde i v naší společnosti k mírnému propouštění zaměstnanců. V současné situaci v některých případech neprodlužujeme smlouvy na dobu určitou.



Marian Pecháč, ředitel

LAMBRO – 92, obchod s hutními materiály a jejich zpracování, specializace na nerezové materiály

1. Ano.
2. Ne, neočekáváme.
3. V principu ano, ale souvisí to spíše s celkovou přípravou na konkurenční prostředí, nikoliv přímo se situací v automotive.
4. Ano, pracujeme na dlouhodobém snižování nákladů na výrobu.
5. Ke snižování počtu zaměstnanců jsme nepřistoupili, ale koncem minulého roku jsme omezili výrobu.



Miroslav Dvořák, generální ředitel

MOTOR JIKOV, slévárství, obrábění, montáže a další procesy a výroby převážně pro automobilový sektor

1. Celkový trend vývoje objednávek v druhé polovině roku byl mírně stagnující, v posledním kvartále dokonce klesající. Začátek roku a výhled od prvního pololetí je na úrovni roku 2019. Tržby letos plánujeme ve stejné úrovni, jako byly v loňském roce. I přes pokles objemu objednávaných dílů totiž máme nové projekty, na které jsme v minulých obdobích byli nominováni. Samotné ochlazení ekonomiky ale vnímáme v segmentu jednoúčelových strojů, forem a nářadí, kde zákazníci přestávají objednávat jako první a situace je velmi podobná jako v roce 2008.
2. Zakázky z oblasti automobilového průmyslu určitě nenaplnují naše očekávání a plány. Ovlivňující faktory jsou dány jednoznačně nestabilním, nejasným a těžko předvídatelným vývojem na straně finálních výrobců vozidel, kteří se ocitli pod tlakem povinných emisních limitů, kdy jde v podstatě o politický diktát, který nemá řádnou podporu v úrovni současného technologického stavu.
3. Automatizaci a robotizaci pracovišť se věnujeme průběžně. V loňském roce přibyla nová autonomní robotizovaná výrobní linka na tvarové části forem v MOTORu JIKOV Fostron. Jednalo se o investici za 50 milionů korun a zahrnovala pětiosé obráběcí centrum, hloubičku, autonomní řídicí systém a robota. Novým trendům se musíme

přizpůsobovat právě hlavně zvyšováním naší konkurenceschopnosti, ke které automatizace významně přispívá.

4. Zabýváme se aktuální situací v užších týmech, abychom byli připraveni reagovat v co nejkratším čase.

5. Vedení společnosti se z důvodu úspory výrobních nákladů rozhodlo změnit u části zaměstnanců rozvržení pracovní doby, a to tak, že nepřetržitý režim nahradilo režimem třísměnným v září a říjnu loňského roku. Změna se dotkla tří divízi holdingu v MOTORu JIKOV Strojírenská a v MOTORu JIKOV Slévárna, divize Tlaková slévárna. Počet zaměstnanců plánujeme pro rok 2020 v podstatě ve stejné výši jako na rok 2019, máme ale samozřejmě připravena opatření pro případ, že by se situace zhoršila.



Jan Tichý, jednatel

Saar Gummi Czech, výrobce pryžových těsnících systémů pro pohyblivé díly automobilových karosérií

1. Ano.
2. Ano, o několik procent.
3. Robotizace je v procesu, se situací na trhu to nesouvisí, pořád něco zlepšujeme.
4. Pořád zvyšujeme produktivitu, to je nepřetržitý proces.
5. Počet agenturních pracovníků klesá, jinak výrobu neomezujeme.



Radim Pánek, jednatel, ředitel závodu

Schwarzmüller, výrobce velkých přívěsů a návěsů

1. Jako výrobce a prodejce návěsů, přívěsů a nástaveb jsme již od poloviny roku 2019 pocítili oslabení poptávek a objednávek zejména u valníkových návěsů pro přepravu dílů pro automotive. Náš závod v České republice se ale v rámci skupiny Schwarzmüller specializuje zejména na vozidla pro stavebnictví a zde žádný pokles nevnímáme.
2. I v letošním roce očekáváme snížení poptávek u tuzemských spedičních firem. Propad není zapříčiněn přímo poklesem v automotive. Český trh klesá velmi významně již třetím rokem. Příčiny jsou zejména v nedostatku řidičů, vysoké spotřební dani na pohonné hmoty a vysokých odvedech ze zaměstnanců. To tvoří výraznou konkurenční nevýhodu pro české spediční firmy oproti spedičním firmám z Polska nebo Slovenska.
3. Automatizovat výrobu se snažíme dlouhodobě, zejména kvůli nedostatku kvalifikovaných odborných profesí, jako jsou svařeři, lakýrníci. V našem výrobním závodě máme svařovací roboty a připravujeme i lakování našich návěsů za pomoci robotů.
4. Naopak, pro nejbližší roky máme připravený plán investic pro navýšení našich výrobních kapacit. Chceme expandovat na další evropské trhy. Jen v tomto roce chceme vyrobit minimálně o pět procent více vozidel než v roce 2019.
5. Počty zaměstnanců nesnižujeme. Pro letošní rok počítáme přibližně se stejným počtem zaměstnanců jako v minulém roce, i když také cítíme postupné změny na trhu práce. Už v minulém roce došlo k poklesu fluktuace pracovníků.

ŠKODA AUTO

Nežijeme na ostrově, říká šéf automobilky

Letos si společnost ŠKODA AUTO připomíná **125 let od svých počátků**, a patří tak k nejdéle kontinuálně vyrábějícím automobilkám na světě. Dnes působí na více než sto trzích a ročně prodává přes milion automobilů.

Základy dnešních úspěchů automobilky ŠKODA položili v prosinci 1895 Václav Laurin a Václav Klement, když v Mladé Boleslavi začali s opravami a výrobou jízdních kol. První automobil, LAURIN & KLEMENT VOITURETTE A, se objevil v roce 1905. Od té doby vyjely z bran závodů miliony vozů – od Populárů přes Favority až k dnešním elektromobilům. Ještě v první polovině roku slibuje ŠKODA AUTO zahájit výrobu vozu ENYAQ, sériové verze konceptu VISION iV, což bude první vůz značky ŠKODA na speciální podvozkové platformě pro elektromobily MEB.

Od listopadu 2015 je **předsedou představenstva společnosti ŠKODA AUTO Bernhard Maier**.

Pane předsedo, jaký dojem na váš podnik udělal, když jste se před více než čtyřmi lety vedení značky ŠKODA ujímal?

Tehdy na mě zapůsobilo, jak hluboce jsou Češi svázáni se značkou ŠKODA. A ohromuje mě to dodnes. Tato identifikace je něco naprosto mimořádného a projevuje se i tím, že jsou u nás zaměstnáni lidé, kterým v automobilce pracovali už jejich prarodiče. Z toho vychází i část našeho jedinečného



Bernhard Maier

Vyučil se automechanikem a pokračoval studiem podnikové ekonomiky ve městě Calw v Bádensku-Würtenbersku. Kariéru začal u společnosti Nixdorf, v roce 1988 nastoupil do BMW, kde zastával řídicí funkce doma i v zahraničí. V roce 2001 přestoupil k německému Porsche, kde šéfoval domácímu prodeji. V roce 2010 se v Porsche stal členem představenstva. Do čela automobilky ŠKODA AUTO nastoupil 1. listopadu 2015.

Foto: ŠKODA AUTO

škodoväckého ducha, který dělá naši značku i podnik tak silnými.

Automobilka v posledních letech výrazně rozšířila svou modelovou paletu. Jak bude tato „ofenzíva“ pokračovat?

Ano, jsme uprostřed největší modelové ofenzívy v celé 125leté historii automobilky. Od začátku roku 2019 do konce roku 2022 uvedeme na trh celkem 30 nových modelů, z toho deset částečně nebo zcela elektrifikovaných. V letošním roce přijde na trh nová generace modelu OCTAVIA, bestselleru naší značky. Se zahájením prodeje CITIGO^e iV s čistě bateriovým pohonem a modelem SUPERB iV s plug-in hybridním pohonem jsme vypluli k novým břehům. Se sériovou verzí VISION iV, s novým modelem ŠKODA ENYAQ iV, vykročíme v první polovině roku ještě blíže směrem k elektromobilitě. Je to náš první model, který jsme od začátku koncipovali jako čistě elektrické auto. Stane se ikonou nové éry značky ŠKODA.

Jakým vozem teď jezdíte vy osobně?

V současné době jezdím vozem SUPERB iV, naším prvním plug-in hybridem. Plug-in hybrid mě baví, protože kombinuje to nejlepší z obou světů: dlouhý dojezd, působivý výkon a lokálně bezemisní provoz.

Naše závody jsou plně vytížené, proto už delší dobu hledáme další kapacity, abychom byli schopni poptávku po našich vozech lépe uspokojit.

Elektromobilita hraje ve ŠKODA AUTO významnou roli. Jaké další služby související s elektromobilitou nabízíte?

Je pro nás důležité, abychom elektromobilitu učinili Simply Clever, jak je pro značku ŠKODA typické. To znamená, že myslíme vysoko nad rámec samotných produktů. Se značkou iV zavádíme nejen prostředí pro naše elektrifikované modely, ale vytváříme také ucelený a propojený ekosystém. Do něj patří snadno ovladatelné wallboxy nebo například MyŠKODA Powerpass pro komfortní nabíjení i celá řada dalších řešení.

I přes výraznou koncentraci na elektromobilitu budete i nadále nabízet vozy na CNG. Jakou budoucnost má tento pohon? A uvažujete ještě o dalších technologiích, například o vodíku?

Existuje mnoho trhů, na kterých hraje pohon zemním plynem významnou

roli. Tím je například i náš domácí český trh. Nejen z důvodu nákladů, ale i z pohledu ekologie představuje CNG zajímavou alternativu. Jde o alternativní pohon, který je prakticky bezprašný a navíc velmi ekonomický. Na zemní plyn ujede OCTAVIA 500 kilometrů a díky dodatečně benzínové nádrži dalších 200. Jde tedy o velmi atraktivní alternativu pro ty, kdo hodně jezdí. Koncern Volkswagen zkoumá i řadu dalších pohonů, ať už vodík nebo takzvané e-fuels. Vliv ztrát na celkovou efektivitu je však aktuálně při výrobě těchto zdrojů energie příliš vysoký. Až tehdy, kdy ji

bude možné vyrábět z obnovitelných zdrojů, bude vyvinutá infrastruktura a zároveň bude možné nabídnout tyto vozy za konkurenceschopnou cenu, pak se stanou zajímavou alternativou individuální dopravy. Pokud ale vycházíme ze současné situace, budou taková řešení nasaditelná nejdříve po roce 2030.

Automobilový průmysl prochází největšími změnami v historii. V souvislosti s přechodem k ekologičtějším vozům, potřebě implementovat prvky Průmyslu 4.0 jako například vyšší stupeň automatizace a robotizace, ale také s ohledem na klesající

poptávku oznámila už řada automobilů snížení počtu pracovních míst. ŠKODA naopak zaměstnance stále nabírá. Jak je to možné?

Jsme naštěstí v situaci, kdy poptávka po našich vozech je mnohem vyšší, než kolik jsme v současnosti schopni vyrobit – naše závody jsou plně

Když jsem se vedení podniku ujímal, zapůsobilo na mě, jak hluboce jsou Češi svázáni se značkou ŠKODA. A ohromuje mě to dodnes. Tato identifikace je něco naprosto mimořádného.

vytížené, proto už delší dobu hledáme další kapacity, abychom byli schopni poptávku po našich vozech lépe uspokojit. Nicméně ani my ve ŠKODA AUTO nežijeme na ostrově. Transformace našeho odvětví je hluboká, probíhá působivou rychlostí a vyžaduje miliardové investice. Proto jsme už před dvěma lety zavedli takzvaný Performance Program, jehož prostřednictvím chceme do roku 2025 zlepšit náš hospodářský výsledek o téměř pět miliard eur, abychom mohli i nadále investovat do produktů, trhů i lidí. Jen v loňském roce jsme na vzdělávání a rekvalifikace vynaložili 40 milionů eur, abychom připravili naše zaměstnance na budoucnost.

Očekáváte, že transformace automobilového průmyslu a nové trendy s sebou přinesou také výrazné změny v prodeji vozů? Budou se automobily v budoucnosti prodávat v e-shopech, nebo bude i nadále existovat síť prodejců, kde si zákazníci vyberou své auto osobně?

Prodej se rovněž zásadně změní. Klíčem k úspěchu je jednotná zákaznická zkušenost, která odráží identitu naší značky. Už dnes hledají zákazníci informace na internetu a často se do dealerství dostaví až kvůli zkušební jízdě či podpisu smlouvy. Tento trend samozřejmě vnímáme a zkoušíme proto několik nových formátů, jako Pop-up-Stores, městské showrooms s externími servisními jednotkami nebo také showrooms digitální. Poradci tak například prostřednictvím videokonference provedou zákazníka digitálním showrooem, kde si prohlédne modely v přímém

přenosu. Pokud se bude zajímat o infotainment, může mu poradce vše jednoduše detailně ukázat a vysvětlit – díky mobilním kamerám je zákazník vždy u toho. To je ale jen jedna z ukázek, jak jednoduše je možné si věci vyzkoušet a využít tak možnosti digitalizace během prodeje nového vozu. A dokazuje to, že i v budoucnu budeme potřebovat naše dealery jako silné partnery.

Před nedávnem se diskutovalo mezi zaměstnanci ŠKODA AUTO i na veřejnosti o budoucí pozici českého podniku v rámci koncernu Volkswagen. Je na místě se znepokojovat?

Určitě ne. Prověřování postavení značek je jedním z pravidelných úkolů oddělení strategie každého víceznačkového koncernu. V rámci koncernu intenzivně spolupracujeme a vzájemně komunikujeme ve skupině velkoobjemových značek. Je to naprosto běžný postup. Pozice značky ŠKODA je jasná. Naše produkty se vyznačují bezkonkurenční nabídkou prostoru, maximální funkčností, moderním designem, řadou Simply Clever řešení a přesvědčivým poměrem ceny a užité hodnoty. A tím ztělesňujeme heslo „Smart Understatement“. Tedy přesně ten soubor hodnot, kterého si naši zákazníci po celém světě cení a očekávají ho u každého produktu. A na tom se do budoucna nic nezmění.

Na veletrhu zábavní elektroniky CES 2020, který se konal v Las Vegas, představila firma Sony vlastní elektromobil. Takových firem bude zřejmě přibývat. Co to znamená pro tradiční automobilky jako je právě ŠKODA AUTO?

Takové projekty jsou velmi zajímavé. Jedna věc je ale jasná: vyrábět vozy ve velkém objemu a v kvalitě, kterou naši zákazníci právem očekávají, je velmi komplexní proces, který vyžaduje odbornost a zkušenosti. ŠKODA AUTO je jednou z pěti nejstarších, dodnes vyrábějících automobilek na světě. To ukazuje, že jsme v minulosti udělali mnohé velmi dobře. To ale neznamená, že můžeme složit ruce do klína. Průmysl se mění dechberoucí rychlostí. To, že se na trh tlačí noví hráči, jen dokazuje, že automobil je a bude atraktivním produktem. To je další důkaz, že individuální mobilita budoucnosti se bez automobilu neobejde. Není součástí problému, ale součástí řešení.

Jsem pevně přesvědčen o tom, že v budoucnu nebudeme v autech trávit méně času, ale naopak více.

Co myslíte, jak bude automobil vypadat za dalších 125 let?

Na věštění nemám o nic větší křišťálovou kouli než všichni ostatní. Co se ale týče blízké budoucnosti, je jasné, že se automobil bude čím dál více vyvíjet

ve vysoce inteligentní mobilní zařízení a vedle domova a pracoviště se z něj stane perfektní třetí místo. Jsem pevně přesvědčen o tom, že v budoucnu nebudeme v autech trávit méně času, ale naopak více. *Libuše Bautzová*

Vyrobili sedmimiliontý vůz řady OCTAVIA

V hlavním výrobním závodě společnosti ŠKODA AUTO sjela v únoru z linky sedmimiliontá ŠKODA OCTAVIA. Počátky této modelové řady sahají až do konce 50. let minulého století.

Původní OCTAVIA velkorysou nabídkou prostoru a moderní technikou přesvědčovala už od roku 1959. Tehdy byla osmým modelem značky ŠKODA s nezávislým zavěšením všech kol a zároveň osmým modelem české automobilky po druhé světové válce. Modelové označení OCTAVIA bylo odvozeno od latinského slova „octo“, což znamená „osm“. Za dvanáct let výroby (sedan do roku 1964, kombi do roku 1971) vyrobila značka ŠKODA zhruba 400 tisíc vozů této oblíbené modelové řady.



Foto: ŠKODA AUTO

V polovině devadesátých let byla první moderní generace modelu OCTAVIA prvním modelem značky ŠKODA, který byl kompletně vyvinutý pod střechem koncernu Volkswagen. Od té doby je OCTAVIA základem úspěšného rozvoje české automobilky. V roce 2019 dodala značka ŠKODA svým zákazníkům 363 700 exemplářů svého bestselleru.

V listopadu minulého roku se v Praze konala světová premiéra čtvrté generace. ŠKODA AUTO ji popsala takto: „Nová OCTAVIA je prostornější, bezpečnější, lépe propojená a emocionálnější než kdykoli předtím. Je delší a širší než její předchůdkyně, disponuje ještě větším zavazadlovým prostorem a díky novému designovému jazyku značky ŠKODA je její vzhled atraktivnější. Nový koncept interiéru kombinuje nadprůměrnou prostornost a vynikající funkčnost s kvalitními materiály a clever řešením detailů. Inovativní konektivita a nové asistenční systémy současně zvyšují komfort a bezpečnost na novou úroveň.“

125 let ŠKODA AUTO

Od VOITURETTE po KODIAQ aneb Jaké byly přelomové modely

01 LAURIN & KLEMENT VOITURETTE A (1905)



Počátky firmy LAURIN & KLEMENT se datují do roku 1895, na opravy jízdních kol a výrobu vlastních velocipedů Slavia brzo navázala produkce motocyklů. Již v roce 1905 se odehrála premiéra prvního automobilu z Mladé Boleslavi. Vůz nazvaný VOITURETTE A s litrovým vidlicovým dvouválcem o výkonu sedmi koní vynikal snadnou ovladatelností, slušnou dynamikou a atraktivním poměrem cena/výkon.

02 LAURIN & KLEMENT S (1911)

Velmi zdařilá modelová řada S se udržela v nabídce mladoboleslavské



automobilky úctyhodných 14 let a stala se tehdy jejím bestsellerem: vyrobilo se více než 2000 kusů. I díky „esku“ se značka LAURIN & KLEMENT záhy vypracovala na největší automobilku více než padesátimilionového Rakouska-Uherska.

03 LAURIN & KLEMENT / ŠKODA 110 (1925)

V roce 1925 spojila automobilka LAURIN & KLEMENT síly s jedním z největších strojírenských podniků středoevropského regionu, plzeňským gigantem ŠKODA. V té době vznikl také oblíbený model L&K/ŠKODA 110. Ten existoval i ve variantě umožňující



rychlou přestavbu zadní části karoserie. Z rodinného uspořádání na neděli tak rychle vznikl praktický valník pro rozvoz zboží přes týden.

04 ŠKODA POPULAR (1933)

Název POPULAR předpověděl úspěch tohoto modelu, který byl součástí řady moderně koncipovaných vozů ŠKODA s páteřovým rámem. V různých modifikacích včetně sportovní

verze Monte Carlo se POPULAR stal nejúspěšnějším předválečným modelem na domácím trhu a napomohl firmě dostat se na vrchol.



05 ŠKODA SUPERB (1934, 2001, 2019)

Název SUPERB se v portfoliu automobilky ŠKODA objevil poprvé v roce 1934, šlo o luxusní a reprezentativní vůz se špičkovým zpracováním, dodávaný s šestiválcovým, později také osmiválcovým motorem. K exkluzivním prvkům výbavy nové



vlajkové lodi automobilky ŠKODA patřil vestavěný radiopřijímač se šesti lampami či palisandrová skříňka zabudovaná ve stěně, která oddělovala prostor pro řidiče od komfortní zóny vyhrazené pasažérům z řad politiků, diplomatů i podnikatelů.

V roce 2001 automobilka uvedla na trh první novodobou generaci modelu SUPERB, k jejímž hlavním přednostem patřila mimořádná



nabídka vnitřního prostoru. Aktuálně je v nabídce automobilky již třetí novodobá generace, mimo jiné i jako plug-in hybridní SUPERB iV se systémovým výkonem až 160 kW. Svoji flexibilitou a ekologičností provozu spojuje to nejlepší z ryzích elektromobilů a automobilů osazených spalovacím motorem.



06 ŠKODA OCTAVIA (1959, 1996, 2019)



ŠKODA OCTAVIA byla osmým modelem ve vývojové linii vozů ŠKODA s progresivním páteřovým rámem podvozku, ale současně také osmým modelem v poválečné existenci automobilky. V roce 1959 se zrodil bestseller a rodinný ideál.

V roce 1996 měla premiéru první novodobá generace řady OCTAVIA, šlo o první model ŠKODA kompletně



vyvinutý v rámci koncernu Volkswagen. Zákazníky oslovil nejen obrovský prostor pro zavazadla, ale také vynikající poměr cena/výkon.

V listopadu 2019 odstartovala kariéra novinky, čtvrté novodobé generace. Od roku 1959 zamířilo k zákazníkům víc než šest milionů automobilů OCTAVIA z českých i zahraničních továren značky ŠKODA.

07 ŠKODA FELICIA (1959, 1994)



Kabriolet ŠKODA FELICIA se představil v roce 1959, využíval techniku sesterského sedanu OCTAVIA a velmi rychle si získal kultovní status, zahrál si v řadě filmů a dnes patří k vyhledávaným veteránům. Celkem se vyrobilo 14 863 exemplářů. Označení modelu FELICIA obnovila automobilka v roce 1994 pro svůj nový kompaktní model.

08 ŠKODA 1000 MB (1964)



V roce 1964 debutovala zcela nová generace automobilů ŠKODA se čtyřválcem umístěným u zadních poháněných kol. „Emběčka“, jednoho z nejlepších evropských vozů litrové třídy své doby, se vyrobilo 443 tisíc kusů. Kromě technických fines, jako byl blok motoru vyráběný původní českou metodou tlakového lití hliníku,

patřila k pýchám Mladoboleslavských také nová, moderně vybavená část továrny, umožňující výrazné zvýšení objemu produkce.

09 ŠKODA FAVORIT (1987)

Model FAVORIT znamenal zásadní změnu koncepce pohonu vozů ŠKODA – od „vše vzadu“ ke „vše vpředu“. Motor vpředu a pohon předních kol odpovídal modernímu trendu doby, za sklopnou druhou řadou sedadel se uvolnil prostor pro zavazadla a současně se otevřela možnost výroby verzí kombi či pick-up. Vyvážené užité vlastnosti přispěly ke zrodu další legendy značky ŠKODA. Atraktivní design karoserie navrhl italské studio Bertone, k základnímu pěti-



dveřovému hatchbacku brzy přibýlo kombi FORMAN, užitkový vůz PICK-UP a další provedení, včetně sanitek.

10 ŠKODA KODIAQ (2016)

V roce 2016 vyjel do světa první zástupce nové rodiny vozů SUV značky ŠKODA: prostorný KODIAQ. Exceluje velkým vnitřním prostorem, k silným stránkám patří také špičková úroveň elektronické výbavy, včetně asistenčních systémů. KODIAQ brzy následovaly kompaktnější SUV mladoboleslavské značky jako KAROQ či KAMIQ.



MONTO

Pereme se o lidi s Němci

Některé firmy hlásí propad zakázek, ale podle Miroslava Mühlböcka, šéfa společnosti MONTO, která dodává pracovníky z Balkánu, **je poptávka po pracovní síle stále vysoká.**

V posledních letech byly slyšet téměř ze všech firem v České republice nářky nad nedostatkem pracovníků. Kdo nesehnal příslušné profese doma, obracel se na personální agentury, případně na jiné subjekty, které jsou schopné vhodné kandidáty na obsazení volných pracovních pozic zajistit ze zahraničí.

Jednou z takových je společnost MONTO. Vznikla v roce 1998 a specializuje se na dvě oblasti činnosti: kontrolu kvality a od roku 2007 právě také na zajišťování pracovníků pro české podniky. MONTO funguje jednak jako klasická personální agentura, jednak jako „náborář“, který vyhledává a dodává zahraniční pracovníky na klíč prostřednictvím své kanceláře v srbském Bělehradě. MONTO Balkan získalo loni navíc statut Asistenční kanceláře Hospodářské komory ČR.

Kancelář na Balkáně

„Kancelář v Bělehradě, MONTO Balkan, jsme založili v roce 2018,“ říká Miroslav Mühlböck, jednatel společnosti s ručením omezeným MONTO, která zastřešuje všechny aktivity, včetně

třebnou administrativu k získání pracovního povolení. Vybraný uchazeč se stává zaměstnancem našeho klienta.“

Srbské MONTO se orientuje téměř výhradně na oblast Balkánu, konkrétně Srbské republiky a Černé Hory.

Balkánská kancelář dodává pracovníky ze Srbska a z Černé Hory českým firmám na klíč.

dceřiné firmy v Bělehradě. „Srbská kancelář se momentálně zaměřuje na nábor uchazečů v souladu s takzvaným režimem Kvalifikovaný pracovník a obchodní model je takový, že na základě zadání našeho klienta vyhledáme vhodného kandidáta, otestujeme jeho schopnosti a následně zajistíme i po-

V letošním roce chce rozšířit náborovou činnost také na Kazachstán. S dalšími kancelářemi a náborem v jiných zemích ale zatím nepočítá.

Komplexní servis

Na Balkáně využívá MONTO několik způsobů vyhledávání uchazečů. Osvědčila se cesta prostřednictvím sociálních sítí, které jsou v Srbsku velmi oblíbené, ale efektivní je také spolupráce s tamním Národním úřadem pro zaměstnávání, který je správcem databáze nezaměstnaných v regionu. „Jako perspektivní se jeví rovněž rozvíjející se spolupráce s odbornými technickými středními školami v Bělehradě, Novém Sadu a Kragujevac, kde můžeme nejen provádět nábor mladých lidí, ale také cíleně requalifikovat nezaměstnané uchazeče o práci,“ dodává Miroslav Mühlböck.

Těm, kdo projdou sítím a jsou vybráni pro práci u české firmy, zajišťuje pak MONTO potřebný servis po celou dobu jejich působení v ČR. „Staráme se o ně ode dne, kdy nasednou do autobusu směr Česká republika, až do chvíle, kdy jejich pracovní mise končí; pak jim zajistíme návrat zpět,“ vysvětluje



Miroslav Mühlböck, jednatel společnosti MONTO, chce byznys na Balkáně rozvíjet i mimo personalistiku.

Foto: MONTO

šéf společnosti. „Každému klientovi dodáváme vždy jednoho nebo více koordinátorů, kteří hovoří jak česky, tak srbsky. Využíváme k tomu v Srbsku žijící relativně početnou česky hovořící komunitu. Koordinátoři pomáhají se vším, co je potřeba: od sehnání české SIM karty až po zajištění lékařské péče; dokonce jsme už zajišťovali i porod,“ upřesňuje Miroslav Mühlböck.

Dotat pracovníky je MONTO schopné do 30 dnů, záleží na tom, jak rychle firma lidi potřebuje a jaký se zvolí postup. Pokud se žádá o zaměstnaneckou kartu, trvá to déle, ale v mezidobí je možné požádat o schengenské vízum na tři měsíce, což je rychlejší. Pracovník nastoupí do měsíce a než mu vízum skončí, většinou už má vyřízenou zaměstnaneckou kartu.

Bitva o svářeče

Česká republika není jedinou evropskou zemí, která se potýká s nedostatkem kvalifikovaných pracovních sil a hledá v zahraničí. Jak říká Miroslav Mühlböck: „Problém mají všechny průmyslově orientované země, především pak Německo. U některých kvalifikací se o vhodné uchazeče svádí takřka boj, přičemž pak rozhoduje hlavně výše možného výdělku v té které zemi. A německé agentury nabízejí pochopitelně víc. My můžeme argumentovat tím, že u nás zase méně utratí. V naší databázi uchazečů nyní evidujeme více než deset tisíc jmen.“

Nejvíce se „bojuje“ o svářeče, obráběče kovů, řidiče kamionové dopravy, ale občas i o některé další profese.

Sezónní i dlouhodobí

Nejčastějšími zákazníky v oblasti personálních služeb jsou podniky z automobilového a elektrotechnického průmyslu. Jmenovat lze například společnosti Automotive Lighting, Yanfeng, Mektec, Faurecia, Engel, MD logistika a další.

Období, po které chtějí firmy pracovníky využívat, je velmi různé. MONTO poskytovalo velkému klientovi několik stovek pracovníků pro zvládnutí sezónního nárůstu objemu výroby, na druhé straně má ale i zákazníky, kteří mají zájem o trvalé obsazení pracovních pozic a s návratem pracovníků zpět do Srbska prakticky nepočítají.

„Téměř všichni naši klienti se na nás obrazejí opakovaně. S některými rozvíjíme dlouhodobé projekty týkající se spolupráce se srbskými odbornými



Pro nové pracovníky zajišťuje MONTO zaškolení.

Foto: MONTO

středními školami, které jsou schopny zakomponovat do plánu výuky přímo požadavky budoucích zaměstnavatelů z Česka,“ dodává k tomu Miroslav Mühlböck a upřesňuje, že projektu se účastní například firmy Engel a MD logistika.

Chtějí zastupovat firmy

Přestože řada podniků, které jsou klienty MONTA, pocítila ochlazení poptávky, podle Miroslava Mühlböcka zájem o pracovníky zatím neklesá. Připouští, že celkově za republiku asi zájem poklesne, ale pro Srbsko a Černou Horu je ministerstvem práce a sociálních věcí stanovená kvóta

trhu a dobrým vazbám s místními občany i úřady se zajímá o možnosti zastupování českých firem na tomto teritoriu, které by mohlo být i branou na další trhy. „Jsme v určitém stadiu jednání o rozjezdu výroby několika produktů přímo v Srbsku,“ říká zatím bez dalších detailů Miroslav Mühlböck.

Že by mělo MONTO v dalších letech málo práce, o to se šéf firmy nebojí. Kromě už zmíněných aktivit má totiž společnost ještě druhou, neméně silnou „nohu“, což je oddělení kontroly kvality. Tuto službu poskytuje ve dvou provozovnách v Českých Budějovicích a v jedné nedaleko Teplic, pokud si to ale zákazník přeje,

Při soutěži s agenturami z jiných zemí rozhoduje výše možného výdělku. Němci nabízejí víc, u nás ale zase lidé méně utratí.

2000 osob, takže ta se naplní a víc jich do ČR přijet nemůže. Postupně ale v MONTU registrují zájem o kvalifikovanější profese a obecně důraz na vyšší kvalitu pracovní síly.

Na Balkáně má MONTO ještě další plány. Vzhledem ke znalosti tamního

přijedou i přímo do podniku. Jedná se o celé spektrum činností, od jednoduchých pohledových kontrol až po měření a testování dílců pomocí speciálních technologií. Ročně překontrolují až 100 milionů nejrůznějších součástek.

MOTORPAL

Více čerpadel do Ruska a Běloruska

Jihlavský MOTORPAL, který patří k předním světovým výrobcům vstřikovacích zařízení pro dieselové motory, podepsal **nové kontrakty** s ruskými a běloruskými partnery. Vrací se také na čínský trh.

Od února letošního roku putuje z Jihlavy na východ více zboží. „Podařilo se nám pro Rusko a Bělorusko podepsat nové kontrakty na vyšší počet čerpadel určených pro motory traktorů a nesilničních aplikací, například pro motory stavebních strojů či generátorů a dalších zařízení. Nově tam budeme exportovat 3000 kusů kompletních čerpadel měsíčně, respektive 36 tisíc kusů ročně. Jedná se o dlouhodobý projekt, takže bychom měli mít zajištěný odbyt takto významného množství čerpadel na řadu dalších let,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel MOTORPALu Radim Valas.

Pro firmu představuje tento nárůst produkce u zákazníků osvědčených součástí motorů finanční objem v tržbách na úrovni zhruba 280 milionů korun za rok.



Na ruský a běloruský trh míří nyní z MOTORPALu ročně 36 tisíc čerpadel pro dieselové motory. Foto: MOTORPAL

Návrat do Číny

Další nárůst produkce zajistí již zákazníci potvrzené znovuzahájení dodávek vstřikovacích trysek pro motory systému common rail do Číny. Z MOTORPALu tam ještě nedávno putovaly tyto trysky v ročním objemu za zhruba 65 milionů korun, pak ale tamní výrobci motorů využili legislativně méně náročné požadavky na limity emisí a volili jiná technická řešení. Nicméně čínská legislativa se ve vztahu k emisím opět zpřísnila, takže MOTORPAL je znovu ve hře. S dotávkou prvních zhruba 50 tisíc trysek pro čínský trh počítá v druhé polovině letošního roku. Podle Radima Valase by se firma měla dostat postupně na původní roční objemy dodávek.

Investice do technologií

Všechny výrobní závody MOTORPALu prošly v několika posledních letech rozsáhlou modernizací a významně investovaly též do nového strojního vybavení. V minulém roce přibyla například horizontální obráběcí centra v závodech v Jihlavě a Jemnici, přičemž obě budou využita pro zvýšení kapacity výroby dílů čerpadel právě v souvislosti se zakázkami do Běloruska a Ruska. Zavedení této nové, rychlejší technologie zároveň přispěje k vyšší produktivitě výroby dílů.

V přípravě jsou další investiční záměry. V závodě v Jemnici přibudou dva soustruhy: přírubový rozšíří výrobní kapacitu pro německého zákazníka, automatový s tyčovým podavačem



V posledních letech firma výrazně investovala do modernizace. Nejnovější horizontální obráběcí centrum DMG MORI se využívá pro obrábění podávacích čerpadel, mezipřírub a některých typů vstřikovačů. Foto: MOTORPAL

materiálu nahradí jiné, již morálně zastaralé stroje. Oba soustruhy zvýší produktivitu výroby dílů pro čerpadla.

Akciovou společnost MOTORPAL v současnosti tvoří tři výrobní závody v Kraji Vysočina – hlavní v Jihlavě a pobočné v Jemnici (okres Třebíč) a Batelově (okres Jihlava) – které celkem zaměstnávají 1100 lidí.

Klíčovými produkty jsou vstřikovací čerpadla, vstřikovače, vstřikovací trysky pro vznětové motory a také přesné díly pro automobilový průmysl. Produkce MOTORPALu je poměrně unikátní, podle zástupců firmy dokáže podobný sortiment vyrobit maximálně pět až šest dalších podniků na světě. Důraz se klade na obrovskou přesnost v řádu tisícín milimetru a obecně na vysokou kvalitu celé produkce.

Mezi nejvýznamnější zákazníky patří v tuzemsku Zetor či Tatra, v zahraničí pak například německý Deutz či indický Ashok Leyland.

Hyundai Motor Manufacturing Czech

Přichází Kona Electric

V Nošovicích zahájí v březnu letošního roku výrobu elektromobilů Kona Electric. Hyundai se může stát největším dodavatelem **vozidel s nulovými emisemi** v Evropě.

Na stále rostoucí poptávku po vozidlech s nulovými emisemi zareagovala společnost Hyundai Motor rozhodnutím zahájit jeho produkci také v českém výrobním závodě, který je jediným závodem této značky v Evropě. Zároveň se zvýšením dodávek ze závodu v Ulsanu v Jižní Koreji se tím výrazně zkrátí dodací lhůty pro zákazníky na starém kontinentu. V Nošovicích by se mělo letos vyrobit několik desítek tisíc těchto vozů.



Foto: HMMC

S přispěním české výroby bude společnost Hyundai schopna dodat v letošním roce evropským zákazníkům více než 80 tisíc vozidel s nulovými emisemi, přičemž se bude jednat o vozy Kona Electric, IONIQ Electric a o vůz NEXO poháněný vodíkovým palivovým článkem.

Při tomto vývoji Hyundai očekává, že se v roce 2020 stane největším dodavatelem vozů s nulovými emisemi v Evropě.

Automobilka HMMC v současnosti vyrábí typ Hyundai Tucson a pět verzí modelu Hyundai i30. Zaměstnává přímo zhruba 3300 lidí. **red**

NOVÝ ČLEN SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Vitesco Technologies Czech Republic s.r.o.

<i>Datum vzniku:</i>	25. října 2018
<i>Počet zaměstnanců:</i>	5500
<i>Osoba v čele firmy:</i>	Lukáš Rosulek, jednatel
<i>Telefon:</i>	+420 731 541 524
<i>Email:</i>	lukas.rosulek@continental-corporation.com
<i>Web:</i>	https://vitesco-technologies.com

Předmět činnosti:

- Turbodmychadla
- Rozdělovače paliva
- Senzory NOx, palivové senzory, brzdové senzory
- Tlakové přepouštěcí ventily, ventily recirkulace výfukových plynů
- Vysokotlaká čerpadla – benzín & diesel
- Aktuátory
- Řídicí jednotky motorů, řídicí jednotky převodovek
- Vysokoteplotní senzory, senzory proudění vzduchu
- Elektronické vodní pumpy



Krátké zprávy z autoprůmyslu

Brose CZ

Potřetí v řadě nejlepším zaměstnavatelem

Společnost Brose CZ, která se specializuje na mechatronické systémy pro automobilový průmysl a dodává díly řadě světových automobilových značek, byla potřetí v řadě oficiálně uznána Top Employers Institutem jedním z nejlepších zaměstnavatelů roku 2020 v České republice. Tuto certifikaci obhájila rovněž pro rok 2018 a 2019.



Organizace, kterým je udělena tato certifikace, usilují prostřednictvím progresivních praktik v oblasti lidských zdrojů o poskytování co nejlepšího pracovního prostředí pro své zaměstnance.

„Jsme velice hrdí, že jsme toto ocenění získali potřetí v řadě. Je to uznání vysoké úrovně aktivit společnosti Brose v oblasti personální politiky na celém světě, zároveň se jedná o potvrzení její úspěšné implementace na lokální úrovni a její přizpůsobení potřebám našich místních zaměstnanců,“ říká Niclas Pfüller, jednatel Brose CZ, a dodává: „Musíme být připraveni implementovat nejmodernější technologie, které zastanou těžkou práci, zároveň musíme poskytnout našim zaměstnancům takové podmínky a příležitosti kariérního rozvoje, které jim umožní s těmito technologiemi držet krok.“

Iveco Czech Republic

Roste zájem o meziměstské autobusy

Vysokomýtská společnost Iveco Czech Republic zaznamenala další úspěšný rok. Podepsal se na tom stoupající zájem o meziměstskou řadu autobusů Crossway i významné a dlouhodobě plánované investice firmy do technologického vybavení a do vyššího počtu zaměstnanců. Firma loni vyrobila 4612 vozů, o 326 více než v předchozím roce. Meziroční nárůst tak činil 7,6 procenta.



IVECO BUS je s celkovým tržním podílem téměř 52 procent v České republice lídrem mezi výrobci meziměstských autobusů. Největší úspěchy, a to nejen doma, sklízí podnik právě díky meziměstské řadě Crossway. Loni předal zákazníkovi už 40 000. autobus této řady a potvrdilo se tak vedoucí postavení, které řada Crossway v segmentu meziměstských vozů v rámci Evropy zaujímá.

Iveco Czech Republic má dlouhodobě značný význam pro celou českou ekonomiku, a to i díky podílu na vývozu. Až 93 procent výroby z Vysokého Mýta je určeno pro export. Největšími exportními trhy jsou Francie, Itálie a Německo.

Společnost Iveco Czech Republic je také významným zaměstnavatelem. V pardubickém regionu dává práci více než 3900 lidí, dalších zhruba 1700 pracovních míst vytváří u subdodavatelů.

Saar Gummi Czech

Vyrábí také díly pro elektromobily

Nové projekty ohlásil výrobce dynamických těsnění karoserií osobních automobilů, Saar Gummi Czech. Zahájil dodávky pryžových těsnění pro elektrické varianty vozů VW Golf iD3 a vybavovat bude i další elektromobily, které přijdou na trh tento rok. Podle jednatele



společnosti Jana Tichého jsou nyní právě podobné nové projekty cestou, jak brzdit propad trhu.

Od února vyrábí linky v Červeném Kostelci také vnitřní těsnění dveří pro nový PORSCHE Cayenne. První dodávky do závodu VW Bratislava jsou pro verzi Basic, s výrobou pro verze Coupé pak firma počítá v březnu tohoto roku. Následovat budou dodávky těsnění také pro modely AUDI a ŠKODA. Zcela novým zákazníkem je automobilka Hyundai, do které zamíří díly určené pro nový model Tucson, jehož sériová výroba by měla začít ještě letos.

Jaký bude v tomto roce celkový objem dodávek pro elektromobily a jak dál poroste, nelze zatím odhadnout. „Nikdo dnes neví, jak se elektromobily budou prodávat – a to je to klíčové riziko pro celý autoprůmysl,“ říká Jan Tichý a dodává: „Tato ‚zelená revoluce‘ jako každá revoluce bude mít svoje oběti. Ale o tom revolucionáři jako obvykle nepřemýšlí.“

Tradičními odběrateli produkce ze Saar Gummi Czech jsou kromě koncernových značek VW také BMW, Daimler a Ford, nově se k nim letos vedle Hyundai připojily také automobilky PSA a KIA.



Čistější a výkonnější pohony

V Karlíně „ladí motory“ už dvacet let

Několik stovek inženýrů a dalších expertů z tří desítek zemí vymýšlí v karlínských kancelářích **společnosti Ricardo Prague** nové či vylepšené motory, převodovky a řídicí jednotky, analyzují, testují, kalibrují. Nejen v souvislosti s transformací automobilového průmyslu není o zákazníky nouze.

Dovedete si představit traktor, který jede více než dvoustakilometrovou rychlostí? Ano, existuje takový. Experti společnosti Ricardo vyladili pohonnou jednotku vozidla vyrobeného firmou JCB tak, že dosáhlo rychlosti 153,8 mil (téměř 250 km) za hodinu, a loni se tak stalo nejrychlejším traktorem světa.

Neohromilo vás to? Tak co třeba vozy McLaren, jedny z nejrychlejších automobilů na světě? Pro ty Ricardo

vyvinul například unikátní osmiválcový motor, který několikrát získal ocenění International Engine of the Year. Se společností McLaren spolupracuje Ricardo už řadu let, jen v minulém roce jí dodal pět tisíc motorů a loni zástupci obou firem podepsali novou dohodu o další kooperaci v oblasti motorů. Společnost Ricardo se podílela také na konstrukci některých částí sportovní verze vozů Porsche nebo

Bugatti Veyron, spolupracuje ale i s Jaguarem a řadou dalších firem.

To jsou jen některé ukázky z činnosti společnosti s ústředím v britském Shoreham-by-Sea a s více než stoletou tradicí. Pokud jde o automobily, záběr kancelářů Ricardo je podstatně širší; zákazníci se rekrutují z celého automobilového trhu, ať už jde o osobní, nákladní či speciální vozy nebo vozy Formule 1.

Pro větší rychlost i lepší životní prostředí

Ricardo je nadnárodní konzultační společnost, která se nezabývá jen automobilovým průmyslem, ale též poradenstvím v železniční a lodní dopravě, energetice, životním prostředí a odpadovém hospodářství. Zjednodušeně se dá říct, že firma společně se svými zákazníky vyvíjí a konstruuje řídicí jednotky, převodové systémy, spalovací motory a další pohonné jednotky včetně hybridních, čistě elektrických i dalších. Nedílnou součástí činnosti kanceláří Ricardo je vývoj nástrojů virtuálního inženýrství pro konvenční a elektrifikované pohonné jednotky automobilů i pro motory pro jiné průmyslové využití.

Ve specializovaných technických střediscích a kancelářích ve 20 zemích v Severní Americe, Evropě, Africe, na Středním východě a v asijsko-pacifickém regionu zaměstnává společnost přímo více než 3000 špičkových odborníků, inženýrů, konzultantů a vědců přibližně 80 národností.

Klientská základna společnosti Ricardo je velmi široká, patří sem jak světoví finální výrobci dopravních prostředků, tak i jejich provozovatelé, dodavatelé originálních dílů Tier 1, energetické společnosti a další. Konzultační služby poskytuje Ricardo i vládním agenturám.

V Praze hlavně pro automobilový průmysl

Pražské technické centrum bylo založeno v roce 2000, sídlí v Karlíně a po britských kancelářích je hned druhé největší v Evropě. Novým úkolem této pobočky je nyní hledat zákazníky i v dalších středo- a východoevropských zemích, na které se Ricardo zatím nezaměřovalo.

V současnosti zaměstnává karlínská kancelář téměř 300 pracovníků z 33 zemí. Kromě České republiky a Slovenska jsou to Indie, Velká Británie, Španělsko, Francie, Bělorusko a další země. Téměř 90 procent z nich má vysokoškolské vzdělání, průměrný věk je 35 let.

Ricardo Prague poskytuje inženýrské služby především v oblasti automobilového průmyslu, což zahrnuje projekty týkající se jak mechanických, tak i elektrických a elektronických systémů, zajišťování kalibrace pohonných systémů, ale třeba i zpracování analýz dopadů na životní prostředí. Část pracovníků se věnuje vývoji softwaru jak pro samotné Ricardo, tak i pro

externí zákazníky. Pražská kancelář sestává z několika oddělení, která navrhují prototypy motorů a převodovek a jejich případné úpravy, analyzují a zpracovávají data získaná na základě simulací termodynamických zkoušek, vyvíjejí software pro řídicí jednotky jak pro konvenční spalovací motory, tak i pro bateriové elektromobily.

Pražská pobočka slouží také jako centrum sdílených služeb skupiny Ricardo v oblasti účetnictví a ICT.

Služby nejen pro firmy v potížích

„Mezi nejzajímavější projekty pražského Ricarda za dobu jeho existence patří například vývoj obří energetické jednotky o výkonu 10 MW, což je asi největší motor, který byl kdy v České republice vyvinut, či lodního motoru, který je schopen provozu se třemi různými palivy. Také jsme vyvinuli několik pohonných jednotek pro motocykly BMW,“ říká Martin Hill, jednatel Ricardo Prague, a pokračuje: *„Novější projekty se týkají hlavně automobilového průmyslu, konkrétně hybridních či plně elektrických vozů se zaměřením na bateriové systémy, včetně celé architektury elektrických vozidel, různá technická řešení pro prodloužení dojezdu elektromobilů, speciální převodovky do hybridních vozů, řídicí jednotky a další součásti a systémy.“*

„Firmy se na nás obracují například tehdy, potřebují-li nějaký nový produkt, který bude splňovat výrazně přísnější požadavky, případně jsou-li v potížích a nevědí si rady,“ říká s trochou nadsázky Martin Jiroušek, který zodpovídá



Martin Hill, jednatel společnosti Ricardo Prague, s jedním z motorů pro McLaren, na jehož vývoji se podílela také pražská kancelář.

Foto: Ricardo Prague

v Ricardo Prague za rozvoj aktivit v oblasti automotive ve střední a východní Evropě. A zůstaneme-li u nadsázky, v potížích se nyní ocitá automobilový průmysl prakticky na celém světě, a to například v souvislosti s transformací a tlakem na snižování emisí v dopravě. O zákazníky tak není nouze.

Pražská kancelář zaměstnává 300 pracovníků z 33 zemí, většina jsou absolventi vysokých škol.

Budoucnost je v hybridech

Přes aktuální zaměření na elektromobilitu neztracují v Ricardu ani spalovací motory. Počítají s tím, že ve střednědobém výhledu budou v dopravě hrát hlavní roli především hybridní vozidla, která klasickou spalovací jednotku nadále potřebují. Společnost tak kromě jiného momentálně pracuje i na vývoji syntetických paliv, která budou CO₂ neutrální.

„Politici na celém světě se nyní zaměřují na dosažení nulových emisí CO₂ a soustřeďují se přitom na dopravu. Snaží se eliminovat spalovací motory. My inženýři víme, že využití bateriových elektrických vozidel je z tohoto hlediska sice neefektivnější, ale není jisté, zda se vyčleněného cíle podaří v požadovaném čase dosáhnout,“ upozorňuje Martin Hill. *„Průměrný věk automobilů je například v České republice okolo 15 let a nelze je všechny najednou vyměnit. K bateriovým vozům je navíc třeba vybudovat příslušnou dobíjecí infrastrukturu a to nejde tak rychle.“*

Zástupci společnosti Ricardo předpovídají, že 80 procent nových vozidel prodaných v roce 2030 bude mít stále spalovací motor, který ale může být využitý ke zvýšení úrovně elektrifikace. Vozidla s vnitřním spalováním mají významné výhody, a to jak z hlediska nákladů, tak i využitelnosti a pohodlí pro posádku.

„Budoucí emisní normy zajistí provoz těchto vozů s nízkými emisemi ve všech provozních podmínkách po delší dobu životnosti. Hybridní vozidla nebudou produkovat žádné emise výfukových plynů v zónách, kde jsou vyžadována jen čistá vozidla, jako třeba v centrech měst, tam využijí baterii, a mimo městské oblasti využijí spalovací motor,“ říká Martin Hill

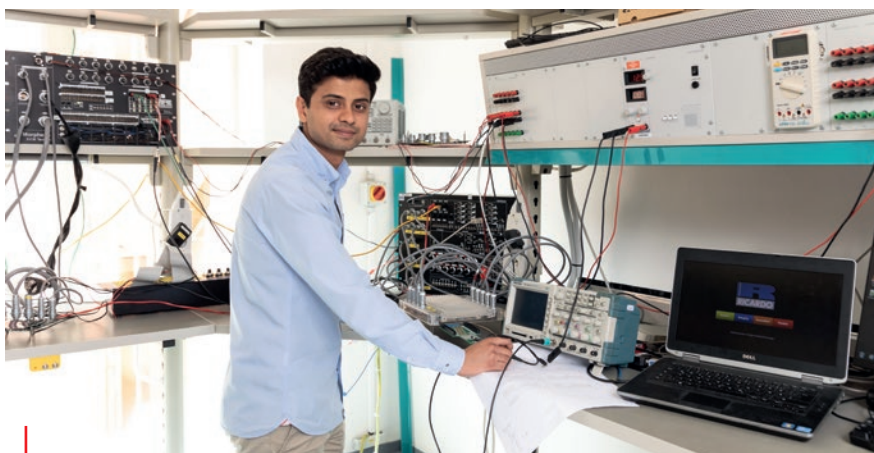
a uvádí ještě jednu novou činnost, které se Ricardo věnuje: „*Emisní požadavky budou bezpochyby přísnější. S těmito takzvanými post-Euro 6d standardy umí Ricardo pracovat už dnes. Ve svých laboratořích dokáže měřit kompletní spektrum znečišťujících látek ze spalovacího procesu motoru a stejně tak i částice ve velikosti menší než 23 mikronů.*“

Chce to širší pohled

V zásadě jde o to vyvíjet či zdokonalovat spalovací motory, aby měly co nejnižší emise, pracovaly co neefektivněji a přitom byly i nákladově optimální. To je jedna z oblastí, kterou se Ricardo také zabývá. Jak říká Martin Hill, s využitím systémového přístupu a při dodržení budoucích předpisů o emisích bude spalovací motor ještě po mnoho desetiletí klíčovou pohonnou jednotkou. „*Hlavní výzvou v tomto odvětví je poskytovat rychle jak udržitelná, tak i nákladově efektivní řešení, která dnes vyžadují zákazníci.*“

Rozhodující jsou pro to nové technologie jak pro skladování, tak i pro využití elektrické energie jako pohonu. Významnou roli zde rovněž hraje software, který pomáhá s virtuálním vývojem produktů – a ty se pak při efektivním řízení rizik a nákladů mohou dostávat na trh rychleji.

Jak opakovaně zdůrazňují zástupci společnosti Ricardo, a to nejen ti v Praze, na budoucnost je nutno



V oddělení elektroniky firmy Ricardo Prague se testují prototypy elektronických řídicích jednotek. Na snímku jeden z inženýrů při testování prototypu R-Cube2.

Foto: Ricardo Prague

Spolu s univerzitami

Ricardo Prague spolupracuje dlouhodobě s několika technickými univerzitami, především s pražskou ČVUT, ale i s vysokými školami v Liberci, v Brně a v Plzni. Některým fakultám věnovala software, vybraným studentům poskytuje stipendia, několik zaměstnanců firmy na částečný úvazek přednáší na univerzitě.

Školy to vítají, ale je to výhodné oboustranně. Univerzity jsou líní talentovaných technicky vzdělaných lidí, z nichž někteří pak najdou uplatnění právě v karlínské firmě – a později možná i v jiné pobočce Ricarda.

Nejistota jménem brexit

Brit Martin Hill říká, že si v České republice velmi cení toho, že je tady stabilní prostředí. Na co se ale musí připravit, to jsou důsledky odchodu Velké Británie, kde sídlí mateřská firma, z Evropské unie. „*Brexit je určitě potenciálním zdrojem politické, regulační a ekonomické nestability, kterou je možné nyní sledovat v celém Spojeném království,*“ připouští Martin Hill.

Na ústředí firmy už vyhodnotili rizika a určili oblasti, které by mohly být brexitem dotčeny. Jde o obchodní tarify a směnné kurzy, ale třeba i možné narušení dodavatelských řetězců a potřeba nových certifikátů zejména pro oblast železniční dopravy. Může dojít ke změně v mobilitě pracovní síly a není vyloučeno, že bude nutno uzavřít nové smlouvy se zákazníky.

Pro zmírnění všech těchto možných důsledků brexitu už skupina Ricardo přijala patřičná opatření. Martin Hill říká, že v pražské pobočce vážnější překážky v budoucnu nečekají. „*Přišli jsme sem v roce 2000, když Česká republika ještě nebyla v Evropské unii. To samozřejmě znamenalo nějaké těžkosti, ale dokázali jsme je překonat. Myslím ale, že návrat do podobné situace nehrozí. Nejdůležitější je pro nás momentálně volný pohyb pracovní síly.*“

Budoucnosti se pochopitelně neobává ani celá skupina Ricardo. Aktuální trendy – globalizace, klimatické změny, celosvětový růst populace, masová urbanizace a s tím související nástup elektromobility, konektivity a autonomního zařízení či přísnější emisní legislativa – to jsou přesně ty oblasti, v nichž Ricardo hledá a nabízí řešení.

Libuše Bautzová

V laboratořích Ricardo umí měřit kompletní spektrum znečišťujících látek ze spalovacího procesu motoru.

se dívat z širšího hlediska. Nejde jen o čisté dopravní prostředky, ale také o chytré propojení osobní (elektrifikované) dopravy s městskou a vysokorychlostní meziměstskou dopravou a využití inteligentních sítí pro skladování a distribuci elektrické energie. S tím souvisí i nutná změna v energetické soustavě, která bude stále více zahrnovat i menší decentralizované obnovitelné zdroje energie. Nový pohled si vyžadá také nakládání s odpady. Pokud vůbec vzniknou, musí být v maximální míře druhotně využívány jako základ pro nové produkty.

„*Je třeba si uvědomit, že automobilový průmysl není jediný a vůbec už ne největší škůdce klimatu,*“ zdůrazňuje Martin Jiroušek.

Už deset let se pražské Ricardo podílí také na výzkumných a vývojových aktivitách Centra kompetence automobilového průmyslu Josefa Brožka, což je jeden z projektů podpořených grantem Technologické agentury (TAČR). Prací v rámci centra, které se zaměřuje na inovace v konstrukci vozidel a hnacích jednotek se spalovacími motory i elektromotory, se dále účastní například ŠKODA AUTO, MOTORPAL, Tatra, TUV SÚD, Brano a několik technických fakult českých vysokých škol. Ricardo pro tento účel poskytuje testovací řídicí jednotku a příslušný software. Loni získal tento projekt cenu TAČR jako jeden z nejkvalitnějších projektů aplikovaného výzkumu v roce 2019 v České republice.

Zelená dohoda pro Evropu

Tlak na snižování emisí nekončí

Ambiciózní plán nové Evropské komise nazvaný Zelená dohoda pro Evropu bude mít velký dopad také na automobilový průmysl. Jaké **nové výzvy** na něj čekají a co mu může pomoci v náročné transformaci?

Hlavním cílem nové Evropské komise pod vedením Němky Ursuly von der Leyenové, která začala oficiálně fungovat 1. prosince loňského roku, je dosáhnout v Evropě do roku 2050 klimatické (uhlíkové) neutrality. To znamená zajistit, že na kontinentu nebude vznikat více emisí oxidu uhličitého, než může být nějakým způsobem pohlceno. Ambiciózní plán si vyžádá nemalé investice a rozsáh-

lou transformaci průmyslu a dalších oblastí a přirozeně má své nadšené příznivce i ostré kritiky.

Vlajkovou loď Komise představuje tzv. Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal for Europe), tedy soubor opatření, který spatřil světlo světa v polovině prosince. „*Jedná se o novou strategii udržitelného růstu, jejímž cílem je transformovat EU na spravedlivou a prosperující společnost s moderní*

a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje,“ popisuje novou politiku sama Komise. Zaměřuje se v ní na celou řadu oblastí, mimo mobilitu také na zemědělství, energetiku, oběhové hospodářství, průmysl nebo stavebnictví.

V návaznosti na Zelenou dohodu plánuje Evropská komise v letošním roce přijmout strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, v rámci



Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová představila Zelenou dohodu pro Evropu. Green Deal má své příznivce i kritiky.

Foto.: Evropská komise

kteře představí nová opatření k zajištění radikálního snížení emisí z dopravy, rozšíření její digitalizace, urychlení výroby a zavádění alternativních paliv a ukončení dotací na využívání fosilních paliv nebo také podporu častějšího využívání železniční a vodní dopravy na úkor té silniční.

Potřeba milionu dobíjecích a plnicích stanic

Jen necelý rok po přijetí nových standardů emisí CO₂ pro vozidla se Komise skrze Zelenou dohodu opět zaměřuje na automobilový průmysl a plánuje tato pravidla přezkoumat. Zatím platí, že automobilky musí snížit průměrné emise CO₂ u všech nových automobilů o 37,5 procenta do roku 2030, a to v porovnání s hodnotami v roce 2021. To znamená o více než 60 procent oproti roku 2005.

„Evropská komise zároveň zváží zahrnutí silniční dopravy do systému obchodování s emisními povolenkami,“ řekl k tomu ředitel Sekce hospodářské politiky Svazu průmyslu a dopravy ČR Bohuslav Čížek. Doplnil, že v roce 2020 začínají platit přísnější limity pro emise u nově prodaných automobilů, které se v průměru mají dostat na 95 gramů na ujetý kilometr. To platí pro 95 procent nových vozů flotily výrobce, v roce 2021 pak limit bude platit pro 100 procent nových vozů. Komise dále hodlá navrhnout přísnější standardy emisí znečišťujících látek pro spalovací motory (tzv. normy EURO).

Průměrné emise CO₂ z automobilové dopravy se zatím postupně zvyšují. „Zatímco u nových vozidel se emise daří razantně snižovat, celkový negativní vývoj emisí v dopravě ovlivňují rostoucí dopravní výkony, stárnoucí vozový park a doposud omezená motivace zákazníků pořízovat si nízkoemisní a bezemisní vozidla, potažmo i jejich preference směrem k vozidlům s vyšším posezem,“ popsal současnou situaci výkonný ředitel AutoSAPu Zdeněk Petzl.

Požadavek rychlého snižování emisí proto nutí výrobce automobilů, aby ještě více investovali například do elektromobility. Infrastruktura pro další rozvoj elektromobility ale zatím není dostatečná a EU do ní bude muset investovat nemalý objem finančních prostředků.

„Do roku 2025 bude EU potřebovat jeden milion veřejných dobíjecích a plnicích stanic pro 13 milionů vozů s nulovými nebo nízkými emisemi. Komise

má vyčlenit prostředky na budování této infrastruktury zejména pro dálkovou dopravu a v oblastech s nízkou hustotou zalidnění,“ uvedl Bohuslav Čížek. Potřebu dostatečně husté sítě infrastruktury alternativních paliv zdůraznil i Zdeněk Petzl: „V této diskusi se často zapomíná na potřebu zcela specifické dobíjecí infrastruktury pro nákladní a autobusovou dopravu, která vyžaduje řádově vyšší výkony.“

V souvislosti s nástupem elektromobility bude mít pro automobilový průmysl významný dopad i nastavení pravidel pro další využití a recyklaci baterií z automobilů, kde Komise připravuje legislativní návrh plánovaný již na říjen 2020. Tam, kde elektromobilita zatím nepředstavuje reálné řešení,

k dramatickému nárůstu ceny mobility pro občany. Ocenil, že Evropská komise zmiňuje v Zelené dohodě digitalizaci a chytrou mobilitu: „Je to oblast, která může významně čistou mobilitu podpořit, a měly by na ni být alokovány dostatečné finanční prostředky.“

Další chystané snižování emisí pro osobní automobily tak, jak naznačuje Evropská komise, vnáší podle Bohuslava Čížka zásadní nejistotu do plánování automobilek: „Původně totiž revize měla sloužit k případnému zmírnění emisních cílů po vyhodnocení technických možností, protože schválené cíle do roku 2030 jsou již tak velmi přísné a mohou ohrozit konkurenceschopnost autoprůmyslu v Evropě.“ Automobily ještě dle jeho slov nestačily

Zatím platí, že automobilky musí snížit průměrné emise CO₂ u všech nových automobilů o 37,5 procenta do roku 2030, a to v porovnání s hodnotami v roce 2021. Komise ale plánuje tato pravidla přezkoumat.

tedy zejména v letecké dopravě, bude snaha Komise směřovat k častějšímu využívání „udržitelných alternativních paliv“ jako bionafty nebo vodíku.

Podle českého europoslance Ludka Niedermayera, který se o automobilový průmysl a dopravu dlouhodobě zajímá, jsou bateriová auta levná na provoz a mají mnohem snazší údržbu. Pro řadu uživatelů podle něj představují vhodnou a efektivní volbu, jejich vysoká cena bude poměrně rychle klesat a přestane tak být překážkou jako v současnosti. Europoslanec plány Evropské komise ocenil. „Pokud budeme rezignovat na snahu snížit emise, zpomalit změnu klimatu a snížit rizika, budou důsledky pro společnost a lidi opravdu velké. Z toho je třeba vycházet,“ řekl Niedermayer.

Klíč k úspěchu

Proces přechodu ke klimatické neutralitě si kromě mobilizace veřejných i soukromých peněz vyžadá významnou změnu v přístupu k mobilitě celkově, jinak se budou muset začít chovat výrobci i zákazníci. Zdeněk Petzl zdůraznil, že snižování emisí CO₂ z dopravy musí být provedeno efektivně z hlediska nákladů a nesmí vést k likvidaci průmyslu v ČR a EU, potažmo

začít plnit existující cíle a připravit se na ty odsouhlasené, a už se plánuje jejich další zpřísnění.

To samé zmínil i Zdeněk Petzl. „Vzhledem k délce vývojových a produkčních cyklů a plánování investiční potřeby automobilový průmysl stabilitu a předvídatelnost legislativních požadavků,“ uvedl s tím, že pro další snižování emisí skleníkových plynů je třeba, aby legislativa zachovávala technologickou neutralitu a nepředepisovala výrobcům technologie, které mají využít. Jakákoliv další opatření by pak podle něj měla motivovat nejen výrobce vozidel, ale především samotný trh a zákazníky, aby se předešlo umělému vytváření produktu, o který nebude reálný zájem. Evropskou komisí chystaný „klimatický zákon“ si pak v jeho očích žádá kvalitní dopadovou studii.

Evropský trh s osobními automobily čeká v roce 2020 po šestiletém růstu podle odhadů pokles prodejů o dvě procenta. Adaptace na nová pravidla tak může představovat ještě větší výzvu. Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA) v lednu představilo desetibodový plán implementace Zelené dohody pro Evropu. „Dobrou zprávou je, že uhlíkově neutrální silniční doprava je možná a společně na ni

můžeme do roku 2050 pomocí holistického přístupu dosáhnout. Zároveň to ale znamená, že se v následujících dekádách mnohé změní," uvedl prezident ACEA Michael Manley. Podmínkou úspěchu jsou podle něj zachování technologické neutrality, rozšíření dobíjecí a plnicí infrastruktury nebo zajištění, že doprava zůstane cenově dostupná pro každého.

Už v prosinci sdružení upozornilo, že aby bylo možné splnit emisní cíle konkrétně u nákladní dopravy, bude zapotřebí výrazná proměna unijní i národní legislativy. Ta by se měla zaměřit na rozšíření dnes v podstatě neexistující infrastruktury nebo na zavedení systému pobídek, který by učinil z nízkoemisní nákladní dopravy životaschopnou a konkurenceschopnou alternativu. Důležitou roli by podle ACEA měla tzv. směrnice o eurovině, a to směrem k zavedení různých kategorií těžkých vozidel dle emisí CO₂ při výběru poplatků za používání pozemních komunikací

Každá změna technologií, nástup nových či omezení starých představuje podle Ludka Niedermayera výzvu, tedy jistý problém, na který je třeba reagovat. „Bezesporu to u některých firem bude plus a posílí to jejich pozici, u jiných to bude naopak. Ale je to něco, co se v ekonomice děje často. Jen zde to bude více viditelné a v průmyslu, který u nás a v části Evropy hraje velkou roli," uvedl europoslanec.

Pomoc zvaná transformační mechanismus

Přechod k nízkouhlíkovému hospodářství a klimatické neutralitě do roku 2050 finančně dopadne na evropské ekonomiky napříč odvětvími, proto Evropská komise přišla s návrhem tzv. Mechanismu pro spravedlivou transformaci (JTM), který by měl unijním státům, tamnímu průmyslu a obyvatelstvu pomoci vyrovnat se s „klimatickou transformací". O finanční pomoci, kterou má nový mechanismus přinést, se ve veřejném prostoru hovoří především v souvislosti s energeticky náročnými odvětvími s vysokou uhlíkovou stopou. Mechanismus ale nebude cílit pouze na často skloňované uhelné elektrárny, představuje tedy příležitost i pro automobilový průmysl.

Transformační mechanismus s objemem 100 miliard eur by měl stát na třech pilířích. První z nich představuje Fond pro spravedlivou transfor-



Frans Timmermans, výkonný místopředseda Evropské komise odpovědný za realizaci Zelené dohody, na lednovém autosalonu v Bruselu Foto: Evropská komise

maci (JTF), který by měl být součástí kohezní politiky a disponovat částkou 7,5 miliardy eur. Zatím však podle europoslanců není jasné, jestli se tyto finance podaří získat. Prostředky Fondu pro spravedlivou transformaci budou doplňovat finance z vlastních alokací členských států z Evropského fondu regionálního rozvoje (ERDF) a Evropského sociálního fondu (ESF). Doplnkové částky z kohezních fondů však nebudou moci přesáhnout 20 procent celkové alokace. Druhý pilíř mechanismu představuje program InvestEU

Z transformačního fondu, který je primárně určen pro regiony závislé na těžbě uhlí, by možná mohly čerpat podporu i společnosti z automobilového sektoru.

s objemem 35 miliard eur. V rámci třetího pilíře do mechanismu vstoupí Evropská investiční banka (EIB), která poskytne speciální dostupné úvěry.

Transformační fond je určen primárně pro regiony závislé na těžbě uhlí, do České republiky by z něj mělo doputovat zhruba 14,5 miliardy korun, které si pravděpodobně rozdělí tři nejzatíženější kraje – Moravskoslezský, Ústecký a Karlovarský. Podle analytika

České spořitelny Radka Nováka „není vyloučeno, že by mohly čerpat podporu i společnosti z automobilového sektoru". Sektor by mohl z fondu využít finance na vybrané oblasti jako investice do výzkumu a vývoje moderních technologií, do infrastruktury využívající čistou energii či do technologií snižujících emise. Konkrétní zaměření a podmínky podpory však nastaví česká vláda a ty pak musí ještě schválit Evropská komise. „Automobilové společnosti z jiných regionů budou moci získat podporu na své ‚zelené‘ investice z dalších pilířů Mechanismu pro spravedlivou transformaci, kterými jsou program InvestEU a úvěry Evropské investiční banky," dodal Radek Novák. Konkrétně z programu InvestEU by pak měly být financovány projekty dopravní infrastruktury.

Podpora zelených investic

Investice do inovací, které učiní automobilový průmysl ekologičtější, zčásti pokryje transformační mechanismus. Evropská unie jde ekologizací naproti ale i prostřednictvím nařízení o tzv. taxonomii. To představuje katalog kritérií, podle kterých bude možné určit, zda jsou investice skutečně „zelené". Cílem je omezení tzv. greenwashingu, tedy investic pouze tvářících se jako „zelené", a zajištění toho, že financování i rozvoj budou udržitelné.

Z hlediska celkového dodavatelského řetězce automobilového průmyslu se jedná ze strany EU o jasný signál. Důraz je kladen především na oblasti s velkým dopadem na životní prostředí, jako je například výroba hliníku

a oceli. Podle Radka Nováka katalog kritérií pro udržitelné investice ale zasáhne i koncové výrobce osobních automobilů, protože za zelené budou moci být do roku 2025 označeny pouze investice do výroby automobilů, jejichž emise z provozu dosáhnou maximálně 50 g CO₂ na kilometr. Po roce 2025 pak kritérium klesá na 0 g CO₂ na kilometr, což, viděno dnešní optikou, znamená výrobu automobilů na bateriový nebo vodíkový pohon.

„V taxonomii jde hlavně o ‚nálepkování investic‘. Neznamená to, že by investoři či banky nemohli investovat do projektů, které toto označení nesplňují. Nicméně tlaky vydat se zeleným směrem budou čím dál více sílit, a to i z regulatorní strany,“ myslí si Radek Novák. Bohuslav Čížek k regulaci uvedl, že musí být vhodná pro ekonomiky s rozdílnou strukturou. Česká republika je totiž jednou z nejpřemyslovcějších zemí EU, ve které pak zejména automobilový sektor hraje důležitou roli. „Transformace ekonomik těchto zemí k takovým charakteristikám, jaké vykazují starší členové Unie, bude nutně vyžadovat delší čas a vyšší náklady,“ zdůraznil Čížek s tím, že regionální strukturální rozdíly musí být v regulačním přístupu EU zohledňovány.

Ekologičtější silniční doprava

Podle údajů Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2017 vzniká v dopravě 27 procent emisí skleníkových plynů v EU, většina z nich pak pochází ze silniční dopravy. Cesta ke zlepšení tak vede skrze alternativy, jako jsou elektromobily, ale i paliva jako zemní plyn a vodík.

Pozornost se v současné době opírá především k elektromobilitě. Podle

dat sdružení ACEA z roku 2019 sice v EU většina (57,3 procenta) automobilů jezdí na benzín, prodej elektromobilů však mezi lety 2018 a 2019 vzrostl o 80,5 procenta. Zatím tvoří elektromobily pouze 4,4 procenta nově registrovaných automobilů, tedy jen malou

Centrum dopravního výzkumu uvedlo, že v ČR bylo v loňském roce registrováno 1229 osobních elektromobilů a plug-in hybridů, jedná se o meziroční nárůst o 25 procent. Od letošního roku jsou čeští řidiči elektromobilů, plug-in hybridů a vodíkových vozidel

V ČR bylo loni registrováno 1229 osobních elektromobilů a plug-in hybridů. Jedná se o meziroční nárůst o 25 procent.

část trhu. Mezi evropské lídry v elektromobilitě podle Evropského střediska pro alternativní paliva (EAFO) patří Norsko, Švédsko, Nizozemsko a Německo, které vlastnictví elektromobilů motivují, například snížením či zrušením registrační daně, anebo fyzickým osobám na nákup elektrického vozidla částečně přispívají.

Podle Čížka je především ve střední Evropě na cestě k bezemisní dopravě vhodnější využít pro osobní i nákladní dopravu spíše zemního plynu (CNG, LNG). Velkou perspektivou coby alternativní palivo, a zejména pak v nákladní dopravě, má i vodík. V tomto případě je ale nutné nejprve vyřešit problémy s nákladnou výrobou i skladováním a také chybějící plnicí infrastrukturou. „Vodík je tak spíše tématem pro třetí dekádu 21. století,“ upřesnil Bohuslav Čížek.

Rozmach elektromobility je v případě České republiky oproti jmenovaným lídrům zatím ve svých začátcích. Podle údajů Eurostatu je Česko, co se týče podílu registrovaných elektromobilů nebo hybridů v rámci EU, na předposledním místě před Chorvatskem.

nově osvobození od poplatku za dálniční známku. Už déle v tuzemsku platí pro majitele elektrických aut výhody jako například osvobození od silniční daně (pro podnikatele) či parkování zdarma (v Praze). Orgány státní správy a samospráv, ale i podnikatelské subjekty mimo Prahu mohou také získat na nákup vozidel dotace. Podnikatelé na ně mohou dosáhnout skrze Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost. Státní příspěvky pak mohou ze Státního fondu životního prostředí ČR čerpat kraje, města, obce a jejich příspěvkové organizace.

Zdeněk Petzl nicméně upozornil na to, že pokud česká vláda nebude v otázce elektromobility aktivnější, firmy budou směřovat investice do zahraničí. „Česká republika tak může přijít o oporu jednoho z hlavních pilířů ekonomiky,“ řekl výkonný ředitel AutoSAPu. Kromě regulatorní a finanční podpory je podle něj klíčové hlavně usnadnění povolovacích procesů pro rychlejší budování dobíjecí infrastruktury.

Ondřej Plevák, Kateřina Zichová
EURACTIV.cz



Členské země v zásadě souhlasí s tím, že by Evropská unie jako celek měla do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Výjimku ze závazku se vyjednálo Polsko. *Foto: Evropská komise*

Brexit

Těžko se připravit na něco, o čem nic nevíte

Tři a půl roku od historického referenda opustila Velká Británie Evropskou unii. Prvním únorem začalo běžet jedenáctiměsíční přechodné období, během něhož by se měly strany dohodnout, jak budou vypadat jejich vzájemné vztahy. Jak se může na neznámou budoucnost připravit český průmysl? Hovořili jsme o tom s **generální ředitelkou Svazu průmyslu a dopravy ČR Dagmar Kuchtovou**.

Před nedávnem jste se jako zástupkyně Svazu průmyslu a dopravy ČR zúčastnila v Bruselu zasedání BusinessEurope, tedy Konfederace evropského podnikání, což je organizace sdružující průmyslové a další profesní svazy a asociace z členských a některých kandidátských zemí Evropské unie. O čem se tentokrát jednalo?

Únorové zasedání Výboru pro mezinárodní vztahy BusinessEurope se zaměřilo hlavně na dvě dnes neaktuálnější záležitosti, a to je Zelená dohoda pro Evropu, takzvaný Green Deal, a odchod Velké Británie z Evropské unie. Pokud jde o druhé zmíněné téma, je těžké se na to nějak připravovat, když v tuto chvíli nevíme, jaká dohoda bude mezi Velkou Británií a EU dojednána a zda nějaká vůbec. Všichni účastníci se ale shodli na tom, že je třeba postupovat koordinovaně a vyvarovat se toho, co se tady nakrátko objevilo brzy po oznámení britského odchodu z Unie, tedy že se některé země pokoušely jednat se Spojeným královstvím individuálně a tím získaly nějaký prospěch.

Hovořili jste také o tom, jaký model vztahů mezi EU a Spojeným královstvím je asi po skončení přechodného období nejpravděpodobnější?

Pro nás by samozřejmě byla nejlepší dohoda, která by zaručovala i nadále všechny čtyři svobody – volný pohyb osob, zboží, kapitálu a služeb, ale

to víme, že Velká Británie nechce. Brexit by pak nedával vlastně smysl. Další možností je uzavření dohody o celní unii, adekvátní té, kterou má EU s Tureckem. Ta ale je také neprůchodná, protože omezuje autonomii Turecka v obchodní politice a právě tu chce Británie naprosto nezávislou. Navíc, jak víme, mají s ní problém i Turci. Platí totiž, že když EU uzavře nějakou dohodu o volném obchodu s další zemí, jako třeba teď tu poslední s Vietnamem, tak Turecko automaticky taky otevírá trh pro toto, v tomto případě vietnamské zboží, ale recipročně to platit nemusí. Navíc Turci nemají přímý vliv na to vyjed-

Takže co vypadá jako nejschůdnější?

Byl by to model obdobný dohodě CETA, což je komplexní obchodní dohoda, kterou uzavřely EU a Kanada. Ta přináší téměř úplné odstranění cel a většiny technických překážek, ale také například otevření trhu s veřejnými zakázkami a trhu služeb. My uvádíme, spíše hypoteticky, model „CETA +“, čímž říkáme, že od dohody s bývalým členem EU čekáme ještě více než od kvalitní dohody se třetí zemí. CETA se uvádí jako model, protože je považovaná za moderní dohodu, navíc se zemí, která má přece jen s Británií rámcově něco společného. Neznamená to, že ji lze okopírovat.

Existuje možnost, že se sjedná jen nějaká základní dohoda, která upraví hlavní otázky obchodu, uznávání standardů, pohybu dat a podobně, a ostatní se dojedná následně.

návání. Všechny užší modely vztahů, jako má EU se Švýcarskem nebo zeměmi Evropského hospodářského prostoru, jsou logicky ještě méně pravděpodobné, neboť obsahují další pro Británii neschůdné prvky, tedy volný pohyb osob, zásahy do regulační autonomie, významné příspěvky do rozpočtu EU a v případě EHP také jurisdikci Evropského soudního dvora.

Co to znamená?

Znamená to, že bychom chtěli širokou obchodní dohodu mezi EU a Británií, která maximálně využije možnosti daných pravidel WTO a zachová zejména co nejplynulejší obchod se zbožím a službami a ošetří i další oblasti, o kterých už byla řeč. Normálně jednáte s partnerem, jak se co nejvíce sblížit. Jistě to bude snazší s Kanadou

než s Japonskem, ale stále je to země s jiným systémem a historickým vývojem. Tady je ale představa EU jiná, bývalá členská země má za desítky let členství harmonizované normy, standardy, kompatibilní právní rámec a my bychom se od tohoto stavu chtěli co nejméně vzdálit.

EU uvažuje o jakési asociační dohodě, kde vlastní FTA, dohoda o volném obchodu, je jen část, ale řeší se i doprava, energetika, rybolov, mobilita občanů a mnohé další. Tedy alespoň takhle stojí vyjednávací mandát EK.

Jenže britský pohled, jak se ukazuje, je diametrálně odlišný. Britové vnímají aktuální stav jako znovunabytí suverenity, chtějí, řekla bych, čistou FTA a k ní postupně další případné dohody. Nevnímají to tak, že máme nyní nějaký ideální stav a chceme z něj maximum zachovat. Ale to je vlastně pochopitelné. Jinak by nemusel být brexit. Na nalezení průniku těchto dvou pohledů však máme sotva deset měsíců. Dohody jako CETA se připravují několik let.

Je možný ještě nějaký jiný model, dosud nevyzkoušený?

Jelikož není moc času, a vzhledem k tomu, že Británie zcela jistě nepožádá o prodloužení přechodného období, existuje i možnost, že se sjedná jen nějaká úplně základní dohoda, která upraví hlavní otázky obchodu, uznávání standardů, pohybu dat a podobně, a ostatní se dojedná následně. Eliminuje to zejména cla a hlavní technické překážky, a tudíž i ty největší dopady na obchod. Možné zmatky na hranicích se omezí zejména díky nějakým automatizovaným systémům v přístavech či elektronickým deklaracím zboží a dobré informovanosti. Některé technické kroky již byly učiněny. Ale i když máte nulové clo, musíte stále řešit celní deklaraci. Vnitřní trh EU žádná obchodní dohoda nemůže nahradit.

Pokud se nepodaří do 31. prosince tohoto roku žádnou dohodu dojednat, nastoupí takzvaný tvrdý brexit, kdy se budou vztahy EU a Británie řídit režimem Světové obchodní organizace. Mají členské firmy velké obavy?

Neřekla bych, že podléhají nějaké panice, pokud si dobře pamatuju, v případě zavedení sankcí na Rusko to bylo horší. Ale samozřejmě, uvalení cel by bylo výrazným zásahem do podnikání.



Dagmar Kuchtová

Je absolventkou VŠE Praha. Po studiích pracovala v podniku zahraničního obchodu Strojexport a poté působila v českém zastoupení společnosti Atlas Copco Tools. V roce 1994 nastoupila do Svazu průmyslu a dopravy ČR, nejprve na pozici zástupkyně ředitelky zahraničního odboru, později byla ředitelkou sekce mezinárodních vztahů a zástupkyní generálního ředitele. Generální ředitelkou je od října 2014.

Foto: Svaz průmyslu a dopravy ČR

Například finální automobilový výrobci by museli počítat s desetiprocentním zatížením, výrobci dílů s pětiprocentním. A zrovna automobilový průmysl je na britském trhu hodně závislý. Export tohoto sektoru do Spojeného království představuje skoro třetinu celkového exportu do této země.

Velkým problémem by byly průtahy na hranicích, kde by probíhaly celní kontroly. Podniky by se měly připravit také na možné změny v dani z přidané hodnoty a spotřební dani. Další změny mohou postihnout nakládání s duševním vlastnictvím. A to zdaleka není

všechno. Velká Británie jako nečlen EU může přijmout svá vlastní pravidla, nařízení a normy, ať už se budou týkat technických specifikací či třeba zdraví.

Zmínila jste automobilový průmysl. Pro které další sektory je britský trh důležitý?

Je to hlavně letecký a kosmický průmysl, výrobci zdravotnické techniky a elektrotechniky, případně potravin, nápojů a některých strojů. Koho se případný tvrdý brexit dotkne velkou měrou, to jsou e-shopy. Dopad bude určitě i v oblasti služeb.

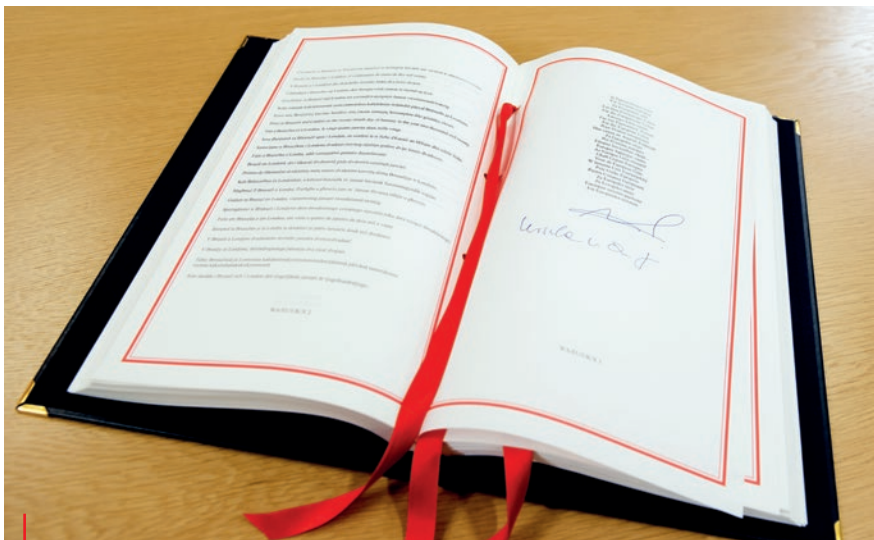
Projevuje se současná nejistota – nebo řekněme nervozita – už nyní na vzájemném obchodu?

Nezdá se. V roce 2018 představoval vývoz České republiky do UK 203,9 miliardy korun. Za prvních devět měsíců loňského roku, to je období, za které máme čísla, to bylo 196 miliard. Určitý pokles se jistě čekat dá, i když bude kompenzován tendencí některých firem předzásobit se.

Předzásobení se týká asi většinou britských firem, jak se připravují ty české? Můžou vlastně teď něco udělat? Co jim radí Svaz průmyslu a dopravy?

Těžko se připravit na něco, co nevíte, jak bude vypadat. Určitě ale můžou sbírat informace. Seznámit se s tím, co by tvrdý brexit znamenal konkrétně pro to zboží, se kterým ony obchodují, jaké podmínky WTO se na něj vztahují. Mnoho užitečných informací je k dispozici na webu ministerstva průmyslu a obchodu.

Podniky si mohou opatřit informace, ale rozhodnutí, jak se k tomu postaví, je jenom na nich. Některé možná z britského trhu odejdou, jiné se pokusí vyvážet tam přes nějaké třetí země nebo změní své zastoupení v Británii na britskou firmu. A jiné si na to zvyknou a byznys poběží v podstatě dál jako dřív, jen bude trochu administrativně náročnější.



Dohoda o vystoupení Velké Británie z Evropské unie byla podepsána 24. ledna 2020

Foto: Evropská komise

Může mít podle vás odchod z Velké Británie pro někoho nějakou výhodu?

V tuto chvíli nikdo neví, jak to bude fungovat. Převládá názor, že tento krok poškodí obě strany. Pokud by se náhodou ukázalo, že se Velké Británie bude dařit líp, než když byla členem EU, bylo by to dalším rizikem pro Unii. Mohl by to být třeba argument pro ty země, které už někdy též koketovaly s tím, že by Evropskou unii opustily. V EU je občas slyšet, že bez Británie se některé věci prosadí snáz. To ale pro ČR není zrovna výho-

da, Britové byli často politicky v EU našimi názorovými spojenci.

A co třeba možnost, že by měly členské země větší šanci získat nějaké investice, které by chtěly zůstat v Unii? Nebo třeba přesun některých institucí z Británie na kontinent?

Je pravda, že některé země, které chtěly v Británii investovat, si to rozmyslely, ale není to nijaký masivní jev. A že by se k nám přestěhovaly nějaké centrály nadnárodních firem? Uvidíme, zatím žádné takové signály nemáme.

Libuše Bautzová



Ilustrační foto: Evropská komise

Krátké zprávy ze světa

BMW

Projekt v Rusku nebude

Společnosti BMW se nepodařilo dotáhnout do úspěšného konce jednání s ruskými úřady o výstavbě nové továrny v blíže neurčené lokalitě. Rusové nebyli podle časopisu Automotive Logistics ochotni poskytnout státní subvence v požadované výši. Mnichovská centrála BMW odmítla tuto zprávu komentovat. Bavorská automobilka dosud ve spolupráci s ruskou firmou Avtotor vyrábí v ruské enklávě Kaliningrad modely třetí a páté řady. Její bývalý šéf Harald Krueger v roce 2018 sdělil, že společnost v Rusku, které považuje za jeden z klíčových trhů, uvažuje o výstavbě vlastní továrny. Konkurenční Daimler ji tam otevřel loni a nedaleko Moskvy vyrábí modely Mercedes-Benz. Ty jsou v Rusku nejoblíbenější luxusní značkou. Loni jejich prodej meziročně stoupl o 11 procent na 42 046, BMW zvýšila prodej o 17 procent na 41 520.

Geely

Akviziční tažení

Čínská soukromá automobilka Zhejiang Geely Holding Group, která kontroluje švédskou Volvo Cars, britskou Lotus Cars a se skoro desetiprocentním podílem je největším akcionářem Daimleru, hodlá ve svém akvizičním tažení pokračovat. Její zakladatel a majitel Li Šu-fu by do svého portfolia značek rád přidal také automobilku Aston Martin. „Čínští soukromí podnikatelé spatřují v globálních akvizicích rychlou cestu k rozvoji svého byznysu,“ komentuje to Sū Čhaj-tung z Čínské asociace automobilových výrobců.

Lexus

Čína i Evropa rostou

Japonské Toyotě se daří prosazovat vůz Lexus jako globální luxusní značku, která měla svoji premiéru v roce 1989. Její celosvětový prodej loni meziročně stoupl o desetinu a přesáhl 765 tisíc, oznámila mateřská společnost. Stalo se tak zásluhou Číny a Evropy, kde získávají na oblibě menší a úspornější vozy jako například benzínové hybridy. V Číně se v roce 2019 prodalo 202 tisíc vozů (meziročně o 25 procent více), v Evropě včetně Ruska 87 tisíc (+14 procent). Klíčovým odbytištěm zůstává Severní Amerika s 325 tisíci prodanými vozy, kde ale prodej mírně klesl – v USA, kde v nabídce převládají velké modely Lexusu, o 0,1 procenta na 298 tisíc. Je to už čtvrtý roční pokles v řadě. Nabídková paleta v USA je poněkud zastaralá, píše server Europe Autonews.

Bosch

Cena z Las Vegas

Na letošním veletrhu spotřební elektroniky CES v Las Vegas představila společnost Bosch světovou novinku pro automobilový průmysl, průhlednou digitální sluneční clonu Virtual Visor. Průhledný LCD displej připojený k vnitřní monitorovací kameře detekuje polohu očí řidiče. Pomocí inteligentních algoritmů analyzuje Virtual Visor tyto informace a zatemňuje pouze tu část čelního skla, skrze kterou by byl řidič oslněn sluncem. Virtual Visor získal na CES nejvyšší ocenění ve své kategorii, Best of Innovation Awards.

SUV

Bez ohledu na klima

Automobilky investují miliardy do vývoje a výroby elektrických aut, aby vyhověly přísným emisním limitům. Ale současně je vidět, že zákaznické preference jdou jiným směrem: ke sportovně užitkovým vozům zatěžujícím životní prostředí, upozorňuje Mezinárodní agentura pro energii (IEA). Po celém světě jich nyní podle jejích statistik jezdí už přes 200 milionů ve srovnání s přibližně 35 miliony v roce 2010. Sportovně užitkové vozy od té doby podle IEA přispěly k růstu globálního vozového parku 60 procenty. Asociace německého automobilového průmyslu argumentuje, že SUV jsou úspěšné díky „modelové ofenzivě“ výrobců, kteří nabízejí především menší a středně velké úsporné modely; na velká a těžká SUV připadá méně než pět procent celkového prodeje v této kategorii.

IAA

Konec ve Frankfurtu

Frankfurt nad Mohanem uspořádá proslulou mezinárodní automobilovou přehlídku letos v září nejspíš naposled. Německé automobilky i jejich četní subdodavatelé jsou zajedno, že hluboká transformace sektoru si vyžaduje i nový přístup k pořádání a obsahu veletrhů a hesenská metropole k tomu podle nich nemá předpoklady. Německá asociace automobilového průmyslu VDA tvrdí, že podcenila propagaci této důležité akce a v důsledku toho počet návštěvníků klesl z původních asi 800 tisíc na půl milionu, informuje list Handelsblatt. Žhavými kandidáty na pořádání IAA byly Berlín, Hamburk a Mnichov. Vítězem se nakonec stala bavorská metropole. Hovoří pro ni její špičkové mezinárodní letiště a velmi dobrá městská infrastruktura.



Foto: Volkswagen Slovakia

Pro slovenský automobilový průmysl byl přelomový rok 2000, kdy se rozhodlo o investici Volkswagenu v Bratislavě. Malá země uprostřed Evropy ale brzy na to přilákala další významné výrobce a Slovensko je dnes v přepočtu na obyvatele **světovou jedničkou ve výrobě automobilů.**

Chceme-li hovořit o moderním slovenském automobilovém průmyslu, je třeba vrátit se ještě do období před rokem 1989, kdy byly na Slovensku položeny jeho základy.

Auta jako dobrá volba

Slovensko bylo před rokem 1989 průmyslovou zemí orientující se především na těžké strojírenství a obranný průmysl. Vláda Slovenské republiky tuto jednostrannou orientaci vnímala jako riziko a hledala řešení, jak to změnit. Automobilový průmysl se jevil jako vhodná alternativa i vzhledem k jeho širokému záběru a vlivu na rozvoj dalších průmyslových

odvětví a jejich zapojování do dodavatelských řetězců.

Na Slovensku se nejprve rozvinula výroba malých užitkových vozidel pod označením Škoda 1203, která opouštěla linky Trnavských automobilových závodů (TAZ). Za socialismu se na Slovensku vyráběly v menších sériích i nákladní auta, traktory, stavební a lesní stroje. Významná byla též výroba speciálních nástaveb nákladních vozidel.

Plány, které nevyšly

Slovenská vláda vkládala v 80. letech velké naděje do nové továrny, která měla vyrůst na okraji Bratislavy

v Devínské Nové Vsi. Záměrem bylo zainvestovat do kompletní nové automobilky, která by vznikla na zelené louce a měla i vlastní vývoj. To se tak úplně nepodařilo.

Státní Bratislavské automobilové závody (BAZ) vyráběly až do roku 1989 především díly pro mladoboleslavskou Škodovku. Na rozlehlé louce za Bratislavou vyrostlo jen několik hal, v nichž se nacházely těžká lisovna, nástrojárna a montáž, kde se smontovalo několik set vozů Škoda Garde. Vývojáři BAZ tehdy vyvinuli několik pozoruhodných prototypů, ty se ale nikdy nedostaly do výroby a nově vybudovaný závod neměl výrobní náplň, která by plně

vytížila plánovanou kapacitu. Slovenská vláda proto ještě před rokem 1989 začala hledat investora, který by měl zájem vstoupit do projektu BAZ a rozvinout tuto výrobu.

Přichází VW a s ním šok

Do tohoto procesu zasáhly listopadové události, které situaci zásadním způsobem změnil. Východní blok a Rada vzájemné hospodářské pomoci se rozpadly a ještě naléhavější se stala potřeba transformovat průmysl současně s celou ekonomikou. Do posledních kol jednání s potenciálními

devším nebyvalý rozvoj dodavatelů. Na Slovensko začali v tomto období přicházet velcí globální hráči, systémoví dodavatelé. Jejich rozhodnutí podpořila skutečnost, že Bratislava se stala jediným místem na světě, kde se tyto modely vyrábějí.

V roce 2011 se začala vyrábět i malá městská vozidla NSF (New Small Family), přičemž bratislavský závod je vyrábí ve verzi Volkswagen Up!, Škoda Citigo a Seat Mii. Společnost Volkswagen Slovakia začala v roce 2013 vyrábět vůbec první sériový vůz čistě na elektrický pohon, jímž byl model

Volkswagen Touareg. K modelu Audi Q7 přibýly Audi Q8 a k Porsche Cayenne také verze Porsche Cayenne Coupé. K čistě elektrickému Volkswagenu e-Up! přibýly také elektrický Škoda Citigo-e iV, Seat Mii Electric a velký SUV s plug-in hybridní technologií.

Bratislavský závod společnosti Volkswagen Slovakia je jedinečný i v tom, že vyrábí vozy pěti značek – Volkswagen, Audi, Porsche, Škoda a Seat.

VW Slovakia, největší a nejvýznamnější

Volkswagen Slovakia dlouhodobě zaměstnává více než deset tisíc pracovníků, a to v Bratislavě (výroba vozů a montáž převodovek), Stupavě (výroba a údržba nástrojů a přípravků) a Martině (výroba komponentů). Závod v bratislavské Devínské Nové Vsi nabyl rozsahu, který už dávno překonal původní plány a vize.

Společnost Volkswagen Slovakia je pilířem slovenské ekonomiky, patří k největším soukromým zaměstnavatelům, investorům, vývozcům i plátcům daní na Slovensku.

Peugeot si vybral Trnavu

Přítomnost globálních dodavatelů a celkově rozvinutá dodavatelská základna na Slovensku byla a je – vedle stability, členství v NATO, Evropské unii a eurozóně, dostatku kvalifikovaných a motivovaných pracovních sil – jedním z nejvýznamnějších motivů při rozhodování o investicích také pro další investory.

Na jaře roku 2002 zahájila vláda první rozhovory o možné investici se

Bratislavský závod svým rozsahem dávno překonal původní plány. Volkswagen Slovakia je pilířem slovenské ekonomiky, patří k největším soukromým zaměstnavatelům, investorům, vývozcům i plátcům daní v této zemi.

investory do BAZ nakonec postoupily Opel, Renault a Volkswagen, který byl v závěru – podobně jako v České republice při privatizaci Škody Mladá Boleslav – úspěšný. Příchod koncernu Volkswagen znamenal pro obě země první kontakt s moderním automobilovým průmyslem.

Na Slovensku byla před rokem 1989 poměrně silně rozvinutá síť dodavatelů pro značku Škoda, ale po vstupu Volkswagenu do Mladé Boleslavi se požadavky na dodavatele, zejména na nároky na kvalitu a spolehlivost dodávek, zásadně změnily. Dodavatelský systém na Slovensku zažil šok. Do roku 1995 se počet dodavatelů pro ŠKODU AUTO, nového člena skupiny Volkswagen, zredukoval z původních skoro 40 firem na sotva polovinu.

Rozvoj dodavatelské základny

Volkswagen se v Bratislavě rozbíhal pomalu. V roce 1992 se vyrobilo prvních 2100 vozidel, přičemž šlo o montáž aut z předpřipravených sad. Výroba ale postupně rostla. Přibýly svařovna a lakovna, produkty byly stále složitější a komplexnější.

Přelomovým se stal rok 2000, kdy se Volkswagen rozhodl, že do Bratislavy umístí nový projekt Colorado. Šlo o pracovní verzi modelů řady SUV jako Volkswagen Touareg, Porsche Cayenne a později také Audi Q7. Toto rozhodnutí znamenalo rozsáhlé investice pro bratislavský závod, ale pře-

Volkswagen e-Up!. Také vozy NSF se vyrábějí jenom v Bratislavě a dodávají se do celého světa. V důsledku toho se ještě více rozšířila dodavatelská síť.

Elektromobily několika značek

Výroba v bratislavském závodě se postupně stabilizovala a v posledních letech dosahuje ročně kolem 400 tisíc kusů. Od zahájení výroby v roce 1992 až do konce roku 2019 vyrobil bratislavský závod celkem více než 5,5 milionu vozů.

V současné době montážní linky opouští už třetí generace modelu



V Devínské Nové vsi se ročně vyrobí okolo 400 tisíc automobilů.

Foto: Volkswagen Slovakia

zástupci PSA Peugeot Citroën (Groupe PSA). Jednání byla náročná a PSA se po počátečních kontaktech na východě Slovenska nakonec rozhodla pro trnavský region. Základní kámen pro výstavbu výrobního závodu s roční kapacitou 300 tisíc osobních motorových vozidel třídy B byl položen 17. června 2003. Vyrábět se začalo v roce 2006 a prvním modelem byl Peugeot 207. Od té doby do konce roku 2018 se v Trnavě vyrobily přes tři miliony vozů značek Peugeot a Citroën.

Závod v Trnavě v současné době zaměstnává více než 4500 pracovníků a roční výroba přesáhla 370 tisíc vozů. Hlavním produktem jsou dnes modely Peugeot 208 a Citroën C3. V roce 2019 tady zahájili také výrobu elektrické verze modelu Peugeot 208. PSA využila již existující dodavatelskou síť v regionu, ale přítomnost další automobilky přitáhla do země i nové dodavatele.

Těsná spolupráce Kia s Nošovicemi

V roce 2003 byla zahájena jednání s dalším významným výrobcem automobilů – společností Kia Motors. Ta si z deseti nabízených lokalit nakonec vybrala Žilinu. Základní kámen investice byl položen 7. dubna 2004, výroba začala v roce 2006 a od samotného počátku se zaměřila na vozy nižší střední třídy. Vyrábí se zde celá paleta produktů rodiny Kie Cee'd a velice úspěšný je také model Kia Sportage.

Kia v Žilině zaměstnává více než 3700 pracovníků je jediným výrobním závodem Kia na území Evropské unie, což mu dodává určitou výjimečnost, s níž souvisí také rozvoj dodavatelské sítě, založený převážně na korejských firmách.

Závod Kia Motors v Žilině úzce spolupracuje se sesterským závodem Hyundai v Ostravě – Nošovicích, odkud se na Slovensko dováží převodovky a do České republiky naopak míří motory z produkce slovenské motorárny. Původně plánovaná kapacita 300 tisíc vozů ročně již byla rovněž překonána a žilinský podnik Kia od svého založení



Kia v Žilině zaměstnává více než 3700 pracovníků a je jediným výrobním závodem Kia na území Evropské unie.

Foto: Kia Motors Slovakia

do konce roku 2019 vyrobil celkově už více než 3,6 milionu vozů této značky.

Land Rover z Nitry

Příchodem společnosti Kia ale rozvoj automobilového sektoru na Slovensku zdaleka neskočil. Nejnovější investice za 1,4 miliardy eur se etablovala

v Nitře. Stojí za ní společnost Jaguar Land Rover, jejíž zástupci spolu s představiteli slovenské vlády a nitranského regionu položili základní kámen nového výrobního závodu na Slovensku 13. září 2016.

Výroba se rozběhla na podzim roku 2018, přičemž prvním modelem



1974



1982



1992



Zhruba 60 procent veškeré produkce slovenského automobilového průmyslu jde na vývoz.

Foto: Kia Motors Slovakia

se stal Land Rover Discovery, k němuž se v roce 2019 přidal legendární Land Rover Defender. Společnost v současné době zaměstnává přibližně 2300 pracovníků a postupně zvyšuje výrobu až na projektovanou kapacitu 150 tisíc vozů ročně. Spolu se společností Jaguar Land Rover přišlo do nitranského regionu také několik tradičních dodavatelů této značky, čímž se výkon slovenského automobilového průmyslu dále zvýšil.

Významný tvůrce HDP

Produkce finálních výrobců automobilů přesáhla loni 1,1 milionu vozů a Slovensko tak bez problémů obhájilo světový primát v přepočtu vyrobených aut na obyvatele (v roce 2019 202 vozidel na tisíc obyvatel), který si drží už od 2011 roku.

Automobilový průmysl přispívá v současnosti přibližně polovinou k tvorbě hrubého domácího produktu slovenského průmyslu a na průmyslovém vývozu se podílí více než 45 procenty. Na tomto výsledku se podílejí jak finální výrobci automobilů, tak i jejich dodavatelé. Ti přispěli v roce 2019 k výsledku slovenského automobilového průmyslu přibližně 60 procenty. Zároveň zhruba 60 procent své produkce vyvážejí. Auto-

bilový průmysl zaměstnává na Slovensku přímo přes 175 tisíc pracovníků, celkově ovlivňuje tvorbu více než 275 tisíc pracovních míst.

Slovenský automobilový průmysl však nejsou jen čtyři významní investoři v sektoru osobních automobilů a jejich dodavatelské sítě.

nologiím pohonu a konstrukci vozidel. Největší výzvou v nových podmínkách je zabezpečit konkurenční schopnost a trvalou udržitelnost slovenského automobilového průmyslu – tím spíše, že více než 75 procent kapitálu ve společnostech automobilového průmyslu na Slovensku pochází ze zahraničí.

Automobilový průmysl přispívá přibližně polovinou k tvorbě hrubého domácího produktu slovenského průmyslu a na průmyslovém vývozu se podílí více než 45 procenty.

Opomenout nelze také výrobu autobusů, byť není významná, vývoj a výrobu supersportovních vozů (Attac, Brutal) a rovněž létajících aut, na kterých pracuje firma Aeromobil. Zachovala se i výroba speciálních nástaveb užitkových automobilů.

Autoprůmysl v nových podmínkách

Před automobilovým průmyslem na Slovensku stejně jako v jiných zemích stojí výzvy v podobě nových trendů v digitalizaci a automatizaci, ale rovněž v samotném přístupu k tech-

Zásadní úlohu v této oblasti sehrává Svaz automobilového průmyslu Slovenské republiky jako reprezentant nejdůležitějšího průmyslového odvětví země. Hlavním posláním svazu je naplňovat strategii vytváření optimálního podnikatelského prostředí pro rozvoj tohoto sektoru. Prioritami pro udržení konkurenceschopnosti je zajištění dostatku kvalifikovaných pracovních sil a zároveň rozvoj aplikovaného výzkumu a vývoje, a to zejména u dodavatelů.

*Simona Chovancová,
Svaz automobilového průmyslu
Slovenské republiky*



TOUAREG

2000



2003

2004



SMALL
FAMILY

2012



2018

Virtuální realita

Seznamte se s DoJo 4.0

Revoluční školicí platformu zavedli v olomoucké společnosti **Koyo Bearings Česká republika**. Průmysl 4.0 přichází v podobě virtuální reality pro zaškolování.

Školicí místnost s názvem DoJo (v Japonsku označuje místo, kde se cvičí bojová umění) mají v Koyo Bearings už od roku 2017; loni ale došlo k významnému rozšíření, když přibyla možnost využití virtuální reality. V DoJo 4.0, jak se dnes školicí místnosti říká, mají zaměstnanci příležitost zažít pocit reálné zkušenosti, což vede k rychlejšímu pochopení technologických a servisních postupů, a tedy k rychlejší adaptaci v novém pracovním prostředí. Investice přišla na 800 tisíc korun.

Virtuální prostředí obsahuje plně interaktivní 3D model stroje Okuma včetně části soustružny a také maketu výrobní linky z oddělení broušení. V reálné soustružně běží nepřetržitý provoz a přítom je třeba vyměňovat břitové destičky, jejichž životnost je ovlivněna správným seřízením nástrojů. Pomocí virtuální reality se nováčci seznamují s tímto strojem ještě před vstupem do provozu, což vede k minimalizaci počtu zastavených strojů a celkovému snížení počtu nežádoucích poruch či havárií, ke kterým by mohlo dojít při nesprávné obsluze.

S brýlemi a sluchátky

Školený pracovník používá při tréninku 3D brýle a sluchátka, která podpoří představu reálného pracoviště. Vše je ovládáno pomocí dvou bezdrátových ovladačů. Komu nejsou virtuální brýle příjemné, může využít dotykové obrazovky. Celý prostor, kde je virtuální realita umístěna, je snímán třemi snímači, které následně promítnou danou místnost i na obrazovku.

Nová školicí technika se bude podílet také na zvyšování kvalifikace operátorů, povede ke snížení abnormalit, které by kvůli neznalostem

mohly nastat, a především uspoří čas operátorů, kteří by se museli nováčkům věnovat namísto své práce. Každý školený pracovník si během testu vyzkouší výměnu nožů nebo měření korekce rozměrů za co nejkratší čas.

„Do budoucna přemýšlíme o dalším rozšíření, avšak pořízení kompletní technologie takzvaných digitálních dvojčat je velice nákladné. Proto musíme velmi pečlivě vyhodnotit, kde

bychom mohli tuto technologii využít,“ uvedl k nové investici ředitel závodu Koyo Bearings Petr Novák.

Koyo Bearings Česká republika je součástí japonské nadnárodní JTEKT Corporation. Ta se řadí mezi přední světové dodavatele pro automobilový průmysl v oblasti řízení, výroby ložisek, komponent do automobilů a výroby strojů a zařízení. Zaměstnává 500 kmenových pracovníků. **red**



Přes 3D brýle se pracovník ocitne přímo v soustružně a může si virtuálně odzkoušet příslušné operace.

Foto: Koyo Bearings

Zasedání Divize dodavatelů a Divize účelových organizací Sdružení automobilového průmyslu ČR se uskuteční v Nářadovně společnosti ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi

Letošní zasedání dvou divizí AutoSAPu, Divize dodavatelů a Divize účelových organizací, bude hostit Mladá Boleslav. Záštitu nad organizací setkání převzala Nářadovna ŠKODA AUTO. Plánovaný termín setkání musel být odložen a bude upřesněn v průběhu dubna 2020.

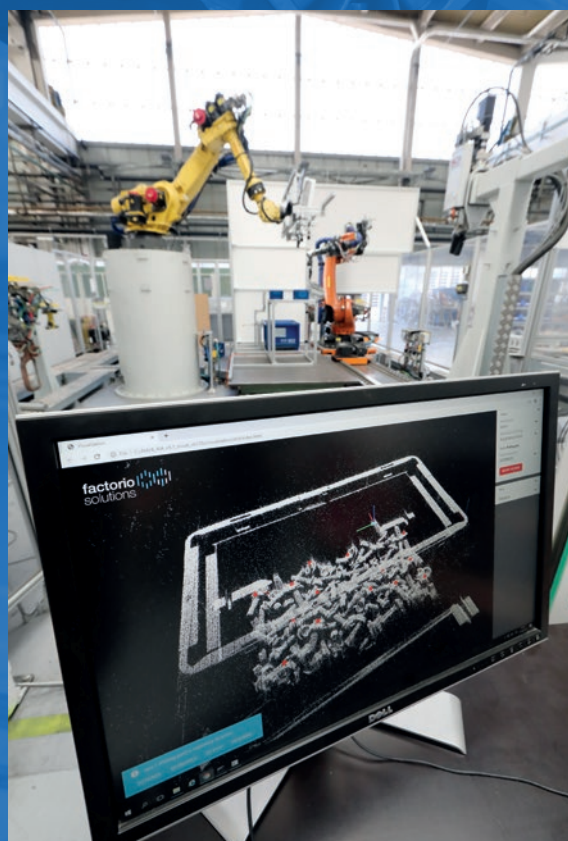
Výrobci dílů a příslušenství představují v AutoSAPu největší skupinu, tvoří ji 89 společností. Cílem pravidelných setkání je vzájemná informovanost o trendech, novinkách z oblasti legislativy či vzdělávání a sdílení know-how. I tentokrát bude příležitost vznést otázky, podělit se o případné problémy či pochlubit se dobrými postupy a počiny, které mohou být aplikovatelné i v dalších členských firmách.

Pro účastníky setkání organizuje Nářadovna také prohlídku provozu.

Historie výroby nářadí ve společnosti ŠKODA AUTO sahá až do let založení firmy LAURIN & KLEMENT, tedy k roku 1895. Zpočátku v nářadovně působil skupina modelářů, kteří se zabývali výrobou dřevěných forem pro karosářské díly. Teprve ve dvacátých letech 20. století je nahradili pracovníci zajišťující výrobu lisovacích nástrojů a postupně přibývali specialisté na výrobu forem pro tlakové lití hliníku. Nejmladším oborem ve výrobě nářadí a přípravků je stavba svařovacích linek pro výrobu karoserie.

Nářadovna ve ŠKODA AUTO aktuálně zahrnuje výrobu lisovacího nářadí pro velkokapacitní sériové lisovací linky se zaměřením na povrchové díly karoserie, produkci tlakových licích forem pro hliníkové díly bloku motorů, spojky a převodovky, výrobu kovárenského nářadí a v neposlední řadě produkci svařovacích linek.

K zajištění zakázek pro ŠKODA AUTO, další značky koncernu Volkswagen i jiné automobilky disponuje nářadovna více než 150 obráběcími stroji, 16 zpracovacími lisy, speciálními technologiemi, jako jsou elektroerozivní stroje či stroje pro vrtání hlubokých otvorů, a vlastním provozem tepelného zpracování.



NOVÁ ŠKODA OCTAVIA

Moje volba



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



VIRTUÁLNÍ PEDÁL
5. DVEŘÍ

VIRTUÁLNÍ KOKPIT
přívětivější ovládání

NOVÁ GENERACE INFOTAINMENTU
s 10" obrazovkou a inovativní dotykovou lištou



100% DIGITÁLNÍ, PLNĚ KOMFORTNÍ

125 | ŠKODA AUTO
LET



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA OCTAVIA: 3,5–4,9 l/100 km, 91–111 g/km

novaoctavia.cz



skodacz



skodacz



skodacz



skodacr