Český autoprůmysl

ZPRAVODAJ SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU | 2/2020

Bohdan Wojnar

Když do lodi teče, není dobré navrtávat další díry

Iveco Czech Republic: Hladký rozjezd

NAPČM

Baterie, ale i plyn a vodík

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

sps

smart production solutions

31. Mezinárodní odborný veletrh
průmyslové automatizace

Norimberk, 24. – 26.11.2020
sps-exhibition.com

Bringing Automation to Life

Přijďte si do Norimberku vychutnat
rozmanitost digitální transformace!

40%
sleva s kódem
SPSXXAZ2

Více informací o veletrhu SPS 2020 na adrese
sps-exhibition.com

mesago
Messe Frankfurt Group

***Zdeněk Petzl**,*
výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu

Vážení čtenáři,

kdo má ještě v paměti předpovědi zástupců firem ohledně vývoje v automobilovém sektoru pro rok 2020, které jsme přinesli v minulém čísle našeho časopisu, jistě mi dá za pravdu, že to bylo vcelku radostné čtení. Někteří sice očekávali mírné oslabení pramenící z ekonomického zpomalení v Německu, z důsledků odchodu Velké Británie z Evropské unie či z důrazu na snižování emisí v dopravě a s tím spojené transformace celého odvětví, nikdo však neviděl letošní rok nijak katastroficky. Nastupující trendy v automobilovém průmyslu řada z nich dokonce přijala jako výzvu. Že se budou v následujících měsících potýkat s výzvami daleko většími, dokonce takovými, které ohrožují samotnou existenci některých podniků, si dokázal představit málokdo.

Pandemie nemoci covid-19, respektive opatření, která po jejím vypuknutí následovala, zasáhla automobilový průmysl na nejcitlivějším místě: přerušila vazby mezi jednotlivými subjekty, které jsou na sobě životně závislé. Do detailů propracovaný ekosystém, který za normálních okolností pracuje jako dobře promazaný stroj, byl kvůli vynuceným výpadkům výroby zcela ochromen. Přerušení dodavatelských řetězců způsobilo dominový efekt nejen v jedné zemi, ale napříč Evropou a často i mimo ni.

Zotavení sice přichází, ale nebude rychlé. Jak velmi přiléhavě říká v rozhovoru pro Český autoprůmysl prezident našeho sdružení Bohdan Wojnar, sektor automotive jako pacient „sice už neleží na JIPce, ale pořád potřebuje podporu dýchání“. Ve spolupráci s našimi členy, oborovými svazy v ČR i Asociací evropského automobilového průmyslu (ACEA) po celou dobu usilovně hledáme cesty, jak omezit alespoň dlouhodobé dopady na podniky v tomto sektoru, když ty, ke kterým už došlo, zpětně eliminovat nelze. Jednáme proto s vládou a jednotlivými ministerstvy o „restartu“, o tom, jaká podpora by byla efektivní nejen pro samotné podniky, ale vzhledem k provázanosti automobilové výroby s řadou dalších odvětví i pro celou ekonomiku. Naše návrhy a požadavky se často setkávají s porozuměním, k realizaci opatření ale většinou vede ještě dlouhá cesta. Angažujeme se také v rámci ACEA a společně s některými dalšími zeměmi apelujeme na Evropskou komisi, aby přehodnotila harmonogram přijímaní některých legislativních předpisů, týkajících se například přísnějších emisních norem.

Minulé měsíce ale nebyly jen přehlídkou traumatizujících zpráv. V každé krizi se objevují skvělé příběhy, zdvihá se vlna solidarity a sounáležitosti. Přinášíme přehled firem, které v těžké době pomáhaly ostatním – ať už výrobou ochranných prostředků nebo finančními či materiálními dary. Za to jim patří velký dík.

Přeji vám příjemné čtení a stále především pevné zdraví.

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. 2/2020: červen 2020 | ISSN 2570-5482

Fotografie na 1. straně obálky:
AutoSAP / Barbora Mráčková

Fotografie na této straně:
Valeo
Iveco Czech Republic
ČEZ
Evropská komise

ROZHOVOR

Hlavně nedělat do lodi nové díry 5

Rozhovor s Bohdanem Wojnarem, prezidentem AutoSAPu

NAŠE TÉMA

Pomoc jako samozřejmost 10

NOVÍ ČLENOVÉ AUTOSAPu

PONY AUTO trend, Fakulta strojního inženýrství, VUT Brno 13

Z FIREMNÍHO SVĚTA

Hladký restart vyžadoval dobrou přípravu 14

Rozhovor s Jiřím Vaňkem, generálním ředitelem Iveco Czech Republic a předsedou Divize finálních výrobců AutoSAPu

Koyo Bearings Česká republika: Investice zrychlí výrobu 19

Vitesco Technologies: S novou identitou, bez přerušení výroby 20

Krátké zprávy z autoprůmyslu 23

TRENDY A TECHNOLOGIE

NAPČM: Přichází čas alternativních pohonů 24

Digiteq Automotive: Počítač na kolech 30

TÜV SÜD Czech: Na dálku, přesto bezpečně 31

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

Diskuse se vedou o odkladu legislativy i o finanční injekci 32

ZE ZAHRANIČÍ

Krátké zprávy ze světa 36

Evropský autoprůmysl: Naprosto šílená jízda 37

PERSONALISTIKA

Brose CZ: Ředitel, který se zasloužil o rozvoj firmy, odchází 42

Český a evropský autoprůmysl

Hlavně nedělat do lodi nové díry

Automobilový průmysl prošel obrovským šokem. Návrat do normálu bude záviset na ochotě vlád pomoci oslabeným podnikům, kterým chybí především likvidita, a na důvěře zákazníků. **Bohdan Wojnar, prezident Sdružení automobilového průmyslu**, by uvítal, kdyby Evropa v případě přijímaných opatření na podporu autoprůmyslu uplatnila společnou filozofii.

Foto: AutoSAP / Barbora Mráčková

Jak byste, pane prezidente, několika málo slovy charakterizoval současnou situaci v automobilovém průmyslu?
V souvislosti s pandemií mě napadá přirovnání, že sice už neleží na JIPce, ale pořád potřebuje podporu dýchání. Řízení ve firmách, zůstaneme-li u přirovnání, je jako když jedete na motorce v mlze a navíc víte, že tam někde před vámi je štěrk. Tak sledujete přední kolo, ale zároveň musíte dávat pozor, abyste z té zatáčky nevyjela do příkopu… Takže je to náročné.

Když se na to podívám čistě ekonomicky, je to hlavně o penězích, v ekonomice chybí likvidita, kterou je tam třeba doplnit. A konečně důležité je, jestli bude mít zákazník dostatek důvěry, že všechno bude fungovat, a bude mít dostatečnou kupní sílu.

Kolik firem AutoSAPu se úplně zastavilo, kolik omezilo výrobu, kolika se to naopak dotklo minimálně?
Podle našich průzkumů z dubna muselo omezit výrobu více než 60 procent firem, téměř 30 procent se zastavilo úplně. Ale zastavila se celá Evropa, v průměru to bylo na jeden měsíc, někde víc, jinde méně. Celkový propad trhů, pokud jde o prodej nových automobilů, představoval do konce dubna téměř 40 procent. Registrace nových vozidel v Česku v květnu ukázaly, že v porovnání se stejným měsícem loni – a květen vždy patřil k těm silným měsícům – jde o více než čtyřicetiprocentní pokles. Není tomu tak všude ve světě, třeba v Číně se už v dubnu začal prodej blížit tomu, co bylo loni, a v květnových prodejích loňská čísla dokonce o téměř dvě procenta předčil.

Pro nás je důležitá zejména Evropská unie a Velká Británie. A například v Británii se otevřela dealerství teprve koncem května. Vidíme určité signály oživení, ale jsou to jen drobné krůčky a lze očekávat, že nestabilita v dalších měsících ještě bude přetrvávat.

Pokud zůstaneme u českého autoprůmyslu, jak zafungovala vládní opatření? Co hodnotíte jako nejužitečnější?
Dobře zafungoval program Antivirus, když necháme stranou některé parametry, o kterých se stále vede diskuze. Teď je třeba začít pracovat na tom, aby to byl nástroj, který bude standardizovaný i do budoucna, jako je tomu v zásadě po celé Evropě. To by byl silný signál pro firmy: udržte si lidi, my vám s tím pomůžeme; když si je udržíte, budou mít příjmy, a když budou mít příjmy, budou utrácet peníze v ekonomice. A to je důležité.

O kterých parametrech se ještě vede diskuze?
Jednak jde o prodloužení programu, to se dohodlo do konce srpna…

… a stačí to?
Myslím, že se tím koupil čas, jednak aby se program Antivirus přetvořil v systemizovaný nástroj tzv. kurzarbeit, jednak aby se vylepšil režim B (*pro firmy, které musely omezit provoz z důvodu chybějících dodávek nebo významného omezení poptávky – pozn. red.)* a režim C *(odpuštění plateb odvodů na sociální pojištění pro firmy do 50 zaměstnanců).* Máme od firem signály, že to není dostatečné. Takže to, co se udělalo, jsou kroky správným směrem, ale nestačí to.

Co nejvíc chybělo, respektive chybí dodnes – krom toho, co jste zmínil?
Nedořešené jsou otázky okolo financování, tedy veškerá ta COVIDová opatření *(úvěry z programů COVID I, II, III se zárukou státu – pozn. red.).* Není to přitom o objemu prostředků, ale o rychlosti, protože právě ta je v tomto případě rozhodující. Teď se ukáže, jak budou v tomto systému fungovat banky. Podle aktuálních informací byla ekonomika všemi opatřeními ze strany vlády podpořena do konce května jen 50 miliardami, což po téměř třech měsících rozhodně nestačí.

Zatím jsme mluvili spíše o tom, co se dělo a děje nyní. Teď je třeba rozhýbat trh. Co by podle vás pomohlo?
Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA) a ostatní organizace dodavatelů a obchodníků zveřejnily začátkem května pětadvacetibodový návrh, co je třeba udělat. Není to jen o podpůrných schématech, je to i o termínech regulatorních opatření, je to i o tom, kdy má smysl provádět případnou revizi emisních cílů a podobně. Například pokud jde o opatření týkající se nového způsobu měření emisí pevných částic a oxidu dusíku, dva měsíce se nic nedělo, regulatorní úřady a homologační autority stály, takže automobilky se dostaly do situace, že nebudou schopny splnit požadované

Výroba se ve většině firem obnovila, opatření přetrvala. *Foto: HMMC*

termíny. Za další je důležité, aby byl u přijímaných opatření uplatněný nějaký společný evropský pohled.

Jenže žádný jednotný přístup EU na stole není. Myslíte, že je možné, aby se na úrovni EU dohodl nějaký společný postup, jak pomoci autoprůmyslu? Že by EK vydala nějaké nařízení platné pro všechny členy?
Nemluvím o nařízení. Mluvím spíše o filozofii, o nějakých sjednocujících pohledech. Směr je dnes jasný – nízkoemisní mobilita. Do ní také už všichni po celé Evropě investovali miliardy. Zároveň se ale nezastavil vývoj v oblasti konvenčních motorů, které dnes emitují podstatně méně emisí. Takže by bylo dobré najít nějaký modus, který dokáže podpořit toto větší portfolio. A o tom je v té Evropě nedokončená debata a není zatím shoda mezi koalicemi a politickými reprezentacemi.

Budeme tedy konkrétní, pojďme se podívat na takzvané prémie na nákup nového vozu, jak vy tomu říkáte, o kterých se v řadě zemí mluví. Proč vlastně nechcete používat termín „šrotovné“?
Protože to nevystihuje podstatu problému. My jsme dnes v jiné situaci než v roce 2008, 2009. Výchozí situace je jiná, příčiny krize jsou jiné. Takže nehovoříme jen o tom, že vyměním něco starého za nové, ale hovoříme o tom, že jsou postižena veškerá odvětví, a tak se na to musíme dívat. Je to dnes komplex dopravně bezpečnostních, environmentálních, sociálních a samozřejmě i ekonomických hledisek. Právě proto mi nepřipadá výraz „šrotovné“ adekvátní. Zásadní vliv má navíc podpora firemních zákazníků, kteří v ČR představují téměř 75 procent trhu. Těm by významně pomohla možnost zrychlených odpisů – třeba ve formě mimořádného dvouletého odpisového období na drobný hmotný investiční majetek, včetně vozů, jak tomu bylo i v krizi po roce 2009.

Bylo by pro nás výhodné i to, co se stalo v roce 2008, že většina okolních zemí kupní prémii zavede a my se povezeme? Tehdy to tak bylo.
Myslím, že ta role černého pasažéra by nám neslušela. Používá se taková jednoduchá zkratka, že my takovou podporu u nás nepotřebujeme, protože exportujeme. Ale já věřím tomu, že když to uděláme, bude to mít pozitivní efekt i pro státní rozpočet. To je právě ta alternativa: neudělat nic je podle mého názoru horší než zavést kupní prémii. Navíc je třeba zase připomenout, že tady nejde pouze o automobilový průmysl, ale i o další návazná odvětví. Můžou z toho profitovat oceláři, elektrotechnici, gumaři, ale i IT sektor.

Země V4, respektive organizace zastupující v těchto zemích automobilový průmysl, se spojily a společně požadujete, aby se odložila platnost některých nově zaváděných norem, o čemž jste se už dříve okrajově zmínil. Výzva putovala do EK v květnu. Máte už nějaké signály, zda tam bylo těmto výzvám dopřáno sluchu? *(Viz také str. 32.)*
Podle prvních signálů, které máme, víme, že se tím ty rozhodující evropské země zabývají. Česká republika je v rámci V4 velmi aktivní a byla iniciátorem této výzvy, což mimo jiné ukazuje na sílu českého autoprůmyslu a na jeho pozici v rámci skupiny. Pokud se ty hlasy spojí, tak to vždycky má význam. Ale nedokážu předjímat. Můžu pouze konstatovat, že když už v té lodi automobilového průmyslu je tolik děr, tak zdravý lidský rozum by velel nenavrtávat tam další. Na prosperitě autoprůmyslu je v Evropě závislých 14 milionů pracovních míst a šest procent HDP.

V těch základních požadavcích V4 nevidím nic, co by mohlo být příčinou nějakých rozporů. Nijak nezpochybňují směr a jsou i v souladu s tím, co žádá ACEA.

Takže si myslíte, že nějaká šance na odklad účinnosti některých regulatorních opatření tady je. Myslíte, že je i šance, aby se celkově změkčily cíle, které jsou uvedeny v dokumentu Green Deal, jímž je stanoveno, že v roce 2050 bude Evropa uhlíkově neutrální?
Ne, myslím, že tady se nic nezmění. Ale na druhou stranu by bylo fatální, kdyby se něco ještě zpřísňovalo. Nikdo by neměl ztratit cit pro realitu. Nejdřív je třeba udělat něco, aby automobilový průmysl vůbec začal zase normálně fungovat.

Mluvíte o trendech, které by přišly tak jako tak. Přinese postpandemická doba ještě nějaké specifické změny, které by jinak nepřišly?
Myslím, že se změní a urychlí vše, co souvisí s digitálním prostorem. Covidová krize ukázala, že najednou jdou dělat věci, vůči nimž třeba byla předtím velká rezistence. Nejlépe je to vidět v oblasti e-commerce, který během krize celkově obrovsky narostl. V automobilovém průmyslu to nebude znamenat, že by zmizela klasická dealerství, ale budou tady nové doplňkové možnosti a služby. Nejde přitom přímo o on-line prodeje, ale dá se očekávat, že stále poroste návštěvnost virtuálních showroomů, návštěvníci budou požadovat větší interakci, tady vidím silný trend, který bude souviset s digitální infrastrukturou a investicemi do této oblasti.

> Evropské sdružení výrobců automobilů a ostatní organizace dodavatelů a obchodníků zveřejnily začátkem května pětadvacetibodový návrh, co je třeba na podporu autoprůmyslu udělat. Není to jen o podpůrných schématech, je to i o termínech regulatorních opatření, je to i o tom, kdy má smysl provádět případnou revizi emisních cílů a podobně.

Když jsme u nákupů – budou auta stále dražší? Proč? Jistě řeknete, že jsou stále lepší a lepší…
Ne, to je jen taková zkratka.

Kromě článků o růstu cen se v médiích objevily zároveň i komentáře některých analytiků, kteří naopak vyjadřovali očekávání třicetiprocentního poklesu cen automobilů. To je samozřejmě nesmysl.

Nikdo z výrobců nemůže dlouhodobě fungovat se zápornou marží. A proč musí dojít k vývoji v cenách? Protože se do tohoto sektoru investovaly v poslední době obrovské peníze, zejména v souvislosti s novými regulatorními předpisy a s novými technologiemi. To se týká jak klasických

pohonů, které musejí splňovat EURO 6 a výhledově EURO 7, tak alternativních pohonů. A tyto prostředky se musí nějak kompenzovat, odepsat.

A co bych ještě zmínil jako důležité, že se různé typy pohonů budou možná trochu i v té cenové politice v čase potkávat. Tak, jak bude narůstat objem vyrobených nízkoemisních automobilů, budou se snižovat náklady na tuto produkci. Jenže existují technologické a materiálové limity, které tuto výhodu redukují – do baterií potřebujete určitý objem drahého lithia, kobaltu a samozřejmě určitý objem práce.

Je asi těžké stanovit nějakou cenovou strategii, když je třeba kromě nákladů brát v úvahu i fakt, že spotřebitelská poptávka se po nějakou dobu bude držet na nízké úrovni – zejména, nebude-li podnícena nějakou kupní prémií.
Ano, proto myslím, že nějaká podpora, aby se lidé vrátili do showroomů, je nutná. Rychlý stimul, aby nedošlo k tomu, že se budeme tři čtyři roky pohybovat na nějaké nízké úrovni s obrovskými negativními dopady úplně pro všechny.

Jak dlouho by bylo účelné takovou podporu formou nákupní prémie poskytovat?
Podle mého názoru by bylo rozumné zavést ji například na dobu devět až 12 měsíců. Ale zároveň musí pokračovat debata o tom, jak má být vůbec nastavený daňový systém, oblast výše zmiňovaných zrychlených odpisů pro firmy, podpory nových technologií…

Můžete být konkrétnější?
Tak třeba odpisová politika by neměla být nastavena příliš rigidně a měla by pružně reagovat na vývoj technologií. A pokud vím, že je inovační cyklus extrémně krátký, tak není třeba, abychom měli odpisové daňové sazby desetileté. V tomto se můžou pohledy zemí lišit. Za AutoSAP dlouhodobě navrhujeme přeřazení nových nízkoemisních automobilů do rychlejší odpisové skupiny. Vhodným nástrojem na řešení současné situace by ale bylo plošné zrychlení odpisů drobného hmotného investičního majetku, včetně automobilů, na dva roky. Tohle opatření již před deseti lety dobře zafungovalo.

Tohle je ale možné řešit doma, ne na úrovni EU.
Ano, je to o filozofii. Já tvrdím, že není vždy přínosné mít jen jeden neměnný systém naprosto bez výjimek.

Tahle diskuze se vede u nás už dlouho, teď možná bude muset být urychlena, protože krize nám ukázala, že je dobré mít možnost reagovat na základě aktuálních podmínek. Tady bych ještě dodal, že bychom mohli být pružnější v transferu zkušeností z jiných zemí, které se osvědčily, do české ekonomiky.

Vraťme se ještě k firmám a k penězům na investice. Krizí oslabené firmy budou muset asi v řadě případů revidovat své plány a některé investice omezit. Které investice jsou podle vás v ohrožení?
V tom je právě ta „tajemná chemie". Každá firma si musí udělat kategorizaci, co je investice, kterou zruší a už se k ní nikdy nevrátí, co odloží o nějaký čas a co je nezbytné. Je to takové žonglování, kterému se žádný management nemůže vyhnout. Vidím ve všech firmách, že je to „na dřeň", a je otázka, co to přehodnocení investic udělá v navazujících podnicích i v jiných odvětvích. Ale to úplně nejhorší, co by mohl managment udělat, je propadnout pesimismu, čekat se založenýma rukama a nedělat nic.

> Pokud budou firmy dlouhou dobu bojovat o holou existenci, tak to bude i na úkor investic do této oblasti. A pokud jsou ve firmě zmraženy investice do inovací, tak to je na úkor budoucího blahobytu.

Budou podle vás firmy v automobilovém průmyslu méně investovat do nových strojů, do robotizace a automatizace?
Krátkodobě se to samozřejmě i těchto investic dotkne. Ale zdůrazňuji krátkodobě, protože to souvisí s tím nedostatkem likvidity.

Bude se to týkat i investic na výzkum a vývoj? I ty budou muset firmy přiškrtit?
Výzkum a vývoj je kritická oblast. Ale pokud budou firmy bojovat o holou existenci, tak to bude i na úkor budoucích investic do této oblasti. A pokud jsou ve firmě zmraženy investice do inovací, tak to je na úkor budoucího blahobytu. Vše bude záležet na tom, jak rychle se dostaneme nahoru.

Může současná situace zbrzdit i vývoj v oblasti autonomního řízení? A nepřevezmou v tomto od automobilek iniciativu třeba velké technologické firmy mimo automotive?
Vyloučit nějaké zbrzdění ani u těchto investic asi nelze, nějaké dopady tam určitě budou.

Ale že by vývoj v oblasti autonomního řízení převzaly jiné firmy, to si nemyslím. Tak jednoduché to není. Kdyby na to měly kompetence, už by to dávno udělaly.

Poklesne v následujících letech podíl automobilového průmyslu na tvorbě HDP, ať už v Česku nebo v Evropě?
Nemyslím si, nevidím v nějakém rozumném horizontu možnost, co by ho mohlo nahradit.

Vidím naopak jiný trend, a to, že se bude automobilový průmysl komplementárně doplňovat – například o oblast digitálních produktů. Dojde k větší provázanosti s ostatními odvětvími. Historie se sice nikdy neopakuje jedna k jedné, ale z minulých krizí vyšel automobilový průmysl vždy relativně rychle a posílen a dokázal pomoci i těm ostatním.

Jenže nikdy nebyl postižen tolik.
Ano, to je pravda.

Poklesne počet zaměstnanců v autoprůmyslu? Ubyde pendlerů či agenturních pracovníků?
U řady globálních dodavatelů i finálních výrobců vidíme, co se děje, někde už redukci počtu zaměstnanců vyhlásili. Tlak na snižování nákladů tady je a bude.

Pokud jde o Českou republiku, většina firem říká, že je pro ně propouštění kmenových zaměstnanců až to úplně poslední. Uvědomují si, že pokud se podaří sektor rychle restartovat, budou je potřebovat. Ale signály, které máme z března a dubna, nejsou

takové, abychom z nich dokázali odvozovat nějaký zásadní trend.

Pokud jde o agenturní pracovníky, nebo pendlery, pro některé firmy mají tito lidé dnes nezastupitelný význam. Ale možná je budoucnost o větší flexibilitě.

Sektor automotive se vyznačoval tím, že se tam vyplácely nejvyšší mzdy. Je možné čekat i nadále takový růst?

To je otázka kolektivních dohod a dohody se ve slušných společnostech plní. Samozřejmě je třeba na obou stranách reflektovat situaci a reagovat s rozumem. Teď se dostáváme do úplně jiné polohy než dřív, kdy byl obrovský nedostatek pracovníků.

A taky bychom měli odlišit méně placené zaměstnance od managementu. Management musí jednoznačně začít u sebe, což se již v dobře řízených společnostech děje. Všem nám teď jde o stejnou věc: udržet zaměstnanost.

Několikrát jsme zmínili, že zotavení jednou přijde a že je závislé na řadě faktorů. Kdy se automobilový sektor vrátí do normálu? Jak vypadá podle vás optimistický a jak pesimistický scénář?

Nemám věšteckou kouli, ale zkusím. Optimistický scénář by byl, kdyby se poptávka už během druhého pololetí přibližovala té, která tady byla. To je ale přiznávám hodně optimistické.

Méně optimistický scénář předpokládá, že se návrat do normálu bude protahovat a ani v roce 2021 ještě nebude trh stoprocentně na minulé úrovni. Ale těch proměnných, které v tom sehrají roli, je opravdu mnoho. Zeptejte se mě možná za měsíc dva, myslím, že začátek léta nám ukáže, jak sektor dokázal reagovat na zavedená opatření a co je ještě třeba udělat.

Vláda letos v dubnu schválila Národní akční plán čisté mobility *(více o něm na str. 25),* **podle něhož by mělo v České republice v roce 2030 jezdit až 500 tisíc bateriových elektromobilů a 50 tisíc aut na vodík. Je to podle vás reálné?**

Přijetí NAPČM vítám, protože nás to opět posouvá dál. Nesmíme ztrácet z očí tu dlouhodobou perspektivu, která už je dána dřívějšími rozhodnutími. A jestli jsou cíle reálné? Hodně bude záviset na infrastruktuře, jak rychle se ji bude dařit budovat. Věřím, že technologie se budou dál vyvíjet, přijdou baterie nových generací, bude se zvyšovat dojezdová vzdálenost elektromobilů. Záviset ale bude i na kupní síle potenciálních zákazníků a chuti si tyto nové vozy pořizovat.

„Začátek léta nám ukáže, jak sektor dokázal reagovat na zavedená opatření…," říká Bohdan Wojnar. *Foto: AutoSAP / Barbora Mráčková*

Začali jsme příměrem, že automobilový průmysl je postižen nemocí, ale už neleží na JIPce. Není žádným tajemstvím, že i vy osobně jste prodělal nemoc covid-19. Jak jste to prožíval?

Velmi si vážím podpory ze strany mých kolegů, známých, přátel, ale i zaměstnanců, od kterých jsem dostával povzbuzující zprávy a nabídky pomoci. Bylo to silně emocionální. Samozřejmě jsem také myslel na svoji rodinu, protože jsem nevěděl, jak se nemoc bude vyvíjet, přece jen se věkem už blížím hranici rizikové skupiny.

Když už jsem byl ve stavu, kdy jsem mohl pracovat, zjistil jsem, že dokážu fungovat on-line, takže v tomto směru mi nemoc prospěla, neboť jsem si posílil své digitální kompetence.

No a konečně poslední věc, kterou jsem si uvědomil, je to těsné sepětí mezi ekonomikou a společností. Viděl jsem, jak najednou lidé začali všichni táhnout za jeden provaz. Oceňoval jsem i přístup odborů, které byly aktivní ve vytváření podmínek k návratu do normálu.

Řada lidí a firem v té době přicházela s vlastními iniciativami, pomáhali vyrábět roušky, filtry… Obrovsky vzrostlo donátorství. Bylo by skvělé, kdyby tohle všechno v hlavách lidí zůstalo, aby se opět neuzavřeli do těch svých ulit.

Rád bych ale také poděkoval členským firmám AutoSAPu, respektive mnoha lidem v těchto firmách, kteří nám dávali náměty na to, jaká opatření je třeba zavést, a pomáhali s jejich vytvářením. Bez nich bychom nevěděli, co potřebují, a firmy každá sama za sebe by neměly dost síly, aby své potřeby prosadily. V takových okamžicích si uvědomíte, že má Sdružení automobilového průmyslu opravdu smysl.

Libuše Bautzová

Boj proti koronaviru

Pomoc jako samozřejmost

Výrobci automobilů a jejich dodavatelé už od dubna zápolí s dopady pandemie. Přesto řada z nich v minulých měsících sehrála významnou roli v boji proti nemoci covid-19 – i tam, kde to primárně nebylo na podporu jejich firem. Vyráběli ochranné prostředky, financovali vybavení pro zdravotníky a sociální zařízení, poskytovali vozidla.

Pro všechny firmy nejen v sektoru automobilového průmyslu bylo a dosud je primárním zájmem ochránit před onemocněním způsobeným zákeřným koronavirem především své zaměstnance. V době, kdy z důvodu nedostatku pracovníků či přerušených subdodávek musely zastavit nebo výrazně omezit výrobu, řada z nich přesměrovala aktivity na pomoc celé společnosti. Považovaly to za samozřejmost.

Přinášíme informace o aktivitách některých firem Sdružení automobilového průmyslu a za všechny, komu pomohly, jim děkujeme.

Společnost **BRANO** darovala hned v březnu 100 roušek pro potřeby složek integrovaného záchranného systému. Další dar směřoval v dubnu na infekční oddělení Slezské nemocnice Opava – jednalo se o 60 respirátorů FFP2 a 300 chirurgických roušek.

BRISK Tábor již řadu let podporuje řadu sdružení, která pomáhají handicapovaným nebo lidem, kteří se dostali do tíživé životní situace. Jedním z takových zařízení je Domácí hospic Jordán, zajišťující paliativní péči o umírající v jejich domácím prostředím. Právě jemu BRISK poskytl 1000 ochranných roušek a dezinfekční gely.

Firma **C.I.E.B. Kahovec** z Brandýsa nad Orlicí využila na počátku pandemie šikovných rukou svých pracovnic při šití ochranných látkových roušek. Ty byly určené jak pro vlastní potřebu, tak aby pomohly zejména pracovníkům v „první linii". Mezi obdarované patřilo například zdravotní středisko v Chocni. *„Dnes, kdy se situace postupně stabilizuje, se tento počin zdá být téměř nicotný, vzpomeňme však dobu, kdy bylo vlastnění či nevlastnění roušky skoro otázkou života a smrti,"* říká k tomu jednatel firmy Jiří Mikala.

Dalším počinem, kterým firma přispěla v boji proti pandemii, byl tisk držáků ochranných štítů na 3D tiskárně. V dubnu se C.I.E.B. Kahovec zapojila do akce „Tiskne celé Svitavsko" a v rámci tohoto projektu dodala 162 dílů vrchního a spodního držáku štítu. Náklady spojené s výrobou roušek, dílů štítů a dezinfekcí a zároveň s nákupem ochranných pomůcek se pohybují okolo 250 tisíc korun.

Otrokovická společnost **Continental Barum** vyráběla textilní roušky nejen pro své zaměstnance, ale zásobovala jimi i další subjekty v regionu, kterým navíc dodávala i ochranné obleky a dezinfekci. Vedle toho poskytla zlínskému záchrannému sboru desítky pneumatik pro osobní i nákladní vozidla hasičů.

Některé firmy pomáhaly radami a doporučeními. Například **Česká asociace interim managementu** (CAIM) zpracovala dokument, jehož cílem bylo připravit především výrobní firmy na dopady úbytku pracovníků v důsledku karantén, na dopady chybějících materiálových vstupů, zpomalení plateb, rušení zakázek, problémy s přeshraniční dopravou zboží a materiálu a podobně. *„Velká část firem nebyla logicky na tuto situaci vůbec*

Firma Continental Barum zásobovala region ochrannými prostředky.

Foto: Continental Barum

připravena, a proto se dokument zaměřil kromě ekonomických a provozních aspektů také na to, jak organizovat týmy, na důležitost komunikace, zásady vedení v krizích, principy kontroly a krizové plánování," řekl k tomu Petr Karásek, místopředseda CAIM.

Společnost **Digiteq Automotive** vyčlenila část kapacit svých 3D tiskáren a tiskla a dodávala ochranné štíty potřebným. Do distribuce se zapojili sami zaměstnanci, kteří ve svém okolí vytipovávali vhodné neziskové organizace, veřejné subjekty i jednotlivce, ke kterým centrální pomoc mnohdy nedosáhla. Prvních 150 kusů putovalo do mateřské a základní školy, domova důchodců či k praktickým lékařům a do nemocnice. Firma celkem vyčlenila zdroje pro výrobu až tisíce kusů ochranných štítů.

Kromě okamžité materiální pomoci se firma zamýšlí také nad tím, jak porazit koronavirus inovacemi v automotive. Firemní inovační inkubátor proto vyhlásil inovační výzvu, ze které vzešlo od zaměstnanců během tří týdnů 26 zajímavých nápadů – to vše při práci z domova a za využití principů Human Centered Design. Podle informací marketingového manažera Digiteq Automotive Jana Futery patří mezi nejzdařilejší koncepty automatická dezinfekce předmětů denní potřeby v kabině vozu, inteligentní filtr klimatizace či způsob komunikace posádky vozu se svým vnějším okolím. *„Koncepty nyní míří k patentové ochraně a cílíme na integraci do sériové výroby,"* dodal Jan Futera.

Nošovický výrobce **Hyundai Motor Manufacturing Czech** (HMMC) a české zastoupení značky Hyundai Motor Czech poskytly vládě České republiky finanční dar ve výši 10 milionů korun. Tato částka bude použita na ocenění nejlepších osmi projektů, které se přihlásily do hackathonu Hack the Crisis Czech Republic, který začátkem dubna vyhlásila agentura CzechInvest ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR. Hack the Crisis je virtuální hackathon, jehož cílem je koordinovat potřeby státu v IT komunitě a podnikatelském prostředí, a podpořit tak realizaci relevantních projektů, které mohou pomoci v pandemické a postpandemické době.

HMMC dále předal Moravskoslezskému kraji, městu Frýdek-Místek a třinácti obcím v okolí závodu

Pro HMMC je společenská odpovědnost nedílnou součástí firemní kultury. *Foto: HMMC*

21 300 respirátorů typu FFP2 v hodnotě přesahující 3 250 000 korun. Ty byly určeny jak všem zdravotníkům a složkám integrovaného záchranného systému, které bojují proti nemoci covid-19, a také onemocněním nejohroženější skupině lidí – starším a chronicky nemocným.

„Pro Hyundai je společenská odpovědnost nedílnou součástí firemní kultury. Jsme si vědomi odpovědnosti vůči lidem, kraji i této zemi. V této nelehké situaci je pomoc zapotřebí víc než kdykoliv dříve…," řekl k tomu Donghwan Yang, prezident HMMC.

Akciová společnost **Iveco Czech Republic**, výrobce autobusů z Vysokého Mýta, se zapojila do iniciativy „Česko šije roušky" a zaměstnankyně firmy jich na samotném začátku pandemie ušily více než 3700. Tyto roušky posloužily především vlastním zaměstnancům. Až sedmdesát ochranných obličejových štítů vytištěných na vlastních 3D tiskárnách darovala firma Zdravotnické záchranné službě a celkem 750 roušek a 4000 respirátorů směřovalo do vysokomýtské nemocnice, nemocnicím v Pardubicích, Litomyšli, Ústí nad Orlicí a v Hradci Králové a domovům pro seniory v Chocni, Vysokém Mýtě, Ústí nad Orlicí a ve Sloupnici.

Do distribuce ochranných štítů společnosti Prusa Research se zapojila společnost **JTEKT Automotive Czech** Pardubice. Na vlastní náklady je dodávala do všech nemocnic, lékáren a ordinací v Pardubickém, Plzeňském a Olomouckém kraji.

Kovohutě Příbram nástupnická navázala v koronavirové době na dřívější spolupráci s Oblastní nemocnicí Příbram. Už ve druhé polovině března a začátkem dubna poskytla firma celkem 180 respirátorů třídy FFP3, 150 respirátorů FFP2, 230 ochranných obleků a 300 litrů dezinfekce, vyrobené ve vlastní laboratoři. Dezinfekci darovala firma také Obecnímu úřadu Podlesí.

Ochranné prostředky poskytly Kovohutě Příbram ve druhé polovině března také Hasičskému záchrannému sboru Příbram. Šlo celkem o několik desítek respirátorů třídy FFP3 a FFP2.

Kovohutěmi podporovaná Nadace Jana Anderse Sládka darovala prostřednictvím spolku Avalone v rámci ochrany proti covidu-19 částku 10 tisíc korun na materiál na šití roušek pro Popáleninovou kliniku Fakultní nemocnice Královské Vinohrady v Praze a tři tisíce korun centru Adra Příbram na podporu seniorů. *„Šlo například o donášku nákupů či léků seniorům v této obtížné situaci,"* upřesnil Miroslav Jarolímek, marketingový manažer Kovohutí Příbram nástupnická.

Koyo Bearings Česká republika se sídlem v Bystrovanech u Olomouce poskytla auto a v Olomouckém kraji zajistila rozvoz 4415 kusů štítů do 221 zdravotnických zařízení, ordinací a lékáren. Náklady dosáhly výše 47 tisíc korun. Štíty vyrábí společnost Prusa Research na své náklady.

Modelárna Novák se zapojila do výroby ochranných celoobličejových masek CM4 s výměnnými filtry. Masky se tiskly na vlastních

Ilustrační foto: Freepik.com

Modelárna Novák pomohla v Havlíčkově Brodě nemocnici a domovu seniorů.
Foto: Modelárna Novák

3D tiskárnách. Celkem dodali zdarma 40 masek a 240 výměnných filtrů především do okresní Nemocnice Havlíčkův Brod a do Domova pro seniory ve stejném městě.

MOTOR JIKOV Group daroval Dětské psychiatrické nemocnici v Opařanech ochranné pomůcky, zejména roušky, respirátory a jednorázové rukavice, a také dezinfekci. *„Šlo nám o to pomoci co nejrychleji v době, kdy sehnat například respirátory bylo velmi obtížné. Dar jsme nakonec předávali v Opařanech přímo ředitelce Ivě Hodkové v polovině dubna,"* uvedl k tomu Miroslav Dvořák, předseda představenstva společnosti MOTOR JIKOV Group.

ŠKODA AUTO spustila v řádu hodin po vyhlášení nouzového stavu projekt „ŠKODA AUTO pomáhá". Pomoc se týkala řady oblastí. Zdravotníkům, sociálním službám a krizovým štábům zapůjčila automobilka 200 aut a 150 elektrických skútrů, přičemž vozy se půjčovaly velmi flexibilně přes platformu HoppyGo vyvinutou ve ŠKODA AUTO DigiLab. Další vozy v řádu desítek zapůjčila společnost na zahraničních trzích, kde působí. Stovku automobilů ŠKODA OCTAVIA pak darovala sociálním a zdravotním službám.

Technický vývoj vytiskl části 795 respirátorů, tiskly se také ochranné štíty a ŠKODA Logistika je distribuovala, a to zejména zdravotníkům, pracovníkům sociálních služeb a dalším exponovaným osobám.

ŠKODA AUTO realizovala i řadu dalších, drobnějších projektů, například předala zásoby kantýn v Kvasinách sociálním službám. Zaměstnanci také ušili několik tisíc roušek.

Kolínská automobilka **TPCA** se podle mluvčího Tomáše Paroubka zaměřila na dodávky respirátorů, roušek a dezinfekce ambulancím, nemocnicím a policistům v regionu. Roušky darovala také městu Kolín, aby jimi mohlo zásobit místní seniory. Hasičům zapůjčila k distribuci ochranných prostředků a dezinfekce vysokozdvižný vozík. Celkově dosáhla pomoc společnosti regionu hodnoty 400 tisíc korun.

Celkem 278 látkových roušek, 200 respirátorů a 25 litrů dezinfekce poskytla nemocnicím, lékařům a domovům seniorů lovosická společnost **TRCZ**. Konkrétně obdarovala Kliniku ORL a chirurgie hlavy a krku, Nemocnici Litoměřice, Dům s pečovatelskou službou Lovosice, Domov důchodců Milešov, Dětský domov Litoměřice a další.

Zapojením do Národního centra kompetence – Kybernetika a umělá inteligence se skupina **Valeo** podílela na urychlení vývoje robota „Pipeťák", robotické stanice z CIIRC ČVUT. Tento robot od začátku dubna pomáhá laborantům a přírodovědcům v nemocnici Na Bulovce s jemným a přesným pipetováním při testování vzorků lidí s podezřením na nemoc covid-19.

Společnost VALEO AUTOKLIMATIZACE dále darovala počítače pro iniciativu „Učíme online", kterou zastřešuje nezisková organizace Česko.Digital, a nemocnice v Rokycanech od ní dostala respirátor FFP3.

Finanční a materiální pomoc veřejným i soukromým subjektům poskytla společnost **Vitesco Technologies Czech Republic.** Jednalo se například o zápůjčky vozů či nákup ochranných zdravotnických prostředků jako roušek a respirátorů pro pečovatelské domy, nemocnice a další organizace. Zároveň se firma přímo zapojila do výroby ochranných zdravotnických prostředků a ochranných štítů, které byly určeny pro veřejné či jiné instituce. Za pomoci trutnovské hygienické stanice vyráběla také dezinfekci.

Konkrétně závod v Trutnově poskytl místní nemocnici 400 plášťů pro zdravotnický personál a městu Trutnov 1500 ochranných roušek. Vyrábí dezinfekci pro vlastní zaměstnance, ale zároveň jí 50 litrů darovali ZUŠ Trutnov na ochranu zdraví učitelů i dětí. Závod Ostrava daroval domovům pro seniory a zdravotníkům v Moravskoslezském kraji 250 ochranných štítů, přičemž komponenty pro štíty, u kterých to bylo možné, byly vytištěny na vlastních dvou 3D tiskárnách, zbylé komponenty byly dokoupeny. V Ostravě také ušili a domovům pro seniory darovali 260 ochranných roušek včetně nanofiltrů. ***li/vs***

Projekt „ŠKODA AUTO pomáhá" spustila mladoboleslavská automobilka v řádu hodin po vyhlášení nouzového stavu.
Foto: ŠKODA AUTO

Společnost Valeo se podílela na urychlení vývoje robota „Pipeťák", robotické stanice z CIIRC ČVUT.
Foto: Valeo

PONY AUTO trend s.r.o.

Datum vzniku: 6. dubna 2005
Počet zaměstnanců: 45
Osoba v čele firmy: David Novák (jednatel)
Telefon: +420 581 616 109
Email: pony@pony.cz
Web: www.pony.cz

PONY FANTASY
magic sleep box

Předmět činnosti:

- Výroba spacích nástaveb a spoilerů pod značkou PONY FANTASY
- ISM integrované spací nástavby a integrované spoilerové moduly na nákladní a užitková vozidla všech hmotnostních kategorií
- Kryty ložné plochy na vozidlo Dacia Pick-up
- Zakázková výroba laminátových dílů nejen na nákladní vozidla
- Spolupráce s designérem, vlastní modelářská dílna, vlastní laminovací dílna
- Prodej nástaveb a spoilerů jak v ČR, tak do zahraničí (EU i další země)
- Vyrobeno již 24 tisíc kusů spacích nástaveb

Fakulta strojního inženýrství, Vysoké učení technické v Brně

Datum vzniku: 19. srpna 1900
Počet zaměstnanců: 770
Osoba v čele firmy: doc. Ing. Jaroslav Katolický, Ph.D. (děkan)
Telefon: +420 541 142 169
E-mail: info@fme.vut.cz
Web: www.fme.vut.cz

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ

Předmět činnosti:

- Vzdělávací a vědecko-výzkumná instituce
- Bakalářské, magisterské, doktorské studium a celoživotní vzdělávání
- Vlastní výzkumné centrum NETME
- Zaměření vzdělávání, výzkumu a vývoje: automobilní a dopravní inženýrství, letectví, energetika, strojírenská technologie, automatizace a informatika, mechanika těles, mechatronika, biomechanika, materiálové vědy a inženýrství, konstruování, výrobní stroje, systémy a robotika, procesní inženýrství, přenos tepla a proudění, fyzikální inženýrství, tribologie, 3D tisk, průmyslový design, matematika
- 4200 studentů; ročně více než 1000 absolventů, z toho cca 70 automobilových inženýrů

Iveco Czech Republic

Hladký restart vyžadoval dobrou přípravu

Foto: Iveco Czech Republic

Vysokomýtská společnost Iveco Czech Republic má za sebou v souvislosti s dopady koronavirové pandemie v západní Evropě více než měsíční prostoj. Od začátku května ale už její výroba opět běží naplno. Výpadek chceme dohnat, říká v rozhovoru **Jiří Vaněk, generální ředitel Iveco Czech Republic a předseda Divize finálních výrobců Sdružení automobilového průmyslu**.

Dá se říct, že se začátkem května vše vrátilo do starých kolejí a není rozdíl mezi tím, jak to vypadalo ve firmě například v lednu a únoru a jak dnes?

Na přelomu roku byl život jiný, než je nyní, hrozba koronaviru ještě byla lokální, koncentrovala se na čínský Wu-chan. Následně jsme zbystřili v souvislosti s tím, co se odehrávalo v horských střediscích Itálie a Rakouska, a opatření proti koronaviru jsme začali velmi intenzivně aplikovat již v průběhu února. V dalších měsících se změnil celý svět. I v naší firmě jsme zavedli další velmi přísná opatření, která trvají dodnes, protože současná situace

to takto nezbytně vyžaduje. Na naše zaměstnance apelujeme, aby ani po restartu výroby neztráceli ostražitost a nijak nepodceňovali situaci. Virus nezmizel, musíme i nadále dbát zvýšené hygieny, respektovat bezpečnostní opatření v profesním i soukromém životě a být vzájemně ohleduplní.

Vyrábí se nyní denně stejný počet autobusů jako dřív?
Předpokládali jsme, že první dva dny po restartu budeme najíždět na plnou kadenci postupně, a očekávali jsme zhruba 18 až 19 autobusů denně. Nicméně restart byl natolik dobře připraven, zaměstnanci natolik natěšení, že zase půjdou do práce, a zahraniční pendleři rovněž zajištěni, že se nám hned v první den podařilo najet na naši maximální výrobní kadenci 20 autobusů za den a tu i nadále úspěšně udržujeme. Chtěl bych za to poděkovat svým kolegům a všem našim zaměstnancům za jejich zodpovědný přístup.

Jaký je u vás směnný provoz?
Iveco Czech Republic pracuje na dvě směny, ale u některých speciálních dílen a náročných technologií máme nepřetržitý provoz, kde se jede na tři směny.

Iveco nevyrábělo od 30. března do 3. května. Co se dělo v závodě v mezidobí?
Dočasné přerušení výroby jsme provedli řízeně, velmi koordinovaně a promyšleně. Ještě 30. a 31. března jsme měli v práci několik stovek lidí, aby předpřipravili a usnadnili pozdější restart výroby. I v průběhu těch několika týdnů prostoje jsme na přípravě restartu intenzivně pracovali s našimi dodavateli. Restart se zdařil, jenom si přejme, abychom nemuseli něco takového podstupovat opakovaně…

S blížící se hrozbou koronavirové nákazy jsme již v únoru pro ochranu zdraví našich zaměstnanců zavedli řadu bezpečnostních opatření. Už před prostojem jsme byli vybaveni rouškami, zajistili jsme bezpečnostní rozestupy, zavedli opatření v jídelnách, omezili cestování a návštěvy, aplikovali plošné dezinfekce a mnoho dalších opatření. To nám, současně s důrazem na respektování vysoké hygieny a obezřetnosti i v soukromém životě našich zaměstnanců, umožnilo ochránit pracovníky do té míry, že jsme se tady doposud nesetkali s žádným pozitivním případem nakažení nemocí

Společnost Iveco zaměstnává v České republice skoro čtyři tisíce lidí, využívá i pendlery z Polska a Slovenska. *Foto: Iveco Czech Republic*

covid-19. Pouze několik zaměstnanců prošlo preventivní karanténou, a to z důvodu návratu z postižených zemí.

Během odstávky jsme také instalovali termokamery na vrátnice, připravili hygienické balíčky pro zaměstnance a všechny lidi pečlivě vyškolili.

Co bylo vlastně hlavním důvodem odstávky?
Prostoj v Iveco Czech Republic nebyl způsoben ani pozitivním nálezem koronaviru v našem týmu, ani problémy s odbytem výrobků, ale výlučně nedostatkem vstupů, tedy dílů od našich zahraničních dodavatelů. Jednalo se o díly z Itálie, Španělska, Francie a Německa, tedy z koronavirem nejvíce postižených zemí, kde tamní vlády zastavily činnost firem – vyjma těch s takzvanou nepostradatelnou výrobou.

Kdy, po jaké době se dodávky zase stoprocentně obnovily?
Firmy ve Francii, Německu, Španělsku postupně nabíhaly výrobu. Firmy v Itálii získaly souhlas prefektur k exportní výrobě až týden před naším restartem a musely nejprve zajistit naplnění svého subdodavatelského řetězce, následně vyrobit díly pro nás a dopravit je do Vysokého Mýta.

Museli jste v některých případech hledat náhradní dodavatele? Jde to vůbec?
V některých případech alternativní dodavatele máme, u velkých mechanických dílů, jako jsou nápravy, převodovky, motory, to však není tak snadné a v krátkém časovém období to je nerealizovatelné.

Jaké to pro vás bylo více než měsíc jen přihlížet bez možnosti vývoj nějak ovlivnit?
V žádném případě to neznamená, že bychom jen pasivně přihlíželi! Byli jsme v denním kontaktu s našimi zákazníky a se zahraničními dodavateli a spolu s nimi monitorovali situaci. Usilovně jsme také spolupracovali na úrovni AutoSAPu, abychom společnými silami dosáhli solidních podmínek pro podporu firem, pro zajištění podmínek pro pendlery či vypracování doporučení a přehledů opatření proti koronaviru na základě „best practices“ ze členských firem. Zde Sdružení automobilového průmyslu sehrálo velmi významnou roli aktivního koordinátora. Chtěl bych poděkovat i ostatním firmám AutoSAPu, které se o své poznatky podělily, my sami jsme byli v komunikaci našich zkušeností velmi aktivní.

Restart byl dobře připraven a zaměstnanci natolik natěšení, že zase půjdou do práce, že se nám hned v první den podařilo najet na naši maximální výrobní kadenci.

Stejně tak byl důležitý sběr priorit členských firem, které vyplynuly z dotazníkových akcí sekretariátu a z reálného života našich firem. Sekretariát AutoSAPu, členové představenstva a prezident sdružení Bohdan Wojnar odvedli v této těžké době velmi kvalitní práci, když věnovali mnoho času jednáním s politickými autoritami s cílem prosadit zájmy členských firem. A tedy zatímco naši zaměstnanci byli doma, pro řadu z nás to byly velmi náročné týdny.

Čerpali jste pomoc od státu? Jakou?
Podali jsme žádost o zařazeni do programu Antivirus ministerstva práce a sociálních věcí. V prosazení u nás do této doby nepoužívaného nástroje, takzvaného kurzarbeitu, významně pomohl právě AutoSAP. Domnívám se, že to bylo nezbytné opatření pro udržení zaměstnanosti a podporu firem v takové výjimečné situaci.

Naši zaměstnanci si mohli po dobu přerušení výroby vybrat, zda dočerpají starou dovolenou 2019 za 100 procent své průměrné mzdy, či využijí možnosti překážky v práci na straně zaměstnavatele z důvodu prostoje za 80 procent. Intenzivně využívali obou možností či jejich kombinace.

Kolik pracovníků ze zahraničí využíváte a odkud?
Máme u nás zhruba 500 cizinců, částečně agenturní, částečně kmenové. Pendleři jsou většinou z Polska a Slovenska. Zaměstnáváme i Ukrajince, ti se ovšem řídí speciálním režimem.

Přerušení výroby představovalo výpadek ve výrobě v řádu stovek autobusů. Dá se to během roku dohnat?
Vzhledem k tomu, že máme objednávky, a tedy výrobu na celý letošek solidně zaplněnou, budeme se snažit zpoždění do konce roku z velké části dohnat či alespoň významně zredukovat, abychom dostáli závazkům vůči našim zákazníkům, kteří na autobusy čekají.

> Ze strany zákazníků jsme nezaznamenali žádné rušení objednávek. Některé byly upraveny, ale to je vcelku obvyklé.

Iveco nabízí autobusy s motory, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, tedy na elektrický pohon, zemní plyn, biometan i autobusy s hybridním systémem. Na snímku Crossway Low Entry Natural Power *Foto: Iveco Czech Republic*

Naplánovali jste několik mimořádných směn. Byli zaměstnanci ochotni nastoupit na tyto směny, abyste mohli objednané autobusy zákazníkům dodat podle plánu?
S odborovou organizací jsme hned v květnu sjednali 11 dnů v náhradních termínech, ale usilujeme ještě o dalších 10 dnů. Zde budeme individuálně jednat se zaměstnanci – dohodě mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci odborová organizace nijak nebrání za podmínky dodržování Zákoníku práce a Kolektivní smlouvy. Příkladem byla práce sjednaná hned na pátek 8. května, což byl sice státní svátek, ale po individuální dohodě se zaměstnanci jsme tohoto dne využili a vyráběli.

Takže jste zatím nemuseli žádné dodávky posunout?
Určitý posun pochopitelně nastal. Se zákazníky jsme ale v kontaktu, samozřejmě i oni se potýkali s podobnými problémy. Společně komunikujeme a snažíme se jim v maximální možné míře vycházet vstříc. Z jejich strany cítíme pochopení a podporu.

A co naopak: zrušili někteří zákazníci své objednávky?
Pro vysokomýtský výrobní závod jsme nezaznamenali žádné rušení objednávek. Máme to štěstí, že o naše zdařilé výrobky Crossway a Crossway Low Entry je velmi solidní zájem nejen ze zahraničí, kam vyvážíme kolem 93 procent naší produkce, ale i od domácích, tedy českých a slovenských zákazníků. Některé objednávky byly upraveny, ale to je náš vcelku obvyklý život a tam, kde to je časově možné, vycházíme zákazníkům vstříc.

A jak to vidíte dál? Nehrozí riziko, že v některých sektorech už firmy nebudou potřebovat tolik autobusů, kolik si myslely? Například v cestovním ruchu, když lidi po nějakou dobu nebudou chtít cestovat. Nebo se možná utlumí i městská hromadná přeprava, když lidi budou kvůli bezpečí jezdit více auty…
Doba „pokovidová“ zcela jistě bude jiná než ta předtím. Dopravní podniky a dopravci budou více dbát o ochranu svých zaměstnanců, tedy řidičů. A to například v podobě více uzavřených pracovišť řidiče. Jsme na to připraveni, již nyní máme v nabídce celou škálu podobných opčních řešení a jsme připraveni je zákazníkům dodat, pokud si je objednají. Logickým požadavkem

bude i zvýšená ochrana cestujících. Zde se budou kombinovat opatření uvnitř autobusu a na dopravní infrastruktuře, například na autobusových zastávkách.

Máte nějaký krizový plán pro případ, že by se pandemie třeba na podzim vrátila a vy jste museli buď opět kvůli přerušeným dodávkám nebo kvůli zdraví zaměstnanců zastavit výrobu? Děláte si třeba něco „do rezervy"? Zajišťujete si nějaké komponenty do zásoby?
Pro výrobní kadenci 20 autobusů denně a pro velkou pestrost konfigurací kinematických řetězců, mnoha opcí v naší široké nabídce a při speciálních požadavcích zákazníků nelze hromadit zásoby v tak obrovské míře, to by i velmi negativně zasáhlo cash flow firmy. Máme však řadu nashromážděných poznatků a společně s dodavateli pracujeme na opatřeních, aby nás všechny případná recidiva koronaviru nezaskočila tak, jako tomu bylo nyní. Nikdo však dnes neví, co všechno nás ještě může čekat…

Očekáváte, že by se vám letos mohlo podařit, když doženete výpadek, vyrobit a prodat stejný počet autobusů jako loni, tedy více než 4600?
Ano, usilujeme o to, abychom zpoždění dohnali a důsledky prostoje velmi výrazně zmírnili. Nikoliv proto, abychom usilovali o nějaké rekordy, ale prostě proto, abychom dostáli našim závazkům a dodali zákazníkům autobusy, které si objednali a které potřebují ke své práci.

Společnost Iveco nabízí v poslední době především autobusy s motory, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, tedy na elektrický pohon, zemní plyn, biometan i autobusy s hybridním systémem. Které ve výrobě dominují?
Myslím, že autobusy a minibusy IVECO, ať již vyráběné přímo ve Vysokém Mýtě či v našich sesterských výrobních závodech skupiny CNH Industrial, mají z hlediska pohonů výjimečně širokou paletu nabídky: Diesel Euro 6, také však i Euro 3/5 pro země mimo EU. Dále HVO, GTL, plynové pohony CNG a biodiesel, máme autobusy hybridní s ultrakapacitory, trolejbusy a bateriové autobusy s lithiovými články v několika provedeních dle požadovaného typu nabíjení. Nabídka je tedy natolik pestrá, že dokážeme vyjít vstříc i velmi náročným zákazníkům, nebo jim pro jejich možnosti a potřeby doporučit to nejvhodnější řešení, a to i dle typu infrastruktury, která je v jejich zemi k dispozici. V případě autobusů plynových nebo elektrických jsme dokonce schopni zákazníkovi vybudovat a předat do provozu, ve spolupráci s několika našimi renomovanými partnery, i celou plnicí či nabíjecí infrastrukturu.

Jiří Vaněk

Vystudoval ČVUT Praha a hned poté nastoupil do vysokomýtské Karosy. Pracoval zde na pozicích konstruktér, vedoucí oddělení, vedoucí projektů, vedoucí mezinárodních projektů. Od roku 2006 byl zodpovědný za výrobkovou řadu linkových a turistických autobusů. V roce 2014 se stal generálním ředitelem Iveco Czech Republic a ředitelem Konstrukce a vývoje skupiny IVECO BUS.

Foto: Iveco Czech Republic

Pokud jde o vysokomýtský závod, největší část produkce představují linkové autobusy Crossway a Crossway Low Entry. Mezi nimi mají své pevné místo dnes i do budoucna vozidla dieselová i vozidla na zemní plyn či bioplyn. Zákazníci ale mají zájem i o autobusy hybridní, trolejbusy či elektrické – zde vycházíme vstříc nabídkou těchto vozidel v modelových řadách vyráběných v našich sesterských výrobních závodech.

S produktovou řadou Crossway, která je určena pro potřeby městské a meziměstské hromadné dopravy, zaznamenáváte velký úspěch. V čem tkví?
Crossway přímo navazuje na autobusy Karosa řady 900. Řadu Crossway vyvíjí stejný tým nadšených konstruktérů, kvalitářů, technologů a dalších profesí, které si předávají zkušenosti i nadšení a hrdost na své výrobky. Přímo ve Vysokém Mýtě máme zkušený vývojový tým, který vyvíjí 90 procent autobusů pro naši výrobu. Těch zbývajících 10 procent je centrální vývoj elektronik a jiných společných komponentů, kde využíváme synergií i vývojových kapacit ve Francii a Itálii. Důležité tedy je jako základ vyvinout výborný výrobek. A následně je potřeba mít motivovaný a zodpovědný tým dobře vyškolených zaměstnanců mnoha profesí ve výrobě, nákupu, logistice a u našich dodavatelů, se kterými velmi úzce spolupracujeme.

Významným milníkem roku 2019 se stal jubilejní vůz Crossway Low Entry. V červnu jsme předali klíčky od Crosswaye s číslem 40 000 novému majiteli, společnosti Arriva Střední Čechy. Tímto počtem autobusů modelové řady Crossway jsme překonali ikonické modely naší historie, jako byly 706RTO, ŠMka či Karosa řady 700 a 900.

Je pro nás velmi důležité udržet vlastní vývoj a jsem rád, že u úspěchu řady Crossway a Crossway Low Entry či Evadys hrají hlavní roli čeští konstruktéři a technici.

Řada Crossway se vyrábí už víc než deset let, v čem se autobusy průběžně zdokonalují?
Současnými autobusy prostupuje elektronika, prvky aktivní i pasivní bezpečnosti, funkční design, moderní technologie… Neznám pestřejší výrobek v automotive, než je autobus.

Od roku 2014, kdy jsme na trh uvedli autobusy Crossway v emisním provedení Euro 6, už bylo Euro 6 několikrát zpřísněno a od počátku roku 2022 jsme povinni uvést na trh vozidla v provedení Euro 6 step E. Jsme na poli ekologie velkými propagátory. Do vývoje produktů a technologií investujeme vysoké finanční prostředky.

Vyrábí se tyto autobusy jen ve Vysokém Mýtě?
Crossway a Crossway Low Entry, které představují hlavní objemy, se vyrábí ve Vysokém Mýtě, ale některé vybrané modely řady Crossway budeme vyrábět i v tureckém výrobním závodě

Otokar, se kterým máme uzavřený kontrakt o strategické spolupráci. *(Mateřská společnost Iveco Bus podepsala letos v únoru dohodu s tureckým výrobcem autobusů – firmou Otokar Otomotiv o tamní výrobě produktů pod značkou IVECO BUS – pozn. red.).*

Co považujete za největší firemní úspěch poslední doby, pokud se díváme jen na Iveco Česká republika?
Iveco Czech Republic může být pyšné na svoji stabilitu. Jiné firmy procházely výkyvy a krizemi, my jsme jim dokázali čelit. To ale nemůže znamenat, že bychom měli ztratit ostražitost. Naopak, víme, že konkurence chce získat naše pozice. My sami i naši zaměstnanci bychom si měli být vědomi toho, že vyrobit 20 autobusů denně není výroba na sklad, ale pouze výroba na základě konkrétních objednávek zákazníků. A abychom získali objednávku a právo vyrobit autobus právě u nás, je potřeba nejprve vysoutěžit veřejný tendr, kde proti nám stojí třeba deset konkurentů z Evropy, Asie, Turecka – a všichni chtějí vyhrát. Nakonec vyhraje jen ten, kdo nabídne nejlepší řešení, nejkvalitnější výrobek, optimální provozní parametry TCO, nabídne servis a mnoho dalších služeb. Tedy zde můžeme být pyšní, že jsme doposud dokázali obstát, a musíme se hodně snažit, abychom dokázali být konkurenceschopní i nadále.

Více než 90 procent vaší produkce směřuje na export. Je to tím, že Česko je malý trh, nebo tady není o vaše výrobky takový zájem?
Exportujeme do několika desítek zemí, přičemž odběrateli jsou jak velké dopravní skupiny, tak drobní soukromníci. Zájem o naše výrobky je i na českém trhu solidní, v poslední době dokonce rostoucí. Ale samozřejmě, není to trh tak veliký, aby dokázal nakoupit celou naši výrobu.

Viděl byste rád na českém trhu nějakou větší podporu, zvýhodnění ve veřejných zakázkách těch dodavatelů, kteří nabízejí ekologičtější výrobky?
Vozový park v České republice jistě zaslouží průběžnou modernizaci. Výrobky se opotřebovávají, zastarávají, vývoj v ekologii a bezpečnosti jde prudce kupředu. V hromadné přepravě osob, kam autobusy spadají, je tedy více než žádoucí provozovat výrobky moderní.

Co podle vás brání v České republice většímu rozvoji využití autobusů s alternativními pohony?
Autobusů na CNG přibývá a je to jeden z významných trendů. Přibývá totiž také plniček CNG, dopravní podniky mívají i vlastní. LNG je zatím rozšířené jen sporadicky.

Autobusů elektro či hybridních bude přibývat tak, jak bude Evropská unie závazně zpřísňovat emisní předpisy a podmínky. Elektromobilita vyžaduje nabíjecí infrastrukturu, avšak u autobusů, které jezdí konkrétní linku, a tedy stále stejný okruh, je to snadněji řešitelná problematika než nabíjení elektro osobních vozidel.

Už jsme zmínili některá opatření ze strany státu, například kurzarbeit, který pomáhá udržet v této mimořádné situaci zaměstnanost. Co by podle vás měl udělat stát nyní pro budoucnost automobilového průmyslu?
Český autoprůmysl představuje pro stát téměř 10 procent HDP, mnohasettisícovou zaměstnanost, významný export a vysoký příjem daní do státní pokladny. Ne vždy si se vším dokážou firmy českého automotive poradit samy bez podpory státu. Potřebujeme vytvářet podmínky k tomu, abychom se nedostali do nevýhody oproti podmínkám v jiných zemích. AutoSAP již před dvěma roky sestavil akční plán pro jednání s vládou a pro postupné plnění s jednotlivými ministerstvy. V tomto plánu jsou zahrnuty potřeby členů AutoSAPu včetně naší firmy.

Libuše Bautzová

Pokračovatelé slavné tradice

Autobusy IVECO se sice v České republice vyrábějí pouze patnáct let, Iveco Czech Republic si ale letos připomíná 125 let založení firmy.

Foto: Iveco Czech Republic

Původní podnik, První východočeskou výrobu kočárů, založil v roce 1895 Josef Sodomka a nastartoval tak ve Vysokém Mýtě produkci vozidel pro přepravu osob. *„Jsme hrdí na takovou bohatou historii a tradici, jejímiž jsme skromnými pokračovateli,"* říká k výročí Jiří Vaněk, generální ředitel Iveco Czech Republic.

Závod ve Vysokém Mýtě, kde se v letech 1948 až 2006 vyráběly známé autobusy Karosa, patří dnes do skupiny CNH Industrial, v jejímž rámci je největším výrobcem vozidel IVECO BUS. Z moderních provozů, do kterých v posledních letech firma investovala nemalé prostředky, vyjíždějí autobusy především k zákazníkům ve Francii, Itálii a Německu.

Koyo Bearings Česká republika

Investice zrychlí výrobu

Jednu z největších investic za fiskální rok 2019 směřovala společnost Koyo Bearings do oblasti soustružení. Částka za tři **nové moderní CNC řízené soustruhy** přesáhla 22 milionů korun.

Jedním z hlavních důvodů, proč se olomoucká společnost rozhodla investovat do nových moderních soustruhů, je především automatizace výrobního procesu a s ní spojené snížení zmetkovitosti. Díky novým CNC řízeným strojům sníží firma cyklový čas až o dvě třetiny, čímž dojde k navýšení produktivity práce. Druhým důvodem je posílení soustružení uvnitř podniku a převedení případného externího soustružení na soustružení interní.

Celkové investice za fiskální rok 2019, který skončil k 31. březnu 2020, dosáhly 90 milionů korun. *„Od výstavby závodu jsme investovali do oblasti soustružení přes 130 milionů korun. Z této částky 54 milionů směřovalo do nákupu soustruhů Okuma, kterých máme v současné době ve firmě 11. Japonské stroje Okuma považujeme za vysoce kvalitní, přesné a hlavně stabilní, proto mají v našich řadách nejvíce zástupců,“* řekl k modernizaci strojového parku ředitel společnosti Petr Novák. Na soustružně firma vyrobí měsíčně v průměru 920 tisíc ložiskových kroužků a většina strojů vyrábí i v dnešní době v nepřetržitém režimu.

Japonské stroje Okuma, kterých je 11, představují polovinu všech soustruhů ve firmě.
Foto: Koyo Bearings Česká republika

Částka 22 milionů korun je rozdělena do nákupu tří strojů této japonské značky. Prvním je Okuma LT200EX-2T2M, který je vybaven dvěma vřeteny, dvěma revolverovými hlavami s poháněnými nástroji a tzv. manipulátorem pro odběr jiných než tvarově kruhových dílů. Další dva stroje jsou soustruhy Okuma LU3000EX-2ST, které jsou vybaveny dvěma revolvery a jedním vřetenem. Rozdíl mezi těmito dvěma stroji je ve velikosti průchodu vřetene. *„Dvourevolverové soustruhy jsou vhodné pro pružnou hromadnou výrobu, jelikož využití obou vřeten navýší produktivitu daného stroje,“* upřesnil Petr Novák.

Stroje jsou mimo jiné vybaveny řídícím systémem s dotykovou obrazovkou OSP a také vlastností Thermo-friendly Concept, která zaručuje výjimečnou rozměrovou stabilitu při změnách okolní teploty nebo prodlevách činnosti stroje. Součástí soustruhů jsou také automatické podavače tyčí Iemca, které jsou schopny podávat tyče o délce až šest metrů. Výhodou těchto podavačů je jednoduchá obsluha, ergonomické nakládání tyčí a schopnost eliminovat vibrace.

Už teď společnost Koyo Bearings připravuje finální strategii pro poslední řadu soustružny, kde je celá modelová řada osazena původními soustruhy. Sem plánuje například nákup soustruhu Citizen.

Společnost 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. Koyo v ČR dává práci 500 kmenových zaměstnanců. ***red***

Vitesco Technologies

S novou identitou, bez přerušení výroby

Od září loňského roku podniká někdejší divize Powertrain společnosti Continental celosvětově pod názvem Vitesco Technologies. **Změna se dotkla i české pobočky firmy** Continental v Trutnově, výrobního závodu ve Frenštátě pod Radhoštěm a Vývojového centra v Ostravě.

V prestižní soutěži Automotive Brand Contest 2020 obdržela Vitesco Technologies dvě ocenění za identitu své zbrusu nové značky. Krátce poté, co z divize pohonných jednotek společnosti Continental vznikla samostatná firma s novým jménem a novým logem, získala vítězné trofeje za design a digitální aspekty značky v kategoriích „Brand Design" a „Digital".

„Proces zrození nové značky byl mimořádně složitý," řekla k tomu Anne-Kathrin Bräu, Head of Communications společnosti Vitesco Technologies. Důvodem podle ní bylo, že si nová firma chtěla udržet všechna pozitiva a zároveň definovat novou identitu. Získaná ocenění jsou podle ní dokladem, že se jim to podařilo.

Vitesco Technologies se zaměřuje na technologie pohonů a založení nové společnosti je reakcí na rychle se měnící nároky v této oblasti. Mezi klíčové výrobky patří mimo jiné elektronika, senzory a aktuátory. Výrobní závody Vitesco Technologies v ČR dodávají produkty více než dvaceti významným automobilkám, mimo jiné značkám Ford, Hyundai, Audi, Renault, PSA, BMW, Volkswagen, Daimler či General Motors. Vedení firmy očekává, že počet zákazníků v dalším období poroste.

Trutnov: Produkce i pro elektromobily

Tři čtvrtiny světové automobilové produkce jsou vybaveny výrobky společnosti Continental, část z nich se vyrábí v České republice. *„V Trutnově jsme patřičně hrdí na naše vysokotlaká dieselová a benzínová čerpadla, komponenty pro vstřikovací systémy, turbodmychadla, senzory oxidu dusíku, vysokotlaké senzory, aktuátory, recirkulační ventily spalin a v neposlední řadě systémy tepelného managementu pohonného ústrojí, které jsou využity ve vozidlech s hybridním pohonem a do budoucna i ve vozidlech*

V Trutnově (na snímku areál závodu) vyrobí ročně více než 20 milionů komponentů. *Foto: Vitesco Technologies*

Frenštátský závod slaví letos 25. narozeniny. Před čtvrtstoletím tady začala výroba automobilové elektroniky; a do automobilek putuje zdejší produkce i dnes. Jen ty provozy jsou nesrovnatelné… *Foto: Vitesco Technologies*

elektrických a hybridních," říká ředitel trutnovského závodu Lukáš Rosůlek.

Trutnovský podnik disponuje nejmodernějšími výrobními, měřicími a laboratorními technologiemi, má vlastní R&D centrum pro vysokotlaká čerpadla a turbodmychadla. V halách probíhá laserové svařování a tištění, obrábění, magnetizace, vysokorychlostní vyvažování, gelování, drátkování. Všechny výrobní stroje a zařízení jsou vzájemně propojeny datovým systémem, který umožní okamžitou reakci na jakoukoliv výrobní nepřesnost a zamezí tak výrobě nekvalitního výrobku. *„S pomocí řešení aplikace Průmyslu 4.0 vyrábíme v Trutnově ročně více než 20 milionů klíčových komponentů, zajišťujících bezpečnou a efektivní mobilitu každého z nás,"* shrnuje Lukáš Rosůlek a dodává: *„Neobejdeme se ale ani bez manuální montáže."*

> Tři čtvrtiny světové automobilové produkce jsou vybaveny výrobky společnosti Continental, část z nich se vyrábí v Trutnově či ve Frenštátě.

V trutnovském závodě pracuje téměř 1700 lidí, část z toho představují pracovníci z Polska. Nedávné problémy s omezením cestování pendlerů v souvislosti s nemocí covid-19 se provozu ve Vitesco Technologies také dotkly, ale byli tady schopni vykrýt produkci s aktuálním personálem. Po dobu, kdy panovala mimořádná opatření, se v Trutnově pracovalo. *„V dubnu jsme byli schopni udržet v Trutnově výrobu na 40 procentech původního výrobního a prodejního plánu i přesto, že ostatní dodavatelské závody uzavřely své provozy spolu s evropskými automobilkami,"* upřesňuje Lukáš Rosůlek.

Frenštát pod Radhoštěm: Klíčová výrobní lokalita

Frenštátský závod je sice součástí české Vitesco Technologies teprve od podzimu loňského roku, přesto letos slaví 25. narozeniny. Právě před čtvrt stoletím tady totiž byla zahájena výroba automobilové elektroniky, tehdy pod značkou Siemens. V roce 2007 se závod stal součástí společnosti Continental a vybudoval si v jeho rámci silnou pozici.

Zpočátku, v polovině 90. let, zde byla zaměstnaná asi stovka lidí, dnes je jejich počet třicetkrát vyšší, část z toho představují rovněž Poláci a Slováci. Vitesco Technologies představuje jednoho z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v Moravskoslezském kraji.

Za dobu existence závodu se několikrát měnilo portfolio výrobků, které ve Frenštátě pod Radhoštěm vznikaly – jednalo se mj. i o dveřní moduly či klíče na dálkové ovládání dveří; několik let se v prostorách areálu dělaly rovněž řídicí a výkonové moduly pro pračky, chladničky či myčky.

> Závod ve Frenštátě pod Radhoštěm, kde se vyrábí mimo jiné řídicí jednotky a senzory, je v ČR pro Vitesco Technologies klíčovou lokalitou.

Aktuálně se pod Radhoštěm vyrábí karosériová elektronika, řídicí jednotky a senzory. V roce 2019 tady vyprodukovali 68 milionů výrobků takřka dvou tisíc různých druhů. Lze bez nadsázky říct, že zdejší podnik je v České republice pro Vitesco Technologies klíčovou

Vývojové centrum, které vzniklo v roce 2008 jako součást závodu ve Frenštátě pod Radhoštěm, zaměstnává aktuálně přes 250 lidí.
Foto: Vitesco Technologies

výrobní lokalitou. Zavádí prvky Průmyslu 4.0, zaměřuje se na implementaci robotů a kobotů, kteří by částečně nahradili manuální pracovní sílu.

Nové pracovníky frenštátský závod přijímá průběžně, při výběru nových operátorů využívá nejmodernější technologie. Místo testů k vyplnění dostane uchazeč o práci na hlavu brýle pro znázornění virtuální reality. Díky ní se personalistům daří lépe odhadnout, zda se uchazeč pro danou práci hodí. Měsíčně tak otestuje zhruba 30 lidí.

Také zdejší závod epidemie koronaviru ovlivnila, ale podobně jako v Trutnově ani tady se výroba kompletně nezastavila.

Ostrava: Nejmodernější laboratoře

Třetí lokalitou, kde působí v ČR Vitesco Technologies, je Ostrava. Zdejší vývojové centrum se zaměřuje na vývoj teplotních, hladinových, tlakových, průtokových a mechatronických senzorů. Zahrnuje oblast mechanického, materiálového, elektronického a softwarového inženýrství, realizaci prototypů a v neposlední řadě ověřování, testování a analýzy.

Vývojové centrum, které vzniklo v roce 2008 jako součást závodu ve Frenštátě pod Radhoštěm, zaměstnává aktuálně přes 250 lidí, z toho téměř dvě třetiny jsou inženýři se zaměřením na SW/HW vývoj, testing a tooling, konstruktéři a systémoví inženýři.

Součástí centra jsou nové vývojové laboratoře disponující nejmodernější technikou, jako je například 3D rozměrová analýza, 3D scanner, 3D CT, 3D tiskárna, optický 3D mikroskop se zvětšením až 1200×, vysokoteplotní pece do 1200 °C, zařízení pro měření hladiny nebo teploty oleje, komory pro akreditované zkoušky (suchým teplem, chladem, změnou teploty, vlhkým teplem cyklickým, konstantním) a další.

Vývojové centrum aktivně spolupracuje s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. Kromě spolupráce v oblasti vedení bakalářských a magisterských prací, exkurzí a jiných běžných akcí pro studenty kooperují také na vývojových projektech. Loni se navíc podařilo otevřít na univerzitě akreditovaný kurz Senzory v automobilovém průmyslu, v jehož rámci odborníci z řad zaměstnanců vyučují studenty jak na půdě univerzity, tak i přímo ve vývojových laboratořích společnosti. ***ba***

> Vývojové centrum v Ostravě spolupracuje s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. Loni se mimo jiné podařilo otevřít na univerzitě akreditovaný kurz Senzory v automobilovém průmyslu.

Krátké zprávy z autoprůmyslu

TATRA TRUCKS

Pandemie provoz firmy nepřerušila

Automobilka TATRA TRUCKS v roce 2019 vyrobila 1181 nákladních automobilů a podvozků, prodala ještě o sto kusů více. Tržby dosáhly hodnoty 5882 milionů korun, ukazatel EBITDA 365 milionů korun. Po zakolísání v roce 2018 se nejstarší český výrobce automobilů vrátil k růstu a podle výhledu by měl být v kladných číslech také v roce 2020. Zakázkově je na příštích šest měsíců firma naplněná, k čemuž pomohla také skutečnost, že v době koronavirové pandemie jako jedna z mála evropských automobilek nepřerušila výrobu.

„Na pozitivním hospodářském výsledku se podílí zejména druhé pololetí minulého roku, kdy se výrazně zvýšil objem výroby a současně se nám dařilo vyprodávat skladové zásoby vozidel," řekl k hospodářským výsledkům za rok 2019 Pavel Lazar, generální ředitel TATRA TRUCKS.

Většina produkce společnosti TATRA TRUCKS směřuje na export, podíl domácího trhu na celkovém obratu činí 23 procent. Hlavním zahraničním trhem bylo loni Jordánsko, tradičním trhem je pak Brazílie, kde dokonce TATRA připravuje vybudování montážního závodu. Tatry se prodávají také do Austrálie či do Nové Kaledonie a dalších vzdálených míst. V minulém roce na seznam zemí přibylo Turecko. V Evropě dodala automobilka v roce 2019 celkem 78 vozů do Rakouska, a to především díky obnovení spolupráce se společností Rosenbauer, která si objednala téměř padesát letištních hasičských speciálů.

Koyo Bearings

Největší investice od počátku závodu

Více než 90 milionů korun investovala olomoucká firma Koyo Bearings do výstavby nové kalicí linky. Jedná se o největší jednorázovou investici od jejího založení. Jedním z rozhodovacích faktorů pro výstavbu průběžné kalicí pece bylo navýšení objemu výroby.

V současnosti jsou tedy v olomouckém závodě k dispozici dvě kalicí pece, které budou v provozu souběžně. Jejich paralelním provozem nebude ohrožen výrobní tok v případě výpadku jedné z nich. Také to umožní lépe plánovat a provádět preventivní údržbu kalírny, neboť současná kalicí linka vyrábí v nepřetržitém režimu.

Plánovaný objem kalených výrobků v nové peci je až 220 kilogramů ložiskových kroužků za hodinu, což je zhruba 40 tisíc kusů výrobků za den. Specialitou kalicích pecí v Koyo Bearings je kalení v solné lázni, které je šetrnější k tenkostěnným ložiskovým kroužkům, jejichž výrobou se začali ve firmě zabývat především kvůli nastolenému downsizingu automobilů.

Přípravná fáze projektu a samotná fyzická instalace ve firmě Koyo Bearings trvala déle než rok a půl, mimo jiné proto, že před samotnou instalací linky bylo třeba provést stavební úpravy prostoru výrobní haly. Do zkušebního provozu, během kterého firma vyrobí testovací vzorky, byla linka uvedena na konci března, do ostrého provozu by měla přejít v druhé polovině fiskálního roku 2020.

CzechInvest

Program na podporu mobility budoucnosti

Agentura CzechInvest spustí program na podporu mobility budoucnosti **Mobility Innovation Hub** (MIH). Cílem je přilákat do ČR globální inovace a vytvořit podhoubí pro rozvoj inovativních projektů v oblasti mobility a jejich efektivní realizaci. Základním předpokladem úspěšného působení MIH je především úzká spolupráce veřejného sektoru a regionálních samospráv s univerzitami, výzkumnými centry a firmami, včetně těch startupových. Sdružení automobilového průmyslu je jedním z partnerů projektu.

Myšlenka vyšla z priorit Memoranda o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice, které podepsala vláda ČR a AutoSAP už v roce 2017. Činnost MIH by se měla rozjet ještě v letošním roce a působení hubu je prozatím naplánováno na pět let. Významnou součástí budou přitom právě projekty zaměřené na rozvoj automobilového průmyslu, který se stává čím dál více provázaným s dalšími odvětvími. Stále častějším využíváním poznatků z oblasti umělé inteligence, digitalizace nebo nových ekonomických modelů se z „mobility" stává cross-sektorové téma.

Události posledních měsíců navíc ukázaly, že budoucnost mobility stojí před řadou výzev, které s sebou přináší mimořádné situace, jako tomu bylo v případě koronaviru, a je na ně potřeba reagovat. Jedná se například o bezpečnost cestování, výkyvy poptávky zákazníků vzhledem k aktuálním událostem, nové způsoby přepravy a další.

Mobility Innovation Hub bude financován ze státních fondů a ze zdrojů partnerů ze soukromého i veřejného sektoru. Projekt je v přípravné fázi a v současnosti hledá další partnery z řad firem i akademické sféry. Ti, kteří se do něho zapojí v rané fázi, budou mít vedle přístupu k informacím možnost ovlivňovat jeho směřování. Projekt podporují kromě AutoSAPu také společnosti ŠKODA AUTO, ŠKODA AUTO DigiLab a Moravskoslezský automobilový klastr.

Národní akční plán čisté mobility

Přichází čas alternativních pohonů

Česká republika má pro příštích deset let jasno. Svou politiku v oblasti čisté mobility bude stavět na principu tzv. technologické neutrality. Aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility (NAPČM) počítá do roku 2030 s rozvojem všech hlavních typů alternativních paliv v dopravě, nicméně **elektromobilita by v nejbližší době měla hrát prim**.

Foto: ŠKODA AUTO

Letos v dubnu nově schválený NAPČM, jehož první verze byla přijata vládou už v listopadu 2015, reaguje na aktuální evropské výzvy v oblasti snižování emisí zejména CO_2 v dopravě a reflektuje nejnovější vývoj legislativy EU. Za nejvýraznější změnu mezinárodního kontextu rozvoje čisté mobility, ke které došlo od schválení původního akčního plánu, lze považovat přijetí tzv. Pařížské dohody o změně klimatu. V této dohodě se signatářské země zavázaly mimo jiné udržet nárůst globální průměrné teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí.

Přijetí aktualizovaného NAPČM souvisí také s dalšími novými nařízeními, zejména s ambiciózními normami emisí CO_2 pro nové osobní automobily, lehká užitková a nově i těžká vozidla po roce 2020.

A konečně je tady ještě poslední, relativně čerstvý dokument, Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal), podle které by měla Evropa dosáhnout v roce 2050 tzv. klimatické neutrality.

Elektromobily mají dominovat

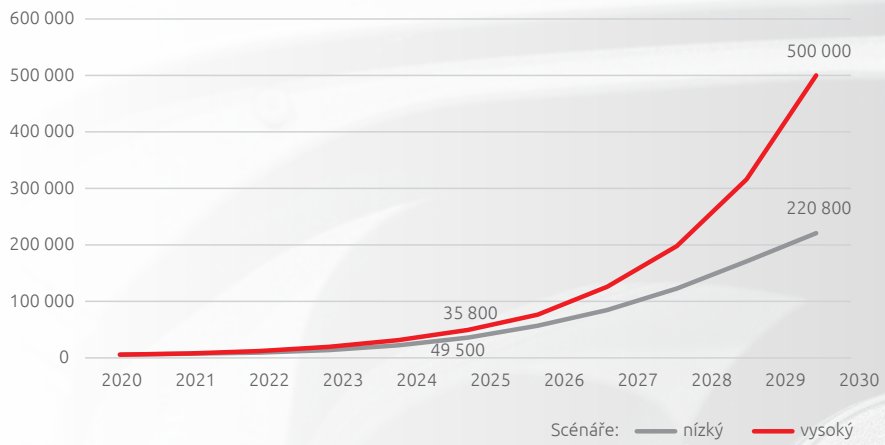
V NAPČM je věnována pozornost hlavně elektřině, zemnímu plynu a vodíku s tím, že v budoucnu zejména ve městech začnou převládat automobily s plným nebo částečným elektrickým pohonem. Těch by v roce 2030 mělo jezdit v ČR podle jednoho scénáře 220 tisíc, podle druhého dokonce 500 tisíc.

Podle údajů Centra dopravního výzkumu bylo v České republice k 31. 12. 2019 v Centrálním registru vozidel evidováno 7637 bateriových elektrických vozidel. Po započtení dat z prvního kvartálu se již celkový počet těchto vozidel blíží 10 tisícům. Téměř polovinu registrovaných bateriových elektrických vozidel tvořila kategorie M1 (48 %), s odstupem následovala kategorie LA (16 %) a L1 (13 %). Kategorie N1 pak byla zastoupena čtyřprocentním podílem.

Horní hranice intervalu, 500 tisíc elektromobilů (BEV) v roce 2030, by představovala zhruba sedm procent vozového parku, což by zajistilo České republice odpovídající postavení na tomto trhu v rámci EU i globálně. Počet 500 tisíc elektromobilů je v souladu s plněním emisního cíle pro automobilky při zachování struktury prodejů, dovozů a vývozů vozidel.

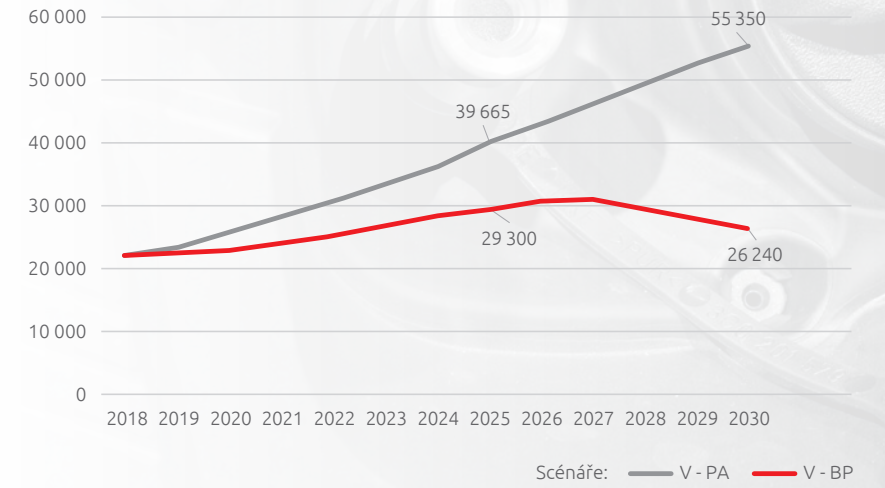
Vývoj počtu elektromobilů s výhledem k roku 2030

Zdroj: Propočty MPO



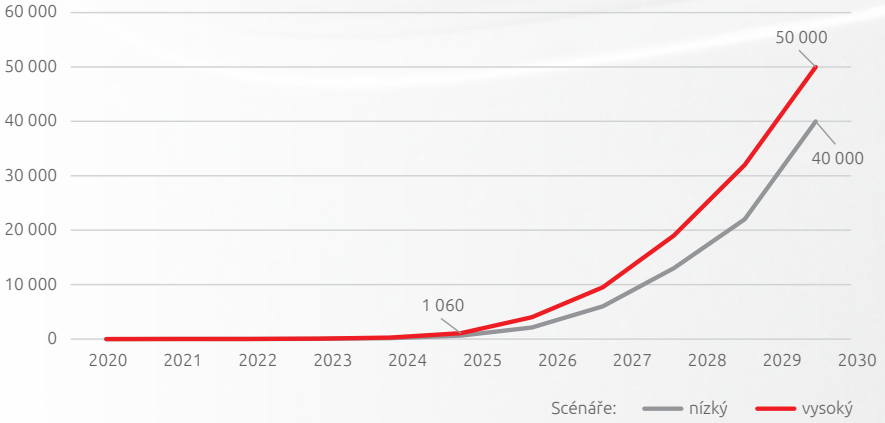
Vývoj počtu vozidel na zemní plyn s výhledem k roku 2030

Zdroj: Český plynárenský svaz



Vývoj počtu osobních vodíkových vozidel s výhledem k roku 2030

Zdroj: Propočty MPO



Elektromobilům by mělo být v roce 2030 k dispozici dle plánu 19 až 35 tisíc dobíjecích bodů.

Zemní plyn závislý na infrastruktuře

Podle informací Českého plynárenského svazu (cng4you.cz) jezdí aktuálně po českých silnicích přes 25 tisíc vozidel na stlačený zemní plyn (CNG), pro které je k dispozici již více než 200 plnicích stanic. V loňském roce se vůbec poprvé v běžném provozu objevily nákladní vozy na zkapalněný zemní plyn (LNG).

Počet vozidel využívajících jako palivo zemní plyn přitom každoročně roste. NAPČM počítá do roku 2030 s 35 tisíci vozidel. V případě LNG je cílem akčního plánu dosáhnout do roku 2030 počtu 5000 vozidel.

S ohledem na tento vývoj se předpokládá do stejného roku existence infrastruktury 350 až 400 veřejných plnicích stanic CNG a 30 LNG plnicích stanic. Zatímco v případě CNG lze očekávat, že infrastruktura bude vznikat na čistě tržním základě, v případě rozvoje LNG infrastruktury se jeví jako žádoucí, aby v určité míře pokračovala podpora z dotačních programů. Možnosti pro další zlepšení emisní stopy a tedy „ozelenění" zemního plynu nabízí zejména přimíchávání bioplynu či oblast tzv. syntetických paliv.

Vodík primárně do autobusů

U vozidel na vodíkový pohon vychází aktualizovaný NAPČM ze studie Využití vodíkového pohonu v dopravě v ČR z roku 2017, která byla také aktualizována.

Tab. **Cíle NAPČM: Počty vozidel a veřejné infrastruktury v roce 2030**

Vozidla	rok 2030
Elektromobily	220 000 – 500 000
EV busy	800 – 1 200
CNG OA	20 000 – 44 600
CNG busy	1 740 – 2 650
LNG kamiony	3 500 – 6 900
LPG	170 000 – 250 000
Vodík OA	40 000 – 50 000
Vodíkové autobusy	870
Dobíjecí body / plnicí stanice	**rok 2030**
Elektrické	19 000 – 35 000
CNG	350 – 400
LNG	30
Vodík	80

Nejen auta a infrastruktura

Kromě podpory nákupu vozidel a související infrastruktury bude nutné řešit také další záležitosti, bez nichž by nebyly cíle NAPČM splnitelné. Jde především o úpravy legislativy a daňových záležitostí, zejména pokud jde o využívání elektromobilů ve firemních fleetech, zajištění elektrické sítě, řešení parkování vozidel v podzemních garážích, podporu vzdělávání, výzkum a vývoj v této oblasti a další. Současně je třeba zajistit do roku 2030 splnění požadavku dosažení 14procentního podílu obnovitelných zdrojů energie v dopravě, jak vyžaduje nová směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

Všechna opatření jsou v NAPČM rozdělena do několika oblastí (Právní/legislativní, Přímé pobídky k nákupu vozidel, Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva, Nefinanční pobídky na straně poptávky, Výzkum, technologický rozvoj a demonstrace…) a podrobně rozpracována v kartách opatření.

Klíčovou prioritu celkové strategie ČR v oblasti vodíkové mobility by měl v první fázi představovat rozvoj v oblasti vodíkových autobusů. Plán cílí na dosažení 95 vodíkových autobusů k roku 2025 a 870 vodíkových autobusů k roku 2030. Z výše uvedené studie totiž vyplývá, že podpora autobusů na vodíkový pohon se především v první fázi vývoje jeví z nákladového hlediska jako výrazně efektivnější.

Pokud jde o vodíkové osobní automobily, počítá národní akční plán s tím, že do roku 2030 jich bude v ČR 40 až 50 tisíc (aktualizovaná „vodíková" studie uváděla 58 tisíc). To představuje přibližně jednu čtvrtinu cíle v oblasti bateriové elektromobility. Zajímavé možnosti nabízí vodík i pro zlepšení emisní stopy nákladních vozidel.

Budování sítě plnicích stanic je poměrně náročné, a to především kvůli vysokým nákladům. Po celé ČR by jich v roce 2030 mělo být 80, ale toto číslo se ještě může změnit v návaznosti na další vývoj na trhu vodíkových vozidel nejen v ČR, ale i v celé EU. Zároveň je stanoven minimální cíl v počtu stanic pro rok 2025, který zaručí rozvoj tohoto druhu paliva v dopravě. Při úvaze, kde by takové stanice mohly stát, se nabízí hlavní dálniční tahy a krajská města. Cílovou hodnotou pro rok 2025 je 15 vodíkových plnicích stanic.

Na výzkumu záleží

Čistá mobilita zahrnuje celou řadu výzkumných témat, která je třeba aktivně sledovat a využívat příslušné finanční prostředky na oblast výzkumu a vývoje, aby se technologický pokrok v této oblasti urychlil. Některá témata v této oblasti jsou přitom průřezová (např. Analýza životního cyklu technologických směrů v čisté mobilitě nebo Projekty synergické s rozvojem inteligentních sítí – Smart Grids), jiná se týkají jen jednotlivých typů alternativních paliv.

V případě bateriové elektromobility jsou předmětem výzkumu a vývoje nové typy baterií pro elektrická vozidla či nové architektury elektrifikovaných vozidel pro vyšší účinnost, dojezd a bezpečnost provozu. V případě vodíkové mobility je aktuálním tématem problematika technologie výroby vodíku z obnovitelných zdrojů pro dopravní účely nebo vývoj zdokonalených palivových článků pro vozidla.

Právě pokrok v těchto oblastech je jedním z faktorů, které budou mít vliv na splnění cílů NAPČM.

Jak na národní, tak na evropské úrovni existují výzkumné dotační programy, které lze na řešení uvedených výzkumných témat využít. Z národních programů účelové podpory to je například Program na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy DOPRAVA 2020+ administrovaný Technologickou agenturou ČR. *„Z tohoto programu byl již podpořen například výzkumný projekt zaměřený na téma čisté mobility v nákladní dopravě, rozvoj vodíkového regionu v Moravskoslezském kraji či projekt, který se týká tématu zavádění biometanu v dopravě,“* uvedl k tomu mluvčí ministerstva dopravy František Jemelka.

Evropská unie bude oblast výzkumu a vývoje financovat z rámcového programu pro výzkum a inovace Horizon Europe, který navazuje na dnes existující Horizon 2020. Důležitý nástroj na podporu výzkumu a vývoje, byť specificky zaměřenou výlučně na vodík, představuje Společný podnik pro palivové články a vodík.

Klíčové je financování z operačních programů…

Již původní NAPČM obsahoval řadu opatření, která byla zaměřena na přímou investiční podporu jak vozidel s alternativním pohonem, tak příslušné infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic. Téma financování čisté mobility zůstává klíčovým faktorem.

Z tohoto pohledu je dobrou zprávou, že i pro období 2021-2027 bude moct ČR na rozvoj čisté mobility počítat s určitou finanční podporou z prostředků Evropské unie. V první řadě jde o **fondy EU**, ze kterých jsou financovány jednotlivé operační programy (OP):

- *OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (OP TAK v gesci ministerstva průmyslu a obchodu)*

Program má být mimo jiné zaměřen na podporu nákupu osobních i účelových vozidel na alternativní paliva (elektřina, vodík, CNG a LNG) pro podnikatele a budování příslušné neveřejné infrastruktury. Měl by být zaměřen i na oblast energetické infrastruktury, což umožňuje podporu výstavby zkapalňovacích stanic na LNG včetně potřebné úpravy plynárenské infrastruktury a podporu činností umožňujících širší využití biometanu v oblasti dopravy.

- *OP Doprava (OPD v gesci ministerstva dopravy)*

Předpokládá se pokračování dotačního programu na podporu budování veřejné infrastruktury pro alternativní paliva s důrazem na dobíjecí stanice a vodíkové plnicí stanice. Předpokládá se, že by na tuto oblast mohly být vyčleněny až čtyři miliardy korun. Podle informací ministerstva dopravy ale není jisté, co s těmito plány udělá vývoj související s epidemií covid-19. První výzva nového dotačního programu by měla být podle Františka

Dobíjecí infrastruktura a energetická bilance

Uvést v tuto chvíli přesný počet dobíjecích bodů v České republice je obtížné. Míst, kde je možné „nakrmit“ baterii, rychle přibývá, budují je výrobci elektrické energie ze standardních i obnovitelných zdrojů, poskytovatelé přenosové soustavy, výrobci automobilů, ale už i někteří samostatní provozovatelé. Podle dřívějších vyjádření ministerstva průmyslu a obchodu by letos mělo být v ČR k dispozici okolo 1300 dobíjecích bodů.

Za významným počtem veřejných dobíjecích stanic pro elektromobily v České republice stojí v současnosti **ČEZ**. Síť se za poslední rok a půl zdvojnásobila a čítá nyní 200 stanic, více než 140 jich umožňuje rychlé dobíjení. Stanice ČEZ jsou dnes už k dispozici ve všech krajích ČR. O využívání těchto veřejných rychlodobíjecích stanic svědčí podle společnosti rostoucí objem odebrané elektřiny. V průběhu letošního 1. čtvrtletí meziročně stoupl o více než 54 procent na téměř 600 tisíc kWh.

Pokud jde o výhled do roku 2030, pracuje ČEZ s několika scénáři. Pro rok 2025 a optimistický scénář vývoje počtu elektromobilů a hybridů v ČR vidí jako cílovou metu ve své síti zhruba 1200 stanic, o pět let později by to mělo být výrazně nad dva tisíce. Připomeňme, že podle NAPČM by v roce 2030 mělo být v ČR 19 až 35 tisíc dobíjecích bodů.

Za významným počtem dobíjecích stanic v ČR stojí ČEZ. *Foto: ČEZ*

Výstavbu sítě financuje ČEZ i s pomocí veřejné podpory, z programu CEF a z OP Doprava. Nicméně zhruba polovinu rychlodobíjecích stanic postavil z vlastních zdrojů. *„Pokud se nedostatek dobíjecích stanic nemá stát brzdou dalšího rozvoje elektromobility, je veřejná podpora důležitým stimulem. Vzhledem k tomu, že výstavba sítě by měla předbíhat vývoj trhu, není její výstavba a provoz profitabilní. To se změní až poté, co bude na silnicích řádově větší počet elektromobilů,“* říká k tomu Martin Schreier z útvaru mediální komunikace společnosti.

Pokud se podaří naplnit cíle NAPČM a v roce 2030 bude v ČR jezdit 500 tisíc elektromobilů, podle ČEZu by to nemělo mít výrazný vliv na celkovou energetickou bilanci. S různými scénáři vývoje, například včetně elektrifikace v železniční dopravě, případně nasazováním nezávislých elektrických pohonů v městské hromadné dopravě, totiž počítá mimo jiné i Aktualizovaná státní energetická koncepce.

Jemelky z tiskového odboru ministerstva vyhlášena začátkem roku 2022, záleží však na tom, kdy bude schválen víceletý rozpočet EU, aby pak následně mohla ČR zahájit vyjednávání s EK ohledně notifikace veřejné podpory pro tento nový program.

- *Integrovaný regionální OP (IROP v gesci ministerstva pro místní rozvoj)*

Program počítá s podporou intervencí zaměřených na pořízení nízkoemisních a bezemisních vozidel (autobusů/trolejbusů) a budováním související infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic pro veřejnou dopravu.

… i z dalších zdrojů

Důležitý zdroj financování čisté mobility může představovat Nástroj pro propojení Evropy, tzv. **nástroj CEF**. Jde o unijní program, jehož cílem je hlavně podpora transevropských sítí v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací. Na rozdíl od operačních programů, které také mimo jiné pokrývají uvedené oblasti, není CEF spravován na národní úrovni, ale jedná se o program Evropské komise. Ta vypisuje výzvy, na které žadatelé mohou reagovat svými žádostmi, určuje jejich rozpočet a termíny. Pro období 2014 až 2020 je v něm 33,2 miliardy eur a žádosti podávají převážně subjekty z veřejného a podnikatelského sektoru.

Nové nařízení CEF II stanoví, že minimálně 15 procent z prostředků tvořících tzv. kohezní část CEF musí být použito na akce týkající se měkké infrastruktury, kam spadá především oblast infrastruktury pro alternativní paliva (kromě třeba rozvoje autonomních vozidel či inteligentních dopravních systémů).

Za nový zdroj financování čisté mobility lze považovat **modernizační fond**, jehož zřízení se připravuje. Jeho vznik vychází ze směrnice o obchodování s povolenkami na období let 2021 až 2030 s přibližnou alokací 120 miliard korun, přičemž část z těchto prostředků by mohla být využita například na podporu nákupu nízkoemisních a bezemisních autobusů či železničních jednotek s alternativním pohonem.

Kde peníze ubydou

Národní akční plán čisté mobility nepředpokládá v souvislosti s jeho realizací zásadní zvýšení výdajů, respektive snížení příjmů státního rozpočtu. Dopady na státní rozpočet budou

Jak to vidí…

Národní akční plán čisté mobility předpokládá, že do deseti let bude na českých silnicích 220 až 500 tisíc elektromobilů a bude jim k dispozici 19 až 35 tisíc veřejně přístupných dobíjecích bodů. Zároveň by mělo v roce 2030 v Česku jezdit 40 až 50 tisíc automobilů na vodíkový pohon a jim by mělo sloužit 80 veřejně přístupných vodíkových stanic. Jak to vidíte vy?

… Miroslav Dvořák, viceprezident AutoSAPu, místopředseda Divize dodavatelů, předseda představenstva MOTOR JIKOV Group

Osobně jsem k naplnění prognóz aktualizovaného národního plánu čisté mobility skeptický, a to hned z několika důvodů. Tím hlavním je aktuální koronavirová krize, která se bohužel dle mého přesvědčení přelije v krizi ekonomickou. Vezmeme-li to čistě pragmaticky, prvním a hlavním cílem nás všech by mělo být vyrovnat se nejprve s krizí a výzvami, které představuje nemoc covid-19. Málokdo bude mít v době nejistoty chuť investovat do nového vozu a v případě elektromobilu ještě do výrazně dražšího. Celý optimistický plán růstu počtu elektromobilů se proto dle mého názoru posune až o několik let. Do deseti let má po silnicích v Česku jezdit půl milionu elektromobilů, to je v podstatě roční produkce celé americké Tesly. Z hlediska kupní síly obyvatelstva mi to nepřijde reálné.

Bohužel aktuální vývoj na poli evropské legislativy nebere v potaz celkovou uhlíkovou stopu automobilu od výroby vozu přes zdroj energie a tlačí výrobce do vývoje a výroby lokálně bezemisních vozidel. Hon za emisemi bude tak mít – a z Národního akčního plánu čisté mobility je to patrné – za oběť například auta na stlačený zemní plyn, která jsou z pohledu celkové uhlíkové stopy šetrnější než elektromobily.

Slabé místo plánu vidím také v plánované infrastruktuře dobíjecích míst a reálnosti kapacit elektrické energie.

Plán zcela správně, i když poměrně odvážně, počítá s nárůstem vozů na vodíkový pohon, z dnešních stovek kusů na padesát tisíc v roce 2030, to je dvojnásobek dnešního počtu vozů na CNG. V Česku přitom zatím není ani jedna veřejná stanice, kde by mohly tyto vozy vodík doplňovat.

… Mojmír Čapka, místopředseda Divize dodavatelů AutoSAPu, předseda představenstva BRISK Tábor

Pomineme-li četná stanoviska a závěry některých odborných analýz, že elektromobilita je vlastně slepá ulička, která bude v blízké budoucnosti opuštěna, pak problémy, které ovlivní dosažení cílů NAPČM, jsou v zásadě obecně známé. Jde například o to, že vzhledem k omezeným podmínkám provozu a plnohodnotnému využití elektromobilů lze při jejich prodeji jen stěží dosáhnout uspokojivých čísel bez dotačních programů. Je zajímavé, že asi 80 procent současných prodejů elektromobilů v Evropě připadá pouze na čtyři země (Švédsko, Norsko, Nizozemsko, Německo), které nákup masivně podporují. V ostatních zemích jsou dnes prodeje zanedbatelné.

Splnění emisních norem a cíl NAPČM v ČR počítají s mnohonásobným zvýšením prodejů, je ovšem otázka, zda naše vláda bude chtít obdobně jako výše uvedené země prodej elektromobilů podporovat a jak dlouho. Nabízí se s určitou nadsázkou i „řešení", že automobilky budou prodávat elektromobily se ztrátou a kompenzovat to ziskem z prodeje vozů s klasickým spalovacím motorem.

Dalšími důležitými aspekty bude i možnost dobíjení v místě bydliště majitelů elektromobilů a distribuce elektrické energie. Dobíjení akumulátorů potřebuje dostatečný příkon, na který nejsou distribuční sítě dimenzovány. Dobíjení z klasické zásuvky bude nárazově zatěžovat distribuční soustavu

pokryty zainteresovanými kapitolami v rámci jejich výdajových limitů schválených na jednotlivé roky. K investicím do nákupu vozidel na alternativní pohon a související infrastruktury budou využity fondy EU.

Nicméně pokud se podaří znatelně rozhýbat trh s vozidly na alternativní pohon, musí se tato skutečnost projevit výpadkem z výběru spotřebních daní z benzínu a nafty a také silniční daně, kterou tato vozidla neplatí. Nepůjde ale o nic dramatického, zejména ne u spotřební daně, která je z hlediska celkového daňového inkasa málo významná.

Odhadovat výběr spotřebních daní na deset let dopředu podle ministerstva financí navíc ani nelze. *„Za takto dlouhou dobu může dojít k řadě zcela nepředvídatelných událostí, viz letošní covid-19. Rozhodnutí o sazbách daní je politickým rozhodnutím, které se pravděpodobně bude měnit dle představ vlád, které budou zvoleny. Existuje tak mnoho scénářů, které mohou nastat,“* říká ministerstvo ústy Zdeňka Vojtěcha z odboru vnějších vztahů a komunikace. ***ba***

Elektromobilům by mělo být za deset let k dispozici dle plánu 19 až 35 tisíc dobíjecích bodů. *Foto: ŠKODA AUTO*

a zároveň neumožní rychlé nabíjení. Většina domácností nemá odpovídající příkony a kapacitu přívodních vodičů. V případě velkých bytových domů a sídlišť by za současných podmínek dobíjení bylo prakticky nemožné.

Také je třeba vzít v úvahu, že v ČR se zhruba 47 procent elektrické energie vyrábí spalováním fosilních paliv v tepelných elektrárnách. Alternativou je výstavba nových jaderných bloků – je ovšem otázka, zda EU uzná vzhledem ke stanoveným ekologickým parametrům naši energetickou koncepci za přijatelnou. Přitom je známo, že v našich podmínkách obnovitelné zdroje (s ohromnými dotacemi) neumožňují dostatečné a stabilní dodávky energie.

Osobně si myslím, že cíle stanovené v NAPČM budou v průběhu několika let revidovány a přizpůsobeny reálným podmínkám. Spalovací motory přitom zdaleka nekončí.

… Jan Linhart, partner, KPMG Česká republika

Jakkoliv je Národní akční plán čisté mobility důležitým výchozím dokumentem pro další rozvoj nových technologií v dopravě, je tento dokument už k datu schválení své poslední aktualizace zastaralý. To není výtka vůči jeho tvůrcům, ale pouhé konstatování situace, ve které jsme se nečekaně ocitli.

Celá ekonomika, dopravu nevyjímaje, dozná strukturálních změn v důsledku koronavirové pandemie. Ta bude z pohledu čisté mobility představovat nejen posun základny, kterou je kvantifikován výchozí stav dopravy a znečištění. Především ale povede ke změně chování firem i jednotlivců, se značným efektem na dopravu. Proto bude důležité s odstupem času vyhodnotit znovu situaci a aktualizovat směřování na další období. To neznamená, že bychom v implementaci neměli pokračovat. To by byla velká chyba.

Jednotlivá opatření je proto v této chvíli zbytečné komentovat z pohledu nastavení parametrů. Důležité je, že jako celek tento dokument podporuje rozvoj nových technologií. To je ale zároveň jeho slabina. Národní akční plán čisté mobility řeší pouze malou část problému, tedy víceméně témata související s uváděním nových (tzv. čistých) vozidel do provozu a problémy s tím spojené. Podporou této části se budou dále rozevírat nůžky mezi jednotlivými skupinami uživatelů. Na jedné straně zde bude poměrně omezený počet vozidel naplňující představy o čisté mobilitě. Na druhé straně nedojde ke změně tam, kde by efekt byl ještě výraznější.

Česká republika má zastaralý vozový park s velkým počtem vozidel s emisemi nastavenými v době jejich uvádění do provozu, tedy na hony vzdálenými současným normám. Špatný stav vozového parku je podporován volným režimem dovozu (často velmi) ojetých aut ze zahraničí, která k plnění klimatických cílů rozhodně nepřispívají. Mohli bychom pokračovat i dalšími nedořešenými tématy – nedostatečnou kontrolou dodržování platných předpisů, přetíženými kamiony, špatným stavem dopravní infrastruktury obecně a tak dále.

Pokud stát nebude schopen dostatečně uchopit i ostatní témata, bude čistá mobilita sice pozitivním krokem, avšak s omezeným reálným dopadem.

… Robert Kiml, člen představenstva, generální manažer pro administrativu Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech

Rychlý rozvoj elektromobility záleží na ceně automobilu a infrastruktuře, která podporuje dobíjení/tankování těchto aut. Pokud nedojde ke zvýšení podpory nákupu/provozu elektromobilů a výraznému zrychlení výstavby dobíjecích/tankovacích míst, tak mám velké pochybnosti ohledně stanoveného cíle.

Jako příklad uvedu dobíjecí infrastrukturu. Vybudovat 19 až 35 tisíc dobíjecích míst je nereálný cíl při současných finančních a stavebně povolovacích omezeních. Takového počtu můžeme dosáhnout jedině dvěma cestami: buď velkým finančním zapojením státu, který výrazně zjednoduší povolovací proces, nebo výrazným zapojením soukromého sektoru, který bude motivován státem.

Služby pro mobilitu

Počítač na kolech

Do budoucna už nebudou automobilky pouze výrobci aut, ale stanou se také poskytovateli digitálních řešení. V **Digiteq Automotive** mluví o „počítači na kolech“, tedy o automobilu, který bude propojený, personalizovaný, elektrický, sdílitelný a sdílený, autonomní a bezpečný. A jsou přesvědčeni o tom, že uživatelé budou mít o takový produkt zájem.

Digiteq Automotive, dceřiná společnost firem ŠKODA AUTO a Carmeq, tedy jeden ze členů koncernu Volkswagen, už od roku 2001 testuje a vyvíjí elektrické a elektronické systémy do aut. Disponuje týmem více než čtyř stovek expertů, mnohaletým know-how a zázemím laboratoří a testovacích center v Praze, Mladé Boleslavi a v Plzni.

Od letošního ledna je v Digiteq Automotive šest nových oddělení – tři na straně vývoje, tři zabývající se integrací a testováním. Základní činností oddělení Služby pro mobilitu budoucnosti je hledat cesty, jak pomoci značkám koncernu Volkswagen vyvíjet nové digitální služby spjaté s „propojenými“ auty. Zároveň pracuje na řešeních, jak tyto nové služby zapracovat do uživatelského rozhraní.

Jedním z nejzajímavějších témat je komunikace aut mezi sebou. Podle **Francka Cloweze, vedoucího oddělení Služby pro mobilitu budoucnost**i, je z pohledu Digiteq Automotive vývoj systému pro komunikace automobilů mezi sebou (součást komunikace Car-to-Everything –C2X) ukončen. *„Během několika posledních let se definovaly základní případy použití nejen pro zvýšení bezpečnosti, ale také pro zvýšení komfortu,“* říká Franck Clowez a upřesňuje: *„Pro tento specifický druh komunikace byly také určeny komunikační technologie – mimo jiné sítě 5G. Nicméně v rámci EU je schválen standard IEEE 802.11p. Tuto technologii implementuje také Volkswagen Golf 8. generace. Jeden typický příklad použití: Pokud senzory vyhodnotí potenciálně nebezpečnou situaci vyvolávající prudké brždění, aktivují se nejen předdefinované scénáře ochrany posádky a ostatních účastníků provozu, ale také se vyšle rádiová zpráva pro okolní automobily, která je informuje v předepsaném formátu o dané situaci – řidič i blízké vozy mají možnost anticipovat, a to i mimo přímou viditelnost.“*

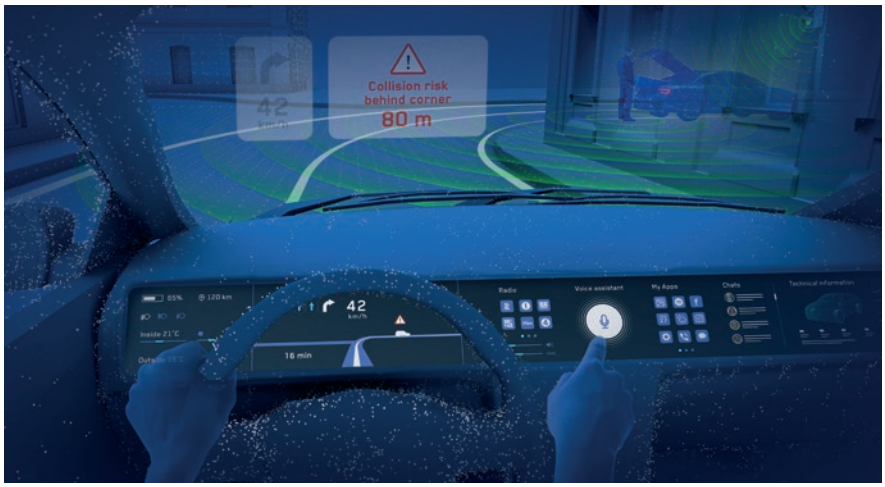


Foto: Digiteq Automotive

Mezi další nosná témata patří online aplikace spojené s autem. Digiteq Automotive pomáhá s integrací těchto služeb do ekosystému koncernu Volkswagen a rozvíjí také funkce on-demand, které bude možné dokupovat přes internet během provozu auta. A kdy budou tyto funkce běžně k dispozici? *„Škoda Auto právě zavádí tyto tzv. funkce na vyžádání do nové generace vozu Octavia a některé z dalších koncernových vozů již tuto možnost mají. Zákazníci si budou moct takto flexibilně dokoupit funkce zejména v oblasti infotainmentu a v budoucnu také v oblasti světelných a asistenčních systémů, a to i poté, co si vozidlo pořídili,“* upřesňuje Franck Clowez.

Franck Clowez je přesvědčen o tom, že o nové funkce budou mít zákazníci zájem. Jejich cena se bude lišit podle trhů, zájemce bude mít možnost jednorázově si objednat měsíční zkušební verzi, kterou lze prodloužit. Některé funkce budou předinstalované v infotainmentu, tudíž připravené k aktivaci, jiné bude možné stáhnout a instalovat podobně jako aplikace do mobilních telefonů. Podle vedoucího oddělení Služby pro mobilitu budoucnosti očekávají uživatelé automobilů podobnou evoluci, k jaké došlo právě třeba u mobilních telefonů, které se změnily z jednoduchých tlačítkových zařízení na „počítače“ s možností telefonování. **ba**

Vzdálený dohled

Na dálku, přesto bezpečně

Společnost **TÜV SÜD Czech**, která poskytuje služby v oblasti testování, inspekce, certifikace a homologace, přišla v době karantén s novinkou: Nabízí vzdálený dohled na zkoušky prostřednictvím kamerového systému.

To, co se ještě donedávna zdálo téměř neuskutečnitelné, stává se realitou. I v oblastech, které kladou mimořádné nároky na zabezpečení informací, je možné pracovat on-line.

Při zkouškách zejména v automobilovém průmyslu, kde se přenášejí často velmi citlivé informace, se vyžaduje, aby se společnosti, které s daty manipulují, prokázaly známkou TISAX. TÜV SÜD prošla touto certifikací už před čtyřmi roky, a proto nyní může k tradičně zavedeným postupům přidat i služby využívající moderní technologie. Ve Zkušebním centru bezpečnosti a elektroniky v Bezděčíně a v Emisní laboratoři v Roztokách provádí zkoušky, které může klient sledovat v reálném čase přes svůj počítač v prostředí své kanceláře, nebo z domova.

Nezbytnými prvky ochrany tady jsou: víceúrovňová autentizace přístupu zákazníka včetně dvoufaktorového ověření, zabezpečený přístup na straně laboratoře, proškolení zaměstnanci, šifrovaný a časově vymezený přenos, logování všech přístupů a zajištění ochrany osobních údajů.

Jak vysvětluje **Milan Sedlák, který má v TÜV SÜD Czech na starosti projektové řízení v sekci speciálních projektů** a koordinuje činnosti v oblasti bezpečnosti informací (ISMS, TISAX), v laboratoři se provádějí testy, zatímco zákazník sedí ve své firmě a sleduje vše na dálku prostřednictvím zabezpečeného přenosu. Tomu předchází smluvní nastavení vztahu se zákazníkem a zmíněné vícestupňové ověření přístupu. Zákazník má pak své „oko" přímo v laboratoři a telefonicky předává vedoucímu zkoušky instrukce o nastavení záběru, sleduje zkoušku a ihned po ní vidí její výsledek

Klienti mohou sledovat zkoušky v reálném čase prostřednictvím svého počítače ze své kanceláře, nebo z domova. *Foto: TÜV SÜD Czech*

Souviselo zavedení vzdáleného dohledu na zkoušky se současnou pandemií a požadavkem omezit pohyb lidí?
Souviselo, zejména zahraničním klientům se přístup ke zkouškám výrazně zkomplikoval. Touto službou jsme nabídli nejen omezení kontaktů osob v době pandemie, ale také úspory z cestování a ubytování klientů. Podobné požadavky jsme z důvodů snížení nákladů zaznamenali již dříve, neexistovala však metoda zabezpečeného přenosu.

O jaké zkoušky se konkrétně jedná a kdo jsou klienti?
V Bezděčíně provádíme dynamické zkoušky komponentů, pevnostní testy, zkoušky airbagů a podobně. Samotná zkouška trvá několik milisekund, ale pro zákazníka je důležitý nejen okamžitý výsledek, ale také dohled na její přípravu a okamžitá zpětná vazba o výsledku. V Roztokách zkoušíme motory a již jsme zaznamenali zájem zahraničního zákazníka o připojení.

Obecně je naším prioritním zákazníkem automobilový průmysl. Ale na katapultu v naší laboratoři dynamických zkoušek jsme již testovali i náraz ultralehkého letadla.

Kolik klientů novinku zatím využilo?
Služba je nová, okamžité reakce zákazníků po jejím zveřejnění jsou velmi pozitivní. Samotné zkoušky však podléhají dlouhodobému plánování a přípravě.

Věříme, že novinka bude mít význam zejména pro vzdálenější zákazníky, ti lokální, kterých je většina, budou zřejmě nadále docházet k nám.

Pracujete ještě na nějakém dalším vylepšení?
Můžeme navýšit počet kamer, zkvalitnit přenos z HD na 4K. V každém případě budeme naslouchat potřebám našich klientů. ***ba***

Pomůže EU autoprůmyslu?

Diskuse se vedou o odkladu legislativy i o finanční injekci

Zástupci autoprůmyslu zemí Visegrádské skupiny požadují, aby Evropská unie odložila účinnost některých regulatorních opatření alespoň o půl roku. Výrobci totiž vlivem koronavirové krize nemohou stihnout **vyhovět některým novým technickým či administrativním požadavkům**.

Z důvodu pandemie covid-19 byla zásadním způsobem narušena funkčnost výrobních i prodejních řetězců automobilového průmyslu, jednoho z hlavních motorů české ekonomiky. Prakticky všichni velcí výrobci vozidel byli v průběhu března a dubna nuceni zastavit výrobu, zejména v návaznosti na rozhodnutí o uzavření dealerství v ČR i napříč EU. Obdobně byla nucena uzavřít nebo omezit výrobu i většina dodavatelských firem. Ztráty tržeb ve výrobě finálních výrobců vozidel a dodavatelů v ČR se jen do poloviny dubna vyšplhaly na 67 miliard korun a od té doby dále narostly. V České republice současně poklesl prodej nových osobních vozidel v březnu meziročně o 36, v dubnu o 53 a v květnu o 44 procent.

Obdobně jako v ČR i napříč Evropskou unií došlo v průběhu března a dubna k totálnímu zastavení výroby vozidel. Dosud to představuje ztrátu více než 2,4 milionu vozidel a tedy 15 procent z celoroční produkce 16,5 milionu vozidel. Za současného stavu přitom nelze očekávat, že by se uvedené ztráty podařilo v průběhu roku 2020 dohnat. Naopak lze předpokládat, že bez robustních opatření na podporu budou uvedené ztráty dále stoupat.

V souvislosti s těmito problémy byly společnosti v automobilovém průmyslu konfrontovány s praktickou nemožností realizovat vývoj, testování a schvalování vozidel, a to z důvodu nuceného utlumení jak vlastních aktivit, tak i práce homologačních orgánů. Po znovuspuštění všech činností lze čekat, že budou testovací a schvalovací kapacity zahlceny. Současně došlo ke zpožďování v přijímání prováděcích předpisů. Z těchto důvodů je třeba analyzovat dopady současné krize na možnost výrobců v automotive plnit požadavky vyplývající z legislativy dle původně plánovaného harmonogramu a účinnost v odůvodněných případech posunout.

Zástupci autoprůmyslu zemí Visegrádské skupiny proto požadují, aby Evropská unie odložila účinnost některých regulatorních požadavků alespoň o půl roku.

Firmy v autoprůmyslu byly konfrontovány s praktickou nemožností realizovat vývoj, testování a schvalování vozidel, a to z důvodu nuceného utlumení jak vlastních aktivit, tak i práce homologačních orgánů.

Přísnější emisní normy

Sdružení automobilového průmyslu ČR spolu s partnery ze Slovenska, Polska a Maďarska upozorňuje, že již za půl roku vejde v platnost norma EURO 6d zavádějící dosud nejpřísnější způsob měření emisí pevných částic a oxidu dusíku. Kromě jiného se při testování nových vozidel mají od ledna 2021 využívat hodnoty naměřené v reálných podmínkách (Real Drive Emissions – RDE) s mnohem menší odchylkou mezi měřením emisí v laboratoři a v reálných podmínkách pomocí zařízení PEMS (Portable Emission Measuring System – přenosné emisní měřicí zařízení).

Další normou zmiňovanou automobilovými asociacemi je EURO VI (step E) týkající se těžkých užitkových vozidel a emisí, které uvolňují v době studeného startu. Emise uvolňované při studeném startu v předchozí

Emisní zkoušky se mají nově provádět v reálných podmínkách s pomocí zařízení PEMS. Na snímku laboratoř Společného výzkumného střediska (JRC) se sídlem v Ispře (Itálie)

Foto: Evropská komise

legislativě nebyly zohledňovány, což se má změnit právě s normou EURO VI (step E). Zkoušky se mají provádět rovněž v reálných podmínkách s pomocí zařízení PEMS, které měří i počet specifických emitovaných částic (Particle Number). Měření počtu specifických emisí, a to i v době studeného startu, by mělo být povinné již od 1. ledna 2021. Pro výrobce ale bude splnění tohoto termínu vzhledem k pozastavenému provozu značně náročné. Plnění evropských norem totiž vyžaduje úpravu hardwarového systému či kalibraci.

Výrobcům motorů by mohl v tomto směru ulehčit právě požadavek AutoSAPu, který se svými visegrádskými partnery apeluje na Evropskou komisi, aby platnost norem odložila o 12 měsíců.

Typové schvalování, konec výjimky

Zástupci autoprůmyslu požadují také odklad účinnosti nového nařízení o typovém schvalování vozidel (nahrazujícího směrnici 2007/46/ES). Nařízení stanovuje technické požadavky na schvalování typu a uvádění na trh v případě všech nových vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, harmonizuje způsoby, jakými členské státy a jejich orgány vozy výrobcům schvalují, a zavádí nová ustanovení pro dozor nad trhem. Výrobci mají na jeho základě předkládat příslušným orgánům žádosti a další dokumenty pro schválení konkrétního typu vozidla. Od 1. září 2020 se má systém schvalování začít pro nové typy využívat povinně. Přitom je třeba, aby Evropská komise schválila jednotné šablony (např. pro CoC – Certificate of Conformity/prohlášení o shodě) či byla nastavena kritéria pro dozor nad trhem. Výrobci se navíc budou muset připravit na novou administrativu, což pro ně může znamenat zbytečnou zátěž v krizové situaci.

> AutoSAP a jeho visegrádští partneři apelují na EK, aby odložila platnost některých norem o 12 měsíců.

Již schválené evropské předpisy mohou také znesnadnit výrobcům vozů vyprodávání zásob. Dle legislativy o typovém schvalování mohou členské státy standardně po omezenou dobu registrovat a povolovat prodej nebo uvádění do provozu vozidel odpovídajících typu vozidla, jehož schválení typu již není platné (tzv. vozidla z výběhu série). Letos končí možnost vyprodat zásoby hned u několika norem, přičemž z důvodu zavřených dealerství nebylo možné plánované prodeje uskutečnit. Zástupci autoprůmyslu proto požadují, aby mohli výrobci prodávat vozidla i šest měsíců po konci platnosti zmíněné výjimky.

„Rychlost, s jakou Evropská komise vydává nové normy, představuje obecně zátěž pro všechny automobilky na celém evropském trhu. Jen za poslední dva roky byly vydány tři nové emisní normy. Administrativa spojená s úpravami a následnými testy podle neustále se měnících předpisů je čím dál náročnější z hlediska technologií, času a v neposlední řadě financí,“ uvedla k evropské legislativě Simona Havlíková ze společnosti ŠKODA AUTO.

„Musíme navíc sledovat i ostatní regiony mimo EU, kde platí jiné předpisy. Emisní legislativa je jasně daná a plně ji respektujeme. Současná situace spojená s pandemií koronaviru její včasné plnění neusnadňuje, nicméně ŠKODA AUTO udělá vše pro to, aby stanovené cíle splnila,“ dodala.

Zásadní bude komunikace

Čeští europoslanci aktivní ve výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) **Kateřina Konečná** (KSČM) a **Ondřej Kovařík** (ANO) se shodují, že zmíněné požadavky automobilového průmyslu jsou vzhledem k dopadům současné pandemie rozumné. *„V rámci řešení krize byly na úrovni EU prodlouženy lhůty pro implementaci u celé řady předpisů, včetně letecké, železniční či silniční dopravy. Měli bychom obdobně postupovat také s ohledem na výrobce automobilů,“* poznamenal Ondřej Kovařík.

Visegrádský autoprůmysl však rozhodně nemá vyhráno. I když ACEA řešila s Evropskou komisí tyto záležitosti již dříve, Kateřina Konečná má o úspěchu pochybnosti. *„V čase, kdy už v mnoha zemích EU dochází k opadávání nejhorší fáze pandemie a k postupnému oživování ekonomiky, je načasování přinejmenším nešťastné,“* řekla europoslankyně. Zároveň však připustila, že evropské instituce jsou v posledních měsících flexibilnější a běžně několikaletý legislativní proces se zkrátil na týdny.

Pokud jde o šanci na úspěch konkrétních požadavků, tu největší Kateřina Konečná vidí u možnosti prodloužení prodeje starších modelů ze skladů. *„Naopak nejmenší šanci vidím u prodlužování náběhu nových fází EURO VI. Odklad až na leden 2022 z ledna 2021 je z dnešní perspektivy opravdu poměrně dlouhý,“* dodala europoslankyně, která se agendě věnuje.

Jak uvedl Ondřej Kovařík, zmíněné návrhy je nutno komunikovat také s dalšími členskými státy a Evropskou komisí, aby byly lepší šance k jejich prosazení. *„Je potřeba vysvětlit, že se sektor nevzdává povinností obsažených v uvedených normách, nicméně jejich plná aplikace vyžaduje za současné situace delší dobu,“* řekl europoslanec s tím, že aktivní komunikace ze strany výrobců automobilů bude pro možnost prosazení těchto návrhů zásadní.

Lhůty musí být zdůvodněné

„O délce nutného odkladu se stále vedou diskuze na všech úrovních. Konkrétní lhůty musí být řádně zdůvodněné, aby je následně bylo možné při jednáních na evropské úrovni obhájit, neboť zájmy různých členských států, evropských institucí i partnerů v sociálním a hospodářském dialogu jsou v mnohém rozdílné,“ uvedl mluvčí Stálého zastoupení ČR v Bruselu **Petr Janoušek.**

„Komise nyní analyzuje informace, které získala ze strany automobilového průmyslu, a na jejich základě má předložit návrhy případných opatření,“ přiblížil květnový stav Petr Janoušek. Následně přijde na řadu vyjednávání o detailech.

Česká republika připojila svůj podpis také pod dokument, který připravila koalice dvanáctky podobně zaměřených členských států EU v polovině května z iniciativy Španělska a kterým vyzvala k cílené podpoře automobilového průmyslu v rámci chystaného plánu obnovy. Součástí dokumentu je podle Stálého zastoupení mimo jiné právě i výzva, aby byl automobilovému průmyslu poskytnut dostatečný čas

Evropský plán obnovy

Evropská komise chce v rámci pokrizové obnovy evropských ekonomik poskytnout členským zemím EU 750 miliard eur (přes 20 bilionů korun). Půl bilionu eur z částky, kterou si plánuje vypůjčit na finančních trzích, bude určeno na přímé platby, zbylých 250 miliard na úvěry.

Z tohoto mimořádného balíku peněz by měla Česká republika dle návrhu předběžného rozdělení přímých plateb a úvěrů dostat téměř 20 miliard eur (skoro 550 miliard korun).

Aby získala další finanční prostředky, navrhuje EK řadu nových vlastních zdrojů, které by mohly souviset se systémem obchodování s emisními povolenkami (Emissions Trading Scheme), mechanismem pro uhlíkové vyrovnání na hranicích (Carbon Border Adjustment), zavedením digitální daně a podobně.

Předsedkyně EK Ursula von der Leyenová představila plán na podporu oživení evropské ekonomiky. *Foto: Evropská komise*

Komise v dokumentu EU Recovery Plan připouští, že likvidita a přístup k finančním prostředkům budou v pokrizové době pro společnosti nadále výzvou. Současně uznává, že automobilový průmysl patří mezi nejpostiženější sektory, neboť byl zasažen jak přerušením dodavatelských řetězců, tak poklesem poptávky.

Základem obnovy ekonomik bude dle očekávání Zelená dohoda. V oblasti dopravy je cílem především zrychlit zavádění čistých vozidel a alternativních paliv. Prostřednictvím evropských fondů by měla být mimo jiné podpořena instalace milionu dobíjecích stanic, vybudována udržitelná dopravní infrastruktura a zajištěn přechod k čisté městské mobilitě.

Na lednovém autosalonu v Bruselu ještě nikdo netušil, co se v autoprůmyslu odehraje. Akci navštívil i výkonný místopředseda EK odpovědný za evropskou ekologickou dohodu Frans Timmermans, aby zde jednal o čisté mobilitě pro Evropu. *Foto: Evropská komise*

na úplné zotavení a kompenzaci všech zpoždění způsobených omezením výroby a uzavíráním výrobních závodů automobilek i jejich subdodavatelů.

Pomoc ze státního rozpočtu i z programů EU

Potenciální pomoc automobilovému průmyslu se zotavením má více podob. Jak upozornil Petr Janoušek, na evropské úrovni vznikají opatření na podporu jednotlivých sektorů průmyslu spíše prostřednictvím úpravy legislativy nebo pravidel veřejné podpory. O pomoci nejzasaženějším oborům pak s respektem k pravidlům EU rozhodují jednotlivé členské státy samy. Mohou využít jak prostředky ze svých státních rozpočtů, tak také nevyčerpané prostředky z evropských fondů. *„Za tímto účelem už EU upravila pravidla tak, aby čerpání disponibilních unijních peněz bylo co nejjednodušší a nejflexibilnější,"* řekl k tomu mluvčí. Česká republika tak díky tomu už v polovině března dostala možnost využít 1,2 miliardy eur.

Europoslanec Ondřej Kovařík si umí představit zapojení automobilového průmyslu také do programu podpory zaměstnanosti SURE, jehož cílem je podpořit tzv. kurzarbeit v jednotlivých členských státech.

Další příležitostí by mohly být nové unijní programy, které budou součástí dlouhodobého rozpočtu EU pro období po roce 2021. Tento víceletý finanční rámec představila Evropská komise ve středu 27. května spolu s komplexním plánem obnovy evropské ekonomiky.

> Nový návrh víceletého finančního rámce Evropské unie a plán obnovy budou kromě koronavirové krize i nadále zohledňovat tzv. Zelenou dohodu pro Evropu (Green Deal).

Fond obnovy a Zelená dohoda

Pro nový návrh víceletého finančního rámce EU a plán obnovy platí, že kromě koronavirové krize bude Unie i nadále zohledňovat tzv. Zelenou dohodu (Green Deal) pro Evropu či úsilí o digitální transformaci. Evropská komise již nastínila, že peníze z plánu obnovy bude rozdělovat jak skrze přímé granty, tak i skrze zvýhodněné půjčky. *„Případná podpora EU automobilovému průmyslu by pak, pokud by měla mít formu grantů, směřovala nejspíš do nových technologií, výzkumu a vývoje, do modernizace, nových, chytrých generací vozidel méně závislých na fosilních palivech nebo do veřejné dopravy a s tím související infrastruktury,"* vyjmenoval Petr Janoušek. Větší prostor pro přímočařejší podporu samotného automobilového průmyslu by pak podle něho mohl potenciálně vzniknout v případě půjček či garancí.

Europoslanec Kovařík nicméně upozorňuje, že Komise ve svému návrhu obnovy evropské ekonomiky ponechává téma podpory automobilového průmyslu otevřené. *„Očekával jsem, že v rámci nového návrhu rozpočtu Komise předloží také konkrétní záměry na podporu automobilového průmyslu. Komise sice tvrdí, že si je plně vědoma negativních dopadů krize na tento sektor, včetně dalších výzev, kterým současně automobilky čelí. Na druhou stranu jsme se zatím dočkali pouze velmi obecných příslibů podpory, postrádám bližší detaily či více informací ohledně navržených nástrojů a jejich použití k oživení tohoto odvětví. Uvítal bych v tomto ohledu mnohem výraznější ambici."*

Aneta Zachová a Ondřej Plevák,
EURACTIV.cz

Krátké zprávy ze světa

Aliance

Nová etapa spolupráce

Trojice automobilek Renault-Nissan-Mitsubishi se koncem května dohodla na nové společné strategii, jež má významně posílit jejich pozici na globálním trhu. Jejím základem je schéma „vůdce – sledující“ (leader – follower). To znamená, že člen aliance s nejlepším postavením na určitém trhu bude razit cestu zbývajícím dvěma partnerům. Nissan, druhá největší japonská automobilka, se podle plánu zaměří na Čínu, Severní Ameriku a také na domovský trh. Renault si vzal za úkol upevnit pozici aliance v Evropě, včetně Ruska, dále v Jižní Americe a severní Africe, kde má několik důležitých výrobních kapacit. Mitsubishi, nejmenší člen aliance, má sehrát úlohu „průkopníka“ v jihovýchodní Asii a v Tichomoří.

Malá SUV

Konkurence pro menší auta

Evropský trh s malými SUV se vzpamatuje ze současné krize vyvolané pandemií koronaviru rychleji než ostatní segmenty. Přispěje k tomu především nástup novinek. K nedávno uvedeným modelům Ford Puma a Nissan Juke s novým designem příští rok přibudou Toyota Yaris Cross a druhá generace Opel/Vauxhall Mokka, uvádí analytická společnost JATO Dynamics. *„Malá osobní auta, nejdůležitější segment evropského trhu, jsou postupně vytlačována právě malými SUV,“* uvádí její expert Felipe Munoz. Prodej malých SUV v Evropě podle něj letos meziročně klesne na 1,75 milionu proti loňským více než dvěma milionům, ale na tuto úroveň by se měl znovu dostat v roce 2021.

Geely

Užší kooperace s Daimlerem

Čínský Geely Automobile Holdings, který je od roku 2018 s 9,7 procenta největším jednotlivým akcionářem Daimleru, zkoumá možnosti, jak prohloubit spolupráci s německým partnerem. Oznámil to zakladatel a šéf Geely čínský miliardář Li Šu-fu, jemuž se také přezdívá „čínský Henry Ford“. Obě společnosti zřídily počátkem letošního roku v čínském Chang-čou společný podnik, který začne v roce 2022 vyrábět luxusní vozítka Smart na čistě elektrický pohon. Společně investovaly také do německé firmy Volocopter vyvíjející nový koncept vrtulníku – multikoptéru na elektrický pohon určenou pro osobní přepravu.

Baterie

Británie nechce zaostat

Čínská firma CATL staví továrnu na výrobu bateriových článků ve východoněmeckém Durynsku, jihokorejský LG Chem u polské Vratislavi. Americká Tesla plánuje výstavbu kapacity nedaleko Berlína. Investiční plány světových výrobců se ale vyhýbají Velké Británii, což přimělo tamní firmy, aby se pustily do přípravy vlastních rozsáhlých projektů. Spojit síly se rozhodly společnosti AMTE Power a Britishvolt, které hodlají do výstavby velké továrny investovat kolem čtyř miliard liber, informuje list Financial Times. Podle něj má plánovaný projekt podporu vládního Advanced Propulsion Center, které se podílí na financování technických inovací v autoprůmyslu. *„Potřebujeme vlastní výrobní kapacity, má-li náš automobilový průmysl dlouhodobě přežít a zvládnout nástup elektromobility,“* uvádí ústav Faraday Institution zaměřený na bateriová úložiště.

Průzkum v Německu

Zákazníci patrioti nejsou

Německý autoprůmysl patří stejně jako ten český k největším zaměstnavatelům v zemi. Pandemie ho připravila o desetitisíce pracovních míst. Proto je důležité, aby se co nejdříve oživila poptávka, hlavně po vozech „Made in Germany“. Ukazuje se ale, že jenom 35 procent Němců jasně preferuje některou z domácích značek. Více než polovina naproti tomu odmítá dávat národnímu původu přednost. Vyplývá to z průzkumu berlínského ústavu Civey, jehož závěry začátkem června zveřejnil časopis Automobilwoche. Jasný názor nemá 12 procent respondentů.

Fiat

Pilotní projekt v Turíně

Italsko-americká společnost Fiat Chrysler Automobiles (FCA) zahájila v Turíně, ve svém „historickém domově“, projekt, během něhož zkouší systém, který ve vozech na hybridní pohon automaticky přepíná na elektromotor, jakmile auto vjede ve městě do zácpy. To umožňuje systém senzorů, poprvé testovaný na novém hybridním modelu Jeep Renegade 4xe. Nyní se do testů zapojí další modely vyráběné skupinou, informuje agentura Reuters. Během letošního léta by měly ještě přijít na řadu Fiat 500 a Compass. Vývojový projekt FCA v Turíně podporuje tamní radnice i městský dopravní podnik GTT. Do podobného projektu se loni v nizozemském Rotterdamu pustila například i automobilka BMW.

Evropský automobilový průmysl

Naprosto šílená jízda

Evropský automobilový průmysl zažívá letos krizi, jakou ve svých dějinách ještě nepoznal. Přísná ochranná opatření mající zabránit nekontrolovanému šíření nákazy novým koronavirem letos ochromila celé hospodářství jak na straně nabídky, tak na straně poptávky. Nic není, jak bylo, **plány se mění a budoucnost nikdo nezná**.

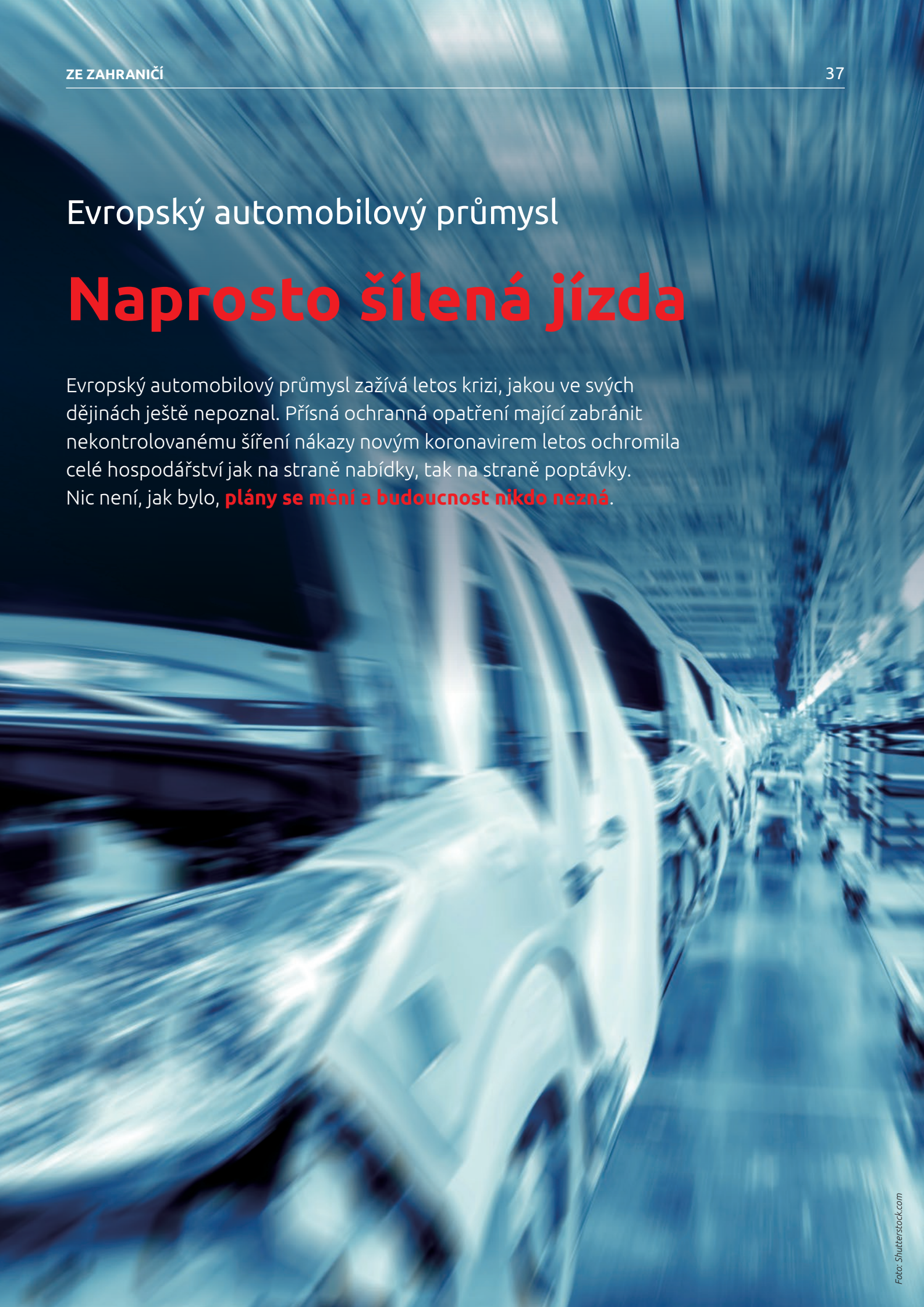


Foto: Shutterstock.com

Předpovědi zveřejněné jednotlivými automobilovými výrobci či oborovými svazy v různých evropských zemích byly počátkem letošního roku ještě mírně optimistické. Zdálo se, že to nejhorší období poznamenané značnou nejistotou vyvolanou „divokým" odchodem Velké Británie z Evropské unie a napětím v mezinárodním obchodě (celní válka USA – Čína) částečně pominulo. A že se automobilky budou moct lépe soustředit na plnění tvrdých emisních norem a na investice do elektromobility a autonomních systémů.

Ale všechno je vinou globální pandemie jinak. Původní prodejní předpovědi i investiční plány se rozpadly na prach. Místo toho se v Evropě mluví o stovkách miliard eur, jimiž se jednotlivé vlády snaží podpořit hospodářství, včetně klíčového autoprůmyslu, a zabránit tak recesi. Reálně hrozí, že letos bude dokonce hlubší než během globální krize z let 2008–2009.

Intenzivní hledání úspor

Současná krize vybudila evropské výrobce, aby s ještě větším úsilím hledali úspory. Autoprůmyslu letos i příští rok hrozí citelné ztráty pracovních míst. Jako příklad lze uvést francouzský Renault. Ten ohlásil koncem května tříletý úsporný plán, který by mu měl přinést úspory za dvě miliardy eur. Ze 180 tisíc zaměstnanců hodlá propustit 15 tisíc, z toho pět tisíc ve Francii, kde plánuje uzavřít několik továren. Podle finančního deníku Les Echos připadá do úvahy především závod ve Flins nedaleko Paříže, kde se loni vyrobilo 160 tisíc vozů Renault Zoe EV a Nissan Micra. Tento podnik přišel loni o významnou část produkce, když vedení Renaultu přesunulo montáž modelu Clio do Turecka a do Slovinska. V brzké době by mohl být uzavřen rovněž malý závod v Dieppe na severozápadě Francie vyrábějící sportovní vůz Alpine.

Renault zvolil ještě jednu cestu ke snížení nákladů – omezení široké výrobní škály. Toto plánované opatření by se mělo týkat například minivanu Espace nebo vozu Scénic a velkého sedanu Talisman. Nejmenovaný zdroj to v polovině května potvrdil agentuře Reuters s tím, že společnost současně hodlá rozšířit nabídku crossoverů a SUV.

Renault sice „překopal" svoji výrobní škálu v roce 2009, ale ve svých prodejních katalozích stále nabízí 45 až 50 modelů (včetně značek Dacia, RSM, Lada a Alpine). Podnik, kde drží 15 procent akcií francouzský stát, loni poprvé po 10 letech, vykázal ztrátu.

Souběžně s Renaultem mění svoji strategii japonský Nissan, s nímž Francouzi mají od roku 1999 uzavřenu obchodní alianci (na podzim 2017 se k ní připojila Mitsubishi). Japonci hodlají omezit své výrobní kapacity v Evropě zhruba o pětinu. Koncem května oznámili, že uzavřou továrnu v Barceloně, kde jsou zaměstnány asi tři tisíce lidí. Otazník visí také nad továrnou Nissanu v britském Sunderlandu. Nissan se hodlá zaměřit na americký, čínský a svůj domovský trh.

K omezení výrobní škály přistoupila už před šesti lety PSA Group. Tehdy ohlásila, že sníží počet modelů ze 45 na 26, čímž ušetří asi 300 milionů eur ročně. PSA se zaměřila hlavně na evropský trh – na rozdíl od Renaultu, jehož geografický záběr je mnohem širší. Z toho také pramení jeho problém s velkým počtem modelů.

Letošní prodejní čísla jsou hrozivá

Během letošního ledna až dubna se ve světě prodalo celkem zhruba 21 milionů nových osobních a lehkých užitkových aut, což bylo meziročně o 29,2 procenta méně, uvádí oxfordská analytická společnost LMC Automotive. V samotném dubnu pokles činil 45 procent a prodej dosáhl necelých čtyř milionů proti více než sedmi milionům ve stejném loňském měsíci.

Nejhlubší propad zaznamenala západní Evropa, kde odbyt za leden až duben meziročně klesl o dvě pětiny, nejvíce pochopitelně v dubnu.

Tab. **Prodej nových osobních a lehkých užitkových aut ve světě (leden–duben 2020)**

Region Země	Prodej v tis.	Meziroční změna v %
Svět celkem	**21 012**	**-29,2**
z toho		
– USA	4 191	-21,1
– západní Evropa	3 409	-40,0
– východní Evropa	995	-21,2
– Japonsko	1 621	-13,9
– Jižní Korea	546	-2,1
– Čína	5 484	-33,0
– Brazílie/Argentina	675	-30,6

Zdroj: LMC Automotive

Tab. **Registrace nových osobních aut na evropských trzích (leden–duben 2020)**

Země	Prodej v tis.	Meziroční změna v %
Německo	822,2	-31,0
Velká Británie	487,9	-43,4
Francie	385,7	-48,0
Itálie	351,6	-50,7
Španělsko	222,9	-48,9
Střední Evropa		
Polsko	122,9	-34,0
Česká republika	60,9	-26,2
Maďarsko	38,8	-16,9
Slovensko	22,4	-31,7

Poznámka: Údaje jsou zaokrouhleny

Zdroj: ACEA

V Británii, která opustila Evropskou unii 31. ledna letošního roku, se v dubnu zaregistrovalo jenom 4321 nových osobních aut, což představuje meziroční propad o 97,3 procenta. Ve statistikách Evropského sdružení automobilových výrobců (ACEA) je to druhé nejhorší číslo po Itálii (-97,6 procenta). Třetí nejhlubší propad nastal ve Španělsku (-96,5 procenta).

Největší podíl na evropském trhu (EU + Švýcarsko, Norsko, Island + Velká Británie) nadále patří Volkswagenu, který ho během letošního ledna až dubna zvýšil na 26,4 procenta. Dosáhl 884 800 registrací, což bylo ovšem meziročně o 33,5 procenta méně. Francouzská PSA Group, evropská dvojka se 492 100 registrací, vykázala ještě mnohem hlubší pokles (-45,8 procenta) a stejně tak v pořadí třetí Renault (297 300 registrací a pokles o 47,3 procenta). Nejmenší propad nastal u japonské Toyoty, která prodala na evropském trhu téměř 201 000 vozů (-24,8 procenta).

Výroba v EU loni klesla druhý rok po sobě

Výroba osobních aut v Evropské unii (ještě včetně Británie) se loni meziročně snížila o 5,3 procenta na 15,8 milionu. Jde již o druhý pokles po sobě. Unie přesto zůstává druhým největším světovým výrobcem hned za Čínou s téměř 20,7 milionu loni vyprodukovaných vozů.

Výroba se v uplynulém roce znatelně snížila především v západní Evropě. Z pěti největších výrobců postihl citelný pokles především Itálii, Velkou Británii, Německo a Francii, vyplývá ze zprávy, kterou 18. května zveřejnila ACEA.

Kolem pěti milionů aut, tedy skoro třetina všech v EU vyrobených vozů, bylo vyvezeno mimo Unii. Hodnota tohoto exportu ve finančním vyjádření představuje zhruba 124 miliard eur. Počet vyvezených aut byl meziročně nižší o 6,9 procenta, hodnota o 2,3 procenta.

Naproti tomu se do EU dovezlo 3,6 milionu aut, tedy o 0,9 procenta méně než v roce 2018. Hodnota importu ale stoupla o 15,6 procenta na 53,2 miliardy eur.

Hlavním exportním trhem jsou USA, kam se vyvezlo 1,04 milionu aut. Bylo to meziročně o 9,9 procenta méně a hodnota tohoto vývozu dosáhla 37,6 miliardy eur. Největším dovozcem do EU zůstává Turecko, odkud se importovalo 764,7 tisíce vozů

Tab. **Největší výrobci osobních aut v EU (rok 2019)**

Země	Výroba v tis.	Meziroční změna v %
Německo	4 661,3	-9,0
Španělsko	2 175,9	0,3
Francie	1 675,2	-5,5
Česká republika	1 427,6	-0,7
Velká Británie	1 303,1	-14,2
Slovensko	1 100,0	0,6
Itálie	542,0	-19,5
Maďarsko	498,2	7,6
Rumunsko	490,4	2,9
Polsko	434,7	-5,3

Zdroj: IHS Markit/ACEA (Economic and Market Report, 2019)

Dodavatelé v ohrožení

Výroba u německých subdodavatelů podle stavu z poloviny května meziročně klesla o 80 až 90 procent a zhruba dvě třetiny jejich zaměstnanců musely přejít na zkrácený pracovní režim (kurzarbeit).

Pokud se nevrátí zákazníci, značný počet firem dodávajících automobilkám v Německu skončí. Vyplynulo to z průzkumu, který mezi 132 středně velkými firmami, nazývanými „Mittelstand" (střední stav), provedla Německá asociace automobilového průmyslu (VDA). Podle jejího prohlášení z poloviny května bylo v uvedených firmách ohroženo 12 500 pracovních míst. *„Jestliže nebudou přijata potřebná opatření k povzbuzení poptávky, pak do konce června propustí značnou část lidí asi dvě pětiny dotázaných firem, koncem července to budou už dvě třetiny,"* poznamenala VDA v květnovém prohlášení.

Problémy ale nemají jen malé a střední firmy. Německý **Robert Bosch**, největší světový výrobce automobilových komponentů, se obává, že tento sektor letos ve světě zasáhne nejméně dvacetiprocentní pokles. *„Připravujeme se na globální recesi. Vzhledem k tomu, že spoustu věcí nelze předvídat, nejsme schopni předložit nějakou rozumnou prognózu pro celou Bosch Group,"* prohlásil její finanční ředitel Stefan Asenkerschbaumer. Podle něj bude třeba vynaložit mimořádné úsilí k tomu, aby bylo letošní hospodaření společnosti alespoň vyrovnané. Bosch odložil některé investice a výrazně zkrátil pracovní dobu pro zhruba polovinu svých zaměstnanců v Německu. Mzda manažerů za duben a květen se snížila o 20 procent.

Italská společnost **Pirelli** ohlásila za letošní první čtvrtletí meziroční pokles provozního zisku EBIT o 36 procent na 141 milionů eur a varovala, že výsledek za druhý kvartál bude mnohem horší. *„Globální poptávka po pneumatikách v tomto čtvrtletí klesne nejméně o 40 procent,"* předpovídá Marco Tronchetti, výkonný šéf Pirelli. Nicméně doufá, že světový automobilový trh se ve druhé polovině letošního roku vzpamatuje, přičemž zotavení potáhne především Čína.

Naopak francouzský **Michelin** se obejde bez státní pomoci, neboť disponuje dostatečnými finančními rezervami. *„Současná krize je pravděpodobně tou nejhorší od konce druhé světové války, ale naše skupina je silná a odolná,"* uvedl v rozhovoru pro agenturu Reuters finanční ředitel Yves Chapot. Společnost spočítala, že má dostatek hotovosti a jejího ekvivalentu i pro případ, že by jí celoroční objem výroby klesl v rozmezí 20 až 35 procent. Tržby společnosti během letošního prvního čtvrtletí meziročně klesly o 8,3 procenta na 5,3 miliardy eur. Poptávka po pneumatikách Michelin pro osobní a lehké užitkové vozy se snížila o 15 procent, v segmentu nákladních aut o 17 procent. Aby zmírnil dopady krize, Michelin omezil letošní investice zhruba o půl miliardy eur.

Pracovníci nosí masky a jsou odděleni plastovou ochranou v závodě Sevel v italském městě Atessa, kde se vyrábějí užitková vozidla. *Foto: ČTK*

Brusel by měl potvrdit spojení roku

Evropská komise by měla v červnu schvalovat spojení PSA Group s italsko-americkým koncernem Fiat Chrysler Automobiles (FCA), ohlášené loni na podzim. Tím vznikne čtvrtá největší automobilka na světě (po General Motors, Toyotě a Volkswagenu). *„Podmínky fúze se od té doby nezměnily. Jsme připraveni dokončit transakci koncem letošního nebo na počátku příštího roku,"* prohlásil Michael Manley, generální ředitel FCA.

Současně potvrdil, že skupina jedná kvůli důsledkům pandemie s římskou vládou o otevření úvěrové linky v hodnotě až 6,3 miliardy eur, za kterou bude ručit stát. Italský premiér Giuseppe Conte prohlásil, že FCA je oprávněna žádat o státem garantovanou půjčku, neboť na Apeninském poloostrově zaměstnává tisíce lidí. A to přesto, že je jako právní subjekt registrovaná v Nizozemsku. *„Řeč není o mateřské společnosti, ale o celé skupině firem, jež podniká v Itálii,"* podotkl Conte.

(meziročně o 2,6 procenta méně) za necelých osm miliard eur.

Jak to asi bude letos?

Evropské automobilky sice začaly vyrábět a dealeři ve druhé polovině dubna otevřeli prodejny, ale předvídat cokoli je v době pandemie krajně ošidné. Reálný vývoj bude záviset na tom, nakolik se uvolní restrikce, které si nákaza po celém světě vynutila, i na hloubce propadu v jednotlivých zemích.

Britská analytická společnost IHS Markit koncem dubna předpověděla, že celosvětový prodej nových osobních a lehkých užitkových aut letos klesne o 22 procent na 70,3 milionu. Předpokládané zotavení výroby a prodeje bude podle ní „v každém případě neuspořádané a nerovnoměrné". V různých regionech a zemích se odlišně projeví jak hloubka výrobního propadu, tak oslabení kupní síly domácností i firem. Například v západní a střední Evropě IHS Markit letos očekává prodej 13,6 milionu vozů, tedy až pětadvacetiprocentní pokles. Mírnější propad než o zmíněnou čtvrtinu se očekává v Rakousku, České republice, Dánsku a Německu.

Analytici americké banky Morgan Stanley předestřeli pro západní Evropu, kde se loni prodalo 14,3 milionu nových osobních aut, tři scénáře. Dostaví-li se během druhého pololetí druhá vlna pandemie, což by byl ten nejhorší případ, a banky ještě zpřísní úvěrové podmínky zákazníkům, pak se odbyt ve srovnání s loňskem propadne o 30 procent na 10 milionů vozů. Základní scénář počítá se snížením o 23 procent na přibližně 11 milionů a ten nejpříznivější se šestnáctiprocentním poklesem na 12,5 milionu vozů.

> IHS Markit: Celosvětový prodej nových osobních a lehkých užitkových aut klesne letos o 22 procent na 70,3 milionu. Zotavení výroby a prodeje bude v každém případě neuspořádané a nerovnoměrné.

Ve hře jsou opět pobídky

Optimistický scénář Morgan Stanley pro západní Evropu počítal s tím, že evropské vlády vyčlení několik miliard eur na takzvané šrotovné. V uplynulých měsících se o něm diskutovalo hlavně v Německu, které si ho úspěšně vyzkoušelo v roce 2009. Spolková vláda však automobilky zklamala. Třetího června schválila pobídky jenom pro koupi elektrických aut a hybridů nabíjených ze zásuvky. Zákazníci, kteří si nechají sešrotovat starý vůz, obdrží od státu prémii 6000 eur, pokud pořizovací cena elektromobilu nepřesáhne 40 tisíc eur.

Firma Porsche pozastavila výrobu v Lipsku i v hlavní továrně na šest týdnů. Znovuzahájení provozu se neobešlo bez zavedení řady opatření. *Foto: ČTK*

Tento program platí od prvního července do konce roku 2021. Německá asociace automobilového průmyslu vyslovila ve svém prohlášení politování nad tím, že vláda schválila jenom „elektrošrotovné". Na druhé straně přivítala, že od prvního července se na půl roku sníží sazba daně z přidané hodnoty z dosavadních 19 na 16 procent. Svaz věří, že celá tato úleva se promítne i do maloobchodní ceny nového vozu.

Pro šrotovné se už dříve v Německu vyslovili také premiéři tří spolkových zemí, v jejichž hospodářství sehrává autoprůmysl obzvlášť významnou úlohu – Dolního Saska, Bavorska a Bádenska-Württemberska.

Na to, aby spolková vláda schválila prémie za likvidaci starého auta při koupi nového, tlačili v Německu také dodavatelé automobilových komponentů. *„Nákupní pobídky a další nástroje podněcující poptávku jsou velice potřebné,"* míní Arndt Kirchhoff, ředitel firmy Kirchhoff-Gruppe ze Severního Porýní-Vestfálska. Jeho rodinná firma dodává automobilkám především díly pro výrobu karosérií a podvozků.

Francie uvolnila na podporu svého autoprůmyslu kolem osmi miliard eur. Součástí tohoto balíku je i „elektrošrotovné", které se od prvního června zvýšilo z předchozích 6000 na 7000 eur. Pobídky platí do konce letošního roku. Ministr financí a hospodářství Bruno Le Maire sdělil, že podrobnosti o tom, jak vláda dále podpoří autoprůmysl,

> Spolková vláda schválila pobídky jenom pro koupi elektrických aut a hybridů nabíjených ze zásuvky.

budou známy na přelomu srpna a září. Pomoc už nyní podmiňuje tím, že francouzské společnosti převedou část výroby ze zahraničí domů.

Šrotovné by uvítaly automobilky i v dalších evropských zemích. Italská průmyslová asociace ANFIE spolu s asociací exportérů vyzvala vládu v Římě, aby se její prodejní pobídky netýkaly jenom aut emitujících maximálně 60 gramů na kilometr (tedy aut jezdících na baterii a hybridů nabíjených ze zásuvky), ale aby tento limit zvedla na 95 gramů na kilometr. Italská agentura Dataforce shromažďující statistické údaje o autoprůmyslu varuje, že pokud se tak nestane, prodej nových osobních aut na Apeninském poloostrově letos klesne o více než dvě pětiny na přibližně milion vozů.

Evropské automobilky současně naléhají na Brusel, aby netrval na původním rozhodnutí, podle něhož mají nové vozy uváděné letos na trh emitovat v průměru nejvýš 95 gramů oxidu uhličitého na jeden kilometr. A že jim v případě nesplnění tohoto cíle nikdo nebude ukládat drastické pokuty. Podle propočtů britské poradenské společnosti PA Consulting by mohly dosáhnout skoro 15 miliard eur ročně.

***red** (s využitím zahraničních zdrojů)*

Brose CZ

Ředitel, který se zasloužil o rozvoj firmy, odchází

Po více než třiceti letech v oboru a dvanácti letech ve firmě ukončil svou úspěšnou kariéru v Brose CZ personální ředitel a **prokurista Petr Kulík**. Zanechal za sebou zřetelnou stopu v podobě nových HR projektů. Je především jeho zásluha, že firma získala letos už potřetí v řadě certifikaci **„Top Employer“**.

„Zažili jsme spolu mnoho nelehkých diskuzí a učinili nespočet společných rozhodnutí. V jedné věci byl pan Kulík naprosto neměnný: vždy měl na mysli úspěch Brose CZ a jeho zaměstnanců. Za všech okolností byl silným a angažovaným partnerem, když bylo zapotřebí převzít zodpovědnost, držet se zákoníku práce, ale také pokud bylo zapotřebí splnit nepříjemné úkoly,“ vzpomíná na personálního ředitele, prokuristu a hlavně svého kolegu Petra Kulíka Niclas Pfüller, generální ředitel Brose CZ, společnosti, která se specializuje na mechatronické systémy pro automobilový průmysl a dodává díly řadě světových automobilek.

Pod vedením Petra Kulíka zažilo personální oddělení spolu s celou firmou ohromný růst. Jeho tým narostl na více než 115 zaměstnanců, přičemž celkově dnes zaměstnává české Brose více než tři tisíce lidí a přestalo být pouze výrobním závodem.

Za jeho vedení vznikl Brose Kids Club, bylo založeno oddělení zdraví a sportu s vlastní lékařkou a fyzioterapeuty, kteří pečují o zdraví zaměstnanců. Vznikl útvar HR Business Partneringu a posílily se aktivity v oblasti HR Marketingu a vzdělávání zaměstnanců. Otevřelo se také vlastní Středisko praktického vyučování a Brose se jako jedna z prvních firem v ČR zapojilo do pilotního programu s prvky duálního vzdělávání. Projektů bylo samozřejmě víc a jak vedení podniku, tak i jeho zaměstnanci Petru Kulíkovi při příležitosti jeho odchodu do penze za příspěvek k rozvoji Brose děkují.

Dlouholetému personálnímu řediteli Petru Kulíkovi (vpravo) poděkoval za jeho práci generální ředitel Brose CZ Niclas Pfüller. *Foto: Brose CZ*

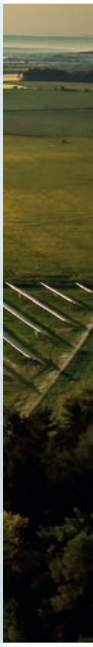
Jeho práci a práci jeho týmu ocenil mezinárodní Top Employers Institute, který provedl detailní audit HR procesů a udělil Brose CZ potřetí po sobě (2018, 2019, 2020) titul „Top Employer“. Organizace, kterým je udělena tato certifikace, usilují prostřednictvím progresivních praktik v oblasti lidských zdrojů o poskytování co nejlepšího pracovního prostředí pro své zaměstnance.

Po odcházejícím Petru Kulíkovi přebírá vedení personálního oddělení Petr Skoček, dosavadní vedoucí HR Business Partneringu. ***ba***

PANATTONI

AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL ČEKAJÍ NÁROČNÉ VÝZVY
POJĎME JIM ČELIT SPOLEČNĚ!

Panattoni Park Stříbro



VÝZVY PRO AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL:

- Nástup elektromobility a dalších alternativních pohonů
- Zvýšení flexibility dodavatelského řetězce
- Posílení logistiky
- Snížení závislosti na geograficky vzdálených dodavatelích
- Tlak na udržitelnou výrobu s minimálním dopadem na životní prostředí
- Eliminace uhlíkové stopy

PANATTONI NABÍZÍ:

- Pronájem nových průmyslových budov pro výrobu a logistiku
- Koupě a zpětný pronájem průmyslových a logistických budov
- Výstavba nových průmyslových a logistických hal do vlastnictví či k pronájmu
- Poradenství při výstavbě i rekonstrukci nemovitostí
- Revitalizace areálů

Z minulých krizí se rychleji zotavily společnosti, které se dokázaly okamžitě přizpůsobit. Automotive čeká náročná transformace, ze které vyjdou dobře připravení dodavatelé posíleni. Panattoni jako nejaktivnější stavitel průmyslové infrastruktury ve střední Evropě nabízí pomocnou ruku.

V ČR máme dnes k dispozici 750 000 m² průmyslových ploch připravených k výstavbě

Lokality v dosahu stávajících i nově budovaných závodů významných automotive společností v České Republice a Německu.

UDRŽITELNÁ VÝSTAVBA:

Jsme jedničkou na trhu v udržitelném rozvoji. Pomůžeme vám splnit požadavky na dodržení přísných ekologických standardů v celém dodavatelském řetězci. Stavíme dle nejnovějších ekologických standardů. Budovy certifikujeme dle standardu BREEAM.

KLIENTI V ČR:

Mezi naše spokojené klienty patří nejen společnosti z oblasti automotive, ale i z dalších segmentů trhu.

Panattoni | V Celnici 1034/6 | 110 00, Praha 1 | tel. +420 226 220 550 | +420 602 208 501 | E-mail: czinfo@panattoni.com

ŠKODA PLUS

ZASTAVTE SE, UŽ MŮŽETE

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 vozu ŠKODA KAROQ: 4,3–6,9 l/100 km, 114–156 g/km

Benefity v hodnotě až **60 000 Kč**

- **Benefit+ 30 000 Kč při financování**
- **Výkupní bonus 10 000 Kč**
- **POV 1 000 Kč ročně**
- **Značková záruka až 5 let**
- **Garance technického stavu**

Pořiďte si ojetý vůz z programu ŠKODA Plus s celou řadou výhod.

Program **ŠKODA Plus** mění minusy ojetých vozů na plusy. Vyberte si z nabídky **více než 7 000 prověřených ojetých vozů**, které splňují přísná kritéria kvality, a jsou tedy zárukou dlouhého a spokojeného užívání bez obav z neznámého původu nebo špatného technického stavu. Vozy z programu ŠKODA Plus jsou nabízeny s celou řadou zákaznických výhod a především s kvalitním servisním zázemím prodejce vozů ŠKODA. Aby bylo vaše rozhodnutí ještě jednodušší, nabízíme Vám nyní **benefity v hodnotě až 60 000 Kč** při financování od ŠKODA Financial Services. Více informací o nabídce zjistíte na skodaplus.cz nebo u našich 150 partnerů.
Zastavte se, už můžete.

skodaplus.cz

ilustrativní fotografie

ŠKODA Financial Services

Úvěr. Leasing. Pojištění. Mobilita.

/skodacz /skodacz /skodacz /skodacr