

Český autoprůmysl

ZPRAVODAJ SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU | 1/2021



Thomas Schäfer, ŠKODA AUTO

**Pokud chcete sklízet,
musíte nejprve zasít**

**Alexandr Vondra o evropském
sebeobětování**

Brexit: Dva měsíce poté



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Airtac

INTERNATIONAL GROUP



SAVING WITH
HIGH QUALITY



PRODUCTION
LEAD TIME
OF 3/5 DAYS



PEOPLE



CUSTOMIZED
PRODUCTS
AND TECHNICAL
SERVICE



DELIVERY
IN SHORT TIME
EVEN IN 48 HOURS
HIGH LEVEL
OF STOCKROOM



IN YOUR AUTOMOTIVE PLANT



JCK
POWER CLAMP CYLINDER



HANDLINGS



CYLINDERS



VALVES



AIR UNITS



FITTINGS

PARTNERS IN CZECH REPUBLIC

N automation

✉ info@ntautomation.eu
☎ +420 725 364 213

BIBUS
SUPPORTING YOUR SUCCESS

✉ kyjovsky@bibus.cz
☎ +420 547 125 312

Tech-Con

☎ +420 277 004 705
☎ info.cz@tech-congroup.com

Airtac
INTERNATIONAL GROUP

🏠 via Manzoni 20
20020 Magnago (MI) - ITALY
🌐 <http://www.airtac.com/>

☎ tel.+39 0331 3072 04
✉ atc.it@airtac.com



Bohdan Wojnar
prezident Sdružení
automobilového průmyslu

Vážení čtenáři,

máme za sebou dva měsíce z nového roku. Roku, ke kterému vzhlížíme s nadějí, že bude lepší než ten minulý a že nás vrátí do starých známých kolejí. Na konci tunelu vidíme světlo, ale upřímně si musíme přiznat, že k němu vede cesta plná nejistot.

Pandemie koronaviru nám ukázala, že jsme schopni obstát i v krizové situaci, ba co víc, že se jí umíme přizpůsobit a někteří z nás jí dokážou – v tom dobrém slova smyslu – i využít ve svůj prospěch. To, čím jsme prošli a ještě procházíme, ovlivní nás všechny, firmy i každého jednotlivce. Ačkoliv výše píšu, že bychom se rádi vrátili „do starých kolejí“, vím, že už nic nebude stejné. Paradoxně i díky doposud neznámému viru jsme se posunuli dál. Pandemie nám pomohla odhalit slabá místa a urychlit některé procesy. V automobilovém průmyslu to platí možná víc než v jiných oblastech. Ze zkušeností se musíme poučit a využít jich ke zlepšení a posílení.

Před sebou máme v příštích letech opravdu hodně práce. Transformace automobilového průmyslu probíhající na pozadí klimatických změn poprvé vystaví automobilkám účty, zda jsou schopné plnit ambiciózní emisní limity, jejichž výpočet bude už od letoška bez jakýchkoliv úlev. Budeme součástí velké „elektrické ofenzívy“, uvidíme revoluční posun ve vývoji baterií či dalších pohonů, dramaticky se urychlí digitalizace a konektivita. Poroste tlak na zvyšování efektivity výroby za pomoci robotizace a automatizace nejen u finalistů, ale i na všech úrovních dodavatelského řetězce.

Je proto naším společným úkolem podpořit dostatečné investice do inovací, vědy a výzkumu či rozvoje technologických firem včetně start-upů, stejně jako do vzdělávání a přípravy na nové kvalifikace zaměstnanců. Jen tak bude možné, aby české automotive firmy v budoucnu obstály ve stále silnější a více diverzifikované konkurenci a zůstaly spolehlivým a vyhledávaným partnerem pro odběratele a zákazníky po celém světě. Jen tak pomůžeme naplnit ambici České republiky stát se do budoucna technologicko-inovačním lídrem přinejmenším v rámci středoevropského regionu.

Přejme si společně, aby naděje, kterou vkládáme do letošního roku, byla naplněna a abychom se rychle mohli vrátit na cestu růstu.



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.: +420 603 847 727 | E-mail: bautzova@autosap.cz | Elektronická verze: www.autosap.cz

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

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

Místo vydávání: Praha | Datum vydání č. 1/2021: březen 2021 | ISSN 2570-5482



Fotografie na 1. straně obálky:
ŠKODA AUTO

Fotografie na této straně:
Continental Automotive Czech Rep.
TATRA TRUCKS
Varroc Lighting Systems
ŠKODA AUTO

ROZHOVOR

- Pokud chcete sklízet, musíte nejprve zasít** 5
Rozhovor s předsedou představenstva ŠKODA AUTO Thomase Schäferem

ANKETA

- Zabral Antivirus, chybí kurzarbeit** 8
Jaký byl rok 2020 a jaký bude ten letošní?

STATISTIKY

- O šest let nazpět** 12
Tradiční statistické přehledy v novém kabátě 14

Z FIREMNÍHO SVĚTA

- Continental Automotive Brandýs nad Labem:
Když roboti spolupracují s lidmi a lidé s managementem 15
- TMMCZ: **Miliardové investice jako příprava na nové modely** 18
- 3M Česko: **Služby na vyšší úrovni** 20
- TATRA TRUCKS: **Pro českou armádu i německé hasičské jednotky** 21
- Brose CZ: **Zvládnout výzvy a posouvat laťku stále výš** 22
- AutoSAP: **Doplněné představenstvo** 24
- ŠKODA AUTO: **Změny ve vedení** 25
- AGC Automotive Czech: **Přestup do evropské divize** 25
- Krátké zprávy z autoprůmyslu** 26
- Noví členové AutoSAPu:
Clarios Česká Lípa, FRAENKISCHE CZ, ŠKODA ELECTRIC 27
- Dotace, úvěry, pobídky... Co využít?** 28
Rozhovor s Jakubem Tomašíkem, ředitelem ČSOB EU Centra

ČESKÁ LEGISLATIVA


- Technické normy: **Lepší dostupnost, ale k ideálu daleko** 32

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

- Vztahy s Velkou Británií po brexitu:
Český autoprůmysl se na změnu připravil 33
- Práh evropského sebeobětování musí mít nějaké meze** 38
Rozhovor s europoslancem Alexandrem Vondrou

ZE ZAHRANIČÍ

- Krátké zprávy ze světa** 42
- Indie: **Někteří obstojí, jiní odcházejí** 43



Thomas Schäfer,
předseda představenstva,
ŠKODA AUTO

**Pokud chcete sklízet,
musíte nejprve zasít**

Uvedení deseti nových elektromobilů na trh v průběhu pěti let, rozšíření aktivit v Indii a v severní Africe a aktuálně vyrovnání se s nedostatkem čipů. To jsou jen některé z **výzev, se kterými se musí vypořádat** už vlastně ne tak úplně nový šéf společnosti ŠKODA AUTO Thomas Schäfer. Přistupuje k tomu s optimismem. Říká, že ho motivuje a inspiruje schopný tým zaměstnanců a spolupracovníků v automobilce.

Více než půl roku řídíte z pozice CEO automobilku ŠKODA, už tedy můžete srovnávat. Jaké jsou vaše dojmy, když srovnáte Českou republiku s Jihoafrickou republikou, kde jste předtím působil?

V České republice se cítím velmi dobře. Je tady sice trochu chladněji než v Jižní Africe, ale jinak se mi tady opravdu líbí. ŠKODA AUTO má výborný tým a perfektní zaměstnance, můžeme toho spolu hodně dosáhnout. A také pivo tady chutná o poznání lépe.

Je to na vás vidět, že se vám tady líbí. Navzdory všem výzvám působíte optimisticky, vyrovnaně a pozitivně... Jste skutečně takový?

V Jižní Africe je jedno přísloví: Nastav tvář slunci a všechny stíny padnou za tebe. Myslím, že je to zdravý přístup. Každý den mě navíc motivuje a inspiruje to, jak schopný tým zaměstnanců a spolupracovníků ve společnosti ŠKODA AUTO máme. A co se týče vyrovnanosti, tak každé ráno chodím běhat. Je to nejlepší způsob k přemýšlení a vyčištění hlavy.

ŠKODA již dříve prohlásila, že do roku 2025 uvede na trh deset elektromobilů. Výroba modelu Enyaq iV již naběhla. Co bude následovat?

Postupně budeme elektrifikovat celé modelové portfolio. Přechod na elektromobilitu se bude vzhledem k Zelené dohodě pro Evropu automaticky

Přechod k elektromobilitě budeme urychlovat. Ještě letos představíme emocionální kupé, variantu vozu Enyaq iV.

urychlovat. Jsme na to dobře připraveni: ještě v tomto roce představíme emocionální kupé, variantu vozu Enyaq iV. Náš první plně elektrický vůz Enyaq iV i oba plug-in hybridní modely Octavia iV a Superb iV mají velmi dobrou odezvu v médiích i u zákazníků.

Ostatně to také potvrzuje, že přivedení elektromobility do České republiky bylo správné rozhodnutí, které s sebou mimo jiné přináší i zajištění pracovních míst do budoucna.

Budoucnost modelů ŠKODA je postavená na bateriových elektromobilech. Palivovým článkům nedáváte šanci?

Už kvůli vysokým nákladům bude tahle technologie zajímavá jen pro velká vozidla jako nákladáky či autobusy. V segmentech, ve kterých působíme my, nebude palivový článek představovat ve střednědobém horizontu alternativu.

Jaké máte plány se stávajícími modely?

I v tomto roce budeme pokračovat v produktové ofenzivě, počínaje novou generací vozu Fabia. Tento model posílí naši ambice nabízet v segmentu kompaktních vozů auta za dostupné ceny. Později se nástupce dočká i varianta Fabia Combi, velmi oblíbená nejen na českém trhu. Navíc představíme i facelifty našich bestsellerů v segmentu SUV Kodiaq a Karoq.

Jak to aktuálně vypadá s poptávkou u nového modelu Enyaq a s dodávkami lhůtami?

Enyaq iV uvedeme na český trh během jara tohoto roku. Poptávka je velmi vysoká, a to nejen v Česku. Vzhledem k probíhající pandemii koronaviru může dojít k mírnému zpoždění dodávek, děláme ale maximum pro to, aby byly čekací lhůty co nejkratší.

Vedle pandemie působí problémy i opoždění či menší dodávky od výrobců polovodičů. Jak to řešíte?

Fakt, že v důsledku pandemie vážně v mnoha zemích obchod, pro nás představuje další výzvu, se kterou se musíme vypořádat. Aktuální prodejní čísla bohužel jasně ukazují, že



Paleta modelů značky ŠKODA: (nahore zleva) Citigoe iV, Karoq, Kodiaq, Kamiq, Rapid, (dole zleva) Fabia, Superb, Enyaq iV, Octavia, Scala

Foto: ŠKODA AUTO

koronavirová krize ještě není za námi. K tomu se přidává vámi zmiňovaný problém s polovodiči, kterých chybí velké množství. Momentálně si ještě vedeme dobře, situace ale zůstává kritická. Kvůli problémům s dodávkami čipů provádíme operativně nutné změny ve výrobě. Děláme vše, abychom ztratili co možná nejméně vozů.

Náběh a zvyšování výroby elektromobilů znamená přesun výroby některých modelů do jiných závodů. Například model Superb bude ŠKODA v budoucnu vyrábět v Bratislavě. Kdy k tomu dojde a jaké další přesuny se uskuteční?

V listopadu minulého roku jsme po intenzivních diskuzích s koncernem Volkswagen dostali zelenou pro dodatečné navýšení výrobních kapacit. Přesunem výroby příští generace modelu Superb do Bratislavy vytvoříme v našem závodě v Kvasinách od roku 2023 kapacity pro více než 150 tisíc vozů. Využijeme je nejen pro navýšení objemu výroby oblíbených SUV modelů Kodiaq a Karoq, které jsou vysoce ziskové, ale i pro další model ŠKODA. V Mladé Boleslavi zase vytvoříme prostor pro nástupce modelu Fabia Combi. Jisté je, že výroba modelu Kodiaq zůstane v Kvasinách, což je jasný signál dávající jistotu našim zaměstnancům v této továrně.

ŠKODA AUTO je již zodpovědná za koncernové aktivity v Indii. Nyní byla pověřena, aby převzala koncernovou zodpovědnost také za Rusko a region severní Afriky. Proč padlo toto rozhodnutí?

Škodováký tým nasadil v Indii v uplynulých dvou letech neuvěřitelné tempo. Již v březnu tam představíme ve světové premiéře model Kushaq – a právě toto kompaktní SUV startuje naši modelovou ofenzívu v Indii. Kushaq je první sériový vůz značky ŠKODA postavený na modulární platformě MQB-A0-IN, která byla speciálně upravena pro indický trh. Koncern VW nám věří, že dokážeme naše zkušenosti z rozvíjejícího se trhu přenést také do severní Afriky a regionu Ruska včetně států SNS. Jak Rusko, tak i severní Afrika jsou zajímavé trhy s velkým prodejním potenciálem, vzhledem k tomu, že Egypt má téměř 100 milionů obyvatel. Momentálně analyzujeme, jak tyto potenciály co nejlépe využít. Kromě toho také zkoumáme, jak rozšířit naše aktivity v regionu ASEAN.



Foto: ŠKODA AUTO

Thomas Schäfer

Kariéru v automobilovém průmyslu zahájil coby strojní inženýr v roce 1991 ve společnosti Daimler. Do roku 2002 pracoval v Německu, v USA a v Jihoafrické republice v různých vedoucích funkcích v oblasti výroby a řízení kvality. V letech 2002 až 2005 stál jako člen představenstva za oblast techniky u zrodu společnosti DaimlerChrysler Malaysia, kde byl pověřen výstavbou a přestavbou prodejních, výrobních a dodavatelských struktur. Poté byl ve společnosti Daimler v Německu odpovědný za dodávky vozů, zákaznické centrum a za celosvětové xKD aktivity v nově vznikajících trzích.

V květnu 2012 přešel Thomas Schäfer do koncernu Volkswagen, kde nejprve řídil zahraniční výrobu, dále byl pověřen vedením xKD projektů a jednáními o nových výrobních závodech. Od roku 2015 zastával funkci předsedy představenstva a výkonného ředitele Volkswagen Group South Africa, kde zodpovídal za rozvoj koncernových značek v subsaharské Africe. Za jeho vedení koncern Volkswagen výrazně posílil svou pozici v tomto regionu.

Od srpna 2020 je Thomas Schäfer předsedou představenstva společnosti ŠKODA AUTO.

Je logické, že se soustředíte na rostoucí trhy, na kterých se bude prodávat hodně vozů, jakmile vzroste kupní síla. V prvních letech po vstupu na trh se na nich ale asi nedají očekávat velké zisky. Neklesne tím celková ziskovost automobilky?

Samozřejmě to ze začátku nebude procházka růžovým sadem. Pokud chcete sklízet, musíte nejprve zasít. Toho jsme si vědomi. Naší velkou výhodou je, že v podobě koncernu Volkswagen máme silného partnera a můžeme tak využít řady synergií. Přemýšlíme dlouhodobě. Podívejte se: Volkswagen taky nevstoupil do Číny teprve tehdy, když se stala průmyslovou zemí. Někdo musel mít mnohem dříve odvahu, politickou vůli a správný odhad. A stal se z toho úspěšný příběh. Mým cílem je dokázat něco takového také na rozvíjejících se trzích, za které nyní neseme odpovědnost. V jednom vás ale můžu ujistit: ŠKODA AUTO zůstane ziskovou firmou.

Transformační proces v automobilovém průmyslu pokračuje i navzdory koronavirové pandemii. Už jsme mluvili o tom, jak budete uvádět na trh nové elektromobily. Kolik peněz investujete v příštích letech do technologií budoucnosti, jako je právě elektromobilita nebo třeba digitalizace?

V příštích pěti letech investujeme do technologií budoucnosti celkem přibližně 2,5 miliardy eur. Z toho zhruba 1,4 miliardy bude vynaloženo na další rozšiřování elektromobility, 650 milionů eur podpoříme a urychlíme naše aktivity v oblasti digitalizace a 350 milionů eur investujeme do závodů a výrobních zařízení, abychom mohli i nadále ziskově růst.

Zároveň ale samozřejmě pečlivě zvažujeme výdaje a jednáme úsporně. Dosud nám to jde dobře, protože všichni táhneme za jeden provaz. I přes dopady pandemie dosáhla naše rentabilita tržeb v uplynulém roce slušné úrovně.

Libuše Bautzová

Jaký byl rok 2020 a jaký bude ten letošní?

Zabral Antivirus, chybí kurzarbeit

Když jsme loni na přelomu ledna a února oslovili zástupce členských firem AutoSAPu s otázkami týkajícími se jejich očekávání v následujících měsících, v podstatě už nemělo smysl odpovědi číst, když časopis vyšel. V mezidobí přišla pandemie a pečlivě nastavené plány smetla managementům ze stolů.

Pro všechny podniky byl loňský rok náročný a nejistota bude hlavní charakteristikou i pro letošek. Jsme stejně slepí jako před rokem, charakterizoval to výstižně Petr Svoboda, ředitel závodu Nový Jičín společnosti Varroc Lighting Systems.

Problémy už lze dnes pojmenovat a řada firem našla cestu, jak minimalizovat ztráty způsobené nemocí covid-19 či spíše důsledky přijatých opatření. Přečtěte si, jak to vidí jedenáct vrcholových manažerů z oboru automotive.

ANKETNÍ OTÁZKY

1. Charakterizujte co nejstručněji, jaký byl pro vaši firmu rok 2020.
2. Posunuli jste kvůli koronavirové pandemii některé plánované firemní investice?
3. Největší nejistota roku 2021 souvisí stále ještě s nemocí covid-19. Jaká vidíte jiná rizika v letošním roce a jaké výzvy?
4. Jaká opatření ze strany vlády jste loni uvítali?
5. Co by pomohlo firmám v sektoru automotive v letošním roce?



Petr Ostrý, jednatel
AGADOS, výrobce přívěsů

1. Co se týká hospodářských výsledků, lepší než rok 2019.
2. Všechny plánované investice pokračují bez omezení.
3. Extrémně rychlé zvyšování cen materiálů, spojené navíc s prodlužujícími se dodacími lhůtami. Největší výzvou pro nás je dokončení našich speciálních projektů.
4. Program Antivirus pro členy našeho Sdružení. A jinak menší chaos v rozhodnutích vlády obecně.
5. Přijetí funkčního kurzarbeitu. Vzhledem k tomu, že většina členů Sdružení automobilového průmyslu jsou součástí nadnárodních společností, prospělo by sjednocování opatření na úrovni Evropy.



Milan Šlachta, reprezentant
Bosch Group Česká republika,
výrobce automobilových komponentů

1. Náročný rok s covidem-19, se dvěma úplně rozdílnými pololetími.
2. V důležitých investicích jsme pokračovali a tam, kde to bylo možné, jsme realizaci posunuli. V letošním roce například investujeme do výstavby další nové třípodlažní budovy pro oddělení vývoje a do laboratoří v Českých Budějovicích. Nadále pokračují investice do zavádění prvků Průmyslu 4.0 – digitalizace procesů, automatizace a robotizace. Celková výše investic přesáhne miliardu korun.
3. Kromě pandemie zůstává stále dlouhodobě určitým problémem nedostatek kvalifikovaných lidí na pracovním

trhu. Kompetence a know-how jsou klíčové nejen pro výše zmíněné zavádění digitalizace a Průmyslu 4.0, ale i pro rozšíření našich aktivit v oblasti vývoje.

Mezi výzvy patří přizpůsobování se budoucí podobě mobility. Loni byla přijatá Zelená dohoda a nyní dochází k tvorbě z ní vyplývajících norem, přičemž zůstává k zodpovězení řada otázek. Například EURO 7: Návrhy poradního orgánu dosud diskutované na úrovni EU jsou pouze návrhy, ale vzbuzují celou řadu otázek. Legislativa v tom duchu, jak je navržena, může znamenat, že moderní technologie dnešních spalovacích motorů, šetrné ke klimatu, budou od počátku vyloučeny. Není mnoho času na diskuzi, protože legislativní návrh je naplánován již na čtvrté čtvrtletí roku 2021.

4. Program Antivirus byl vhodným řešením na přechodnou dobu. Teď by bylo dobré na bázi tohoto programu připravit standardní nástroj jako například kurzarbeit.
5. Vzhledem k přijetí Zelené dohody bychom uvítali co nejrychlejší nastartování debaty o jejích dopadech na naše odvětví.



Mojmír Čapka, vlastník a ředitel

BRISK Tábor, výrobce zapalovacích svíček a snímačů

1. Přes dobrý začátek roku a úspěšné poslední měsíce nelze minulý rok jako celek hodnotit pozitivně.
2. V letošním roce máme v plánu řadu významných investic, které souvisí s rozšířením kapacit v návaznosti na potřeby našich zákazníků.
3. Nepružnost trhu práce, nedostatek některých profesí.
4. Pozitivně hodnotím spolupráci mezi Evropským investičním fondem, naší bankou a podnikem.
5. Vláda by měla omezit umělou zaměstnanost a přijmout taková opatření, která by směřovala k uvolnění pracovní síly a vytvoření konkurenčního prostředí.



David Kříž, generální ředitel

Iveco Czech Republic, výrobce širokého sortimentu autobusů

1. Bezprecedentní.
2. Akciová společnost Iveco Czech Republic neustále a systematicky investuje do své budoucnosti – do vývoje nových výrobků, do výrobních technologií, do modernizace pracovního prostředí a do svých zaměstnanců. Investice do vývoje a náběhu nových výrobků jsou pro nás jednou z priorit, a proto zde nedošlo k žádným výrazným změnám. Další plánované investice, zejména do výrobního procesu, byly mírně časově korigovány s ohledem na odstávku výroby na jaře roku 2020.
3. Především opatření našich zákazníků ve vztahu k investicím do obnovy autobusového parku, která se patrně projeví zpomalením přísunu objednávek pro naši výrobu.
Největší výzvou pro nás letos bude kromě pokračujícího zvládnutí pandemie covid-19 zachování stávajícího objemu výroby a zaměstnanosti. Vše bude záviset na množství objednávek od našich zákazníků.

Aktivně seznamujeme naše zákazníky s řadou nových technických řešení s cílem přispět k návratu cestujících a zejména k získání jejich zpětné důvěry v tento druh dopravy. Bez širší politické podpory a zejména pak návratu dětí do škol to však bude velice složité a samozřejmě to ovlivní i objem naší výroby.

4. Jednoznačně program Antivirus. Byla to dobře zacílená a účinná pomoc v nejhroších časech.
5. Ocenili bychom pokračování programu Antivirus či jakékoli adekvátní náhrady. V případě ukončení Antiviru je důležité, aby nevznikla žádná prodleva mezi zavedením jiného podobného nástroje podpory.



Libor Láznicka, jednatel

Continental Barum, výrobce osobních, nákladních a industriálních pneumatik

1. Extrémně náročný.
2. Ano, některé investiční akce byly posunuty do následujících let.
3. Současné dění souvisí s nemocí covid-19. Vidíme nyní problémy s transportem a dodávkami surovin a materiálů.
4. Využili jsme vládní program Antivirus na kompenzaci mezd zaměstnanců při odstávce výroby.
5. Určitě by firmy uvítaly platnou novelu zákona o zaměstnanosti pro zavedení kurzarbeitu.

Dále by firmám v současné době pomohlo mít zdravé a funkční zaměstnance a dostatek surovin dodaných včas. Věříme, že pomocí by bylo co nejrychlejší proočkování zaměstnanců. Rádi bychom v areálu naší společnosti vybudovali očkovací centrum, ale z důvodu nedostatku vakcín a platnosti vládní očkovací strategie je to zatím nemožné.



Petr Novotný, ředitel

HELLA AUTOTECHNIK NOVA, výrobce osvětlovací techniky a elektroniky

1. Úplně nový, nečekaná zkušenost.
2. Naše investiční záměry jsme nijak výrazně neomezili.
3. Riziko spojené s onemocněním covid-19 spíše celospolečensky, celkové uchování funkčního odběratelsko-dodavatelského řetězce a malá flexibilita lidských zdrojů.
4. Obecně podpůrné programy, i když v některých případech málo systematické.
5. Nevztahoval bych pouze na automobilový průmysl. Je nutné vytvořit podmínky, a ty naplňovat k obnovení normálního života společnosti.



Miroslav Dvořák, generální ředitel

MOTOR JIKOV, působí v oboru slévárenství, obrábění, montáže

1. Překvapivý, složitý, poučný.
2. Pro nás přišla pandemie v čase, kdy jsme dokončili velké investice, které se týkaly například strojového vybavení.

Aktuálně směřujeme veškeré investice do automatizace, která vede ke zvýšení produktivity.

3. Největší riziko spočívá právě v nejistotě, kdy se celý automobilový trh ve smyslu objednávek chová, jako kdyby žádná pandemie zrovna neprobíhala. Jako dodavatel vidím na jedné straně koncové prodeje automobilek, které jsou o pětinu nižší, tomu ale neodpovídají objednávky, které jsou v současné době na sto procentech. Čekáme, kdy se tento nesoulad projeví.
4. Pomohlo nám odložení splátek úvěrů, využili jsem půjčku se státní zárukou prostřednictvím Českomoravské záruční a rozvojové banky. Uvítali jsme i podporu z programu Antivirus, která do určité míry suplovala institut kurzarbeitu.
5. Loni citelně chyběla okamžitá provozní pomoc – snížení nebo odložení odvodů a daní, a dále zavedení kurzarbeitu dle německého modelu tak, aby firma nemusela dotovat neproduktivní čas, který zaměstnanci stráví doma.



Marian Pecháč, ředitel
LAMBRO – 92, obchodník s hutními materiály

1. Náročný, ale inspirativní.
2. Na rok 2020 nebyly plánované žádné významné investice, ale situace nám pomohla lépe nadefinovat investice pro další roky.
3. Největší rizika jsou nerozumná politická rozhodnutí, deformující už i tak značně zdeformovaný trh; největší

výzva bude zakázková náplň a udržení firmy v černých číslech.

4. Antivirus.
5. Čím menší zásah ze strany vlády, tím lépe pro sektor.



Robert Kiml, Administration Senior
General Manager
TMM CZ, výrobce automobilů

1. Neskutečná výzva.
2. Ano i ne. S ohledem na snížení výrobního objemu způsobeného evropským lockdownem jsme omezili jakékoli interní investice, které bylo možné odložit a zároveň neomezit naše budoucí projekty.

V automobilovém průmyslu je ale spousta faktorů, které musíme respektovat, a ty vyvolávají investice: limity CO₂, vlastní nová modelová řada a s tím spojená výměna technologií, nutná automatizace... Navíc jsme museli dramaticky navýšit investice do zabezpečení všech proticovidových opatření.

3. Výzvou je dokončení stávajících investic, přechod z dvousměnného na třísměnný provoz a úspěšný rozjezd výroby nové Toyoty Yaris.

Nejistotou a zároveň rizikem jsou nová a další nová nařízení EU v oblasti Green Deal a zrychlení omezování emisí CO₂ bez konzultací s průmyslem. Pak jsou tu zejména dlouhodobá rizika, nepřímo spojená s covidem-19: rozvrat vzdělávacího systému, celospolečenský pokles respektování státních nařízení,

Jak to vidí analytici

Rok bude plný nejistot, velkým tématem bude stabilita dodavatelských řetězců. V budoucnu začnou ještě více promlouvat do sektoru automotive technologické firmy.

Jaký bude podle vás rok 2021 pro automobilový průmysl?

Petr Knap, vedoucí partner, EY Česká republika: Podle všeho bude jako na houpačce, velmi nestabilní a volatilní vývoj. Světlé momenty budou, oživení poptávky po mizerné srovnávací základně z 2020 se povede, ale zdaleka nebude tak velké, aby si automobilky a navázané firmy oddechly. Růst bude jednociferný, takže rekordní roky 2018/2019 zůstanou velmi vzdálené.
Miroslav Singer, hlavní ekonom, Generali CEE Holding: Lepší než ten loňský, vakcinace už přece jen přinese

v druhé půlce roku uklidnění a s ním i nárůst spotřebitelské důvěry a zájmu o koupi nových aut.

Jan Linhart, partner, KPMG Česká republika: Rok 2021 bude plný nejistot. Trhy se sice již vzpamatovaly z počátečního šoku způsobeného pandemií covid-19, avšak fundamentální rizika a nejistoty zůstávají. Tou hlavní nejistotou je skutečný stav ekonomiky, který se začne projevovat poté, co budou vlády postupně vypínat protikrizová opatření. V tom je samozřejmě vnořena i podotázka zda (?!), kdy a jakým tempem se tak stane. Velkým tématem bude také stabilita dodavatelských řetězců.

Které faktory budou mít – kromě covidu-19 – na firmy v sektoru automotive největší vliv?

PK: Kromě covidu-19, který bude mít zásadní vliv minimálně v celém prvním

pololetí, se budou výrazně projevovat pnutí a nerovnováhy v dodavatelském řetězci, které zvyšují rizika narušení výroby a dodávek. A krátkodobě nepůjde omezit významněji ani geografická rizika a ani rizika kolapsu některých dodavatelů, ale první kroky k tomu budou podniknuty. Velký vliv bude mít také chování automobilek v EU, vynucené dodržováním emisních limitů. Nabídka bude tažena regulatorními požadavky a firmy i jejich zákazníci se musí se „skřípěním zubů“ přizpůsobit.
MS: Primárně schopnost řídit dodavatelské řetězce. Světový obchod a výrobní procesy členěné přes všechny kontinenty ukazují svá slabá místa.
JL: Pandemie ukázala, jak jsou dodavatelské řetězce křehké, a odhalila jejich slabá místa. Nejen březnovým rozvratem logistiky, ze kterého se globální dodavatelské řetězce ani logistické firmy dosud zcela nevzpamatovaly. Projevila se ale také rizika závislosti na dodavatelích klíčových součástek, která mnohdy automobilky nemají pod svou kontrolou. To se projevilo zejména nedostatkem čipů

pokřivení trhu spoustou přímých a nepřímých státních podpor a dotací.

4. Program Antivirus, nařízení povinného nošení roušek a pokračování v programu Ukrajina.
5. Pomohlo by zapojení firem do očkování obyvatelstva a nastavení jasnějších pravidel uvolňování a fungování. Místo zavádění dalších nových podpor a opatření by se mělo zajistit dodržování stávajících opatření.



Petr Svoboda, ředitel závodu Nový Jičín

Varroc Lighting Systems, výrobce světelné techniky

1. Turbulentní.
2. Plánované investice do nových výrobních linek v souvislosti s projekty jsme v minulém roce nemuseli redukovat. Stejně tak se pandemie nedotkla výše investic do dříve plánovaných aktivit pro zvýšení efektivity výrobního závodu.
3. Od počátku roku se potýkáme s útlumem výrobních zakázek ze strany některých automobilek kvůli nedostatku elektronických součástek z Asie, což významně ovlivňuje zaměstnanost. V posledním čtvrtletí loňského roku jsme čelili významnému nedostatku výrobních zaměstnanců a velmi vysokým odvolávkám. Nyní jsme v situaci, kdy máme zaměstnance, ale výrobní plán je poníženo a nevíme, kdy a jak rychle se vrátíme do plánovaného stavu. Dalo by se říci, že jsme stejně slepí, jako tomu bylo téměř před rokem.

na přelomu roku. Je možné, že zejména automobilky a Tier-1 dodavatelé přehodnotí své nákupní zvyklosti s cílem zvýšit stabilitu dodávek. Můžeme tedy očekávat řadu jednání o nových podmínkách a parametrech spolupráce. Dlouhodobým tématem samozřejmě stále zůstává odklon od spalovacích motorů a emisní limity, což dále stupňuje tlak na marže automobilek.

Jak vidíte světový automobilový průmysl v delším horizontu, deset, dvacet let?

PK: Do budoucna, následujících 10 až 15 let, budou zásadní velké ekosystémy výrobců hardwaru, softwaru, poskytovatelů mobilních řešení. Jednak se ve vyspělých zemích o něco sníží průměrný počet cestovaných kilometrů na člověka, ale také se budou rozvíjet koncepty sdílení přepravní kapacity a prostředků. To bude taženo posunem k větší udržitelnosti i narůstající cenou nových aut. Z hlediska pohonů uvidíme pestrou skladbu, s klesajícím podílem spalovacích motorů – nejdříve rychleji a pak pomalu. S tím že hlavní odlišeni

Situace v dodavatelském řetězci je nyní velmi dynamická a my musíme najít způsob, jak být na operativní „restart“ a případné fluktuace v požadavcích zákazníků připraveni, aniž by to významně ovlivnilo naše podnikání.

4. V rámci jarní vlny koronaviru, kdy došlo k útlumu celého automobilového průmyslu, jsme využili možnosti čerpání dotací z programu Antivirus. Na podzim to již nebylo potřeba, protože jsme vyráběli téměř na maximální kapacitu.
5. To, co nám v současné situaci značně chybí, je systémové opatření ze strany vlády v podobě kurzarbeitsu, abychom mohli lépe a flexibilně čelit okamžitým změnám v poptávce a měli možnost udržet pracovní místa a know-how našich zaměstnanců.



Jan Tichý, jednatel

Saar Gummi, výrobce pryžových těsnicích systémů pro pohyblivé díly automobilových karoserií

1. Turbulentní, ale zvládli jsme to.
2. Investice neposouváme, ale realizujeme dle dřívějších plánů, zejména do automatizace.
3. Nejisté zakázky, nepředvídatelná hospodářská situace v Evropě, prudké zadlužování státu, které negativně ovlivní celé hospodářství.
4. Antivirus na jaře, ten v prvním šoku pomohl.
5. Přiměřené rozvolnění pracovního trhu, nelze masivně platit lidi doma, když jinde nemá kdo dělat.

elektromobilů bude v oblastech řídicích systémů, baterií a infotainmentu, tak budou hrát stále větší až dominantní roli jejich dodavatelé. Několik tradičních automobilek určitě bude fungovat dobře dále, ale konsolidace dál pokročí a budeme se bavit o třech až pěti velkých uskupeních sdílejících R&D náklady, platformy a jiné režijní náklady. Naopak pro zákazníky přibude mnoho značek a obchodních modelů, které ale na pozadí budou mít koncentrované vlastníky z několika propojených skupin.

MS: V delším období si myslím, že to evropský automobilový průmysl bude mít těžké. Je to vidět i na tom, jak Evropu jako trh opouštějí někteří menší globální producenti. Evropské automobilky jsou také nucené směřovat stále významnější část svých investic na splnění požadavků, které jsou specifické pro evropský trh, a tedy jim žádnou výhodu na světových trzích nepřinesou.

Dále očekávám rostoucí význam čínských výrobců na světovém trhu.

JL: Růst automobilového trhu je tažen především rozvíjejícími se

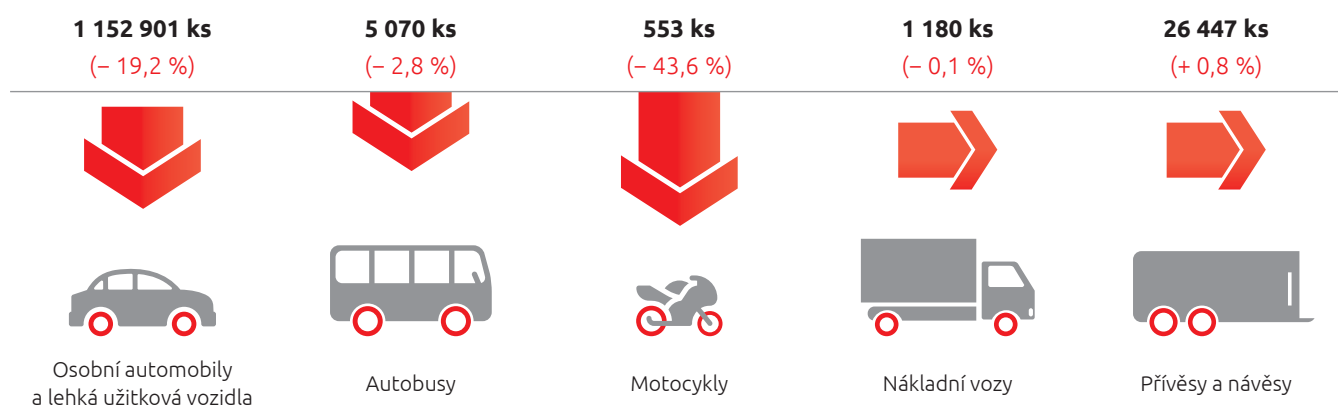
ekonomikami. Tradiční vyspělé země mají poptávku dlouhodobě víceméně stabilní, byť se značnými výkyvy podle vývoje hospodářského cyklu. Počet vyrobených aut proto bude stále narůstat. Technologický pokrok bude nadále postupovat mílovými kroky. Jeho základní směry však nebudou určovat pouze automobilky a zákazníci. Zcela zásadní vliv budou mít regulátoři, kteří už dnes promlouvají do toho, jaká auta by automobilky měly vyrábět. Vliv regulátorů se projevuje nejen v emisních limitech, ale též v regulacích provozu například ve velkých městech. Promlouvat budou i do nástupu autonomních aut, který může regulace výrazně zpomalit nebo zkomplikovat. Čeká nás akcelerace vstupu technologických firem do odvětví. Nemusí to být nezbytně přímo do výroby aut, ale může se jednat o různé aliance či jiné formy spolupráce – na produktu, ale zejména na navazujícím (a stále více propojeném) ekosystému mobility, ze kterého si technologické firmy už nyní ukrajují velkou část příjmů.

Výroba silničních vozidel v roce 2020

O šest let nazpět

Komplikace spojené s pandemií koronaviru zapříčinily **výrazný pokles** produkce českého autoprůmyslu. Celkově bylo v roce 2020 vyrobeno 1 186 151 všech druhů silničních vozidel. Díky úspěšnému restartu výroby po první vlně pandemie a podzimnímu kvapíku se tuzemským finalistům podařilo zmírnit celoroční ztráty, i tak se ale objem výroby propadl na úroveň roku 2014.

Výroba silničních vozidel v roce 2020 (změny oproti roku 2019)



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

Nejvýznamnější segment výroby, osobní vozidla, zaznamenal loni nejprudší pokles v novodobé historii. Celkově vyrobily tuzemské automobilky 1 152 901 vozidel, tedy o 274 662 ks méně než v roce 2019. Téměř 92 procent produkce bylo určeno zahraničním zákazníkům.

ŠKODA AUTO ve svých českých závodech vyrobila 749 579 automobilů, tedy o 17,4 procent méně než v roce 2019. Ke zmírnění dopadů přispělo zvýšení jejího tržního podílu na trzích EU, růst odbytu v Rusku nebo Turecku. V Nošovicích bylo v **Hyundai Motor Manufacturing Czech** (HMMC) vyrobeno celkem 238 750 vozidel. Oproti plánům ze začátku roku byla výsledná produkce o 21 procent nižší. V kolínském závodě **TPCA** poznamenala vedle

koronaviru výrobu také příprava výrazného rozšíření závodu v celkové hodnotě více než čtyř miliard korun. V roce 2020 bylo vyrobeno 164 572 vozidel, což je o 10,7 procent

ta méně než bylo s ohledem na změny plánováno.

Uplynulý rok lze hodnotit jako úspěšný pro oba hlavní tuzemské výrobce autobusů. Celková produkce poklesla

Bohdan Wojnar, prezident AutoSAPu:

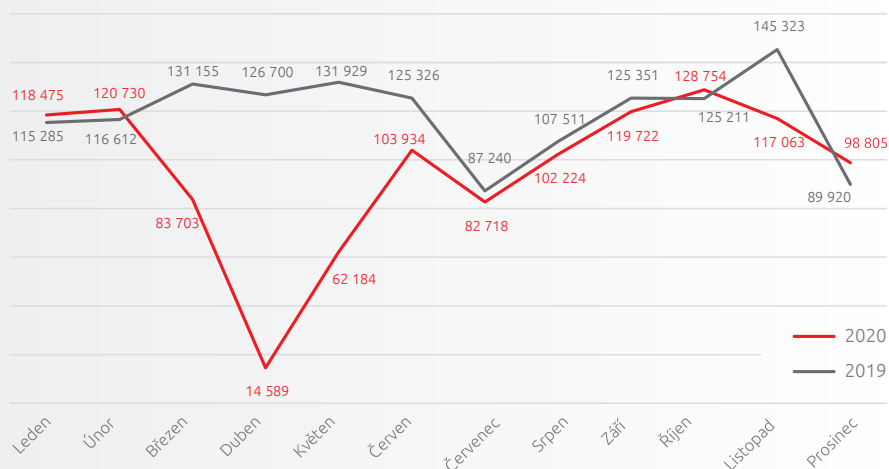
„Uplynulý rok byl pro většinu společností v českém i celosvětovém autoprůmyslu velmi složitý. Všichni bez výjimky jsme byli konfrontováni se situací, která v naší novodobé historii nemá obdoby. I přes téměř pětinnový pokles výroby je nutné vyzdvihnout, jakým způsobem se firmy dokázaly s danými omezeními vypořádat. Při restartu po jarních odstávkách prokázaly vysokou flexibilitu a jejich podzimní produkce pak táhla vpřed celý český průmysl. I díky tomu je celoroční pokles nakonec o něco mírnější, než jsme po vypuknutí pandemie očekávali. Obdivuhodná byla výkonnost některých tradičních výrobců v segmentech mimo osobní vozy. Ale ocenit je nutné i konkurenceschopnost výrobců osobních vozidel, zejména vzhledem k poklesu poptávky po automobilech napříč EU téměř o čtvrtinu.“



Jarní odstávky přinesly výrazný pokles výroby

První dva měsíce roku 2020 naznačovaly další růst produkce osobních vozidel. Výrobu však výrazně ovlivnilo uzavření drtivé většiny automobilek v Evropské unii. V ČR jako první zastavily výrobu ŠKODA AUTO a TPCA 18. března, automobilka Hyundai se přidala o pět dní později. Odstávka pak skončila nejdříve v polovině dubna v Nošovicích, následně se rozjely linky 27. dubna v závodech ŠKODA AUTO. Na konci května obnovila výrobu po více než dvou měsících odstávky také TPCA.

Výroba osobních vozidel v ČR (2020/2019)



oproti rekordnímu roku 2019 pouze o 2,8 procenta na 5070 vozů. Více než 89 procenty se na tom podílela společnost **Iveco Czech Republic**. Vyrobila 4518 autobusů, a ačkoliv je společnost orientovaná převážně na export, významný růst odbytu zaznamenala loni na českém trhu. Výrobce **SOR Libchavy** dodal svým zákazníkům 526 nových autobusů, z toho 444 našlo své uplatnění v České republice. Opavská firma **KH Motor Centrum**, která se zaměřuje na výrobu malých autobusů přestavbou z dodávkových vozidel, vyrobila v loňském roce 26 autobusů.

V kopřivnické **Tatře** se přes veškeré těžkosti výroba nezastavila ani v průběhu jara. I díky tomu se výrobci podařilo udržet objem produkce z předchozího roku, když vyrobil 1180 nákladních vozidel. Více než polovina produkce našla uplatnění v zahraničí.

Jediným růstovým segmentem finální výroby v Česku byla v roce 2020 přípojná vozidla. Celkově bylo napříč kategoriemi vyrobeno 26 447 kusů, zvýšil se export i tuzemské prodeje. Podíl na celkové produkci velkých přívěsů a návěsů oproti loňsku navýšil **Schwarzmüller** s celkovou výrobou 1687 kusů, před **PANAV** s produkcí 368 kusů. Segmentu malých přívěsů dominuje společnost **AGADOS**, která jich v roce 2020 vyrobila 24 392, tedy o 1,3 procenta více než v předchozím roce. Jediný výrobce motocyklů, týnecká **JAWA**, vyrobila 553 motocyklů. Ve srovnání s předchozím rokem tak zaznamenala pokles produkce o 43,6 procenta.

red s využitím zdrojů SDA, CDV, ACEA a AutoSAP

Poptávka po nových vozech v EU klesla výrazněji než výroba v ČR

Vývoj výroby osobních vozidel v České republice tradičně odráží trend poptávky po nových automobilech na trzích Evropské unie. Těch se v roce 2020 prodalo celkově 9,94 milionu, což bylo o 23,7 procenta, tedy tři miliony vozů méně než v předchozím roce. Meziroční propady byly ve všech zemích unie dvojciferné.



Ilustrační foto: Shutterstock.com

Z hlavních evropských trhů zaznamenalo největší pokles Španělsko (- 32,3 procenta), dále Itálie (- 27,9 procenta) a Francie (- 25,5 procenta). V Německu poklesly registrace nových aut o 19,1 procenta. V České republice byl propad o trochu mírnější, i tak ale přesáhl 18 procent. Čeští zákazníci zaregistrovali 202 971 nových osobních automobilů.

Výroba a odbyt finálních výrobců vozidel

Tradiční statistické přehledy v novém kabátě

Měsíční a kvartální přehledy výroby a odbytu finálních výrobců členských firem Sdružení automobilového průmyslu **doznamenaly zásadních změn**. Na nově strukturované webové stránce jsou k dispozici statistiky v nové grafické podobě a v nových formátech.

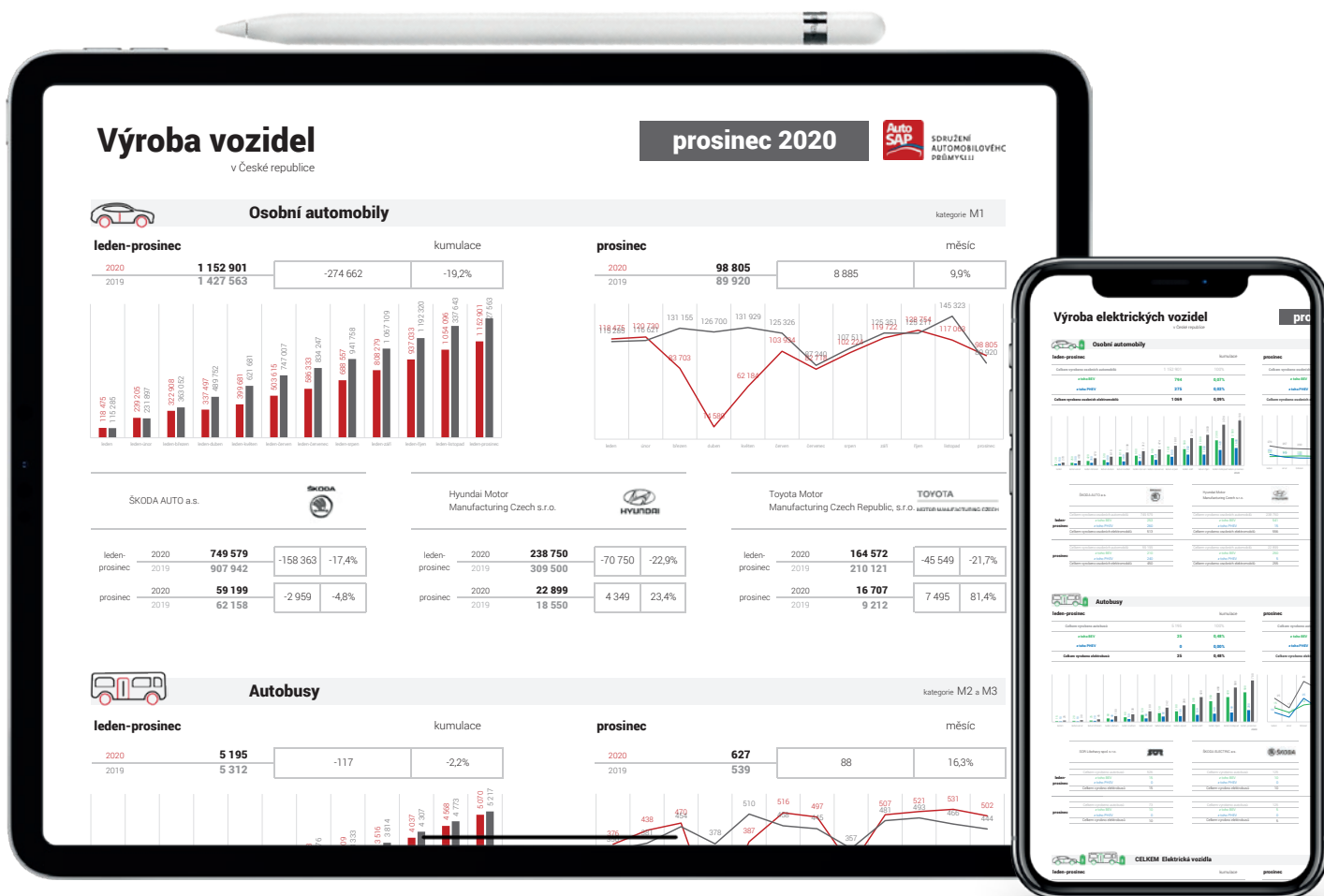
Ve zcela nových přehledech dostupných na stránkách www.autosap.cz v sekci Statistiky nalezne návštěvník webu údaje o měsíční produkci automobilů, autobusů a motocyklů dle jednotlivých kategorií a značek. Kvartální přehledy navíc přinesou tento přehled i pro segmenty nákladních vozidel, přívěsů a návěsů a nabídnou

detailnější pohled na jednotlivé kategorie včetně přehledů o tuzemských prodeji a exportu. Velkým benefitem je harmonizace historických dat, zájemce tak na novém webu najde kompletní měsíční statistiky od roku 1994 po současnost.

Přehledy od ledna 2021 jsou dostupné v tiskovém formátu PDF

a zpracovatelném formátu XLS. Jako čerstvou novinku připravilo Sdružení pro rok 2021 publikaci produkce vyrobených elektrických vozidel v České republice, která budou součástí pravidelných měsíčních statistik. Vše je navíc dostupné jak v českém, tak v anglickém jazyce.

red



Continental Automotive Brandýs nad Labem

Když roboti spolupracují s lidmi a lidi s managementem

Byl to vcelku úspěšný rok, mohli by si říct v brandýském závodu Continental. **Úspěšně bránili šíření koronaviru mezi zaměstnanci, splnili loňský množstevní výrobní plán a dále modernizují.** V centru pozornosti vedení společnosti nejsou jen technologie, ale také zaměstnanci. První český ředitel tohoto závodu tady aplikuje zkušenosti získané v zahraničí.

Do provozu mezi zaměstnance chodí každý den, obvykle mezi desátou a jedenáctou hodinou, a během týdne stihne projít všechny tři závody. Pokud se chce setkat s noční směnou, která končí v šest ráno, musí si přivstat.

„Nejde o to jen tak si kamarádsky popovídat, ale slyšet, zda existuje na pracovišti nějaký problém, který nelze vyřešit na nižší úrovni a kterým by se mělo zabývat nejvyšší vedení,“ vysvětluje Tomáš Vondrák, generální ředitel Continentalu v Brandýse nad Labem. Tenhle zvyk realizovat gemba walk, jak se říká těmto pravidelným obchůzkám jednotlivých pracovišť, při kterých se přímo na místě zjišťují problémy, si Tomáš Vondrák přinesl ze svého předchozího působiště v mexickém Nogalesu a moc si ho pochvaluje.

Zaměstnanecký komfort a řízení

Když s tím před třemi lety začínal, lidé u výrobních linek nevěřili, že by něco takového mohlo vydržet déle, než se nový ředitel ve firmě rozkouká. Uzavírali na to dokonce sázky. Ti, kdo nevěřili, prohráli. *„Vidět každodenní realitu a mít zpětnou vazbu od zaměstnanců považuji za velmi důležité, posiluje to vztahy mezi managementem a zaměstnanci, zvyšuje loajalitu pracovníků a projevuje se to i ve výkonu,“* říká ředitel. Dlužno ovšem

dodat, že kromě možnosti osobních setkávání s členy nejvyššího vedení se mohou lidé v brandýském Continentalu těšit i z mnoha dalších věcí.

V roce 2019 vzniklo v Brandýse několik chill-out zón, odpočinkových

koutků, kde si mohou pracovníci všech úrovní zalenošit v pohodlných křesílkách, zahrát stolní fotbal nebo playstation, přečíst časopis, zasurfovat na internetu. Vedle toho můžou zaměstnanci ve směnném provozu



Tomáš Vondrák pracuje pro společnost Continental od roku 2006. O pět let později odešel do zahraničí, působil v Německu a v Mexiku. Po návratu řídil v Brandýse jednu výrobní divizi, od března roku 2019 je generálním ředitelem Continental Automotive Brandýs nad Labem. Mimochodem je prvním Čechem v této pozici.

Foto: Continental Automotive Czech Republic

i v kancelářích využívat širokou nabídku flexibilních možností organizace práce, díky kterým mohou lépe skloubit práci s osobním životem. Ve výrobě se například využívá mobilní aplikace pro plánování směn, firma se také výrazně věnuje podpoře těhotných zaměstnankyň. Dlouholetí pracovníci mohou nabrat nové síly na sabatniku. Dle provedených průzkumů se díky těmto možnostem výrazně zvýšila zaměstnanecká spokojenost. A co víc, projevilo se to i ve snížení fluktuace a míry nemocnosti.

Nejde ale jen o odpočinek a zábavu. V Brandýse dbají nemenší měrou i o kontinuální zlepšování všech procesů, pro které zde používají japonskou metodiku Kaizen. Není to jen o tom, že každý může přijít s návrhem nějakého zlepšení, ve firmě existují také takzvané kaizen koutky, ve kterých multidisciplinární týmy hledají příčiny výrobních problémů a jejich řešení. Takových workshopů se účastní i výrobní operátoři, kteří do diskuze přinášejí cenné praktické zkušenosti s výrobním procesem. Není bez zají-

mavosti, že právě český Continental je, co se struktury řízení výroby týče, v rámci celého koncernu modelovým závodem, takzvaným Lead Plant, od kterého se ostatní učí.

Pandemie pod kontrolou

Mimořádně propracovaný systém řízení závodu a nadstandardní péče o zaměstnance se naplno projevily v loňském roce, kdy se celý svět začal potýkat s pandemií koronaviru. V Continentalu vypracovali podrobný pandemický plán už v lednu. „Když jsem viděl, jak se nemoc rozjela v Číně, věděl jsem, že to dřív nebo později musí dorazit do Evropy. Začali jsme proto na naší pandemické strategii pracovat ještě dříve, než přišly instrukce z centrály v Německu,“ vysvětluje Tomáš Vondrák důvod, proč se v jejich firmě nemocnost nijak nerozšířila a brandýská společnost se stala i v této oblasti vzorovým závodem pro ostatní.

Vedle pandemického plánu bylo třeba nastavit komunikační strategii a trénovat na všech úrovních řízení řešení krizových situací. To se naplno

rozběhlo v březnu sérií workshopů na téma krizové komunikace. Ze získaných poznatků vzniklo komunikační desatero pro lídry, na které navázaly lokalizované korporátní materiály. Netradičním prvkem, který přispěl k zodpovědnému chování všech zaměstnanců, bylo také video, jehož síla spočívala zejména v tom, že v něm apelovali na své kolegy sami zaměstnanci z různých pracovišť podniku.

Ochranné prostředky nakupovala firma už od ledna, od března je distribuovala všem zaměstnancům. Tým inženýrů začal na vlastních 3D tiskárnách ve volném čase tisknout ochranné štíty, firma je pak kompletovala. Z celkem 1450 vyrobených kusů putovala většina nemocnicím, domovům důchodců, poskytovatelům sociálních služeb nebo třeba školám v Brandýse a blízkém okolí.

Služební cesty byly zakázané už od února, kdo přijel z Rakouska nebo z Itálie, musel už tehdy zůstat 14 dní doma. Byl ustaven krizový tým, který denně komunikoval s odborovou organizací. V areálu přibýly termokamery a v místech, kde nebylo možné udržovat odstup minimálně dva metry, byly instalovány plexisklové přepážky. Zaměstnanci, jejichž povaha práce to umožňovala, využívali v maximální míře home office. Všichni zaměstnanci dostali balíčky s vitaminy C a D.

„Pozvali jsme k nám zástupce krajské hygienické správy, aby viděli, jak jsme připraveni, a průběžně jsme s nimi v kontaktu,“ uvádí Tomáš Vondrák a přidává to nejdůležitější: „Pak přišlo léto, a zatímco vláda rozvolnila opatření, my jsme nezrušili ani jedno. Ne že by se to zaměstnancům líbilo, ale nakonec význam těch opatření pochopili a všichni je dodržovali.“ V září dostali všichni druhý vitamínový balíček, a kdo chtěl, mohl se nechat očkovat proti chřipce.

Letos v lednu začali v brandýském Continentalu s antigenním testováním, samozřejmě na dobrovolné bázi. „Jakmile to bude možné, chtěli bychom se stát očkovacím centrem jak pro naše zaměstnance, tak eventuálně i pro lidi zvenčí,“ říká generální ředitel společnosti, která patří mezi nejméně zasažené koronavirem v ČR.

Výroba se (téměř) nezastavila

Vzhledem k zanedbatelné nemocnosti a víceméně stále dobře fungujícím dodávkám komponentů nemuseli v Brandýse na delší dobu zastavit výrobu, jak se stalo v dubnu a v květnu v mnoha

Continental Automotive Brandýs nad Labem

Brandýský závod je součástí společnosti Continental Automotive Czech Republic (další závody jsou v Adršpachu a v Jičíně) a v rámci celosvětové skupiny Continental je jedním z nejvýznamnějších z hlediska technologické náročnosti výroby, počtu vyrobených kusů i tržeb. Je globálním dodavatelem automobilové elektroniky do vozů mnoha světových značek. Specializuje se na výrobu multimediálních systémů, palubních přístrojů, autorádií, ovládacích panelů klimatizací a středových panelů informačních systémů vozidel. Vedle těchto produktů, které jsou v autě vidět na první pohled, se v Brandýse vyrábí také telematika a connectivity boxy, které sice vidět nejsou, ale například díky funkci eCall zachraňují životy.

Brandýský závod vznikl v roce 1994 privatizací části státního podniku PAL Kbely, součástí korporace Continental je Brandýs od roku 2007. Ve skutečnosti jsou dnes v Brandýse závody tři, z nichž první dva procházejí technologickou evolucí a dále se rozšiřují. Budou disponovat nejmodernějšími technologiemi, které ještě nejsou v automotive tak docela standardem. Jako příklad lze uvést unikátní plně automatizované skladovací systémy, které umožňují vyřadit až 17 tisíc obměněvek komponentů z výroby za den.

Vedle moderních výrobních prostor, které zaujímají plochu 20 tisíc metrů čtverečních, disponuje závod také vlastní lisovnou a lakovnou plastů, ve které vznikají díly pro část elektronické výroby. Zajímavostí je i využívání technologie Optical Bonding pro zvyšování kontrastu displejů při výrobě displejových jednotek za podmínek extrémně čisté výroby. V lokalitě Brandýs nad Labem sídlí i laboratoře s mezinárodní působností, které poskytují své služby nejen ostatním závodům Continental, ale také externím subjektům. Disponují totiž několika zařízeními, která jsou v Česku poměrně unikátní.

V brandýském Continentalu pracuje aktuálně 2500 zaměstnanců.



Kolaborativní roboti zastávají v brandýském Continentalu monotónní, manipulační a rovněž montážní výrobní úkony. Programování samotného cobota pomocí tabletu není časově náročné a vyžaduje „jen“ proškoleného technika. Nejtěžší je zabezpečit, aby na lince nedocházelo ke kolizím cobota s dalšími výrobními zařízeními nebo coboty. S tím v Brandýse pomáhá 3D simulace ve virtuální realitě.

Foto: Continental Automotive Czech Republic

Chytrá automatizace, virtuální simulace

Projít se výrobními prostory brandýského závodu, kde se vyrábějí ovládací panely či multimediální systémy, předpokládá obléknout si sněhobílý pracovní plášť a speciální návleky na obuv a nechat si zkontrolovat absenci elektrostatického napětí na těle. Čistota je na těchto pracovištích imperativem.

Přes miliony výrobků, které opouští ročně výrobní závod, žádné lidské rojení ani pádící linky tu nenajdete. Vládne tady víceméně ticho – a chytrá automatizace. Monotónní úkony, jednoduché manipulace a ergonomicky náročné operace převzali kolaborativní roboti, coboti. Mezi lety 2017 a 2019 jich v Brandýse implementovali 66 a zvýšili tím velkou měrou efektivitu výrobních procesů. Spolupráce robota s člověkem je ale jen mezikrok k tomu, aby technika pracovala sama jen za dozoru systémového operátora – což je směr, kterým se v Brandýse vydali a někteří linky už jsou plně cobotizované. Zároveň v závodech lze vidět 125 industriálních robotů, zejména na plně automatizovaných výrobních linkách.

Chytrá automatizace jde v Brandýse ruku v ruce s virtuální realitou. „Využíváme ji pro simulaci výrobních linek, ověřujeme si tím, zda jednotlivé automatizační prvky budou společně fungovat,“ vysvětluje Tomáš Vondrák. Ve virtuálním světě se vytvoří přesný obraz výrobní linky, na kterém pak lze prověřit vzájemnou provázanost všech zařízení a systémů a zároveň simulovat některé změny. Touto cestou je možné upravovat a zdokonalovat konfiguraci linky tak, aby se docílilo nejlepších výsledků.

Podle generálního ředitele Vondráka se ale současní zaměstnanci nemusí bát, že by přišli o práci. Ti, kteří mají zájem se requalifikovat na budoucí náročnější pozici, mohou již dnes využít možnosti doplnit si elektro vzdělání nebo rozšířit své znalosti výrobních technologií na některém z široké škály interních školení. „Naši zaměstnanci ten potenciál na kvalifikačně náročnější pozice mají a těší je, že si udrží pracovní místa a budou přitom vytvářet vyšší hodnotu,“ myslí si šéf závodu.

K přeškolování pracovníků na budoucí „pozice Průmyslu 4.0“ v příštích letech pomůžou i nové prostory moderní multifunkční administrativní budovy, která se v březnu tohoto roku začne v areálu stavět.

Libuše Bautzová

jiných automotive firmách. Dubnová odstávka byla řízená a trvala jen týden. V dalších měsících se dohánělo to, co se nestihlo kvůli výpadku dodavatelů z Číny vyrobit v prvním čtvrtletí, a některé produkty šly na sklad.

Celkově bylo v loňském roce dodáno zákazníkům téměř sedmáct milionů produktů, tedy zejména palubních přístrojů, displejů, multimediálních jednotek, connectivity boxů a telekomunikačních jednotek. To v podstatě odpovídá počtům, které byly v plánu. Jak je to možné?

„Enormní propad z druhého čtvrtletí jsme dohnali díky silnému poslednímu kvartálu. Změnil se ale produktový mix,“ vysvětluje Tomáš Vondrák. „Vyšší poptávka byla po telekomunikačních jednotkách a connectivity boxech, které lze nabízet v atraktivnějších balíčcích a za zajímavou cenu, přičemž jich může být na jeden vůz víc. Jejich prodeje byly v posledním čtvrtletí rekordní. Digitálních palubních přístrojů, multimediálních jednotek a displejů jsme ve čtvrtém kvartále vyrobili jen tolik, kolik bylo plánováno, tudíž touto produkcí bychom jarní propad nedohnali.“

Podobně jako mnoho dalších automobilových výrobců ve světě i Continental se potýká s nedostatkem čipů, není to ovšem nijak fatální. V rámci automotive je totiž Continental největším nákupcem elektroniky na světě a má tudíž poměrně silnou pozici coby odběratel této produkce.

Navíc má velmi dobře propracované systémy řízení subdodavatelského řetězce, což společnosti také dává velkou konkurenční výhodu.

Odběrateli produkce, která vzniká v brandýských výrobních halách, jsou největší světové automobilky. S jejich zástupci je vedení Continentalu Brandýs v přímém spojení, spolupracuje s nimi po celou dobu cyklu, tedy

Mezi lety 2017 a 2019 implementovali v Brandýse 66 kolaborativních robotů a významně tím zvýšili efektivitu výrobních procesů. Některé linky už jsou plně cobotizované.

od vývoje produktu až po testování finálního výrobku. Vyjednávání o cenách a uzavírání smluv je na mateřské společnosti – s jednou výjimkou, kterou představuje ŠKODA AUTO. Vzhledem k velikosti a významu tohoto českého zákazníka a také proto, že sídlí v podstatě nedaleko, se veškeré vztahy realizují napřímo.

V oblasti vývoje plní brandýský závod kromě zadání od svých klientů také požadavky mateřské společnosti.

TMMCZ

Miliardové investice jako příprava na nové modely

S novým rokem se změnila vlastnická struktura automobilky Toyota Peugeot Citroën Automobile. Závod se nově jmenuje Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMMCZ) a je plně v rukou japonské společnosti Toyota. V Kolíně **vyrůstají nové haly a přibírají se stovky pracovníků.**

Jméno nové automobilky Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMMCZ) bylo slavnostně odhaleno hned první lednový den, a to za účasti prezidenta závodu Koreatsu Aokiho, ředitele českého zastoupení Toyoty

Martina Pelešky a starosty města Kolína Michaela Kašpara. Firma také představila nové logo společnosti.

„Náš závod se dnešním dnem stává plně součástí skupiny Toyota Motor Europe, která má v Evropě v součas-

né době již osm závodů, vývojové centrum a několik logistických center. Zvýšená poptávka po našich vozech a příprava na výrobu nového modelu přinese od 28. února také zahájení výroby na tři směny,“ uvedl Koreatsu



Toyota Aygo a Toyota Yaris budou v TMMCZ vyráběné na společné výrobní lince.

Foto: TMMCZ

Aoki, prezident TMMCZ. Datum 28. února, kdy skutečně třísměnný provoz byl spuštěn, nebylo zvoleno náhodou, v ten den oslavil závod šestnácté narozeniny.

Roboti už jsou na místě

Firma již v loňském roce přijala skoro tisíc nových zaměstnanců pro různé výrobní pozice a další desítky do údržby zařízení, engineeringu, administrativy, oddělení kvality a ostatních oddělení spojených s budoucími projekty a rozjezdem třetí směny. Aktuálně tak ve společnosti pracuje 3500 lidí a stále se na mnoho pozic přijímají další.

Změna vlastnictví se už projevila, mimo jiné v investicích. „*Jsmo v procesu přechodu na celkově novou TNGA platformu, neboli Toyota New Generation Architecture, a představení nových modelů postavených na této platformě. K tomu musíme brát v potaz také limity CO₂ nastavené Evropskou unií a další faktory,*“ říká Robert Kiml, Administration Senior General Manager TMMCZ.

Již v loňském roce vedení oznámilo, že se bude investovat do rozšíření a modernizace závodu, přičemž částka by měla dosáhnout až 4,5 miliardy korun. „*Již jsme „utratili“ téměř vše dle plánu,*“ řekl k tomu už v polovině února tiskový mluvčí TMMCZ Tomáš Paroubek a dodal: „*Je nutné říct, že nemoc covid-19 měla významný dopad na naše aktivity, znamenalo to spoustu omezení a změn, extra nákladů a rychlou reakci a představení nových možností. Většina nových zařízení je již připravena, jedná se o nové roboty, nové konstrukce nebo plně automatické linky a podlinky, včetně té motorové jak pro konvenční, tak i hybridní pohon. Dvě nově postavené haly již plně fungují a třetí je těsně před dokončením.*“

Trojčata a budoucnost

Společný podnik Toyota Peugeot Citroën Automobile vznikl v roce 2002. Od roku 2005 vyrábí malé kompaktní vozy Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1 a v jejich výrobě bude pokračovat i nadále.

Automobilka zatím nezveřejnila, kdy plánuje produkci peugeotů a citroënů ukončit. Spekuluje se také o nástupci Toyoty Aygo, nebo případně o spuštění výroby nějakého dalšího modelu či eventuální spolupráce s jinou automobilkou. Všechny tyto spekulace nechává vedení TMMCZ bez komentáře.



V lakovně už nainstalovali nové roboty pro lakování karoserií vozů.

Foto: TMMCZ

Jistotou je, že v průběhu tohoto roku přibude výroba modelu Toyota Yaris, který bude se svou hybridní technologií v tomto závodě novinkou.

V letošním roce by se mělo v Kolíně vyrobit více než 200 tisíc vozů Toyota modelu Aygo a Yaris.

„*S výrobou Toyoty Yaris, finalistou Auta roku 2021, začneme v druhé polovině roku. Bude se vyrábět jak s hyb-*

ridním, tak i s konvenčním pohonem,“ prozradil Tomáš Paroubek.

Loni méně, letos víc

TMMCZ, resp. dříve TPCA, patřila v minulých letech k největším českým exportérům. V loňském roce objem výroby v kolínském závodě – stejně jako ve většině evropských automobilek – klesl kvůli opatřením spojeným s pandemií v EU a plánovaným odstávkám na instalaci nových zařízení meziročně o více než čtvrtinu. Vyrobito se necelých 165 tisíc aut.

Současný plán výroby na letošní rok, který počítá vedle trojčat už i s produkcí Toyoty Yaris, je opět přes 200 tisíc vozů.

3M Česko

Služby na vyšší úrovni

Společnost 3M Česko na konci minulého roku otevřela **nové Technické a inovační centrum**.

Významná část služeb je orientovaná na zákazníky z oblasti automobilového průmyslu.

„Vlastní technické centrum nám dává možnost testovat výrobky 3M podle konkrétních požadavků zákazníků, ale také vyvíjet nové aplikace, které jim umožní zefektivnit výrobní procesy nebo zlepšit kvalitu produkce,“ řekl z zahájení činnosti Technického a inovačního centra v business parku na Chodově technický ředitel 3M Rudolf Melezinek. Dodal, že český tým aplikačních inženýrů 3M ročně zpracuje na stovku projektů, naprostá většina souvisí s automobilovým průmyslem, další pak s velkými dopravními prostředky, elektronikou a některými dalšími oblastmi průmyslu.

Prostory nového centra tvoří moderně zařízený showroom a plně vybavená aplikační vývojová laboratoř. Rozšířené technické zázemí nahrazuje předchozí dvě inovační centra a přidává i nová pracoviště, v nichž představuje především řešení z oblasti lepení, dekoračních a ochranných fólií, zvukově izolačních materiálů, broušení, elektrických a elektrotechnických materiálů. Zdejší inovace slouží nejen českému průmyslu, ale nacházejí uplatnění i v širším regionu střední a východní Evropy.

Firma, která stojí na aplikaci vědeckých poznatků do reálného života, se v automobilovém sektoru tradičně zaměřuje především na fenomén snižování hmotnosti, na péči o lak či design autofólií.

Jedním z nových pracovišť Technického a inovačního centra je laboratoř se dvěma klimatickými komorami pro vystavování testovaných lepených spojů vlivům extrémního prostředí nebo kondicionovaná laboratoř pro termickou analýzu a stabilizaci vzorků. *„V ní probíhá podpora stávající aplikace pro jednu ze zahraničních automobilek. Podařilo se nám díky ní přesunout z Asie do Evropy výrobu specifických*

dílů, které jsou citlivé na přepravu. Nyní se tento díl kompletuje v České republice a zákazník má zajištěnu nejvyšší možnou kvalitu,“ vysvětluje Rudolf Melezinek.

V centru nechybí ani brusická část pro ruční i strojové broušení nebo takzvaná přípravná, kde se odehrávají všechny procesy předcházející testování lepených spojů, jako je příprava vzorků, řezání na míru, čištění, lepení, mechanické testování a další. Velkou pomocí je plotr na vyřezávání fólií, izolačních materiálů nebo lepicích pásek, který umožňuje vytvářet vlastní design a tvarovat na míru.

Nejdůležitějším místem v Technickém a inovačním centru je pracoviště týmu aplikačních inženýrů. Ti již neseďí v kanceláři, ale přímo v laboratoři, kde mají více místa na prototypování, diskuzi i realizaci nových nápadů.

3M Česko aktivně spolupracuje s ostatními pobočkami 3M v dalších evropských zemích, v Asii a USA. Pražské Technické a inovační centrum pro zákazníky je pak nejčastěji v kontaktu s laboratořemi v Německu, USA nebo Velké Británii. České firmy se tak stávají součástí globálních vývojových projektů. *red*



V přípravně 3M je technikům k dispozici plotr.

Foto: 3M Česko

TATRA TRUCKS

Pro českou armádu i německé hasičské jednotky

Pro kopřivnickou společnost TATRA TRUCKS byl **loňský rok úspěšný**. Dodala zákazníkům 1186 vozů a získala například významnou referenční zakázku v Německu.

I když se také potýkala s dopady rozšíření koronaviru, byla TATRA TRUCKS jednou z mála společností v automobilovém průmyslu, které v loňském roce nezastavily výrobu. Přes důsledky pandemie a celosvětový propad automobilového průmyslu překročila kopřivnická firma v loňském roce mírně výrobní cíle, které si stanovila, a splnila závazky vůči zákazníkům. Z celkové počtu 1186 prodaných vozů zůstalo přes 40 procent na českém a slovenském trhu, téměř 60 procent mířilo jinam na export.

V roce 2020 získala TATRA TRUCKS společně s partnerskými podniky nové zakázky a vyrobila desítky unikátních vozidel. Především šlo o dodávku 41 hasičských speciálů Tatra Force 4x4 s opcí na dalších pět kusů pro hasičské jednotky spolkové země Braniborsko, na které TATRA TRUCKS spolupracuje se svým dlouholetým partnerem THT Polička. Jde o první takto velkou objednávku hasičských vozů této značky z Německa, kde existuje velmi silná konkurence. Pro Hasičský záchranný sbor České republiky vyrobila TATRA TRUCKS ve spolupráci s Excalibur Army a THT Polička dvě speciální hasičská vozidla – cisternovou z odolnou stříkačku CZS 15 Triton a velkoobjemovou cisternu CV 40.

Co se týče oblasti obranných technologií, na Mezinárodním veletrhu obranného průmyslu v polských



Speciální vůz pro Hasičský záchranný sbor České republiky

Foto: TATRA TRUCKS

Kielcích podepsali v září loňského roku zástupci společností Tatra Export a Huta Stalowa Wola smlouvu o spolupráci na projektu obrněného vozidla s podvozkem Tatra 4x4, které bude nabídnuto polské armádě. Pokračovaly také dodávky automobilů Tatra pro Armádu České republiky na základě kontraktů podepsaných již v předchozích letech. TATRA TRUCKS také oznámila, že plánuje expandovat na brazilském trhu. Vedle rozšíření spolupráce s brazilským obranným průmyslem by mělo letos

dojít ke zřízení výrobního závodu přímo v Brazílii, který by produkoval automobily Tatra určené především pro tamní civilní trh.

„Pro rok 2021 plánuje TATRA TRUCKS srovnatelný objem výroby a prodeje jako v roce 2020,“ řekl Pavel Lazar, generální ředitel a předseda představenstva společnosti. „Neustále rozšiřujeme portfolio zákazníků a projektů tak, abychom tohoto cíle dosáhli. Nicméně pracujeme i s variantou, že zákazníci mohou z důvodu epidemie některé projekty odsunout na pozdější dobu.“ **red**

Brose CZ

Zvládnout výzvy a posouvat laťku stále výš

Česká pobočka čtvrtého největšího dodavatele automobilového průmyslu na světě **změnila organizační strukturu**. Od letošního roku má každá z jednotek Brose CZ nového šéfa a vzniklo tady mimo jiné také Evropské středisko sdílených služeb. Dlouholetý generální ředitel a jednatel celé společnosti Niclas Pfüller odešel do Brose Severní Amerika.

Změna, kterou před nedávnem Brose CZ prošlo, lze bez nadsázky považovat za největší reorganizaci za celou dobu působení podniku v České republice. Podle zástupců české společnosti, která už dnes patří nejen kvůli své velikosti mezi nejdůležitější součásti celé nadnárodní firmy, by se to mělo projevit dalším zvýšením provozního výkonu.

Závody s novým vedením

Brose CZ je dodavatelem předních a zadních struktur sedadel do automobilů, zámkových systémů a elektromotorů pro více než 30 výrobců automobilů a dodavatelů komponentů v oblasti automotive. Nejvýznamnější v Česku je závod v Kopřivnici, který zaměstnává přes dva tisíce lidí a je zároveň největším výrobním závodem sedadlových struktur celé skupiny Brose. Má statut tzv. vedoucího závodu, což znamená, že se zde připravují pilotní projekty, které se následně implementují v dalších lokacích Brose na světě. Jeho novým ředitelem se stal **Petr Zajaroš**, který předtím působil v tomto závodě na pozici ředitele výroby.

Také závod v Rožnově pod Radhoštěm, kde pracuje sedm stovek zaměstnanců a který je pro změnu ve skupině největším výrobcem zámků, má nového šéfa. Je jím **Vladimír Obůrka**, donedávna ředitel výroby zámků. Jak v Kopřivnici, tak i v Rožnově působí

vývojové týmy, které úzce spolupracují s německou centrálou.

Prokuristou a personálním ředitelem zůstal **Petr Skoček**, připadla mu k tomu ale ještě pozice vedoucího lokace Brose CZ. Kromě řízení lidských zdrojů, interní a externí komunikace a některých jiných činností má na starosti kontakt s veřejnou správou a dalšími organizacemi.

Reorganizace české pobočky společnosti Brose by se měla projevit dalším zvýšením provozního výkonu místních závodů.

V rámci Brose CZ vzniklo také Evropské středisko sdílených služeb (BSC), které nově vede bývalý obchodní ředitel a prokurista **Andreas Denninger**. Středisko působí převážně z Ostravy, částečně také z Kopřivnice a poskytuje sdílené služby v oblasti evropských financí, controllingu, nákupu a globálního IT. Spolu s dalšími dvěma servisními středisky v Číně a Mexiku poskytuje služby všem Brose lokacím. V současné době v BSC Ostrava pracuje více než sto lidí, letos se má ale ještě rozrůst.

V souladu s těmito plány si Brose CZ pronajalo 1700 metrů čtverečních prostor v nově dokončeném ostravském objektu Nová Karolína Park.

Niclas Pfüller odešel do Ameriky

Dvanáct let strávil Niclas Pfüller v Brose CZ, z toho sedm let v pozici generálního ředitele a jednatele. Za dobu jeho působení se Brose CZ změnilo z výhradně výrobního závodu v moderní, technologicky vysocí vospělou firmu se silným týmem vedení, která disponuje vlastními vývojovými kapacitami a střediskem sdílených služeb.

Koncem loňského roku přijal Niclas Pfüller nabídku stát se provozním ředitelem v Severní Americe, kde má nově na starosti deset výrobních závodů v USA, Kanadě a Mexiku, centrální logistiku, lean, správu budov a technologie.

„Jsem hrdý na vše, čeho jsme společně v Kopřivnici, v Rožnově pod Radhoštěm a nově také v Ostravě dosáhli,“ řekl **Niclas Pfüller** při příležitosti oznámení svého odchodu z České republiky.

Co považujete za nejdůležitější okamžiky za dobu svého působení v Brose CZ?

Vybavuji si spoustu krásných momentů a výzev, které jsme společně s mým týmem a našimi skvělými zaměstnanci



Sedm let strávil Niclas Pfüller v pozici generálního ředitele společnosti, která dodává mimo jiné struktury sedadel do automobilů.

Foto: Brose CZ

překonali. Za velmi důležité považují, že se mi podařilo sestavit tým velmi silných lídrů a naše řady posílilo mnoho talentovaných zaměstnanců a spolupracovníků. Otevřeli jsme náš vlastní Kids Club, prostory pro fyzioterapie, Středisko praktického vyučování a také jsme oslavili patnácté výročí společnosti v Kopřivnici. I během pandemie jsme si poradili s výzvami, které s sebou přinesla. Těším se na období „po koroně“, kdy si opět jako jeden tým užijeme všichni další Brose Music Day.

Brose CZ má strategii do roku 2025, která byla prezentována už před několika lety. Jaké jsou pilíře této strategie? Co se vám podařilo splnit a co čeká na vaše nástupce?

Když jsem se v roce 2014 stal generálním ředitelem Brose CZ, začali jsme s mým týmem pracovat na vizi a strategii pro naši společnost. Naší vizí bylo stát se vedoucím závodem skupiny Brose a mít skvělé vedení. Naším cílem také bylo mít co nejlepší tým, podávat co nejlepší výkon a mít v České republice vývojové týmy a centrální funkce. Jsem velice hrdý, že se nám všech významných cílů podařilo dosáhnout. U někte-

řích jsme si ani nedokázali představit, že by se opravdu mohly podařit. Mí nástupci nyní musí v této cestě pokračovat a posouvat laťku našich strategií ještě výš. Musí dotáhnout projekty, které jsme společně započali, a pokračovat v digitalizaci a automatizaci našich procesů.

Celá skupina Brose, nejen Brose CZ, musí dál zrychlovat a realizovat aktivity v rámci programu Future Brose. Kromě již zmíněné digitalizace a automatizace musíme implementovat naši vizi Factory 2025 a aktivity v oblasti kvalitativní a lean ofenzivy. Společně s rozvojem a udržením našich nejlepších zaměstnanců tak zůstaneme konkurenceschopní a bude se nám dařit získávat nové projekty, jako tomu bylo dosud. Zajistí to také pracovní místa a prosperitu Brose CZ.

S jakými výzvami se bude muset Brose do budoucna vypořádat?

Druhý a třetí kvartál minulého roku byly příšerné. Ale oživení přišlo rychle a nakonec našim největším problémem byl nedostatek pracovníků, kteří by vyrobili produkty požadované našimi zákazníky.

V Brose CZ jsme v loňském roce spustili výrobu hned několika nových

produktů, takže bychom se na úroveň „před koronou“ měli dostat v průběhu let 2021 a 2022. Bude ale důležité, aby nedošlo k další koronavirové krizi a aby byl dostatek oceli a mikroelektroniky. Trh je velmi nestálý a my musíme být stále na pozoru a jednat proaktivně, když to bude zapotřebí. Jsem si jistý, že Brose CZ a jeho vedení tyto případné výzvy zvládne.

li

Brose International

Brose je čtvrtým největším dodavatelem automobilového průmyslu v rodinném vlastnictví na světě. Podnik vyvíjí a vyrábí nejen mechatronické systémy do dveří a sedadel automobilů, ale i elektrické motory, pohony a elektroniku například pro řízení, brzdy, převodovky a chlazení motorů. V 65 závodech ve 24 zemích zaměstnává přibližně 25 tisíc lidí. Každé druhé nové vozidlo na světě je vybaveno minimálně jedním produktem Brose.

Sdružení automobilového průmyslu

Doplňené představenstvo

Prosincová valná hromada Sdružení automobilového průmyslu zvolila dva nové členy představenstva. **Karel Bill**, prokurista a ředitel vývoje HELLA AUTOTECHNIK NOVA, a **David Kříž**, generální ředitel Iveco Czech Republic, nahradili Ladislava Glogara a Jiřího Vaňka, kteří ve vedení AutoSAPu skončili. Prezidentem byl znovu potvrzen Bohdan Wojnar.

Karel Bill je absolventem VŠB – Technická univerzita Ostrava, titul MBA získal na BIBS – vysoké školy v Brně. V minulosti působil v Autopalu v Novém Jičíně, který později převzala společnost Ford/ Visteon. Od roku 2008 pracuje v mohelnické firmě

HELLA AUTOTECHNIK NOVA, kde je od roku 2014 prokuristou. Zároveň zastává funkci ředitel vývoje. HELLA v ČR působí od roku 1992, dnes už není jen výrobním závodem, odkud proudí do světa světlomety, ale zabývá se i vývojem. Zaměstnává tři tisíce lidí.

David Kříž vystudoval Právnickou fakultu Univerzity Palackého v Olomouci. V roce 1998 nastoupil do bývalé Karosy, předchůdce Iveca. V rámci skupiny CNH Industrial, do níž Iveco Czech Republic patří, prošel různými pozicemi. V současnosti je hlavním právníkem skupiny CNH Industrial pro střední a východní Evropu a stejnou funkci zastává ve vztahu ke značce Iveco



Karel Bill



David Kříž

pro celou Evropu. Je rovněž členem statutárních a dozorčích orgánů jiných společností skupiny CNH Industrial.

Kompletní informace o představenstvu a dalších orgánech AutoSAPu na <https://autosap.cz/o-autosap/organy-autosap-2/>.

inzerce



**budujeme efektivní podniky
v automobilovém průmyslu**

online školení dodavatelů
na logistický standard V5 MMOG.np

25. – 26. 3. 2021

www.minerva-is.eu

ŠKODA AUTO

Změny ve vedení

Společnost ŠKODA AUTO obměnila k 1. březnu tohoto roku představenstvo. Na pozice, které zastával Bohdan Wojnar a Alain Favey, nastoupili dva noví členové, **Maren Gräfová** a **Martin Jahn**.

Maren Gräfová, dosud vedoucí HR koncernového top managementu, přebírá funkci členky představenstva za oblast Řízení lidských zdrojů. Profese jí je právnička, v koncernu Volkswagen zahájila kariéru v roce 1999 ve společnosti Volkswagen Immobilien, nejprve v právním oddělení a poté jako asistentka výkonného ředitele. Působila také ve FAW-Volkswagen v čínském Čchang-čchunu. Od roku 2015 zastávala pozici vedoucí rozvoje managementu v oblastech výroby a logistiky,

výroby komponentů a elektromobility. V listopadu 2018 byla jmenována vedoucí HR vrcholového managementu koncernu VW. Kromě těchto pozic je Maren Gräfová také členkou dozorčí rady společnosti Wolfsburg AG.

Do automobilky ŠKODA se současně vrací český top manažer koncernu Volkswagen Martin Jahn, který převzme funkci člena představenstva pro prodej a marketing. Mezi jeho úkoly bude patřit další digitalizace oblasti prodeje, vývoj nových obchodních modelů pro společnost ŠKODA AUTO, pronikání na nové trhy a další posílení orientace na zákazníky. Martin Jahn působil v letech 2006 až 2008 jako člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO pro oblast



Maren Gräfová



Martin Jahn

lidských zdrojů. Poté byl jmenován výkonným ředitelem společnosti Volkswagen Group NSC v Moskvě, kde byl odpovědný za prodej koncernových značek. V letech 2010 až 2016 působil jako výkonný ředitel společnosti Volkswagen Group Fleet International v německém Wolfsburgu. V roce 2016 se přestěhoval do čínského Čchang-čchunu, kde převzal pozici výkonného viceprezidenta pro prodej a marketing a výkonného ředitele značky Volkswagen ve společnosti FAW-VW.

AGC Automotive Czech

Přestup do evropské divize

Generální ředitel AGC Automotive Czech **Luděk Steklý** zamířil do evropských struktur skupiny AGC. Řízení závodu v Chudeřicích přebírá **Angelo Semeraro**, který působil na pozici ředitele centrálního klastru. Chudeřický závod AGC Automotive Czech se totiž v rámci změny struktury stal společně se závodem AGC v německém Wegbergu součástí centrálního klastru.

Luděk Steklý po celou svou profesní kariéru zastával manažerské pozice ve skupině AGC. Měl například zodpovědnost za výstavbu a start závodu na výrobu plochého skla AGC v ruském Klinu. Následně zastával sedm let pozici výrobního a poté pět let generálního ředitele AGC Automotive Czech v Chude-

řicích. V evropské automobilové divizi AGC, kam přestoupil, bude mít na starosti strategické řízení kvality, rozvoje a nákupu. I nadále ale zůstává členem představenstva AGC Automotive Czech.

Angelo Semeraro, který Luděka Steklého na pozici generálního ředitele nahradil, působí ve skupině AGC od roku 1999, kdy nastoupil jako vedoucí výroby v italském závodě Roccasecca. Od roku 2006 pak šest let závod vedl. Mezi roky 2012 a 2015 stál u rozjezdu závodu AGC Automotive v Brazílii. Po návratu z Jižní Ameriky se stal lídrem projektu STAR v Evropě. Nyní je v AGC ředitelem klastru, tedy celé skupiny regionálně propojených závodů v rámci střední Evropy.



Luděk Steklý



Angelo Semeraro

AGC Automotive Czech v Chudeřicích je největším závodem na výrobu autoskel skupiny AGC a jedním z největších a nejkompexnějších v Evropě. Zaměstnává zhruba 1800 lidí. V loňském roce se firma, která vyváží zhruba 80 procent autoskel do velkých evropských automobilek, zařadila mezi 20 největších vývozců v Česku.

Krátké zprávy z autoprůmyslu

Koyo Bearings Česká republika

Vítěz soutěže Ambassador kvality

Olomoucká společnost Koyo Bearings, která se zabývá výrobou jehličkových a válečkových ložisek, získala letos v lednu první místo v soutěži Ambassador kvality. Toto ocenění je udělováno Českou společností pro jakost, která v České republice působí od roku 1990. Hlavním cílem tohoto



ocenění je podpora rozvoje, a především propagace zásad kvality. Zúčastnit se mohly ty organizace, které věnují nadstandardní pozornost zajištění kvality svých výrobků a služeb, současně se chovají odpovědně vůči svému okolí a podílejí se na propagaci kvality.

„V naší firmě máme vybudovaný systém řízení dle požadavků automobilového průmyslu IATF 16949 a jsme silně orientováni na plnění specifických požadavků jednotlivých zákazníků a jejich spokojenost,“ řekl k získané ceně ředitel společnosti Marek Janků. Dodal, že cílem společnosti je, aby všichni zaměstnanci kvalitu vnímali jako firemní strategii a nástroj ke zvyšování efektivity všech procesů.

WITTE Automotive

Spojení s inovativní firmou IMA

WITTE Automotive, jeden z vedoucích celosvětových dodavatelů zamykacích systémů pro automobilový průmysl, převzal k 1. lednu 2021 pražskou společnost IMA (Institut mikroelektronických aplikací), inovativní společnost zabývající se vývojem elektronických identifikačních systémů.

Společnost WITTE spolupracuje s firmou IMA již od roku 2017 a od srpna 2018 se na ní podílela 24 procenty. Převzetím sto procentního podílu rozšíří WITTE Automotive své portfolio mechatronických produktů především v segmentu řídicích jednotek a senzorů a dosáhne dalšího důležitého milníku v plnění své strategie digitalizace. „Toto partnerství je absolutní win-win situace“, podtrhuje jednatel WITTE Christian Kaczmarczyk. „Spojením know-how firem IMA a WITTE v oblasti elektroniky vznikají inovativní systémy, například v oblasti používání gest. Tyto systémy jsou pro výrobu automobilů, a nejen pro ně, zajímavé a naši zákazníci je již hodnotili velmi pozitivně.“

Partneři společně prohloubí také aktivity v oblasti výzkumu v automobilovém sektoru.



Varroc Lighting Systems

Pečují o zdraví

V českých provozech společnosti Varroc Lighting Systems pracuje více než tři tisíce zaměstnanců. Zajistit, aby zaměstnanci z tak rozsáhlého podniku mohli za všech okolností pracovat ve zdravém a bezpečném prostředí, je prioritou společnosti. Že tomu tak skutečně je, potvrzuje ocenění Podnik podporující zdraví 2. stupně, který po auditu expertů Centra hygieny práce a pracovního lékařství Státního zdravotního ústavu společnost obdržela za podporu a ochranu zdraví zaměstnanců a nový program Varroc FIT.



„Cílem programu Varroc FIT je naučit zaměstnance péči o vlastní zdraví i podpora týmového ducha,“ říká Jana Radvanská, HR manažerka Varroc Lighting Systems.

Experti Státního zdravotního ústavu při hodnocení programu péče o zdraví ocenili fakt, že společnost o zdraví zaměstnanců pečuje dlouhodobě a komplexně a nabízí různé zdravotní i jiné aktivity přizpůsobené potřebám různorodých profesních skupin. O zdraví zaměstnanců se tak přímo v areálu závodu starají kromě lékaře také specialisté na rehabilitaci. Odborníky zaujalo rovněž nové interní tréninkové a školicí středisko, které má za úkol prostřednictvím praktických seminářů snižovat všeobecný stres a tlak na nové zaměstnance.

Clarios Česká Lípa spol. s r.o.

Rok vzniku: 1944
Počet zaměstnanců: 580
Osoba v čele firmy: Roman Stehlik (ředitel závodu)
Telefon: +420 724 269 643
Email: roman.stehlik@clarios.com
Web: www.clarios.com

Předmět činnosti:

- Výroba startovacích akumulátorů pro osobní i nákladní vozidla
- Produkty dodávané zákazníkům jako originální vybavení pro vozidla (Ford, Suzuki, Kia, Toyota, Fiat, Hyundai, Caterpillar a další) i jako náhradní díly pro poprodejní servis (VARTA, Bosch, Berga, Arktis, Energizer, ADAC a další)
- Jeden z největších výrobních závodů Clarios na světě
- Největší světový hráč v oblasti recyklace autobaterií



FRAENKISCHE CZ s.r.o.

Rok vzniku: 2002
Počet zaměstnanců: 850
Osoba v čele firmy: Jiří Novotný (ředitel závodu)
Telefon: +420 568 619 900
Email: info@fraenkische-cz.com
Web: www.fraenkische-cz.com

Předmět činnosti:

- Hlavní produkt: zakázkové i standardizované výrobky a systémy pro kabelovou ochranu a rozvod médií
- Zákazníci: největší světové automobilky, známí výrobci bílé domácí techniky
- Skupina FRAENKISCHE: světová jednička v oblasti vývoje, výroby a dodávek technicky špičkových plastových trubek určených zejména pro automobilový průmysl



ŠKODA ELECTRIC a.s.

Rok vzniku: 1993
Počet zaměstnanců: 804
Osoba v čele firmy: Bedřich Koukal (generální ředitel a předseda představenstva)
Telefon: +420 378 181 410
Email: electric@skoda.cz
Web: www.skoda.cz

Předmět činnosti:

- Dodavatel kompletních trolejbusů, e-busů a diesel busů
- Výroba elektrických pohonů a trakčních motorů
- Servis a dodávky náhradních dílů



Podpora podnikání

Dotace, úvěry, pobídky... Co využít?

V nově vytvořeném programu Next Generation EU budou k dispozici stovky miliard eur na podporu evropských ekonomik. Země připravují své plány obnovy, na jejichž základě budou prostředky rozdělovat. „Je klíčové, aby nové dotační programy byly zacíleny na skutečné potřeby firem. Je to velký objem prostředků a budeme mít problém jej vyčerpat,“ říká **Jakub Tomašík, ředitel poradenského útvaru ČSOB EU Centrum.**

V rozhovoru představuje také nový program COVID Invest a vysvětluje, co brzdí investiční pobídky.



Foto: ČSOB

Do České republiky se v nejbližší době můžou nahnout miliardy v podobě evropských dotací z nových strukturálních a také z dalších, nově vytvořených fondů. Myslíte si, že je dokáže česká ekonomika vstřebat? Bude dost projektů, na které by se tyto peníze čerpaly?

Osobně se domnívám, že Česká republika nebude mít kapacitu celou částku vyčerpat. V jednom čase se prolíná několik oblastí veřejné podpory. Například prostředky

z Národního plánu obnovy, ve kterém je alokováno 182 miliard korun, se musí do tří let rozdělit a následně do tří let kompletně vyčerpat. Paralelně s tím poběží Modernizační fond a operační programy. To je v krátké době takový objem peněz, který firmy a veřejný sektor nedokážou dle mého názoru absorbovat a efektivně proinvestovat.

Souvisí to s jejich oslabením vinou pandemické krize?

Ano, na firmy doléhá krize a jejich investiční apetit se snížil. Kdo vyloženě nemusel, tak investice odložil.

EU přichází s nabídkou miliard právě proto, aby ekonomiky zemí rozhybala. Takže to nebyla dobrá myšlenka ze strany Bruselu?

Podpora formou přímých dotací je velmi dobrý nástroj, který může pomoci investice firem neodkládat, zrealizovat dříve a s kratší návratností. Důležité bude zacílení podpory,

aby odpovídala skutečným potřebám. Věřím, že ekonomika se rychle nastartuje a situace ve firmách se rychle zlepší. Z našich zkušeností vyplývá, že zájem o dotace obecně vzrůstá. I firmy, které dříve dotace odmítaly, se nyní ozývají a chtějí je řešit. Problém je, že se aktuální nabídka úplně neseťká s poptávkou firem.

V posledních sedmi letech jsme měli k dispozici něco kolem 550 miliard korun, teď v novém programovém období máme asi 960 miliard. Jenže ten investiční apetit v oslabených firmách nebude dvakrát větší, než byl v období konjunktury. Proto si myslím, že se alokované prostředky nezvládnou vyčerpat. Je klíčové, aby dotační programy byly zacíleny na skutečné potřeby firem.

Velká část prostředků může nakonec skončit i ve veřejném sektoru. Obce teď budou mít nižší rozpočty kvůli daňovému výpadku, takže se budou snažit využít evropské peníze na veřejné investice.

Jak mnoho podniků přehodnotilo své plány a odložilo nebo zastavilo své investiční projekty?

V sektoru automotive, který byl silně postižený, jich bylo hodně. Přibližně polovina našich klientů z tohoto sektoru v loňském roce zastavila, respektive odložila nějaký projekt. Schválení dotace neznamená, že se projekt musí zahájit ihned. Firmy teď mají tři roky na to, aby se rozhodly, zda projekt zrealizují.

A nejde jen o odkládání projektů. Část firem, které zaznamenaly v minulém roce propad například o 30 procent, nově na čerpání podpory nedosáhnou. To se může týkat například i investičních pobídek, což je nejobvyklejší forma podpory, kterou pro podniky v automobilovém průmyslu vyřizujeme. Uvedu konkrétní příklad. Pokud chce firma uplatňovat slevu na dani, tak musí vycházet z průměru daně placené tři roky před dokončením investice. Takže když si podnik letos pořídí nějaký stroj a získá na něj investiční pobídku, tak aby mohl čerpat slevu na dani, musí dosáhnout takové výše daně, kterou představuje aritmetický průměr daní zaplacených v letech 2020, 2019 a 2018, kdy byla konjunktura. Je pravděpodobné, že takové výše daně firma hned tak nedosáhne, takže sleva je neuplatnitelná.

Když jsme u investičních pobídek, v minulém roce u nich došlo k některým změnám. Co to pro firmy znamená?

Ke změně došlo nejprve v roce 2019, kdy se pobídky hodně zpřísnily. A to tak, že téměř nebylo možné na ně dosáhnout.

Jenže je tady ještě jeden klíčový problém. Souvisí s nastavenými kritérii na takzvanou vyšší přidanou hodnotu, která jsou velmi náročná na splnění a představují jednu z největších brzd, aby se pobídky dostaly k co nejširšímu počtu podniků. Firma musí prokázat, že 80 procent zaměstnanců bude mít

Přibližně polovina našich klientů ze sektoru automotive v loňském roce zastavila, respektive odložila nějaký projekt. Schválení dotace ovšem neznamená, že se projekt musí zahájit ihned, firmy na to mají tři roky.

Na konci loňského roku došlo k jejich úpravě a celkovému změkčení. Tak například firmám, které byly postiženy covidem-19, se prodlužuje doba realizace investičního záměru ze tří na pět let a také se snížily limity výše investice, při které je na pobídku nárok. U velkého podniku už to není 100, ale jen 80 milionů korun, u středního 40 a u malého jen 20 milionů korun. Pokud jde o investici v postiženém regionu, jsou limity ještě poloviční.

Pro dokreslení aktuální situace: za poslední rok a půl získaly investiční pobídky pouze tři firmy, zatímco dříve to byly vysoké desítky ročně.

Zaznamenaly to změkčení firmy? Zvýšilo to jejich zájem?

Ano, po tom změkčení vnímáme oživení zájmu o investiční pobídky také u malých a středních firem.

průměrnou nebo vyšší mzdu a zároveň splnit jedno ze tří kritérií vyšší přidané hodnoty. První je, že bude zaměstnávat minimálně 10 procent vysokoškoláků a zároveň mít spolupráci s vědeckovýzkumnou institucí ve výši jednoho procenta uznatelných nákladů investičního projektu. Druhé kritérium je, že minimálně dvě procenta z celkového počtu zaměstnanců se budou věnovat výzkumu a vývoji na plný úvazek. Třetí kritérium je, že 10 procent z proinvestované částky v rámci investičního projektu musí být investováno do strojního vybavení pro výzkum a vývoj. A to všechno musí platit ještě minimálně po dobu pěti let po dokončení investice. Pokud tyto podmínky firma nesplní a neudrží, musí pobídku vrátit.

Domnívám se, že daná kritéria jsou pro většinu firem, kde by dávaly investiční pobídky smysl,



Společnost Varroc Lighting Systems využila vládních pobídek při rozšiřování výrobních prostor.

Foto: Varroc Lighting Systems

nesplnitelná. Jedinou šancí jsou investiční pobídky pro malé a střední podniky ve strukturálně postižených regionech, kde není nutné plnit kritéria vyšší přidané hodnoty.

Je nějaká naděje, že se tato kritéria na vyšší přidanou hodnotu také změkčí?

Jednáme v rámci České bankovní asociace s Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR o změně či o nějakém dočasném vypnutí těchto kritérií, aby se pomohlo většímu počtu firem. Zatím se nám nedaří dané překážky změnit. Přitom je historicky prokázáno, že takové investice mají vysoký multiplikační efekt. Víme, že když jim nedáme pobídky tady, můžou jít do jiné země, kde budou mít lepší podmínky. Málokdo si uvědomuje, že země mezi sebou o investiční pobídky soutěží a cíleně se snaží nastavit takové podmínky, aby byly pro investory co nejatraktivnější.

Je tedy jednodušší najít na realizaci projektů vhodné evropské dotace?

Investiční pobídky mohou rozhodně fungovat plošněji a motivovat firmy

k expanzi výrobních kapacit a nových pracovních míst. Dotace jsou výborný doplněk, který řeší vždy nějaký specifický problém, například energetickou úsporu, inovaci produktu či procesu, vědeckovýzkumnou infrastrukturu, digitalizaci procesů a podobně. Znamenají ale splnění náročnějších podmínek daných konkrétním programem.

Jaký byl a je zájem podniků o podporu v oblasti robotizace, automatizace, Průmyslu 4.0?

Pokud jde o využití podpory na robotizaci a automatizaci, registrujeme zájem od řady velkých firem. Uvědomují si, že můžou mít problém s pracovní silou, a to nejen kvůli covidu-19. Bohužel to není jednoduché. Program Inovace, který je jedinou možnou dotační cestou, totiž vyžaduje prokázat inovaci jak na straně produktu, tak výrobního procesu, což často neprobíhá současně.

Pokud jsou firmy, které chtějí investovat do zefektivnění výroby formou digitalizace, robotizace a automatizace, z kategorie velkých podniků, tak na podporu nedosáhnou. Zde bych viděl jako užitečné, aby Národní plán

obnovy měl vyčleněnou alokaci pro větší podniky na investice do Průmyslu 4.0, protože stávající operační program podpory v rámci programu Technologie – Průmysl 4.0 je určen pouze pro malé a střední firmy. Pokud budou mít velké firmy v ČR problém se získáním dotací a investičních pobídek na rozšíření výrobních kapacit, na investice do digitalizace, robotizace a Průmyslu 4.0, tak si budou stavět nové výrobní kapacity v jiné zemi, kde je levná a dostupná pracovní síla a kde zároveň získají atraktivní investiční pobídky.

Na základě Národního plánu obnovy, který získá prostředky z Next Generation EU, respektive z evropského fondu obnovy, ale jistě bude možné čerpat je právě na tyto účely.

Jenže podle Národního plánu obnovy tak, jak je aktuálně navržen, je na tuto agendu alokováno málo prostředků. Podle poslední verze plánu je na digitalizaci pro velké podniky určeno jen o něco víc než jedna miliarda korun. Vypadá to, že většina ostatních peněz bude směřovat na zelené projekty či do veřejného sektoru. Uvidíme, zda se to podaří ještě změnit.

Mohly by být prostředky z nových EU fondů či fondu obnovy využity i na provozní výdaje?

Některé prostředky, třeba na podporu výzkumu a vývoje, kryjí i neinvestiční náklady. Ale je třeba vědět, že nelze čerpat zároveň dvě podpory. To znamená, že když si firma vezme úvěr se státní zárukou z programu COVID III, který je na provozní účely, nebo větší firmy z programu COVID Plus, který je jak na provozní, tak i na investiční výdaje, tak už nemůže na stejný provozní účel čerpat dotaci. Pak si musí vzít klasický komerční úvěr a ten se zárukou použít na jiné provozní výdaje.

Podobně to platí ale i u investic. Pokud firma získá dotaci nebo úvěr se státní zárukou na výstavbu haly, tak na vybavení technologiemi už musí čerpat klasický úvěr. A to je právě naše práce – nastrukturovat to všechno tak, aby to bylo pro podnik co nejvýhodnější.

V nejbližších týdnech by měl začít fungovat nový program COVID Invest. Proč byla potřeba vytvořit ještě nějaký další program a čím se liší od těch stávajících?



Jakub Tomašík

Je absolventem Evropských studií na Palackého univerzitě v Olomouci a mezinárodních vztahů a ekonomie na George Washington University ve Washingtonu a Miami University. Od roku 2004 působí v ČSOB v divizi Specializované financování v poradenském útvaru ČSOB EU Centrum, jehož je od roku 2010 ředitelem. V České bankovní asociaci se podílí na tvorbě úvěrových a záručních programů pro podnikatele.

ČSOB EU Centrum vzniklo v roce 2004. Poskytuje investiční poradenství a pomáhá firmám se žádostmi o veřejnou podporu (dotace, pobídky, úvěry se státní zárukou). Centrum už podpořilo projekty za více než 80 miliard korun, veřejná podpora dosáhla 30 miliard korun. *Foto: ČSOB*



Českobudějovická společnost Bosch čerpala v minulých letech evropské dotace na výstavbu Vývojového a technologického centra.

Foto: Robert Bosch

Tento produkt připravila Česká bankovní asociace s Ministerstvem průmyslu a obchodu ČR a Ministerstvem financí ČR. COVID Invest je program úvěrování se státní zárukou, respektive se zárukou Českomoravské záruční a rozvojové banky, který by měl masivně podpořit firemní investice. Je určen pro firmy do 500 zaměstnanců. Pro firmy do 250 zaměstnanců bude záruka 90 procent, pro firmy mezi 250 a 500 zaměstnanci 80 procent. Nebo to může být pro obě kategorie 50 procent v případě, že firma bude mít nějakou technologii, stavbu nebo cokoliv, co může dát bance do záruky. Při této 50procentní záruce pak má firma úvěr levnější. Státní záruka u investičních úvěrů trvá šest let.

Průmysl se dostal do fáze, kdy se vyčerpaly rezervy. Pokud mají podniky nějaké nutné modernizační investice, vyvolané třeba novým kontraktem, a potřebují investovat, může se využít právě tento model financování. V těchto případech se na rozdíl od dotací neřeší, zda jde o zelený projekt, jakého řádu je zamýšlená investice nebo jaké přinese úspory. Stačí, aby podnik nebyl v potížích, splnil kritérium velikosti a realizoval novou investici, ať už jakoukoliv.

S rokem 2021 začalo nové programové období, prostředky ze strukturálních fondů budou k dispozici ve druhém pololetí. Nicméně ještě lze čerpat z některých programů minulého sedmiletého období. Které to jsou?

K dispozici jsou ještě peníze v programu Úspory energie, který běží do dubna. Dotaci mohou získat firmy, které investují do snížení své spotřeby elektrické nebo tepelné energie, do čehož lze započítat nejen zateplení budovy či výměnu oken, modernizaci kotelny, instalaci prvků měření a regulace, ale třeba i instalaci fotovoltaiky na střechu nebo náhradu

V Národním plánu obnovy tak, jak je aktuálně navržen, je na digitalizaci a robotizaci pro velké podniky alokováno málo prostředků.

nějakého starého výrobního zařízení za nové, které má nižší spotřebu energie. Celkově může dostat velký podnik až 30procentní dotaci, střední 40procentní a malý až 50procentní. Kdo podá žádost do dubna, má pak tři roky na realizaci projektu.

Na úspory energie, respektive modernizaci energetických systémů se zaměřuje i nový Modernizační fond. Už jsou některé z programů natolik jasné, že se mohou firmy ucházet o dotace?

Z Modernizačního fondu, který je financován z výnosů z emisních povolenek, se zatím čerpat nedá, ale do konce ledna se podávaly předregistrační žádosti ze tří programů.

Šlo o program HEAT na modernizaci soustav zásobování tepelnou energií, RES+ na nové obnovitelné zdroje a ENERGETICS na zlepšení energetické účinnosti a obnovitelné zdroje energie pro firmy, které mají zařízení registrovaná v systému EU ETS. Právě o tento poslední program je velký zájem.

Kdo nestihl předregistrační žádost, bude se moci přihlásit při další předregistraci, která bude zřejmě někdy v červnu a pak další příští rok.

Obracejí se na vás firmy s konkrétními žádostmi samy, nebo je iniciativa i na vaší straně?

Řadu firem už dobře známe, protože jsou to naši dlouholetí klienti. Máme ale také službu dotačního auditu a hledáme si nové zákazníky sami. Přijedeme do firmy, kde jsme nikdy nebyli, projdeme se po provozu, seznámíme se s tím, jak běží výroba a jaké plánují investice. Pak doporučíme, na který projekt by se dala využít jaká veřejná pomoc, na co dotace a na co třeba úvěr se státní zárukou. Navrheme řešení a je na firmě, zda ho akceptuje, nebo ne. Pokud ano, uzavřeme smlouvu, vyřídíme dotaci a před jejím vyplacením můžou kolegové poskytnout překlenovací úvěr. Pak klienta provázíme celým procesem, tedy děláme takzvaný dotační management. Nechceme dopředu žádné platby, klient platí až tehdy, když dotaci získá a peníze má na účtu. Pokud využije našeho překlenovacího úvěru, je success fee za naše poradenské služby významně nižší.

Libuše Bautzová

Technické normy

Lepší dostupnost, ale k ideálu daleko

Počínaje 1. lednem 2021 vstoupila v účinnost novela zákona, která umožnila **bezplatný přístup** k technickým normám. Přestože tento pozitivní krok výrazně zjednodušil přístup k závazným předpisům, k ideálnímu stavu je ještě daleko.

Do konce loňského roku byla situace ohledně dostupnosti českých technických norem považována za velmi problematickou a z právního pohledu často i za ústavně nekonformní. Problém spočíval v tom, že český zákonodárce na technické normy v řadě případů odkazoval přímo ze zákonů, a tím normy činil všeobecně závazné. Tyto normy ale byly přístupné pouze po úhradě poplatku. V praxi tak bylo nutné, aby řada podnikatelů ve výrobě platila za zpřístupnění těchto norem, které jsou nezbytné pro dodržení technických standardů pro výrobky v nich obsažené. V řadě případů museli zaplatit za technickou normu, aby následně zjistili, že se na danou situaci nemusí vztahovat.

Sponzorovaný přístup

Změnu od nového roku přináší zákon č. 526/2020 Sb., kterým se mění pro situaci stěžejní zákon 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky. Tento zákon nabyl účinnosti 1. ledna 2021.

Zákon si dal za cíl změnit zavedený a problematický stav, kdy s ohledem na práva duševního vlastnictví k českým technickým normám není možné jejich bezplatné zveřejnění, jak by tomu mělo u jakékoliv závazné normy být. Konkrétně se jedná o kóli s pravidly evropských a meziná-

rodních normalizačních organizací, vyplývající z členství České republiky v těchto organizacích.

Nový zákon nabízí řešení formou tzv. sponzorovaného přístupu. To v praxi znamená, že poplatky za zpřístupnění českých technických norem budou namísto uživatelů, kteří mají povinnost postupovat podle technické normy, hradit úřady a ministerstva, která mají danou normu ve své působnosti. Sponzorovaný přístup se bude týkat nejen velkých firem nebo živnostníků, ale třeba i projektantů a kohokoli, kdo si normu potřebuje nastudovat. Právě již zmíněné členství České republiky v normalizačních organizacích neumožňuje udělit bezplatný přístup obecně veškeré veřejnosti, což by se jinak logicky nabízelo jako ideální řešení celé situace.

Trochu kočkopes

Vadou na kráse je především to, že tímto způsobem se zveřejňují pouze normy, které právní předpis stanoví jako závazné formou výlučného odkazu. Ve výjimečných případech mohou být zveřejněny i normy, o jejichž významu pro širokou veřejnost je gestor normy přesvědčen a je ochoten přístup k příslušné normě sponzorovat. Jinými slovy, i nadále tedy bude existovat řada norem, které přístupné nebudou, neboť na ně žádný zákonný předpis neodkazuje.



Ilustrační foto: Shutterstock.com

K diskusi může být rovněž skutečnost, že Česká agentura pro standardizaci dále omezila možnost stahovat sponzorované normy teprve až po registraci, a to výhradně z českých IP adres. Zmíněná novela zákona totiž stanoví, že v případě závazných technických norem má být sponzorovaný přístup k normám zajištěn bez dalšího.

S ohledem na zavedení sponzorovaného přístupu k českým technickým normám lze shrnout, že se i přes jisté vady na kráse jedná o vítanou a dlouho očekávanou změnu, která zbavuje podnikatele finanční zátěže spojené s placením za užívání obecně závazných technických norem, a částečně tak napravuje bizarní situaci v českém právním řádu. Pocit, že zvolené řešení je i tak trochu kočkopes, ale zůstává.

Štěpán Holub, advokát
Holubová advokáti s.r.o.

Vztahy s Velkou Británií po brexitu

Český autoprámysl se na změnu připravil

Kdo je připraven, není překvapen. Takovou strategii zvolili čeští vývozci automobilů a autodílů, a proto se zatím s výraznějšími komplikacemi způsobenými vystoupením Velké Británie z jednotného trhu a celní unie nepotýkají. **Dlouhodobější dopady se mohou ukázat až časem.** Největší problémy se očekávají u elektromobilů.



ilustrační/foto: Shutterstock.com

Evropská unie a Spojené království se od 1. ledna 2021 řídí novým smluvním vztahem. Dohoda o obchodu a spolupráci, jak zní oficiální název hlavní smlouvy, bylo dosaženo 24. prosince 2020. Spolu s dalšími dvěma smlouvami a přílohami čítají pravidla nového partnerství kolem dvou tisíc stran textu.

Dohoda ukončila 47leté členství Británie v jednotném trhu a celní

unii. Zajišťuje ale zároveň preferenční vazby v oblasti obchodu se zbožím, které budou osvobozeny od cel a kvót či jiných omezujících opatření. Pravidla jsou založena na principu země původu, což znamená, že výrobky, které mají být dováženy z Británie do Unie i opačným směrem bezcelně, budou muset z velké části obsahovat britské nebo unijní komponenty.

Obě strany musí vzájemně respektovat environmentální, sociální nebo pracovní standardy a pravidla hospodářské soutěže. Dohoda je rovněž založena na vzájemně uznávaných hodnotách a má i svůj institucionální rámec. V některých oblastech se nadále uplatňují unijní pravidla, jinde se aplikují pravidla Světové obchodní organizace (WTO) či jiných mezinárodních organizací.

Některé oblasti, jako například finanční služby, nebyly do detailu projednány a budou se muset doladit buď v průběhu letošního roku, nebo dokonce později. Na některé části dohody se totiž vztahují různě dlouhá přechodná období. Týká se to i automobilového sektoru, kterému nová smlouva zajišťuje šestileté přechodné období. Přechodné období se však vztahuje pouze na elektromobily či hybridy, baterie a další komponenty určené pro elektromobily. V rámci něho se bude postupně snižovat procentní podíl součástí, které pocházejí ze zemí mimo EU a s nimiž tak lze bezcelně obchodovat na unijním trhu.

Do konce roku 2023 se může jednat u elektrifikovaných vozidel až o 60 procent, do roku 2026 pak o 55 procent, poté zřejmě už jen 45 procent. Co se týče baterií, bezcelní obchod se bude do konce roku 2023 vztahovat na akumulátory a bateriové články a moduly obsahující maximálně 70 procent součástí ze zemí mimo EU, od roku 2024 se hodnota zpřísní na 40 procent u akumulátorů a 50 procent u bateriových článků a modulů. Výsledný podíl se ale ještě může změnit.

je jasné, že poslanci dosažení dohody vítají, k některým bodům však mají výhrady. Dohoda samotná se již zřejmě měnit nebude, je ale možné, že ji bude doprovázet nezávazná deklarace odrážející postoj europoslanců. Alespoň si to myslí český europoslanec Luděk Niedermayer.

V zásadě se ale očekává, že dohoda, kterou bude muset schválit většina pléna, projde. Důvodem je podle odborníků poměrně silné zapojení europoslanců v dohledu nad vyjednáváním obsahu smlouvy, a tedy jejich informovanost o pozicích obou stran.

Konec celní unie

Přestože se Velká Británie rozhodla opustit celní unii, cla se nebudou uplatňovat, pokud budou britské výrobky plnit dohodnutá pravidla. Aby byla podmínka zajištěna, musí se provádět celní kontroly. Zatímco EU ověřuje dodržování pravidel téměř od počátku ledna, Británie umožňuje doložit některé dokumenty později. Uplatňuje se totiž půlroční přechodné období.

Přestože elektronický systém pro dokládání potřebných certifikátů a dalších povolovacích dokumentů může být v některých ohledech

z USA, a neplní tedy pravidlo původu. Naopak pro japonskou společnost Nissan představuje brexit příležitost pro rozvoj výroby bateriových aut v anglickém Sunderlandu.

Obchodní dopady

I přes dosažení vánoční dohody je nutné počítat se změnami. Podle lednové studie London School of Economics and Political Science se očekává, že export z Británie do Unie poklesne v následujících deseti letech o 36 procent, import o 30 procent.

Podle analýzy The Economist Intelligent Unit bude automobilový sektor spolu s potravinářstvím a finančními službami nejvíce zasaženým sektorem nového partnerství mezi EU a Velkou Británií. Až 85 procent automobilů, které se vyrobí v Británii, je určeno pro export, více než polovina z nich míří na unijní trh.

Některé z negativních důsledků nového vztahu už stačily během prvních týdnů vyplavat na povrch, jiné se dostaví až časem. Už v průběhu ledna došlo k poklesu silniční nákladní dopravy mezi Británií a Unii o třetinu. Ruku v ruce s tím se projevilo také narušení dodavatelského řetězce, a to oběma směry.

Řada firem se však na brexit připravila a předzásobila se na několik měsíců dopředu. Mimo jiné je i kvůli koronavirovým opatřením a zimnímu období provoz o něco menší než za běžných podmínek. „*Oproti očekávání a prosincovým frontám je situace zatím relativně klidná. Snad jediný problém, který jsme v oblasti automotiv zaznamenali, je na straně francouzských celních orgánů, které neposílají včas potvrzení o výstupu zboží z EU,*“ zhodnotil situaci Jiří Rak.

Vliv na zaměstnanost

S problémem se nepotýká pouze obchod, ale také pracovní trh. S koncem volného pohybu zboží skončil také volný pohyb osob, není tak možné volně cestovat ani za pracovními účely. „*V praxi se omezil hlavně příchod levné pracovní síly na ostrovy a rovněž dodavatelské práce pro unijní vývozce, protože sektor služeb není součástí dohody mezi EU a Británií,*“ vysvětlil Radek Novák z EU Office České spořitelny.

Pro cesty delší než šest měsíců budou potřeba víza, dlouhodobý pobyt bude umožněn jen vysoce kvalifikovaným pracovníkům. Jsou zde ale výjimky. „*Dlouhodobé pracovní povolení*

Na základě smlouvy uzavřené mezi EU a Velkou Británií platí pro automobilový sektor šestileté přechodné období. Vztahuje se na elektromobily či hybridy, baterie a další komponenty určené pro elektromobily.

Na dodržování závazků již nebude dohlížet Soudní dvůr EU, ale Komise či britské soudy. V případě porušení dohodnutých pravidel budou moci být uvalena cla. Do sporu se bude moci vložit i ad hoc ustavený arbitrážní orgán.

Provizorní platnost a dodatečné schválení

Kvůli obsáhlosti dohody a jejímu dosažení na poslední chvíli se obě strany rozhodly začít uplatňovat dohodu od počátku roku 2021 provizorně. Tento postup jednomyslně schválilo všech 27 zemí EU i britský parlament ještě před koncem roku 2020.

Evropský parlament se dohodou zabývá od počátku roku 2021, ale zatím ji neschválil. Po několika kolech debat v europoslaneckých výborech

užitečný, nezabrání zvýšení nákladů za dopravu či zdržení při překračování hranic, což může znamenat zpoždění dodávek zboží.

„*Velká Británie je nyní považována za třetí zemi. To znamená, že ke každé exportní zásilce je potřeba vystavit celní deklaraci, zahrnout prohlášení o původu zboží a tak podobně,*“ vysvětlil Jiří Rak, ředitel zahraniční kanceláře CzechTrade v Londýně, a dodal: „*Pro firmy, které již mají zkušenosti s vývozem mimo EU, to není v zásadě nic nového, ale menším výrobcům autodílů exportujícím pouze v rámci EU mohou nové formality způsobit komplikace.*“

Se zvýšenými náklady při dodávkách svých nejnovějších typů vozidel už se potýká například automobilka Ford. Důvodem je, že některé součásti jejich motorů pocházejí výhradně



Obchod mezi EU a Velkou Británií se nezastaví. Jen má teď trochu jiná pravidla.

Foto: Shutterstock.com

v Británii mohou od ledna získat bez vízové povinnosti pouze vysoce kvalifikované pozice či pracovníci ve zdravotnických a sociálních službách. Omezení se ale vztahují i na pracovní cesty zaměstnanců do Velké Británie kratší než šest měsíců – bez víza je možné vykonávat pouze specifikované aktivity, například účastnit se konference či pracovní schůzky,” upřesnil Radek Novák.

Dotkne se to i sektoru automotive. Podle studie The Economist Intelligence Unit pracuje v britském automobilovém průmyslu zhruba deset procent zaměstnanců, kteří pocházejí ze zemí EU.

Česko-britské „automobilové“ vztahy

„Auta, díly a příslušenství na českém vývozu do Spojeného království zaujímají největší podíl. Od ledna do prosince minulého roku se do Británie dovezly z ČR automobily a díly za 43 miliard korun, což představuje 30 procent celkového exportu České republiky do Spojeného království,” uvedl Radek Novák z České spořitelny. V exportu českého automobilového průmyslu do Británie představují hotové vozy, co se hodnoty týče, dvě třetiny, třetina připadá na automobilové komponenty. Na ostrovy mířilo v posledních letech z Česka každoročně zhruba 150 tisíc hotových vozů.

Velká Británie se dlouhodobě pohybovala na druhé příčce ve stati-

stice největší trhů, na které směřují v Česku vyrobené automobily. Kvůli složitým brexitovým jednáním a s nimi spojenou nejistotou se však Británie postupně posunula až na páté místo. V roce 2019 se na britské ostrovy vyvezlo zboží zhruba za 58 miliard korun, rok předtím za 61 miliard a v roce 2017 za 71 miliard.

Není pochyb o tom, že důsledky brexitu postihnou i český automotive sektor, zatím k tomu ale ve velkém nedochází. „Od společnosti ŠKODA AUTO a některých českých exportérů autodílů jsme již obdrželi informaci, že ve spolupráci s britskými partnery implementovali nové podmínky obchodu

S koncem volného pohybu zboží skončil mezi EU a Spojeným královstvím také volný pohyb osob.

a pokračují bez obtíží dál,” potvrdil Jiří Rak z agentury CzechTrade. To odsouhlasila i sama největší česká automobilka, pro kterou představuje Velká Británie pátý největší exportní trh. Jen v loňském roce se podle Martiny Gillichové z komunikačního oddělení automobilky dodalo na britský trh 58 400 vozů značky ŠKODA. „Dosažení vyvážené dohody mezi Velkou Britá-

nií a Evropskou unií naše obchodní podmínky zásadně neovlivnilo. I nadále plánujeme pokračovat v naší růstové strategii, a zvyšovat tak povědomí o značce a utužovat naši pozici,” reagovala na dotaz Euractiv zástupkyně automobilky. Na nové smluvní podmínky se přesto museli připravit předem. Aby byli schopni plnit celní podmínky, museli tomu přizpůsobit svůj IT systém.

Podobný postup přípravy zvo-lily i další společnosti (viz *Obchod v praxi*, str. 36).

Podle Lukáše Martina, ředitele sekce mezinárodních vztahů Svazu průmyslu a dopravy ČR, lze největší dopad očekávat u elektromobilů a hybridů, tedy vozidel s bateriemi. Právě baterie často představují velkou část hodnoty vozidla a vyrábějí se zejména mimo Evropu. Nebudou tak v budoucnu plnit kritéria pro bezcelní obchod mezi Británií a EU.

„Podle uzavřené dohody, respektive pravidel původu v její příloze, by od roku 2027 musely z Evropské unie pocházet i baterie, jinak by vozidlo nebylo považováno za evropský výrobek s nulovým clem. Podle nás je ovšem nepravděpodobné, že by do roku 2027 byla v Evropě dostatečná kapacita na výrobu baterií,” vysvětlil Lukáš Martin. „Pro firmy v Česku pravděpodobně nebude problém vyrobit například více plastových dílů, světlometů a jiných automobilových prvků místo toho, aby se dovezly ze zemí mimo Evropskou unii.

Ale právě u baterií to může být velmi komplikované. V horizontu několika let to tedy dodavatelské řetězce ovlivnit může," dodal.

Přesun investic?

Jak upozornila analytička Hospodářské komory ČR Renée Smyčková, odchod Británie z Unie nebude mít jen přímé dopady na vývoz automobilů či jejich součástek, ale také dopady nepřímé. „Jde o vývoz součástek na zpracování do jiných evropských zemí, převážně do Německa, odkud se pak finální výrobek vyvážá do Velké Británie," upřesnila.

Podle ní se navíc výraznější důsledky ukážou až postupně. „V praxi se vztahy mezi EU a UK pro podnikatele změnilo před krátkou dobou. Spousta firem se teprve snaží zorientovat a vyrovnat se s nárůstem povinností a administrativy. Bude trvat několik měsíců, než to firmy dokážou, teprve pak budeme mít relevantní data, která ukážou, jak výrazný je dopad změn," myslí si Renée Smyčková.

Dle jejích slov lze nicméně očekávat, že kvůli rozdílným regulačním rámcům bude docházet k přesunu firem z Británie do Evropy, a tedy i do ČR. „Odchodem Velké Británie z EU se přetrhaly dodavatelské, odběratelské či partnerské řetězce, které mnohým firmám trvalo vybudovat roky. Tyto nemalé změny budou mít jistý dopad i do investic, které jsou v současné době navíc zásadně oslabeny vlivem pandemie covid-19," dodala analytička Hospodářské komory ČR.

Unijní finanční podpora

Na přizpůsobení se dopadům nového smluvního vztahu mezi EU a Británií navrhla Evropská komise zvláštní fond, tzv. rezervu pro přizpůsobení se brexitu, ve výši pět miliard eur. Více než čtyři miliardy by měly být členským státům alokovány během roku 2021, zbytek pak v roce 2024. Největší podíl z něj má získat Irsko – kolem jedné miliardy. Česko by podle předběžných odhadů mělo mít nárok

na finanční obálku v hodnotě zhruba 36 milionů eur.

Podle Lukáše Martina ze Svazu průmyslu je nutné využít nepříliš tučnou částku skutečně účelně. Významná část peněz by podle něj měla plynout zejména na financování nejrůznějších služeb pro podniky, jako je kvalitní odborné poradenství, vzdělávání exportérů nebo vytvoření nějaké platformy, kam se firmy v případě potíží mohou obracet.

„Nejvíce tuto pomoc budou potřebovat firmy podnikající v dopravě a logistice, ale také například vývozců potravin či dalších produktů, kde se uplatňuje fytoosanitární dozor, různé bezpečnostní a environmentální regulace nebo ochrana spotřebitele. Tím, že Británie může zavést své vlastní procesy a pravidla, vznikne takovým firmám zvýšená administrativní zátěž," zdůraznil Lukáš Martin.

Obrovská administrativní zátěž spojená s novými celními požadavky zvyšuje i náklady. „Proto by finance měly jít, jak uvádí samo nařízení (o rezervě

Obchod v praxi

Český autopřemysl oslovil v polovině února několik členů Sdružení automobilového průmyslu s dotazem, jak se v jejich obchodních vztazích projeví změny, které přinesl brexit. Nikdo z nich nezaznamenal žádné významnější komplikace, většinou ale registrují nárůst administrativy. Na ostatní změny byly podniky připravené.

Pro společnost **AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH**, která se zabývá tlakovým litím, obráběním a vstřikováním plastů, je Velká Británie významným trhem, představuje 39 procent obrátu. „Žádné negativní změny neregistrujeme, a to hlavně z důvodu Incoterms podmínky ‚EXW Písek‘, což znamená, že zákazník si vyzvedává zboží v našem závodě a zajišťuje si logistiku do Spojeného království (UK) sám. Tím pádem to nemá žádný negativní vliv na naše náklady," řekl Miloš Hnízdil, prezident společnosti.

Podobně to hodnotí Filip Babůrek, Head of Logistics Department **KS Kolbenschmidt Czech Republic**, výrob-

ce pístů pro spalovací a diesellové motory. Z celkového exportu míří do UK téměř třetina. „Díky nastavení dodacích podmínek ‚FCA náš závod‘ se nám pouze zvýšila administrativní v rámci vystavování exportních celních dokladů. Nicméně v rámci zjednodušeného celního postupu pro vývoz nejde o velkou zátěž. Jsme schopni toto realizovat bez navýšení personálu v administrativě," upřesnil Filip Babůrek.

„Přímé obchody s Velkou Británií pro nás představují jednotky procent, nicméně při započtení podílu našich odběratelů, kteří následně své výrobky dodávají do UK, jde již o významnou část naší produkce, a to 10 až 15 procent. Jedná se především o různé komponenty pro nákladní i osobní automobily, nýtovací nástroje, díly pro hydrauliku a zemědělské stroje," uvedl Jiří Slíva, ředitel pro strategický obchod **MOTOR JIKOV Group**. Dodal, že společnost se na situaci připravila: „Prověřili jsme obchody jak z hlediska vývozu, tak i dovozu. Připravili se ale hlavně naši odběratelé ve Velké Británii, kteří již své sklady a adresy přesunuli do jiných zemí. Takže místo do UK dodáváme teď třeba do Nizozemska. Při dovozu se snažíme nákupy lokalizovat jinde – je to dlouhodobá činnost a brexit ji pouze podporuje. Naše náklady situace tedy ovlivňuje jen minimálně. Vzhledem k nemožnosti cestování naopak šetříme náklady na služební cesty díky online řešení problémů."

Pro společnost **ŠKODA AUTO** je Velká Británie pátý nejdůležitější exportní trh. Podle Gabriely Dlaskové z tiskového odboru nová situace díky vyvážené dohodě mezi

pro přizpůsobení se brexitu – pozn. red.), do opatření k usnadnění režimů certifikace a povolování výrobců, napomáhání při plnění požadavků usazování, usnadňování označování, například u bezpečnostních, zdravotních a environmentálních norem, a napomáhání vzájemného uznávání. Toto jsou opatření, která v praxi, pokud se správně

implementují, mohou firmám výrazně pomoci,” domnívá se Renée Smyčková.

Pokud bude chtít Česká republika peníze z rezervy čerpat, bude muset Evropské komisi předat žádost, ve které jasně uvede, jakým způsobem chce peníze využít. Komise poté vyhodnotí, zda je to v souladu s jejími představami. Jakým způsobem chce česká vláda peníze rozdělit, zatím není jasné.

Jiný režim pro Severní Irsko

Severní Irsko se na rozdíl od zbytku Spojeného království řídí odlišnými pravidly, tzv. Protokolem o Severním Irsku, připojeným k výstupové dohodě z října 2019. Podle něj se severní část irského ostrova řídí pravidly jednotného evropského vnitřního trhu. Zároveň ale zůstává součástí Spojeného království.

„Mezi zeměmi EU a Severním Irskem se tedy může volně cestovat a volně může proudit i zboží. Zahraniční obchod se řídí pravidly EU, například celními pravidly a pravidly značení,” vysvětlil Radek Novák z České spořitelny.

Aby nedošlo k navrácení tvrdých hranic mezi Irskou republikou a Severním Irskem, kterému zabraňuje takzvaná Velkopáteční dohoda z roku 1998, došlo k vytvoření celní hranice mezi britským a irským ostrovem v Irském moři, kde také probíhají celní kontroly.

„Pro české firmy může být lákavý nynější ‚dvojitý‘ režim Severního Irsku, aby se do regionu alespoň částečně přestěhovaly. Na druhou stranu řada opatření ještě nevstoupila v platnost a jejich důsledky se tak ukážou až v budoucnu,” dodal Radek Novák.

Pod částečným přestěhováním si lze představit například zakládání dceřiných firem v Severním Irsku, což by společně umožňovalo pod stejným právním rámcem vyvážet zboží jak do Velké Británie, tak i do Evropské unie.

Zda tento režim bude dlouhodobý, se rozhodne v roce 2024, kdy by měl severoirský parlament hlasovat o dalším uplatňování protokolu či jeho ukončení.

Pavla Hosnedlová
EURACTIV.cz



Ilustrační foto: Evropská komise

UK a EU jejich obchodní podmínky zásadně neovlivnila. Během příprav na brexit se ve Škodovce zaměřili zejména na změny v IT systémech tak, aby veškeré dokumenty splnily celní podmínky.

Podobně jako řada jiných firem i **TRCZ**, výrobce přepínačů, spínačů, bezpečnostních pásů a řadicích pák, exportuje některou produkci do UK přímo, což tvoří asi sedm procent tržeb, další se ovšem na britský trh dostává v automobilech, do kterých TRCZ dodává součástky. Jan Madzia, Administration Vicepresident společnosti zmínil jako důsledek nových poměrů mezi Velkou Británií a EU „více dokumentace pro vývoz“ a zvýšení nákladů na export tím, že společnost musí využívat celní služby na britské straně.

Pro společnosti Continental Barum, Brose CZ a BRISK Tábor je Velká Británie sice menším trhem, ale i ony se na brexit musely připravit. Lucie Vrzalíková, ředitelka divize Financování a daně společnosti **Continental Barum**, uvedla, že se změna dotkla logistických procesů a projevila se v mírném zvýšení nákladů spojených s vývozem do této země, ale žádné významné překážky se díky dobré předchozí přípravě neobjevily. „Drobné administrativní komplikace při vystavování potřebných dokumentů se nám daří průběžně řešit,” dodala Lucie Vrzalíková. Důraz na přípravu kladli i v **Brose CZ**, kde se specializují na výrobu mechatronických komponent a systémů. „Realizovali jsme několik workshopů a absolvovali různé semináře, prozatím nás nic

nezaskočilo,” upřesnil Petr Skoček, vedoucí lokace a personální ředitel Brose CZ.

Žádné potíže při exportu nezaznamenali ani v firmě **BRISK Tábor**. Jak říká Hana Kajnarová, obchodní ředitelka jihočeského výrobce zapalovacích svíček a autoelektroniky, zaregistrovali ale v lednu komplikace administrativního charakteru při importu materiálu: „Dodavatelé z UK nemají praxi a nejsou připraveni na zajištění celního odbavení pro export. Výjimečně se setkáváme i s neochotou při administrativě, což lze ale nejspíš také přisuzovat nízké úrovni informovanosti a nulové zkušenosti v této nově vzniklé situaci. Další komplikace logistického charakteru jsou velká zdržení na výstupu z UK a vstupu do EU. Je nutné počítat s větší časovou rezervou a zásobou materiálu, aby nedošlo k ohrožení výrobního procesu. Jako ideální se z logistického hlediska osvědčilo využití dlouholetých zaběhnutých přepravních společností se zaměřením přímo na export/import z Velké Británie.” Hana Kajnarová ale předpokládá, že se tyto potíže časem vyřeší. „S každou další importovanou dodávkou již dosahujeme efektivnějšího průběhu,” dodává obchodní ředitelka.

Žádný ze zástupců námi oslovených firem si nemyslí, že by se odchod Velké Británie z EU měl nějak znatelně odrazit na hospodářských výsledcích letošního roku. Filip Babůrek z KS Kolbenschmidt Czech Republic ovšem připouští, že by se to mohlo stát, pokud by klesla poptávka po automobilech z UK. „Zatím jsme to ale nezaznamenali,” dodal.

ba

Alexandr Vondra, europoslanec

Práh evropského sebeobětování musí mít nějaké meze



Foto: archiv A. Vondry

„Přes některé dílčí pozitivní body máme opět co do činění s plánem nerespektujícím realitu... Nosná část plánu pochází z doby před vypuknutím epidemie koronaviru, která významně poškodila evropské ekonomiky. Domnívám se, že v této situaci je třeba členským státům i soukromému sektoru naopak rozvázat ruce, aby mohly se společnými prostředky zacházet podle svých aktuálních potřeb, nikoliv na ně nakládat nové podmínky v souladu s dlouhodobými enviromentálními a klimatickými ambicemi EU, a dokonce revidovat dosavadní pravidla s cílem ufinancování Green Dealu, u nějž navíc dosud nejsou známy všechny parametry, natož dopadové studie. ...“

Alexandr Vondra, europoslanec z frakce Evropských konzervativců a reformistů, člen Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, k Zelené dohodě (Green Deal), Brusel, 12. listopadu 2020.

Jak je vidět s odstupem času, ani při přetrvávající pandemické situaci k žádnému změkčení nedošlo, naopak. Jak silná, resp. slabá je ta část Evropského parlamentu (EP), která zastává podobné názory jako vy?

EP je dnes zelený. Formálně tam vládne koalice tří největších stran: evropští lidovci (EPP), socialisti (S&D) a frakce Renew Europe, což jsou bývalí liberálové, Macronovi lidé. Realita je ale taková, že strana, která navrhuje ty dlouhodobé environmentální cíle, je strana zelených (Greens/EFA). Je sice velikostí až pátá, ale daří se jí získat na svou stranu socialisty a „liberály“. To by ještě nebyla většina, takže k tomu se jim daří získávat ještě část lidovců. EPP je největší, ale je vnitřně rozdělená a jedna její půlka pluje taky na zelené vlně. Tahle polovina osloví komunistickou Levici (GUE/NGL), která je ultrazelená, a zbytek lidovců se pod tlakem přidá. My konzervativci jsme šestá nejsilnější strana, můžeme se spojit s EPP, s Renew Europe nebo s frakcí Identita a demokracie (ID), kteří nejsou zelení. Ale ID, to je Matteo Salvini a Marine Le Penová, a ti jsou pro mainstream toxicit, nikdo s nimi nechce nic schvalovat. Prostě ve výsledku je to tak, že zelených je 65 procent EP.

Mimochodem, předsedou našeho výboru pro životní prostředí je Pascal Canfin, který byl členem strany zelených ve Francii, ale musel z této strany odejít, protože byl „příliš zelený“. A protože je to dnes populární téma, tak po něm sáhl Macron a Canfin se stal velmi vlivnou figurou nejen v Renew Europe. Výbor pro životní prostředí je dnes v EP nejsilnějším výborem, je nejpočetnější a prochází jím nejvíc agendy.

Myslíte, že zastávají „zelení“ poslanci svá stanoviska z přesvědčení?

Jak kdo. Zelení z frakce Greens/EFA to určitě dělají z přesvědčení, u ostatních je to takový mix, někteří mají spásitelské tendence, jiní reagují na účinně vytvořenou celospolečenskou paniku, která se pak odráží v průzkumech.

Evropa má dosáhnout prostřednictvím řady regulačních opatření v roce 2050 uhlíkové neutrality. Za situace, kdy v EP převažují zelené hlasy, dá se očekávat, že se budou cíle dále zpříšňovat?

Myslím, že posunutí termínu 2050 je už nereálné, spíš se budou zpříšňovat „mezicíle“, aby se uhlíkové neutrality

v roce 2050 dosáhlo. A je otázka, co ta stále se zpříšňující legislativa udělá, jak ovlivní všechny sféry lidského života.

Pojďme rozebrat to, jak jste se vyjádřil k Zelené dohodě. Nerespektuje realitu, řekl jste. Tím jste myslel, že jsou ekonomiky oslabené pandemií?

Ano, myslel jsem především to, protože dlouhodobé vypnutí ekonomiky vyžaduje rychlý restart. Doplatil na to nejen velký průmysl, ale i sféra služeb, kde mnozí čelí existenčním problémům. A všichni by se teď měli zabývat zvyšováním energetické účinnosti a podobně, což se pak v dalších letech promítne do cen? Když se podíváte na českou společnost, tak je poměrně bohatá, takže první nápor na jaře zvládla poměrně dobře, ale teď už nemá rezervy.

Základem společenského rozvoje a stability je elementární rovnováha mezi zdravým životním prostředím, bezpečností a udržitelností v sociálně ekonomické oblasti. Ale poslední dva pilíře Green Deal zcela pomíjí.

Zároveň si myslím, že základem společenského rozvoje a stability je elementární rovnováha mezi zdravým životním prostředím, bezpečností a udržitelností v sociálně ekonomické oblasti. Jenže ony poslední dva pilíře Green Deal zcela pomíjí a u toho prvního se neví, jaké budou jeho důsledky.

Chcete říct, že Evropská komise (EK) a EP nemají žádné dopadové studie?

Základním pravidlem v EP, které vychází z jednacího řádu, je, že dřív, než se bude o něčem rozhodovat, budeme mít od EK k dispozici dopadovou studii, abychom věděli, jaké bude mít to, o čem hlasujeme, důsledky, kolik to bude stát a že jsme schopni to utáhnout. Jenže teď, v situaci, kdy se značně urychlilo přijímání zelených opatření v obavě, že když něco neuděláme hned, tak se tady zítra všichni usmážíme, se najednou dopadové studie nestíhají připravovat.

V druhé polovině loňského roku jsme schvalovali Klimatický zákon, který nejen kodifikuje závazek uhlíkové neutrality do roku 2050, ale také významným způsobem zpříšňuje

i mezicíl – do roku 2030 se musí snížit emise skleníkových plynů o alespoň 55 procent oproti roku 1990. Původní cíl byl přitom 40 procent. V době, kdy se v EP zákon projednával, EK žádnou studii nepředložila, nakonec jsme ji dostali několik dnů předtím, než se hlasovalo o konečné podobě zákona. A při tom hlasování radikální většina v EP prosadila snížení dokonce o 60 procent, i když z dopadové studie bylo zřejmé, že i snížení o 55 procent dosáhneme jen s krajním vypětím sil. Na konečné podobě zákona se musí shodnout EK, Rada EU a EP, takže nakonec byla shoda na mínus 55 procentech.

V návaznosti na toto rozhodnutí se někdy před koncem roku objevily v Česku dvě dopadové studie, které se zaměřují na to, jak to všechno

zvládne ČR. Jedna je z dílny McKinsey, psali ji mladí zanícení Evropané. Druhou udělal ČEPS a týká se dominantně energetiky, protože pro tento sektor je Klimatický zákon navýsost důležitá věc. Je zajímavé si ty studie vzít a porovnat. Zatímco studie ČEPS je opěná o mnoho tvrdých dat, ta od McKinsey žádná pořádná data neposkytuje a obsahuje jen sérii frází o tom, že to zvládneme. A takhle se to v Evropě často dělá.

V jednom z dřívějších rozhovorů jste také řekl, že je Zelená dohoda nevyvážená a že prohloubí příkopy mezi evropskými státy. Vysvětlíte.

Kdybychom to měli zestručnit, tak Green Deal je strategický program, jehož cílem je komplexně zlepšit životní prostředí. Má čtyři základní nohy. Jednu nohu představuje dekarbonizační politika, o které mluvíme a která má dopad na průmysl, energetiku a dopravu. Druhá noha je transformace zemědělství tak, aby nedocházelo ke znečišťování vod a půdy a nelikvidovaly se lesy. Třetí noha je biodiverzita, která s tím souvisí a kde jde o pestrost v krajině a zamezení zániku některých druhů. Čtvrtou nohu



Alexandr Vondra

Absolvent Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, disident, signatář Charty 77. V roce 2006 působil ve funkci ministra zahraničních věcí, poté byl místopředsedou vlády pro evropské záležitosti, ministrem obrany a v letech 2006 až 2012 senátorem. Od roku 2019 je poslancem Evropského parlamentu, kde patří do frakce Evropských konzervativců a reformistů. Je členem Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin. *Foto: archiv A. Vondry*

představuje cirkulární ekonomika, která cílí na bezodpadové hospodářství.

Má stížnost je na to, že se hystericky napřímila veškerá energie do dekarbonizace a velmi pomalu se postupuje v dalších třech oblastech. Přitom zvláště v českých podmínkách je otázka ohleduplnějšího zemědělství a oběhového hospodářství minimálně stejně velkou výzvou. Lokální utlumení emisí CO₂ u nás nebude mít žádný význam, protože tyto emise mají globální dopad; podívejte se na to, kolik vypouští třeba Čína, Spojené státy a další země.

Celá Evropa je dnes zodpovědná asi za osm procent emisí CO₂ na celém světě. Práh evropského sebeobětování musí mít nějaké meze, dokud se nepřidají ostatní.

A proč myslíte, že se úsilí koncentruje nejvíce na tuhle jednu oblast?

Je to jednak politika, jednak otázka poptávky. Světovou veřejnost se podařilo znepokojit natolik, že úsilí o dekarbonizaci začalo mít trochu až náboženský charakter. Přitom v ostatních oblastech by se dalo dosáhnout pokroku daleko rychleji. Ale vezměte si třeba zemědělství. Ve středobodu evropského zemědělství stojí farmář. Když mu nařídíte, že najednou musí hospodařit třeba na 25 procentech plochy jen organicky bez hnojiv

a pesticidů a že 10 procent musí nechat ležet úplně ladem, co udělá? Je konfrontován s tím, že bude mít nižší výnos, a tedy menší zisky. Vezme traktor, naloží ho hnojem, zapíchne tam vidle, pojedje do Bruselu a tam zablokuje ulici. Všichni to uvidí a bude to nepříjemné. A už ho není čím uplatit, další zvyšování dotací už taky není moc populární. Takže to politiky vyděsí a raději couvnou. Vzpomeňte na podobný případ ve Francii, když

Když nařídíte evropskému farmáři, že najednou musí hospodařit jinak a bude mít nižší výnos, co udělá? Vezme traktor, naloží ho hnojem, pojedje do Bruselu a tam zablokuje ulici. Toho se politici bojí.

chtěl Macron před pár lety zvýšit o pár centů daň na benzín – a měl najednou tisíce žlutých vest v ulicích.

Jestliže jsou zemědělci schopni ubránit si své pozice, proč to podle vás nedokáže průmysl, který je přece v některých evropských zemích velmi silný. Nemyslím, že by zablokovali ulice, ale co efektivní lobbying?

Pro mě bylo obrovským zklamáním, že velké evropské automobilky a energie-

tické firmy proti chystaným změnám nebojují. Jsou pasivní, vzdávají to a já si kladu otázku proč. Jediné, co mě napadá, že si budou snažit uzpůsobit legislativu ve svůj prospěch a že z toho nakonec budou mít nějaké výhody. Například v Německu si prosadili pobídky na nákup elektromobilů, což mimochodem vůbec nepovažuju za správné. Navíc nezapomínejte, že i v Německu je silná lobbistická skupina byznysu s obnovitelnými zdroji. Často je to o propojených finančních zájmech.

Myslíte si, že něco víc mohla udělat česká reprezentace? Vyjednat nějaké lepší podmínky, pomalejší přijímání regulatorních opatření a podobně? Myslím, že ne. Základní věci dnes rozhoduje dohoda Francouzů a Němců.

Pokud jde o automobilový průmysl, ten už si musel v posledních letech na neustálé zpřísnování limitů zvyknout, proto možná považuje nějaký boj za předem prohraný. Když už se na tenhle trend nastoupilo, nejde ho zastavit.

Ano, to je pravda, proti tomu, co je schváleno, nemůžou dělat nic. Od letošního roku je norma pro emise CO₂ 95 gramů na kilometr, což už je tak jako tak pro automobilky výzva. Podle dohody uzavřené před dvěma lety má dojít do roku 2025 ke snížení o dalších 15 procent a do roku 2030 o 37 procent. Teď máme novou informaci, že EK bude chtít letos v létě přijít se zpřísněním cílů do roku 2025 a 2030 s odvoláním na závazek snížení

emisí skleníkových plynů o alespoň 55 procent do roku 2030. No a to by bylo samozřejmě pro výrobce aut se spalovacími motory vražedné.

Jak reálné to další zpřísnění podle vás je?

Nápady na další zpřísnění se do EP jen valí. Já jsem připraven tam začít křičet – ale jen za předpokladu, že uvidím taky nějaký zvýšený hlas ze strany samotného automobilového průmyslu.

Podle mého soudu je hloupost žádat zánik motorů se spalovacím motorem a přejít na elektromobily, protože to ničemu nepomůže. Když si to udělají v Norsku, tak to má nějakou logiku, protože oni vyrábějí energii v hydroelektrárnách a pomocí větrníků. V takové situaci nikdy nebudeme. Naše ekonomika je zatím postavená na uhlí. Takže elektrina do baterií se bude vyrábět ve špinavých zdrojích.

Máte obecně něco proti elektromobilům?

Vůbec ne. Elektromobilita z definice nemusí být vůbec špatná věc, může mít obrovský význam ve službách, malá elektroauta můžou jezdit ve městech – ale musí k tomu být infrastruktura. A ta zatím není a nejsou ani čisté zdroje. Takže podle mě není dramatický nárůst elektromobility rozumný. Bylo by dobré postupovat pomaleji, zaměřit se nejprve na komunální služby a na firemní klientelu a těm třeba poskytnout nějaká daňová zvýhodnění. A přitom rozvíjet infrastrukturu.

A ještě trochu obecněji k elektromobilitě. Evropa poslední dvě dekády celkově zaostává za světem, za Amerikou i za Čínou. Je jedno z mála odvětví, kde je dnes ještě vysoce konkurenceschopná, a to je automobilový průmysl, zejména ten německý. A teď se Evropa téhle komparativní výhody dobrovolně vzdává tím, že se fixuje na elektromobilitu, tedy přinejmenším některé automobilky jako Volkswagen. Elektromobil přitom nevyžaduje preciznost v jemné mechanice a v ostatních parametrech nejsme schopni Čínu dohnat, ani v bateriích, ani v softwaru. A to pomijím fakt, že impakt dopravy na celkové emise CO₂ je marginální.

K realizaci cílů evropské agendy a zároveň pro ozdravení pandemií postižených ekonomik budou k dispozici miliardy eur. Jednak začíná nové programové období, kde můžou země čerpat prostředky ze strukturálních fondů, jednak byly vytvořeny nové fondy – například Modernizační fond, který bude financován z prodeje povolenek a který pomůže zemím například opustit uhlí. Z Fondu obnovy na nás má připadnout v přepočtu více než 180 miliard korun, které mají být použity prioritně na digitální transformaci a zelenou ekonomiku, tedy včetně například

budování dobíjecí a plnicí infrastruktury pro vozidla s alternativními pohony. To by mohlo pomoci splnění ambiciózních plánů, souhlasíte?

Ty peníze musí pomoci! Dejme stranou všechny mé výhrady a kritiku, cíle jsou rozhodnuté, průmysl a energetika stojí na prahu obrovské transformace a to všechno bude stát obrovské peníze. Byli bychom hloupí, kdybychom je nedokázali využít. Pokud se to nepovede, tak ze země, která je dnes v zásadě bohatá a v mnohých ohledech si vede dobře, se změním v zemi, která začne brutálně zaostávat. Jsme země s průmyslovou tradicí a je nesmysl tady vytvářet nový Yellowstone park. Musíme jít cestou inovací, včetně využití obnovitelných zdrojů, digitalizace a podobně. To jsou obrovské výzvy. Nesmíme ale ty peníze utratit za nesmysly. Musí být dostatečné množství dobrých projektů, čas na čerpání je limitovaný.

Takže když dokážeme ty prostředky, které budou k dispozici, efektivně využít, ztráta konkurenceschopnosti, o které jste mluvil, nehrozí?

Myslím, že evropské peníze mohou pomoci, abychom neztráceli konkurenceschopnost my, Česká republika, oproti jiným zemím v Evropě. ČR se k těm náročným cílům přihlásila, takže musíme udělat všechno pro to, abychom v Evropě patřili k vítězům, a ne k poraženým. Ale Evropa v globálním prostředí konkurenceschopnost ztrácet bude. Viz elektromobilita, o které jsme mluvili.

V letošním roce budou pravděpodobně hlavní agendou EU vedle covidu-19 i nadále zelené cíle – co dál?

Kromě covidu-19 a zelené agendy bude velké téma digitalizace a politika vůči velkým globálním hráčům, kteří spravují sociální sítě. To zahrnuje tři výzvy: za prvé je to bezpečnostní hledisko, za druhé legitimní obavy o svobodu slova a za třetí monopolní postavení velkých firem, které dělají obrovský byznys s reklamou a s daty uživatelů, aniž by tady platily jakékoliv daně. Takže bude moře práce s tím nastavit pravidla hry pro fungování byznysu v digitálním prostředí. Bude samozřejmě záviset i na postojích USA, protože některé z těchto firem sídlí v USA, ale myslím, že Evropa je dostatečně silná na to, aby si některé věci mohla prosadit.

Libuše Bautzová

Krátké zprávy ze světa

Volkswagen

Model ID.4 jde do prodeje

Německý Volkswagen začne v březnu dealerům dodávat další plně elektrický model. Po ID.3 to bude jeho následovník ID.4. Ve Wolfsburgu počítají s tím, že se ho letos celosvětově prodá přes 100 tisíc kusů. Z uvedeného očekávaného objemu prodeje by měly zhruba dvě třetiny připadnout na Evropu. Dalšími klíčovými odbytími jsou Čína, kde se tento model už vyrábí a začne se prodávat stejně jako v Evropě v březnu.

Tesla

Problémy s kvalitou v Číně

V Číně přibývá stížností na vozy značky Tesla, u nichž dochází ke vznícení baterie, náhlému nečekanému zrychlení vozu, ale také k chybám během aktualizace softwaru přes internet. Stížnosti zákazníků nabýly podle německého listu Handelsblatt takového rozsahu, že musel zasáhnout Státní úřad pro regulaci trhu. Pozval si zástupce Tesly a upozornil je, že společnost musí bezpodmínečně dodržovat čínské zákony a navazující předpisy na ochranu spotřebitele, jinak by mohly následovat finanční postihy. Tesla uvedla, že upozornění čínských úřadů bere vážně, a přislíbila, že všechny stížnosti pečlivě prošetří a zjedná nápravu. Tesla vyrábí ve své šanghajské továrně kompaktní Model 3 a SUV Y. Loni v Číně prodala 120 tisíc svých vozů.

Porsche

Malajsie jako odraziště

Výrobce luxusních sportovních aut Porsche, dceřiná firma VW, staví nový montážní závod v Malajsii. Podle tamního týdeníku The Edge by mu tato země s více než 32 miliony obyvatel měla v budoucnu sloužit jako důležité výrobní centrum pro celou jihovýchodní Asii. Porsche k tomuto účelu zřídilo ve státě Kedah na severozápadě federativní Malajsie společný podnik s firmou Inokom, který podle smlouvy montuje auta pro Hyundai, BMW a Mazdu. „Jihovýchodní Asie má značný potenciál. Je to region, v němž nepřetržitě zkoumáme možnosti dalšího růstu,“ cituje The Edge Christiana Weisse, náměstka ředitele korporátní komunikace Porsche. Inokom je součástí rozsáhlého konglomerátu Sime Darby.

USA

Lexus před Mercedesem

Prodej luxusních osobních aut v USA loni meziročně klesl o 11 procent na 2,03 milionu. Na americkém trhu s novými osobními a lehkými užitkovými vozy tento segment představoval rekordních 13,9 procenta. Pokud jde o celý trh s novými osobními a lehkými užitkovými auty, spadl proti roku 2019 o 14 procent, informovala agentura Bloomberg. Pomyslnou korunu na americkém trhu druhý rok po sobě obhájila německá automobilka BMW, které klesl prodej o 18 procent na 278 732 vozů. Na druhé místo se díky poptávce po hybridních vozech a crossovech poprvé dostal Lexus japonské Toyoty. Americkým zákazníkům dodal 275 041 aut (meziročně o 7,7 procenta méně). Jenom o 125 luxusních aut méně prodal třetí Mercedes-Benz. Ještě menší meziroční pokles zaznamenala firma Porsche Cars North America. Odbyt v USA jí klesl o 6,9 procenta na 57 294 aut, což byl bez ohledu na pandemii druhý nejlepší výsledek v historii. Prodejní výsledky automobilek v USA se po hlubokém propadu začaly rychle zlepšovat počínaje zářím.

Renault

Jednoduché Dacie i Lady

Ital Luca de Meo, bývalý šéf Seatu, který od loňského 1. července řídí francouzský Renault, se pustil do rozsáhlé přestavby koncernu. Jeho „Renaulution“ má zlepšit dlouhodobě neuspokojivé ekonomické výsledky koncernu. Ten hodlá mimo jiné zvýšit v nabídce podíl kompaktních SUV od značek Dacia, Lada i Renault, jichž chce Luca de Meo výhledově prodávat více než milion ročně. Podle časopisu Automotive News budou postaveny na prodloužené platformě CMF-B, kterou používá aliance Renault-Nissan-Mitsubishi ve výrobě malých aut (Renault Clio, Dacia Sandero).

Verze, s níž přijde Dacia, se nazývá Bigster a cílí na zákazníky jak na východoevropském, tak západoevropském venkově. Ruská Lada podle plánu přijde se dvěma verzemi modelu Niva, který bude – na rozdíl od Bigsteru – off road, tedy přednostně určen pro jízdu mimo komunikace. Podle de Mea půjde o velice jednoduchý a praktický vůz, který si najde kupce také mezi majiteli horských chat v Rakousku a Švýcarsku. Renault se rovněž rozhodl spojit značky Dacia a Lada do jedné obchodní divize, ale jinak budou zcela samostatné.

Indie

Někteří obstojí, jiní odcházejí



V březnu bude mít Kushaq v Indii světovou premiéru.

Foto: ŠKODA AUTO

Obstát v Indii není úplně jednoduché. Tamní **trh se vyznačuje řadou specifik** a od automobilových výrobců, kteří chtějí v tomto regionu uspět, vyžaduje individuální přístup. V současnosti zde vládnu japonské a korejské značky, ale ofenzívu chystá i ŠKODA AUTO. Na trh vyráží také americká Tesla a z podpory elektromobility chtějí těžit i místní značky.

Indický premiér Naréndra Módí krátce po svém nástupu v květnu 2014 ohlásil vládní program Make in India. Jedním z jeho stěžejních cílů je vybudovat v zemi, která má jaderné zbraně, vlastní kosmický výzkum a dlouholetou tradici ve vědě a výzkumu, vyspělý průmysl. Ten by měl podle původních záměrů do roku 2022 vytvořit 100 milionů nových pracovních míst. Ke klíčovým prioritám patří rozvoj automobilového průmyslu tak, aby pokryl nejenom domácí poptávku, ale posílil také exportní možnosti Indie, druhé nejlidnatější země světa.

Automobilový průmysl, v němž dominuje výroba tříkolových vozidel, vytváří v Indii 7,5 procenta hrubého domácího produktu (HDP) a přímo zaměstnává kolem osmi milionů lidí, nepřímo dalších 29 milionů. Vláda v Dillí v rámci programu Make in India

stanovila, že indický autoprůmysl objemem výroby zaujme do roku 2026 třetí místo na světě a jeho podíl na tvorbě HDP dosáhne 12 procent.

Automobilový sektor v Indii se dělí na čtyři segmenty: výrobu motocyklů, skútrů a mopedů, v níž je mimochodem tato země první na světě, výrobu tříkolek, výrobu osobních aut a konečně výrobu užitkových vozů.

Těžké dopady pandemie

Globální pandemie těžce dopadla i na indické hospodářství, hodnotou HDP propočtenou podle parity kupní síly třetí největší na světě. Omezující ochranná opatření během loňského prvního pololetí srazila celkový prodej motorových vozidel asi o 40 procent, uvedl list The Economic Times.

Pozitivní obrat se začal rýsovat v srpnu, kdy prodeje meziročně

stoupily o čtyři procenta a v následujících měsících bylo tempo růstu dvouciferné. V prosinci 2020 se prodalo 253 tisíc nových osobních aut, meziročně o 14 procent více.

„Ukazuje se, že indický trh je vůči pandemii mnohem odolnější, než se očekávalo. Po prudkém poklesu šel prodej rychle nahoru. Zákazníci z vyšších středních a středních vrstev kupují nová auta, aby nebyli závislí na hromadné dopravě,“ komentovala to v tiskové zprávě ox-fordské společnosti LMC Automotive její analytička Meg Sunaková.

Indický trh s novými osobními auty je v současné době pátý největší na světě – za Německem, Japonskem, USA a vedoucí Čínou. Nic na tom nezměnil ani fakt, že loni podle údajů serveru *focus2move.com* klesl o 16,5 procenta na 2,47 milionu vozů, což je nejméně od roku 2011. Jedinou

Největší výrobci osobních aut v Indii v roce 2020

Výrobce	Výroba (tis. ks)	Meziroční změna (%)
Výroba celkem	2758,6	-21
<i>z toho:</i>		
1. Maruti Suzuki India	969,4	-17
2. Hyundai Group	514,8	-25
3. Suzuki Group	263,2	-14
4. Kia Motors	176,3	+223
5. Mahindra	140,5	-39
6. Renault-Nissan-Mitsubishi	135,5	-30
7. Tata Motors	122,6	+16
8. Ford Group	110,9	-48
9. Honda Cars India	71,3	-46
10. Tata-Fiat	58,0	-9
11. Škoda-Volkswagen	58,0	-47
12. ToyotaKirloskar India	50,7	-56
13. General Motors Group	42,6	-44
14. SAIC Motor	29,0	+76
15. Daimler Group	7,1	-39

Zdroj: LMC Automotive

„hvězdou“ je jihokorejská Kia, jež meziročně zaznamenala více než dvojnásobný růst prodeje.

Dominují Japonci a Korejci

Jednoznačným lídrem na indickém trhu zůstává japonská automobilka **Suzuki**, kontrolující svoji indickou dceru **Maruti**. Ta v loňském roce vyrobila 969,4 tisíce osobních aut, její mateřský koncern Suzuki dalších více než 263 tisíc. Suzuki dlouhodobě drží zhruba polovinu indického trhu s osobními automobily.

Společnost Maruti se sídlem v Dillí založila v únoru 1981 indická vláda, aby podpořila motorizaci v zemi. Už v říjnu následujícího roku se dohodla s japonskou Suzuki Motor na jejím počátečním kapitálovém vstupu. Japonci postupně Maruti ovládli.

Dnes nabízí Maruti Suzuki 16 modelů automobilů od malých vozů, jako je Alto 800, až po luxusní sedan Ciaz. Společnost má výrobní závody v Gurgáonu a Manesaru ve městě Harijána v těsné blízkosti Dillí. V Rohtaku má nejmodernější výzkumné a vývojové centrum.

Největším konkurentem Suzuki v Indii je jihokorejská **Hyundai** s vý-

robou v loňském roce skoro 515 tisíc osobních vozů. Drží tak skoro 21 procent tohoto tržního segmentu.

Silné domácí konglomeráty

Je-li jedničkou ve výrobě a prodeji osobních aut japonská dcera Maruti Suzuki, pak v segmentu lehkých užitkových vozů vede **Mahindra & Mahindra**. Loni jich vyrobila 140,5 tisíce,

což představuje 37 procent celkové indické produkce těchto vozů. Ve výrobě osobních aut je pátá.

Společnost Mahindra & Mahindra, jež je součástí rozvětveného konglomerátu Mahindra Group s 250 tisíci zaměstnanci po celém světě, vyrábí také nákladní auta, včetně těžkých. Současně je největším výrobcem traktorů na světě. Vzešla z firmy Muhammad & Mahindra založené v roce 1945 a obchodující zprvu s ocelí.

K významným indickým automobilkám – navíc s globálním záběrem – patří **Tata Motors**, podobně jako Mahindra & Mahindra součást rozsáhlého konglomerátu. V Indii jí náleží druhé místo ve výrobě lehkých užitkových aut a místo sedmé ve výrobě aut osobních.

Společnost sídlí v Bombaji do-dává také autobusy, těžká nákladní auta a speciální vozidla pro armádu. Vznikla v roce 1945, v současné době je přítomna ve 125 zemích. V roce 2008 koupila od amerického Fordu britskou automobilku Jaguar Land Rover, čímž pevně zakotvila v prémiovém segmentu.

ŠKODA AUTO: Je to slibný trh

ŠKODA AUTO vstoupila na indický trh jako první značka koncernu Volkswagen už v roce 2001. Od června 2018 prostřednictvím projektu India 2.0 převzala odpovědnost za veškeré aktivity VW a jeho modelovou ofenzívu v Indii, kam se německý koncern v minulosti několikrát pokusil proniknout, ale bez očekávaného výsledku.

Důležitým milníkem bylo v říjnu 2019 sloučení tří společností koncernu Volkswagen Group India zabývajících se výrobou a prodejem osobních vozů



Nejpopulárnější elektromobil v Indii je Tata Nexon EV, který přišel na trh před rokem.

Foto: Tata Motors

do nově vzniklé společnosti s názvem ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited. Ve městě Puné (dříve Púna) otevřela Škodovka v lednu 2019 technologické centrum, kde se v rámci projektu India 2.0 vyvíjejí vozy na platformě MQB-A0-IN.

Volkswagen do projektu India 2.0 v letech 2019 až 2022 investuje jednu miliardu eur, z toho více než 250 milionů eur půjde do výzkumu a vývoje.

Kushaq šitý na míru

Prvním vozem, který z projektu India 2.0 vzejde a který bude mít světovou premiéru letos v březnu v Bombaji, je SUV nazvaný Kushaq. „Nyní připravujeme náběh sériové produkce. Následovat budou ještě další tři vozy značek Škoda a Volkswagen,“ upřesnil vedoucí komunikace podniku ŠKODA AUTO Tomáš Kotera. Název Kushaq ctí tradici, podle které mají modely SUV od české automobilky ve svém názvu na začátku písmeno K a na konci Q. Zároveň má velmi silný lokální význam.

„Segment SUV se v Indii rozvíjí opravdu dynamicky a rychle roste. Jsme rádi, že do něj můžeme vstoupit s vlastním výrobkem, který kombinuje to nejlepší z evropského řemeslného umění s prvotřídním vybavením, které naši zdejší zákazníci oceňují,“ řekl Tarun Jha, šéf marketingu ve ŠKODA AUTO India.

Kushaq ale není samozřejmě první vůz, který Škodovka v Indii začíná produkovat. V Puné se již nyní vyrábí vozy Škoda Rapid a v Aurangábádu, který se stejně jako Puné nachází ve svazovém státě Maháráštra, produkují vozy Superb, Octavia a Kodiaq.



Začátkem roku 2019 otevřely společnosti ŠKODA AUTO a Volkswagen Group India Technologické centrum v indickém Puné. Foto: ŠKODA AUTO

Co chce indický zákazník

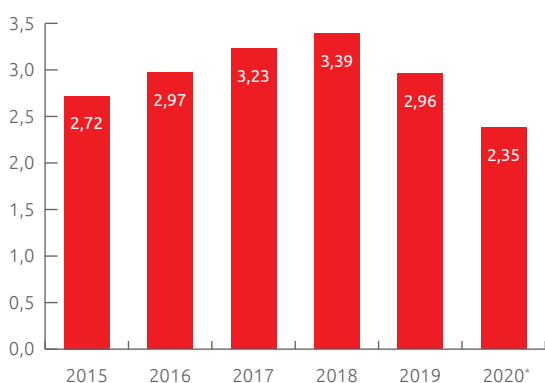
Indický automobilový trh je velmi netypický a od výrobců vyžaduje individuální přístup. Indičtí řidiči jsou nároční a v tamním – pro Evropana velmi chaotickém – provozu svá auta rozhodně nijak nešetří, a to jak z hlediska jízdního stylu, tak pokud jde o jejich vytížení posádkou a nákladem. Jedním z požadavků indických zákazníků je proto mimo jiné robustní vzhled, který sám o sobě naznačuje odolnost vozu v náročném indickém provozu po zpevněných cestách i mimo ně.

„Indický zákazník je poměrně náročný, co se týče elektroniky a vnitřního vybavení vozu. Má také rád velký prostor

na zadních sedadlech, jelikož mnoho majitelů vozů značky Škoda je neřídí osobně, ale mají vlastního řidiče a sami sedí právě na zadních sedadlech. Naše vozy jsou v Indii vnímány jako vozy prémiové,“ dodal Tomáš Kotera.

Individuální přístup k indickému trhu projevila česká automobilka také při loňském představení konceptu vozu Kushaq, který předvedla v zářivé oranžové barvě. „Ta je pro Indy velmi důležitá a atraktivní,“ řekla k tomu šéfka designového studia ŠKODA Design India v Puné německá specialista Caroline Liehrová. Vysvětlila, že oranžová barva hraje významnou roli v duchovním životě Indů.

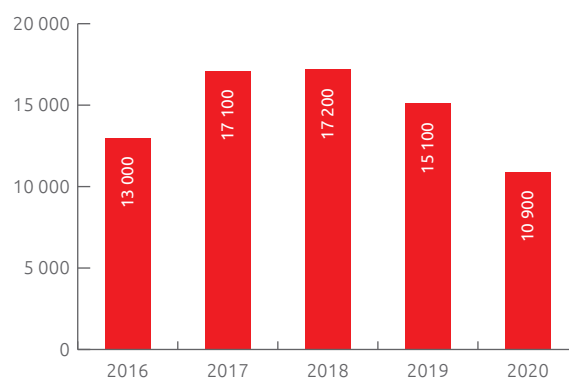
Prodej nových osobních aut v Indii (mil. ks)



* LMC Automotive (prognóza pro rok 2021: 3,18 mil. ks)

Zdroj: Mezinárodní organizace výrobců motorových vozidel (OICA)

Vývoz vozů ŠKODA do Indie (ks)



Poznámka: Loni byl nejprodávanějším modelem Rapid (7400 kusů)

Zdroj: ŠKODA AUTO

Vadí vysoké daně

Prodej nových osobních vozů je v Indii daněn základní sazbou 28 procent, k níž se ještě připočítává spotřební daň. Ta je odstupňována podle velikosti vozu, výkonu motoru i druhu paliva, takže daňová zátěž může u SUV delších než čtyři metry a s objemem motoru přes 1500 cm³ dosahovat až 50 procent prodejní ceny.

Automobilová lobby požaduje po ústřední indické vládě, aby daňovou zátěž zmírnila, neboť vozy značně prodražuje, a „mimo trh“ tak zůstává značný počet potenciálních zákazníků. Většina Indů stále jezdí v malých autech. Vládě se do toho ale vůbec nechce.

Japonská **Toyota** loni v září oznámila, že právě kvůli „nepříznivému daňovému režimu“ nehodlá v Indii dále expandovat, byť to původně měla v úmyslu. Toyota se vedle výroby klasických aut v Indii zaměřila na vývoj a výrobu vozů s hybridním pohonem, na které se však vztahuje až třiačtyřicetiprocentní daň s odůvodněním, že daň pětiprocentní platí pouze pro vozy s plně elektrickým pohonem.

„*Nechceme z Indie odejít, ale zároveň zde za stávajících daní nehodláme zvyšovat výrobu,*“ prohlásil Shekar Viswanathan z filie Toyota Kirloskar Motor.

„Přehodnocená“ rozhodnutí

Postupně skončit v Indii se v roce 2017 po jednadvacetileté přítomnosti na trhu rozhodl americký **General Motors**. V Číně zřídil společný podnik s čínskou státní automobilkou SAIC, v němž držel 93 procent. Továrny v Gudžarátu a Halolu už odprodal čínskému partnerovi, fabriku nedaleko Puné, která vyráběla do konce loňského prosince, by měla převzít rovněž čínská Great Wall Motors, ale vláda v Dillí k tomu zatím nedala souhlas. Důvodem je zhoršení indicko-čínských vztahů kvůli sporným pohraničním územím.

General Motors neodchází z indického trhu ani tak proto, že by se nenaplnila očekávání. Je to spíše důsledek přeskupování sil a zdrojů v této největší americké automobilce, která se v roce 2017 zbavila rovněž své evropské divize (Opel/Vauxhall), kterou prodala francouzské PSA Group (nyní součást Stellantisu). Podobně Američané vycouvali rovněž z Ruska.

Svůj postoj přehodnotil také **Ford**, který se v roce 2019 rozhodl přesunout většinu svých aktiv v Indii do spo-

lečného podniku s tamní společností Mahindra & Mahindra. Učinil tak poté, kdy se zhruba dvacet let marně snažil získat více zákazníků. Druhá největší americká automobilka tím fakticky ukončila své nezávislé působení v Indii.

Zatímco dvě největší americké automobilky s Indii ve svých plánech nepočítají, nová automobilka **Stellantis**, jež vznikla letos 16. ledna spojením společností Fiat Chrysler Automobiles (FCA) a francouzské PSA, hodlá v Indii

140 kilometrů, který se, dnes vylepšený, prodává dosud. Jako druhý přišel na řadu model Tata Nexon, SUV, které nyní zaujímá první místo v indickém prodejním žebříčku. Loni se v Indii prodalo 4130 vozů na plně elektrický pohon, z toho modelu Nexon bylo 2602 kusů (podíl na trhu skoro 63 procent).

Vláda v Dillí má o výrobu elektrických aut mimořádný zájem. Spatřuje v tom účinný způsob, jak snížit extrémně vysokou závislost na dovozu

Konkurence bude houstnout. Letos se v nabídce objeví nejméně dvě desítky nových nebo zdokonalených modelů, včetně nové verze nejprodávanějšího modelu Maruti Suzuki Swift.

investovat 250 milionů dolarů do rozšíření výroby modelu Jeep. Během dvou let ve své západoindické továrně začne vyrábět čtyři nové modely, mezi nimi Jeep Wrangler a Jeep Grand Cherokee.

Konkurence na indickém trhu bude díky pestřejší nabídce houstnout. Letos se objeví nejméně dvě desítky nových nebo zdokonalených modelů, včetně nové verze nejprodávanějšího modelu Maruti Suzuki Swift. Společnost Tata Motors nabídne nové Tigo, jihokorejská Hyundai Grand, japonský Nissan Magnite, přijde také vylepšený Ford Mustang, vypočítává server *zigwheels.com* z řady novinek. Kushaq od ŠKODA AUTO by se podle něj měl v maloobchodní síti objevit letos v květnu.

Přichází americká Tesla

Na indický trh vyrazí také americká **Tesla** Elona Muska, který vstup, o němž se spekovalo několik let, potvrdil koncem prosince 2020. „*V lednu to nebude, ale určitě během roku 2021,*“ sdělil Musk na svém twitterovém účtu.

Jako první se v červnu na trhu podle listu Economic Times objeví Model 3, který je v nabídce Tesly nejlevnější. Jeho cena začíná na necelých 75 tisících dolarů. Ministr dopravy Nitin Gadkari listu Indian Express na sklonku minulého roku řekl, že pokud se budou vozy Tesla dobře prodávat, mohlo by se uvažovat o výstavbě továrny této americké automobilky v Indii.

Výroba a následně prodej osobních aut na elektrický pohon je v Indii teprve na počátku. Na trhu jsou zhruba čtyři a půl roku. V červnu 2016 se objevil model eVerito od Mahindry s dojezdem

ropy a současně zlepšit velice špatné ovzduší ve městech. Vlastní cíle formulují i jednotlivé svazové státy Indie a svazová teritoria, která podléhají přímo ústřední vládě v Dillí.

Vedení hlavního města, které má statut „hlavního národního teritoria“, začátkem letošního února oznámilo nová opatření na podporu elektromobility v metropoli. Jde zejména o příspěvky na pořízení elektromobilů a daňové úlevy.

Vládní podpora

Indie, podobně jako jiné země, podporuje zahraniční investice do automobilového průmyslu širokou škálou pobídek, jež jsou zaměřeny na vytváření nových pracovních míst. Kromě státní agentury Invest India se do těchto aktivit zapojují i jednotlivé svazové státy, které samostatně rozhodují, jaká odvětví pro ně představují prioritu.

Svazové státy nabízejí zahraničním automobilovým společnostem například zasíťované pozemky, které mohou ve vhodných lokalitách investorům přenechat za velice nízkou, až symbolickou cenu. Investor může čerpat různé dotace a těšit se z úlevy od rozličných poplatků.

„*Na indickém subkontinentu je běžné, že o detailech se dá jednat a licitovat, a v případě rozsáhlých investic, kterými se právě automobilový průmysl vyznačuje, lze očekávat maximálně vstřícný přístup,*“ uvedl Milan Dostál z ekonomického úseku českého velvyslanectví v Dillí.

Václav Lavička
spolupracovník Hospodářských novin



IDENTIFIKUJTE COVID-19 NAKAŽENÉ OSOBY BĚHEM 15 MINUT

PANBIO™ COVID-19 Ag NASAL RAPID TEST DEVICE

- Komfortní výtěr z nosu příjemnější pro pacienty
- Nosní výtěr vs. nazální PCR: Citlivost 98,1%, specificita 99,8%
- Nosní výtěr vs. nazofaryngeální PCR: Citlivost 91,1%, specificita 99,7%
- Možnost širokého použití
- Umožňuje okamžité ošetření nebo izolační opatření k minimalizaci dalšího přenosu



DALŠÍ INFORMACE NA WWW.POC-COVID.ABBOTT

Produkt není k dispozici ve všech zemích.

Není schváleno k prodeji v USA.

NOVÁ PLNĚ ELEKTRICKÁ ŠKODA ENYAQ iV



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



iV

Ekologický společník na vašich cestách.

Nová ŠKODA ENYAQ iV je naše první zcela bezemisní SUV s dojezdem na jedno nabití až 520 km. Jeho ekologický pohon podtrhuje pohodlný interiér vyrobený z přírodních, trvale udržitelných a recyklovatelných materiálů. Připojte se k rodině iV. **ŠKODA ENYAQ iV – nevšední výjimečnost.**

skoda-auto.cz



ŠKODA ENYAQ iV, emise CO₂: 0 g/km;
spotřeba: 16,6–18,0 kWh/100 km.



[/skodacz](https://www.facebook.com/skodacz)



[/skodacz](https://www.youtube.com/skodacz)



[/skodacz](https://twitter.com/skodacz)



[/skodacr](https://www.instagram.com/skodacr)