

Český autoprůmysl

ZPRAVODAJ SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU | 3/2021



Mojmír Čapka, BRISK Tábor

**Co je Evropa? Jen jeden
nevelký kontinent**

**Volby 2021: Budoucnost mobility
podle politických stran**

Continental Barum

Od kaučuku k pampeliškám



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Airtac

INTERNATIONAL GROUP



SAVING WITH
HIGH QUALITY



PRODUCTION
LEAD TIME
OF 3/5 DAYS



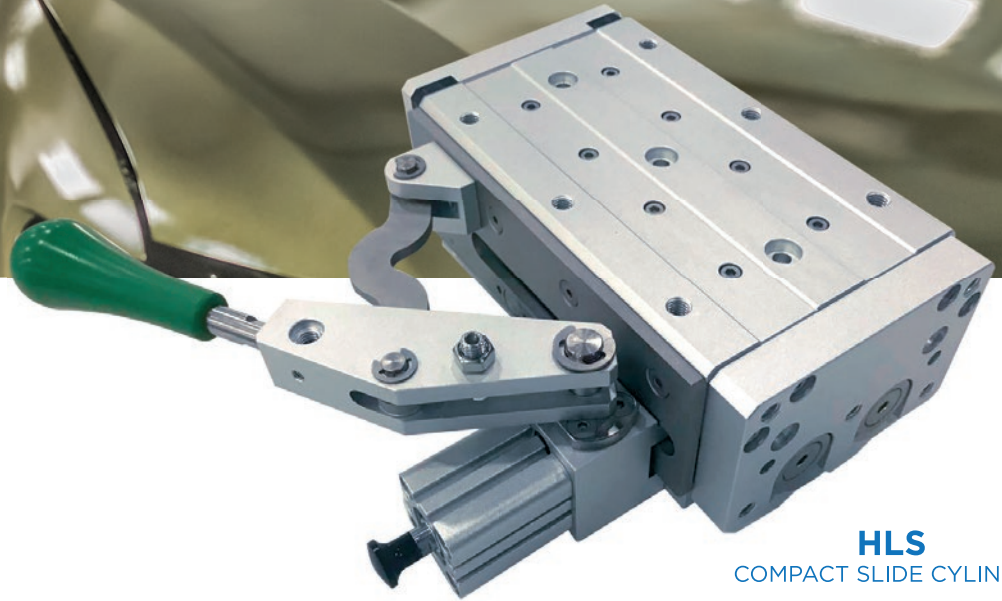
PEOPLE



CUSTOMIZED
PRODUCTS
AND TECHNICAL
SERVICE



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



HLS
COMPACT SLIDE CYLINDER



HANDLINGS



CYLINDERS



VALVES



AIR UNITS



FITTINGS

IN YOUR AUTOMOTIVE PLANT

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



Zdeněk Petzl,
výkonný ředitel Sdružení
automobilového průmyslu

Vážení čtenáři,

ačkoliv léto obvykle patří ke klidnějším obdobím roku, na to letošní možná v retrospektivě budeme vzpomínat jako na přelomové. Představeným balíčkem opatření Fit for 55 Evropská komise posílila směr, kterým se starý kontinent bude v nejbližších dekadách ubírat a který zásadně promění také naše odvětví. Ano, zcela jistě budeme v následujících měsících a letech diskutovat o procentech, konkrétních podmínkách a nastavení, nicméně trend je daný a nabírá na rychlosti. Nejde přitom jen o samotné cíle emisí CO₂ z osobních vozidel, otázkou jsou jejich dopady v kombinaci s dalšími chystanými předpisy, jako jsou například emisní normy Euro 7/VII či nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva.

Matadoři českého autoprůmyslu – jako například Mojmir Čapka, se kterým si tentokrát můžete přečíst ústřední rozhovor – už delší dobu poukazují na potřebu na nové požadavky regulátorů a trhu reagovat a v tomto duchu také i přímo jednají. Proto také BRISK dnes reprezentují nejen skvělé zapalovací svíčky, ale také moderní senzory. A jsou to právě tyto příklady, které jasně potvrzují, že do nadcházejících evropských vyjednávání autoprůmysl nemůže jít s jen odmítavým přístupem. Naopak, musí hledat způsoby, jak dokázat profitovat z opatření, které s sebou změny nesou.

Hlavním úkolem je zajistit, aby si český dodavatelský sektor dokázal v rámci transformace upevnit své místo na světové mapě automobilového průmyslu. Důležitou roli přitom budou hrát nejen schopnosti tuzemských firem, jejich vlastníků, manažerů a zaměstnanců, ale i schopnost připravit a využít finanční i nefinanční nástroje transformace, o kterých se jednání povedou. To se neobejde bez proaktivního přístupu politiků reprezentujících naši zemi a jejich podpory. Položili jsme proto zástupcům politických stran několik otázek týkajících se automobilového průmyslu, přičemž nás ani tak nezajímala konkrétní opatření jako spíše vize a směr, jakým by se jednotlivé strany v případě úspěchu v podzimních volbách ubíraly. Posuďte sami dle vlastních preferencí.

Zcela jistě nás nečeká jednoduchý podzim. Sdružení automobilového průmyslu však bude v nadcházejících diskusích dál aktivně hájit zájmy celého našeho sektoru s důrazem na objektivitu, proveditelnost a technickou neutralitu daných opatření.

Přeji Vám příjemné čtení.



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. 3/2021: září 2021 | ISSN 2570-5482



Fotografie na 1. straně obálky:
BRISK Tábor

Fotografie na této straně:
AutoSAP / Barbora Mráčková
Shutterstock.com
DS Automobiles

ROZHOVOR

Když už jsme to nechali zajít tak daleko... 5

Rozhovor s Mojmírem Čapkou, členem představenstva AutoSAPu a předsedou představenstva a ředitelem společnosti BRISK Tábor

STATISTIKY

Registrace nových vozidel v EU:
Podíl benzínových a dieselových aut klesá 10

NAŠE ANKETA

Volby 2021 / Klimatický balíček a čistá mobilita:
Pohled do budoucnosti 11

Z FIREMNÍHO SVĚTA

Podnik roku v automobilovém průmyslu:
Letošní rok bude (také) náročný 16

Continental Barum:
Od kaučuku k pampeliškám 19

D PLAST:
Když nejsou lidi, je třeba investovat 22

ŠKODA AUTO:
Prestížní cena za lakovnu 24

Krátké zprávy z autoprůmyslu 25

Noví členové AutoSAPu:
Siemens, MAIER CZ, SULCO Automotive Group 26

TRENDY A TECHNOLOGIE

Dobíjecí infrastruktura:
Až jich budou miliony (nebo aspoň 20 tisíc) 28

Úspory v budovách:
Připravte se na nový standard 32

LEGISLATIVA

Řízení rizik:
Dřív než bude pozdě 34

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

Fit for 55:
Klimatické ambice vyžadují oběti. Nebo ne? 36

ZE ZAHRANIČÍ

Krátké zprávy ze světa 41

Automobilový trh ve Francii:
Velké plány tradičních značek 42



Mojmír Čapka,
člen představenstva AutoSAPu,
předseda představenstva a ředitel
společnosti BRISK Tábor

**Když už jsme
to nechali zajít
tak daleko...**

BRISK Tábor má podle Mojmíra Čapky, vlastníka firmy, se zapalovacími svíčkami zajištěnou budoucnost ještě minimálně na čtvrt století, a to bez ohledu na vývoj, kterým se automobilový průmysl vydá. **Se strategií ekologické udržitelnosti souzní, ale nesmí znamenat oslabení konkurenceschopnosti Evropy a snížení životní úrovně jejích obyvatel,** což se podle něho v posledním balíku navrženém Evropskou komisí skrývá.

Vidím, že máte jako obvykle dobrou náladu.

Neměl bych mít?

Řada vašich kolegů v autoprůmyslu je teď eufemisticky řečeno trochu rozladěná...

Myslíte kvůli balíčku, který schválila Evropská komise? Ani mně se nelíbí, ale nepomůže, když si budu stěžovat a malovat si budoucnost černě. Navíc vůbec ještě není jisté, jak to dopadne. To, co je navrženo, musí ještě schválit členské státy EU. Věřím, že dojde k nějakému změkčení. A i kdyby nedošlo, tak ty cíle, které jsou ve Fit for 55, nebudou všechny splněné. Nemůžou být.

Nezpochybňuji, že se rozjetý vlak nedá zastavit. Každý rozumný člověk chápe, že při rozvoji průmyslu je třeba brát opatření pro zmírnění negativních dopadů na životní prostředí vážně a budovat strategii ekonomické i ekologické udržitelnosti. Ale současná kritéria stanovovaná orgány EU, která velí snížit do roku 2030 emise o 55 procent oproti roku 1990, jsou v řadě rozhodnutí nerealistická, neefektivní, neobjektivní, neodborná, neekonomická. A co se týče automobilového průmyslu, tak při detailním rozboru způsobu zajištění zdrojů pro masivní elektromobilitu je to rozhodnutí bohužel i neekologické.

Takže co se vám konkrétně nezdá a co nemůže být splněno a proč?

Brusel ani Štrasburk prostě nemůžou přinutit jednotlivé země, aby připsly zchudnutí svých občanů, snížení jejich životní úrovně. A to se v balíčku Fit for 55 skrývá. Mnohé už bylo řečeno či napsáno. Zůstaneme-li jen u automotive, respektive u cíle zakázat po roce 2035 prodej vozů se spalovacím motorem, co to bude znamenat? Že ti, kdo si budou chtít koupit nové auto, nebudou na něj mít. A možná na něj nebudou mít už dříve, protože když někdo říká, že se v několika

málo letech vyrovnají ceny elektromobilů a těch s klasickým pohonem, znamená to jediné: že auta na fosilní paliva budou dražší. Méně majetní si tedy budou pořizovat ojetiny, pokud tedy bude možné koupit aspoň ty. To mi jako rozumná strategie nepřipadá.

Ale auta zdaleka nejsou to jediné, co bude dražší. Dražší bude (evropská ekologická) energie, (evropské ekologické) potraviny, služby a tak dále. Prostě mám trochu obavu z toho, že Evropa bude méně konkurenceschopná a lidi tady chudší. Rozumějte, nemám strach sám o sebe, ale o budoucnost téhle země a evropského kontinentu. Protože jak víme, v tomhle svatém boji je Evropa zatím tak nějak osamocena.

Brusel ani Štrasburk prostě nemůžou přinutit jednotlivé země, aby připsly zchudnutí svých občanů.

Dobře, ale říkáte, že všechno z toho tak jako tak nemůže být splněno.

Ano, protože tohle si brzy aspoň valná část obyvatel jistě uvědomí, zatím jim to připadá jako nějaká velikášská prohlášení nějakých úředníků na papíře. Myslím, že tady se naplno projevuje ta odtrženost mezi obyvatelstvem a evropskými strukturami. Nějak si zatím nedávají dohromady, že máme v Bruselu a ve Štrasburku „naše“ lidi, kteří by měli hájit naše zájmy. A co víc, že v Evropském parlamentu sedí lidé, které jsme tam zvolili!

Takže myslíte, že až si to občané uvědomí, možná až pocítí realizovaná opatření na vlastní kapse, vyjdou do ulic?

To asi ne, na odpor v podobě „žlutých vest“ tady nemáme povahu. Ale

třeba to povede k tomu, že u volby, ať už u těch evropských nebo domácích, budou víc studovat, jaká stanoviska strany hájí. To se týká jak lidí obecně, tak manažerů a vlastníků podniků, kteří budou muset řešit mnoho nových problémů.

Když zůstaneme u přechodu na elektrické vozy, nemůžeme se nezeptat: máte něco proti elektromobilům?

To určitě ne, i když osobně preferuju jízdu s úplně jinými vozy než s těmi, co mají omezovač rychlosti a musí se za každým rohem znovu nabíjet. Samozřejmě, vývoj jde rychle dopředu a jednou budou elektromobily rychlejší, lehčí a s větším dojezdem. Nicméně nechápu, proč sázet všechno na jednu kartu. Jsou tady přece i jiné cesty řešení ekologické dopravy: alternativy plug-in hybridů, motorů na vodíkové palivo a další.

Co by podle vás měla dělat česká vláda, aby vyšla vstříc požadavkům EU, ale „škody“ na ekonomice a zejména automobilovém průmyslu byly co nejmenší?

Těžko radit, když jsme to nechali zajít tak daleko. Česká vláda by si měla především ujasnit svůj postoj. Zatím to vypadá, že sama nemá tak úplně jasno v tom, kam a hlavně jak směřovat. Pokud chce naplno podporovat cíle vytyčené Evropskou komisí, pak by měla připravit odpovídající balík opatření na podporu ekonomiky, který by se týkal jak obyvatelstva, tak ale i firem, včetně těch velkých. Masivně by měla podporovat investice do nových technologií.

Jestliže ale souzní s velkou částí českého byznysu a také je toho názoru, že jsou cíle příliš ambiciózní a měly by se trochu „obrousit“, měla by se spojit se zeměmi, které zastávají stejná stanoviska, a uplatnit společně tlak na půdě EU.

Česká vláda v tom podle vás nemá úplně jasno. AutoSAP jako sdružení ano?

Sekretariát Sdružení automobilového průmyslu zorganizoval mezi svými členy před nedávnem průzkum, z něhož vyplynulo, že všichni, kdo se zúčastnili této ankety, souhlasí s prosazováním principu technologické neutrality. Více než 90 procent firem pak apeluje na udržení kompetencí pro výrobu spalovacích motorů. Téměř polovina respondentů uvedla, že urychlený nástup elektromobility tak, jak jej prosazuje současné nastavení politiky EU, vnímá jako ohrožení, některé společnosti dokonce vidí v tomto přístupu přímé existenční ohrožení.

A co s tím dělá, respektive může dělat AutoSAP?

Ten právě musí předkládat vládě, respektive státním úředníkům, argumenty k tomu, aby mohli hájit naše zájmy na poli EU. Vysvětluje jim, že potenciál spalovacích motorů při snižování emisí není vyčerpán, že udržení vývoje a výroby spalovacích motorů nemůže být na úkor nových technologií a že je třeba balancovat princip evoluční versus revoluční, tedy ideologický. Já myslím, že to v rámci svých možností dělá AutoSAP dobře. Navíc tyto a řada dalších podnětů, které je třeba dlouhodobě prosazovat, už byly uvedeny v Memorandu o budoucnosti autoprůmyslu, který podepsal AutoSAP spolu s vládou.



Mojmír Čapka

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze a po roce 1989 působil jako náměstek na ministerstvu obchodu. S BRISKem začal spolupracovat v roce 1995 a později se spolu s kolegy zúčastnil privatizace. Od roku 2006 je stoprocentním vlastníkem firmy. Zastává funkci předsedy představenstva a zároveň je ředitelem podniku. BRISK Tábor je členskou firmou Sdružení automobilového průmyslu, kde je Mojmír Čapka členem představenstva a místopředsedou Divize dodavatelů.

Foto: BRISK Tábor

týká Evropy. A co je Evropa? Jen jeden nevelký kontinent. Pro BRISK to rozhodně není z odběratelského hlediska středobod obchodních aktivit. Jsem si jistý, že BRISK má se zapalovacími svíčkami zajištěnou budoucnost ještě minimálně na čtvrt století.

Aktuálně vyvážíme mimo trhy EU v kusech 73 procent roční produkce a v ročních tržbách 70 procent. Největšími odběrateli mimo Unii jsou USA, Brazílie, Argentina, severní Afrika, Rusko a všechny okolní státy bývalé Ruské federace, Blízký a Střední východ, Austrálie, jihovýchodní Asie. Tam všude má značka

dílu. Na světě jezdí zhruba 1,5 miliardy aut se spalovacím motorem a loni se prodalo zhruba 70 milionů nových, z čehož byly jen asi tři miliony elektromobilů. Jak dlouho bude trvat, než se celosvětový vozový park obmění – a to pokud se bude s elektromobilitou i v budoucnu počítat?

A taky nesmíme zapomínat na to, že BRISK je rovněž dodavatelem této produkce pro výrobce zahradní techniky – profesionální motorové pily, křovinořezy a podobně. Jen v Evropské unii to dnes představuje odbyt milionů kusů ročně. Nový projekt u světového výrobce zahradní techniky nám zajistí v budoucích letech odbyt několika milionů kusů zapalovacích svíček na trhu USA a Číny. Naše svíčky dále potřebují motorky, motokáry, letecké motory, motorové čluny. Tady bych chtěl připomenout, že máme historicky velmi dobrou spolupráci s motorsportem, kde mimo jiné testujeme naše výrobky v náročných režimech, a získáváme tak cenné informace pro náš technický rozvoj. V Americe osazují naše racingové svíčky do nejvýkonnějších motorů mnoha automobilových disciplín. Několik motocyklových továrních týmů používá BRISK speciály v soutěžích světového šampionátu.

Jak jste řekl, většinu produkce vyvážíte. Český trh pro vás není důležitý? Myslím teď zejména svíčky na náhradní spotřebu. Četla jsem, že se tady dají sehnat jen s velkými obtížemi.

Není to tak, že by pro nás nebyl český trh důležitý. Tři procenta naší roční

Více než 90 procent členských firem Sdružení automobilového průmyslu, které se zúčastnily ankety, apeluje na udržení kompetencí pro výrobu spalovacích motorů.

V jedné z minulých odpovědí jste říkal, že sám o sebe se nebojíte. Znamená to, že se nebojíte jako občan Čapka ani jako majitel a šéf společnosti, která je dodavatelem pro automobilový průmysl, nota bene ve značné části komponentů, které v elektromobilní době nemají budoucnost?

Přesně tak. Myslím, že zdražování cehokoliv jako občan Čapka ustojím. A s tím, co říkáte v druhé polovině otázky, důrazně nesouhlasím. Proč myslíte, že by zapalovací svíčky neměly budoucnost? Balíček přijatý Evropskou komisí se

BRISK dlouhodobě silnou tržní pozici a skvělé jméno. Vyvážíme do 80 zemí světa. Celosvětově patří BRISK mezi pětici největších světových výrobců zapalovacích svíček. Takže s nařízením EU výrobu těchto produktů neskončíme ani nezpomalíme.

Navíc část vaší produkce představuje náhradní spotřebu.

Ano. BRISK vyrábí asi 500 typů zapalovacích svíček. Část roční produkce je určena přímo na pás automobilek a významný podíl představují dodávky zapalovacích svíček jako náhradního

produkce zůstávají v tuzemsku, což odpovídá velikosti tuzemského trhu a přitom představuje podstatnou část z celkových potřeb České republiky. Dlouhodobě zásobujeme české zákazníky zapalovacími a žhavicími svíčkami BRISK prostřednictvím největších distributorů, jako je Auto Kelly, APM, ACI-Auto Components International a Mountfield. Pokud máte na mysli momentální obtíže s dostupností jakýchkoli výrobků z různých segmentů, tak částečně máte pravdu. Vzhledem k nárůstu globální poptávky o několik desítek procent v letošním roce se i naše firma potýká se zpožděnými dodávkami, ovšem v mezích únosnosti pro naše zákazníky. Naopak BRISK jako český výrobce má výhodu oproti konkurentům z Číny a Japonska, kteří mají logistické problémy dostat zapalovací svíčky nejen do Evropy.

Nicméně i BRISK, který pevně věří v to, že zapalovací svíčka je prakticky nesmrtelná, má druhou významnou nohu, a tou jsou snímače, jejichž výroba roste. Takže přece jen se jistíte.

Máte pravdu, že BRISK má dnes i významnou pozici ve vývoji a výrobě automobilových snímačů. Jestliže ročně vyrábíme kolem 50 milionů kusů zapalovacích svíček, tak u snímačů je to zatím „jen“ sedm milionů. Ale ani to není všechno. Kromě těchto dvou hlavních segmentů je součástí výrobního programu také technická keramika, využívaná například v textilním a chemickém průmyslu, a zapalovací elektrody pro plynové spotřebiče.

linky automobilek. Odběrateli jsou závody VW, Audi, Škoda, Seat, Bentley, tedy celý koncern Volkswagen, Volvo Trucks, Tatra, Scania a další. Je jasné, že v elektromobilech a u hybridních pohonů se budou ty typy snímačů, které vyrábíme, používat i nadále, a to pro ABS, ESP, snímače komfortní výbavy, snímače tlaku v pneumatikách a další zařízení. Ale už se objevují i požadavky na nové typy snímačů a my jsme schopni je vyvinout a vyrobit. Například naše firma vyvinula snímače pro elektromobily Street-scooter a dále se naši vývojáři zabývají specifikacemi snímačů pro automobily s jiným než spalovacím motorem.

S nástupem nových pohonných agregátů a autonomních vozidel stejně jako se zvyšováním komfortu a bezpečnosti automobilů se v oboru snímačů jednoznačně otvírá velká perspektiva. Proto jsme také v posledních dvou letech realizovali značné investice, a to zejména v souvislosti s projekty, na které máme uzavřené smlouvy s automobilkami. Jde o dodávky pro nejnovější motory, jejichž výroba bude zahájena již v průběhu letošního roku.

Mluvíte o investicích. Jsou senzory to jediné, do čeho investujete a v budoucnu investovat budete?

To v žádném případě. Jak už jsem řekl, BRISK neutulmuje technologický rozvoj dílů pro spalovací motory. A abychom byli stále konkurenceschopní, musíme investovat. Letos počítáme s investicemi okolo 150 milionů

v roce 2023. U nákladních vozů máme již nyní nasmlouvané konkrétní zakázky minimálně do konce roku 2035.

Řešíte navyšování kapacity také zvýšením automatizace a robotizací?

Ano, samozřejmě. Již v minulých letech bylo pořízeno plně robotické pracoviště DAVEP pro úpravu jiskřičtější víceelektrodoých a racingových svíček. Pro zvýšení produktivity a zefektivnění kontroly v jednotlivých procesech jsme instalovali nové robotizované technologie. V těchto dnech jsme spustili například automatizovanou linku na kontrolu izolátorů, čímž je zajištěna stoprocentní kontrola keramické části zapalovací svíčky na dielektrickou pevnost, na kterou jsou kladené u nových přeplňovaných, přímovstříkových motorů obzvláště vysoké nároky. Do konce tohoto roku budou zprovozněné dvě automatizované linky MSI pro montáž izolátorů, a to jak keramické části, tak střední elektrody, odporového zátavu a svorníku.

... čímž také můžete řešit nedostatek lidí. Nebo se s tímto problémem nepotýkáte?

Nedostatek kvalitních lidí je stálý problém, respektive asi teď větší než dřív. My zaměstnáváme v Táboře pět set lidí a přes všechnu automatizaci a robotizaci bychom zhruba dalších 10 pracovníků potřebovali, a to zejména na nově plánované technologie. Je to zvláštní, očekával bych, že v té těžké koronavirové době, kdy řada provozoven skončila, budou lidi hledat práci. Nicméně zafungovaly všechny ty podpůrné programy – a je otázka, zda to do určité míry nebylo kontraproduktivní. Vláštní by neměla podporovat umělou zaměstnanost, měla by naopak přijmout taková opatření, která by směřovala k uvolnění pracovní síly a vytvoření konkurenčního prostředí.

Je dnes problém zaměstnávat pracovníky ze zahraničí?

Zaměstnáváme asi 60 zahraničních pracovníků z Ukrajiny, jejichž nábor si zajišťujeme vlastními silami. Začali jsme s náborem zhruba před pěti lety a dnes máme stabilní tým těchto pracovníků. Zaměstnáváme celé rodiny, které natrvalo odešly z Ukrajiny a žijí a pracují v Čechách. Složitější byl pro nás hlavně začátek celého procesu, který byl hodně zdlouhavý, a na udělení dlouhodobého víza jsme čekali

Vláda by neměla podporovat umělou zaměstnanost, měla by naopak přijmout taková opatření, která by směřovala k uvolnění pracovní síly a vytvoření konkurenčního prostředí.

Zákaznické portfolio je s ohledem na riziko ztráty jednoho segmentu či zákazníka a s ohledem na profitabilitu strategicky rozděleno, na tom asi není nic, co by svědčilo o strachu z budoucnosti, ale pouze tak velí rozum.

Jak významnou část vaší produkce snímače představují a kdo jsou jejich odběratelé?

Snímače pro automobilový průmysl představují z celkového obrátu firmy více než třetinu a z 99 procent jsou určeny k dodání přímo na montážní

do nových technologií souvisejících s výrobou zapalovacích svíček. Jedná se o opakované technologie pro navyšování výrobní kapacity a také o nová zařízení pro zajištění vyšší produktivity.

Máme uzavřené dlouhodobé smlouvy s řadou automobilek, s výrobci motocyklů a zahradní techniky, distributorskými firmami, a to jak s dlouholetými, tak i s novými zákazníky, které nás vedou k tomu, abychom pro příští rok navýšili výrobní kapacity. A totéž se bude opakovat i další rok, abychom zajistili uspokojení požadavků



V BRISKU se ročně vyrábí kolem 50 milionů kusů zapalovacích svíček. Foto: BRISK Tábor

šest až osm měsíců. Dnes je to otázka polovičního času. Náročné také bylo nastavení standardu adaptačního procesu těchto pracovníků, zajištění kurzů češtiny, překlad pracovních postupů do jejich jazyka, zajištění ubytování a tak podobně. Dnes už máme po pěti letech vše standardizované ke spokojenosti naší i našich ukrajinských kolegů. Covid-19 tak pro nás při nábore z Ukrajiny nepředstavuje žádný problém – jen je potřeba dodržovat všechna opatření.

Jaká je struktura vašich zaměstnanců, pokud jde o vzdělání? Jaká část zaměstnanců se zabývá vývojem?

A na co se vlastně vývoj zaměřuje? Vlastní vývojové a konstrukční oddělení máme v BRISKU už 26 let. Dnes náš vývojový tým čítá více než 40 pracovníků, jsou to vysokoškolsky vzdělaní odborníci, povětšinou inženýři. Samozřejmě se zaměřují na obě hlavní oblasti naší produkce, tedy na zapalovací svíčky i senzory. Vytvářejí a konstruují nejen nové typy těchto výrobků, přičemž se můžou pochlubit mnoha patentovými řešeními a užitnými vzory. Kromě toho také konstruují výrobní technologie.

Na vývoji, konstrukci a testování svíček i senzorů naši lidé často přímo spolupracují s vývojovými odděleními výrobců motorů. V poslední době jsme například v BRISKU řešili vývoj a výrobu zapalovacích svíček pro nízkoe emisní motory, což vyžadovalo navrhnout novou konstrukci svíčky. Zabýváme se také použitím drahých kovů jako materiálu, novými keramickými směsmi a jejich zpracováním. Dále můžu zmínit vývoj zapalovací svíčky malých rozměrů, lisování kovových pouzder, lisování a vypalování keramického izolátoru a tak bych mohl pokračovat.

Jak už jsem zmínil, některá unikátní patentovaná konstrukční řešení zapalovacích svíček nacházejí uplatnění v hlavních disciplínách motorsportu.

Loni v červenci jste se potýkali s velkou nepřijemností, když vám shořela galvanovna. Jak jste se s tím vypořádali? A ovlivnilo to nějak významněji vaši výrobu?

Výpadek galvanovny byl pochopitelně problém, dodávky zákazníkům jsme řešili operativně. V krátké době po nehodě jsme zajistili několik dodavatelů povrchové úpravy, provedli zkoušky

jejich pokovení na našem výrobku, byl nastaven systém denní logistiky mezi BRISKem a kooperanty. Do roka se nám podařilo postavit novou budovu a právě v těchto dnech spouštíme v nové galvanovně provoz. Přestože i původní provoz splňoval veškeré technické, technologické a bezpečnostní požadavky, je nová galvanovna dalším krokem vpřed ve vývoji naší firmy.

Výsledky loňského roku ale jistě ovlivnil koronavirus. Jak moc? A jak to vypadá letos?

Ano, krátkodobé odložení dodávek na přání zákazníků nám na začátku pandemie pochopitelně způsobilo určité problémy, ale již od srpna loňského roku se objednávky našich zákazníků naopak markantně navýšily. V současné době naše firma v oblasti snímačů i zapalovacích svíček vyrábí na plné kapacity s významným meziročním nárůstem tržeb.

Většina firem, nejen v automotive, trpí narušením dodavatelsko-odběratelských vztahů a růstem cen u některých položek...

Pro výrobu našich komodit je zapotřebí více než 500 různých položek materiálů a komponent od více než 200 klíčových dodavatelů. Jedná se o chemii, kovy, plasty, papírové obaly, elektrické a elektronické komponenty. Většina používaných materiálů podléhá náročným testům a uvolňovacím procesům v našich zkušebnách. U výroby snímačů se jako celý svět potkáváme s celosvětovým problémem nedostatku čipů. Od našich dodavatelů máme ale zajištěné pravidelné týdenní dodávky minimálně do konce tohoto roku. Již v únoru jsme s dodavatelem závazně dohodli objemy pro rok 2022 a nyní očekáváme potvrzení dodávek pro 2023.

Výpadek jednoho materiálu z celého řetězce je rizikem pro dokončení výrobku, nedodání distributorovi, automobilce, ztrátu důvěry zákazníka, narušení průběžné ekonomické rovnováhy naší firmy. Díky systému schválených alternativních dodavatelů, rámcovým smlouvám na rok dopředu a denní komunikaci s dodavateli a se zákazníky se nám nic z toho doposud nestalo. U strategických materiálů, kde výpadek může způsobit zastavení automobilky, jsou běžně vedena třístranná jednání mezi dodavatelem materiálu, firmou BRISK a zákazníkem.

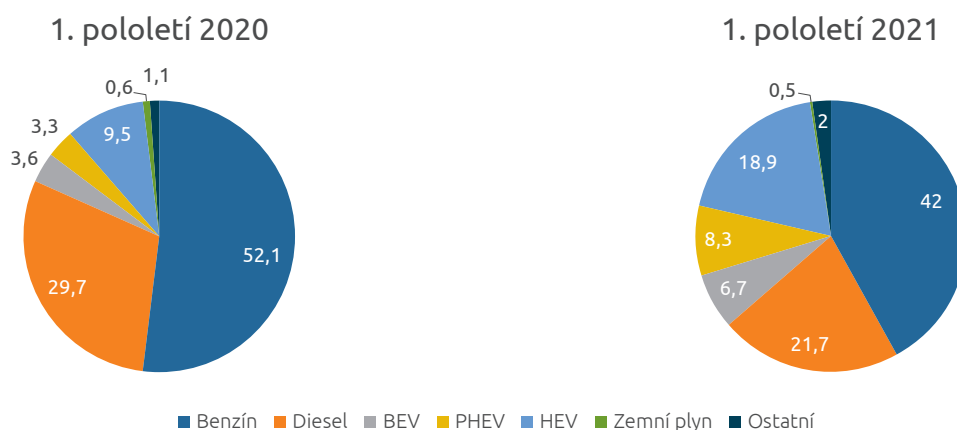
Libuše Bautzová

Registrace nových vozidel v EU

Podíl benzínových a dieselových aut klesá

Ačkoliv **prodeje elektrických vozidel v EU nadále rostou**, výrazně převládajícím pohonem je u nových evropských aut stále spalovací motor. Rozdíly mezi jednotlivými členskými státy jsou ale značné.

Registrace nových vozidel v EU dle typu paliva



Vysvětlivky: BEV bateriové vozidlo, HEV hybridní vozidlo, PHEV plug-in hybridní vozidlo

Zdroj: ACEA

Registrace nových elektrických (tzn. externě dobíjitelných) osobních vozidel ve druhém čtvrtletí tohoto roku dále rostly. Mezi dubnem a červnem bylo registrováno téměř 450 tisíc nových elektrických a plug-in hybridních vozidel, což činilo téměř šestnáct procent všech prodejů v Evropské unii. Hybridní automobily k tomu přidaly dalších více než devatenáct procent. Ačkoliv podíl automobilů se spalovacím motorem klesá, stále tvoří benzínová a dieselová vozidla více než 60 procent prodejů.

Ve druhém čtvrtletí tohoto roku vzrostly registrace benzínových a naftových automobilů v Evropské unii meziročně o 25,3 procenta, respektive o 7,8 procenta. Tento růst byl však způsoben nízkou srovnávací základnou v covidem-19 poznamenaném roce 2020, kdy byly právě ve druhém

čtvrtletí výroba a obchod zasaženy nejvíce. Při bližším pohledu na celé pololetí bylo co do počtu prodáno automobilů se zážehovým motorem téměř stejně jako v minulém roce (+ 0,8 %), vozidel se vznětovým motorem pak o 8,5 procenta méně.

V celkovém rozložení držela v prvním pololetí vozidla se spalovacími motory tržní podíl ve výši 63,7 procenta, z toho auta na benzín 42 procent a naftová vozidla 21,7 procenta. Oproti roku předchozímu jde o pokles o 10,1 procenta, respektive o 8 procent. Tuto část trhu pak nahrazují především vozidla s hybridní technologií bez externího dobíjení (růst o 9,4 %), tržní podíl vozů s plug-in-hybridním motorem vzrostl v prvním pololetí meziročně o 5 procent a podíl čistých elektromobilů o 3,1 procenta. Právě přechod zákaz-

níků od čistě benzínových k hybridním a plug-in hybridním pohonům (které ovšem využívají také spalovací pohony) má za následek, že ve statistikách registrací ubývá benzínových aut rychleji než naftových (viz grafy).

Zatímco na západ od nás zaznamenaly země jako Itálie, Francie či Německo meziroční růst počtu nových elektromobilů a plug-in hybridů o stovky procent, v ostatních zemích vyjma Skandinávie to tak rychle není. V deseti členských státech nedosahuje tržní podíl nových elektrických vozidel ani tří procent. Téměř tři čtvrtiny všech prodejů elektromobilů v EU jsou soustředěny do čtyř západoevropských zemí – Švédska, Nizozemska, Finska a Dánska. Zbývající čtvrtina je rozložena do 23 členských států, kde je vývoj podstatně pozvolnější. vs

Klimatický balíček a čistá mobilita

Pohled do budoucnosti

Redakce Českého autoprůmyslu požádala zástupce politických uskupení o odpovědi na několik **otázek týkajících se automobilového průmyslu** a budoucnosti dopravy. Přečtěte si, jaké jsou postoje stran a hnutí. Před volbami do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, které se uskuteční na začátku října, to může být zajímavé.

ANKETNÍ OTÁZKY

1. Evropská komise představila v červenci klimatický balíček Fit for 55. Jak by k otázce ochrany klimatu měla s ohledem na dopady na český (auto)průmysl přistupovat Česká republika?
2. Jaký je váš postoj k zavádění čisté mobility? Budete po volbách tento trend prosazovat? Jak lze podle vás rozvoj čisté mobility podpořit legislativně?
3. Zelená a technologická transformace přinesou změny v průmyslu i na pracovním trhu. Jaká konkrétní opatření byste v následujících letech navrhovali přijmout v oblasti investic, vědy a výzkumu, vzdělávání a podobně, aby tyto trendy byly využity ve prospěch dalšího rozvoje České republiky a především firem z výrobních řetězců automotive?
4. Jak by podle vás měla vypadat individuální, hromadná, nákladní doprava v České republice v roce 2035 (z hlediska infrastruktury, pohonů, napojení na EU síť, propojené mobility a podobně) a jaká opatření je proto zapotřebí přijmout?

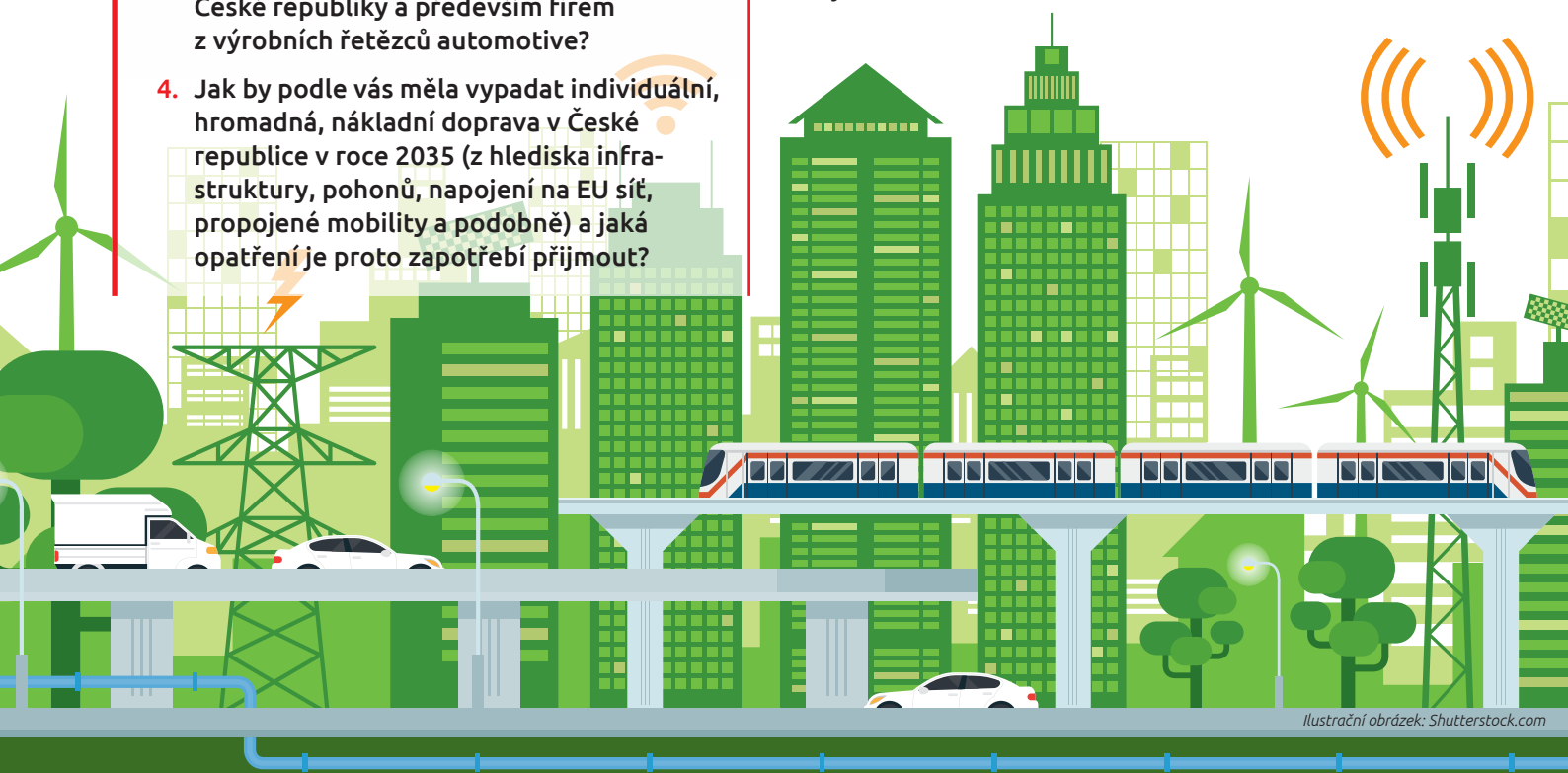
Politické strany a hnutí jsou seřazeny abecedně.



ANO 2011

Karel Havlíček, místopředseda vlády, ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy

1. Jedná se o velmi ambiciózní plán. Rozhodující v našem úsilí o dosažení klimatické neutrality by měl být jakýsi balanc mezi náklady na potřebné změny a zachováním konkurenceschopnosti našeho (auto)průmyslu. Hovoříme o postupném utlumování těžby uhlí, zvýšení využití energie z OZE, zvýšení energetické účinnosti, rychlejším zavedení nízkoemisních způsobů dopravy a palivové infrastruktury a dalších opatřeních, která povedou k zelenější budoucnosti.
ČR zahájila investiční podporu výstavby dobíjecích a plnicích stanic – cílem je zvýšit motivaci subjektů investovat do výstavby infrastruktury pro alternativní paliva. Pro zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí z dopravy je žádoucí posílit zastoupení nízkoemisních způsobů dopravy, tedy čistou mobilitu.



2. Zaváděním čisté mobility ČR plní své závazky ze strategie EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030. Ke splnění cílů v této oblasti vláda schválila v roce 2015 Národní akční plán čisté mobility (NAPČM) a v roce 2019 jeho Aktualizaci. Čistá mobilita má tři hlavní cíle: snižování spotřeby energie, snižování emisí oxidu uhličitého a snižování emisí zdraví škodlivých látek.

Ke splnění těchto cílů počítáme s celou řadou opatření, zejména pak na podporu rozvoje elektromobility a dalších alternativních pohonů. V případě regulatorního rámce bude důležité zajistit podporu pro další rozvoj sítě veřejné dobíjecí infrastruktury, která by měla předbíhat trh s vozidly, současně by měla pokračovat stimulace prodeje vozidel. Kromě legislativních podmínek zvažujeme různé možnosti pobídek k nákupu vozidel i k budování infrastruktury pro alternativní paliva. Budeme pokračovat v podpoře výstavby dobíjecích stanic z Operačního programu Doprava i v dalším programovém období.

Naší snahou je snížení emisí v dopravě prostřednictvím opatření uvedených v Aktualizaci NAPČM. Zároveň se jedná o podporu transformace automobilového průmyslu v souvislosti s přechodem na nízkoemisní mobilitu. Cílem je rozvoj potřebné infrastruktury pro vozidla na alternativní paliva a zvýšení jejich počtu. Důležitý prvek při prosazování trendu čisté mobility představuje vodík. Dalším směrem, kterým se chceme ubírat, je elektromobilita.

3. Základní témata výzkumu, vývoje a inovací pro zelenou a technologickou transformaci určuje Národní výzkumná a inovační strategie pro inteligentní specializaci ČR 2021–2027. Jedná se mj. o rozvoj dovedností pro chytrou specializaci, průmyslovou transformaci a podnikání, podporu ekologické dopravy, nanotechnologií, biotechnologií a dalších. Právě tato odvětví se propíšu do připravovaných výzev k podpoře z evropských, národních i resortních fondů.

Budeme dlouhodobě podporovat výzkum a vývoj v oblasti automobilového průmyslu. Ve věci rekvalifikací významně napomáhá oboru automotive Operační program technologie a aplikace pro konkurenceschopnost.

4. Hlavním tématem bude udržitelná mobilita. Budeme hledat taková opatření, která umožní dopravu osob i věcí tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj.

V případě osobní dopravy je vhodné podporovat práci v režimu home office (v dopravě například i tzv. rail office), pořádání porad a konferencí na dálku, jakožto i využití času stráveného cestováním k aktivní práci. V nákladní dopravě je řešením větší internalizace externalit, která dále zvýhodní železnici s elektrickou trakcí, druhou oblastí je podpora lokální ekonomiky jako protiváhy ekonomiky globální a konečně předcházení vzniku potřeb po mobilitě v rámci logistiky a městské logistiky.

Klíčové pro snižování energetické náročnosti dopravy je zajištění kvalitní sítě ekologické veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální, která bude využívána jako součást multimodálního řetězce osobní dopravy. Jednoduše řečeno: člověk dojedne autem k nádraží, odkud pokračuje vlakem. Z toho důvodu je důležitá podpora terminálů s parkovišti Zaparkuj a jed' (P+R) plnicí i funkce pro cyklodopravu (B+R).



Česká pirátská strana

Martin Jiránek, poslanec Poslanecké sněmovny PČR

1. Při snižování emisí je potřeba investovat nejdříve tam, kde snížíme nejvíce emisí za nejméně nákladů. Prioritizace našich investic musí být tedy založena na relevantních studiích a nesmí se řídit jen pocity a dobrými úmysly. Kromě transformace na zelenější ekonomiku však náš průmysl musí zvládnout i transformaci technologickou. Proto pro nás dává smysl se k elektromobilitě přihlásit co nejdříve. Firmám pak pomůže výstavba infrastruktury (dobíjecí stanice), ale i kvalitní průmyslová politika zaměřená na inovující firmy.

2. Čistota mobility z pohledu celkových nákladů na výrobu, provoz a likvidaci úzce souvisí s efektivitou vynaložené energie bez ohledu na její zdroj. Proto chceme investovat do veřejné dopravy tak, aby lidem nabídla vhodnou alternativu k té osobní. Zároveň využijeme transformaci naší energetiky v elektromobilitě. K tomu potřebujeme legislativní úpravu pro vhodné tarify k nabíjení, umožnit komunitní energetiku a usnadnit výstavbu nabíječek ve městě.

3. Založíme kompetenční centra po vzoru Německa či Velké Británie, která budou aktivně podporovat firmy při zavádění osvědčených moderních technologií a manažerských postupů. Vytvoříme referenční provozy po vzoru TestBedu pro Průmysl 4.0 na ČVUT nebo inovačních laboratořích v Německu. Zavedeme vouchery na konzultace zavádění moderních technologií pro automatizaci procesů do praxe.

4. Nákladní železnice je třeba elektrifikovat, zdvojkolejnit a zabezpečit hlavní koridory, ale také uvolnit kapacity na konvenčních tratích výstavbou tratí vysokorychlostních. Skrze ně můžeme cestujícím nabídnout důstojnou alternativu kolon na dálnicích. U těch je naším zámerem dokončení základní sítě s důrazem na pražský prsteneček D0 a D35 v ose Východ-Západ. Klíčové jsou mezinárodní spojnice D11 s Polskem, D52 s Vídní a nalezení takové kombinace D4, D3 a I/3, která zajistí dobrou dostupnost jižních Čech, Lince a jižní Evropy.



Česká strana sociálně demokratická

Milan Urban, člen ČSSD, bývalý ministr průmyslu a obchodu

1. Česká republika nestojí na křižovatce. O trendech budoucího vývoje je rozhodnuto. Myslet si, že změníme svět, by bylo naivní a nezodpovědné. Naše země má vysoký podíl průmyslu na tvorbě HDP, kde dominantní roli hraje automobilový průmysl. Z těchto důvodů je nezbytné co nejdříve pochopit, že celosvětové dynamické změny v tomto průmyslu musíme zachytit včas, být na tepu doby a maximálně tento přelomový okamžik využít jako příležitost. Stát by ve spolupráci s průmyslem měl přijmout novou aktivní strategii.

2. Domácí reference jsou klíčové nejen pro finální výrobce automobilů, ale také pro všechny producenty komponent.

Pro budoucí prosperitu automotive, pro životní prostředí, zaměstnanost, ekonomiku a státní rozpočet je tedy podpora čisté mobility nezbytná. Stát by měl jít příkladem – např. státní instituce včetně ministerstev musí při výměně flotil daleko více využívat nové ekologičtější dopravní prostředky. Totéž se týká i veřejné správy. Legislativa vyžaduje komplexní promyšlené změny popsané již v Národním akčním plánu rozvoje čisté mobility.

3. Změnám v průmyslu a na pracovním trhu je třeba jít na proti. Tedy nová aktivní průmyslová strategie, jejíž součástí musí být redefinice podílu finančních prostředků Národního plánu obnovy, státních rozpočtů a programů EU na investice do transformace průmyslu. Samozřejmě s masivní podporou aplikovaného výzkumu, vývoje a inovací. Radikální změna technického školství je na samostatnou kapitolu.

4. Zavádění CNG, elektrobusů a do budoucna bioCNG či LNG probíhá v ČR velice dobře. Rovněž železniční a tramvajová doprava výrazně přispívá ke snižování emisí. Nákladní doprava bude postupně přecházet na vodíkový pohon a LNG. Do roku 2035 bude nezbytné mít dostatek produkce vodíku, LNG z dovozu a domácí bioCNG. Předpokládám, že to bude spíše věc korporací s nějakou motivací státu. Současně musí dojít k promyšlené výstavbě jak plnicí infrastruktury pro vodík, tak LNG, resp. bioLNG. Zde musí stát sehrát klíčovou roli.

Všechny výzvy a změny je třeba řešit bez ideologií nebo předsudků. Zdravý rozum potřebujeme jako sůl.



KDU-ČSL

Marian Jurečka, předseda KDU-ČSL, poslanec Poslanecké sněmovny ČR

1. Musíme používat selský rozum a vnímat souvislosti. Toto se dotýká nejen firem v automotive, ale také v energetice a dopravě. To je obrovské množství českých firem, a tedy i zaměstnanců. Všechny tři tyto obory jsou silně provázané s německou ekonomikou. A ve všech třech těchto oborech historicky české země dokázaly být vždy na špičce. Ať se nám tyto ekologické ambice líbí nebo ne, je to nová realita a my můžeme hodně ovlivnit, zda jako Češi budeme dále na špičce těchto oborů nebo ne. Tedy musíme hledat cesty k efektivnímu snižování emisí, ale zároveň nezničit naše firmy, které je třeba aktivně podpořit, aby i v budoucnu udržely své postavení na trhu.

2. Odpovím příkladem – když jsem byl ministrem zemědělství, podporoval jsem čisté technologie motivačně a propagací dobrých příkladů, nikoli příkazy a zákazy. A fungovalo to. Mnoho zemědělců má techniku i budovy na vyšší technologické úrovni než průmyslové firmy.

Čistá mobilita není možná bez cenově dostupné čisté energie. Legislativně je potřeba odstraňovat divné věci v energetice, kdy je bráněno konkurenci či jsou na lidi kladeny zbytečné překážky a omezení. Pomůže to nejen snižování ceny, ale také novým nápadům a inovacím, rozvoji nových českých firem.

3. Zásadní je změna školství. Všichni o tom mluvíme, ale nic se nezměnilo, kromě vyšších platů. Prioritně je třeba změnit

pojetí výuky na druhém stupni ZŠ. Už zde musí děti zažívat vášeň pro různé obory a poznávat možnosti nových technologií a objevů, nikoli biflování blbostí. Střední školy ukazují, že kde je dobrý ředitel, dokážou být průmyslovka i učiliště špičkovou školou už dnes. Tady je třeba zlepšit práci zřizovatelů. Tyto školy čeká nový úkol – přeškolení nás dospělých na nové obory.

Pak infrastruktura – rychlý internet všude včetně pohraničí, elektrickou síť otevřenou všem hráčům, komunitní úložiště energie ...

4. Stáří vozového parku je cca 15 let, logicky velká část dnes prodaných aut ještě bude jezdit. Pokud na trhu budou levná elektroauta, budou dominovat tzv. krátké dopravní autem – cesta do práce, rozvážky po městě apod. Městská hromadná doprava bude na plyn či elektřinu. Kamiony budou přecházet na vodíkový pohon, který bude postupně konkurovat i bateriovým osobákům.

A třeba přijdou zcela nové, převratné technologie, ideálně vyvinuté v Česku!



Komunistická strana Čech a Moravy

Pavel Hojda, člen KSČM, stínový ministr pro resort průmyslu a obchodu a pro oblast dopravy

1. Předně se prezentuje, i v autoritativních studiích, že elektromobil má horší uhlíkovou stopu než současný moderní naftový automobil. Hůře je na tom i automobil s benzínovým motorem. Elektromobily jsou tedy výhodné pouze do města a městských aglomerací kvůli emisím do ovzduší. Jako vhodnější je využívání vozidel s pohonem vodíku nebo palivových článků, ale dosud jsou jejich užití a vývoj poměrně komplikované, i když jsou daleko příznivější pro ovzduší, zejména ve městech. Rovněž platí úvaha o možnosti využití stlačeného vzduchu nebo setrvačkových pohonů, ale i to může být slepá ulička.

2. Čistou mobilitu rozhodně podpoříme i legislativně, ale nikoli jednosměrně, předpokládáme, a to je zapotřebí si uvědomit, že s ohledem na uhlíkovou stopu je využívání elektromobilů vhodné spíše v městských aglomeracích a na delší vzdálenosti je vhodnější využití klasických pohonů, zejména naftových motorů s nejmodernějšími opatřeními na snížení emisí alespoň do roku 2035.

3. Rozhodně je nutné maximálně podpořit výzkum podporou vysokých škol a technologické agentury a využití pohonu na vodík a palivové články, které jsou vhodnější alternativou k bateriovým pohonům. V každém případě je nutné urychleně zajistit přechod alespoň zpočátku na elektromobilitu a následně velmi razantně rozvoj pohonu na vodík a palivové články pro zachování kapacity a výrobních možností výrobního řetězce automotive.

4. V individuální dopravě pro městské aglomerace do roku 2035 minimálně 90% elektromobilita v hromadné dopravě měst rovněž s alternativou pohonu na zemní plyn. Od roku 2030 maximální důraz na využití a výrobu pohonu na vodík a palivové články. Maximální podpora státu a společnosti hromadné dopravě po železnici s návaznou hromadnou dopravou autobusy nebo hromadnou taxislužbou s pohonem na vodík, elektro nebo zemní plyn. V nákladní dopravě

urychlený přechod na pohon vodíkem s postupným útlumem pohonu na naftové motory a razantní zlepšení podmínek nákladní dopravy po železnici (nutné zkapacitnění stávajících hlavních železničních tratí ČR a budování kontejnerových překladíšť). Dobudování vysokorychlostních tratí s napojením na sousední státy a jejich vysokorychlostní tratě (postupný útlum nutné letecké dopravy v Evropě – ne mimo Evropu).



Občanská demokratická strana

Zbyněk Stanjura, 1. místopředseda ODS, poslanec Poslanecké sněmovny PČR

1. Návrh Evropské komise pro nás v této podobě přijatelný není. Ani ne tak kvůli cílům o snížení emisí, ale hlavně kvůli tomu, že cesta, kterou Komise zvolila, k těmto cílům nepovede. Politika zákazu a tvrdé regulace nepovede k rozvoji nových odvětví, k investicím do výstavby továren na elektrická auta a stavbě milionu větrných elektráren, abychom dokázali zajistit našim občanům dostatek elektrické a tepelné energie. Naopak může vést spíše k destrukci celých průmyslových odvětví a ohrožení pracovních míst. Pro ČR jako průmyslovou zemi je návrh nevhodný. Návrh se bude jistě projednávat několik let, bude se upravovat v EP a v Radě a naší snahou bude jej přetvořit do podoby, která pomůže jak životnímu prostředí, tak neohrozí prosperitu a pracovní místa. Budeme ale také usilovat o to, aby se do popředí ochrany životního prostředí dostaly i další pilíře – kromě omezování emisí skleníkových plynů také ochrana vody, podpora biodiverzity, rozvoj cirkulární ekonomiky atd.

2. Cesta k čistější mobilitě je na místě, ale musí být nastavena rozumně. Jako příklad z praxe můžu uvést Moravskoslezský kraj, kde jezdí dnes již více než polovina autobusů na CNG a ve své vizi počítají s vodíkovými autobusy. V cestě za čistější dopravou, než je současná, se tak nesmí zapomínat na všechny dostupné technologie – tedy nejrozšířenější LPG, CNG, hybridní vozy a samozřejmě i elektromobily.

3. Pár příkladů z našeho programu, které se týkají právě investic a vzdělávání – snížíme odpisovou lhůtu u investic s minimální spotřebou (fotovoltaické panely na střeše, využívání dešťové vody, tepelné čerpadlo pro vytápění) a podpoříme budování bateriových úložišť, případně využití

geotermální energie či přeměnu přebytečné energie na využitelný vodík, který v budoucnu umožní transformaci české energetiky. Do roku 2025 bude směřovat do vědy, výzkumu a inovací 2,5 % HDP. Propojením výzkumu s byznysem zajistíme lepší konkurenceschopnost české ekonomiky a rozvoj inovací. Budeme se soustředit na rozvoj gramotností (občanské vzdělávání a etická výchova, finanční a mediální gramotnost, kritické myšlení) a klíčových kompetencí. Každý musí znát kontext a praktickou roli toho, co se zrovna učí, podpoříme odborné vzdělávání na středních odborných školách a středních odborných učilištích, nastavíme jasný model spolupráce škol s výrobní sférou a reformujeme oborové zaměření s ohledem na proměny pracovního trhu. Nerezignujeme však na všeobecný základ odborného vzdělání, kompetence, posilování podnikatelského ducha a možnost hladkého přístupu k doplnění vyššího stupně vzdělání.

Zjednodušeně – počítáme s tím, že se české vzdělávání musí přizpůsobit celospolečenské poptávce. Zároveň počítáme s růstem investic a podporou moderních odvětví, díky kterým změníme Českou republiku z celoevropské montovny na společnost připravenou na Průmysl 4.0.

4. Podobně jako u energetiky – rozumný mix všech dostupných zdrojů. Je jasné, že pro vodíkové, plynové či elektrické vozy a pohony je třeba zajistit též potřebnou infrastrukturu. V tomto ohledu bude důležitá spolupráce státu se soukromými investory.



Starostové a nezávislí

Josef Bernard, 1. náměstek hejtmanky Plzeňského kraje, lídr kandidátky STAN v Plzeňském kraji

1. Snížit naši závislost na fosilních palivech. Hospodařit v krajině tak, abychom v ní v maximální možné míře zadržovali vodu a v půdě uhlík, který se jinak ve velké míře dostává do ovzduší. Zajistit přeměnu naší centralizované energetické soustavy na soustavu flexibilní, decentralizovanou, schopnou v maximální míře sdílet miliony drobných výrobců energie z obnovitelných zdrojů. U nás zejména ze slunce a z větru. Podpořit masivní infrastrukturu pro elektromobily a vodíkové automobily. Podporovat vědu, výzkum a inovace v oblastech OZE, elektromobility, vodíkového pohonu, skladování energie a dalších souvisejících průmyslových oborech.



2. Čistou mobilitu podporujeme. Je to jedna ze zásadních věcí, která snižuje emise uhlíku v ovzduší. Změna musí nastat zejména v podpoře OZE. Občané mají naspořeny miliardy korun. Vhodnými podpůrnými opatřeními se zajištěnou návratností kolem sedmi let je můžeme motivovat k masivním investicím do OZE. Každá střecha rodinného domku, průmyslové haly či veřejné budovy je potenciálním výrobním prostředkem pro OZE. Elektromobil je zase dobrý zásobník energie. Cílená podpora aplikovaného výzkumu a firem zabývajících se novými technologiemi spojenými s udržitelným rozvojem. O infrastruktuře jsem se již zmínil.

3. Myslím, že je již odpovězeno.

4. V roce 2035 by měla individuální osobní doprava být postavena na velkém podílu „čistých automobilů“. Ceny elektromobilů budou v této době srovnatelné nebo spíše nižší než konvenčních aut. Ani pořizovací ceny nebudou tedy bránit masivnějšímu rozvoji elektromobilů. Předpokládáme rozvoj elektrických a vodíkových pohonů. Rozumíme tomu, že jsme v oblasti nových pohonů na rozcestí, ale alarmující situace v oblasti klimatu nám neumožňuje dále čekat. Je tedy nutné podporovat oba směry. Nákladní doprava automobilová nebo zemědělská technika bude zřejmě nadále využívat ve větší míře spalovací motory. Uvidíme, jestli se dále nerozvine koncept trakčního pohonu nákladních automobilů na hlavních dálničních tazích.

Obrovský potenciál ale vidíme v rozvoji vlakové kontejnerové přepravy, popřípadě hybridní dopravy kola – koleje – kola. Železniční síť je velmi zanedbaná. Pro její intenzivnější využití v nákladní dopravě je potřeba velkých investic do infrastruktury. Plné zdvojkolejení hlavních přeshraničních tratí, úprava svršku pro vyšší rychlosti, elektrifikace, nové vlaky a nový bezpečnostní systém ETCS, to jsou hlavní témata pro železnice.



TOP 09

Jan Jakob, místopředseda TOP 09, poslanec Poslanecké sněmovny PČR

1. Ochranu klimatu bereme vážně, podpoříme snižování emisí z dopravy hlavně ve městech, díky rozšíření vysoko-

rychlostních tratí přesuneme část nákladní dopravy na železnici. Je samozřejmě nezbytné vycházet z dobré tradice našeho automobilového průmyslu a zaměřit se na moderní trendy a inovace s cílem, abychom byli lídry v nových řešeních a inovacích. To je cesta, jak skloubit ochranu klimatu s rozvojem autoprůmyslu.

2. Elektromobilitu chceme rozumně podporovat. Za rozumné považuji jít formou pozitivní motivace než cestou zákazů nebo nějakých restrikcí pro řidiče aut s klasickým spalovacím motorem.

Dostupnost elektromobilů zajistí technologický pokrok a rozsáhlá modernizace infrastruktury. Stát by se měl zasadit hlavně o to, aby byla k dispozici kvalitní síť dobíjecích stanic a podobné infrastruktury.

3. Klíčové je dát dost peněz na výzkum a vývoj. Naším cílem by mělo být, aby se automobilový průmysl rozvíjel v oblasti inovací a nových řešení, jen tak dokážeme udržet krok se zbytkem Evropy.

Jako zásadní považuji i propojení firem a škol. Studenti, kteří po škole budou mířit do automobilového průmyslu, musí získat praxi již během školy, to velmi urychlí další rozvoj v tomto odvětví.

4. Chceme se soustředit na budování vysokorychlostních železnic a posilování nákladní železniční dopravy, což uleví silničním tahům. Zaměřil bych se především na kvalitu silnic, dostavbu dálniční sítě a zvýšení kapacity vybraných silnic 1. třídy.

Cestování na českých silnicích musí být bezpečné a kvalitní silnice, na kterých si okamžitě nezničíme auto, se musí stát standardem. Jednoznačnou prioritu má silniční okruh kolem Prahy, druhé dálniční spojení Čech a Moravy (D35), dokončení D1 (přerovská část) včetně okruhu kolem Brna a další městské okruhy. Tam, kde je to možné, zvýšíme povolenou rychlost mimo obce na 100 km/h (rakouský model) a na vhodných úsecích dálnic na 150 km/h.

Zároveň bych chtěl dokončit digitalizaci registrů vozidel tak, aby bylo možné co nejvíce úředních úkonů vyřídit z domova.

Zástupci stran Svoboda a přímá demokracie (SPD) a Přísaha své vyjádření neposkytli.



Podnik roku v automobilovém průmyslu

Letošní rok bude (také) náročný

Rychlá reakce na pandemickou situaci, přijetí efektivních opatření, vstřícnost zaměstnanců a jejich pracovní nasazení v době, kdy se pracovat dalo. To byly ve většině případů faktory, které **pomohly firmám loňský obtížný rok nejen překonat, ale docílit i slušných výsledků**, díky kterým získaly titul Podnik roku v automobilovém průmyslu 2020. Nejistota bude provázet podnikání i letos.

Již potřinácté vyhlásil letos AutoSAP vítěze soutěže Podnik roku v automobilovém průmyslu a stejně jako v předchozích letech vybral tři nejúspěšnější firmy ve dvou kategoriích – nad a do 250 zaměstnanců. Hodnocení probíhalo na základě těchto kritérií: hospodářský výsledek před zdaněním (mil. Kč), přidaná hodnota na pracovníka (mil. Kč na zaměstnance) a složené kritérium tržeb (meziroční změna tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb v procentech a tržby za prodej vlastních výrobků a služeb v mil. Kč na zaměstnance). Všechna kritéria měla stejnou váhu a koneč-

né pořadí firem bylo dáno součtem umístění podle jednotlivých kritérií. Oceněné firmy získaly originální skleněné plastiky z dílny sklářského

mistra Lukáše Šulce ze Železného Brodu. Do hodnocení se přihlásilo celkem 81 firem, v kategorii velkých jich bylo 53 a v kategorii menších 28.

Podniky roku v českém automobilovém průmyslu za rok 2020 v kategorii do 250 zaměstnanců se staly firmy (v abecedním pořadí):

- 3M Česko, spol. s r. o.
- GLOBAL ASSISTANCE a.s.
- Tawesco Automotive s.r.o.

Podniky roku v českém automobilovém průmyslu za rok 2020 v kategorii nad 250 zaměstnanců se staly firmy (v abecedním pořadí):

- Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
- Iveco Czech Republic, a.s.
- ŠKODA AUTO a.s.



Zástupci oceněných firem (zleva): David Kříž, generální ředitel, Iveco Czech Republic, Jarka Cardová, vedoucí úseku obchod, Tawesco Automotive, Petr Michník, vedoucí právního oddělení a oddělení vnějších vztahů, Hyundai Motor Manufacturing Czech, Kamila Biddle, tisková mluvčí, ŠKODA AUTO, Jan Chabada, obchodní ředitel, GLOBAL ASSISTANCE, David Komárek, vedoucí obchodní skupiny Automotive pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko, 3M Česko

Foto: AutoSAP / Barbora Mráčková

Loňský rok byl pro většinu firem velmi složitý. Čemu vděčí oceněné podniky za to, že se jim dařilo? Jaká rizika přinesl rok 2021 a co může ohrozit jejich plány? Zeptali jsme se.

3M Česko je součástí americké nadnárodní společnosti 3M. Spolupracuje se všemi výrobci aut v ČR a s desítkami subdodavatelů, podílí se na aplikacích ve výrobním procesu a hlavně v konstrukci vozů v oblasti lepení, akustiky, tepelných izolací a dekorativních prvků.

David Komárek, vedoucí obchodní skupiny Automotive pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko:

Je zřejmé, že nástup pandemie v roce 2020 byl naprosto neočekávaný, nicméně globální výsledky společnosti za rok 2020 dosáhly podobné úrovně jako v předchozím roce 2019. Klíčová však byla diverzifikace našeho byznysu – rozčlenění produktového portfolia v období krize způsobené pandemií se ukázalo být správnou cestou. V roce 2020 jsme byli svědky výrazných poklesů například v segmentech automotive a stomatologie. Naopak třeba poptávka po produktech z kategorie osobní péče prudce vzrostla. Bezpečí našich zaměstnanců je na prvním místě, proto také byla veškerá opatření přijata během pandemie účinná s důrazem na jejich bezpečnost. Zavedli jsme bezpečnostní pravidla a procedury, na které navazují odpovídající organizační kroky. Společné úsilí našich zaměstnanců a vedení umožnilo společnosti 3M vyjít z této náročné situace vítězně.

Epidemiologická situace je stále hlavní ekonomickou výzvou, náš byznys nevyjímá. Návrat k předcovidové realitě je nepravděpodobný, proto bychom měli přehodnotit své vidění ekonomiky a vyhlídky pro jednotlivá průmyslová odvětví. Jak bylo řečeno výše, plány naší společnosti byly průběžně upravovány, nicméně pandemie nezpůsobila našemu byznysu výraznější ztráty. Své obchodní cíle sleduje naše společnost postupně a konzistentně. Věřím, že se zlepšením pandemické situace, s postupem

vakcinačního programu a uvolňováním restrikcí přijde nový ekonomický růst. Za zmínku stojí také to, že navzdory pandemii se obchodní výsledky České republiky stále řadí mezi nejlepší mezi zeměmi střední a jihovýchodní Evropy, což je velmi dobrá perspektiva.

GLOBAL ASSISTANCE je členem skupiny Vienna Insurance Group. Poskytuje asistenci pro motoristy, domácnosti, ale také je to zdravotní asistence, pet asistence a cykloasistence. Celkový počet klientů je okolo pěti milionů.

Marek Jaroš, generální ředitel a předseda představenstva:

Za loňské výsledky vděčíme v první řadě určitě našim zaměstnancům. Celou firmu se nám během pár týdnů podařilo překlomit na home office a naši lidé se s touto změnou dokázali rychle vypořádat a přizpůsobit se novému stylu práce. Pro klienty funguje naše asistenční centrum v režimu 24/7, primárně jsme se tedy museli soustředit na to, abychom nonstop provoz nijak neomezili. Což se nejen podařilo, ale navíc jsme si udrželi naše standardní SLA. Takže hovory jsme zvládali a stále zvládáme přijímat do devíti sekund. Rozhodně nám v tom pomohlo i naše profesionální technické zázemí, díky kterému jsme mohli všechny zaměstnance vybavit potřebnou IT technikou i vzdáleným připojením do firmy. Velmi si vážíme i podpory celé skupiny Vienna Insurance Group, do které patříme.

Všechna rizika se snažíme eliminovat do té míry, kde jako firma můžeme. Ačkoliv věříme, že případné další vlny pandemie nás už nezasáhnou tak razantně jako ty předchozí, jsme opatrní. Nadále regulujeme počet zaměstnanců přítomných na pracovišti, dbáme na hygienická opatření. Víme, že pro fungování týmů je stávající situace náročná. Pro lidi je často frustrující oddělení od týmu. Proto posilujeme vzájemnou online komunikaci, abychom drželi zaměstnance v centru dění. Vážíme si ochoty a motivace našich lidí, snažíme se jim pomáhat a odměňovat je za jejich snahu. Co se týká obchodní činnosti, očekáváme nižší zájem o asistenční služby, které nabízíme v podobě HR benefitů. Předpokládáme, že firmy se budou snažit více šetřit. Rizika průběžně mapujeme, abychom je včas pochopili a uměli na ně patřičně zareagovat.

Hyundai Motor Manufacturing Czech

vyrábila od roku 2008 v Nošovicích již více než 3,5 milionu aut, která vyváží do 70 zemí světa. Český závod, který zaměstnává přes tři tisíce lidí, je jedinou výrobní lokalitou korejské společnosti Hyundai v Evropské unii.

Petr Michník, vedoucí právního oddělení a oddělení vnějších vztahů:

Rok 2020 přinesl kompletní obměnu naší modelové řady. Nejdůležitější novinkou bylo zahájení výroby modelu Kona Electric, který se stal prvním elektromobilem nové generace vyráběným v České republice a jehož výroba pokračovala díky vysoké poptávce i během pandemických odstávek podle původního plánu. V říjnu následovala nová generace populárního SUV Hyundai Tucson včetně hybridní a plug-in hybridní varianty a faceliftem prošel i model i30 včetně sportovní varianty i30 N. S novými modely vždy přichází i zvýšený zájem zákazníků. Za úspěch tak vděčíme především velkému nasazení našich zaměstnanců a dodavatelů, kteří i přes nesčetné komplikace zvládli rozjezd výroby všech novinek včas a ve špičkové kvalitě.

Největším rizikem je bezpochyby problematická situace s dodávkami polovodičových součástek. Díky obrovskému úsilí všech, kteří zajišťují logistiku a organizaci výroby, se nám podařilo splnit výrobní plán pro první pololetí, ale další vývoj je nadále velmi obtížné předvídat.

Iveco Czech Republic

vyrábí a prodává meziměstské a turistické autobusy pod značkou IVECO BUS, které jezdí ve více než třiceti zemích světa. Nejúspěšnějšího modelu Crossway vyráběného ve Vysokém Mýtě se už prodalo více než 40 tisíc.

David Kříž, generální ředitel:

Rok 2020 byl bezpochyby mimořádný a náročný. Pandemie koronaviru ovlivnila nejen fungování většiny firem českého průmyslu, ale zasáhla do životů každého z nás. Na jaře minulého roku jsme byli nuceni přerušit výrobu autobusů ve Vysokém Mýtě na více než měsíc poté, co jsme se dostali do nestability v dodávkách vstupů pro výrobu od našich dodavatelů. Restart výroby po pěti týdnech odstávky byl natolik dobře připraven, že se nám hned první den podařilo najet na maximální výrobní kadenci. Rok jsme zakončili

s celkovým počtem 4522 vyrobených autobusů. Loňský rok byl velice pozitivní také z hlediska prodeje v České republice. Upevnili jsme si první místo na trhu s podílem 42,9 procenta. IVECO BUS zároveň potvrdil pozici absolutního lídra v segmentu meziměstských autobusů s tržním podílem 61,6 procenta, a to díky nejúspěšnější evropské řadě Crossway, která se vyrábí ve Vysokém Mýtě. Na Slovensku se v roce 2020 stal IVECO BUS opět jedničkou v počtu registrací autobusů za rok s tržním podílem více než 63,4 procenta.

Již první čtvrtletí 2021 bylo poznamenáno nejistotou ohledně objednávek od našich zákazníků. Výroba probíhala se sníženou kadencí a nakonec jsme se nevyhnuli ani dvoutýdenní odstavce na konci března a začátku dubna. Od dubna se začala situace na našich trzích zlepšovat a dnes už je náš výhled ohledně objednávek zřetelnější. Na druhé straně je tu nejistá situace v dodavatelském řetězci. Celý svět je zasažen velkými výpadky dodávek různých surovin a zboží, které se ve větší či menší míře nevyhnují ani nám. I přes tyto obtíže jsme nijak neredukovali naše ambiciózní investiční, vývojové a obchodní plány pro tento ani příští příští rok.

ŠKODA AUTO je od roku 1991 součástí koncernu Volkswagen. Provozuje v ČR tři výrobní závody. Zaměstnává na celém světě více než 40 tisíc lidí a je aktivní na více než stovce trhů. V roce 2020 dodala zákazníkům celosvětově více než milion vozů.

Kamila Biddle, tisková mluvčí Komunikace podniku:

Rok 2020 byl plný nesmírně těžkých výzev jak ze společenského, tak i z finančního hlediska. Již v rané fázi 39denní odstavky výroby jsme se začali intenzivně připravovat na znovuotevření našich třech závodů v České republice. V této výjimečné situaci jsme neprodleně přijali rozsáhlá a efektivní opatření v podobě snižování nákladů a zavedení restartovacích programů na podporu prodeje. Velký podíl na dobrém výsledku měla také naše atraktivní modelová paleta. V loňském roce jsme uvedli na trh novou generaci našeho bestselleru ŠKODA OCTAVIA a v září jsme představili model ENYAQ iV, první čistě elektrické SUV postavené



Oceněné firmy získaly tradiční ručně dělané originální skleněné plastiky z dílny sklářského mistra Lukáše Šulce ze Železného Brodu. Foto: AutoSAP / Barbora Mráčková

na platformě MEB. Díky skvělé týmové práci se nám podařilo už posedmě za sebou dodat zákazníkům na celém světě více než milion vozů. Vyplatilo se také naše striktní řízení nákladů a finančních toků. Díky tomu se nám i navzdory nepříznivému podnikatelskému prostředí podařilo dosáhnout solidního finančního výsledku.

Nadcházející měsíce zůstanou pro celý automobilový průmysl náročné. Nadále vidíme nejistoty spojené s pandemií koronaviru (další vlny, virové mutace), s novými vládními opatřeními a potenciální volatilitou trhů a směnných kurzů včetně stále přísnějších emisních limitů. Kromě toho také již několik měsíců čelíme výpadkům v dodávkách polovodičů, které vyústily v omezení výroby v některých provozech našich českých závodů. Na budoucnost však hledíme optimisticky: prostřednictvím naší nové strategie „NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030“ provedeme naši společnost procesem transformace a zajistíme tak, aby byla v roce 2030 ještě silnější než dnes. Cílem této strategie je úspěšný rozvoj v oblasti internacionalizace, elektrifikace a digitalizace.

Tawesco Automotive, od roku 2018 součást rodinného holdingu PROMET GROUP, je významným výrobcem a dodavatelem pro automobilový průmysl. Zabývá se

lisováním a svařováním ocele a hliníku. Výrobní kapacity má v Úvalech u Prahy a v pražských Letňanech.

Denisa Maternová, členka představenstva PROMET GROUP:

Ano, loňský rok byl pro většinu firem velmi složitý, můžeme to potvrdit i za naši společnost. Uplynulý rok byl velmi náročný jak z hlediska dočasného výpadku zakázek pro automotive, tak navýšené nemocnosti z důvodu covidu-19 i karantén. Velké poděkování tak patří především našim zaměstnancům, kteří nejenže se flexibilně přizpůsobili aktuální situaci, ale také nám vypomohli s mimořádnými směňami. I díky této vstřícnosti jsme tak mohli dostát závazkům vůči našim zákazníkům a hrdě můžeme říct, že jsme přes všechny výzvy roku 2020 splnili plán.

Rok 2021 s sebou přinesl rizika převážně v nestabilních cenách materiálů, které se v průběhu roku mnohonásobně navyšují. Tento fakt ovlivňuje nejen naši výrobu, ale také potenciálně navyšuje ceny nadcházejících investic. Velkou výzvou bude do budoucna také personální obsazení. Nicméně můžeme konstatovat, že před sebou máme velké plány a již nyní vyhlížíme s investicemi na konec roku 2023, který je pro nás milníkem pro revitalizaci areálu v Úvalech, a samozřejmě konsolidaci výroby v rámci celé divize skupiny PROMET, jejíž jsme součástí od roku 2017.

Continental Barum

Od kaučuku k pampeliškám

Po loňském pandemickém roce se letos otrokovický výrobce pneumatik **vrací na cestu růstu**. Investuje do zvyšování kvality a efektivity výroby, zlepšuje logistiku uvnitř areálu. Na průměrné roční produkci více než 20 milionů pneumatik se tady podílí 5200 lidí, ale potřebovali by jich více.

Zatímco jiné věci se postupem času dramaticky mění, pneumatika je věčná. Tak nějak jsme si dovolili dekodovat fiktivní příběh z úst šéfa otrokovické firmy Continental Barum, který řekl: „Když náhle po letech procitne Alexander Graham Bell a ukážou mu mobilní telefon, vůbec netuší, co to je. Když se ale probudí John Boyd Dunlop a ukážou mu pneumatiku, jen pokývá hlavou...“ Od roku 1888, kdy si Skot Dunlop nechal patentovat svůj vynález vzduchem plněné pneumatiky, totiž nikdo žádné dokonalejší „obutí“ pro vozidla nevymyslel. A jak Libor Láznička, ředitel závodu Continental Barum, dodává, ani na obzoru žádná revoluce není.

Největší pneu pro osobní vozy

Národní podnik Barum vznikl v roce 1948 a ve stejném roce byla i registrována značka Barum. Pneumatiky pod tímto názvem se vyrábí dodnes a společnost funguje do současnosti, i když se v roce 1993 stala součástí nadnárodní společnosti Continental – jen se nejprve k původnímu jménu značky Barum za a poté před přidalo jméno nového vlastníka. Ač je hlavní náplň výroby v podstatě stále stejná, není současný Continental Barum tomu původnímu, natož pak jeho předchůdci, který založil v roce 1932 Tomáš Baťa, v ničem moc podobný. Tedy kromě těch pneumatik samotných.

Otrokovický Barum je dnes největším závodem na výrobu pneumatik v celém koncernu Continental a také největším zaměstnavatelem ve zlínském regionu. Pracuje tady více než 5200 lidí a pneumatiky se vyrábí



Libor Láznička řídí společnost Continental Barum už patnáct let. Zároveň je country manažerem Continentalu v ČR. Foto: Continental Barum

v halách, jejichž (zastřešená) plocha čítá přes 362 tisíc metrů čtverečních.

Největší objem produkce představují pneumatiky pro osobní vozy a malé dodávky (PLT) o velikosti 13“–24“. Mimořádně, Otrokovice jsou jedinou lokalitou, kde se čtyřadvacetipalcové, tedy úplně největší pláště na osobní auta vyrábějí. Pokud se podíváme na statistiky roku 2020, tak denně sjíždělo z linek otrokovické firmy průměrně 57 990 kusů PLT. Celkem se jich za celý rok vyrobilo víc než 16, 5 milionu.

Výpadek kvůli koronaviru

Kromě loňského roku, který byl ve znamení pandemie, a dvou drobných výjimek přesahuje v Otrokovicích každoroční výroba pneumatik pro osobní a lehké užitkové vozy už od roku 2006 hranici 20 milionů. A k té by se chtěli začít zase přibližovat. Vedení Continental Barum plánuje vyrobít letos pro osobní a lehká užitková auta 19 milionů pneumatik.

Další oblast výroby představují pláště pro nákladní a průmyslová

vozidla (CVT). Těch se za celý loňský rok vyrobilo přes 1,4 milionu, z nichž většinu představovaly pláště vyšších palcových řad. Ani tady nebylo možné docílit plánovaného počtu. V kategorii nákladních pláštů to mělo být 1,5 milionu (skutečnost 1,3 milionu), u speciálních a průmyslových pláštů pak 159 tisíc (skutečnost 129 tisíc).

Pro úplnost je ještě třeba zmínit, že Continental si vyrábí ve vlastní strojírenské divizi také část forem do vulkanizačních lisů pro osobní pláště, kryje tím asi 40 procent své potřeby. I tady loni zaúřadovala koronavirová krize a oproti plánu, který stanovil výrobu 1300 vulkanizačních forem, se jich udělalo pouze 1125 kusů.

Ceny i mzdy šly nahoru

V hodnotovém vyjádření se v posledních letech pohybuje prodej pneumatik v otrokovickém Continentalu kolem 1,7 miliardy eur, loni to bylo kvůli pandemii 1,5 miliardy. Také zisk před zdaněním byl pochopitelně nižší, klesl ze 405 milionů eur v roce 2019 na loňských 356 milionů.

„Hospodářské výsledky loňského roku ovlivnila především pandemie, která nás na jaře přinutila prakticky zastavit linky,“ říká Libor Láznička. Přestože

výbavu. Vyrábějí se s označením Continental – to jsou ty prémiové, ale i jako speciální Uniroyal či General Tyre, nebo jako tzv. budgetové značky Barum, Matador a další. Pokud jde o tradiční značku Barum, ta je podle online průzkumu společnosti Continental Barum, realizovaného v ČR v březnu 2021, u českých zákazníků mezi pneumatikami stále nejoblíbenější.

Podnik jako rodina

Průměrný věk zaměstnanců v Otrokovicích je necelých 42 let, největší počet zaměstnanců, 937 z celkových 5200, je ve věku 46–50 let, více než 80 lidí pracuje v Barumu skoro půlstoletí. Tradice je něco, co se ve zdejších kraji ctí. Není výjimkou, že se v podniku sejde i více generací z jedné rodiny.

Nakonec nejinak to je i s Liborem Lázničkou. Ve své ředitelské kanceláři má na stěně fotku svého dědečka, který nastoupil do výroby pneumatik ještě za Bati a vypracoval se na mistra v lisovně. Jeho syn, otec dnešního ředitele, vystudoval chemii a v Barumu se zabýval vývojem a mícháním gumárenských směsí na výrobu pneumatik.

Vystudovaný chemický inženýr Libor Láznička, který řídí společnost Continental Barum už patnáct let

Nedostatek lidí jako problém

Přestože část zaměstnanců vidí v Barumu něco jako svou rodinu, když se dnes Libora Lázničky zeptáte, co by uvedl jako největší problém letošního roku, odpoví vám bez rozmýšlení, že právě lidi, respektive jejich nedostatek. Vůbec se nenaplnily představy vedení, že když budou ostatní firmy propouštět, což loni očekávali, naberou jich v Otrokovicích nad stav, aby konečně stabilizovali personál. Žádná volná pracovní síla se totiž nikde neobjevila.

V Otrokovicích využívají i dělníky ze zahraničí, ale nejvíc jich bylo pouze 120, všichni jako kmenoví pracovníci. Nenajímají je přes agentury, ale šli na to svou vlastní cestou. „Měli jsme tu už dřív pár Ukrajinců a Moldavanů, kteří se pro nás stali jakýmisi ambasadorů,“ vysvětluje šéf Continentalu a pokračuje: „A s nimi naši personalisté jezdí na Ukrajinu a do Moldávie a rekrutujeme společně další lidi. Respektive, jezdili jsme, teď je to problém. Navíc i tyto zdroje vysychají.“

Nedostatek zájemců o práci v tomto podniku se může zdát překvapivý, když průměrný plat v dělnických profesích dosahuje téměř 44 tisíc korun. Jenže se pracuje v nepřetržitém provozu, což znamená někdy směny i o víkendech a v noci.

Pokud jde o vyšší technické nebo manažerské pozice, většinou se obsazují lidmi „zevnitř“. „Skoro všichni manažerští kolegové vyrostli tady, mají za sebou ale často zkušenosti z několikaletého působení v některé zahraniční pobočce. Koncern v tomto skýtá obrovské možnosti,“ vysvětluje Libor Láznička.

Od spojení s Continentalem se v Barumu stále investuje, každoročně v desítkách milionů eur. Kumulativně od roku 1993 se investice vyšplhaly na 1,4 miliardy eur. A investiční proces se nezastavil ani v loňském roce.

se ve druhém pololetí výrobní propad zmírnil a počty vyrobených a prodaných pláštů všech výrobních skupin se vrátily na úroveň předchozích let, dohnat ztráty a dosáhnout plánovaných cílů se nemohlo podařit.

„Výsledky ovlivnil také růst cen vstupních surovin, materiálů a energií a zvýšení mzdových tarifů o sedm procent, na kterém jsme se dohodli v předchozím kolektivním vyjednávání,“ doplňuje šéf otrokovické firmy.

Vliv na výsledky hospodaření měl i vývoj měnových kurzů, protože většina produkce, khruba 90 procent, putuje za hranice. Pneumatiky z tohoto závodu jsou určeny pro vozy prakticky všech velkých automobilových značek, na které si lze jen vzpomenout. Ze 40 procent představují první

a zároveň je country manažerem Continentalu v ČR, nastoupil do továrny v roce 1992, tedy ještě před příchodem strategického partnera, jako ekolog. Možná to na tu dobu nezní nijak atraktivně, ale opak je pravdou. Nejenže se v té době tvořila například nová odpadová legislativa, kterou bylo třeba v podniku implementovat, ale před podpisem smluv s novým vlastníkem firmy bylo také zapotřebí prozkoumat staré ekologické zátěže. Libor Láznička vystřídal ve společnosti řadu pozic, působil několik let také v německých dceřiných společnostech Continentalu a v centrálním vývoji. Po návratu zaujal místo šéfa kvality, poté šéfa technologií a zavádění nových výrobků a v roce 2006 se stal ředitelem otrokovické firmy.

Investice půldruhé miliardy eur

Kromě potíží s náborem pracovníků zmiňuje Libor Láznička ještě jeden problém, dalo by se říct, že se opět týká tradice, respektive její „odvrácené tváře“. Continental Barum je moderní závod, který se může svým vybavením plně srovnávat s konkurencí. Jenže není to továrna postavená na zelené louce. Z původních výrobních hal sice už mnoho nezbylo, ale jejich rozmístění a propojení neodpovídá zcela potřebám dnešních technologických toků. „Jsme si vědomi toho, že máme rezervy v intralogistice. Naším handicapem je, že všechny nové technologie musíme implementovat do stávajícího systému,“ přiznává šéf Continentalu a dodává, že to je něco, s čím se prostě musejí nějak vyrovnat.

Od spojení s Continentalem se v Barumu stále investuje, každoročně v desítkách milionů eur. Kumulativně od roku 1993 se investice vyšplhaly na 1,4 miliardy eur. A investiční proces se nezastavil ani v obtížném loňském roce; naopak došlo k finalizaci mnoha investičních akcí. „V posledních letech už tolik neinvestujeme do rozšiřování výroby, i když letos bychom chtěli ještě zvýšit kapacitu u produkce nákladních pláštů o sto tisíc ročně,“ vypočítává šéf firmy. Většina investic ale míří do zvyšování kvality a efektivity výroby. Dále se pokračuje v zavádění robotizace všude tam, kde je to možné – a efektivní. Řadu operací ale stále musí dělat člověk, například v oddělení konfekce.

Loni se dokončila rekonstrukce míchacích linek na směsi pro výrobu pneumatik a uvedla se do provozu jedna úplně nová linka. Pro zlepšení logistiky uvnitř závodu se pokračovalo v rozšíření dopravního systému surových pláštů od konfekčních strojů k budoucímu robotickému skladu a ve výstavbě spojovacího technologického mostu mezi hlavními výrobními budovami. V minulém roce také dokončili projekt odboru energetiky na využití zbytkového tepla z kompresorovny.

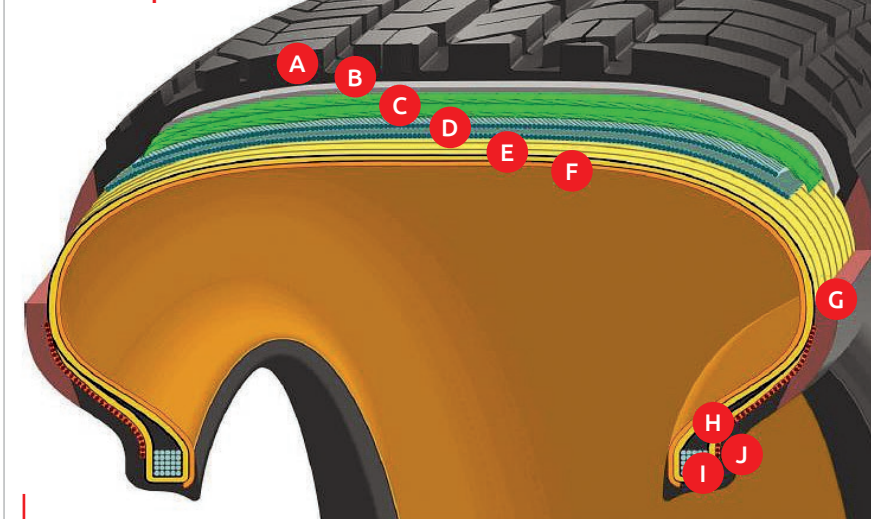
„Zabýváme se také hodně zlepšováním pracovního ovzduší v hlavní výrobní hale, do roka by tam měla být kompletní ventilace, která nejenže zpříjemní prostředí zaměstnancům, ale také dále pomůže snížit pachovou zátěž,“ vysvětluje Libor Láznicka.

Jak se šije pneumatika

John Boyd Dunlop by asi byl potěšen, kdyby viděl, že pneumatika je pořád skoro stejná jako ta jeho, žasl by ale nad tím, jak je dnes proces výroby složitý a z čeho všeho se plášť skládá. Je to skoro alchymie. Směsi pro výrobu se skládají z přírodního a syntetického kaučuku a dalších chemických přísad. Vzhledem k šíři sortimentu se na pneumatiky pro osobní vozy využívá v Continentalu až 70 druhů různých směsí.

Srdcem každé pneumatikárny je příprava směsí, tzv. válcovna či míchárna. Míchací linky a výroba směsí je energeticky nejnáročnější fází výroby. Ze směsi se vyrábí různé polotovary – vnitřní guma, bočnice, jádra, pásy, výplně, běhouny. Běhoun, který se stýká s vozovkou, se poté nařeže na délku podle velikosti pneumatiky. Nedílnou součástí pneumatiky jsou

Řez osobním radiálním pláštěm



A – běhoun, B – podběhoun, C – PAD nárazník, D – ocelové nárazníky, E – textilní kord, F – vnitřní guma, G – bočnice, H – jádro (apex), I – patní lano, J – patní výztuha

Ilustrační schéma: Continental Barum

ocelové a textilní kordy a ocelová lana, tedy komponenty, které slouží ke zpevnění celé kostry pláště. Procesu sestavování polotovarů dohromady se říká konfekce; provádí se na speciálních konfekčních zařízeních. Pro představu, konfekce jedné nákladní pneumatiky trvá pouhé tři minuty.

Poté se tato „surová pneumatika“ nastříká speciálním postříkem a podrobí se asi hodinovému vulkanizačnímu lisování, aby dostala konečný tvar. Hotové pneumatiky pak prochází několikastupňovou kontrolou.

Ladění parametrů

V otrokovickém Continentalu nemají vlastní vývojové oddělení, to je pro celý koncern soustředěno v německém Hannoveru, nicméně v Otrokovicích jsou do těchto procesů zapojena střediska konstrukce forem, laboratoř benchmarking a zkušebna pneu.

Ač navenek stále stejná, prochází pneumatika samozřejmě vývojem a neustálým zdokonalováním, ale v zásadě jen evoluční cestou. Jediná malá revoluce v oboru proběhla v 70. letech, kdy se zrodila technologie radiálních pneumatik, které ve velké míře nahradily ty dosavadní diagonální.

„To, co se teď ve výzkumu a vývoji děje, bych nazval ladění těch vlastností. S cílem snížit spotřebu pohonných hmot, a tedy emise CO₂, se díváme na možnosti například snížit valivý odpor. Jenže když zároveň potřebujete, aby měla pneumatika určitou přilnavost, zejména

kvůli potřebě bezpečně brzdit, jdou tyto dva požadavky často proti sobě,“ vysvětluje Libor Láznicka.

Právě tyhle diskuze jsou dnes aktuálnější než dříve, a to v souvislosti s rozvojem elektromobility. Při akceleraci jsou pneumatiky vystaveny vyššímu kroutivému momentu a dochází k rychlejšímu opotřebování, což právě zvyšuje požadavky na lepší „vyladění“ směsí. S tím mají v Continentalu už dost zkušeností. Mimochodem v Otrokovicích se vyrábějí i pneumatiky pro první výrobu elektromobilů Tesla.

„Obecně vzato, pokud jde o materiál, zatím nikdo nic lepšího, než je guma, nevymyslel,“ říká Libor Láznicka. Dodává ale, že se v koncernu zaobírají například možností využít místo přírodního kaučuku jeden druh pampelišky, z jejichž kořenů lze získávat latex. Zatím byla taková „zelená“ osobní pneumatika vyrobena experimentálně, ale pro bicykly se již z kaučuku získaného z pampelišek vyrábí sériově. Poznáte je jednoduše podle označení Taraxagum a symbolu pampelišky na bočnici.

Je nabíledni, že bude-li pampelišková plantáž za humny, ušetří se v porovnání s dovozem kaučuku přes půl světa radikálně na dopravních nákladech. Zatím se zkoumá biologický cyklus rostliny, aby využití této suroviny bylo efektivní. „Je to ale možná jedna z variant budoucnosti,“ uzavírá ředitel otrokovické společnosti Continental Barum.

Libuše Bautzová

D PLAST

Když nejsou lidi, je třeba investovat

V posledních pěti letech investovala zlínská společnost D PLAST do výstavby a vybavení hal novými technologiemi více než 150 milionů korun. Jako **jeden z velmi významných výrobců potravinářských, ale i technických granulátů na světě** nemá ani v dnešní složité době o odběratele nouzi; jen je v současnosti trochu obtížnější plánovat.

„Být v automobilovém průmyslu dodavatelem druhého stupně se může dnes jevit jako určitá výhoda,“ říká Zdeněk Zubíček, ředitel společnosti D PLAST, která je mimo jiné dodavatelem technických granulátů a plastových trubek pro automobilový průmysl. Jak vysvětluje šéf zlínské firmy, D PLAST není přímo napojen na automobilky a jejich odběratelé ze skupiny TIER 1 jsou určitým nárazníkem. „I když se výroba v automobilce zastaví, jejich dodavatelé často výrobu nepřerušují a dělají na sklad, takže výpadky ve finální produkci automobilů se u nás až tak neprojeví. Navíc díky výrobkům mimo sektor automotive jsme schopni tento případný propad poptávky nahradit jinou produkcí.“

I tak si ale museli zvyknout, že požadavky odběratelů se co do množství častěji mění a v D PLASTu, kde běží nepřetržitá výroba, tak musí být – a jsou – velmi flexibilní a připraveni kdykoliv změnit na lince produkt. To s sebou ovšem nese časové i materiálové ztráty, protože při změně produktu je nutno linku před nasazením nové směsi kompletně vyčistit.

Pro potravinářský i automobilový průmysl

D PLAST je ryze česká firma s třicetiletou tradicí. Od svého založení se zaměřovala na výrobky na bázi PVC, dnes má tři oblasti působení, a tedy

tři hlavní druhy výroby: granuláty, plastové trubky a hadice a poplastování kovových dílů. Část produkce tak směřuje i do sektoru stavebnictví.

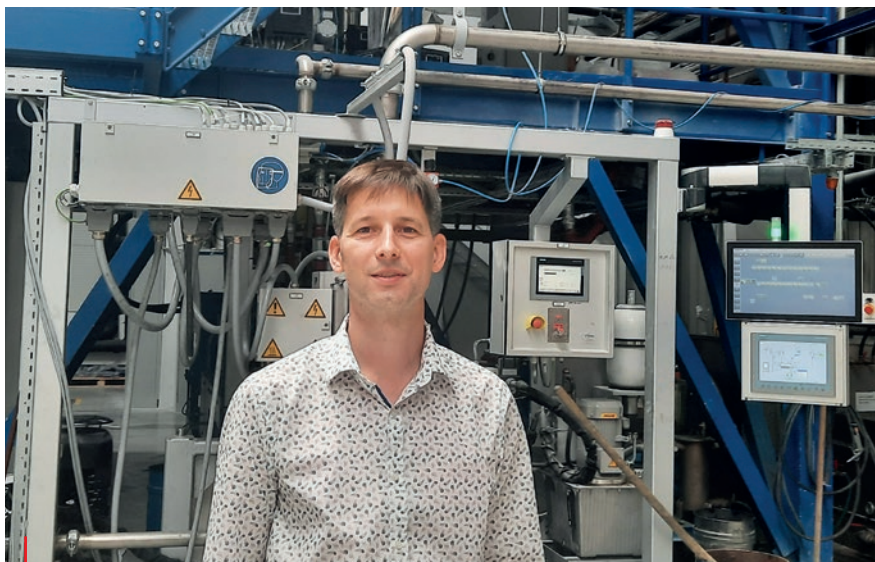
Granuláty z D PLASTu mají dvojitý určení. Velkou část představují potravinářské granuláty pro výrobu těsnění uzávěrů používaných v nápojovém průmyslu, a najdou se tak pod víčky mnoha skleněných i umělohmotných lahví.

Jiné, technické granuláty se využívají například v automobilovém průmyslu. Slouží k výrobě různých dílů vstřiko-

váním, jde třeba o pedály, těsnění do světlometů a podobně. Relativní novinkou je i spolupráce s regionálními producenty interiérových dílů, kteří vyrábějí například koberečky do aut.

Trubky a hadičky do celého světa

Plastové trubky, hadice a profily se vyrábějí ve Zlíně od roku 2004. Jsou o průměru od dvou do šedesáti milimetrů a dodávané jak v návinech, tak i v sekaných kusech. V oblasti automotive jde například o některé



V byznysu jsou klíčové zákaznické reference, říká Zdeněk Zubíček.

Foto: AutoSAP/Libuše Bautzová



Výrobní sortiment představují především potravinářské a technické granuláty k další výrobě a plastové trubky a hadice. Foto: D PLAST

trubičky v palivovém nebo brzdovém systému nebo chrániče na lanka. Tyto výrobky jsou navrhovány a vyráběny přesně podle požadavků zákazníka. Největší objem směřuje do Německa, kde má centrálu nebo centrální sklady mnoho dodavatelských firem TIER 1, takže odtud pak putují výrobky prakticky do celého světa. Produkty z D PLASTu se tak používají v Jižní Americe, Mexiku i Číně.

Do automobilového průmyslu směřuje celkem (granuláty a hadičky) více než dvacet procent produkce. Zdeněk Zubíček se neobává, že by museli ukončit některou výrobu v souvislosti s nastupující elektromobilitou: „*Ano, je pravda, že spousta naší produkce směřuje do palivových systémů, ale tahle výroba tak rychle neskončí, alespoň ne mimo Evropu. Navíc zase vidíme větší šance v bateriích a nabíjecích systémech. Na nástup elektromobility jsme připraveni.*“

K tomu, aby firma získala novou zakázku, jsou podle ředitele nejdůležitější správné reference a cena: „*Klíčové jsou zejména kvalitní zákaznické reference, které otevírají dveře k dalším zákazníkům. A pak je samozřejmě důležitá cena, která musí být pro zákazníka zajímavá a pro nás ekonomicky smysluplná.*“

Problémy? Růst cen a malý zájem o práci

D PLAST má to štěstí, že nepatří mezi společnosti, kterých by se dotkla čipová krize. Nicméně také pocítili nedostatek základních surovin pro výrobu, a to prakticky ve všech oblastech svého poměrně širokého produktového portfolia.

Stejně jako ostatní firmy jen žasnou nad růstem cen – surovin, materiálů, energií. V poslední době stále rostoucí nákladovou položkou je zejména cena elektrické energie. Tady D PLASTu pomáhá skutečnost, že je členem Plasti-kářského klastru, který nakupuje pro své členy energii společně. „*Společným nákupem sice dosáhneme na nižší cenu, než za jakou bychom byli schopni nakoupit samostatně, nicméně i tak musíme počítat pro příští rok až s padesátiprocentním navýšením ceny silové elektřiny,*“ vypočítává Zdeněk Zubíček. Pro firmu, která spotřebuje energie značné

Investice do automatizace

V podniku se snaží nedostatek pracovníků řešit mimo jiné větší automatizací, která umožňuje snížit počet obsluhujících operátorů na linkách. Lidský faktor je ale stále na některých místech potřeba, a to právě i na linkách. „*Všechno se nedá automatizovat,*“ vysvětluje ředitel Zdeněk Zubíček. „*Jednotlivé linky jsou ovládány operátorem a jejich činnost je velmi obtížně nahraditelná automatizovaným zařízením. Přesto neustále hledáme možná řešení, jak tyto činnosti zefektivnit.*“

Požadavky odběratelů na množství se v poslední době častěji mění a v D PLASTu, kde běží nepřetržitá výroba, tak musí být – a jsou – velmi flexibilní a připraveni kdykoliv změnit na lince produkt. To s sebou ovšem nese časové i materiálové ztráty.

množství, to znamená růst nákladů v řádu milionů korun ročně.

Nejsou to ale ceny surovin a energií, které by dělali šéfovi D PLASTu nejhlubší vrásky na čele. Největším problémem je podle něho nedostatek lidí. Firma zaměstnává aktuálně asi 150 pracovníků, z nichž zhruba polovinu představují dělnické profese. Pracuje se v nepřetržitém provozu sedm dní v týdnu, což může být právě fakt, který některé potenciální uchazeče o zaměstnání odrazuje. Kromě téměř vyčerpaného trhu práce je další komplikací i fakt, že důkladné zaškolení operátora výrobní linky může trvat až rok.

V roce 1997 se podnik nastěhoval do nového areálu v průmyslové zóně Zlín-Přiluky a v dalších letech došlo k velkému rozvoji. V současné době čítá areál celkem pět výrobních hal, dvě skladové haly, administrativní budovu a v neposlední řadě i vlastní výzkumně-vývojové centrum. Na investicích v D PLASTu nešetří. Jen za posledních pět let investovali do hal a jejich zařízení více než 150 milionů korun. I v letošním roce jsou plánovány investice za dalších zhruba 30 milionů korun, ať už na obnovu zastaralých technologií či do automatizace výroby.

ŠKODA AUTO

Prestižní cena za lakovnu

V rámci letošního udílení cen Automotive Lean Production Awards získala ŠKODA AUTO zvláštní cenu „Special Award – Excelentní náběh nové lakovny“. Lakovna byla uvedena do provozu v srpnu 2019 a díky inovativním technologiím a postupům se zde při lakování podařilo **výrazně snížit spotřebu materiálu a energií i množství vznikajících odpadů.**



V nové lakovně se o řadu pracovních operací stará 66 robotů.

Foto: ŠKODA AUTO

Začátkem listopadu tohoto roku převzme Michael Oeljeklaus, člen představenstva společnosti ŠKODA AUTO za oblast výroby a logistiky, ve ŠKODA Muzeu v Mladé Boleslavi zvláštní cenu „Special Award – Excelentní náběh nové lakovny“ za lakovnu, která je v provozu od druhé poloviny roku 2019. Předání se uskuteční při příležitosti konání 15. ročníku Kongresu o štihlé výrobě v automobilovém průmyslu, který se koná ve dnech 3. a 4. listopadu právě ve škodováckém muzeu.

„Naše nová lakovna v Mladé Boleslavi patří díky svým vysoce inovativním špičkovým technologiím mezi nejmmodernější a nejekologičtější provozy svého druhu v Evropě. Vysoký stupeň automatizace zajišťuje maximální preciznost a efektivitu,“ říká Michael Oeljeklaus a uvádí konkrétní čísla: „Co se týče ekologie, ve srovnání s běžnými lakovnami tu v přepočtu na jeden vůz

používáme například o 210 gramů méně rozpouštědel a o 17 procent méně bezbarvého laku. Pomocí nového systému čištění odpadního vzduchu jsme také o více než dva kilogramy snížili množství lakových reziduí na jednu karoserii. Navíc využíváme unikátní novou koncepci sušek s příčnou orientací karoserií. Toto unikátní řešení umožňuje zkrátit sušky a posouvá kvalitu a efektivitu procesů na novou úroveň.“

Cenami Automotive Lean Production Awards, jejíž je zvláštní cena součástí, oceňuje odborný magazín AUTOMOBIL PRODUKTION a poradenská společnost Agamus Consult ty firmy v automobilovém průmyslu, které definují měřítka v oblastech štihlé výroby a digitalizace. Cílem je etablovat mezinárodní srovnání štihlé výroby a digitalizace v automobilovém průmyslu v duchu motto „Učit se od těch nejlepších“. A právě ti nejlepší,

označení jako Best Performers, pak na zmíněném dvoudenním kongresu prezentují své koncepty a projekty z oblasti štihlé výroby. V roce 2019 už společnost ŠKODA AUTO získala cenu „Special Award – Smart Digital Application“ za projekt dProdukce.

V lakovně, která získala ocenění letos, se o řadu pracovních operací stará celkem 66 robotů. Ročně tu ve třísměnném provozu nalakují až 168 tisíc karoserií, čímž celková kapacita lakoven v závodě po zprovoznění tohoto zařízení vzrostla na 812 tisíc karoserií. Do novostavby společnost ŠKODA AUTO investovala 214,5 milionů eur, a současně tak vytvořila více než 650 nových pracovních míst. Pětatřicet metrů vysoká lakovna má sedm pater a je proto v současnosti vůbec nejvyšší budovou v areálu hlavního výrobního závodu společnosti ŠKODA AUTO.

red

Krátké zprávy z autoprůmyslu

TATRA TRUCKS

V Trenčíně bude dceřiná společnost

Tradiční česká automobilka TATRA TRUCKS spojená s holdingem Czechoslovak Group se vrací na Slovensko. Druhý historicky nejstarší výrobce nákladních vozů na světě zřizuje svou dceřinou společnost Tatra Defence Slovakia v Trenčíně, v pronajatých prostorách patřících Ministerstvu obrany Slovenské republiky. Bude tam vyrábět podvozky, kabiny a některé typy nástaveb na vozidla značky TATRA.

Společnost Tatra Defence Slovakia plánuje investovat na Slovensku v blízké budoucnosti miliony eur a nastartovat výrobu nákladních vozidel TATRA určených pro ozbrojené složky. Jde o další krok v rámci spolupráce s českým holdingem Czechoslovak Group, který se se slovenským podnikem podělí o know-how.

Zpočátku vznikne minimálně padesát kvalifikovaných pracovních míst s potenciálem dalšího růstu. Investice vytvoří synergické příležitosti i pro lokální výrobce specializovaných nástaveb na nákladní vozidla. To přinese mimo jiné zvýšení zaměstnanosti v řádu stovek pracovních míst v regionu Pováží.



Foto: TATRA TRUCKS

ŠKODA AUTO

Nákup do kufru, zatím jen v Praze

Časovou úsporu, flexibilitu, bezpečnost a nový způsob využití vozu – to by měla pro zákazníky ŠKODA AUTO představovat nová služba Přístup do vozu, díky které si mohou nechat doručit své nákupy objednané přes internet přímo do zavazadlového prostoru svého vozu. Služba je novou funkcí ŠKODA Connect v rámci aplikace MyŠKODA a automobilka ji uvedla v srpnu v pilotním režimu zatím v Praze.

Podle informací ŠKODA AUTO se do projektu zpočátku zapojí jako partneři lídr středoevropské e-commerce Alza, technologicko-logistická společnost Zásilkovna a technologicko-logistický startup DoDo. Počet partnerů má postupně narůstat.

V rámci služby Přístup do vozu se dodací adresou stávají údaje o poloze vozu a jeho registrační značka. Pro doručení je nutné povolit kurýrovi zvolené doručovací služby, aby přes funkci Přístup do vozu určil polohu vozu, odemkl vůz a umístil nakoupené zboží do zavazadlového prostoru. Během samotného doručení už žádné interakce není třeba.



Foto: ŠKODA AUTO

SOR Libchavy

Nové vedení

Český výrobce autobusů SOR Libchavy oznámil v polovině roku změny v řízení společnosti. Pozici generálního ředitele opustil jeden ze spoluzakladatelů firmy Jaroslav Trnka, který se přesunul do funkce člena dozorčí rady. Generálním ředitelem se stal Jiří Paroulek, který působil více než dvacet let ve vedoucích manažerských pozicích dodavatelů automobilového průmyslu. Nový šéf firmy se hodlá zaměřit na rozšíření kooperace na tradičních exportních trzích a na prohloubení vývoje nízkoemisních a bezemisních vozidel.



Foto: SOR Libchavy

Zároveň došlo ke změně organizační struktury, která nově fakticky odpovídá způsobu řízení známému z akciových společností, a počet jednatelů společnosti vzrostl ze tří na pět.

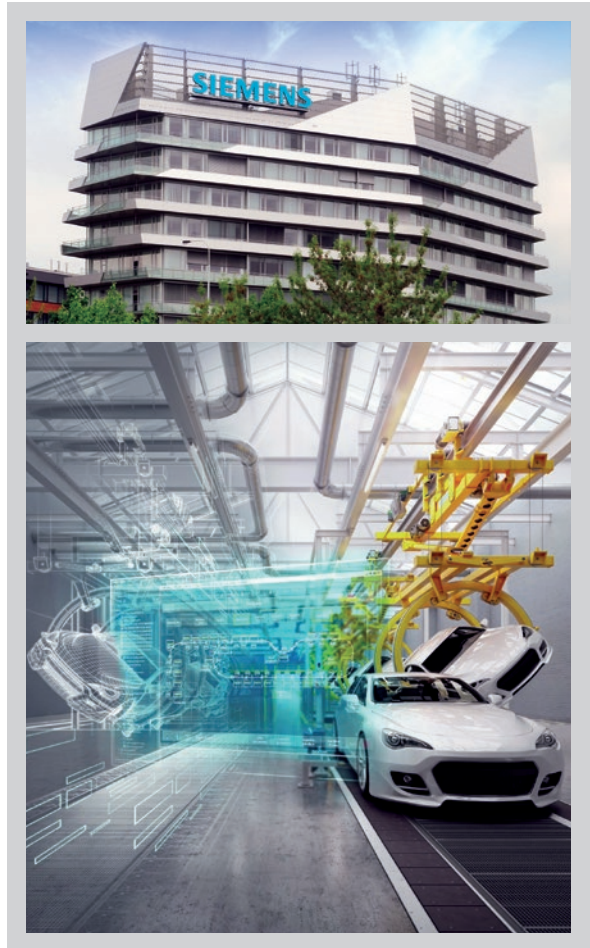
„Trh vozidel veřejné dopravy se neustále proměňuje. Legislativa bude v rámci EU již brzy přímo vynucovat, aby byl určitý podíl vozidel hromadné dopravy nízkoemisní a bezemisní. Ačkoli SOR je na poli evropské elektromobility i výroby nízkoemisních vozidel dlouhodobě aktivní, je nutné trendy dále sledovat a nabídku tomuto přizpůsobovat. Organizační změny ve společnosti nám jistě pomůžou lépe reagovat na požadavky našich zákazníků,“ řekl k tomu předseda dozorčí rady Jiří Nováček.

Siemens, s.r.o.

| | |
|----------------------------|--|
| <i>Rok vzniku:</i> | 1990 |
| <i>Počet zaměstnanců:</i> | 10 500 |
| <i>Osoba v čele firmy:</i> | Eduard Palíšek, Jens Franke (jednatelé) |
| <i>Telefon:</i> | +420 800 909 090 (kontaktní centrum) |
| <i>Email:</i> | digital.industries.cz@siemens.com |
| <i>Web:</i> | www.siemens.cz/automotive |

Předmět činnosti:

- Portfolio Siemens pokrývá řešení pro průmysl, distribuované energetické systémy, veřejnou infrastrukturu a technologie budov. Siemens je také lídrem inovací a technologií v oblasti průmyslové automatizace a digitalizace. Díky úzké spolupráci s partnery a zákazníky nabízí komplexní portfolio řešení pro automatizaci a digitální transformaci ve výrobním i zpracovatelském průmyslu včetně automobilového.
- Odděleně vedené společnosti Siemens Energy, Siemens Healthineers a Siemens Mobility působí na trhu energetiky, zdravotnických technologií a kolejové dopravy.
- V České republice patří Siemens mezi největší technologické firmy a již více než 130 let je nedílnou součástí českého průmyslu a zárukou inovativních technologií. Je průkopníkem v oblasti průmyslové digitalizace a automatizace a inteligentní infrastruktury, v jejichž rámci přináší zákazníkům komplexní digitální produkty a služby.

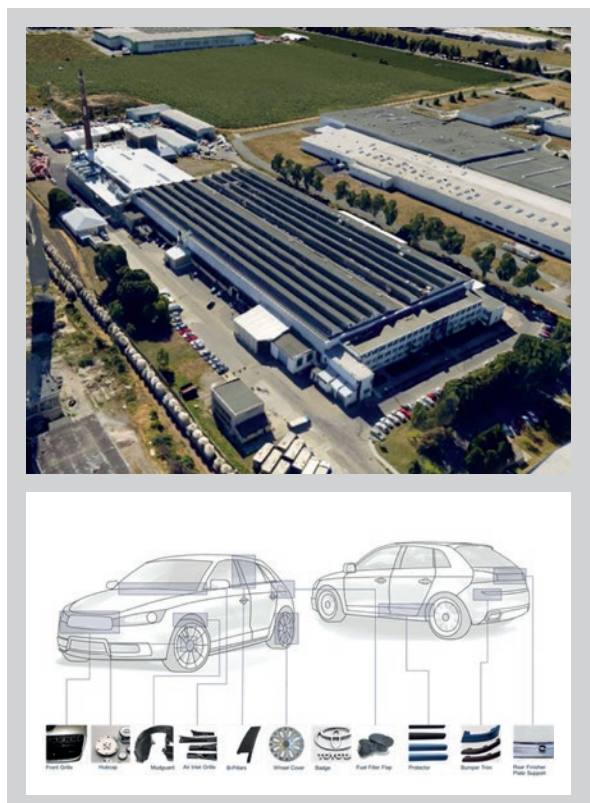


MAIER CZ, s.r.o.

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| <i>Rok vzniku:</i> | 2006 |
| <i>Počet zaměstnanců:</i> | 390 |
| <i>Osoba v čele firmy:</i> | Luis Fernández Gándara (ředitel) |
| <i>Telefon:</i> | +420 582 406 217 |
| <i>Email:</i> | luifer@maier.es |
| <i>Web:</i> | www.maier.es |

Předmět činnosti:

- Skupina MAIER, součást Mondragon Corporation, zaujímá přední místo v dekoraci plastových dílů a vyrábí komplexní vstříkované díly pro automobilový průmysl.
- Pracuje s těmito technologiemi: vstříkování plastů, chromování, lakování, laserové leptání a hot stamping.
- Výrobní program zahrnuje mimo jiné součásti přední masky, boční sloupky, moduly palivové nádrže/EV nabíjení a interiérové panely osobních vozů.
- Skupina MAIER řídí technologická centra v Evropě, Indii, Číně a USA a poskytuje automobilovému průmyslu globální řešení v oblasti konstrukce, vývoje a výroby se zaměřením na inovace v oblasti nové estetiky a funkcí.



SULCO Automotive Group, s.r.o.

Rok vzniku: 2015
Počet zaměstnanců: 250
Osoba v čele firmy: Pavel Rom (ředitel)
Telefon: +420 775 720 444
Email: pavel.rom@sulco-ag.com
Web: www.sulco-ag.com

Předmět činnosti:

- **Control & Rework** – provádíme třídící činnost dle mezinárodních Automotive standardů
- **iQ-Wall** – nastavujeme integrovanou výstupní x vstupní kontrolu dle potřeb zákazníka
- **Optic Quality Control** – jsme schopni plně automatizovat a zpřesnit výstupní kontrolu kvality pomocí kamerových systémů

Human Resources

- **Interim Management**
- **Temporary Placement**
- **Executive Search**
- **HR Consulting**



inzerce



Efektivnější ekonomický chod firmy. Díky řešení ERP QAD Cloud.

Výhody pro vaši firmu:

Ekonomická transparentnost:

přehledný systém měsíčních splátek. Žádné neplánované nárazové výdaje, žádné skryté náklady.

Lidské zdroje:

o cloudové řešení se u nás stará několik vzájemně zastupitelných správců. Ušetříte tak náklady na vlastní specialisty.

Pružnost:

Informační systém využíváte neomezeně dle svých potřeb a platíte jen to, co jste reálně využili.

Dobíjecí infrastruktura

Až jich budou miliony (nebo aspoň 20 tisíc)



ilustrační foto: Shutterstock.com

V České republice je aktuálně pro elektromobily okolo 750 veřejných dobíjecích stanic, které disponují více než 1400 dobíjecími body. Na další budování této infrastruktury už jsou alokovány v příslušných programech miliardy korun. **Jaké jsou plány firem**, které už se do výstavby dobíječek zapojily?

Podle údajů Evropské asociace výrobců automobilů je na tom Česká republika s výstavbou dobíjecí infrastruktury sice dost špatně, když tady počet dobíjecích míst představuje pouze okolo půl procenta z jejich celkového počtu v Evropské unii, síť dobíječek ale roste v tuzemsku rychleji než zá-

jem zákazníků kupovat elektromobily. Argument odpůrců elektromobility, že vedle vysoké ceny samotných elektromobilů je to i nedostatek stanic, který odrazuje od koupě, je mimo realitu. Zkušenosti těch, kdo elektromobilem jezdí, svědčí o tom, že se zatím o místo u dobíječky opravdu

nemúsí (až na naprosto ojedinělé výjimky) s nikým prát.

Pro o něco málo víc než deset tisíc elektromobilů a hybridů, které dnes brázdí české silnice, je počet 1400 dobíjecích bodů bohatě dostačující. A až bude elektrických aut víc a stanovy nebudou smutně

opuštěné, začnou vracet vložené prostředky i jejich provozovatelům. Už teď jsou některé atraktivní lokality předmětem konkurenčního boje.

Aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility odhaduje v nízkém scénáři, že bude v Česku v roce 2030 jezdit přes 200 tisíc bateriových vozů. Tomu by měla odpovídat infrastruktura čítající okolo 20 tisíc veřejných dobíjecích bodů. To bude obnášet hledání nových vhodných lokalit, ale i posilování stávajících stanic zejména o rychlonabíjecí stojany, což může být složitější. Většina stanic je dnes vybavena dvěma dobíjecími body, často jedním DC (rychlejší, dobíjí stejnosměrným proudem) a jedním AC (pomalejší, dobíjí střídavým proudem), přičemž další rozšiřování bude v mnoha případech znamenat stavební úpravy včetně posilování příkonu v distribuční síti.

Doma nebo v práci

Logické je, že nejefektivnější využití mají a v dohledné době ještě budou mít elektromobily pro ty, kdo se nemusí spoléhat na veřejnou nabíjecí infrastrukturu a mohou napájet baterii doma nebo v zaměstnání. Takových uživatelů elektromobilů je také dnes většina. Podle dostupných informací se čtyři pětiny elektrické energie načerpávají právě doma nebo ve firemních garážích.

Tady by se navíc měla situace dramaticky zlepšit, a to na základě nové vyhlášky k zákonu o technických požadavcích na stavby. Už letos na podzim by mělo začít platit, že ve všech nových větších bytových domech budou muset být parkovací místa opatřena zásuvkami pro možnost dobíjení elektromobilů. Podobně se zlepší i infrastruktura v kancelářských budovách a komerčních prostorách, kde bude muset být přívodem elektřiny vybaveno nejméně jedno parkovací místo z pěti.

Plány ČEZ závisí na vývoji trhu

Elektrárenská společnost ČEZ je aktuálně neaktivnějším investorem do veřejné nabíjecí infrastruktury. V současnosti si lze dobít baterii u více než tří stovek jejích stanic. Číslo se průběžně zvyšuje, někdy zřejmě dokonce rychleji, než to stihnou správci webových stránek ČEZ zanést do mapy. Alespoň my jsme se s takovou situací setkali, když jsme začátkem června dojeli elektromobilem na Železnou Rudu, kde podle mapy FUTUR/E/GO žádný zelenooranžový stojan být neměl. A byl.

Dlouhodobým partnerem ČEZ je Benzina, rychlodobíjecí stanice jsou dnes na 22 čerpacích stanicích této značky. Například na 83. km dálnice D5 byl před nedávnem zprovozněn největší hub rychlodobíjecích stojanů v České republice – ve směru na Prahu i na Rozvadov jsou k dispozici vždy čtyři stanice, dohromady tak může u osmičky stojanů v jednu chvíli „tankovat“ až 16 elektroaut.

Stanice ČEZ jsou dnes zákazníkům k dispozici ve všech krajích ČR a rychlé

dobíjení umožňuje více než 140 z nich. Dobíjecí místa už dnes společnost buduje tak, aby bylo možné výkonový „upgrade“ udělat snadno a bez nutnosti dalších stavebních úprav.

Výstavbu financuje ČEZ s využitím veřejné podpory. Částečně jde o dvojici grantů evropského programu CEF (Connecting Europe Facility, Nástroj pro propojení Evropy) pro oblast Doprava, v jehož výzvách firma v minulých letech uspěla. Část sítě vzniká také díky prostředkům přidělovaným

Elektromobilem po Česku i k moři

Když jsme na jaře vyrazili elektromobilem z Prahy do chorvatské Poreče, byla to vpravdě pionýrská jízda: na břehy Jadrana dorazila na konci května „po svých“ (kolech) první Škoda Enyaq. Svezení v Enyaqu, tichá a plynulá jízda, byly příjemným zážitkem, ale smyslem výpravy nebylo ani tak hodnotit, jak auto jede a jakými disponuje technickými prvky, nýbrž vyzkoušet, jak funguje na trase přes Rakousko, Slovinsko a kousek Chorvatska nabíjecí infrastruktura. Reportáž je k přečtení na [www.autosap.cz](https://autosap.cz) v rubrice Přečtete si (<https://autosap.cz/topic/kdyz-chce-nyaq-k-mori-vezmete-ho-tam/>).

A jaká byla tedy naše zkušenost? Pokud se na cestu dobře připravíte, vybavíte se potřebnými aplikacemi a máte dost času, můžete se vcelku bez obav vydat k moři i elektrickou škodovkou. Jak ale sami zástupci ŠKODA AUTO připouštějí, počítají spíše s tím, že jejich elektromobily si budou zatím kupovat lidé, a ještě víc firmy spíše pro jízdy po městě, respektive po České republice.

Českou infrastrukturu jsme testovali s vozem Hyundai Kona. V porovnání se Škodou Enyaq je Kona menší, lehčí, a tudíž méně „hladová“. Ve skutečnosti to ale není malé auto; pokud nepotřebujete velký úložný prostor, jako řidič i spolujezdec se v kabině cítíte komfortně. Když si chcete jízdu opravdu užít a zároveň docílit co

nejnižší spotřeby, můžete si vyhrát s pádly pod volantem, kterými řídíte rekuperaci. Naše průměrná spotřeba byla 14 kWh na 100 kilometrů, ale dá se docílit i lepšího výsledku. Dojezd až na doraz jsme netestovali, ale podle informací udávaných výrobcem by měl náš model (s 64 kWh akumulátorem) zvládnout víc než 400 kilometrů.

Zatímco na cestu do zahraničí s Enyaquem jsme se museli pečlivě připravit, s Konou to bylo o mnoho jednodušší. Nejen proto, že Česko je malé a nemusíte být matematický génius, abyste si vypočítali, že ve většině případů dojedete z bodu A do bodu B na jedno nabití, ale také proto, že jsme k zapůjčenému vozu dostali i čip k nabíječkám společnosti ČEZ.



Foto: AutosAP/Libuse Bautzová



Foto: AutosAP/Libuse Bautzová

Operačním programem Doprava Ministerstva dopravy ČR. Nicméně zhruba polovinu rychlodobíjecích stanic postavila společnost z vlastních zdrojů.

Bude-li se v ČR vyvíjet počet elektromobilů a hybridů „optimisticky“, slibuje ČEZ, že jeho síť bude v roce 2025 čítat 1200 stanic a o pět let později výrazně nad dva tisíce. „Počítáme také s tím, že počínaje rokem 2022 začneme stavět na vybraných lokalitách postupně stanice s výkony 125 kW a více,“ říká Tomáš Chmelík, manažer útvaru čisté technologie ČEZ.

Pražská energetika nejen v Praze

Pokud jde o počet stanic, na paty ČEZ šlape další elektrárenská společnost Pražská energetika (PRE). Celkem je v ČR 256 stanic PREpoint na 200 lokalitách, z nichž 89 jsou DC a 167 AC. Zároveň může dobíjet u stojanů PRE 450 vozidel.

PRE se zaměřuje primárně na Prahu, kde je na 116 místech celkem 128 dobíjecích stanic. A jestliže v celé České republice by mělo být v roce 2024 odhadem více než 900 stanic, 500 z nich bude právě v Praze (2025). Významnými partnery v hlavním městě jsou obchodní centra, z nichž většina už možnost dobítí u PREpoint nabízí.

E.ON. Aktuálně je v provozu 125 jeho veřejných stanic a dalších 85 jich je ve výstavbě, většina dobíjecích stanic disponuje dvěma dobíjecími body.

„V příštím roce bychom rádi překonali metu 300 veřejných stanic,“ říká Helena Švejdrová, manažerka Mobility Services společnosti E.ON.

E.ON se nejprve zaměřoval především na hlavní dálniční tahy a jejich pokrytí rychlodobíjecími DC stanicemi, teď výstavbu rozšiřuje na celou Českou republiku a zároveň se soustředí také na běžné AC dobíjecí stanice. Poměr DC a AC stanic je v tuto chvíli téměř vyrovnaný, přičemž v provozu jsou i dvě ultrarychlé dobíječky a další bude společnost spouštět ještě v tomto roce.

E.ON provozuje své dobíječky na čerpacích stanicích Benzina nebo MOL, a to na hlavních tazích po České republice. V těsné blízkosti čerpacích stanic jsou umístěny i ultrarychlé dobíjecí stanice – jedna na Vystrkově, největším dobíjecím hubu v ČR, který sousedí s Benzinou, druhá na Rozvadově u MOLu. Strategická partnerství uzavřela společnost například s řetězci Globus nebo Penny Market, několik dobíječek bude stavět i v rámci partnerství s Českými drahami u vlakových nádraží.

obchodními centry a se supermarkety. „Další dohody máme i s jinými veřejnými místy, kde vidíme budoucí potenciál nabíjení. Nechceme však být konkrétní,“ říká Martin Chalupský, tiskový mluvčí innogy v ČR, a vysvětluje: „Chceme do budoucna oznamovat vždy jen realizované projekty. Konkurence na trhu poměrně sílí.“

Známo však je, že jedním z typů lokalit, kam innogy cílí, jsou lyžařské areály, což souvisí s projektem „innogy – energie českého lyžování“. Dobíjecí stojan pod šumavským Špičákem jsme měli možnost vyzkoušet. Dobíjel sice pomalu, 22 kW, ale zato zadarmo. Asi i proto si k němu našli cestu i elektromobilisté ze sousedního Německa.

Možná je v této souvislosti zajímavé zmínit, že innogy je součástí maďarské energetické skupiny MVM Group, která je v Maďarsku největším poskytovatelem nabíjení. Provozuje tam více než 800 stanic, které využívá 30 tisíc zákazníků.

MOL součástí NEXT-E

Společnost MOL Česká republika, provozovatel druhé největší sítě čerpacích stanic v tuzemsku, provozuje sama 26 dobíjecích stojanů na celkem 24 stanicích. Až na dvě výjimky byla všechna dobíjecí místa vybudována v rámci projektu NEXT-E, na kterém se podílí také už zmíněný E.ON.

MOL má v ČR stanovený plán výstavby dobíjecích stanic pouze na roky 2021 a 2022. Příští rok by měly přibýt tři nové stanice o výkonu 50 kW a v dalším roce dvě, rovněž o výkonu 50 kW. Podle Martina Pavlíčka, manažera korporátní komunikace MOL Česko, se objeví u hlavních tahů, v blízkosti hraničních přechodů a na stanicích MOL ve městech. Těchto pět stanic bude MOL financovat z vlastních zdrojů, na další rozšiřování sítě dobíjecích stanic má v plánu využít dotační programy EU.

Cílem zmíněného projektu NEXT-E je vybudovat síť dobíjecích stanic napříč celou Evropou. Měla by sestávat z 222 multistandardních rychlodobíjecích (50 kW) a 30 ultra rychlodobíjecích (150–350 kW) stanic v šesti zúčastněných zemích. Termín dosažení tohoto počtu byl už v loňském roce, ale vzhledem k pandemii se o rok prodloužil. Na realizaci bylo projektu poskytnuto 18,84 milionu eur (85 procent celkových nákladů) z evropského programu CEF.

Většina provozovatelů využívá podpory z Operačního programu Doprava, který spravuje Ministerstvo dopravy ČR, a z evropského programu Connecting Europe Facility.

Na území celé republiky pak PRE spolupracuje s Penny Marketem.

Mezi hlavními partnery PRE pro výstavbu na čerpacích stanicích jsou OMV, ČEPRO a Benzina. Podle Pavla Luxe z tiskového oddělení společnosti je PRE v místech, kde už její dobíječky stojí, připravená posilovat jak dobíjecí výkon DC stanic, tak případný počet AC stanic. Tedy „pokud to spolupracující partner a stavební podmínky dovolí“.

Podobně jako ČEZ i PRE využívá kromě vlastních zdrojů i finance z dotačních programů, především z Operačního programu Doprava a nově také z CEF pro výstavbu DC stanic s výkonem 150kW+.

E.ON počítá s 300 stanicemi

Poměrně silnou pozici mezi provozovateli veřejných dobíjecích stanic má

innogy: Konkurence sílí

Skupina innogy se zapojila do výstavby dobíjecích stanic později, celkem jich dnes provozuje 37, 16 jich je pod značkou innogy, v červenci k ní připojili novou síť s dalšími 21 stanicemi. Celkem jde o 78 nabíjecích bodů.

Do konce roku 2022 hodlá innogy postavit v ČR s využitím dotace z Operačního programu Doprava 112 nabíječek, z toho 110 standardních AC a dvě DC rychlonabíječky o výkonu 150 kW. Stanice vyrostou v sedmnácti lokalitách po celé zemi a nová síť se bude jmenovat Park&Charge Net. První nabíjecí místa plánuje innogy otevřít už letos na podzim.

innogy zatím nemá uzavřená žádná partnerství s konkrétními čerpacími stanicemi, ale nevyklučuje budoucí spolupráci. Dohody má s některými

Konsorcium NEXT-E sestává z evropských společností skupiny E.ON, společností skupiny MOL, společnosti Hrvatska elektroprivreda v Chorvatsku, slovinského a chorvatského Petrolu a dvou výrobců automobilů, BMW a Nissan.

Ionity vyzkoušel šéf VW

NEXT-E není jediný přeshraniční projekt budování dobíjecích stanic. Znamější je síť nabíječek s růžovým ptáčkem ve značce a s označením Ionity, i když v České republice jich je zatím jen pět: v Nupákách u Prahy, v Berouně, v Lovosicích a dvě v Pávově u Jihlavy.

Ionity je společný podnik BMW, Fordu, Hyundai Motor Group, Mercedes Benz a Volkswagenu. Společnost vznikla v roce 2017 a dala si za cíl vybudovat do konce roku 2020 postupně výkonnou nabíjecí síť 400 stanic pro elektrická vozidla podél hlavních dálnic v Evropě. Rychlost by měla být na prozatímní poměry u ostatních nabíječek a vlastně i možnosti většiny elektromobilů, které jezdí po českých silnicích, vyšší – až 350 kW. Podle informací na webových stránkách Ionity je aktuálně dokončeno celoevropsky 359 stanic a 39 je jich ve výstavbě.

S kritikou do vlastních řad přišel v srpnu tohoto roku šéf Volkswagenu Herbert Diess, který na základě osobní zkušenosti v italském Trentu zkritizoval špatný zákaznický servis u dobíječek sítě Ionity na LinkedInu. Málo dobíjecích bodů, některé nefunkční, chybějící toalety, nemožnost koupit si kávu... Faktem je, že není-li dobíjecí hub součástí či v blízkosti areálu klasické čerpací stanice či obchodu, můžou být Diessem uvedené záležitosti problémem. My jsme při svých cestách elektromobilem na podobné potíže nenarazili. Co nás ale občas zaskočilo, bylo počasí – a manipulovat s kabely u nezastřešených stojanů v hustém dešti není nic příjemného. Když „tankoval“ Herbert Diess, asi nepršelo, jinak by si nutně musel i na tohle postěžovat. To se ovšem týká velké většiny veřejné dobíjecí infrastruktury.

Tesla slibuje zpřístupnění

Zvláštní postavení v síti nabíjecích bodů má Tesla. Zvláštní proto, že není přístupná jiným elektromobilům než právě značce Tesla. Letos v červnu se ale objevila zpráva, že by měla tato americká společnost otevřít v Evropě své nabíječky i konkurenčním



U řady obchodů Lidl se dá nabít zdarma a ekologicky. Foto: Lidl Česká republika

značkám vozidel, přičemž začít by se mělo v Norsku a ve Švédsku.

Zatímco tedy jiné značky elektromobilů si u stojanů této společnosti nenabíjí, Tesly mohou nabíjet kdekoliv. Ale proč by to dělaly, když najdou rychlodobíjecí stanice, tzv. superchargery, v České republice hned na sedmi místech, především u velkých měst. Kromě toho, tráví-li posádka vozu noc v některém ze zhruba stovky hotelů a jim podobných zařízení, může využít tzv. Tesla Destination Charging, což jsou místa vybavená obvykle jedním až dvěma pomalu nabíjecími konektory.

Lidl nabízí čistou energii

V podpoře elektromobility se stále více angažují, samozřejmě i ve svém vlastním zájmu, obchodní řetězce, ať už spoluprací s jinými provozovateli dobíječek či na svůj účet. Jednou ze společností, která výstavbu a provoz dobíjecích stanic financuje z vlastních zdrojů, je Lidl. V současné době jich provozuje u svých prodejen už 24, vesměs jde vždy o jeden nabíjecí bod AC a jeden DC, a do konce roku by jich mělo být více než třicet.

Podle Tomáše Mylera, tiskového mluvčího společnosti Lidl Česká republika, pochází elektrická energie v dobíjecích stanicích z obnovitelných zdrojů. „Zákazníci tak mohou během nákupu dobít svůj elektromobil čistě ekologicky a zdarma,“ říká.

Optimistické ministerstvo

Podle zákona o pohonných hmotách vede evidenci všech veřejných dobíjecích stanic v České republice Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR (MPO). Jeho seznam, který se aktualizuje čtvrtletně a je dostupný na stránkách této instituce (https://www.mpo.cz/cz/energetika/statistika/statistika-a-evidence-cerpacich-a-dobijecich-stanic/seznam-verejnych-dobijecich-stanic_-stav-k-30--6--2021--262915/), však není úplný. Kromě známých provozovatelů, jako je ČEZ nebo PRE, obsahuje sice i desítky dalších firem, které vybudovaly dobíjecí stanice (např. ŠKODA-ENERGO, Olife Energy Net, ELEKTRO-PROJEKCE, Autokomplex Menčík a jiné) i s GPS souřadnicemi, nicméně chybí tam některé dobíječky Tesla a celá síť Ionity. Důvod, proč posledně jmenovaná v seznamu není, vysvětluje ministerstvo tím, že „proces evidence stanic společnosti Ionity nebyl dosud ukončen“.

Seznam uvádí na území republiky k 30. 6. 2021 celkem téměř 750 míst se 1417 dobíjecími body, z nichž je většina (957) pomalých AC nabíječek, 460 patří do skupiny DC, tedy rychlonabíječek.

Podle představ EU by měl být do roku 2025 na starém kontinentu dostupný jeden milion veřejných dobíjecích stanic, o pět let později celé tři miliony. Cílem je dosáhnout stavu, kdy na všech hlavních silničních tazích bude zásuvka pro auta na baterky každých 60 kilometrů. Podle MPO je reálné toho dosáhnout i v ČR.

Česká republika prostřednictvím Operačního programu Doprava podpořila již jednou miliardou výstavbu dobíjecí infrastruktury jak na páteřní síti, tak na doplňkové síti, díky čemuž by mělo být uvedeno do provozu přes tisíc dobíjecích bodů. „V následujících letech je na podporu výstavby veřejné plnicí a dobíjecí infrastruktury z tohoto operačního programu vyčleněno šest miliard korun,“ uvedla tisková mluvčí MPO Štěpánka Filipová a dodala: „Aktuálně se dá tedy předpokládat, že by požadavek na umístění dobíjecích stanic na každých 60 km páteřních komunikací mohl být s pomocí těchto financí splněn.“

Libuše Bautzová

Více o záměrech provozovatelů a další souvislosti na www.autosap.cz v rubrice Přečtěte si

Úspory v budovách

Připravte se na nový standard

V souvislosti s tlakem na snižování emisí dochází k revizi řady legislativních norem a přijímání nových závazků. K plnění klimatických cílů musí přispět i firmy. Zaměřit se přitom můžou například na své budovy. **Jedním z nástrojů, který by k tomu mohly využít**, je metoda Energy Performance Contracting.

Sektor průmyslu tvoří spolu s dopravou největší podíl na energetické náročnosti českého hospodářství. Podle Zprávy o pokroku v oblasti plnění vnitrostátních cílů energetické účinnosti v České republice vydané v květnu 2021 ministerstvem průmyslu a obchodu jsou investice do technologicky úsporných opatření znatelné, dlouhodobě klesá poměr spotřeby energie vůči průmyslové produkci. V roce 2019 klesl meziročně o 1,7 procenta, došlo i k meziročnímu poklesu konečné spotřeby energie o dvě procenta.

Tlak, podpora, regulace

Trend je pozitivní zejména kvůli tlaku evropské regulace, která je doplněná o finanční podporu. Tlak i podpora budou pokračovat. V současné době je na bruselském stole legislativní balíček opatření Fit for 55, který má přetavit politický závazek ke snižování emisí do legislativních opatření v různých oblastech. Revidována tak bude mimo jiné směrnice o emisním obchodování, nařízení o sdílení úsilí ve snižování emisí, směrnice o obnovitelných zdrojích nebo směrnice o energetické účinnosti s požadovanou transformací do národní legislativy účinnou od roku 2024. Návrh směrnice o obnovitelných zdrojích energie například navrhuje pro členské státy nezávazný cíl meziročního zvyšování spotřeby energie

z obnovitelných zdrojů v průmyslu o 1,1 procentního bodu. Pokud tento návrh bude podpořen, znamená to do budoucna zpřísnění a místo dotačních pobídek postupnou regulaci.

Nejenže bude v Bruselu snaha navýšit procento pro snížení emisí uhlíku do roku 2030, ale chystá se i zpřísnění směrnice o energetické náročnosti budov, která pravděpodobně bude zavádět minimální energetické standardy pro budovy ve veřejném i v soukromém vlastnictví. Konkrétní požadavky budou v gesci jednotlivých členských států. V praxi by to znamenalo, že Česká republika bude regulovat energetickou účinnost stávajícího fondu budov. Tvrdou regulaci

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR dosud nepodporovalo, bude se však stále častěji ptát, jak podniky přispívají k plnění klimatických cílů. Jestli zvyšují energetickou účinnost, snižují emise nebo instalují obnovitelné zdroje energie.

Jednou z oblastí, kde i podniky mohou přispět, jsou jejich budovy. Budovy jsou zásadní infrastrukturou, ve které dohromady probíhá 40 procent celkové spotřeby energie v EU, proto by se investice, které generují provozní úspory, neměly opomíjet. V tomto článku jsme pro vás shrnuli ekonomicky zajímavé a progresivní nástroje, jak svoje podnikání připravit na nové standardy.

Šance pro budovy

Šance pro budovy je aliance významných oborových asociací podporující energeticky úsporné stavebnictví. Sdružuje **Centrum pasivního domu, Českou radu pro šetrné budovy, Asociaci výrobců minerální izolace, Asociaci poskytovatelů energetických služeb a Sdružení EPS**. Aktuálně reprezentuje přes 300 firem z oblasti stavebnictví – projektanty a architekty, developery, stavební společnosti, výrobce a dodavatele materiálů a technologií, konzultační a certifikační společnosti a finanční instituce.

Cílem Šance pro budovy je vytvoření příznivého legislativního a ekonomického rámce, díky němuž by budovy na území Česka byly energeticky úsporné, adaptované na změnu klimatu a šetrné k životnímu prostředí.

Metoda EPC

Pomocí metody Energy Performance Contracting (EPC, marketované jako „energetické služby se zárukou“) je možné financovat úspory energie s krátkou dobou návratnosti (v komerčním sektoru do pěti až sedmi let, při výměně osvětlení i pod tři roky). Metoda je využitelná zejména tam, kde lze garantovat jistý způsob užívání, což výrobní odvětví splňuje.

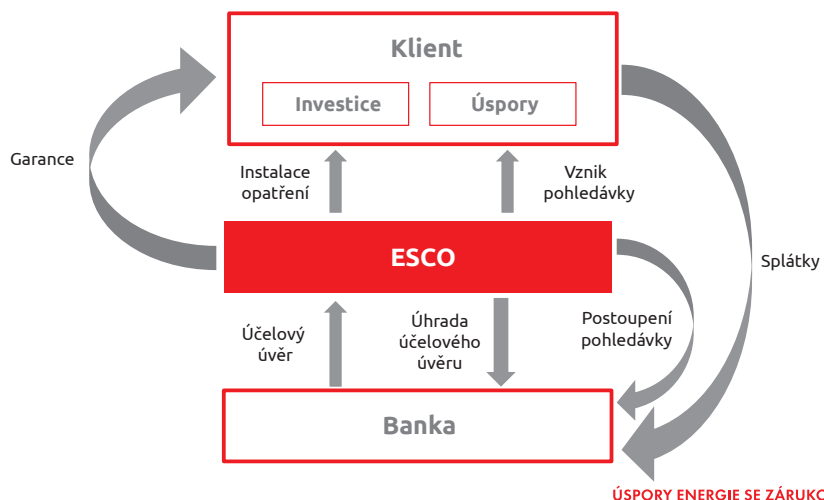
Jedná se o komplexní odbornou službu, která zahrnuje celý proces od návrhu přes inženýring, výrobu, instalaci, zprovoznění až po měření a verifikaci.

Typicky je tato metoda vhodná pro technologická opatření, může však být použita i v kombinaci s renovací obálky budovy. Stavební část je pak možné podpořit financemi z dotačních zdrojů, konkrétně z Operačního programu Životní prostředí.

Metoda na začátku definuje cílové parametry (funkčnost budovy, účinnost, výkon, provozní náklady, úspory aj.), které odborná ESCO firma (Energy Services Company) garantuje. Součástí proto bývá i služba energetického managementu, aby byly tyto garantované parametry průběžně sledovány a optimalizovány. V případě jejich nedosažení vyplácí ESCO firma klientovi kompenzace.

Metoda EPC je vhodná pro široké portfolio budov, včetně průmyslových areálů a komerčních budov. Důležitý je aspekt užívání budovy, který je potřeba garantovat po celou dobu plánované návratnosti investice.

Model financování EPC



Zdroj: ENESA, člen ČEZ ESCO, a Asociace poskytovatelů energetických služeb

Dotační možnosti pro úspornější budovy

Dotační programy nabízejí širokou škálu možností, jak zafinancovat úsporná opatření na budovách. Stávající dotační období sice končí, ale i to nové nabídne řadu možností v úsporách a instalacích obnovitelných zdrojů. Modernizační fond, který přerozděluje prostředky z výnosů z emisních povolenek, už nyní otevřel první výzvy pro budování fotovoltaických elektráren, které mohou pokrýt jak střechy průmyslových areálů, tak nezastavěné plochy či parkoviště.

V Operačním programu Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost se chystají výzvy pro zlepšení energie-

tické účinnosti v podnikání, ze kterých půjdou pokryt nejenom úspory na budovách, ale i opatření pro zlepšení kvality vnitřního prostředí či adaptaci na změnu klimatu. Zafinancovat půjde mj. ozelenění fasád či střech výrobních hal. Podpora bude poskytována jak na samostatnou výstavbu zelených střech, tak i například na výsadbu funkční vegetace v rámci revitalizace podnikových areálů a okolí komerčních budov. Diskutováno je i možné legislativní zvýhodnění střech nad 300 metrů čtverečních plochy.

Šárka Tomanová
ředitelka aliance Šance pro budovy
jednatelka firmy Cluedin



K plnění klimatických cílů může přispět i snižování energetické náročnosti fondu budov.

Ilustrační foto: Evropská komise

Řízení rizik

Dřív než bude pozdě

Trendy globálně propojeného obchodního prostředí sice jistě mají pozitivní vliv na celkovou efektivitu a ziskovost bez ohledu na odvětví a velikost, zároveň s sebou ale nesou výrazně vyšší počet faktorů, které **mohou způsobit vážné narušení dodavatelského a výrobního řetězce**. Rizika lze minimalizovat včasnou analýzou slabých míst, investicemi do příslušných technologií a také určitými právními cestami.

Rizikové faktory související s globálně propojeným obchodním prostorem se projevují zejména v prostředí automobilových výrobních řetězců, ve kterých vystupuje na pozici „prostředního článku“ společnost, která od dodavatelů, případně subdodavatelů odebírá materiál za účelem jeho zpracování, a na konci řetězce pak dochází k distribuci koncovým smluveným zákazníkům, kterými mohou být například samotní výrobci automobilů.

Může trvat roky, než se společnost plně zotaví z případného výpadku dodavatelského a výrobního řetězce, a potenciální finanční důsledky mohou být ochromující. Tento nárůst potenciálně rušivých událostí a extrémní náklady znamenají, že nyní, více než kdy jindy, potřebují podniky vyvinout účinná řešení řízení rizik, aby se vypořádaly s narušením dodavatelského a výrobního řetězce.

Mezi základní možnosti ochrany a krytí neprávního charakteru pro zmírnění rizik v rámci automobilového výrobního řetězce patří především provedení poctivé a objektivní analýzy potenciálních slabých míst a rizik a investice do správné technologie. Online a cloudové technologie propojující databáze partnerů v celém dodavatelském a výrobním řetězci totiž mohou výrazně snížit rizikovou expozici umožněním kontroly inventáře či stavu materiálu v de facto reálném čase. Dalším způsobem ochrany je rovněž včasná identifikace a kontaktování potenciálních náhradních dodavatelů

a prodejců a zvážení či vytvoření nových variant pro případná selhání a zahrnutí potenciálních narušení do plánu kontinuity podnikání.

Základní instituty právního charakteru

Ke zmírnění rizik a vytvoření záruk v rámci automobilového výrobního řetězce pak vede několik základních institutů právního charakteru.

V případě, že ze strany podniku dojde k poskytnutí určitých konstrukčních nástrojů za účelem výroby součástek dodavateli nebo subdodavateli, je vhodné využít **notářský zápis o přímé vykonatelnosti**, jehož

Zmírnit rizika v rámci výrobních řetězců lze některými instituty právního charakteru.

obsahem je závazek dlužníka (subdodavatele), že ve stanovené lhůtě řádně splní svůj dluh vůči věřiteli (podniku), a pokud tak neučiní, můžete bez dalšího soudního řízení požádat soudního exekutora o exekuci dlužníkovu majetku. Není tak třeba před exekucí absolvovat soudní řízení se soudním poplatkem a často s dobou trvání několika let, ve kterém je dlužníkovi nejdříve uloženo dluh zaplatit a až

poté lze navrhnout exekuci. Často pak může být na vymáhání peněz pozdě. Tento nástroj lze vhodně použít i k zajištění včasného navrácení například subdodavateli poskytnutých forem a jiných nástrojů.

Pokud smluvně upravíte **možnost odstoupení od smlouvy nad rámec stanovený právními předpisy**, budete účinněji chráněni proti nepříznivým důsledkům termínových a jiných selhání vašich dodavatelů a subdodavatelů, protože nebudete muset čekat na „porušení smlouvy podstatným způsobem“, jak předjímá zákon, ale budete moci od smlouvy odstoupit i za jiných vámi zaslíbených okolností. Těmito okolnostmi mohou být například zjevná nemožnost splnění termínu dodávky, dlouhodobé kvalitativní a logistické problémy dodavatele a podobně.

Výskyt jakékoliv nepředvídatelné překážky může v právu představovat překážku označovanou jako „**vyšší moc**“. Vyšší moc jako taková nezabavuje žádnou ze stran povinnosti plnit svoje závazky, nicméně může za určitých podmínek zbavit stranu odpovědnosti za škodu způsobenou neplněním (nedodání zboží či služeb ve stanovené lhůtě) v důsledku mimořádné nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky (vyšší moci). Ve smlouvě by tedy mělo být co nejpresněji stanoveno, jaké objektivně nastalé překážky jsou předvídatelné a jako takové tudíž nenaplnují definici vyšší moci.

PR TEXT

Smluvní aplikace pravidel CISG a další nástroje

V určitých případech může být relevantní **Vídeňská úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží (CISG)**, jejímž signatářem je vedle ČR dalších 88 států světa. V případě, že se vaše smlouva bude řídit Vídeňskou úmlouvou, tedy pokud je vaším dodavatelem nebo subdodavatelem subjekt s místem podnikání ve státě, který přistoupil k úmluvě, a aplikace úmluvy není ve smlouvě vyloučena, budou se na vaši smlouvu vztahovat speciální pravidla. Především pak platí pravidlo čl. 79, podle kterého smluvní strana není odpovědná za nesplnění jakékoliv své povinnosti, jestliže prokáže, že toto nesplnění bylo způsobeno překážkou, která nezávisela na její vůli.

Pro případ vzniku škody v důsledku prodlení, vadného plnění nebo v případě vzniku škody na jiné věci než té, která byla předmětem dodávky (následná škoda), pak doporučujeme ujednat neomezenou odpovědnost dodavatele a subdodavatele a jeho povinnost nahradit veškerou škodu (přímou i nepřímou), jakož i jinou újmu bez ohledu na oprávnění nárokovat smluvní pokutu v případě souběhu.

Zároveň lze doporučit smluvní sjednání **smluvní pokuty** pro případ zpoždění dodávky objednaného zboží, v rámci které budete oprávněni nárokovat od dodavatele nebo subdodavatele náhradu skutečné škody způsobené pozdním dodáním přesahující částku smluvní pokuty. Smlouva by tedy také měla obsahovat ujednání o nedotčení jakýchkoliv nároků kupuj-

cího na náhradu škody v důsledku zpoždění nebo nedodání dodávek.

Nakonec ujednání o **informační povinnosti** dodavatele a subdodavatele pro případ jeho zjištění, že dohodnuté lhůty nebude možné z jakéhokoliv důvodu dodržet, s uvedením důvodu zpoždění a jeho délky, kvůli včasné identifikaci potenciálního rizika je rovněž jedním ze základních atributů v dodavatelско-odběratelských vztazích.

Řízení rizik v rámci automobilového výrobního řetězce se může jevit jako poměrně složité, ale se sofistikovaným přístupem spojeným se včasnou identifikací potenciálních rizikových faktorů není třeba obávat se jakékoliv neočekávané události.

*Luděk Chvosta, David Hron
Noerr*

inzerce



CEE Automotive Supply Chain 2021

Conference/Exhibition/b2b/Networking

12. - 13. ŘÍJEN 2021 · CLARION CONGRESS HOTEL OLOMOUC · ČESKÁ REPUBLIKA

NEJVĚTŠÍ SETKÁNÍ DODAVATELŮ DO AUTOMOTIVE
V ČESKU A NA SLOVENSKU

www.ceeautomotive.eu

Organizers



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU



Main Partner



Partners



Fit for 55

Klimatické ambice vyžadují oběti. Nebo ne?

Na nové směrnice a nařízení, s nimiž přichází zatím ve formě návrhů Evropská komise, je možné nahlížet jako na určitou formu revoluce. Co se stane, budou-li muset být **všechna nová auta od roku 2035 bezemisní**? A je to vůbec možné?



V Bruselu vládne zelená.

Ilustrační foto: Evropská komise

Evropská unie by měla snížit emise skleníkových plynů o 55 procent do roku 2030 oproti roku 1990. Právě tak zní dohoda premiérů a prezidentů členských zemí EU z loňského prosince, ke které se připojil i český premiér



Andrej Babiš. Pro Evropskou komisi byly závěry prosincového summitu lídrů jasným signálem, že má přijít s novou legislativou, která zajistí splnění nových klimatických ambicí. Dosavadní legislativa byla totiž nastavená na nižší cíl na úrovni 40procentního snížení do roku 2030 a nereflektovala ani evropskou ambici dosažení klimatické neutrality do poloviny století.

Reformy za fondy

Po několika měsících práce představila Evropská komise 14. července 2021 očekávaný rozsáhlý balík návrhů označený jako Fit for 55. Ten obsahuje celkem 13 iniciativ. Zatímco některé z nich upravují již stávající legislativu, jiné mají podobu nových směrnic a nařízení. Zasažují do celé řady ekonomických odvětví – od energetiky přes zemědělství či mezinárodní obchod až po dopravu.

Pozornost vzbudila zejména plánovaná reforma systému obchodování s emisními povolenkami (EU ETS), která počítá s celkovým snížením objemu povolenek. Komise také navrhla vytvoření samostatného systému obchodování s emisemi pro distribuci pohonných hmot v silniční dopravě a pro sektor budov, který by měl začít fungovat od roku 2025, kdy budou dodavatelé paliv muset mít povolení k vypouštění emisí a také povinnost vykazovat své emise za roky 2024 a 2025. Samotný emisní strop bude stanoven až od roku 2026.

Tento návrh se stal již před svým zveřejněním předmětem negativních reakcí například ze strany Evropské odborové konfederace, neboť zavedení systému by mohlo vést k nárůstu spotřebitelských cen a projevil by se v peněženkách samotných občanů. Podobné výtky zazněly i z řad Evropské spotřebitelské organizace.

Evropská komise proto přišla s novým Sociálním fondem pro klimatická opatření s rozpočtem 72,2 miliardy eur na období 2025–2032, který by měl pomoci občanům s investicemi do čistší mobility či do renovace budov. Zároveň chce Komise navýšit finance v již existujícím Modernizačním fondu určeném především pro modernizaci energetiky a teplárenství či zvýšení energetické účinnosti v průmyslových podnicích, ale využitelném i pro transformaci dopravy směrem k bezemisní mobilitě.

Právě doprava je s ohledem na balíček Fit for 55 jedním z nejvíce dotče-

ných sektorů, ve kterém by se měly v následujících dekádách odehrát nejvýraznější změny.

2035: Nulové emise

Doprava je jediným sektorem, který v posledních třech dekádách zaznamenal růst objemu emisí. Na jejich celkovém množství se přitom ta silniční podílí téměř 20 procenty. Osobní i nákladní doprava navíc ovlivňuje kvalitu ovzduší, není proto divu, že se evropské instituce při formování nové legislativy zaměřily právě na tuto oblast.

Největší rozruch vyvolala navrhovaná revize nařízení, které reguluje emise oxidu uhličitého pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla. Zatímco dosavadní legislativa počítala s 37,5procentním snížením u osobních aut do roku 2030 oproti roku 2021, balíček Fit for 55 tento cíl zvyšuje na 55 procent. O pouhých pět let později – tedy v roce 2035 – by mělo podle návrhu Evropské komise dosáhnout snížení emisí u nových vozů 100 procent, což ze současného pohledu v podstatě znamená konec prodeje nových osobních a lehkých užitkových vozidel se spalovacími motory.

Evropští politici takový cíl vnímají jako realistický, a to zejména kvůli aktuálnímu dění na trhu. „Automobily samy se k těmto cílům hlásí, některé jich hodlají dosáhnout i dříve. Například Volkswagen již dříve oznámil ukončení produkce spalovacích motorů do roku 2035. Výrobci mají k tomuto cíli nastaven výzkum a vývoj či dodavatelské řetězce,“ řekl redakci poslanec Evropského parlamentu Ondřej Kovařík (ANO).

Zástupci automobilového sektoru se však staví k návrhu ukončení prodeje nových vozů se spalovacími motory skepticky. Zdůrazňují, že tak razantní snižování emisí v krátké době bude pro jejich sektor extrémně náročné a nákladné.

Pouhé zpřísnění cílů pro nová vozidla navíc nebude samo o sobě efektivní cestou ke snížení emisí v silniční dopravě. Mimo nová vozidla je třeba mít na paměti i stávající vozový park. „Pro efektivní snižování emisí z dopravy je zapotřebí, aby legislativa umožnila nabídnout zákazníkům v přechodové době širší paletu řešení. Z pohledu regulace by tak například vozidla s hybridním pohonem měla i nadále představovat podporovanou technologii. Stejně tak by EU měla vzít v potaz využití syntetických a pokročilých alternativních paliv

vyrobených za použití obnovitelných zdrojů energie, například vodík nebo CNG, jejichž přínos by pro dekarbonizaci stávajícího vozového parku byl nesporný. Stanovené cíle musí být nutně navázány na naplňování závazných podmínek všemi členskými státy, pokud jde o rozvoj infrastruktury pro alternativní pohony," uvedl Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva MOTOR JIKOV Group.

Technologickou neutralitu považuje za velmi důležitou i poslanec Ondřej Kovařík. Podle něj by měla být výsledná podoba legislativy efektivní, realistická, vyvážená a neměla by způsobovat negativní sociální dopady.

Ministerstvo průmyslu, obchodu a dopravy ČR (MPO) navíc upozorňuje, že navrhovaná legislativa by mohla dopadnout přímo na spotřebitele. „Taková změna (konec spalovacích motorů – pozn. red.) by pro zákazníky znamenala zvyšování cen nových vozidel, a podobně jako se to děje v jiných státech, zvyšovala by se poptávka po starších vozidlech se spalovacím motorem," uvedl na dotaz redakce Marek Vošahlík z tiskového oddělení MPO.

Evropy od tradičních technologií k udržitelným technologiím a učinit z Evropy model transformace k čisté nule uhlíkové stopy," uvedl mluvčí ŠKODA AUTO Martin Ježek.

Obavy zatím nezní ani z automobilky Hyundai. „Hyundai je v čele elektrifikované mobility v Evropě i na celém světě a již nyní nabízí v této oblasti nejširší škálu pohonných jednotek a věnuje se holistickým řešením potřebným pro rozvoj společnosti s nulovými emisemi," pochlubil se vedoucí oddělení vnějších vztahů společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech Petr Michník.

Dodavatelé to vidí jinak

Zatímco automobilky již postupně na elektromobilitu přecházejí a cítí se připravené, dodavatelé vnímají navržené evropské cíle pro rok 2035 spíše jako hrozbu.

„Návrh Evropské komise vnímáme jako ideologický cíl, který nezohledňuje volný trh, reálné možnosti firem, celý výrobní cyklus a technologickou neutralitu," komentoval legislativu Petr Novák, ředitel korporátního plánování JTEKT Europe, který předtím působil jako prezident společnosti

„Finální výrobci a dodavatelé musí proto přijmout adekvátní strategická rozhodnutí, jinak nemají šanci dlouhodobě přežít," varoval. „Úspěšné firmy v první řadě musí provést detailní risk analýzu případného nařízení, přijmout tvrdou sebereflexi, co pro ně bude daná legislativní změna znamenat, a vyhodnotit, jaký dopad bude mít výroba vozidel s nulovými emisemi v roce 2035 na jejich výrobní portfolio," upřesnil manažer JTEKT.

V ČR jsou podle něj dodavatelské společnosti, kterých by se nová legislativa nemusela dotknout, jako je například společnost JTEKT s výrobními závody v Plzni a Pardubicích, které vyrábí řídicí systémy do aut. Na druhou stranu jsou tu i podniky, jejichž podnikání se bude muset přeorientovat směrem k elektromobilitě.

„A dále jsou v ČR také firmy, pro které může daný legislativní návrh v krajním případě znamenat časem kompletní zastavení výroby, neboť současné výrobní portfolio je stoprocentně dedikováno na výrobu komponent do aut se spalovacími motory. Dnes je málo pravděpodobné, že v roce 2035 budou tyto motory mít nulové emise," dodal Petr Novák.

Víme, kam jdeme

Poslanci Evropského parlamentu v souvislosti s novou legislativou zdůrazňují, že cíle stanovené pro rok 2030 či 2035 by mohly poskytnout předvídatelnost, která je pro podnikatele důležitá. „Balíček měnící toto nařízení (o snížení emisí u nových osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel – pozn. red.) dává smysl Zelené dohodě a zároveň posílá důležitý signál výrobcům, kteří vědí, jakým výzvám čelit a kam bude směřovat trh v dlouhodobém horizontu," komentoval ambiciózní návrhy europoslanec Luděk Niedermayer (TOP 09).

Klíčová může být tato legislativa i pro samotné spotřebitele či instituce při obměně vozových parků. Podle Evropské komise by měla vést k tomu, že lidé budou mít k dispozici širší nabídku modelů s nulovými emisemi, přičemž s rostoucí konkurencí by se mohly snížit i náklady na vlastnictví takových typů vozidel. Komise také počítá s tím, že evropský rozpočet i národní vlády budou stimulovat inovace a rozvoj bezemisních technologií v rámci celého hodnotového řetězce, což by mohlo pomoci zejména evropskému průmyslu.

Podle Volkmara Dennera bude pro dodavatelské firmy taková podpora

Zatímco automobilky již postupně na elektromobilitu přecházejí a cítí se připravené, dodavatelé vnímají navržené evropské cíle pro rok 2035 spíše jako hrozbu.

Nové příležitosti

Jak podotýkají experti na ochranu životního prostředí, rok 2035 a s ním spojený cíl nulových emisí u nových vozů neznamena konec spalovacích motorů, ale spíše „začátek konce". „Rok 2035 nebude koncem spalovacích motorů, neboť průměrná životnost automobilu je přibližně patnáct let, čili plná konverze nastane mezi lety 2035 a 2050 a elektromobily už by i díky trhu s ojetinami mohly být dostupnější," upřesnil Jiří Koželouh z ekologického Hnutí DUHA.

Na adresu balíčku Fit for 55 a navrhovanému snižování emisí zaznívají pozitivní komentáře i od některých automobilek. „Přechod Evropy k uhlíkové neutralitě je obrovskou příležitostí. V boji proti změně klimatu musí být Evropa světovým lídrem. Tento návrh má možnost změnit směřování

Koyo Bearings. Dodavatelské společnosti podle něj se snižováním emisí souhlasí a samy se na něm aktivně podílí, a to i bez nařizující legislativy.

Novák upozornil, že nové cíle by měly především zohledňovat celý výrobní cyklus. S tím souhlasí i Volkmar Denner, předseda představenstva Bosch Group. „Při měření spotřeby paliva a zvažování celkových emisí CO₂ vyžadují opatření v oblasti klimatu větší realismus a transparentnost. Elektrická jízda není totéž jako klimaticky neutrální jízda. Pro skutečná klimatická opatření je třeba vzít v úvahu uhlíkovou stopu různých typů hnacího ústrojí od doby výroby elektřiny nebo paliva až do doby, kdy se používá v silničním provozu," uvedl Volkmar Denner.

Petr Novák dále podtrhl, že automobilový průmysl momentálně prochází největší transformací odvětví v historii.



Tohle by měl být stále častější obrázek: auta dobíjená elektricky a energie vyráběná z obnovitelných zdrojů.

Ilustrační foto: Shutterstock.com

klíčová. „Transformace dodavatelského průmyslu bude především vyžadovat vládní podporu, například při sestavování kvalifikačních programů a programů profesního rozvoje. Kromě toho je naléhavě zapotřebí vhodná infrastruktura elektromobility. To zahrnuje výrazné rozšíření infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení elektrických vozidel ve všech zemích EU a rychlé směřování k výrobě energie z obnovitelných zdrojů,“ prohlásil předseda představenstva Bosch Group.

Milníky pro nabíječky

Počet elektromobilů v ČR by měl masivně vzrůst již v následujícím desetiletí. Podle nižšího scénáře MPO by se do roku 2030 měl jejich počet zvýšit ze současných skoro deseti tisíc na 220 tisíc. „Velmi optimistický scénář počítá s 500 tisíci elektromobily,“ podotkl Martin Voříšek z odboru sektorové expertízy a průmyslové politiky MPO. Ojedinelá by v roce 2030 neměla být ani vodíková vozidla, kterých by mohlo v ČR být až 50 tisíc.

Ruku v ruce s rostoucím počtem elektrovozů bude nezbytné budovat dobíjecí infrastrukturu. I na to Evropská komise ve svém balíčku Fit for 55

myslí. Nová evropská legislativa bude po členských státech požadovat, aby rozšířily dobíjecí kapacity, a v případě schválení jim stanoví i konkrétní milníky. Na hlavních silničních tazích by měly dobíjecí stanice pro elektromobily vyrůst na každých 60 kilometrech. Rozvíjet by se měla i vodíková infrastruktura, plničky by podle návrhu měly být k dispozici každých 150 kilometrů. A myslet by členské státy měly i na LNG plničky pro nákladní dopravu.

Na hlavních silničních tazích by měly vyrůst dobíjecí stanice na každých 60 kilometrech.

I v této oblasti už ČR rýsuje své plány. MPO ještě před zveřejněním nových unijních návrhů předpokládalo, že do konce roku 2030 vznikne v tuzemsku 19 až 35 tisíc dobíjecích bodů a 80 vodíkových stanic. Podle nové legislativy by ale měly členské státy včetně ČR svoje plány aktualizovat,

a to s ohledem právě na vyšší evropské cíle. Výstavbu stanic přitom budou spolufinancovat evropské fondy.

Jak upozorňuje Evropské sdružení výrobců automobilů (ACEA), současné rozložení dobíjecích stanic napříč Evropou je alarmující. Zhruba 70 procent všech dobíjecích stanic v EU se totiž nachází na území tří států – Nizozemska (66 665 stanic), Francie (45 751 stanic) a Německa (44 538 stanic). Přitom například v Rumunsku, které má šestkrát větší rozlohu než Nizozemsko, je dobíjecích stanic pouze 493. ACEA upozorňuje také na propastný rozdíl mezi německou infrastrukturou, která tvoří zhruba 20 procent veškeré dobíjecí infrastruktury v EU, a italskou infrastrukturou. Ta je totiž v žebříčku hned na čtvrtém místě, ale zároveň odpovídá pouhým 5,8 procenta všech stanic v EU.

Pro srovnání – počet dobíjecích stanic v ČR se rovná pouhému 0,5 procenta stanic v celé EU. „Je na čase, aby vlády napříč Evropou zrychlily v závalu za zelenou mobilitou,“ upozornil generální ředitel ACEA Eric-Mark Huitema. Evropské i české sdružení zároveň podotýká, že dle předchozích kalkulací Evropské komise by snížení



Jasná výzva: Přepnout na nízké, tedy nulové emise

Ilustrační foto: Shutterstock.com

emisí z aut o 50 procent do roku 2030 vyžadovalo zhruba 6 milionů veřejně dostupných dobíjecích stanic. Evropská komise přitom v balíčku Fit for 55 navrhla o pět procentních bodů vyšší cíl, ale předpokládá, že do roku 2030 vznikne v Evropě jen 3,5 milionu dobíjecích míst. Nutno podotknout, že v současné době se na území EU nachází pouze 225 tisíc dostupných dobíjecích bodů. (Více o dobíjecí infrastruktuře v ČR na str. 28.)

Podpořit inovace

Podle Ondřeje Kovaříka by se pozornost zároveň neměla upínat na cíle, ale především na cestu k jejich dosažení a podporu transformace automobilového průmyslu. „Tuto oblast je také potřeba podpořit, a ne pouze striktně stanovovat cíle. Je nutné, aby snahy automobilového průmyslu měly oporu také ve vhodně nastavené politice ze strany EU a států,“ uvedl poslanec, který působí v dopravním výboru Evropského parlamentu.

„Bez výrazného navýšení úsilí ze strany všech stakeholderů, včetně členských států a dotčených sektorů, je navržený cíl nereálný,“ varoval Oliver Zipse, prezident sdružení ACEA a ředitel automobilky BMW. ACEA dále zdůrazňuje, že životnímu prostředí neškodí spalovací motory, ale paliva založená na fosilních zdrojích. Pokud by tedy bylo možné nahradit fosilní paliva obnovitelnými zdroji energie, spalovací motory by měly být dostupné i nadále.

„V kontextu navrhovaných technologických restrikcí od roku 2035 vyzýváme všechny instituce EU, aby se zaměřily na inovace spíše než na určování či zakazování konkrétních technologií,“ zdůraznil Oliver Zipse.

Uhlíkové clo, daně z energií...

Vášnivě diskutuje vzbuzuje nejen hrozící konec spalovacích motorů či reforma systému obchodování s emisními povolenkami, ale také další návrhy z pera Evropské komise. Mezi nimi je také návrh zavedení tzv. uhlíkového cla, které by EU uvali-

Uhlíková cla na dovoz produktů vyrobených mimo EU by měla ochránit místní trh před neekologickou produkcí odjinud.

la na dovoz produktů vyrobených mimo její území, aby ochránila místní trh před neekologickou a levnou produkcí z ostatních koutů světa. Clo by se mělo týkat železa, cementu, hnojiv a také oceli a hliníku, které jsou důležitými vstupními surovinami automobilového průmyslu. Úpravy by se měla dočkat také směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Podle Evropské komise by měla EU zvýšit své cíle v této oblasti a zajistit,

že do roku 2030 bude 40 procent energie pocházet právě z obnovitelných zdrojů. Návrh stanovuje i konkrétní cíle pro dopravu, kde by mělo dojít do roku 2030 ke snížení intenzity emisí skleníkových plynů o 13 procent a k dosažení podílu 2,6 procenta obnovitelných paliv nebiologického původu.

Další revize se týká směrnice o zdanění energií, která by měla znevýhodnit fosilní paliva oproti ekologickým alternativám. Podle Komise by předložená úprava měla zajistit, že paliva nejvíce znečišťující životní prostředí budou zatížena nejvyšší daní. Konvenční fosilní paliva, jako je plynový olej, motorový benzín a neudržitelná biopaliva, by měla podléhat minimální sazbě 10,75 EUR/GJ v případě jejich využití jako pohonné hmoty. Plyn by dle návrhu měl být považován za přechodové palivo a v následujících deseti letech čelit dani 7,17 EUR/GJ. Nejnižší sazba ve výši 0,15 EUR/GJ by se měla uplatňovat na elektřinu, obnovitelná paliva nebiologického původu, jako je například vodík z obnovitelných zdrojů, a také na pokročilá udržitelná biopaliva a bioplyn.

Vyjednávání začíná

Evropská komise zveřejněním legislativního balíku zahájila náročný vyjednávací proces. Legislativou se nyní budou zabývat europoslanci v jednotlivých výborech, kteří k němu budou připravovat svá stanoviska. Po hlasování ve výborech přijde na řadu hlasování pléna Evropského parlamentu. Mezitím se budou návrhy zabývat ministerstva členských zemí EU. I ta se musí dohodnout na společné pozici, kterou se následně budou snažit skloubit s postojem Evropského parlamentu. Výsledná podoba legislativy by proto měla odrážet jak hlas přímo zvolených poslanců, tak i rozmanité požadavky členských zemí.

Europoslanec Luděk Niedermayer odhaduje, že některé návrhy by mohly být na evropské úrovni schvalovány v době, kdy bude ČR předsedat Radě Evropské unie, tedy v druhé polovině roku 2022. Možnou roli českého předsednictví v posouvání legislativy vpřed přiznává i MPO, podle rezortu ale bude legislativní proces náročný, a to zejména kvůli tomu, že jde o značně ambiciózní návrhy.

Eva Faltusová, Aneta Zachová
EURACTIV.cz

Krátké zprávy ze světa

Nákupní pobídky k EV

Německo je štědré

Spolkový stát podporuje od loňského 8. července prodej aut na elektrický pohon tím, že zákazníkům přispívá na jejich pořízení. Nákupní „prémie“ původně činila 4000 eur u plně elektrického vozu (BEV) a 3000 eur u hybridů nabíjených ze zásuvky (PHEV). Od letošního 8. července je to až 9000, resp. 6750 eur. Uvedené sumy platí pro vozy, jejichž pořizovací hodnota nepřesáhne 40 tisíc eur a zákazník si musí auto ponechat alespoň půl roku. Vláda rozhodla, že pobídky se budou vyplácet až do konce roku 2025. Z uvedených 9000 eur na pořízení BEV financuje dvě třetiny stát, ostatní připadá na výrobce. Nákupní bonus se vztahuje i na ojetá auta do stáří jednoho roku a s nájedem maximálně 15 tisíc kilometrů. U elektrických aut s pořizovací cenou 40–65 tisíc eur jsou pobídky nižší, maximálně 7500 eur (BEV), resp. 5000 eur (PHEV). Na nejdražší vozy se už bonus nevztahuje. Žádost o pobídku si během letošního prvního pololetí u Spolkového úřadu pro hospodářství a kontrolu vývozu online podalo 273 tisíc lidí, jimž stát celkem vyplatil 1,25 miliardy eur. To je víc než za celý uplynulý rok.

Toyota

Velké ambice v Evropě

Japonská Toyota hodlá v příštím roce na evropském trhu prodat alespoň 1,2 milionu nových osobních aut a v roce 2025 by to mělo být půldruhého milionu, sdělil v rozhovoru pro časopis Automotive News Europe Matthew Harrison, šéf společnosti Toyota Europe. Obchodní teritorium, za které odpovídá, zahrnuje také Rusko, Ukrajinu, Turecko, Izrael, Kazachstán a kavkazské republiky. Během letošního prvního pololetí na něm japonská automobilka prodala přibližně 600 tisíc vozů, zhruba o dvě pětiny více než za srovnatelné loňské období. Na uvedeném trhu drží 6,8 procenta, včetně prémiové značky Lexus. „Poptávka po našich vozech je opravdu silná a jsme v mnohem příznivější pozici, o níž se nám na začátku letošního roku ani nesnilo,“ řekl Harrison.

Indie

Celní bariéry dovozu

Volkswagen vyzval v první polovině srpna vládu v Dillí, aby výrazně snížila cla na dovoz elektrických aut (dosahují až 100 procent), aby zvýšila poptávku po „čistých“ vozech. Podpořil tak svého konkurenta Teslu, která s tímto požadavkem přišla již dříve. „Pokles cel třeba i na 25 procent by nepředstavoval velkou hrozbu pro domácí výrobce, ale podpořil by německé investice do indického autoprůmyslu,“ uvedl v rozhovoru pro agenturu Reuters Gurpratap Boparai, ředitel ŠKODA AUTO India. Podle něj by zahraniční investoři uvítali také stabilní, předvídatelnou daňovou politiku i dlouhodobé pobídky na podporu elektromobility, včetně výstavby sítě dobíjecích stanic. Proti zmírnění celní ochrany trhu jsou indičtí výrobci jako například Tata Motors. Argumentují, že nižší cla by znamenala značnou překážku pro vzestup lokálního autoprůmyslu. Dovážené elektrické modely jsou v Indii dostupné jenom pro velice úzký okruh zákazníků. Volkswagen začal na jejím trhu v červenci nabízet tři plně elektrické modely SUV od své dcery Audi v přepočtu přibližně za 133 tisíc dolarů. Přitom většina nových aut se spalovacím motorem v Indii stojí méně než 20 tisíc dolarů.

McLaren Group

Arabská kapitálová injekce

Britský výrobce rychlých luxusních aut McLaren Group, sídlící ve Wokingu nedaleko Londýna, oznámil, že od investorů celkem získal 550 milionů liber (758 milionů dolarů) k posílení vlastního jmění. Z uvedené sumy poskytly vládní investiční fond Saúdské Arábie (PIF) a globální investiční firma Ares Management z Los Angeles 400 milionů liber, zbývající sumu stávající akcionáři, mezi nimiž je s 62,5 procenta největší státní investiční fond Muntalakat z Bahrajnu. „Díky tomu máme nyní dobrou výchozí pozici, abychom dosáhli našich ambiciózních cílů v prodeji luxusních superaut i v elitním motoristickém byznysu,“ komentoval pro agenturu Reuters výkonný šéf automobilky Paul Walsh.

Automobilový trh ve Francii

Velké plány tradičních značek

Francouzský automobilový trh, nyní druhý největší v Evropě, **po silném otřesu letos výrazně ožil**. K další prodejní ofenzívě na trhu s elektromobily se pod křídly nového koncernu Stellantis chystá bývalá PSA Group. Konkurenční Renault pod vedením nového šéfa se rozhodl vybudovat své ElectriCity.



Značka Peugeot představila letos atraktivní model Peugeot 308 SW, který má být údajně „zbraní“ proti VW Golf.

Foto: Peugeot

V uplynulém, pandemickém roce znamenala výroba motorových vozidel ve Francii zhruba dvoupětinový propad, z toho výroba osobních aut spadla o 45 procent na necelých 930 tisíc. Nehledě k důsledkům koronaviru ze statistik vyplývá, že výroba motorových vozidel tady klesá dlouhodobě. Například v roce 2010 přesáhla produkce osobních aut 1,9 milionu.

Francouzský tisk to charakterizuje jako „naprostý debakl“, na němž se podle něj podepsalo také pokračující přemísťování výroby některých oblíbených modelů do ciziny. Během roku 2019 to byla například výroba Renaultu Clio z továrny ve Flins do Slovinska a Turecka. Model Peugeot 208 zase „emigroval“ na Slovensko a menší objem se vyrábí také v Maroku, odkud

pochází rovněž model Dacia Sandero, poznamenal server *autoplus.fr*. Již dříve se některé výrobní kapacity přestěhovaly přes Pyreneje do Španělska.

Ve Francii ovšem kromě tradičních francouzských výrobců naopak působí i někteří zahraniční výrobci, například Toyota, Nissan či Daimler. Ti dohromady plánují v letošním roce vyrobit ve Francii víc než 376 tisíc aut.

Podle informací kanceláře CzechTrade v Paříži působí v automobilovém průmyslu okolo čtyř tisíc firem, které zaměstnávají celkem 440 tisíc lidí. Automotivové představuje 18 procent obratu francouzského průmyslu.

Kralují domácí značky

Podobně jako klesla produkce, propadl se loni i prodej. Ten se ve Francii snížil proti roku 2019 o 25,5 procenta na 1,65 milionu vozů, což bylo nejméně od roku 1975. Za letošní první pololetí ohlásila Francie podle zprávy ACEA růst registrací meziročně o 28,9 procenta na téměř 923 tisíc, a dostala se tak podle tohoto ukazatele na druhé místo v Evropě hned za Německem (1211 tisíc a meziroční růst o 14,9 procenta). Prodej ve Francii přesto zůstal níže než v roce 2019.

Na domovském trhu mají prakticky neotřesitelné postavení francouzští výrobci. Značkám Peugeot, Citroën a Renault patří skoro dvě pětiny trhu, a započítáme-li k tomu rumunskou Dacii vlastněnou Renaultem, je to 43,5 procenta. Devět z deseti nejprodávanějších modelů jsou modely od Peugeotu, Citroënu a Renaultu (včetně Dacie Sandero 3). Tuto hegemonii narušuje (až na osmém místě) jenom Toyota Yaris. Nejprodávanější německý model je VW Polo VI na 13. místě.

Pokud se podíváme na celý trh Evropské unie, Velké Británie a zemí ESVO (Švýcarsko, Norsko a Island), upevnil si tady letos nadále své postavení Volkswagen, druhé místo obsadila nová globální automobilka Stellantis, která vznikla počátkem letošního roku spojením francouzské PSA Group a italsko-americké skupiny Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Její nejdůležitější značkou v Evropě je francouzský Peugeot, jemuž prodej na kontinentu v letošním prvním pololetí meziročně vzrostl o více než třetinu a přesáhl 423 tisíc osobních aut.

Stellantis spoléhá na značky bývalé PSA

Dnes už bývalá francouzská PSA Group (vznikem Stellantisu jako právní subjekt zanikla) zahrnující značky Peugeot, Citroën, Opel/Vauxhall a prémiovou značku DS se stala „páteří“ již zmíněné nové automobilky Stellantis, vlastníci 14 značek. V jejím čele stojí Portugalec Carlos Tavares, který před spojením řídil právě PSA Group a nyní ujišťuje, že budoucnost ve skupině mají všechny značky. A na ty francouzské spoléhá

obzvlášť, neboť mají solidní pozici na evropském trhu včetně Ruska a rozsáhlé expanzivní plány v Číně.

Stellantis začátkem srpna zveřejnil pololetní zprávu obsahující souhrnné výsledky za celou skupinu, ale čísla za jednotlivé dceřiné firmy nikoli. K dispozici jsou údaje ACEA o registraci nových osobních aut během letošního prvního pololetí ve 27 zemích Evropské unie, Velké Británie a třech zemích ESVO. Podle nich Stellantis zvýšil na tomto obchodním teritoriu meziročně prodej nových osobních aut téměř o třetinu na 1,38 milionu a zvýšil tržní podíl na 21,3 procenta proti 20,5 procenta za srovnatelné loňské období.

Tah na elektrizaci

Ačkoliv každá z francouzských značek připravuje nebo už nabízí elektrické modely, z celkového počtu osobních vozidel 15 milionů, které jezdí po francouzských silnicích, představují elektrické a hybridní vozy pouze něco málo přes jedno procento. K oživení poptávky mají podle informací, které shromáždil CzechTrade, přispět štědré bonusy: na plně elektrická auta 7000 eur pro fyzické osoby a až 5000 pro firmy, u hybridů je to pak 2000 eur.

Na druhé straně je obrovským úspěchem Renaultu, že jeho Zoe byla v prvním pololetí letošního roku třetím v Evropě nejprodávanějším elektrickým vozem.

Stellantis, který považuje za svého hlavního konkurenta Volkswagen, se snaží bojovat i na tomto poli. Carlos Tavares plánuje, že veškeré modely osobních a lehkých užitkových aut se spalovacími motory budou v roce 2025 v Evropě a Číně souběžně nabízet také jako hybridy nebo jako plně elektrické vozy.

Plány výroby zahraničních značek ve Francii (v kusech, předpoklad na rok 2021)

| Značka, model, továrna | Výroba |
|--------------------------------------|--------|
| Toyota Yaris, Valenciennes | 96 950 |
| Toyota Cross, Valenciennes | 96 950 |
| Opel Moka, Poissy | 95 211 |
| Nissan Micra, Flins | 51 811 |
| Daimler, Smart ForTwo, Hambach | 20 332 |
| Daimler, Mercedes, třída C, Maubeuge | 15 074 |

Výroba motorových vozidel ve Francii (v mil. kusů)

| Rok | Celkem | Z toho osobní auta |
|------|--------|--------------------|
| 2010 | 2,23 | 1,92 |
| 2015 | 1,97 | 1,55 |
| 2016 | 2,08 | 1,63 |
| 2017 | 2,23 | 1,75 |
| 2018 | 2,27 | 1,76 |
| 2019 | 2,20 | 1,68 |
| 2020 | 1,32 | 0,93 |

Zdroj: www.countryeconomy.com

„V nabídce elektrických vozů budeme usilovat o to, aby v nich stoupal podíl těch plně elektrických,“ uvedl už loni na jaře Tavares. Konkrétní datum, kdy Stellantis přestane vyrábět auta se spalovacími motory, ale nevedl, to bude záviset na podmínkách jednotlivých trhů. Globální masový trh s elektrickými auty je podle něj teprve na počátku. „O tom, kdo na něm získá vedoucí pozici, se rozhodne během tří čtyř let,“ vyjádřil se pro agenturu Reuters Carlos Tavares.

Nový Citroën se vyrábí v Číně

Ve strategických plánech Stellantisu náleží významná úloha také francouzské značce Citroën, jež v roce 2019 oslavila sté výročí svého založení. Podle serveru *auto-news.com* se letos „vrátila do segmentu střední třídy“, když na mezinárodní přehlídce v Šanghaji v dubnu představila model CX 5. Začal se vyrábět v čínském městě Čcheng-tu, kde má Stellantis společný podnik s čínským partnerem Dongfeng.

Zdroj: Auto Plus s odkazem na analýzu firmy Inovev

Model se nabízí jak se spalovacím motorem, tak na hybridní pohon.

Rozhodnutí vyrábět novou vlnkovou loď Citroënu v Číně vyvolalo ve Francii rozladění. List Le Monde napsal, že to signalizuje „destrukci“ domácího autoprůmyslu. „Stellantis při rozhodování o umístování kapacit uplatňuje racionální a vyvážený přístup,“ sdělil v rozhovoru pro agenturu Bloomberg Vincent Cobée, který je od loňského ledna výkonným šéfem Citroënu.

Francouzi si rovněž předsevzali, že pozvednou prestiž prémiové značky DS, kterou vytvořila společnost Citroën v roce 2009. Firma DS Automobiles, jež je od letošního ledna pod křídly Stellantisu, uvede během letošního čtvrtého čtvrtletí na trh druhou generaci modelu DS4. Má konkurovat především vozu Audi A3 a Mercedesu třídy A. Firma přichází i s variantou hybridu nabíjeného za zásuvky s benzínovým motorem o výkonu 180 PS a baterií s kapacitou 12,4 kilowatthodin s dojezdem přes 50 kilometrů.

Výrobce zdůrazňuje, že nový luxusní vůz má ten správný „francouzský šmrnc“. Ale to se týká jenom designu. DS4 se totiž vyrábí v německém Rüsselsheimu souběžně se sesterskou značkou Opel, připomněl server *automobilwoche.de*.



Druhá generace modelu DS4 prémiové značky DS má konkurovat vozům Audi A3, BMW 1 nebo Mercedesu A. Foto: DS Automobiles

Renault je silný v Rusku, Dacia průkopníkem levné elektromobility?

Společnost Renault Group s hlavními značkami Renault, rumunská Dacia a ruská Lada loni po celém světě prodala 2,95 milionu nových osobních a lehkých užitkových aut, což představuje meziroční pokles o 21,3 procenta.

Zhruba polovina připadala na Evropu, kde se prodej proti roku 2019 snížil o 25,8 procenta na 1,43 milionu, zatímco pokles na mimoevropských

trzích byl mírnější (–16,5 procenta). V Rusku, kde aliance Renault-Nissan-Mitsubishi od roku 2016 jako dceřinou firmu kontroluje tamní největší automobilku AvtoVaz, se odbyt snížil o devět procent na 582 tisíc. Na ruském trhu s novými osobními a lehkými užitkovými vozy jí tak patřilo 36,4 procenta, vyplývá ze zprávy moskevské Asociace evropského byznysu.

Také Renault Group během letošního prvního pololetí zaznamenal pozitivní obrat. Celosvětový prodej

ŠKODA AUTO: Francie bude jedním z klíčových trhů

V současnosti patří Francii mezi exportními zeměmi automobilky ŠKODA AUTO celosvětově sedmé místo, v rámci Evropy je pak pátým největším exportním trhem. Podle nové firemní strategie NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 by se Francie měla stát jedním z klíčových trhů, na který se bude český výrobce zaměřovat.

V loňském roce bylo na francouzský trh dodáno celkem 30 600 vozů značky ŠKODA, přičemž nejprodávanejšími modely byly ŠKODA OCTAVIA, městské SUV KAMIQ a FABIA. V minu-

losti byla Škodovka ve Francii úspěšná v několika vládních tendrech, vozy značky ŠKODA tak využívá například francouzská policie.

Jaká budou čísla prodeje ve Francii za letošní a další roky, nelze kvůli přetrvávajícím obtížím způsobeným celosvětovou pandemií koronaviru a nedostatkem polovodičů předvídat, nicméně ŠKODA je optimistická. „Věříme, že počet dodávek vozů zákazníkům oproti minulému roku navýšíme. V posledních letech zaznamenáváme nárůst poptávky po vozech s alterna-

tivním pohonem, zákazníkům zde nabízíme modely OCTAVIA iV a SUPERB iV s plug-in hybridním pohonem, a v tomto roce také novinku – první čistě elektrické SUV postavené na platformě MEB model ENYAQ iV,“ říká k tomu tisková mluvčí automobilky Kamila Biddle.

Velká podivaná

Už od roku 2004 podporuje ŠKODA AUTO jako oficiální hlavní partner a dodavatel vozů závod Tour de France a každoročně poskytuje organizátorům a vedení až 250 automobilů.

osobních a lehkých užitkových aut meziročně vzrostl o 18,7 procenta na 1,42 milionu. Hlavní značka Renault zaznamenala vzestup o 18,5 procenta na téměř 905 tisíc vozů.

Rumunská značka Dacia, kterou Francouzi vlastní od roku 1999, vykázala v letošním prvním pololetí meziročně skoro čtvrtinový růst na 263 tisíc aut. Největší prodejní úspěch slaví třetí generace modelu Sandero. Jak uvádí skupina v pololetní zprávě, velmi dobrý start má také plně elektrický model Dacia Spring, který je prezentován jako „průkopník levné elektromobility“.

Automobilka Dacia neustále obnovuje svoji modelovou nabídku. Po zmodernizovaných verzích Sandero a Logan z konce minulého roku přišel letos v červnu na řadu Duster.

Ozdravný plán

Renault Group prochází nyní velkými změnami, s nimiž přišel jeho nový generální ředitel Luca de Meo. Italský manažer stojí v čele skupiny od začátku loňského července, přičemž předtím řídil španělský Seat, dceru Volkswagenu. Je to vůbec první cizinec ve funkci generálního ředitele tohoto francouzského průmyslového klanu.

Jeho plán rozsáhlých přeměn, označovaných jako „renaulution“, zahrnuje redukci pracovních míst, zúžení mode-

lové palety a stejně tak posílení výrobní kooperace s japonskými partnery Nissan a Mitsubishi. Francouzská automobilka uzavřela alianci s Nissanem už v březnu 1999, v říjnu 2016 se k ní připojila ztrátová Mitsubishi, když nad ní předtím převzal Nissan kontrolu.

Pro Luca de Meo nebude vůbec snadné ozdravný plán prosadit. Musí počítat s odporem vlivných odborů i francouzské vlády, která během loňské pandemie schválila společnosti úvěrové záruky v celkové výši

pěti miliard eur. „Bez státní pomoci by společnost nepřežila,“ uvedl ministr hospodářství a financí Bruno Le Maire.

Renault Group za letošních šest měsíců vykázala čistý zisk 368 milionů eur, zatímco za stejné loňské období to byla ztráta 7,4 miliardy eur. Luca de Meo je přesvědčen, že společnost letos dosáhne zisku bez ohledu na to, že stoupají materiálové náklady a potýká se s nedostatkem čipů. Problémy s čipy budou podle jeho červencového odhadu znamenat výrobní výpadek

Nejprodávanější modely aut ve Francii (v kusech, první pololetí 2021)

| | Výrobce a model | Prodej |
|-----|--------------------|--------|
| 1. | Peugeot 208 II | 48 515 |
| 2. | Renault Clio V | 47 458 |
| 3. | Peugeot 2008 | 40 604 |
| 4. | Dacia Sandero | 39 115 |
| 5. | Citroen C3 III | 35 949 |
| 6. | Renault Captur | 32 281 |
| 7. | Peugeot 3008 II | 31 001 |
| 8. | Toyota Yaris | 19 999 |
| 9. | Renault Twingo III | 19 959 |
| 10. | Renault Mégane IV | 18 064 |

Zdroj: CCFA

Nejinak tomu bylo i letos na přelomu června a července.

Mezi vozy byl i ředitelský vůz ŠKODA ENYAQ iV, který sloužil řediteli Tour de France Christianu Prudhomovi jako mobilní řídicí centrum během patnácti z jedenadvaceti etap. Plně elektrické SUV vedlo závodní pole jako „červený vůz“ také v závěrečné etapě z Chatou na pařížskou třídu Champs-Élysées. Kromě toho se ve vozovém parku objevila také čtvrtá generace nejprodávanějšího modelu OCTAVIA, stejně jako městské SUV KAMIQ a modely KAROQ a KODIAQ.

Na otázku, jaký má toto spojení automobilky s cyklistikou význam, odpovídá Thomas Schäfer, předseda představenstva společnosti ŠKODA AUTO: „Máme k tomu dobrý důvod: historie naší společnosti začala před více než 125 lety výrobou jízdních kol. Díky



Jeden z vozů v reklamní karavaně v bretaňském městě Lannion

Foto: AutoSAP/Libuše Bautzová

našemu širokému zapojení – od hlavních a doprovodných vozů až po zelený dres a trofej pro vítěze – představujeme naši značku během cyklistické klasiky mnohamilionovému mezinárodnímu publiku.“

Tour de France je velkou událostí nejen pro fanoušky cyklistiky, ale i pro ty, kdo si jen chtějí užít pěknou podívanou, ať už přímo na místě, nebo u televizních obrazovek. Závod je totiž vždy i velká show. Zhruba s dvouhodinovým předstihem před startem každé etapy se dává do pohybu reklamní karavana, funguje to tak už od roku 1930. Dnes ji tvoří zhruba dvě stovky sponzorských vozů a kdo ji jednou viděl, určitě na to nezapomene. Značka ŠKODA se v přehlídce alegorických vozů rozhodně neztratí – kromě toho je to v posledních letech jediná značka, která hned po startu vede závodní cyklistický peloton. LI

kolem 200 tisíc vozů. Je to zhruba dvojnásobek odhadu z letošního jara.

Renault se přednostně zaměřuje na výrobu dražších modelů. Za letošní první pololetí ohlásil provozní marži 2,8 procenta, kterou by si chtěl udržet i ve druhé polovině roku. „Plánujeme, že koncem tohoto roku splatíme pětinu z pětimiliardové půjčky, kterou nám během pandemie poskytl francouzský stát,“ prohlásila podle agentury Reuters finanční ředitelka automobilky Clotilde Delbosová.

Příliš mnoho kapacit

„Jádrem našich problémů jsou nadbytečné kapacity,“ oznámil už loni v červnu Jean-Dominique Senard, od ledna 2019 předseda představenstva Renaultu. Jedna z továren, o jejímž uzavření ještě loni Senard uvažoval, se nachází v severofrancouzském Maubeuge, kde se specializují na lehké užitkové vozy, mimo jiné model Kangoo. Žádné rozhodnutí ale tehdy nepadlo. Stačilo, aby jenom prosákla zpráva, že něco takového nelze vyloučit, a do ulic vyšly během pandemie bez ohledu na omezující opatření tisíce odborářů.

Prezident Emmanuel Macron vyzval vedení Renaultu, aby jakékoli kroky k omezení výroby v severní Francii pečlivě zvažoval a vždy předem konzultoval s odbory. A tak nepřekvapilo následné Senardovo prohlášení, že zavírat továrnu v Maubeuge ho nikdy ani nenapadlo.

Francouzský ministr hospodářství Bruno Le Maire, který v automobilce

zastupuje stát coby největšího akcionáře s 15 procenty, staví před Renault tři úkoly. Kromě zachování pracovních míst ve Francii musí Renault také zvyšovat výrobu elektrických aut a spolupracovat přednostně s národními dodavateli.

Francouzští politici se také ze všech sil snaží zabránit tomu, aby automobilky investovaly do modernizace a rozšiřování výroby v zahraničí na úkor domácí ekonomiky. Nové vedení Renaultu musí nejenom zachovat, ale také zvýšit produkci aut ve Francii i za cenu toho, že se část výroby ze zahraničí (například z Maroka a Turecka) převede do Francie.

Na severu vznikne ElectricCity

Jak už bylo uvedeno výše, francouzské automobilky se také naplno vrhly do výroby a prodeje elektromobilů. Jak poznamenal německý server *automobilwoche.de*, nástup elektromobility zachytil jako první právě Renault – mnohem dříve než PSA Group, o Volkswagenu nemluvě.

Ambiciózní strategii ve vývoji a výrobě vozů na elektrický pohon zveřejnil Renault letos 30. června. Sází v ní hlavně na cenově dostupné „ikonické“ malé modely, které se velice dobře prodávaly v minulosti. Ovšem nyní půjdou na trh jejich retro koncepty s elektrickým pohonem. Luca de Meo, věří, že právě tímto způsobem bude Renault úspěšně konkurovat Volkswagenu.

Renault počítá s tím, že v roce 2025 budou osobní vozy s elektrickým po-



Renault Zoe je třetí nejprodávánější elektromobil v Evropě. Oblíbený je i v Bretani. Foto: AutoSAP/Libuše Bautzová

honem, včetně hybridů, představovat 65 procent jeho celkové výroby a v roce 2030 nejméně 90 procent.

Na letošní zářijovou mezinárodní automobilovou přehlídku IAA Mobility v Mnichově připravil Renault představení kompaktního plně elektrického modelu Mégane a kdysi velice populárního modelu Renault 5 (vyráběného v letech 1972–1996) v elektrické retroverzi. První zmíněný model, Megan, vychází z platformy CMF-EV společně vyvinuté v rámci aliance s Nissanem. Na trh by měl přijít na počátku roku 2022 a Renault na něj hodně sází.

Centrem výroby elektromobilů ve Francii by se měl stát nový právní subjekt Renault ElectricCity, který hodlá francouzský výrobce vytvořit v severofrancouzském regionu Hauts-de-France, kde je už dnes silný auto-průmysl. Nová firma by měla vzniknout spojením tří tamních podniků: montáž osobních aut v Douai, montáž užitkových vozů v Maubegue a výrobce převodovek v Ruitz, který bude převeden na produkci důležitých elektrických komponentů. Během čtyř až pěti let by měl Renault ElectricCity vyrábět 400 tisíc elektrických aut ročně.

Václav Lavička

spolupracovník Hospodářských novin

Nejprodávánější elektrické modely v Evropě

(v kusech, první pololetí 2021)

| Výrobce a model | Prodej |
|--------------------------|--------|
| 1. Tesla Model 3 | 67 480 |
| 2. Volkswagen ID.3 | 31 939 |
| 3. Renault Zoe | 30 752 |
| 4. Volvo XC40 PHEV | 24 897 |
| 5. Volkswagen ID.4 | 24 886 |
| 6. Ford Kuga PHEV | 24 478 |
| 7. Hyundai Kona Electric | 22 294 |
| 8. Peugeot 3008 PHEV | 21 095 |
| 9. BMW 330e | 20 861 |
| 10. Kia Niro EV | 20 753 |

Zdroj: EV Volumes.com



SAMOTESTOVÁNÍ Z BEZPEČÍ A POHODLÍ DOMOVA

POMÁHÁ ZASTAVIT ŠÍŘENÍ INFEKCE COVID-19

**ANTIGENNÍ SAMOTEST PANBIO™ COVID-19
DETEKUJE INFEKCI U OSOB S PŘÍZNAKY I BEZ PŘÍZNAKŮ**

RYCHLÝ

samotest pro detekci
infekce COVID-19

SNADNÝ

výtěr z nosu

RYCHLE DOSTUPNÉ

výsledky za 15 minut

SPOLEHLIVÝ

citlivost 98,1%



JEŠTĚ DNES SE OBRAŤTE NA SVÉHO MÍSTNÍHO ZÁSTUPCE
OBJEDNAVKY@ABBOTT.COM

© 2021 Abbott. Všechna práva vyhrazena. Všechny uvedené ochranné známky jsou známky společností ze skupiny Abbott nebo svých příslušných vlastníků. Veškeré použité fotografie jsou pouze ilustrativní. 120008214-02 03/21

NOVÁ ŠKODA

KODIAQ

ODRAZ VAŠÍ OSOBNOSTI



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Design budící emoce, jízda naplněná komfortem a charakter, který odráží vaší osobnost, ať už jste zodpovědný rodič, zapálený sportovec nebo nezkrotný dobrodruh. Poznejte se osobně s naším novým SUV.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KODIAQ: 5,3–8,9 l/100 km, 138,0–203,0 g/km



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



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



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



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