

ČESKÝ AUTOPRŮMYSL

2 / 2022

**Auto
SAP**
SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Tomáš Vondrák, Continental Automotive

**Už by bylo dobré
vrátit se do klidných vod**

Maroko, Egypt, Tunis. Afrika jede

ESG

Od dobrovolnosti k nutnosti



MESSE
MÜNCHEN

How much real production exists in the virtual world?



FIND ALL ANSWERS HERE. **AUTOMATICA 2022**



automatica

The Leading Exhibition for Smart Automation and Robotics

June 21–24, 2022 | Munich

automatica-munich.com



Robotics + Automation

Information: EXPO-Consult & Service, spol. s.r.o.
Tel. +420 5 4517-6158, info@expocs.cz

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

ještě před několika měsíci očekávala Světová banka, že rok 2022 bude rokem stabilizace, tedy aspoň pokud jde o ceny komodit. Že bude letošek, přesněji druhé pololetí období, kdy se věci a procesy začnou vracet do „normálu“, věřili i mnozí analytici, manažeři a vlastníci firem. Dnes Světová banka predikuje, že ceny hlavních komoditních skupin včetně ropy a zemního plynu zůstanou vysoko nad předválečnými prognózami minimálně do roku 2024.

Manažeři a vlastníci firem dnes raději nedělají předpovědi žádné. Plánovali by, ale není žádný pevný základ, na kterém by bylo možné stavět. Jistoty se začaly stávat nejistotami už před více než dvěma roky s nástupem pandemie; válka na Ukrajině pak rozhodila zavedené pořádky totálně.

Ve většině podniků je to tak nějak trochu jako přes kopírák. Nedostatek čipů a jiných elektrokomponent nedovoluje dokončovat výroky, některé materiály, suroviny a komponenty přicházejí v trojnásobně dlouhé lhůtě než dřív, nebo taky vůbec. Ceny surovin a materiálů, zejména oceli, magnézia, paládia nebo hliníku rostou do nebe, jejich doprava, když už je k dispozici, rovněž. Automobilky ruší objednávky a neodebrané zboží tak zůstává déle na skladech – nebo naopak zákazník požaduje něco mimořádně rychle, aniž by to dodavatel měl z čeho vyrobit. Ceny elektřiny a plynu dělají v hospodaření zářezy ve stovkách milionů.

Výstižně tu skoro tříletou anabázi popisuje ředitel závodu THK v Dačicích Jiří Vystrčil, přičemž v mnohém se shoduje s jednatelem firmy Mubea Miroslavem Mikulou. Tyto dvě společnosti jsou typickými zástupci dodavatelského sektoru, ale perou se v mnoha ohledech s týmiž problémy jako finalista Iveco. A výjimkou není ani Continental v Brandýse. Ten představuje trochu jinou kategorii dodavatelů (více než cena oceli ho trápí absence čipů), ale i Tomáš Vondrák říká, že je to náročné. Někdo tohle všechno nazývá „stress testy“, někdo přímo smrtícím koktejlem.

Při přípravě tohoto čísla časopisu jsme se setkali i s firmami, které nechtěly komentovat vývoj vůbec. „*Ne, děkuji, zavolejte tak za půl roku za rok, tedy jestli ještě bude nějaký automotive existovat...*“ reagoval na žádost o rozhovor šéf jedné z dodavatelských firem.

V Českém autoprůmyslu se snažíme přinášet pokud možno dobré zprávy, psát o úspěších podniků a inspirovat ostatní. V každé firmě, která je členem AutoSAPu, je spousta zkušeností, know-how, nápadů. Přes všechny aktuální potíže se můžou Iveco, Mubea, Toyota, THK a zejména Continental, tedy podniky, o kterých tentokrát píšeme, pochlubit nejedním úspěchem a zejména zaváděním opatření pro časy „potom“. Takže závěr je jasný: Český automotive bude existovat i nadále. Jen bude jiný. Jak jiný, o tom napoví třeba text o ESG nebo nové elektromobilní platformě. Automobilový byznys bude štíhlejší, více hi-tech a hlavně zelenější.

Což ovšem neznamená, že by v nejbližších letech nebylo chytré věnovat pozornost i méně rozvinutým trhům, třeba v Africe.



Libuše Bautzová
šéfredaktorka časopisu
Český autoprůmysl



SDRUŽENÍ
AUTOMOBILOVÉHO
PRŮMYSLU

Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSAP

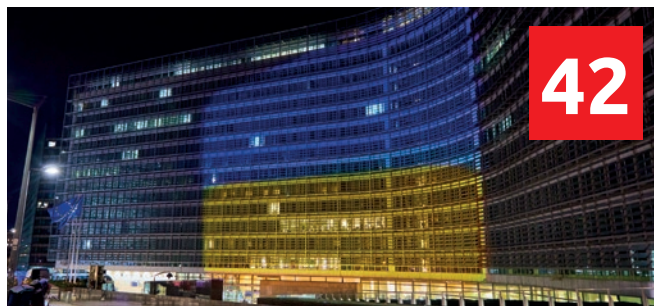
Šéfredaktorka: Ing. Libuše Bautzová | Vydavatel: AutoSAP, Budějovická 1550/15a, 140 00 Praha 4

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. 2/2022: červen 2022 | ISSN 2570-5482



ROZHOVOR

Pokračujeme dál rychlým tempem 5

Rozhovor s Tomášem Vondrákem, generálním ředitelem Continental Automotive Brandýs nad Labem

STATISTIKY

Pohony nových automobilů v EU:
Evropa hybridní a elektrická 10

NAŠE TÉMA

Udržitelnost:
Sázka na budoucnost 12

Z FIREMNÍHO SVĚTA

Iveco Czech Republic:
Na podzim vyjede příměstský elektrobus 16

AutoSAP: Noví členové 19

Toyota Motor Manufacturing Czech Republic:
Rozhodovat by měli zákazníci 20

Mubea:
Hledání rovnováhy 23

Krátce z domova 26

THK RHYTHM AUTOMOTIVE CZECH:
Tři roky nahoru a dolů 27

TRENDY A TECHNOLOGIE

Elektromobilní platforma:
Velcí hráči si vytyčili „pět bodů pro elektromobilitu“ 30

Baterie:

Klíčové komponenty i pro další značky koncernu ... 33

Plnicí infrastruktura:

Vodíkové velké oči? 34

Krátce o trendech a technologiích 38

VZDĚLÁVÁNÍ

ŠAVŠ:

Absolventi jsou hned „vyprodáni“ 39

Rozhovor s docentem Pavlem Mertlíkem, rektorem ŠKODA AUTO Vysoké školy

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

Předsednictví ČR v Radě EU:
Aktuální dění mění priority 42

ZE ZAHRANIČÍ

Emisní normy podle EK:
Jak to vidí europoslanci 46

Perspektivní trhy pro automotive:
Afrika rozjetá 47

Krátké zprávy ze světa 54

Fotografie na 1. straně obálky:
AutoSAP, Barbora Mráčková

Fotografie na této straně:
Shutterstock.com / Mubea / Libuše Bautzová /
Evropská komise

Tomáš Vondrák, generální ředitel
Continental Automotive Brandýs nad Labem

Pokračujeme dál rychlým tempem



S příchodem elektromobility se auta začnou více než jízdními vlastnostmi odlišovat uživatelským zážitkem v interiéru vozu, myslí si Tomáš Vondrák, šéf Continentalu v Brandýse nad Labem. V produkci brandýské firmy jsou nově **vysoce výkonné počítačové jednotky a velkoplošná displejová řešení.** Více než na levnější pracovní sílu sázejí v konkurenci na komplexní digitalizaci, pro kterou jsou v rámci divize Continental Automotive modelovým závodem.

Možná by tuhle otázku některé firmy v automobilovém průmyslu mohly považovat za provokaci, ale s vámi to risknu: Jak se daří Continentalu v Brandýse nad Labem?

Děkuji za optání, máme se dobře. Podařilo se nám loni dosáhnout vytyčených cílů, přestože to bylo období v návaznosti na rok 2020 velmi náročné. Expanzi závodu, technologickou modernizaci i veškeré náběhy nových produktů jsme zvládli v daném čase a to je něco, co nás těší. A rok 2022 začal ve velkém tempu.

Jedna z nejvýznamnějších událostí letošního roku, která mnoho firem zasáhla, byla a je válka na Ukrajině. Jak se to dotklo vás?

Dotklo se nás to hodně, a to zejména v té osobní rovině. Zaměstnáváme bezmála 500 ukrajinských pracovníků, z nichž asi 80 procent jsou kmenoví zaměstnanci. Vyjádřili jsme jim okamžitě podporu a nabídli pomoc. Osobně jsem měl asi patnáct schůzek se zaměstnanci ukrajinského původu, a přestože jsem zvyklý vystupovat před velkým publikem, na tohle jsem se nemohl připravit. Byl to velký emoční nával pro nás pro všechny.

Udělalí jsme bezpočet opatření, například jsme zorganizovali několik autobusových přeprav pro rodiny našich ukrajinských zaměstnanců ze slovensko-ukrajinských hranic, zaměstnali jsme 25 nových ukrajinských kolegyň, předplatili jsme 70 lůžek na jedné ubytovně, uspořádali finanční sbírku, aby mohlo být v Brandýse otevřeno několik adaptačních skupin. Vytvořili jsme zaměstnaneckou aplikaci v ukrajinském jazyce. Máme přes dvacet dobrovolníků mezi našimi zaměstnanci, kteří jsou nepřetržitě k dispozici ukrajinským občanům. Jsem na svůj tým velmi hrdý.

Všichni vaši ukrajinští pracovníci tady zůstali?

Ano, s výjimkou jednoho.

Má brandýský Continental nějaké obchodní vztahy k Ukrajině nebo Rusku?

Na Ukrajinu nemáme žádné přímé exportní ani importní vazby. Do Ruska jsme dodávali jeden produkt, ale v naprosto marginálním objemu.

Říkal jste, že se vám loni všechno podařilo. Jistě na vás ale také doléhá nedostatek některých komponent, zejména čipů, a rostoucí ceny vstupů. Jak se s tím vypořádáváte?

Samozřejmě, nárůst cen vstupů společně s přetrvávající čipovou krizí je pro automobilový průmysl náročný

”
Zaměstnali jsme 25 nových ukrajinských kolegyň.
”

mix. Jelikož potřebujeme pro naši denní výrobu miliony elektrokomponent, tak nás jejich nedostatek pořád hodně zaměstnává.

Ukrajinský konflikt způsobil, že spousta našich OEM zákazníků byla limitovaná třeba nedostatkem kabelových svazků a musela omezovat výrobu, a tím pádem i poptávku směrem k nám. To se v letošním roce logicky odrazilo v určitém propadu.

To všechno v kombinaci s nárůstem cen vstupů včetně energie je opravdu náročný mix. Naše roční spotřeba elektrické energie je okolo 30 GWh, takže účet za elektřinu bude letos

o několik desítek milionů korun vyšší, než byl v roce 2021. S plynem je to podobné, protože s ním topíme, sušíme a chladíme, naše spotřeba je zhruba 750 tisíc m³ ročně. Takže to jsou v současnosti nákladově velmi kritické vstupy.

Jsou zákazníci ochotni akceptovat zvýšení cen vašich produktů?

Bavíme se s nimi o tom.

Limituje vás nedostatek komponent natolik, že někdy nemůžete splnit požadavky vašich zákazníků? Nebo vám v tomto smyslu paradoxně „nahrává“ nižší poptávka?

My jsme nikdy naše zákazníky ve výrobním plánu neomezili. Jak víte, v automobilovém průmyslu, zejména u osobních aut, došlo v prvním kvartále ke dvacetiprocentnímu propadu, takže spíš je to tak, že my jsme brzdění jejich snižující se poptávkou. Jsme schopni dostatek čipů si zajistit, ale jak už jsem uvedl, je to náročné, náročnější než třeba v loňském roce. Podepisuje se na tom totiž navíc i vývoj na Ukrajině, kvůli němuž jsou zavřené dopravní cesty z Asie do Evropy, jak letecká, tak železniční. K tomu přistupují tvrdá lockdownová opatření v Asii, to je další „stress faktor“.

Máte menší problémy než ostatní firmy opatřit si dostatek čipů díky tomu, že jste součástí velké rodiny Continental?

Ano, to určitě platí. Divize Continental Automotive je jedním z největších odběratelů elektrokomponent v automobilovém průmyslu na světě, takže má určitou sílu. Navíc funguje i jistá spolupráce v rámci skupiny. My tady máme přehled o denní spotřebě jednotlivých druhů čipů nejen u nás, ale i ve všech ostatních závodech Continental, takže dokážeme prioritizovat a pokrýt potřebu v globálním měřítku.

Důležitá je ale i dlouhodobá strategická spolupráce s dodavateli, komunikace ohledně budoucích potřeb. Čipy nejsou žádné komoditní zboží, jsou velmi různorodé a musíme s dodavateli plánovat na roky dopředu, jaké technologie se budou využívat.

Má ještě smysl bavit se dnes o pandemii? Nebo jste na ni už tak nějak ve světle nových těžkostí zapomněli?

Pořád cítíme dozvuky. Velmi náročné bylo zejména období letošních šesti testovacích týdnů. Všichni zaměstnavatelé měli povinnost dvakrát týdně testovat všechny zaměstnance bez ohledu na to, jestli byli očkovaní nebo prodělali covid-19. V některých dnech jsme měli výpadky až 25 procent, přitom to byli vesměs lidé bez jakýchkoliv symptomů. Když to zjistíte pár minut před nástupem na směnu, těžko se shání náhradních dvacet lidí se specifickými kompetencemi.

Česká republika byla v Evropě jediná, kdo to dělal, přitom naši zákazníci byli zrovna v období, kdy zvyšovali poptávku. S nedostatkem lidských zdrojů a za situace, kdy se vůbec nic nedalo plánovat, to bylo velmi náročné.

Vykrývali jste to narychlo lidmi z jiných směn?

Ano, ale byly dny, kdy jsme i my z managementu nastupovali do směn a řídili je, když vypadl vedoucí směny. Ale zvládli jsme to – jednak díky našim digitálním nástrojům, jednak díky všem zaměstnancům.

Mluvili jsme o pandemii, Ukrajině, o cenách, nedostatku komponent. Říká se „všechno zlé je pro něco dobré“. Našel byste na současné situaci v automobilovém průmyslu něco dobrého?

To je tedy těžká otázka. Na to, co se děje teď, nebyl nikdo připravený. Myslím, že nás tyhle kontinuální „stress testy“, jak tomu říkám, posilují a stmelují. Motivovaly nás k rychlejšímu rozhodování, k ztěhnutí řídicích procesů... Už by ale bylo dobré vrátit se do klidných vod.

Letos v dubnu jste v Brandýse zahájili provoz nového skladovacího systému AutoStore. V čem je unikátní?

Je to první řešení tohoto charakteru v České republice. Nápad vznikl s cílem zredukovat o 40 procent plo-



Tomáš Vondrák

Vystudoval strojní fakultu, obor průmyslové inženýrství na Západočeské univerzitě v Plzni, další vzdělání absolvoval v Německu (Fachhochschule Deggendorf), Austrálii (Institute of Technology, Brisbane) a ve Španělsku (Master of Business Administration, ESMA Barcelona). Ve společnosti Continental působí od roku 2006, nejprve v České republice jako projektový manažer, následně řídil zavádění nových projektů. V letech 2011 až 2019 zastával vedoucí pozice v oblasti Infotainment & Connectivity nejprve v německé a poté v mexické dceřiné společnosti. Generálním ředitelem Continental Automotive Brandys nad Labem je od března 2019.

Foto: AutoSAP, Barbora Mráčková

chu skladu a téměř zčtyřnásobil jeho výkonnost. A to se povedlo. Takže tento systém nám ušetřil dva tisíce metrů čtverečních, které jsme mohli transformovat do výrobní plochy pro nové projekty. Díky třinácti robotům, které obsluhují 18 tisíc boxů, se výrazně zvýšila výkonnost. Systém je velmi flexibilní a například za situace, kdy jeden z robotů zrovna nemá zakázku z výroby něco naskladnit nebo vyskladnit, tak prochází „sebeučícím“ procesem, kdy se učí optimalizovat svoje trasy.

Zahájení činnosti nového skladu je zřejmě součástí procesu, který v Continentalu v Brandýse probíhá v posledních dvou letech a jehož cílem je zvýšit automatizaci, robotizaci a digitalizaci. Zhruba před rokem

jste tady měli 66 cobotů a na plně automatizovaných linkách 125 industriálních robotů. Jak je to dnes? Celkový počet robotů a cobotů se zvýšil už na 300.

Takže v investicích vás současné problémy nepřibrzdily?

Určitě ne. Pokračujeme dál rychlým tempem v chytré automatizaci, standardizaci a digitalizaci.

Kolik jste investovali celkem a do čeho šlo nejvíce prostředků?

Robotické aplikace jsme implementovali zejména v nových výrobních provozech a k objemu investic můžu říct jen to, že byly rekordně vysoké.

Brandýský závod je jedním z nejvýznamnějších v rámci Continental

Automotive, je takzvaným modelovým závodem. Co to pro vás znamená?

Je to pro nás obrovská příležitost a zároveň velký závazek. My jsme se přede dvěma a více lety zamýšleli nad tím, jaká je a bude naše konkurenční výhoda. Víme, že z dlouhodobého hlediska to nebudou personální náklady. Odpověď jsme našli v inteligentním pojetí digitálního závodu. Připravili jsme koncept, který digitalizuje firmu jako celek, holisticky. V tom je naše jedinečnost a to teď realizujeme krok za krokem. Spolupracujeme s celou sítí Continental závodů, pořádáme meetingy a workshopy, školíme ostatní, jak implementovat podobný koncept v jiných závodech.

Mají i české firmy zájem se od vás učit?

Ano, registrujeme v posledním roce bezpočet kontaktů. Jsme otevření vést dialog, i pro nás to může být užitečné. Ale samozřejmě ne všechno know-how se dá sdílet.

uvolní nějaké místo ve směně, přijde zaměstnanci, který zrovna nemá směnu a je kvalifikován na práci na té určité lince, takzvaná push up notifikace. On se může rozhodnout, jestli nastoupí. Může se to týkat i nějaké pozice, na kterou není plně kvalifikován s tím, že na ni může být zaškolen.

To ale zdaleka není všechno, co aplikace umí. Mezi další funkcionality patří možnost zarezervování si sdíleného pracovního stolu, zasedací místnosti, sdílené přepravy s kolegy či parkovacího místa. Můžou si jejím prostřednictvím požádat o home office, najdou tam jídelní lístek a další věci.

Nároky na to, co všechno by mělo vozidlo umět, se dramaticky zvyšují, roste množství dat, která musí auta zpracovávat. Continental zavedl před nedávnem do výroby takzvaný High Performance Computer, který by měl zvládnout všechna data zpracovat. Vysvětlíte, o co přesně jde a v čem je tento produkt průlomový.

Jde vlastně o vysoce výkonný počítač, první takový, který tady vyrábíme, a souvisí s novou architekturou vozů. Jeho činnost spočívá v tom, že konsoliduje stovky dílčích elektronických ovládacích jednotek do několika hardwarově menších, ale softwarově podstatně výkonnějších. A v tom právě spočívá ta změna filozofie architektury vozu. Snižuje se počet součástek ve voze, klesá jejich hmotnost a roste počítačová síla.

Pokud vím, tento vysoce výkonný počítač do auta děláte pro BMW. Je víc zákazníků, kteří o něj mají zájem? Zákazníků je víc, je to směr, kterým vykročily nebo vykročí všechny automobilky. Z Brandýsa ale dodáváme pouze pro BMW.

Jaký bude benefit pro řidiče?

Bude mít daleko jednodušší, rychlejší a intuitivnější ovládání a větší uživatelský prožitek. Vycházíme z toho, že zejména s příchodem elektromobility nebude požitek z jízdy samotné u jednotlivých značek a modelů nikterak zásadně rozdílný, ale čím se budou automobilky odlišovat, to bude právě uživatelský zážitek řidiče a posádky v rámci jízdy, tedy jak se budou zobrazovat informace a jaké bude ovládání. A proto jsem moc rád, že v našem závodě se vedle těch vysoce výkonných počítačových jednotek vydáváme také směrem velkoplošných displejových řešení.

Jak naznačujete, posledním trendem u displejů je jejich zvětšování. Stále je v plánu vyrábět od roku 2024 v Continentalu pro některé modely aut displeje přes celou palubní desku, takzvané Pillar-to-Pillar?

Je to přesně tak, jednoznačným trendem jsou stále větší a větší displeje. V Brandýse jsme začali s výrobou vlastních displejů v roce 2015 a tehdy to byly displeje velikosti sedm, maximálně devět palců. Dnes se bavíme o čtyř- až pětinasobku těchto velikostí a celkově o daleko sofistikovanějších technologiích a vyšší kvalitě zobrazení. Cílem je plná digitalizace cockpitu plus hlasové ovládání.

Pokud jde o první displej od sloupku ke sloupku, který bude z produkce Continentalu, bude se od roku 2024 vyrábět v jiné lokaci mimo ČR. V Brandýse ale pracujeme na obdobném projektu a velkoplošný displej tady začneme vyrábět o rok později. Za oběma projekty už jsou konkrétní zákazníci.

Z čeho mám také velkou radost, je fakt, že v těchto velkých displejích bude poprvé na světě použita v uživatelském prostředí automobilu technologie OLED. A ta se bude vyrábět tady v Brandýse.

Vývoj technologie OLED pro displeje je výsledkem vašeho vývoje?

Náš vývojový tým na ní od začátku spolupracoval.

Jsou některé nové produkty nebo technologie výsledkem pouze zdejšího vývojového centra?

Brandýská vývojová skupina je relativně malá, máme ve vývoji jen 60 pracovníků. Většina nových aplikací a produktů se vyvíjí centrálně,

”

Naší konkurenční výhodou je inteligentní holistické pojetí digitálního závodu.

”

Digitalizace se netýká jen výroby, ale i pracovníků. Pokud vím, chystali jste se zavést pro všechny zaměstnance QR kódy, které budou nejen umožňovat vstup do areálu, ale také obsahovat mnoho dalších užitečných informací. Už jste to zavedli?

Tak daleko zatím nejsme, ale směřujeme k tomu. Máme od května v plném provozu novou plánovací aplikaci, na které jsme pracovali dva roky a která našla velmi efektivní uplatnění. Díky ní se můžou naši zaměstnanci z pohodlí svých obývacích ze svých vlastních chytrých telefonů například přihlásit nebo odhlásit ze směny, požádat o dovolenou.

Tuhle aplikaci jsme hodně využívali v době těch větších výpadků pozitivně testovaných zaměstnanců. Když se

přičemž náš tým je součástí tohoto globálního vývojového týmu. To dává smysl i do budoucna, protože jsme čím dál víc propojeni díky digitalizaci. Díky naší digitální kompetenci je možné nasimulovat formát v budoucnosti vyrábějící linky.

Máme tady digitální laboratoř, ve které využíváme ve velké míře brýle virtuální reality, kterými se přenesete do prostoru plně automatické linky, mezi roboty, kam se normálně za provozu nemůžete dostat. Díky řešení digitálního dvojčete ve virtuální realitě vidíte v reálném čase, jak linka vyrábí, a můžete průběžně optimalizovat výrobní procesy.

Continental Brandýs je výrobce autorádií, multimediálních systémů a jejich předních displejů, analogových a digitálních palubních přístrojů, ovládacích panelů klimatizací, telematiky, eCall systémů a řídicích jednotek palivových systémů. Stále to platí? Jak se postupně mění produktový mix?

Ve fázi absolutního útlumu jsou palivové jednotky a kde naopak vidíme tu nejrychlejší transformaci, to je posun od analogových palubních přístrojů k velkým digitálním displejům. To se také projevuje v poptávce zákazníků, a tedy i v našem produktovém portfoliu.

Dá se říci, že právě výroba displejů zaměstnává v Continentalu Brandýs nejvíc lidí a přináší největší tržby?

Ještě tomu tak není, ale směřuje to k tomu.

Mění se nějak portfolio vašich zákazníků?

Zákaznické portfolio se loni rozšířilo o projekty, které jsme převzali ze Španělska. Jde o výrobu palubních přístrojů a displejových jednotek. Díky tomu jsme začali spolupracovat například s Fordem, kterému dodáváme vysoká týdenní množství jak do jeho evropských závodů, tak třeba do Turecka.

Někteří zákazníci, jako třeba už zmiňované BMW, kvantitativně posílili. Jinak je portfolio našich zákazníků víceméně stabilní a dobře vybalancované. Dodáváme de facto všem OEM zákazníkům, takže některé specifické výpadky u jednoho zákazníka na nás nemají až tak negativní dopad. Samozřejmě, tak široké portfolio zákazníků s sebou nese určitou



První foto Tomáše Vondráka v recepci nové multifunkční budovy.

Foto: AutoSAP, Barbora Mráčková

náročnost, protože musíte řešit spoustu jejich specifických požadavků.

Co všechny změny, o kterých jsme mluvili, znamenají pro zaměstnance?

Určitě to na ně klade nové nároky, a to nejen technologické změny, ale i covid-19, Ukrajina, problémy s dodávkami a podobně. Objem práce hodně narostl. Snažíme se hodně pracovat s jejich rozvojem a zvyšovat jejich produktivitu. Každý má prostor růst, zaměstnanci mají možnost posouvat se v rámci naší organizace do vyšších pozic. Za poslední tři roky bylo povýšeno do manažerských pozic 91 interních kandidátů.

Potýkáte se s nedostatkem pracovníků, nebo jich máte v souvislosti s problémy autoprůmyslu aktuálně přebytek?

Máme v současnosti okolo tří tisíc pracovníků. Těší mě, že jsme atraktivním zaměstnavatelem, v uplynulých dvou letech se podařilo nabrat více než 650 nových kmenových zaměstnanců. Pokud by byla letos poptávka od zákazníků na původně plánované výši, potřebovali bychom jich víc, ale to není.

Za první čtvrtletí kopirovalo snížení poptávky celkový propad automobilového průmyslu. Jak vidíte zbytek roku?

Rok 2022 bude i nadále velmi náročný. Budeme se dál potýkat s nedostatkem čipů, jak to bude na Ukrajině, nikdo

neví, i když si přejeme, aby konflikt co nejdříve skončil a stejně tak lockdowny v Asii. Nicméně ani když nepříjde na podzim nová pandemická vlna, nemyslím si, že by bylo možné ztráty z prvního pololetí v tom druhém dohnat. Náš původní plán pro letošek byl 25 milionů produktů dodaných našim zákazníkům, aktualizovaná predikce je někde na úrovni 21 nebo 22 milionů.

Hovoříme spolu v nové administrativní budově, kterou jste zprovoznili před pár týdny. Čím je mimořádná a co bude v uvolněných prostorách?

Nová budova je multifunkční, neobsahuje jenom administrativní část, ale také velkokapacitní kantýnu s 500 místy a kavárenským koutkem, fitness centrum, lékařské středisko, hlídací a odpočinkový koutek pro děti našich zaměstnanců, tréninkové centrum využívající prvky virtuální reality...

Administrativní část je velmi moderní, říkáme jí „new office world“. Koncept spočívá v tom, že jsou tady sdílená místa, nikdo, tedy ani já, nemá svou vlastní kancelář. I manažeři sedí okolo jednoho kolaborativního stolu, abychom spolu mohli neustále komunikovat a dělat rychlá rozhodnutí. Ale jsou zde vymezené prostory na koncentrovanou práci i uzavřené telefonní budky.

V prostorách, odkud jsme se přesunuli, budou částečně nové administrativní prostory, částečně výrobní plochy.

Libuše Bautzová

Pohony nových automobilů v EU

Evropa hybridní a elektrická

Počet nově registrovaných osobních aut v Evropské unii se v prvním čtvrtletí tohoto roku opět meziročně snížil, **struktura prodeje** ale potvrzuje rostoucí zájem o vozidla s hybridními nebo elektrickými pohony. Poměr tradičních aut s benzínovým či naftovým motorem a těch, která využívají některý z alternativních pohonů, se už téměř vyrovnal.

První čtvrtletí tohoto roku skončilo z pohledu prodeje nových automobilů v Evropské unii jako ty předcházející. Kvůli nedostatku polovodičových čipů, který už rok a půl brzdí výrobu, se i přes výraznou poptávku po nových vozidlech výrobcům nedaří dodávat auta na trh v požadovaném tempu. Výsledkem je tak 2,25 milionu nových automobilů, tedy o více než 12 procent méně než ve stejném období loňského roku, který byl už tak z důvodu evropského vrcholu pandemie covidu-19 nízký. Pro srovnání, v předkrizovém roce 2019 našly v Evropě svého majitele více než čtyři miliony nových osobních vozidel.

Podíl elektrifikovaných vozů roste

V roce 2019 tvořily naprostou většinu prodeje vozy se spalovacím motorem – z téměř 60 procent to byla auta na benzín a z dalších více než 32 procent na naftu. Uběhly jen tři roky a složení prodeje je diametrálně odlišné. Automobilů s diesellovým pohonem bylo letos zaregistrováno 378 tisíc, tedy z celkového koláče jen necelých 17 procent, vozidla s benzínovým motorem tvořila 36 procent. Pohled na první kvartál tak ukazuje na postupnou hybridizaci a elektrifikaci vozového parku.

Hybridní vozy (bez externího dobíjení) jsou totiž se čtvrtinovým podílem aktuálně druhým největším segmentem. Elektrické vozy pak tvoří celkově necelou pětinu trhu, tedy 10 procent elektromobilů a necelých devět procent plug-in hybridů. V meziročním

Tabulka 1 **Registrace nových osobních vozidel (EU, EFTA, UK), 1. čtvrtletí 2022, podle výrobců**

Volkswagen Group	655 383 ks
Stellantis	523 977 ks
Hyundai Group	259 350 ks
Renault Group	242 549 ks
BMW	201 541 ks
Toyota	196 347 ks
Mercedes – Benz	163 599 ks
Ford	132 538 ks

Zdroj: ACEA

Tabulka 2 **Top 10 nejprodávanějších modelů vozidel v březnu 2022**

Tesla Model 3	23 013 ks
Peugeot 208	21 026 ks
Tesla Model Y	18 986 ks
Volkswagen Golf	16 784 ks
Dacia Sandero	16 778 ks
Citroën C3	16 697 ks
Fiat/Abarth 500	16 120 ks
Ford Puma	15 937 ks
Toyota Yaris	15 910 ks
Opel/Vauxhall Corsa	15 824 ks

Zdroj: JATO Dynamics

srovnání je postupná elektrifikace vozového parku viditelná ještě lépe. Prodej elektromobilů se v prvním čtvrtletí tohoto roku celkově zvýšil meziročně o 53 procent na 224 145 vozů. Meziroční nárůsty elektrických vozidel jsou s výjimkou Rakouska a Itálie v celé Unii dvoj- až trojciferné.

Otěže v rukou tradičních značek

Tento trend potvrzuje také pohled na prodeje jednotlivých modelů. V březnu se nejprodávanějším autem v Evropě (EU + EFTA + UK) vůbec stal Model 3 americké automobilky Tesla. Model Y byl navíc hned na třetí pozici. Výsadní postavení zmiňované automobilky je ovlivněno aktuální situací v dodavatelských řetězcích, které brzdí produkci evropských automobilů více než (americké) Tesly.

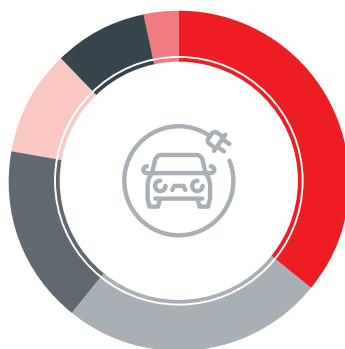
Z pohledu jednotlivých koncernů drží nadále první pozici skupina Volkswagen. Celkově jejich bezmála 656 tisíc automobilů registrovaných v Evropě představuje skoro čtvrtinu tržního podílu, následuje Stellantis s téměř 524 tisíci vozidly, okolo hranice čtvrt milionu nově prodaných vozidel se pohybovaly automobilky ze skupiny Renault a Hyundai.

Poslední jmenovaná je také jednou z mála výjimek mezi jednotlivými značkami, minimálně co se týče meziročního trendu. Když nepočítáme luxusní značky jako je třeba Porsche nebo DS, jsou právě asijské automobilky „vítězi“ polovodičové krize. Z objemových evropských značek se pouze Dacia objevila po prvním čtvrtletí v černých číslech. V pozitivním trendu pak už na evropském trhu najdeme právě Hyundai (+8,6 %), Kia (+20,9 %), Mazdu (+7,0 %), Hondu (+24,7 %) a v neposlední řadě Toyotu, která prodala jen o 70 vozidel méně než vloni.

Úspěch Enyaqu i „českých“ automobilek

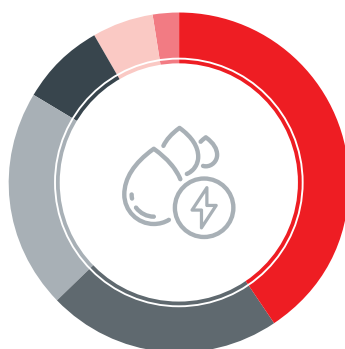
Při pohledu na jednotlivé evropské trhy zaujme příznivce českého autopřemyslu také ještě jeden údaj. V dubnu se automobil ŠKODA Enyaq stal v Nizozemsku vůbec nejprodávanějším vozem bez ohledu na pohon. Obliba modelu vychází z přístupu Nizozemců k čisté mobilitě. Právě v dubnu totiž elektrické vozy (tedy bateriové a plug-in hybridní vozy) tvořily třetinu trhu, přičemž každé páté nové vozidlo je plně elektrické. Úspěch českého vozidla potvrzuje nejen zmíněná

Registrace nových osobních vozidel v EU v 1. čtvrtletí 2022 podle typu pohonu



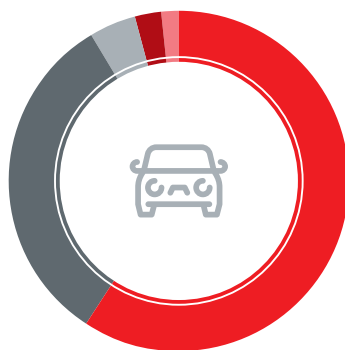
Zdroj: ACEA

Registrace nových osobních vozidel v EU v 1. čtvrtletí 2021 podle typu pohonu



Zdroj: ACEA

Registrace nových osobních vozidel v EU v 1. čtvrtletí 2019 podle typu pohonu



Zdroj: ACEA

dubnová statistika, Enyaq v Nizozemí vévodí také celkovým prodejem nabíjecích vozidel od začátku tohoto roku.

Druhá polovina roku

Podle posledních údajů tím ale dobré zprávy zatím končí. Trhy jsou nadále velmi volatilní a do vývoje výroby a prodeje zasahuje nejen válka na Ukrajině, ale i čínské lockdowny, které prakticky paralyzovaly pro autopřemysl klíčovou oblast v okolí

Šanghaje. Z trhů ale přicházejí i dobré zprávy. Právě pandemická situace v Číně je pravděpodobně za svým vrcholem. Na západní Ukrajině se navíc německým výrobcům kabelových svazků podařilo v průběhu jarních měsíců obnovit produkci téměř na předválečnou úroveň. A někteří zástupci světových automobilek začínají být s výhledem na druhou polovinu roku optimističtější také pokud jde o polovodičovou krizi. **Vojtěch Severýn**

Sázka na budoucnost

Často skloňovaná zkratka ESG pokrývá celou řadu témat a oblastí, **strategický přístup k nim by měl v ideálním případě přinést efektivitu na všech úrovních organizace a příležitost k udržitelnému růstu**. Z prozatím dobrovolné aktivity se navíc pomalu stává povinnost a firmy by tak měly být připravené.

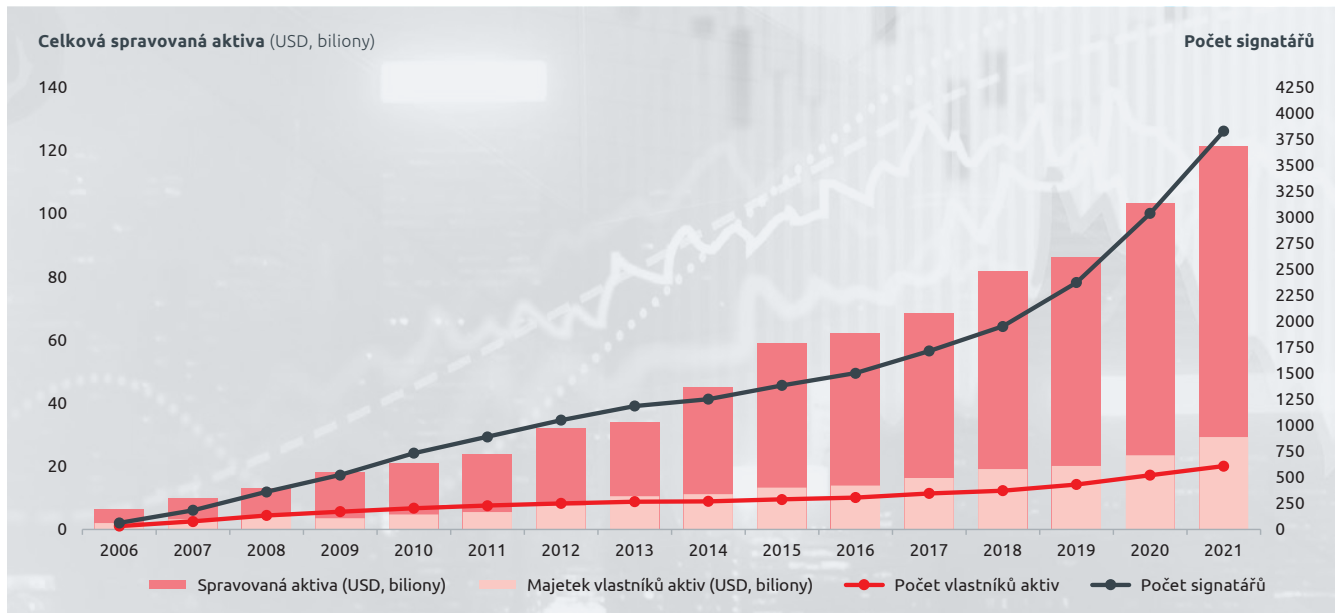
Ačkoliv ta tři písmena v rámci průmyslu skloňujeme až v posledních několika málo letech, pojem ESG není žádným nováčkem. Za jeho definicí stojí organizace Principles of Responsible Investments (PRI), která v roce 2005 vznikla na popud tehdejšího generálního tajemníka Organizace spojených

národů Kofiho Annana. Ten pozval skupinu největších světových institucionálních investorů, aby se zapojili do procesu rozvoje udržitelného investování. Zakládající skupinu investorů tvořilo dvacet osobností z dvanácti zemí, kteří byli podporováni sedmdesátičlennou skupinou odborníků

z finančního průmyslu, mezivládních organizací a občanské společnosti.

Od té doby se skupina tzv. signatářů významně rozrostla. Principy PRI v minulém roce podporovalo přes 3800 finančních institucí, které v součtu spravují aktiva v celkové hodnotě vyšší než 120 bilionů amerických

Spravovaná aktiva signatářů Principles of Responsible Investments (PRI)



Zdroj: Principles for Responsible Investments (PRI)



Ilustrační foto: Shutterstock.com

Zdroj: EY

dolarů po celém světě. V současnosti už navíc nejde jen o pravidla investování, ale požadavky ESG začínají v hojné míře po svých dodavatelích vyžadovat i velké automobilky.

Kořeny v devadesátkách

Základní filozofií přístupu ESG je pravidlo, aby ohled na životní prostředí a rozvoj společnosti byly vedle maximalizace zisků jedněmi z hlavních faktorů při rozhodování o investicích každého podniku. V historii totiž mnoho investorů považovalo environmentální a sociální dopady za negativní externalitu, které lze pro účely investičních rozhodnutí ignorovat.

To se v osmdesátých a především v devadesátých letech začalo postupně měnit. Stále čtenější případy ohrožení bezpečnosti, porušování lidských práv a ekologických katastrof nejen ničily reputaci daných korporací, ale také přinutily společnost, aby se na dopady podnikání dívala odlišně. Pro zvýšení transparentnosti a sociální odpovědnosti proto firmy začaly ve větší míře komunikovat své aktivity v oblasti společenské odpovědnosti a pro tyto účely vznikaly různé iniciativy výkaznictví a konceptů. Pro všechny ale dnes platí prakticky stejný rámec přístupu k ESG.

Co znamená ESG

Co tedy tato tři písmenka znamenají? Tvoří ji počáteční písmena tří oblastí, na které se investoři, organizace a jednotlivé společnosti ve své osvětové aktivitě zaměřují. Ochrana životního prostředí (**E**nvironmental), rozvoj společnosti a lidských práv (**S**ocial) a faktory podnikového řízení (**G**overnance) by právě podle definice této organizace měly být klíčovou součástí rozhodování o investicích do rozvoje firem. Například v automobilovém průmyslu se ale tyto faktory postupně stávají také předpokladem pro výběr dodavatelů.

Tedy to, co na společenskou poptávku vznikalo jako soubor pravidel pro investory, se nyní jako lavina řítí celou společností. Na počátku problematiky stojí investor, který se rozhoduje o investici do určité společnosti či segmentu. Na druhé straně pak je firma, která se nějakým způsobem chová a o tomto chování otevřeně komunikuje prostřednictvím pravidelných reportů. Nejde tak jen o finanční instituce, na ESG strategii v rámci svého dalšího rozvoje se zaměřuje čím dál tím vyšší počet firem nejen z finančního, ale také z výrobního sektoru, dopravy, potravinářství

a dalších. Je za tím racionální pohled na udržitelnou budoucnost stejně jako logická obava o omezení investic do budoucnosti podniku.

Není náhodou, že na popularitě nabývá ESG v posledních několika letech. Souvisí to především s Pařížskou klimatickou dohodou (2015) a Zelenou dohodou pro Evropu (2019), jejichž cílem je dosažení klimatické neutrality v Evropě v roce 2050. Právě strategie ESG je jednou z cest, jak tohoto konkrétního cíle a jednotlivých milníků na cestě k němu dosáhnout.

A pro firmy stanovení a dodržování strategie představuje ještě jeden benefit. Sázka na udržitelnost by měla napomáhat k trvalému růstu a snižování rizik pro firmu samotnou i pro celou společnost. Souhrnné zprávy o udržitelnosti zároveň slouží jako velmi dobrý prezentační a komunikační materiál k budování dobrého jména značky. A opatření v rámci strategie ESG přinášejí i konkrétní úspory v rámci provozu.

Nejprve pro veřejně obchodované firmy

Evropská unie pro ambiciózní cíl dosažení klimatické neutrality stanovila a implementovala několik

V Evropské unii také už od roku 2020 platí tzv. **taxonomie**, tedy nařízení, které počítá s klasifikací hospodářských činností, technologií a zdrojů podle toho, jak ohleduplné k životnímu prostředí jsou. Cílem taxonomie je zprůhlednit prostředí pro investory a nasměrovat potřebné investice v maximální možné výši do oblastí, které jsou z dlouhodobého hlediska tzv. udržitelné a které jsou zároveň klíčové k dosažení klimatických cílů EU. Seznamy konkrétních aktivit a technologií Evropská komise tvoří průběžně podle přirozeného vývoje technologií.

nástrojů, jako je třeba systém EU ETS (emisní povolenky), taxonomie, jednotlivé dílčí cíle v rámci Zelené dohody (v automobilovém průmyslu cíle CO₂) a další nástroje. Koncept ESG prozatím zůstával stranou regulace a prosazoval se velmi živelně. Proto se zástupci Evropské unie rozhodli prosadit jednotná pravidla a reportingové standardy a do veřejné diskuse uvedli pojem „nefinanční reporting“.

Tato pravidla jsou přímo navázaná na směrnici o reportingu o udržitelnosti, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), a zcela logicky se integrují také s další legislativou EU. Nová regulace nahrazuje aktuální směrnici o nefinančním reportingu (NFRD), vztahovat se bude na více než 50 tisíc největších společností v Evropě, jen v České republice to bude okolo 1500 firem. Směrnice bude nově zahrnovat všechny velké společnosti, které splňují alespoň dvě ze tří základních kritérií: mají čistý obrát minimálně ve výši 40 milionů eur, mají více než 250 zaměstnanců a jejich aktiva v rozvaze jsou vyšší než 20 milionů eur. Zároveň musí být tyto společnosti veřejně obchodované. Očekává se, že tyto podniky budou poprvé reportovat data v roce 2024. Ideálně by se tak již v tomto roce po uveřejnění návrhů standardů měly začít připravovat. Veřejně obchodované malé a střední podniky budou mít na přípravu až tři roky navíc.

Současně s tím ale vedle evropských standardů pro vnitřní trh vznikají standardy mezinárodní (International Sustainability Standards Board, ISSB). Souběh dvou různých systémů tak vyvolává otázky, jak budou fungovat dohromady a zda by je nebylo lepší spojit dohromady. Jedním z nejvýraznějších rozdílů mezi úsilím EU a ISSB je závaznost a rozsah působnosti připravovaných standardů.

ESG a autoprůmysl

Mohlo by se zdát, že povinnosti reportovat se firem automobilového průmyslu ještě zdaleka netýkají. Tlak na udržitelnost v podnikání a snaha o zavedení standardů pro dodavatelský sektor už v současnosti ale na některé firmy také v České republice dopadají. Konkrétním požadavkem je vyplnění sebehodnotícího dotazníku, tzv. Self-Assessment Questionnaire, SAQ. Například koncern Volkswagen vyžaduje vyplnění tohoto dotazníku po všech dodavatelích, kteří mají více než devět zaměstnanců. Podstatou je vyplnění dotazníku, na základě kte-

”
Tlak na dodavatelský sektor v rámci ESG postupně roste.
“

rého obdrží společnost určité skóre a současně report o tom, jak si podnik v tématu udržitelnosti stojí.

Pro tento účel automobilky a velcí dodavatelé zpravidla s globální působností využívají hlavně dvě platformy: dotazník SAQ 4.0 prostřednictvím portálu NQC a Ecovadis. Přestože se zmíněné dotazníky vzájemně liší, ESG základ mají společný. Referenční kritéria hodnocení pokrývají čtyři základní oblasti – ochranu životního prostředí, pracovní a lidská práva, etiku a vztahy s dodavateli.

Dotazník SAQ 4.0 je v současnosti rozšířenější, využívá ho šest z deseti největších automobilek. Jeho

výhodou tak je, že dodavatel může vyplněný dotazník nasdílet s více odběrateli. Oproti tomu výhodou **Ecovadis** je větší komplexnost.

„Požadavek na doložení ESG standardů prostřednictvím formuláře SAQ k nám od našeho odběratele, automobilky BMW, dorazil už někdy v roce 2017.

Bylo velmi složité se v dané problematice zorientovat, zároveň bylo těžké zjistit, co konkrétně zákazník požaduje. Zpočátku jsme tak fungovali ve stylu pokus–omyl, nicméně otevřená komunikace se zákazníkem a jejich aktivní přístup nám ze začátku pomohl,“ uvádí svoji zkušenost s dotazníkem Lada Kolářová, která má ve společnosti THK RHYTHM AUTOMOTIVE CZECH problematiku ESG na starosti. Podle jejích slov nyní tento typ dotazníku požadují prakticky všechny automobilky, kterým společnost dodává své výrobky, tedy jak skupina BMW, tak Jaguar Land Rover, Volvo nebo skupina PSA.

„Ve firmě už velká část požadovaných dokumentů a směrnic v nějaké formě existovala. Důležité tak bylo rozdělit si s kolegy jednotlivé úkoly, existující dokumenty strukturovat a sesbírat je na jedno místo a sjednotit jejich podobu. To nám do budoucna při vyplnění dotazníků výrazně ulehčí práci,“ říká Lada Kolářová. Zároveň upozorňuje, že je nezbytné, aby byla firma na tento požadavek již dopředu připravená.

Na vyplnění dotazníků má konkrétní společnost v případě SAQ 4.0 dva až čtyři týdny, v případě Ecovadis týdny tři.

Mějte certifikované systémy

V současné podobě je v dotaznících kladen důraz především na oblast „social“ a „governance“. Jak také zmínila Lada Kolářová, velkou částí potřebných dokumentů a směrnic podniky zpravidla disponují, ať už jde o zásady BOZP, etický kodex, různé kodexy chování zaměstnanců, diverzitu a odměňování, ochranu dat GDPR atp. V sebehodnocení ale podniky sledují také ochranu životního prostředí, spotřebu energií, nakládání s odpady, spotřebu vody, ale i nejrůznější certifikace jako je TISAX, obecně ISO normy a další. „Jako nejtěžší považuji vůbec pochopit, jaký druh dokumentu je požadován. Je nutné vytvořit mnoho nových dokumentů, což je časově náročné.

Dalším problémem je, že veškeré dokumenty musí být v anglickém jazyce,“ potvrzuje také Dana Kovářová

ze společnosti TAWESCO a firmám doporučuje především poctivou přípravu. „Nejdůležitější je být připraven, to znamená mít certifikované systémy, poctivě zpracovávat dokumentaci a nepodceňovat problematiku životního prostředí, sociálního prostředí a způsob řízení společnosti,“ dodává Dana Kovářová.

Závěrem SAQ dotazníku je hodnocení zpráva a skóre. Tím to ale nekončí. Při úspěšném splnění je platnost certifikace stanovená na dvanáct až dvacet čtyři měsíců. V případě horšího skóre by daný podnik měl stanovit nápravná opatření a harmonogram jejich implementace.

Oslovené podniky tak aktuálně řeší různé úpravy hlavně v rámci efektivity

provozu. „Snažíme se zavádět opatření, aby výroba byla šetrnější k životnímu prostředí. Plánujeme stavbu vlastní fotovoltaické elektrárny nebo využití geotermální energie pomocí tepelných čerpadel. Aktuálně pracujeme na projektu využití odpadního tepla z kompresorů k ohřevu užitkové vody, což podle výpočtů přinese roční úsporu až jednoho milionu korun,“ uvádí konkrétní opatření v THK RHYTHM AUTOMOTIVE CZECH Lada Kolářová.

Budovy a ochrana životního prostředí

Faktor, na který se i tuzemské firmy čím dál tím častěji zaměřují, jsou opatření v oblasti ochrany životního prostředí. Významnou roli v ESG

strategiích jednotlivých podniků hrají úspory energií. Taková opatření jsou ale často limitovaná umístěním či stářím konkrétních budov. I pro ně už dnes existuje certifikace, tzv. BREEAM New Construction. Týká se ale prakticky jen nových projektů a pro její získání musí majitel nemovitosti splnit celou řadu ekologických kritérií.

Budovy staršího data v mnoha ohledech potřebují stavební úpravy, aby dokázaly plně reflektovat nejmodernější trendy udržitelnosti, starší výrobní a logistické budovy mají přirozeně také vyšší celkovou provozní uhlíkovou stopu. V rámci ESG je tak snaha CO₂ stopu nejen měřit, ale i kompenzovat např. prostřednictvím offsetů. „Pro představu, náklady na kompenzace uhlíkové stopy u haly s rozlohou 32 tisíc m² s certifikací BREEAM New Construction Excellent dosahuje dnes 850 tisíc korun ročně. Okamžitá úspora v nákladech na kompenzace oproti starším halám je zřejmá a snadno kalkulatelná. Obecně je nyní velký zájem o výstavbu nových hal namísto nákladné rekonstrukce hal starších, které nemají vhodnou šířku izolace, ani dostatečnou nosnost střech na instalaci fotovoltaických panelů,“ vysvětluje Karel Taschner, zástupce společnosti Panattoni Czech Republic Development, která je jedním z největších developerů na českém trhu.

Strategie ESG je proto významným faktorem už při výstavbě nových provozů pro investory i developery. A výsledkem jsou nejen parametry konkrétní stavby, ale i výběr lokality. „Zaměřujeme se například na stavbu na území brownfieldů, které jsou nevyužívané, místní obci či městu nic nepřináší a naopak přináší okolní krajině celou řadu problémů včetně těch ekologických. Na těchto územích můžeme totiž pomoci nejvíce – můžeme dekontaminovat brownfield, recyklovat stavební odpad, postavit moderní ekologicky udržitelnou budovu, která přinese řadu pracovních míst, a zároveň pomůžeme i s ochranou přírody v dané lokalitě,“ říká Karel Taschner.

Poptávka po zelenější výstavbě samozřejmě není aktuální jen pro automobilový průmysl, ale prostupuje skrze všechna odvětví. Udržitelnost tak hraje významnou roli při realizaci téměř každého nového projektu. A podniky působící právě v autoprůmyslu jsou dnes těmi, kteří v oblasti udržitelného rozvoje udávají trendy.

Vojtěch Severýn

ŠKODA AUTO a ESG

ŠKODA AUTO se plně hlásí k odpovědnosti vůči životnímu prostředí a společnosti. Principy udržitelnosti jsou obsaženy v korporátní strategii NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030, jejíž součástí je i strategie udržitelnosti, která obsahuje základní pilíře ESG. Oba dokumenty vznikly na základě spolupráce s koncernem Volkswagen. Ambicí strategie společnosti je důsledná minimalizace vlivů podnikatelské činnosti na životní prostředí a podpora zaměstnanců a společnosti. Cíle jsou stanoveny s ohledem na závěry Pařížské smlouvy a na záměry Evropské unie, tj. snížení flotilových emisí nejméně o 50 procent do roku 2030. Interní cíle pak stanovují využití uhlíkově neutrálních zdrojů elektřiny pro výrobu a celkovou uhlíkovou neutralitu všech závodů v Česku a Indii do roku 2030. Jedním z důležitých milníků je CO₂ neutrální závod ve Vrchlabí již od roku 2020. V rámci strategie se zaměřujeme na lokalizaci výroby co nejbližší továrnám, aby byly sníženy emise z logistiky. V rámci zavedení principů cirkulární ekonomiky pravidelně inovujeme použité materiály v našich vozech, aby bylo zajištěno nižší použití primárních materiálů, a naopak maximalizace obnovitelných, recyklovaných a odpadních materiálů.

Ve ŠKODA AUTO si plně uvědomujeme, že transformace průmyslu změni také nároky na zaměstnance i jejich očekávání. Tato myšlenka nás přivedla k osobitě strategii v sociální oblasti pro minimalizaci dopadů transformace na naše zaměstnance a občany žijící v okolí našich závodů. Poskytujeme pravidelná školení pro zvyšování znalostí a dovedností, aktivně se účastníme projektů zaměřených na technické vzdělávání, bezbariérovou mobilitu nebo dopravní bezpečnost a usilujeme také o destigmatizaci péče o duševní zdraví. Za důležité považujeme i to, aby ŠKODA AUTO byla inkluzivním podnikem pro 21. století, zejména v oblasti work-life balance, diverzity a inkluze a posílení role žen v managementu. Do roku 2030 máme cíl obsadit alespoň čtvrtinu manažerských pozic ženami.

Pro všechny výše zmíněné cíle v oblastech životního prostředí i sociální udržitelnosti máme interně nastavené KPIs pro sledování cílů. V oblasti péče o životní prostředí jsme integrovali systém DKI (decarbonization index), který sleduje uhlíkovou náročnost naší výroby. Díky měření výkonnosti naší strategie dokážeme upravit prostředky k dosažení vytyčených cílů a efektivně tak připravit podnik na transformaci.

Tomáš Čáp,
specialista, vnější vztahy ŠKODA AUTO

Iveco Czech Republic

Na podzim vyjede příměstský elektrobuses

Ve Vysokém Mýtě se podobně jako v jiných firmách automobilového sektoru musí vypořádávat s nepravidelnými dodávkami některých komponent, rostoucími cenami a nedostatkem pracovníků. Nicméně jejich produkce se značkou Iveco Crossway trvale představuje **nejoblíbenější evropské meziměstské autobusy**. Výrobce autobusů IVECO BUS je nabízí jako dieselové, ale i s pohony na CNG nebo biometan. Letos na podzim přibude elektrická verze.



Ve Vysokém Mýtě vyrobí každý den 21 nových autobusů modelu Crossway. *Foto: IVECO BUS*

Linky ve výrobním závodě IVECO BUS ve Vysokém Mýtě běží na plnou kapacitu. Každý den z nich sjede 21 nových autobusů modelu Crossway. Jsou to mimořádně oblíbené autobusy. Vyrábějí se od roku 2006 a bez nadsázky lze říci, že jsou lídrem na evropském trhu meziměstských autobusů. Od uvedení na trh se jich vyrobilo víc než 50 tisíc. Populární jsou zejména mezi provozovateli autokarové dopravy a velkými dopravními firmami, které je oceňují pro jejich výkonnost a všestrannost, šetrnost vůči životnímu prostředí, pohodlí a nízké provozní náklady.

Když chybí díly

Jenže část těchto autobusů, které čerstvě sjedou z linky, hned ke svým odběratelům nemůže. „V poslední době se stává, že chybí nějaká komponenta. Pak musíme postupovat tak, jak to dělá řada jiných autovýrobců. Autobus se z linky odveze někam stranou a čeká se, až bude potřebný díl k dispozici,“ říká David Kříž, generální ředitel společnosti Iveco Czech Republic a člen představenstva AutoSAPu.

V IVECO BUS se snaží vše přeorganizovat tak, aby problémy s dodávkami čipů a dalších komponent, ale letos i s kritickým nedostatkem některých surovin, pocítili zákazníci co nejméně. Odběrateli autobusů jsou totiž často města a obce, které si vybraly Iveco ve výběrovém řízení, přičemž termíny jsou pevně dané a dlouhodobou platnost mají i ceny.

„Ceny jsou zafixované na několik let dopředu a nemůžeme do nich okamžitě promítnout nárůst cen surovin, energií nebo komponent. Snažíme se to kompenzovat především vyšší efektivitou výroby při zachování stejné úrovně kvality, ale dopad rostoucích cen na výsledky hospodaření je nabíledni,“ vysvětluje David Kříž.

V loňském roce skončila společnost s čistým ziskem 2,1 miliardy korun, letošní odhady firma neuvádí.

Proč neupravit kvóty?

Nedostatek komponent a rostoucí ceny prakticky všech vstupů jsou viditelně největším, ale ne jediným problémem, s nímž se musí IVECO BUS ve Vysokém Mýtě – dodejme, že podobně jako další podniky – potýkat. Nejsou lidé. Jak říká šéf firmy, je to čím dál horší a chybí prakticky všechny profese. Něco měl na svědomí covid, ale obecně je důvodem prakticky nulová nezaměstnanost v České republice.



David Kříž v jednom z unikátních vozů Muzea českého karosářství ve Vysokém Mýtě.

Foto: Libuše Bautzová

V IVECO BUS by rádi přijali další pracovníky ze zemí mimo EU, ale i to je aktuálně problém. „Program kvalifikovaný zaměstnanec, který určuje kvóty, kolik pracovníků z vybraných zemí je možné v ČR zaměstnat, aktuálně není použitelný. Příchod Ukrajinců z titulu tohoto programu pochopitelně kvůli válce stojí, Bělorusko je pod sankcemi a kvóty na pracovní síly z dalších zemí, jako jsou Filipíny, Kazachstán, Mongolsko nebo Srbsko, jsou vyčerpané,“ vyjmenovává David Kříž a navrhuje, aby se nevyčerpané kvóty pro Ukrajinu a Bělorusko přesunuly ve prospěch jiných zemí.

Za této situace je příjemné, že vysokomýtské firmě pomáhá vysokou poptávku po autobusech Crossway uspokojovat partnerský turecký výrobce Otocar Otomotiv. Kromě tohoto modelu vyrábí Iveco v Turecku také nízkopodlažní městský autobus Streetway.

Alternativní pohony na vzestupu

Loni vyrobili ve Vysokém Mýtě 4365 autobusů, o rok dříve 4522. IVECO BUS produkuje meziměstské autobusy Crossway ve verzi low entry

a normal floor, které se uplatňují nejen na regionálních a příměstských linkách po celém světě, ale také třeba jako školní autobusy, které jezdí hlavně ve Francii.

Autobusy se nabízejí jak v dieselovém provedení, tak s pohonem na CNG, biometan či jiná alternativní paliva typu HVO (hydrogenovaný rostlinný olej) nebo XTL (parafinická nafta). Poptávka po diesellových autobusech sice stále převyšuje tu po vozidlech na alternativní paliva, nicméně, jak říká David Kříž, v současné energeticky složité době se dostávají alternativní paliva do jiného světla. Zmiňuje zejména biometan, který by mohl nahradit i CNG v případě, že by byl problém s dodávkami či cenami zemního plynu. „Tohle je podle mého názoru dobrý příklad cirkulární ekonomiky: ve městě se vyprodukuje nějaký organický odpad, z toho se v bioplynové stanici vyrobí biometan a ten se použije k pohonu městských autobusů,“ říká.

Pro městské autobusy nejsou alternativní pohony žádnou horkou novinkou. Z celkových registrací těchto vozidel v Evropské unii bylo v loňském roce už zhruba 20 procent bezemisních. Šéf českého Iveca odhaduje, že

tento podíl bude v roce 2026 představovat 40 procent a v roce 2030 bude používání spalovacích motorů v městských autobusech ukončeno zcela. V meziměstské a dálkové dopravě je tento trend pomalejší a dieselové vozy budou dominovat delší dobu.

Přichází elektrobusesy

Vedle už zmíněných vozidel na CNG, biometan, HVO nebo XTL získají větší podíl především v městské dopravě také hybridní či bateriové elektrické městské autobusy.

IVECO BUS má s elektromobilitou již poměrně velkou zkušenost. Hybridní vozy pro městský provoz uvedl na trh už v roce 2010 a čisté bateriové elektrické vozy se prodávají od roku 2017. Obojí se zatím vyrábí ve francouzských závodech Iveca.

Na podzim letošního roku má vyjet také z bran vysokomýtského podniku první čisté elektrické vozidlo. Bude to na rozdíl od těch, které se už ve skupině vyrábějí, příměstský autobus. To znamená, že musí mít baterii s větší kapacitou, aby mohl jezdit rychleji a mít větší dojezd. Vozidlo Crossway Low

Většina autobusů Iveco míří na západoevropské trhy.

Entry Electric bude používat lithium-iontové baterie navržené americkou firmou Microvast. Vyrábět je bude sesesterská italská společnost FPT Industrial.

Právě vývoji mild-hybridních a elektrických autobusů se věnovali v minulých měsících ve výzkumném a vývojovém centru ve Vysokém Mýtě. Zhruba stovka zdejších vývojářů spolupracuje jak s kolegy ve Francii či v Itálii v rámci Iveco Group, tak i s externími inženýrskými firmami, které doplňují kompetence ve speciálních oblastech.

R&D centrum ve Vysokém Mýtě plní hlavně dva úkoly. Jedním je už zmíněný vývoj nových či zdokonalených produktů, kdy vývojáři předjímají, co budou zákazníci chtít za několik let. Zároveň tím reagují na měnící se předpisy a regulace. Druhou oblastí je takzvaná customizace současných výrobků, což znamená, že inženýři a konstruktéři přizpůsobují konstrukční dokumentaci pro každou jednotlivou zakázku přesně podle zadání objednatele. Každý autobus je totiž trochu jiný.

České vývojové centrum IVECO BUS spolupracuje s francouzskými partnery také na vývoji vodíkového meziměstského autobusu. Ten může být rovněž vhodnou alternativou k dieselům v segmentu meziměstské a dálkové dopravy, nicméně musí k tomu být vybudovaná síť plnicích stanic a k dispozici vodík za rozumnou cenu.

Hlavně pro západní Evropu

Naprostá většina ve Vysokém Mýtě vyrobených autobusů směřuje na export. Z celkového počtu 4365 jich loni bylo vyvezeno 90 procent. Odběratelé jsou velké i menší dopravní společnosti a města hlavně v západní Evropě, jmenovitě především ve Francii, Itálii a Německu. Tak to zřejmě zůstane i do budoucna, i když čas od času se podaří realizovat významnou zakázku i mimo Evropu. Před několika lety putovalo 400 autobusů Crossway z České republiky například na Pobřeží slonoviny. Významné obchody se podařilo udělat i v některých středoasijských zemích.

Největší zahraniční dodávka se v poslední době uskutečnila na Slovensko, šlo o 65 autobusů Crossway Low Entry Line pro společnost Arriva. V tuzemsku si 15 stejných autobusů v délce 14,5 metru koupila Dopravní společnost Ústeckého kraje.

I v České republice si IVECO BUS udržuje pozici lídra na trhu autobusů, ačkoliv konkurence v podobě autobusů ze SOR Libchavy a z polského Solarisu je značná. Iveco má tržní podíl víc než 43 procent (včetně minibusů), nicméně potenciál je ještě vyšší a skrývá se možná právě v nastupujících elektrobusech. „Pro rozvoj elektromobility je nutným předpokladem infrastruktura s dostatečnou kapacitou pro nabíjení vozů v dopravních depech,“ říká k tomu David Kříž a dodává, že by v této oblasti prospěla i větší podpora ze strany státu.

Libuše Bautzová

150 tisíc autobusů za necelých sto let

Původní podnik fungující pod jménem majitele Josefa Sodomky byl vlastně kolářskou dílnou. Byl založen v roce 1895 a přes dvě desetiletí se věnoval převážně výrobě kočárů a karoserií osobních vozů. Teprve v roce 1928 tady vznikl první autobus. O dvacet let později byla firma zestátněna, získala nový název KAROSA a začala se specializovat výhradně na výrobu autobusů. Těch se ve Vysokém Mýtě vyrobilo už více než 150 tisíc.

V 90. letech se podnik spojil se značkou Renault a následně Irisbus. K další změně došlo v roce 2003, kdy se stoprocentním vlastníkem stalo italské Iveco. Až do konce roku 2021 bylo Iveco součástí velké skupiny CNH Industrial, která se kromě výroby autobusů a speciálních vozidel zabývala také produkcí zemědělských a stavebních strojů. Právě tato výroba byla koncem roku 2021 oddělena a 1. ledna 2022 zahájilo Iveco Group novou historii jako samostatná společnost a vstoupilo na burzu Euronext v Miláně.



Foto: IVECO BUS

AutoSAP: Noví členové

Kiekert-CS, s.r.o.

Rok vzniku: 1993
Počet zaměstnanců: 1661
Osoba v čele firmy: Petr Kuchyňa
(jednatel, generální ředitel)
Telefon: +420 468 88 1101
E-mail: komunikace@kiekert.com
Web: www.kiekert.com

Předmět činnosti:

- Výroba zamykacích a bezpečnostních systémů bočních dveří, kufrových dveří a kapoty
- Výroba minipohonů, zajištění nabíjení elektromobilů
- Vlastní vývojové a konstrukční centrum včetně výroby prototypů a testovacího centra

Kiekert-CS je součástí skupiny Kiekert, která má výrobní závody v Evropě, Americe i Asii. Kiekert je největší výrobce zamykacích systémů pro automobily na světě.



HRONOVSKÝ s.r.o.

Rok vzniku: 2003
Počet zaměstnanců: ČR (4 provozny) 700, společně s Bulharskem (+2 provozny) 1500
Osoba v čele firmy: Josef Hronovský (majitel a jednatel), Marek Hronovský (výkonný ředitel)
Telefon: +420 491 445 111
E-mail: info@hronovsky.cz
Web: www.hronovsky.cz

Předmět činnosti:

- Výroba kabelových svazků
- CNC obrábění
- Výroba mechatronických komponent
- Lisování plastů, obstržik kovu plastem
- Lisování kovů
- Výroba náhradních dílů

HRONOVSKÝ je rodinná společnost působící na trhu automobilového průmyslu už téměř 30 let.



Toyota Motor Manufacturing Czech Republic

Rozhodovat by měli zákazníci



Koreatsu Aoki říká, že výroba se bude řídit především vývojem trhu. Foto: TMM CZ

V polovině dubna si v kolínském závodě Toyoty převzali první zákazníci nové Aygo X. Aygo třetí generace, které nově přišlo v provedení crossover, se v Kolíně vyrábí od letošního března, a to společně s Toyotou Yaris. **Koreatsu Aoki, prezident Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMM CZ)**, hodnotí rozšíření výroby o nový malý model s konvenčním pohonem jako důležitý moment pro celou společnost Toyota. Automobilka si zatím nestanovila žádný termín, kdy skončí s výrobou vozidel se spalovacími motory; chce nabízet všechny pohony, o které mají lidé zájem.

“V listopadu minulého roku jsme v Kolíně spustili výrobu modelu Yaris a o pár měsíců později, v březnu, další model, Aygo. Jsem opravdu rád, že se nám zahájení výroby povedlo podle plánu. Nové Aygo je pro celou Toyotu důležitý produkt, protože víme, že je po takových autech poptávka. Ted’ se musíme dostat na potřebný objem výroby, abychom mohli dodat vozy zákazníkům co nejdříve,” říká Koreatsu Aoki.

Je kolínský závod jediná lokalita, kde se Aygo X vyrábí? A zůstane to tak?

Ano, výroba Ayga je na jediném místě na světě, a to tady – na rozdíl třeba od Yarisu, který se dělá také ve Francii, a velmi podobný model se vyrábí i v Japonsku. A myslím, že to tak zůstane, že Aygo se nikde jinde vyrábět nebude.

Aygo a Yaris se vyrábějí na stejné lince. Jaká je celková kapacita linky a jaký bude poměr mezi oběma modely?

Celková kapacita je okolo 230 tisíc vozů ročně. Kolik budeme vyrábět kterého modelu, to bude záviset na zájmu zákazníků. Může to být půl na půl, ale i 60 ku 40 pro jeden model. Momentálně je samozřejmě vyšší poptávka po Yarisu, mimo jiné proto, že Toyota Yaris byla loni Evropským autem roku a je velmi populární. Takže zpočátku budeme vyrábět z 60 procent Yarisu. S výrobou Ayga jsme právě začali a doufám, že i o tento model bude značný zájem. Máme dostatečnou kapacitu, abychom výrobu zvýšili a uspokojili veškerou poptávku. Budeme se řídit vývojem trhu.

V polovině dubna, když jste předávali první Ayga zákazníkům, jela na lince právě jen Ayga. To bylo jen výjimečně, při této příležitosti?

Ano, ale mělo to ještě jeden důvod, a to, že jsme měli momentální nedostatek polovodičů pro Yarisu. Takže jsme se rozhodli, že na dva týdny produkci tohoto modelu omezíme. Ted’ už ale zase jeho výroba jede a představuje 60 procent výroby.

Ale i pro Aygo určité čipy potřebujete.

Ano, ale je to jiný typ. Přizpůsobujeme se situaci.

Které jsou klíčové trhy pro Aygo X?

Je to podobné jako u Yarisu, tedy hlavně západní Evropa.

Cílíte spíše na mladé lidi, nebo naopak na starší ročníky?

Aygo má stylový interiér, to je pravda, a může se zdát, že je to auto vhodné pro mladé lidi. Navíc je jisté, že teenageři si nemůžou dovolit koupit Lexus, takže jako první auto volí něco menšího. Takže ano, cílíme na mladé lidi, ale nemůžeme se zaměřit jen na ně. Je třeba počítat i s poptávkou střední a starší generace. Záleží na jejich potřebách a na výbavě auta.

Pro všechny navíc platí, že je to auto mimořádně vhodné do města. Dobře se řídí a bez problémů se s ním parkuje.

jen tehdy, když máte maximálně efektivní výrobu. U velkých luxusních aut, jako je třeba Lexus, jsou navíc velmi vysoké požadavky na perfektní kvalitu, která bude odpovídat vysoké ceně vozu.

Co se týká naší výroby Ayga v Kolíně, naší vizí je stát se jedničkou ve výrobě kompaktních vozů. A chceme být samozřejmě ziskoví, i když vyrábíme v Evropě, kde jsou vyšší vstupní náklady. Myslím, že poté, co jsme opustili výrobu dalších modelů, které se dělaly ve společném podniku TPCA, máme šanci uspět.

”

Toyota nepopírá, že elektromobilům patří budoucnost, ale zabývá se všemi technologiemi, včetně konvenčních a vodíkových, protože nikdo přesně neví, jak to bude.

“

Proč myslíte, že lidi v Česku malá auta moc v oblibě nemají a upřednostňují třeba SUV?

Neznám přesné statistiky, ale myslím, že jedním z důvodů je fakt, že tady disponuje mnoho rodin pouze jedním autem, které používají pro všechny účely, a velmi často potřebují prostor pro zavazadla. Když se rozhodnou pro druhé nebo třetí auto do rodiny, je to právě příležitost koupit Aygo. Souvisí to přímo s vyspělostí trhu.

Některé automobilky od výroby malých aut odcházejí a soustředí se více na velké dražší vozy. Je podle vás důvod ten, že z velkých aut je větší marže?

Nechci mluvit konkrétně o konkurenci, ale určitě se to netýká všech automobilek. Řada z nich udržuje široké portfolio modelů, příkladem může být Stellantis ve Francii. Slibným trhem pro malé vozy se jeví třeba Afrika.

A ještě k maržím, které jste zmiňovala: V Evropě jsou relativně vysoké náklady na energie a další položky a vysokých marží můžete dosahovat

Jak velkou investici bylo třeba udělat, aby se mohla spustit výroba Ayga? A do čeho konkrétně bylo nutno investovat?

Nejde rozklíčovat zvlášť, kolik pro Aygo, ale do zahájení výroby nových modelů Aygo X a Yaris dohromady jsme investovali více než 4,5 miliardy korun. Oba modely se dělají na stejné lince. Závod jsme rozšířili o nové budovy a instalovali některá nová zařízení související s hybridním pohonem u Yarisu. Oba vozy používají nejnovější podvozkovou platformu, které říkáme Toyota Global New Architecture, i s tím souvisela instalace některých nových technologií.

Jak náběh nové výroby ovlivnil zaměstnanost? Kolik nových pracovníků jste museli přijmout nebo ještě přijmete?

Máme nyní okolo čtyř tisíc pracovníků. Kolik dalších budeme potřebovat, bude záviset na tom, jak pojede linka. Loni v březnu jsme najeli na tři směny a přivítali jsme 1500 nových zaměstnanců.



Aygo třetí generace, které teď přišlo v provedení crossover, se v Kolíně jako jediném místě na světě vyrábí od března. Malé auto má velké ambice. Foto: TMM CZ

Už jste zmínil některé problémy s dodávkami komponent, zejména polovodičů. Jaká opatření jste v kolínské Toyotě zavedli, abyste minimalizovali problémy s tím spojené?

To nejdůležitější, co musíme dělat, je sdílet informace, aby bylo možné lépe předvídat. Je třeba komunikovat těsněji s dodavateli – a Toyota to dělá. Musíme dávat našim dodavatelům s předstihem informace, jaká bude naše potřeba dílů za šest měsíců nebo za rok, aby tomu mohli přizpůsobit také svoje investice. Je jasné, že když ze dne na den někdo požaduje dvojnásobné množství nějakých komponent, není možné ho uspokojit.

Při výpadku některých dílů, ať už to bylo z důvodu covidu nebo třeba přírodních katastrof, hledáme řešení u většího počtu jiných dodavatelů a zkusíme využít nějaké jiné komponenty.

Z dlouhodobého hlediska je ale jediným řešením nedostatek čipů, o kterých hlavně mluvíme, navýšení výrobních kapacit. Jenže vybudovat novou fabriku na čipy, to není záležitost na pár měsíců, to trvá podstatně déle.

Osobně doufám, že v letošním roce už dojde k určitému zlepšení situace.

Problém ale není jen s polovodiči. Jak hlásí řada firem v automobilovém průmyslu, i u jiných dodávek dochází ke zpoždění nebo nejsou některé suroviny. Lze ještě vůbec pracovat just-in-time? Není třeba

naopak budovat větší sklady a mít vše v zásobě?

Just-in-time je v automobilovém průmyslu velmi důležité a může fungovat, jak už jsem řekl, když se budou dobře sdílet informace s dodavateli. Rozšiřovat kapacitu skladů a udržovat zásoby je finančně náročné, ale samozřejmě záleží na tom, o jakou komponentu jde. U některých je nezbytné mít aspoň deseti- nebo dvanáctidenní zásobu.

Šéf celosvětové Toyoty Akio Toyoda v prosinci oznámil, že automobilka uvede do roku 2030 na trh 30 modelů s čistě elektrickým pohonem. Mnoho automobilových výrobců už ani jiné vozy v budoucnu vyrábět nechce.

Toyota ale stále chce nabízet i auta se spalovacími motory – jako třeba nové Aygo. Nevěříte, že elektromobilita je jediná správná cesta?

Myslím, že rozhodovat o tom, co se bude vyrábět, by měl zákazník. Obecně řečeno, elektromobilita je z hlediska příspěvku k čistotě ovzduší nejlepší řešení. A Toyota nepopírá, že elektromobilům patří budoucnost, v budoucnu dokonce sami chceme investovat do výroby baterií. Problém s elektromobily ale dnes je, že jsou – právě kvůli bateriím – stále velmi drahé. A také jde o infrastrukturu, tedy dostatek nabíjecích stanic. Takže ať posoudí zákazníci, jestli je pro ně výhodnější kombinace ceny a způsobu pohonu u elektrického nebo konvenčního auta. My jsme schopni se přizpůsobit jakékoliv poptávce. Toyota se zabývá všemi technologiemi, včetně

konvenčních, ale třeba i vodíkových, protože nikdo přesně neví, jak to bude.

A ještě jedna věc: kdyby najednou všichni přešli na elektromobily a začali je nabíjet, nejsm si jist, že bychom byli schopni vyrobit dostatek elektrické energie. Zejména za situace, kdy některé země chtějí ukončit provoz jaderných elektráren.

Jakým vozem jezdíte teď vy?

Vždycky používám vozy Toyota, momentálně jezdím hybridním Yarisem. V posledních deseti letech jsem vždy používal hybridní vozidlo, ať už jsem byl v USA, v Japonsku nebo v Evropě. Až bude dost dobíjecích stanic, jistě využiji i čistý elektromobil.

Až se bude vyrábět tady v Kolíně?

Určitě se tady jednou bude vyrábět, dříve nebo později, bude záviset na firemní strategii. Ani tento závod nemůže stát mimo trend elektromobility.

TPCA byla dříve spíše montážní závod. Změnilo se to po osamostatnění Toyoty? Probíhá tady nějaký vývoj?

Z TPCA se stala TMM CZ, ale základní koncept se nezměnil. Výzkum a vývoj se provádí centrálně, evropská Toyota ho má soustředěný v Bruselu, kde je také sídlo Toyota Motor Europe a kde se nové Aygo vyvíjelo. V Severní Americe máme výzkumné centrum v Texasu a samozřejmě významná část výzkumu a vývoje se uskutečňuje v Toyota City v Japonsku, kde sídlí celosvětová centrála.

I když tady v Kolíně pro Aygo neděláme žádný výzkum a vývoj, zabýváme se v koordinaci s centrálou neustálým zlepšováním výrobního procesu, což souvisí s již zmíněnou Toyota Global New Architecture. Zlepšováním se týká celého procesu – od lisování přes svařování až po lakování.

Jaká jste zavedli ve firmě opatření ke zvýšení udržitelnosti?

Samozřejmě je pro nás důležité snižovat uhlíkovou stopu. K vyšší udržitelnosti přispívají všechny nové technologie, o kterých už jsme se zmínili. Jednou z našich priorit je zvyšování energetické efektivity. Jedním z energeticky nejnáročnějších procesů je lakování a právě v lakování chceme brzy instalovat nové ekologicky šetrné technologie. Naším záměrem je také zefektivnit tepelné hospodářství a zlepšit hospodaření s vodou.

Libuše Bautzová

Hledání rovnováhy

Loňských deset milionů vyrobených stabilizátorů a dvanáct milionů pružin staví prostějovskou Mubeu jednoznačně **do čela světového žebříčku výrobců těchto automobilových komponent**. Firma v posledních letech investovala ročně 700 milionů korun a stále roste. Její produkci, stabilizátory a pružiny, budou potřebovat auta i nadále, bez ohledu na druh pohonu.

Dalo by se říct, že firma, která vyrábí stabilizátory a pružiny pro skoro všechny automobilové značky, se o svou budoucnost bát nemusí. Zatím totiž nikdo neuvažuje o tom, že by začal masově produkovat vozy bez podvozku a čtyř kol, která je třeba pro pohodlnou jízdu nějakým způsobem propojit, stabilizovat a odpružit. Přesto musí výrobce těchto na první pohled jednoduchých komponent sledovat

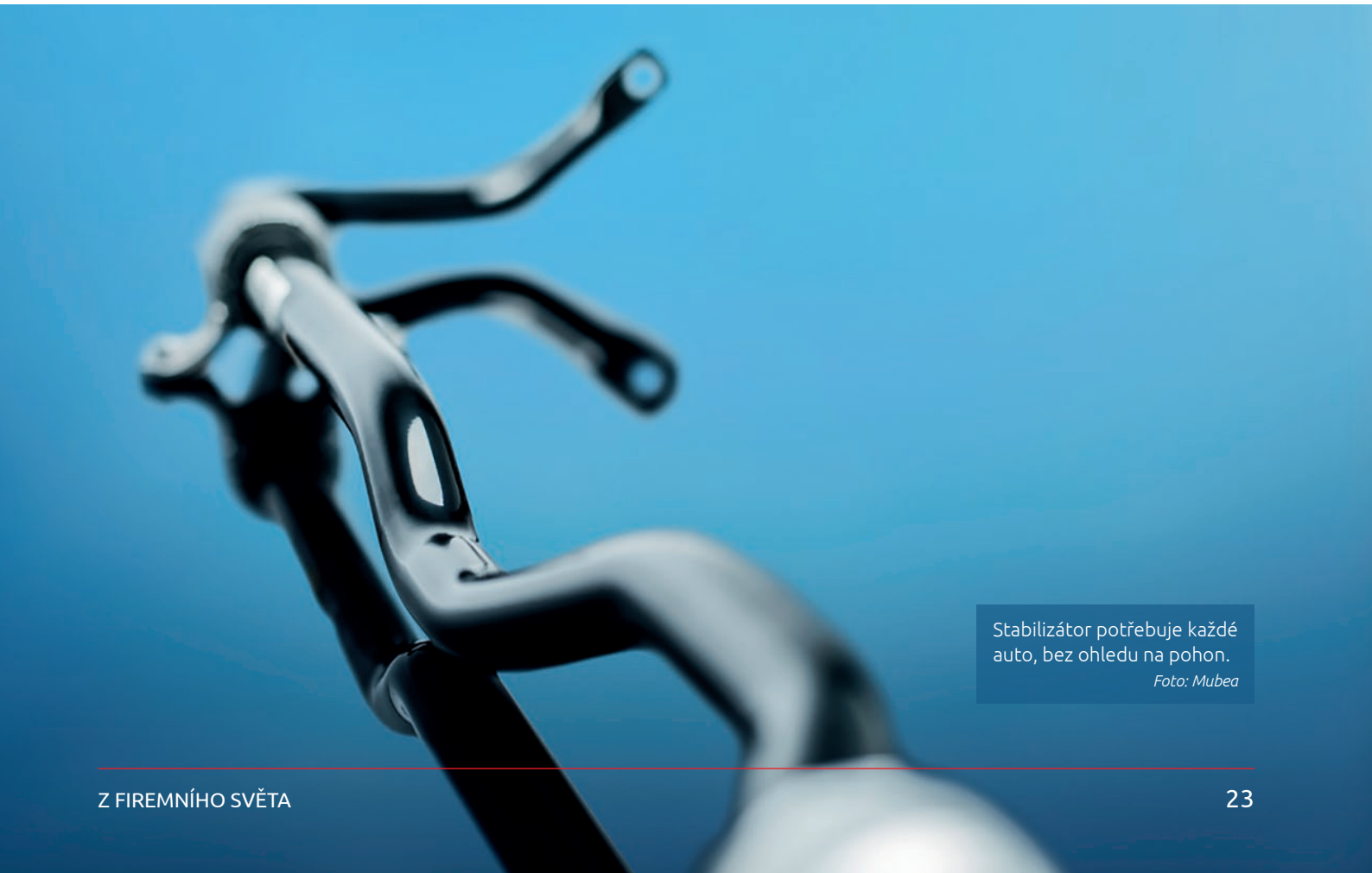
trendy a aplikovat jak do výroby, tak do produktu samotného progresivní technické novinky. Skupina Mubea neustále vynakládá značné prostředky na výzkum a inovace. Týká se to i společnosti Mubea v Prostějově, kde tyto úkoly plní inženýrské centrum.

Jak odlehčit auto

„Před deseti lety jsme vyráběli 80 procent stabilizátorů z plného materiálu

a 20 procent trubkových, dnes je to naopak,“ vzpomíná Miroslav Mikula, jednatel prostějovské společnosti Mubea, a pokračuje: „Změna přišla s trendem snižování hmotnosti výroby a tento trend trvá dodnes, zejména v souvislosti s růstem počtu vyráběných elektromobilů, které jsou kvůli bateriím celkově těžší.“

Jak u pružin, tak u stabilizátorů je snaha o maximální redukci hmotnosti,



Stabilizátor potřebuje každé auto, bez ohledu na pohon.

Foto: Mubea

při níž výrobek musí splňovat předepsané požadavky na únavovou životnost. Právě nalezení rovnováhy mezi těmito parametry je ta největší optimalizační výzva.

Zhruba dvě třetiny obratu firmy představují stabilizátory, zbývající třetinu tvoří pružiny. Vstupním materiálem pro oba výrobky je vysoko-
pevnostní pružinová ocel. Tato ocel se zušlechťuje speciálním tepelným zpracováním, které oproti klasické výrobě drátu umožňuje dosáhnout mimořádně vysoké úrovně pevnostních a únavových vlastností, a tím zásadně snížit hmotnost vyráběných dílců. U trubek, z nichž se tvarují stabilizátory, se mimo jiné ke zvyšování pevnosti využívá také vnitřní a vnější povrchové tryskání. Dalším neméně významným

přínosem pro snížení hmotnosti je využití tenkostěnných přesných trubek či trubek s proměnlivou tloušťkou stěny. Jinak moc cest ke snížení hmotnosti při zachování pevnosti firma na výběr nemá. Ocel se sice dá nahradit materiálem z uhlíkových nebo skleněných vláken, ale obojí je natolik drahé, že by to ekonomicky nedávalo smysl.

„Naše společnost v rámci vývojových zkoušek karbonové stabilizátory již vyrobila, ale pochybuji, že by se něco takového v dohledné době začalo vyrábět v masové produkci,“ říká Miroslav Mikula. Podle něho mají větší šanci například pružiny ze skleněných vláken, které už se dnes používají u některých užitkových vozidel. Jejich výrobou se zabývá jedna z německých firem Mubea.

Velká rodina

Prostějovská Mubea, přesněji řečeno čtyři firmy Mubea, které se nacházejí v Prostějově, jsou součástí velké rodinné společnosti s centrálou v německém Attendorfu. Ta byla založena před více než sto lety a zaměřuje se dnes na výrobu komponentů do automobilového průmyslu. Nově patří do portfolia i firma z oboru leteckého průmyslu. Roční obrat se pohybuje okolo 2,3 miliardy eur. Zastoupení má po celém světě, jen v Evropě má 28 lokací, globálně 44. V České republice je jich pět a Prostějov (souhrnně čtyři společnosti s ručením omezeným) je v současnosti místem, kde se soustřeďuje největší objem výroby z celé skupiny. Svědčí o tom i 1700 zdejších zaměstnanců, kteří představují z celosvětového počtu zaměstnanců Mubea víc než deset procent. Mubea v Prostějově je nesporně největší regionální firmou s odpovídajícím přínosem pro region.

Kromě Prostějova jsou další samostatné společnosti Mubea v Žebráku, Cerhovicích a Dolních Kralovicích. Zatímco tyto tři lokace patří do divize Karoserie (Body), prostějovská výroba spadá pod divizi Podvozky (Chassis). Do skupiny patří také nástrojárna Weba Olomouc.

Přes problémy finálních výrobců automobilů Mubea celosvětově stále roste. Za zmínku stojí její aktuální plány na Slovensku. Nyní je u východních sousedů jeden výrobní závod v Kežmaroku, kde se vyrábí táhla do podvozků. V současné době probíhají finální jednání ohledně rozšíření aktivit o další závod. Prostějovští pracovníci svými zkušenostmi a příomou podporou pomáhají v rozvoji těchto nových projektů.

Maximální automatizace

V Prostějově má Mubea šest výrobních hal, dvě z nich se postavily v posledních třech letech. Mimo jiné vznikla nová svařovna, takže firma si část přesných ocelových trubek potřebných pro stabilizátory vyrábí sama z nakupovaných ocelových pásů. Linka funguje v podstatě celá automaticky – na začátku vstupuje do zařízení ocelový polotovár, po 250 metrech na konci opouští linku precizní trubka, která je určena pro další zpracování, tvarování a lakování. I vlastní výroba stabilizátorů se provádí z velké části automaticky. Mubea vyrábí stabilizátory asi v 450 různých designech, přičemž každý z nich vyžaduje trochu

Historie Mubea Prostějov

1998	Vzniká společný podnik Mubea-HŽP Prostějov
2000	Mubea vykupuje podíl HŽP a stává se stoprocentním vlastníkem
2001	Mubea kupuje druhou výrobní halu
2006	Výstavba nové výrobní haly pro vlastní přípravu polotovarů
2011	Výstavba nové výrobní haly pro výrobu šroubových pružin
2014–2016	Restrukturalizace výroby stabilizátorů – optimalizace výrobních toků včetně jejich automatizace
2017	Vzniká inženýrské centrum
2018	Zahájena výroba stabilizátorů v páté výrobní hale
2020	Mubea zahajuje v šesté hale výrobu precizních ocelových trubek
2022	Rozšíření výroby precizních trubek



Výroba trubek je zcela automatizovaná a nevyžaduje téměř žádný manuální zásah. Foto: Mubea



Miroslav Mikula, jednatel největšího výrobce stabilizátorů na světě Foto: Mubea

jiný postup výroby. Takže linka je sice robotizovaná, ale „ostrovním“ způsobem, tak aby byla zajištěna flexibilita potřebná pro různé designy.

Také u pružin je stupeň automatizace velmi vysoký. Na vstupu je interně připravený vysokopevnostní pružinový drát. Na výstupu linky je hotový výrobek – podvozková pružina včetně povrchové ochrany. Jediný manuální vstup je navěšování a svěšování pružin při procesu lakování, ale i tento krok se postupně nahrazuje robotizací.

„Průměrná váha pružin se v souvislosti s rostoucí hmotností vozu zvyšuje. Manipulace s těžkými pružinami by zaměstnance příliš zatěžovala a to my nechceme,“ vysvětluje důvody dalšího nasazování robotů Miroslav Mikula a připojuje: „Bez automatizace, robotizace a digitalizace bychom v současné době nemohli obstát.“

Investice pro konkurenceschopnost

Prostějovská Mubea investuje každoročně do rozšíření či zefektivnění výroby významné sumy, v posledních pěti letech to bylo průměrně 700 milionů korun. Menší část šla vždy do stavebních úprav, například do výstavby nových hal, větší do zařízení, především do navýšení kapacit, optimalizace technologických procesů, instalace nových linek a automatizace.

O investicích, které přispívají k vertikální integraci a snižování nákladů, bylo sice rozhodnuto už před několika lety, v dobách největšího boomu automobilového průmyslu, ale ani pozdější snižující se poptávka je nezastavila.

„Je to součástí celkové strategie společnosti a jsou to kroky, které zajistí naši budoucí konkurenceschopnost,“

říká Miroslav Mikula a uvádí, že se ještě chystá druhá fáze investic do zvýšení kapacity výroby precizních trubek.

Ty mimo jiné už dnes neslouží jen k výrobě stabilizátorů v Prostějově, ale dodávají se i sesterským závodům do Mexika, USA a Číny.

Následně se investice do zvyšování kapacity výroby trochu přibrzdí a vedení bude sledovat další vývoj v automotive. Už tak je ale prostějovská Mubea, mimo jiné díky loňskému přesunu některých výrobních závodů z Německa, největším výrobcem stabilizátorů na světě.

Stará a nová rizika

Mubea dodává stabilizátory a pružiny do většiny velkých automobilek, největšími zákazníky jsou dceřiné firmy VW Group, BMW a Mercedes-Benz Group. Do února letošního roku dodávali z Prostějova ročně 140 tisíc stabilizátorů a 550 tisíc pružin také do ruského Avtovazu. V Rusku bylo v plánu dokonce i otevřít nový závod, dnes je ovšem vše jinak. Dodávky byly zastaveny a plány přehodnoceny.

“

Zakázková náplň se letos snížila o 24 procent proti už dříve sníženému plánu a dopad do hospodaření je citelný.

“

Není to ale samozřejmě jen Rusko a Ukrajina, které negativně ovlivňují výsledky firmy. Zakázková náplň se letos snížila o 24 procent proti už dříve sníženému plánu, takže dopad do hospodaření je citelný. Miroslav Mikula doufá, že čipová krize bude pomalu odeznívat, ale upozorňuje na další rizika v podobě chybějících nebo neúměrně drahých surovin, jako je magnézium, paládium či hliník. I cena oceli, základní suroviny pro jejich výrobu, stoupla o desítky procent, lhostejno zda je nakoupená v tuzemsku nebo v zahraničí. „Velmi nás zatěžují rostoucí ceny energií. A pokud

dojde k omezení dodávek plynu, bude dopad na objem výroby a zaměstnanost zásadní,“ říká jednatel firmy.

Vlastní výchova

I přes krize v posledních letech se firmě dařilo udržet kmenové zaměstnance. Pokud nebylo dost zakázek, odcházeli agenturní pracovníci. V dobách automobilového blahobytu jich bylo v Prostějově i 260, dnes méně než 120. Několik desítek občanů z Ukrajiny, kteří měli zájem a splňovali požadavky firmy, bylo převedeno z agenturních na kmenové.

Dobří zaměstnanci jsou skutečným bohatstvím firmy a podle toho k nim firma přistupuje. Miroslav Mikula říká, že kdyby odešly některé profese, těžko by je pak najímali zpět. Například lidí, kteří by rozuměli automatizaci a elektronice, je stále nedostatek. Firma si proto vychovává budoucí pracovníky zčásti sama. Má vlastní vzdělávací středisko a dobře vybavené učňovské dílny, kde ve spolupráci s vybranými odbornými školami zajišťuje přípravu 80 učňů ve vlastním stipendijním programu. Stejně spolupracuje i s vybranými univerzitami v přípravě

vysokoškolských specialistů, kterým rovněž nabízí zajímavé projekty a motivační programy.

Prostějovská Mubea má vlastní vývojové (inženýrské) centrum, kde pracuje asi pět desítek inženýrů a jehož součástí je mimo jiné i velmi dobře vybavená materiálová laboratoř. Velké vývojové oddělení je v německé centrále, se kterým čeští kolegové spolupracují. Jejich úkolem je především vytvářet na základě parametrů zadaných zákazníkem správný design výrobku – a to pokud možno v té hmotnostně nejnižší variantě.

Libuše Bautzová

Krátce z domova

AGC Automotive Czech

Investují i ve složité době

Více než 200 milionů korun investoval v loňském roce největší domácí výrobce autoskel, společnost AGC Automotive Czech. Zhruba polovina investic přitom směřovala do automatizace a robotizace výroby. Do svého výrobního závodu v Chudeřicích na Teplicku firma například pořídila sedm nových robotů, které zajišťují především manipulaci se sklem a přesné nanášení speciálního lepidla na automobilová skla. Firma tak nadále pokračuje v investicích i přes složitou situaci v automobilovém průmyslu. „Kontinuální investice do našich výrobních kapacit jsou zásadní pro dlouhodobý rozvoj výroby nejen v Chudeřicích. V závodě naše společnost investuje i v době, kdy v automobilovém průmyslu celkově panuje velmi složitá situace. Investice do takzvané ‚smart factory‘ a Průmyslu 4.0 ale hrají a budou hrát v našem vývoji klíčovou roli. Vydali jsme se na cestu, která nám umožní ve výrobě autoskel pružněji reagovat na vývoj technologií i celkovou poptávku v automobilovém průmyslu,“ říká Luděk Steklý, člen představenstva AGC Automotive Czech.

Tatra Trucks

10 tisíc vozů za devět let

Od doby, kdy v roce 2013 převzali značku a továrnu Tatra současní čeští vlastníci, tedy majitelé skupin Czechoslovak Group a Promet Group, bylo v kopřivnické automobilce vyrobeno již více než 10 tisíc vozů. Desetitisící vozidlo bylo dokončeno v dubnu. Jde o Tatra Phoenix 10x10 a je určená pro australského zákazníka Rio Tinto. Výroční vůz je vhodný pro provoz v těžkém terénu i na zpevněných komunikacích. Vůz má říditelné první dvě a poslední nápravu a je vybaven motorem Paccar MX-13 o výkonu 390 kW a plně automatickou převodovkou Allison. Je schopen přepravit více než 35 tun nákladu, celková hmotnost vozu tak může dosahovat až 62 tun. O kvalitách vozu Tatra Phoenix svědčí prestižní mezinárodní titul The Best AWD Truck 2012 – Nejlepší plněpohonné vozidlo roku 2012, který získal v celoevropské anketě International Truck of the Year jen rok po zahájení sériové výroby. Kopřivnický podnik se na začátku minulého desetiletí dostal do krize a hrozil mu dokonce zánik. Společnost se ale podařilo restrukturalizovat a vytvořit z ní prosperující firmu. Dnes Tatra Trucks zaměstnává více než 1200 lidí a dalších 600 pracuje v dceřiném podniku Tatra Metalurgie zaměřeném zejména na slévárnictví a kovárenství.

Varroc Lighting Systems

Mění se vlastník

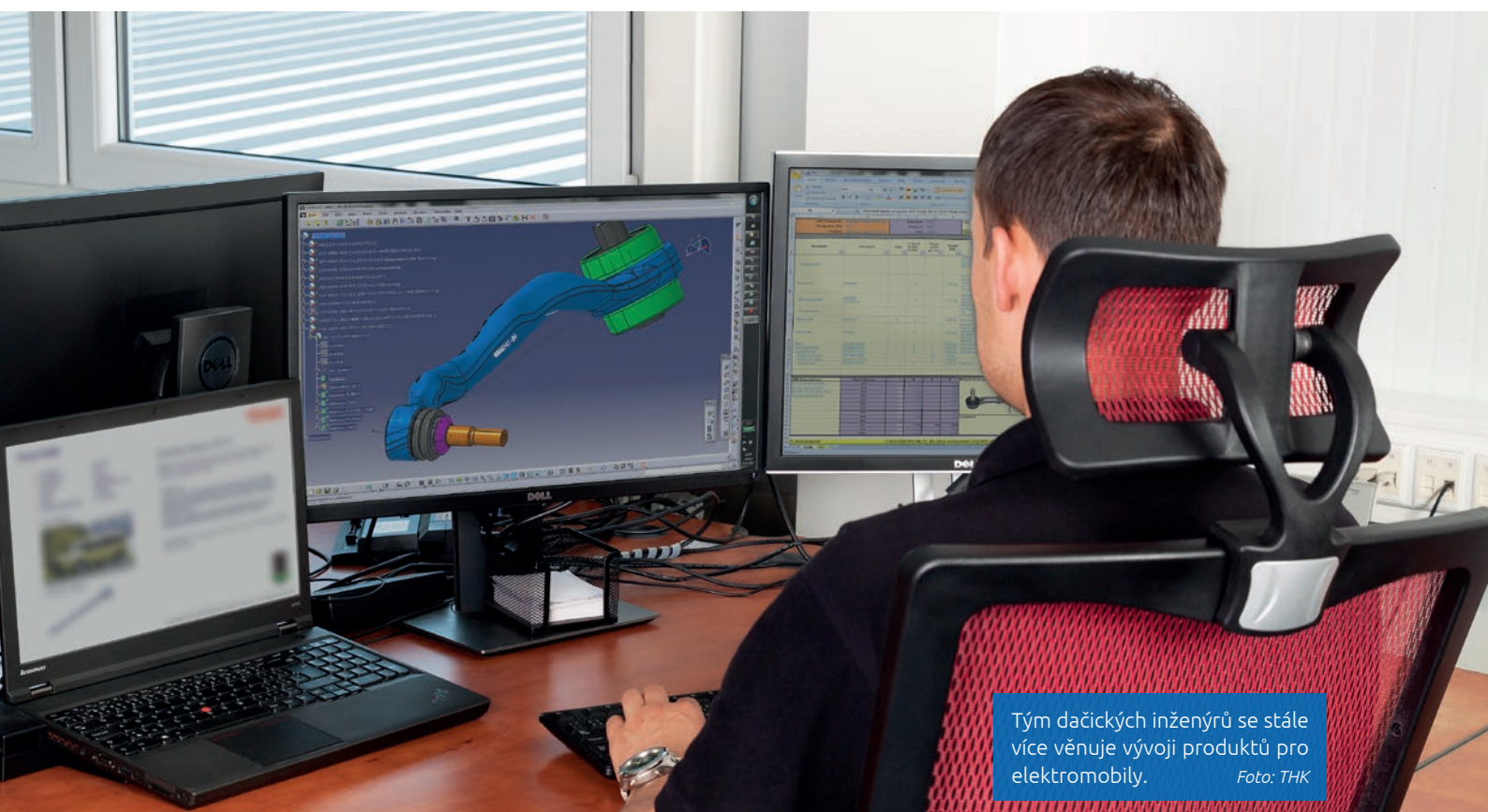
Indický výrobce automobilových součástek Varroc Engineering Limited (VEL), dosud mateřská firma Varroc Lighting Systems s aktivitami mimo jiné v Novém Jičíně, Rychvaldu a v Ostravě, se rozhodl odprodat závody zabývající se výrobou světel pro automobily v Evropě, Americe a severní Africe. Kupcem, a tedy i novým vlastníkem české firmy se stala francouzská společnost Plastic Omnium. Odprodej akcií je součástí strategie společnosti VEL, jejímž cílem nyní je soustředit zdroje na klíčové a rychle rostoucí trhy v Číně a Indii a globální odvětví dvoukolových vozidel. Varroc Lighting Systems dosud zaměstnává v České republice asi 3000 lidí. Pod novým vlastníkem by měla být struktura výroby víceméně zachována. Laurent Favre, CEO společnosti Plastic Omnium, k transakci řekl: „Varroc Lighting Systems je strategickým článkem našeho podnikání, který nám poskytne rozsáhlé portfolio produktů světelné techniky, vyváženou stopu napříč zeměmi s nejlepšími náklady a příležitostmi pro cross-selling. Na základě našich vysokých provozních standardů, finanční síly a dlouhodobé vize jsme identifikovali možnosti, jak dovést Varroc Lighting Systems k nejlepšímu provoznímu výkonu ve své třídě.“

ŠKODA AUTO/VW

Inovativní koncept vzdělávání

V květnu zahájil v Praze provoz Vzdělávací institut 42 Prague. Inovativní didaktický koncept sází zejména na celoživotní učení a trvalé posilování sociálních dovedností. Od září se tady bude připravovat na nová povolání až 150 vývojářů softwaru, do budoucna se pak počítá se 450 studenty. Institut 42 Prague je třetím projektem patřícím do vzdělávací sítě École 42 v koncernu Volkswagen a jeho spoluzakladatelem je společnost ŠKODA AUTO. Didakticky se vzdělávací institut zaměřuje na celoživotní učení a posilování sociálních dovedností, proto sází na tři různé přístupy: Vedle gamifikace, kdy se pokrok každého studenta měří v úrovních, se budou studenti vzdělávat podle konceptu peer learningu, týmového učení a samostatné práce. Třetím pilířem je peer evaluace, v jejímž rámci se studenti budou vzájemně hodnotit a tímto způsobem podporovat konstruktivní výměnu informací o výsledcích projektů.

Tři roky nahoru a dolů



Tým dačických inženýrů se stále více věnuje vývoji produktů pro elektromobily. Foto: THK

Základním předpokladem přežití je **maximální flexibilita**, říká ředitel závodu THK v Dačicích Jiří Vystrčil. Firma, která dodává komponenty pro všechny velké evropské automobilky, má za sebou dva hubené roky a letošek, částečně kvůli válce na Ukrajině, nejspíš nebude vypadat o nic lépe. Projektů je přitom dost, jen jsou často ve zpoždění. Nově bude dačický podnik dodávat klouby například i pro Teslu.

„Před rokem 2019 všechno fungovalo jako švýcarské hodinky: Zákazníci poslali požadované objemy a já jsem klidně mohl na měsíc odjet na dovolenou, protože jsem věděl, že to tak bude platit i po mém návratu. Dnes je všechno jinak a objednávky se mění ze dne na den,“ popisuje aktuální situaci ředitel závodu THK RHYTHM

AUTOMOTIVE CZECH v Dačicích Jiří Vystrčil. Dodává, že aby firma přežila, musí být maximálně flexibilní.

Dačický podnik je předním evropským výrobcem podvozkových komponent pro automobilový průmysl. Ročně jich vyrobí přibližně 38 milionů, a to pro táhla řízení a ramena pro zavěšení kol, další produkci představují

kolové klouby, podvozkové stabilizátory a v menší míře i torzní táhla pro nákladní automobily. Firma je součástí velké nadnárodní korporace stejného jména s headquarters v Japonsku a regionální centrálou v německém Düsseldorfu. Zákazníky produkce z Dačic jsou velcí evropští automobiloví výrobci, nejvýznamnější jsou VW,

Audi, Fiat, BMW, Renault; z prémiových značek pak Porsche, Lamborghini, Maserati nebo Rolls-Royce.

Covid poprvé, covid podruhé, válka...

Šéf dačického THK popisuje, jak obtížné byly poslední dva roky, a říká, že letošní není zatím o nic lepší. Všechno začalo v roce 2019, kdy bylo na úrovni EU rozhodnuto o přísnějších normách pro emise oxidu uhličitého pro automobily. V té době podle něj jely automobilky „jak o život“, aby stihly ještě zaregistrovat vozy podle starých pravidel. Koncem roku ale výroba prudce propadla.

Začátek dalšího roku vypadal velmi slibně, ale jen do března, kdy přišel covid-19. Skoro na tři měsíce museli v Dačicích utlumit výrobu, protože nebyly objednávky. „Vydřeli jsme nepropouštět až do července. Pak jsme přistoupili k redukci pracovníků, ale než jsme stihli všechny výpovědi vypořádat, už jsme zase nabírali, protože na podzim se výroba znovu slibně rozběhla,“ vzpomíná Jiří Vystrčil. To trvalo do jara 2021, kdy výrobu v automobilkách začal ovlivňovat nedostatek čipů. Historie se opakovala. Od srpna musela firma zase propouštět.

„Ukončili jsme smlouvy na dobu určitou a celkově jsme snížili počet zaměstnanců o 70,“ upřesňuje Aleš Čech, HR manažer. Šlo přitom o kmenové zaměstnance. Před několika lety pracovalo v THK Dačice přes tisíc lidí, dnes je jich 770. A to i poté, co se



„Doba není lehká, ale chce to nebyť negativní,“ říká šéf THK v Dačicích Jiří Vystrčil.

Foto: THK

v rámci restrukturalizace přesunuly některé pozice z centrály do Dačic. Vzniklo tady například středisko sdílených služeb, které zajišťuje účetnictví také pro německou centrálu i dceru, sídlí tady rovněž evropský IT manažer a manažer evropského nákupu služeb a nepřímého materiálu.

Od roku 2006 firma nevyužívala žádných agenturních pracovníků. Nyní ale kvůli zajištění větší flexibility začalo vedení vyjednávat s personálními agenturami o možnosti doplnění stavu zhruba 30 takto najatými pracovníky.

Nikdo totiž neví, jak to bude dál. Letošní rok měl podobný začátek jako dva roky předchozí, tedy vcelku se dařilo. Jenže pak přišla válka na Ukrajině.

Kdo si diktuje

„Vzhledem k problémům OEMs s některými komponenty, nefungující logistice a narušeným dodavatelsko-odběratelským vztahům se objednávky mění z týdne na týden. Nedá se plánovat. K tomu ale přistupuje druhý faktor, a to jsou rostoucí ceny,“ pokračuje ředitel THK Dačice. Nejhorší je to s ocelí a s hliníkem, což jsou dvě nejdůležitější suroviny pro výrobu. V menším množství potřebuje firma také pryž a plasty. Dramaticky se ale zvýšila i cena zámořské dopravy a dalších služeb.

Pokud jde o rostoucí náklady surovin a materiálů, většinou nakupovaných v zahraničí, a v nemalé míře energií, snaží se THK vyjednávat s dodavateli, ale ne vždy se to daří. „Dostali jsme se na trh, který určuje dodavatel. S určitou mírou nadsázky dnes vyrábíme dle toho, na co máme od dodavatele díly nebo suroviny,“ říká Jiří Vystrčil.

Nicméně tohle neplatí, pokud jde o zákazníky, tady je to naopak. Centrála v Německu se snaží dohodnout s odběrateli o navýšení cen hotové produkce, což také není jednoduché. „Je to hra na čas a výdrž. Vloni nás to stálo spoustu hotovosti a letos to pokračuje. Přitom, když sleduji finanční výsledky hlavních automobilek, tak jejich provozní zisky jdou o desítky procent nahoru, a to i přes klesající počty prodaných aut,“ komentuje situaci s jistým rozčarováním v hlase ředitel THK.

Investice reálné a zamýšlené

Přestože je dačická THK RHYTHM AUTOMOTIVE CZECH od roku 2020 v červené nule, investiční záměry se víceméně realizovaly



tak, jak byly naplánované. Podle Aleše Čecha se od roku 2015, kdy se dačický podnik stal součástí japonské skupiny THK, investovaly značné sumy do automatizace a robotizace. Počet robotů už dosáhl 130.

Pokud se ale nepodaří promítnout zvýšené ceny vstupů do cen finální produkce, skončí i letos firma ve ztrátě, a to už pro investice bude znamenat určité přibrzdění.

V souvislosti s jedním novým projektem pro Audi měli v Dačicích v úmyslu koupit ještě zinkovací linku na čepy za půl milionu eur, aby si nemuseli povrchovou úpravu čepů nakupovat externě. K tomu měly přibýt montážní a obráběcí linka. Projekt chtěli financovat z evropských peněz, ale bohužel se nepodařilo splnit všechny podmínky. Jak říká Jiří Vystrčil, neví, kde byla chyba. Nicméně investice do linky na povrchovou úpravu se bez dotačních peněz realizovat nebude.

Nové projekty

Nových projektů, s nimiž přicházejí zákazníci do centrály v Düsseldorfu, odkud jsou pak přidělovány jednotlivým lokacím, je stále dost. Vzhledem



Kontrolní rameno pro Jaguar Land Rover váží skoro osm kilogramů. Foto: THK

k tomu, že druhý evropský výrobní závod, který je v Krefeldu, se zaměřuje více na nákladní vozidla, nemá dačické výzkumné a vývojové středisko o práci nouzi. Jen jdou některé z projektů kvůli zmíněným problémům automobilek pomaleji.

Projekt, který vyhrály Dačice v tendru a na nějž chtěly dotace z evropských fondů, souvisí s novou elektrickou platformou pro Audi. Výroba měla začít už zkraje příštího roku, pravděpodobně to bude ale až na jeho konci. Produktů, kloubů pro táhla řízení, by se pak mělo v THK Dačice vyrábět více než milion kusů ročně.

Milionový objem, co se kusů týče, by měly představovat také roční dodávky kloubů pro Teslu, konkrétně tedy pro 500 tisíc jejích vozů ročně. „Prototypy budou hotové příští rok, výroba by se měla rozjet o rok později,“ upřesňuje Petr Plášil, manažer vývojového centra, a zmiňuje také vyhrané tendry pro Rolls-Royce, Lamborghini nebo Maserati. Sice nejsou významné objemově, ale prestižně určitě ano.

Jeden z největších projektů, který měl startovat už v roce 2020, se týkal kontrolních ramen a stabilizátorů pro Nissan. I tady ale došlo k výraznému

zpoždění náběhu výroby. Renault, který je s Nissanem v alianci, už zákazníkem THK Dačice je, Nissan se tímto měl stát prvním japonským zákazníkem, kam bude podnik dodávat přímo.

„
Projektů je dost,
ale často jsou
kvůli problémům
zákazníků
ve zpoždění.“

Kvůli budoucímu zajímavému zákazníkovi se v Dačicích investovaly stovky milionů korun do montážních linek i obráběcích center na výrobu kontrolních ramen a stabilizátorů. Spolupráce

se sice rozběhla, ale oproti plánům je letos právě kvůli zpoždění a situaci v automobilovém průmyslu na zhruba poloviční úrovni. Jiří Vystrčil si z toho bere to pozitivní: „Nevíme, jak to bude dál, ale i přípravy a zahájení projektu nám mnohé daly. Naučili jsme se spolupracovat s techniky z Japonska, kteří pomáhali instalovat linku, natolik, že jeden náš pracovník pak jel podobnou linku montovat do Číny.“

Trend je jasný

V dačickém Centru výzkumu a vývoje pracuje na vývoji produktů, které jdou následně do sériové výroby, 40 inženýrů. Na evropské úrovni intenzivně spolupracují s kolegy z Německa a postupně se rozjíždí spolupráce i s pobočkou v japonském Hamamatsu.

Kromě vývoje nových produktů, které dačickému týmu zadávají zákazníci prostřednictvím mateřské firmy, věnují se ve středisku hlavně optimalizacím – tvarovým, váhovým, funkčním. Často jde o inovace, které pak nabízejí automobilkám, aniž ty by je o to žádaly. Jak říká Petr Plášil, s novinkami je třeba přicházet nepřetržitě, aby je konkurence nepředběhla.

Trend v oblasti výroby kloubů, kontrolních ramen a táhel je jednoznačný. Vzhledem k přechodu k elektromobilům, které jsou těžší, rostou nároky na pevnost při co nejmenším možném zvýšení váhy. V některých případech splňuje tyto požadavky záměna ocele za hliník, který je ovšem podstatně dražší. Jde pak o rozhodnutí zákazníka.

Loni v květnu otevřela THK Dačice vývojovou kancelář také v Brně. Vedla ji k tomu snaha zajistit si přísun potřebných pracovníků, což existence brněnských univerzit splňuje. Zatím tam působí dva lidé, výhledově by jich mělo být asi deset.

Nebýt negativní

„V tuto chvíli nikdo neví, jak letošní rok dopadne,“ říká ředitel závodu THK Dačice Jiří Vystrčil. „Jasně ale je, že současné problémy se zásobováním hned tak neskončí a povedou k hledání regionálních dodavatelů. Náš tým nákupu se po nich už rozhlíží.“

Přes všechny aktuální problémy nevidí Jiří Vystrčil dlouhodobější budoucnost nijak černě: „Poptávka po autech je, takže i tahle fabrika má budoucnost. Chce to jen nebýt moc negativní, tuhle těžkou dobu zvládnout a být připraveni.“

Libuše Bautzová

Elektromobilní platforma

Velcí hráči si vytyčili „pět bodů pro elektromobilitu“

Pět významných subjektů založilo novou platformu, jejímž cílem je především **zajistit podmínky pro rozvoj a dostupnost elektromobility** v České republice. Platforma by měla být spojovníkem mezi politiky a firmami, které mají o rozvoj elektromobility zájem, a koordinátorem budoucích aktivit. Hodlá se také zapojit do tvorby strategií a legislativních opatření souvisejících s ochranou klimatu, do které elektromobilita jasně zapadá.

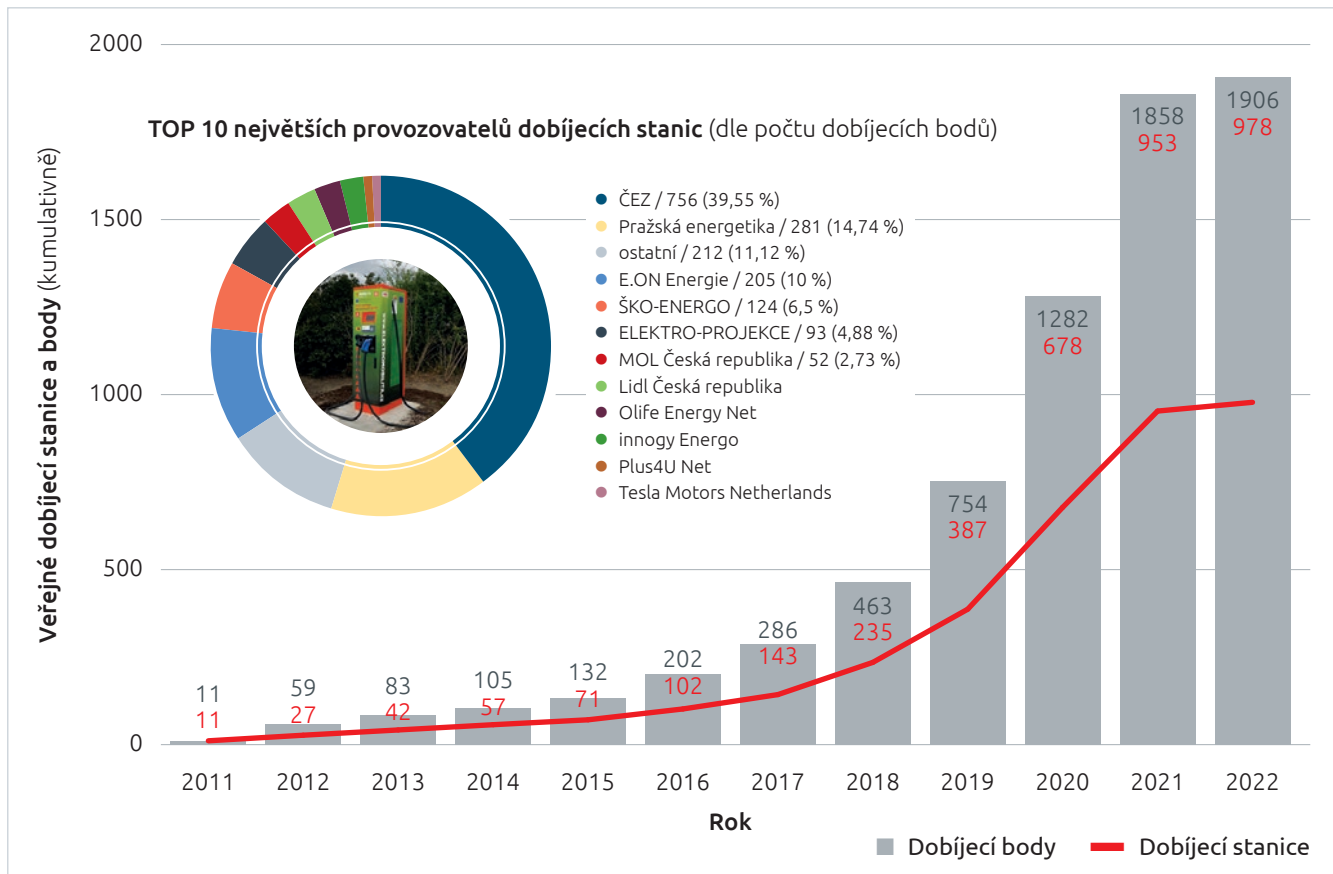
Největší česká automobilka ŠKODA AUTO, nejvýznamnější distributoři elektřiny – ČEZ, PRE a E.ON – a České

vysoké učené technické stály urodu nové iniciativy, díky níž by se měla e-mobilita v Česku zase o něco

posunout. Jak říká Tomáš Dzurilla, ředitel útvaru elektromobilita v ČEZu, platforma chce být mimo

Graf 1 **Dobíjecí infrastruktura v ČR**

Zdroj: www.cistadoprava.cz



jiné hlavním partnerem státu pro jednání o tématech souvisejících s rozvojem e-mobility.

Elektromobilní platforma vznikla v březnu jako pětičlenná, není to ale uzavřený spolek. Diskutuje s dalšími zájemci o jejich případném angažmá v této iniciativě a navazuje vztahy také s asociacemi v komplementárních oblastech.

Komplexní záběr

Elektromobilní platforma si při svém zrodu definovala „Pět bodů pro elektromobilitu“, kterým je potřeba se věnovat a dále je rozvíjet:

- 1. Dobíjecí infrastruktura** a v jejím rámci využití národních a evropských fondů, zjednodušení a zrychlení výstavby dobíjecích stanic, podpora opatření, která umožní uživatelům dostupné a bezproblémové dobíjení na veřejných stanicích, doma či v práci.
- 2. Dostupnost vozů** pro veřejnost i firemní sféru, s podporou národních a evropských podpůrných mechanismů.

3. Inovace a vzdělávání neboli podpora rozvoje vědy, výzkumu a vzdělávání, osvěta veřejnosti, podpora nových kompetencí umožňujících transformaci průmyslových sektorů, zejména automotive a energetiky.

4. Ekosystém elektromobility a v jeho rámci příprava a aktualizace strategií, legislativy a technických norem.

5. Spolupráce, podpora národní a mezinárodní spolupráce a sdílení zkušeností, spolupráce s vládou, zástupci regionů a municipalit, podpora rozvoje navazujících inovativních odvětví a služeb.

Na chvostu Evropy

Podle údajů Centra dopravního výzkumu (CDV) bylo v roce 2021 v zemích Evropské unie registrováno 1,75 milionu nových osobních elektrických vozidel, meziročně o dvě třetiny více. Zatímco v roce 2020 představoval jejich podíl na všech registrovaných vozidlech 10,5 procenta, loni už 18 procent. Bateriových elektrických vozidel (BEV) bylo registrováno

878 tisíc (9,1% podíl), plug-in hybridních (PHEV) pak o něco méně, a to 867 tisíc (8,9% podíl).

Pokud jde o BEV, patřila České republice s 1,3procentním podílem v evropském žebříčku až 25. příčka, v případě PHEV to byla 17. příčka (1,9% podíl). Pozitivní je fakt, že ačkoliv loni v Česku prodej nových aut poklesl, odbyl elektromobilů výrazně vzrostl.

V prvním čtvrtletí letošního roku představoval podíl registrovaných nových osobních bateriových automobilů v ČR na celkových registracích 1,7 procenta. To stačilo pouze na předposlední místo v žebříčku evropských zemí, a to před Slovenskem, které dopadlo ještě hůř.

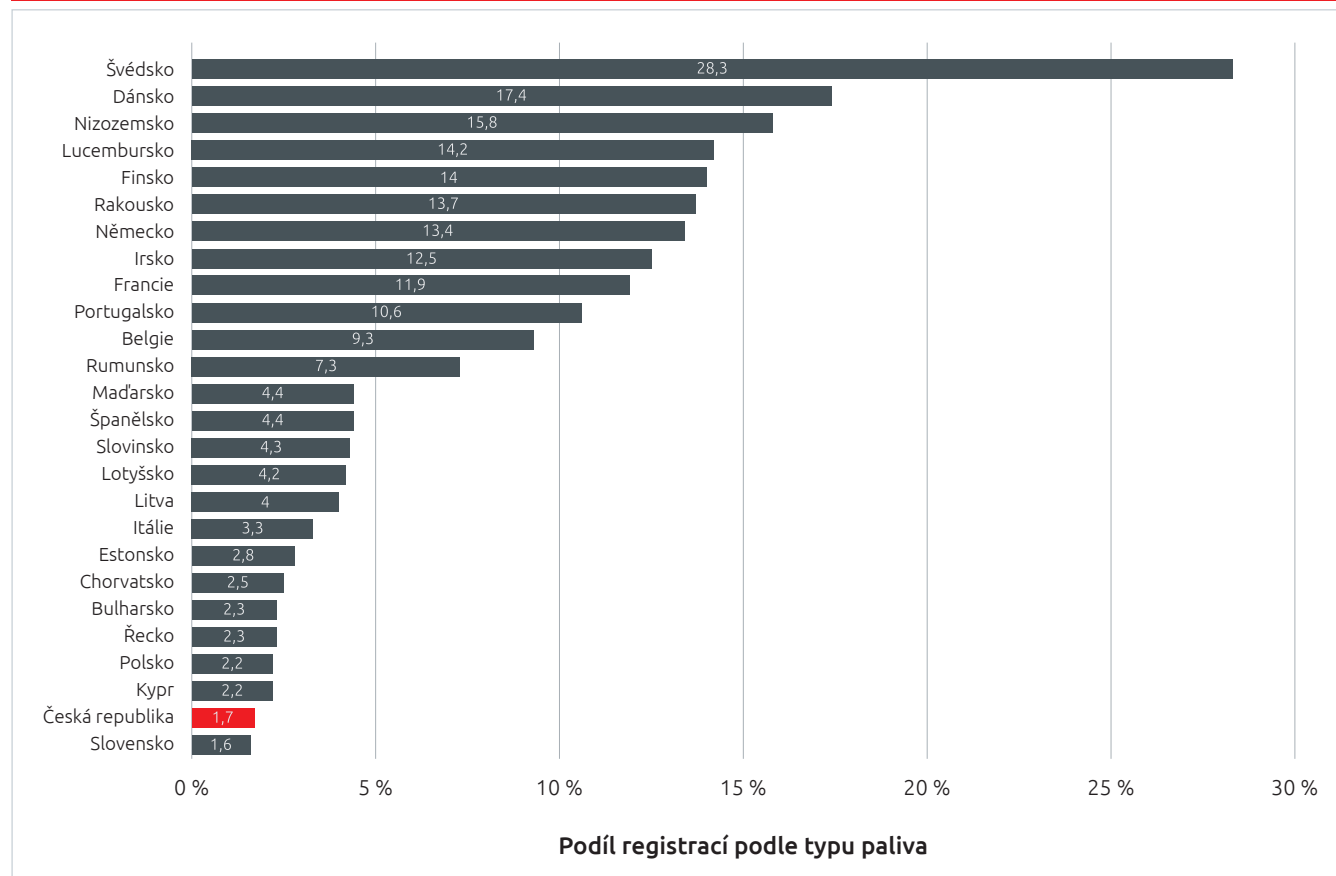
K 31. 3. 2022 bylo v České republice podle CDV celkově registrováno 10 797 osobních bateriových elektromobilů, z čehož 2349 byly vozy ojeté.

V souladu se strategií

„Ve spolupráci s vládou potřebujeme nastavit motivující ekosystém na podporu elektromobility pro firmy i občany s využitím daňových i dotačních nástrojů. Současně bude nutné novelizovat

Graf 2 Registrace nových bateriových elektromobilů v EU v 1. čtvrtletí 2022

Zdroj: www.cistadoprava.cz



legislativu a zpřesnit podmínky pro výstavbu dobíjecí infrastruktury," upřesňuje záběr platformy Michal Kadera, vedoucí vnějších vztahů společnosti ŠKODA AUTO.

Jak říká Lukáš Folbrecht, tajemník platformy, něco už se podařilo prosadit: „Máme radost, že se díky usilovné práci členů AutoSAPu a Elektromobilní platformy podařilo prosadit několik zásadních projektů – dostatečná alokace evropských financí pro rozvoj dobíjecí infrastruktury, zrychlení odpisů firemních vozů nebo aktuálně snížení zdanění služebních vozů pro zaměstnance z 1 procenta na 0,5 procenta, což působí jako významná podpora pro firemní fleety a tím pádem i ekologizaci dopravy.“

Cíle této iniciativy jsou podle zástupců ŠKODA AUTO naprosto v souladu s nedávno představenou NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030. Česká automobilka plánuje, že se do roku 2030 stane jednou z pěti nejprodávanějších značek v Evropě. Společně s dalšími obchodními partnery, se zástupci politické sféry a s koncernem Volkswagen plánuje

proměnit Českou republiku v centrum rozvoje elektromobility a zajistit tak stávající pracovní místa i vytvořit nová.

Dobíječek přibývá

Počet dobíjecích stanic v České republice se aktuálně pohybuje kolem tisícovky, počet veřejných dobíjecích bodů se šplhá ke dvěma tisícům. Na jejich provozování se podílí skoro osm desítek subjektů, přičemž největší podíl patří ČEZu.

Není pochyb o tom, že ČEZ by budoval síť dobíječek po celé republice bez ohledu na to, zda nějaká platforma existuje či nikoliv. Nicméně její vznik vítá. „Předpokládáme lepší koordinaci a sdělování potřeb tak, aby výstavba infrastruktury byla cílenější, aby stanice vznikaly při on-line znalosti všech relevantních informací, například ze statistik vytížení dopravní infrastruktury, jejího rozvoje, záměrů mnoha subjektů budujících navazující infrastrukturu a obsluhu řidičů a cestujících veřejnosti,“ říká k tomu Tomáš Dzurilla.

Síť veřejných dobíjecích stanic ČEZu je aktuálně tvořena téměř 400 stanicemi po celé České republice. Více

než 80 procent dnes představují rychlodobíjecí stojany o výkonu 50 kW, které umožňují nabíjet všechny typy elektromobilů a doplnit většinu kapacity jejich akumulátorů v řádu desítek minut.

Celkový instalovaný výkon dobíjecích bodů v síti ČEZ činí přes 26 tisíc kW, což je například ekvivalent středně velké vodní elektrárny zásobující bezemisní elektřinou domácnosti šedesátitisícového města. U každého ze stojanů ČEZ mohou v jednu chvíli doplňovat energii dva elektromobily.

„ČEZ si v rámci loni ohlášené vize Čistá Energie Zítřka vytyčil do roku 2025 dosažení hranice 800 provozovaných stojanů,“ uvádí Tomáš Dzurilla a pokračuje: „Letos očekáváme prolomení hranice čtyř milionů kWh odebrané energie v síti. Vstříc poptávce po zkrácení časů dobíjení vycházíme výstavbou stanic o výkonech od 150 do 180 kW. Pět nových stojanů už funguje u dálnice D1, další vznikají po celé ČR. Kromě nich budou trendem roku 2022 i dobíjecí huby – místa s více stojany, která řidičům umožní nabíjet šest a více vozů.“ red

inzerce



minerva. 30 let

**UŽ 30 let dodáváme software úspěšným výrobním podnikům.
Jsme v tom s vámi.**

**www.minerva-is.eu
marketing@minerva-is.cz**

Baterie

Klíčové komponenty i pro další značky koncernu

ŠKODA AUTO zahájila ve svém hlavním sídle v Mladé Boleslavi výrobu bateriových **systemů pro platformu MEB**. Splnila tak další strategický cíl v rámci transformace České republiky z lokality pro výrobu automobilů na centrum elektromobility.



ŠKODA AUTO vyrábí v Mladé Boleslavi také vysokonapěťové trakční baterie.

Foto: ŠKODA AUTO

Do nové výrobní linky na bateriové systémy pro plně elektrické vozy na bázi modulární platformy pro elektromobily (MEB) koncernu Volkswagen investovala ŠKODA AUTO zhruba 130 milionů eur. Hlavní závod automobilky je jediným výrobním místem těchto bateriových systémů v Evropě mimo území Německa.

Na nově postavené výrobní lince může v budoucnu zhruba 250 zaměstnanců montovat více než 250 tisíc bateriových systémů pro platformu MEB za rok. Kromě vozů Škoda budou tyto systémy použity i v dalších modelech koncernových značek Volkswagen, Audi a SEAT, postavených na stejné platformě.

„Zahájením výroby bateriových systémů pro platformu MEB budeme vyrábět absolutně klíčovou komponentu v srdci našeho podniku. Dosáhli jsme tím dalšího cíle pro úspěšnou transformaci směrem k elektromobilitě,“ řekl k tomu Michael Oeljeklaus, člen představenstva ŠKODA AUTO za oblast výroby a logistiky.

Christian Bleiel, vedoucí výroby komponentů ve ŠKODA AUTO, doplnil, že při uvedení této vysoce komplexní

technologie do provozu využil škodoväcký personál vlastní kompetence a zkušenosti získané během desetiletí, ale spolupracoval také se společností Volkswagen Group Components. „Prostřednictvím zahájení výroby bateriových systémů činíme zásadní krok v transformaci v rámci přechodu od spalovacích motorů směrem k elektromobilitě. Další pak učiníme na konci roku 2023, kdy rozběhneme druhou fázi rozšíření výroby a budeme schopni vyrábět ročně celkem více než 380 tisíc bateriových systémů,“ uvedl Christian Bleiel.

Elektrických aut přibude

V České republice se budou vyrábět bateriové systémy pro platformu MEB v několika verzích. Nejmenší verze s osmi moduly má kapacitu 55 kWh, střední varianta s devíti moduly pak přes 62 kWh. Největší baterie s 12 moduly uchová 82 kWh. Kromě modulů, které mají vždy 24 článků, patří k součástem bateriového systému pro platformu MEB také skříň baterie s integrovaným chladicím systémem, řídicí systém baterie a potřebná elektrická propojení.

ŠKODA AUTO vyrábí v Mladé Boleslavi navíc ještě další elektrokomponenty. Již od podzimu 2019 zde vznikají vysokonapěťové trakční baterie, které se používají v modelech Superb iV, Octavia iV a ve vzech s plug-in hybridním pohonem dalších koncernových značek.

Novou výrobní linkou se zrychluje transformace podniku. Ve své strategii automobilka plánuje, že do konce tohoto desetiletí bude ve všech třech českých výrobních závodech vyrábět elektromobily nebo elektrokomponenty.

Jedním z cílů tohoto kroku, který zapadá do strategie Next Level – Škoda Strategy 2030, je také dlouhodobé zajištění stávajících pracovních míst a současně vytváření nových. Do roku 2030 by podle zmíněné strategie měla automobilka zvýšit podíl prodeje čistě bateriových elektromobilů v Evropě na 50 až 70 procent v závislosti na vývoji trhu. Do té doby by měla ŠKODA AUTO rozšířit nabídku o tři další čistě elektromobily, které budou cenově a velikostí pod úrovní modelu Enyaq iV. **red**

Vodíkové velké oči?

Zatímco dobíječek pro elektromobily i v České republice postupně přibývá, výstavba infrastruktury pro **auta s palivovými články** se někde zasekla. Počet veřejných plnicích stanic na jaře roku 2022: 0. Je to částečně vinou důsledků pandemie, částečně proto, že firmy, které by chtěly plničky stavět (a žádat na ně dotace), nemají zkušenosti se složitou projektovou přípravou. Důvodem je ale i to, že se ukázalo, že automobilový průmysl sází na elektromobilitu.



Popravdě řečeno, výstavba plnicí infrastruktury pro vozy s palivovými články nepostupuje nikde v Evropě mílovými kroky. Faktem je, že vývoj bateriových pohonů je dál a budoucnost individuální přepravy vidí většina producentů automobilů právě v bateriích. Třeba v Německu už bude brzy vodíkových plnicích stovka, nicméně podle původních plánů mělo být tohoto počtu dosaženo už před dvěma roky.

Cíle musíme snížit

Jak je to s výstavbou vodíkových plnicích stanic v ČR, se rozhodla zmapovat agentura CzechInvest ve spolupráci s ministerstvem průmyslu a obchodu. Uspořádaly na toto téma seminář a pozvaly široké spektrum stakeholderů.

K nástupu vodíkových technologií má podle **Jana Bezděkovského, pověřence ministra dopravy pro čistou mobilitu**, dojít po roce 2025. V plánu zatím je mít v roce 2030 v Česku 80 plnicích stanic, přičemž by na silnicích mělo v té době jezdit až 50 tisíc

osobních aut na vodík a 870 vodíkových autobusů. Jak ale sám zástupce ministerstva říká, je to velmi optimistická projekce.

„Osobně si myslím, že v rámci příští revize Národního akčního plánu čisté mobility (NAPCM), která by měla proběhnout v příštím roce, bude třeba tyto cíle snížit, a to zejména proto, že původní předpovědi ohledně nástupu vodíkové mobility, se nenaplní. Je to částečně z důvodu pandemie, částečně ale i proto, že automobilový průmysl, zejména ten evropský, sází na elektromobilitu více, než byl původní předpoklad. Pokud snížíme cíl ohledně počtu vodíkových vozidel, bude třeba adekvátně snížit i počty vodíkových stanic. Původní cíl 80 vodíkových stanic do roku 2030 považují při současném vývoji trhu za nereálný,“ říká Jan Bezděkovský.

Podpora pokračuje

Podpora výstavby vodíkové infrastruktury ale dále trvá. V letech 2017 až 2020 byla schválena z Operačního programu Doprava (OPD) dotace devíti plnicím stanicím. Alokace činila 354 milionů korun, přičemž ministerstvo projekty podpořilo 85 procenty nákladů. Vodíkové stanice by měly vzniknout v Praze, Brně, Ostravě, Plzni, Ústí nad Labem a Litvínově. Žádná ale zatím není, většina projektů je ve zpoždění.

V letech 2022 až 2027 plánuje ministerstvo dopravy na stavbu plnicích vodíkových stanic vyčlenit z OPD 500 milionů až jednu miliardu korun. Program by měl být spuštěn letos v létě. Finanční prostředky (85 procent nákladů) lze získat na každou veřejně přístupnou vodíkovou stanici, žádnou jinou specifikaci podmínky OPD nestanoví.

OPD, který spravuje ministerstvo dopravy, ale není jediným místem, kde lze čerpat zdroje na vodíkovou infrastrukturu. Evropská komise podporuje iniciativy členských států EU ve spolupráci na „Důležitých projektech společného evropského zájmu“ (IPCEI, Important Projects of Common European Interest), které jsou určeny pro spolupráci mezi dvěma nebo více zeměmi v oblasti vědy, výzkumu a inovací při vývoji špičkových technologií. Jak říká **Lukáš Janura z Odboru ekonomických analýz ministerstva průmyslu a obchodu**, jejich výhodou je možnost podpořit komplexní projekty, které pokrývají například

výrobu, distribuci i spotřebu vodíku v celém hodnotovém řetězci.

V současné době jsou do projektů IPCEI Hydrogen zapojeny tři české subjekty a momentálně jsou tak kapacity naplněny.

Malá zkušenost, složitá technologie

Jenže jak je víceméně jasné, v penězích samotných zpoždění ve výstavbě infrastruktury nevězí. Jedním z důvodů, proč ještě žádná z veřejných plnicích nestojí, je obecně malá zkušenost s projektovou přípravou u těchto investic.

„Jedná se o drahé a složité technologie, se kterými je na území České republiky zatím minimální nebo nulová zkušenost. Iniciační období zrodu tohoto odvětví bylo poměrně dlouhé i z toho důvodu, že většina pozornosti je zaměřená na bateriovou elektromobilitu,“ říká k tomu **Tereza Nislerová, Senior specialista regulačních záležitostí Orlen Unipetrol**.

“

Podpora výstavby vodíkových plnicích bude pokračovat.

“

Právě Orlen Unipetrol opakovaně odkládá zahájení provozu vodíkové plnicí stanice na pražském Barrandově. *„Byli jsme informováni generálním dodavatelem, že dodávky nezbytných komponent z vícero zemí nabraly zpoždění. Proto jsme nuceni otevření prvních veřejných vodíkových stanic přesunout na letní měsíce,“* říká zástupkyně společnosti Orlen Unipetrol. Do roku 2030 chce Orlen Unipetrol provozovat 28 vodíkových plnicích stanic a dvě distribuční vodíková centra v Litvínově a v Neratovicích.

Že je problém mimo jiné v dodacích lhůtách komponent, potvrzuje i **Vladimír Dynda, jednatel společnosti APT**, která má už několikero



Bezpečně a pohodlně ujedete i víc než 500 kilometrů, na konci cesty ale musíte být se svým Hyundai Nexu u plničky v Drážďanech (nebo ve Vídni).

Foto: Libuše Bautzová

zkušenost s výstavbou vodíkových plnicích stanic, žádná z nich ale neslouží jako veřejná. Firma se nyní připravuje na další výběrová řízení. Vladimír Dynda ale upozorňuje na problém, který souvisí se zákonem o veřejných zakázkách: „Výběr podle ceny neukazuje na nejlepšího zhotovitele, nejlevnější dodavatel rozhodujících komponent nebývá nejspolehlivější.“

Výběrová řízení a celkově složitost výstavby vodíkových stanic společně s nedostatkovými či příliš drahými komponentami uvádí jako důvod pomalého budování infrastruktury také **Václav Holovčák, ředitel firmy Bonett**. Právě Bonett je partnerem Unipetrolu v projektu budování vodíkových plnicích stanic na čerpacích stanicích Benzina v Praze na Barrandově, v Litvínově a v Brně.

Kde to má smysl

Roman Ličbinský, ředitel divize Udržitelné dopravy a diagnostiky dopravních staveb v Centru dopravního výzkumu, připomíná, že v současné době jsou v České republice největšími emitenty skleníkových plynů nákladní a autobusová doprava. „Nasazení vodíku v této rané fázi dává největší smysl právě v těchto oblastech. Nákladní vozidla na stlačený plyný vodík mají v praxi prokázány dojezd 350–400 kilometrů a jejich obvyklé

pracovní trasy nahrávají základnímu pokrytí dálniční sítě plnicími stanicemi. Na autobusovou dopravu musíme ale pohlížet jinak. U té městské, příměstské a regionální budou vozidla, nejen z hlediska bezpečnosti, ale i efektivity

a výrazně delších než 80 kilometrů. „S technologiemi, které jsou nyní k dispozici, vše nasvědčuje tomu, že ostatní případy v železniční dopravě by efektivněji mohla pokrýt bateriová vozidla,“ dodává.

Nasazení vodíku v této rané fázi dává největší smysl v nákladní a autobusové dopravě, myslí si Roman Ličbinský z Centra dopravního výzkumu.

provozu, doplňovat vodík v blízkosti depa dopravního podniku.“

Roman Ličbinský říká, že záměrně nezmiňuje železniční dopravu, a to i přesto, že její emise nejsou zanedbatelné. Vodíkový pohon vlakových souprav pro osobní dopravu se podle něho pravděpodobně vyplatí jen na tratích bez plánované elektrifikace

V Německu před nedávnem představily Deutsche Bahn spolu se Siemensem po dvou letech vývoje vlak s názvem Mireo Plus H a speciální přírůstek pro skladování vodíku a rychlé mobilní tankování. Vodíkové vlaky by měly postupně nahrazovat naftové v příměstské a regionální neelektrifikované dopravě.

Cíle pro rok 2030 podle Národního akčního plánu čisté mobility (2 scénáře)	
Vozidla	
Elektromobily	220 000/500 000
Elektrobusy	800/1200
Vozy na CNG	35 000
LNG kamiony	3500/6900
Vozy na LPG	170 000/250 000
Vodíková osobní vozidla	40 000/50 000
Vodíkové autobusy	870

Dobíjecí/plnicí stanice	
Elektrína	19 000/35 000
CNG	350/400
LNG	30
Vodík	80

Zdroj: Prezentace Jana Bezděkovského, pověřence ministra dopravy pro čistou mobilitu

Vodíkové plnicí stanice v Evropě ke konci roku 2021		
Země		Počet
 Německo		89
 Francie		19
 Dánsko		8
 Nizozemsko		7
 Rakousko		5
 Švédsko		5
 Belgie		3
 Irsko		3
 Itálie		3
 Španělsko		3
 Finsko		1
 Celkem EU		136

Zdroj: Prezentace Jana Bezděkovského, pověřence ministra dopravy pro čistou mobilitu

I v Česku byl v květnu k vidění první vodíkový vlak pro osobní dopravu, a to od společnosti Alstom. Jak řekl už dříve médiím tiskový mluvčí Českých drah, o nahrazení diesellových souprav bezemisními včetně vodíkových český dopravce také uvažuje. Neeletrifikovaných tratí je totiž v Česku stále ještě dost.

V tuto chvíli ovšem zřejmě ani není možné na podobné projekty získat veřejnou podporu. Jan Bezděkovský z ministerstva dopravy říká: „OPD zatím podpořil jen projekty vodíkových stanic určených výhradně pro silniční vozidla, obecně však podmínky OPD umožňují, aby žadatel koncipoval projekt i tak, aby tato infrastruktura částečně sloužila pro vodíkové vlaky. Klíčovou je ovšem podmínka, aby tato infrastruktura garantovala veřejný přístup, tedy umožnila mimo jiné i plnění silničních vozidel.“

Města mají zájem

Na hromadnou městskou dopravu s využitím vodíkových palivových článků sázejí do budoucna některá města. V Ústí nad Labem by mohly začít zajišťovat přepravu první vodíkové autobusy v roce 2023. Jak říká **výkonná ředitelka Dopravního podniku města Ústí nad Labem Simona Mohacsi**, tomuto projektu byla přiřazena mimořádná priorita tak, aby byli připraveni v okamžiku, kdy bude vypsána dotační výzva. Velkou výhodou Ústí je, že ve městě mají firmu, Spolchemii, která jako vedlejší produkt vyrábí vodík.

Dopravní podnik Ostrava chce nasadit první vodíkové autobusy také už příští rok. Podle **Daniela Moryse, předsedy představenstva Dopravního podniku Ostrava**, má být zakoupeno pět vodíkových autobusů.

Smutný příběh, říká zástupce Toyoty

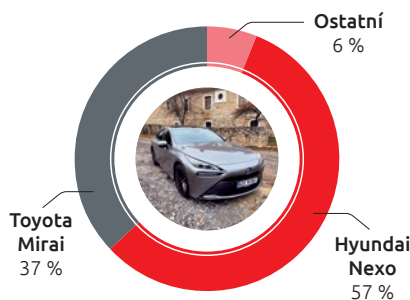
Zatímco některé městské dopravní podniky podepisují memoranda a mají jasno, u výrobců, respektive prodejců automobilů v České republice je to trochu jinak. Automobilky, které stojí za vozy Toyota Mirai a Hyundai Nexu, v Česku těžko můžou něco prodat, když nejbližší plnicí stanice je v Drážďanech.

„Je to smutný příběh,“ říká **Martin Peleška, Country Director Toyota & Lexus**, a uvádí řadu důvodů, „proč to v Česku nejde“. Ač nikoho nejmenuje, jeho výhrady se evidentně týkají jak státní správy, tak i potenciálních aktérů na trhu, tedy dodavatelů plnicích stanic. Podle něho se ani

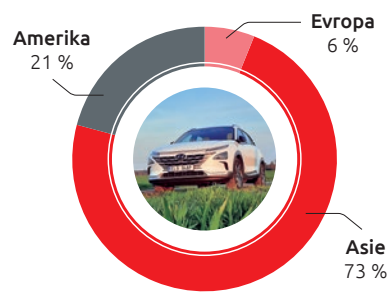
Auta na vodík ve světě

Podle zprávy Global Market for Hydrogen Fuel Cell Vehicles 2022 (Information Trends) bylo loni na celém světě prodáno pouze šestnáct tisíc osobních automobilů s vodíkovými palivovými články. I tak to bylo historické maximum, když prodeje meziročně vzrostly téměř o 90 procent.

Prodej osobních vozidel s vodíkovými palivovými články v roce 2021 podle modelu



Prodej osobních vozidel s vodíkovými palivovými články v roce 2021 podle regionů



Zdroj: Global Market for Hydrogen Fuel Cell Vehicles 2022, Information Trends

Prodej vozidel s palivovými články v USA v roce 2021 (meziroční nárůst)

■ Toyota Mirai	2629 (+427 %)
■ Hyundai Nexu	430 (+107 %)
■ Ostatní modely	282 (+23 %)
■ Celkem	3341 (+257 %)

Kumulativně dosáhl v USA prodej vodíkových osobních automobilů na konci roku 2021 počtu 12 272.

po letech diskuzí nedokázalo přejít ke konkrétním krokům. „Chybí odvaha a schopnost reagovat na nové technologie a nové trendy a překročit svůj vlastní stín dokazování, že „to nevychází“,“ uvádí Martin Peleška.

Chybí mu také jasná vládní politika s reálným dopadem na vodíkovou ekonomiku a konkrétní parametry budoucího vodíkového trhu (cena, spotřeba, daňová zátěž, výrobní kapacita, podpora...). Česká republika by podle něj měla mít vedle plánu pro využití podpor EU i vlastní strategii výroby a užití vodíku.

A k tomu má Martin Peleška ještě dvě konkrétní doporučení. Za prvé, v počátečním období, například v následujících pěti letech, navrhuje využívat i „šedý“ vodík. A za druhé, namísto udělování dotací na výstavbu stanic podporovat z veřejných zdrojů během počátečního rozvoje jejich provoz. Tak se to konečně v některých zemích dělá.

Marek Trešl, produktový a marketingový ředitel Hyundai Motor Czech, dává svému kolegovi z Toyoty

v mnohém za pravdu a dodává, že přitom zájem o tyto vozy by v Česku byl: „Registrujeme zájem zejména ze strany orgánů státní správy a jejich organizací, u nichž je naplňování vodíkové strategie součástí agendy či jsou geograficky či jinak spojeny s místními nebo regionálními vodíkovými projekty.“

Na rozdíl od Toyoty Mirai se Hyundai Nexu ještě v České republice koupit nedá. Marek Trešl říká: „Zveřejníme ceník a fakticky zahájíme prodej SUV Nexu s pohonem palivovým článkem na českém trhu ihned po potvrzení reálného termínu spuštění první komerční stanice na vodík. Věříme, že elektromobily poháněné vodíkovým palivovým článkem budou podle předpokladů zahrnuty do připravovaných dotačních programů pro elektromobily, cílících jak na firmy, tak na municipality.“ Vodíková Nexa budou zcela jistě i součástí speciálního programu fleetových slev.

Libuše Bautzová

Více o plánech firem v souvislosti s vodíkovou infrastrukturou na www.autosap.cz v rubrice *Přečtěte si*.

Krátce o trendech a technologiích

Hydrovolt

Recyklace baterií začala

V polovině května zahájila společnost Hydrovolt, joint venture firem Northvolt a Hydro, komerční provoz v závodě Fredrikstadu v Norsku. Zaměřuje se na recyklaci baterií pro elektromobily. Podle tiskové zprávy jde v současnosti o největší evropský závod na recyklaci baterií – roční kapacita má být 12 tisíc tun bateriových sad, což odpovídá 25 tisícům baterií pro elektromobily. Očekává se, že to bude stačit k recyklaci celého norského trhu s bateriemi po skončení jejich životnosti. Podle společnosti Northvolt umožňuje plně automatizovaný proces recyklace získat z baterií až 95 procent materiálů, včetně plastů, mědi, hliníku a tzv. black mass, sloučeniny obsahující nikl, mangan, kobalt a lithium. Tato sloučenina vyžaduje další zpracování, to se bude provádět v recyklačním závodě Revolt Ett společnosti Northvolt ve Skellefteå ve Švédsku. Očekává se, že do roku 2025 bude Hydrovolt produkovat přes dva tisíce tun této hmoty ročně. Záměrem společnosti Northvolt je, aby se do roku 2030 využívalo pro výrobu baterií 50 procent recyklovaného materiálu. Zároveň Hydrovolt zkoumá možnosti rozšíření recyklační kapacity na jiných místech v Evropě. Cílem je recyklovat do roku 2025 přibližně 70 tisíc tun bateriových sad a do roku 2030 až 300 tisíc.

Baidu

V Pekingu taxi i bez řidiče

Čínská nadnárodní technologická společnost specializující se na vývoj internetových služeb a umělé inteligence Baidu a startupový výrobce autonomních vozidel firma Pony.ai mohou od letošního jara provozovat taxislužbu autonomními vozy bez řidičů. Účasten musí být pouze „bezpečnostní“ personál, tedy osoba, která bude sedět na sedadle spolujezdce a zasáhne jen v případě problému. Jak řekl viceprezident Baidu Wei Dong, je to velký krok směrem k autům zcela nezávislým na lidském zásahu, která by se mohla objevit už příští rok. Povolení, které společnosti získaly, se vztahuje zatím pouze na část Pekingu o rozloze asi 60 kilometrů čtverečních, i tak to ale signalizuje jisté uvolnění čínských pravidel. Vozů bude deset a zájemce si je objedná přes aplikaci. V prvních fázích provozu ale úřady neudělily povolení přepravovat cestující komerčně, služba je tedy zdarma. Společnost Baidu již v Pekingu i v jiných čínských městech službu autonomních taxiků s názvem Apollo Go provozuje, v nich ale musí z důvodu bezpečnosti sedět za volantem řidič.

Siemens

Dobijí ostravské elektrobusy

Dobíjecí infrastrukturu pro Dopravní podnik Ostrava dodává Siemens Smart Infrastructure. Ostravská flotila elektrobusů bude největší v České republice a dobíjet ji bude technologie SICHRGE UC, která využívá nejmodernějšího evropského standardu průběžného dobíjení OppCharge pro elektrické autobusy. V terminálu Hranečnická zahájila provoz první dobíjecí stanice v ČR, která komunikuje s elektrobusem prostřednictvím nového standardu OppCharge založeném na wi-fi propojení s vozidlem. „Naše dobíjecí stanice dosahuje špičkového výkonu 400 kW a v řádu jednotek minut dokáže dodat do trakčních akumulátorů elektrobusu Solaris Urbino 12 electric dostatečné množství elektrické energie pro spolehlivou autobusovou obsluhu Ostravy,“ uvedl Tomáš Hüner, ředitel Siemens Smart Infrastructure, a dodal: „Díky použité technologii stačí k dobíjení elektrobusu na celou trasu několikaminutová pracovní přestávka.“ Dopravní podnik Ostrava plánuje vybudovat další dobíjecí stanice ve Valchařské ulici v centru města, kde budou nainstalovány tři dobíjecí stanice SICHRGE UC.

Volkswagen

Tvrdá soutěž s Teslou

Německý Volkswagen si předsevzal, že nejspíše v roce 2025 předstihne americkou Teslu v prodeji plně elektrických aut (BEV). Během online konference, kterou uspořádal britský list Financial Times, to v bojovně laděném příspěvku potvrdil šéf koncernu Herbert Diess. „Bude to ale velice těsný závod,“ prohlásil na adresu Tesly, která rychle zvyšuje své výrobní kapacity, šéf VW. Poté, kdy ve druhé polovině března zahájila provoz nová „gigafactory“ Tesla nedaleko Berlína s plánovanou roční kapacitou až půl milionu aut, ohlásila začátkem dubna stejná automobilka oficiální zahájení produkce továrny „Giga Texas“ v Austinu. Volkswagen do rozšíření kapacit urychleně investuje, aby náskok Tesly co nejdříve dohnal. Herbert Diess zdůrazňuje přednosti Volkswagenu ve srovnání s Teslou: Na trh s EV přichází hned několik koncernových značek najednou s širší nabídkou modelů, než má Tesla. Ta loni zvýšila dodávky plně elektrických aut zákazníkům skoro o 90 procent na více než 936 tisíc, Volkswagen zaznamenal meziroční růst o 73 procent na 369 tisíc vozů, z toho 106 tisíc byly hybridy nabíjené ze zásuvky (PHEV).

Absolventi jsou hned „vyprodání“

Praxe jako samozřejmá součást studia, povinný blok technických předmětů a dvojnásobný objem výuky jazyků. To jsou tři nejvýznamnější **aspekty, které odlišují ŠKODA AUTO Vysokou školu (ŠAVŠ) od většiny dalších vysokých škol nabízejících studijní programy ekonomicko-manažerského zaměření**, akreditovaných v České republice. První a třetí z nich platí i pro studijní programy kombinující ekonomické a technické vzdělání. Asi osmdesát procent absolventů nachází místo ve společnostech ze sektoru autoprůmyslu, a to nejen v tuzemsku.

„ŠAVŠ je obecně prospěšná společnost, kterou založila v roce 2000 ŠKODA AUTO, ale její studenti nemají

ke Škodovce žádný právní vztah a ani ona k nim. Nikdo tam nemá žádnou záruku zaměstnání a nemá také povinnost

tam nastoupit. Absolvent může klidně jít do Hyundai nebo do Toyoty,“ říká rektor ŠAVŠ, docent Pavel Mertlík.



Pavel Mertlík je rektorem ŠAVŠ od roku 2015. Foto: ŠAVŠ

Nicméně se dá asi předpokládat, že většina z absolventů nastoupí právě do Škodovky.

Z informací, které máme, vyplývá, že do Škodovky nastupuje asi 40 procent našich absolventů. Řada dalších jde do dodavatelské sítě kolem této automobilky. Celkem asi 80 procent absolventů začne pracovat v autoprůmyslu, zbytek velmi různě, třeba i mimo obor. Někteří odcházejí pracovat do zahraničí, před časem jsme měli například v Bentley osm absolventů. Geograficky nacházejí uplatnění po celém světě, takřkajíc od Patagonie pro Čukotku.

Čím se liší ŠAVŠ od jiných technických a ekonomických vysokých škol?

Liší se v několika směrech. Například máme ve všech našich bakalářských studijních programech jako povinnou součást vzdělávání minimálně pětiměsíční praxi. A protože máme zároveň akademický obsah studia ve standardní šíři, tak bakalářské studium u nás trvá tři a půl roku.

Kde studenti praxi absolvují?

Máme ji zajištěnou smluvně s partnerskými podniky. Těch je asi 40 v České republice a 25 v zahraničí. Firmy velmi pečlivě vybíráme, musí mít vysokou úroveň korporátní kultury.

Nejvýznamnějším partnerem je pochopitelně ŠKODA AUTO, tam jde asi polovina studentů. Mezi českými partnery je mnoho firem z dodavatelského sektoru automobilového průmyslu. V zahraničí jsou to většinou firmy ze skupiny VW. Dlouhá léta velmi

dobře fungovala spolupráce s už zmíněným Bentley, kam jezdilo třeba 15 studentů ročně. Na to můžu jen nostalgicky vzpomínat, protože brexit praxe našich studentů v Anglii znemožnil.

”
Jako jedna z prvních škol jsme zavedli možnost duálního studia.
”

Je o praxi v zahraničních firmách mimo ČR velký zájem?

Překvapivě ne všichni studenti chtějí do zahraničí. ŠAVŠ má v současnosti mezi všemi vysokými školami v ČR v přepočtu na jednoho studenta největší prostředky z programu ERASMUS, takže jsme schopni poslat do zahraničí na praxi nebo studijní pobyt na některé z partnerských vysokých škol všechny. Využije jich ale tuto šanci jen kolem 60 procent.

Na magisterském studiu už praxe není?

Povinná ne, ale studenti mají možnost volitelné praxe. Doporučujeme

ji zejména těm studentům, kteří k nám přešli z jiné vysoké školy a praxí předtím neprošli. Takových je u nás v magisterském studiu asi 50 procent.

Jaká jsou další specifika vaší školy?

Máme v porovnání s ostatními byznysově orientovanými školami asi dvojnásobný objem výuky jazyků. Pro všechny je povinná angličtina a k tomu si vybírají ještě jeden další jazyk.

Cílem je, aby byli studenti po bakalářském studiu aspoň na úrovni B2, a byli tak schopni pracovat v mezinárodním týmu.

Liší se nějak také obsah studia, pokud jde o odborné předměty?

Máme několik studijních programů, jak technicko-ekonomické, tak „business administration“, přičemž i v té druhé kategorii je povinný blok technických předmětů. Tyto předměty připravují studenti na práci v průmyslovém prostředí, na to, aby rozuměli technickým záležitostem a byli schopni spolupracovat s technikou. Jde o takové předměty, jako je materiálové inženýrství, základy strojírenství, základy konstrukce automobilů a podobně. Tento přístup není v podobných podnikohospodářských školách v České republice běžný.

Pokud vím, zavedli jste také jako první vysoká škola v ČR možnost duálního studia. Jak to funguje?

Ano, takové studium je u nás možné už asi čtyři roky. Je to podobný model, jaký praktikují na některých vysokých školách v Německu. Student je přijat do prezenčního studia a zároveň po celou dobu studia má praktikantský pobyt v partnerské firmě. Celkem absolvuje za dobu bakalářského studia 18 měsíců praxe. Je to velmi náročné a není to pro každého. Přesto je o toto studium velký zájem. Počet míst je ale omezený a zájemci musí projít složitými testy, než do některé partnerské firmy nastoupí. Loni takto studovalo asi třicet lidí, přičemž zájem byl dvojnásobný.

Které firmy jsou do tohoto programu zapojené? Předpokládám, že to i pro ně je zajímavé – vychovávají si odborníky sami pro sebe...

Do programu je zapojeno sedm podniků, vedle Škodovky například Faurecia, DHL Automotive, Simoldes Plasticos Czech, Kautex Textron nebo ČSOB. Je pravda, že když se student ve firmě osvědčí a zároveň je tam

on sám spokojený, často tam pak po absoloriu nastoupí do trvalého pracovního poměru.

Celý průmysl a automobilový zejména prochází transformací. Do popředí se dostávají otázky ekologie a udržitelnosti celkově, zavádí se prvky Průmyslu 4.0, zvyšuje se automatizace, v automobilech se zavádí prvky autonomního řízení. To nutně přináší i nové nároky na lidské zdroje. Jak se v tomto směru mění vzdělávání na ŠAVŠ?

Celé studijní programy se mění jen výjimečně jednou za čas, ale jejich obsahy se samozřejmě průběžně přizpůsobují všem novým věcem. Spolupracujeme přitom s odborníky z praxe. Týká se to

hlavně oblasti elektrotechniky, umělé inteligence, elektromobility a dalších. Reagujeme samozřejmě i na rychlý rozvoj datové analýzy – „big data“ nebo na změny obchodních modelů a služeb v sektoru automotive.

Spolupracujete nějak s jinými univerzitami?

Ano, určitě, vzájemně se od sebe učíme. Máme některé společné výzkumné projekty, jmenovat bych mohl řadu projektů s partnerskými školami v ČR i zahraničí. V současnosti jsme například součástí dvou konsorcií ucházejících se o projekty Národních center kompetence, vedoucí institucí projektu je v jednom případě Technická univerzita v Liberci, v druhém Vysoká

škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích. Jejich témata jsou 3D tisk v průmyslu a digitalizace a automatizace průmyslových procesů.

Velmi dobrou spolupráci máme dlouhodobě s Vysokou školou ekonomickou v Praze a Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava.

Aktuálním problémem průmyslu je nedostatek lidí, zejména ve vybraných profesích. Jak to vidíte vy? Dokážou podle vás technicko-ekonomické školy v České republice uspokojit potřeby firem? Je dost studentů, respektive absolventů?

Dnes jsme v situaci, kdy je obecně nedostatek mladých kvalifikovaných zaměstnanců ve všech oborech. Ale stačí se podívat na demografii, abychom viděli, že v současnosti ukončují vysoké školy populačně slabé ročníky. Není jen nedostatek techniků, ale i odborníků v jiných oborech. Všichni absolventi jsou hned „vyprodání“.

Na druhé straně, když se podíváte na podíl absolventů technických studijních oborů mezi všemi českými vysokými školami, tak jsme po Německu druhí v Evropě. Takže techniků u nás studuje relativně hodně. Samozřejmě, v Číně, v Jižní Koreji nebo Japonsku jich je víc, ale v rámci EU jsme na tom dobře.

Pravdou ovšem je, že významná část absolventů technických oborů se uplatňuje mimo obor, například v bankovníctví. Což bylo dlouho o penězích, ale dnes už se to trochu mění.

Kapacita vysokých technických škol je tedy na potřeby České republiky dostatečná?

Určitě. Kdyby bylo víc zájemců o studium, mohlo by jich tam studovat víc, ale to je, jak jsem už řekl, záležitost demografie. Nicméně v dalších letech počty zase porostou.

K mírnému poklesu počtu studentů došlo po letech růstu loni i u nás. To lze ale připočítat na vrub covidu, který nepřál přílivu studentů ze zahraničí. A možná covid může i za to, že se trochu mění preference studentů a roste víc zájem o obory související se zdravotnictvím.

V každém případě dává smysl, aby firmy seznamovaly už na základních a středních školách žáky s technickými disciplínami, ukazovaly jim, jak je to zajímavá oblast, a podněcovaly tím jejich pozitivní vztah ke studiu technických oborů.

Libuše Bautzová



Areál ŠAVŠ Na Karmeli je situován do historické části Mladé Boleslavi.

Foto: ŠAVŠ

Počet studentů celkem (2022) **1180**

Z toho zahraniční studenti (2022) **250**

Počet absolventů od roku 2000

■ 1877 absolventů bakalářských studijních programů

■ 772 absolventů v navazujícím magisterském studiu

Poměr ženy muži (2022) **40:60**

Studijní programy bakalářského/magisterského studia:

■ *Ekonomika a management (specializace: Management obchodu/Mezinárodní marketing, Logistika a management kvality/Řízení mezinárodních dodavatelských řetězců, Finanční řízení/Finance v mezinárodním podnikání, Řízení lidských zdrojů/Řízení lidských zdrojů v mezinárodním prostředí)*

■ Podniková ekonomika a manažerská informatika

■ Průmyslový management

Aktuální dění mění priority

České předsednictví v Radě EU začíná 1. července 2022 a už nyní je jasné, že bude extrémně obtížné. Nese s sebou totiž **několik velkých výzev** najednou.

Za první výzvu pro organizátory předsednictví stojí finance. Původní rozpočet připravený minulou vládou byl eufemisticky řečeno velmi úsporný. Současná vláda má k předsednictví zodpovědnější přístup, ale dodatečné prostředky není kde brát a některé organizační přípravy zkrátka nejdou dohnat na poslední chvíli.

Druhá výzva souvisí s českými prioritami. Kvůli válce na Ukrajině je Praha musela výrazně přenastavit, další významné změny v reakci na nové události navíc nejsou vyloučené. Priority se mohou změnit i pár dní před začátkem předsednictví nebo v jeho průběhu, a to na základě nevyzpytatelného světového dění.

Předsednická země musí být nestranná

Rada Evropské unie, které se občas neoficiálně říká také Rada ministrů či jednoduše Rada, patří vedle Evropské komise a Evropského parlamentu mezi hlavní unijní zákonodárce. Hybatelé evropské integrace nebyli moc prozíraví, pokud jde o názvy institucí, Rada EU se tak bohužel často zaměňuje s Evropskou radou, kde se několikrát za rok setkávají prezidenti a premiéři.

Zákonodárny systém EU je poměrně unikátní. Rada v něm sehrává roli jakéhosi ministerstva, ale do jisté míry též jedné ze dvou parlamentních komor. Zasedají zde ministři a na nižších úrovních také diplomaté a úředníci

z členských zemí, kteří do legislativy promítají pohled národních vlád.

Zasedání na všech úrovních Rady řídí vždy jedna z členských zemí, které se střídají v šestiměsíčních intervalech. Po současné Francii přijde na řadu Česko a od ledna 2023 pak Švédsko, což dohromady tvoří předsednické „trio“ se společnými širšími prioritami. V minulosti byla pozice předsednictví silnější, od poslední reformy v roce 2009 už ale neřídí společnou zahraniční politiku, kterou mají teď v portfoliu stálý ministr zahraničí EU a diplomatická služba.

Předsednická země má zajistit, že se jednání o směrnících nebo nařízeních budou posouvat dopředu a dosáhne se kompromisu mezi zeměmi. Kvůli tomu se ale musí na půl roku vzdát prosazování svých národních zájmů a místo toho fungovat jako spravedlivý a nestranný prostředník. Následně Radu reprezentuje v jednáních s europoslanci a s Komisí, kde už se rozhoduje o konečné podobě návrhů.

České předsednictví odstartuje 1. července a skončí 31. prosince 2022. Půjde už o druhý český „pokus“ od vstupu do Unie v roce 2004, ten první v roce 2009 poznamenal pád vlády Mirka Topolánka nebo plynová krize.

Problémy s penězi i s lidmi

Zorganizovat předsednictví stojí stovky milionů korun. Je totiž potřeba nejen zaplatit dodatečné odborníky

a diplomaty, ale také zafinancovat komunikační kampaň a uspořádat řadu jednání a akcí v domovské zemi. Konkrétně Česko jich zorganizuje asi 320.

Česká státní správa se už několik let snaží vyrovnat s úzkými rozpočtovými mantinely, pro které se rozhodla předchozí vláda. I když se celkový rozpočet na poslední chvíli vyšplhal z 1,2 na 2,2 miliardy korun, na něco zkrátka nezbydlo peníze.

„Oproti původním úsporným plánům, kdy to vypadalo, že na Stálém zastoupení v Bruselu bude během předsednictví jen 156 diplomatů, se situace





Budova Berlaymont, sídlo Evropské komise, v barvách Ukrajiny

Foto: Evropská komise

rozhodně zlepšila. Podařilo se jednak navýšit rozpočet a vyslat díky tomu více diplomatů do Bruselu i zaměstnat je na ministerstvech, jednak zapojit více odborníků z různých institucí EU pomocí tzv. secondmentů,“ vysvětlila analytička Asociace pro mezinárodní otázky Vendula Kazlauskas.

Celkem Česko dostane více než 200 dodatečných zaměstnanců v Bruselu, což je číslo, které český velvyslanec při EU na začátku připrav zmiňoval jako hraniční. Varoval, že s menším počtem lidí se předsednictví zvládnout nedá. Podle Venduly Kazlauskas je to stále spíše slabší průměr v porovnání

s ostatními zeměmi, které na předsednictví mají často o desítky lidí více. Česko také v poměrně velké míře spolupráhá na neplacené stážisty.

Situace není podle analytičky dobrá, zvláště když se vezme v úvahu, jak náročné a zatěžující úkoly na české diplomaty a diplomatky čekají a že se rozhodně nebude jednat o běžné předsednictví se standardní agendou. Už nyní musí velvyslanci členských států řešit hlavně akutní krizovou agendu spojenou s válkou na Ukrajině. Mnohem více témat, která by se dříve řešila na nejvyšší úrovni, tak dopadá na nižší šarže.

„Čeští diplomaté v Bruselu jsou ale špičkoví odborníci. Věřím proto, že české předsednictví zvládnou uřídit se ctí, i když to bude za cenu mimořádného nasazení všech zúčastněných. Pokud se podíváme na úkoly, kterým teď Evropa čelí, tak nám ani nic jiného nezbývá,“ konstatovala Vendula Kazlauskas.

Nové téma: válka na Ukrajině

I když Česko musí zůstat nestranné, do směřování EU může promluvit prioritami svého předsednictví, kam se přirozeně promítají i národní zájmy. Mezi typické priority proexportního Česka dlouhodobě patří například dokončení

vnitřního trhu nebo evropská integrace zemí západního Balkánu.

Válka na Ukrajině a její dopady ale Česko nutí, aby své priority na poslední chvíli výrazně přepracovalo. Oficiální zveřejnění přichází na řadu až dva týdny před zahájením předsednictví, širší tematické okruhy se ale zformulovaly už v dubnu.

”

České předsednictví bude mít jedinečnou šanci posunout vpřed projednávání legislativy týkající se zajištění dostupnější dobíjecí infrastruktury napříč EU.

Hlavní politické priority se zaměří zejména na bezpečnost, a to jak na řešení uprchlické krize a poválečnou obnovu Ukrajiny, v rámci které chce Česko přesvědčit váhavé státy o udělení kandidátského statusu Kyjevu, tak například i na kybernetickou bezpečnost. V digitální oblasti budou čeští odborníci a diplomaté pracovat na několika důležitých směrnících a nařízeních, mimo jiné v oblasti digitálních služeb nebo regulace umělé inteligence.

Velký důraz Česko klade na takzvaný akt o čipech, který ministr pro evropské záležitosti Mikuláš Bek (STAN) označil za „velkou příležitost pro evropskou ekonomiku a české firmy“. S tím souvisí širší téma posilování ekonomické odolnosti a soběstačnosti Evropy a důraz na zotavení evropského hospodářství po pandemii.

Pokud jde o posilování evropských obranných kapacit, Česko má za úkol posunout kupředu implementaci nově schváleného dokumentu s názvem Strategický kompas. Tato strategie také doznala na poslední chvíli kvůli ruské agresi velkých změn.

V centru pozornosti bude energetická bezpečnost a klima

Jedním z největších témat před příští zimou bude samozřejmě zajištění

energetické bezpečnosti. „Na tom, že je to absolutní prioritou, je mezi státy EU shoda, menší shoda už ale panuje na tom, jak v této oblasti postupovat,“ připomněla Vendula Kazlauskas.

„Česká republika například povede jednání o zajištění férového zásobování unijních států plynem v případě nouze, kde jsme přítom v nevýhodě,

protože jako země bez moře nemáme přímý přístup k LNG terminálům. Stejně tak bude Česko řídit náročné debaty o dalších sankcích Evropské unie vůči Rusku,“ popsala náročné úkoly analytička.

S energetikou souvisí také dlouhodobá klimatická agenda. „Významnou roli v našem portfoliu bude samozřejmě hrát celý balík Fit for 55, který se týká přizpůsobování klimatickým cílům. Po začátku války dostala debata o nich pragmatičtější charakter,“ řekl v dubnovém rozhovoru pro EURACTIV.cz Mikuláš Bek.

Posledním velkým českým tématem se stala odolnost demokratických institucí, kde se má Praha stát moderátorem sporů o právní stát a unijní peníze mezi Evropskou komisí a několika zeměmi včetně Maďarska a Polska. Češi chtějí být podle Beka maximálně objektivní.

Legislativních úkolů spadne Česku do klína opravdu hodně, velmi důležitá zůstává mimo jiné agenda zdravotnictví nebo také migrace, ve kterých by na podzim při troše štěstí a velkém úsilí mohlo dojít k významnému pokroku.

Na stole je i klíčová legislativa pro automotive

Navzdory válce na Ukrajině se Evropa chce posouvat i v legislativních návrzích z předcházejících roků. Mezi nimi

jsou i směrnice a nařízení s přímým dopadem na automobilový průmysl, zejména pak v souvislosti se snižováním emisí skleníkových plynů.

„Hlavním trendem je dekarbonizace dopravy a tomu odpovídá i legislativa, kterou máme nyní na stole v podobě Fit for 55,“ uvedl na nedávné debatě Eurocentra Zdeněk Čechura, atašé pro dopravu ze Stálého zastoupení ČR v Bruselu.

Balíček Fit for 55 zveřejněný Evropskou komisí v červenci 2021 obsahuje sérii návrhů, jejichž cílem je snížit emise v EU do roku 2030 o 55 procent oproti roku 1990. Mezi nimi je i plánované zavedení přísnějších emisních předpisů pro osobní automobily a dodávky. Podle návrhu Evropské komise by se do roku 2030 měly emise u nově registrovaných osobních vozů snížit o 55 procent, u dodávek o 50 procent. Do roku 2035 by pak měly být všechny nově registrované osobní vozy bezemisní. Pozice Evropského parlamentu a členských zemí se bude formovat až během roku. Výslednou podobu tak lze očekávat nejdříve na konci tohoto nebo začátkem příštího roku.

Omezení prodeje emisních vozů však není jediným tématem, které se bude posouvat vpřed během českého předsednictví. Na stole je také nařízení, jehož cílem je zajistit dostupnější dobíjecí infrastrukturu napříč EU. Tato legislativa je o krok dále. Zatímco Evropský parlament by měl v září 2022 odhlasovat svou pozici, členské státy vedou o svých názorech diskusi, která zatím nevyústila v jejich jasný přístup. České předsednictví tak bude mít jedinečnou šanci posunout projednávání legislativy vpřed, což naznačil i ministr dopravy Martin Kupka (ODS) po březnovém jednání se svým německým protějškem.

Na hlavních evropských dopravních tepnách by měly podle návrhu být nabíječky pro elektromobily dostupné každých 60 kilometrů, vodíkové plničky pak každých 150 kilometrů. Infrastruktura dobíjecích stanic by pak měla reflektovat rozvoj automobilových flotil na elektrický pohon v jednotlivých členských státech.

Chystá se návrh k normě Euro 7

Balíček Fit for 55 však není jedinou legislativou týkající se automobilového průmyslu, kterou bude muset české



V březnu hostil francouzský prezident Emmanuel Macron Ursulu von der Leyen a Charlese Michela na zámku ve Versailles.

Foto: Evropská komise

předsednictví řešit. Některé návrhy z pera Evropské komise spatří světlo světa přímo během druhé poloviny roku 2022. Česko tak sice nebude mít šanci jednání o legislativě uzavřít, neboť to ve většině případů trvá více než rok, ale bude řídit alespoň první pracovní skupiny věnující se dané problematice.

„Chystá se na nás ještě návrh nařízení k emisní normě Euro 7. Návrh by měl být vydán během českého předsednictví, budeme ho tedy projednávat v druhé polovině roku,“ zdůraznil Čechura. Evropská komise by měla návrh normy zveřejnit 20. července 2022.

Další otázkou zůstává, jaké návrhy se podaří dotáhnout francouzskému předsednictví. Pro něj bylo jasnou prioritou například uhlíkové clo, tedy uvalení poplatku na dovoz zboží ze třetích zemí, které nesplňuje klimatické standardy. Francii se podařilo najít shodu napříč členskými zeměmi, úkolem ČR tak bude zřejmě dotáhnout jednání a hledání kompromisu mezi nimi a Evropským parlamentem.

Budeme dál prosazovat technologickou neutralitu

Pro český automobilový průmysl bude kromě jednotlivých legislativních návrhů klíčové, jak EU přistoupí

”
Ve druhé polovině roku se bude projednávat návrh nařízení k emisní normě Euro 7.
”

k požadavkům na tzv. technologickou neutralitu. Ta spočívá v tom, že instituce nebudou zakazovat či

znevýhodňovat konkrétní technologie – například spalovací motory nebo v případě energií jaderné elektrárny. V otázce dekarbonizace dopravy se vede především debata o tom, zda by měla EU vsadit vše na rozvoj bateriové elektromobility, či zda by se měla věnovat i dalším alternativám, například vodíku.

„Rozvoj trhu není jednoznačný, někteří výrobci se zaměřují na elektromobilitu, jiní vidí budoucnost ve vodíku,“ podotkl Čechura. „Technologická neutralita je pro nás dlouhodobá pozice, kterou se snažíme prosazovat. Musím říct, že se nám to zatím poměrně daří, zejména pokud jde o nákladní dopravu,“ prozradil ataše pro dopravu ze Stálého zastoupení ČR při EU.

Česko bude mít šanci najít kompromisy v klíčových legislativách během oficiálních jednání v Bruselu, ale také na neformálních akcích. Jednou z nejvýznamnějších bude neformální zasedání Rady ministrů dopravy, které se odehraje v říjnu 2022 v Praze.

Ondřej Plevák, Aneta Zachová,
EURACTIV.cz

Jak to vidí europoslanci

Letošek napoví, jak se do budoucna změní evropský automobilový průmysl. Blíží se totiž plánované zveřejnění návrhu Evropské komise (EK) o emisních normách Euro 7/VII a finalizace vyjednávání o návrhu **nařízení, které má zpřísnit emise CO₂ z nových osobních a lehkých užitkových vozidel.** AutoSAP před důležitými jednáními přivítal zástupce Evropského parlamentu, aby společně diskutovali o možných dopadech chystaných norem.



Zleva Ondřej Knotek, Alexandr Vondra a Jan Huitema na návštěvě Emisního a motorového centra ŠKODA AUTO
Foto: ŠKODA AUTO

Delegace tvořená Janem Hitemou, nizozemským poslancem, který je v Evropském parlamentu hlavním zpravodajem pro návrh nařízení stanovujícího emisní cíle CO₂ z nových osobních a lehkých užitkových vozidel, českými europoslanci Kateřinou Konečnou, Ondřejem Knotkem a Alexandrem Vondrou a také zástupci evropské asociace výrobců vozidel ACEA zamířila během dvoudenní návštěvy do kolínské Toyoty, jabloneckého závodu ZF Automotive Czech a také do Emisního a motorového centra ŠKODA AUTO.

Nesázejme vše na jednu kartu

Názory výše jmenovaných českých europoslanců na zpřísnění emisí jsou bez ohledu na politickou příslušnost jednotné. Poukazují především na prozatím nevyšlyšený požadavek technologické neutrality či rychlost, s jakou má ke změně dojít. Argumentem přitom nejsou jen určitá současná technická omezení spjatá s elektromobilitou, ale také přílišná závislost na surovinách a komponentech ze třetích zemí a v neposlední řadě i omezení možnosti volby a zdrážením individuální dopravy.

Komise pro životní prostředí (ENVI) však v polovině května svým hlasová-

ním podpořila snahy Evropské komise revidovat emisní normy CO₂ s ohledem na zvýšené ambice EU v oblasti ochrany klimatu. V závěrečné zprávě, která by měla být přijata na červnovém plenárním zasedání a která bude představovat vyjednávací pozici Evropského parlamentu s členskými zeměmi o konečné podobě legislativy, navrhuje mimo jiné odstranit pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (tzv. ZLEV). Dále navrhuje postupně snižovat strop pro ekologické inovace v souladu s přísnějšími cíli nebo do roku 2023 vypracovat společnou metodiku pro hodnocení celého životního cyklu emisí CO₂ z osobních a lehkých užitkových vozidel uvedených na trh EU, stejně jako i pro paliva a energii spotřebovanou těmito vozidly.

Zároveň ENVI ale vyzývá komisi, aby do roku 2023 předložila zprávu, v níž bude podrobně popsána potřeba cíleného financování k zajištění transformace autoprůmyslu vedoucí ke zmírnění negativních dopadů na zaměstnanost a dalších ekonomických dopadů. „Nařízení jednoznačně podporuje výrobu nízkou- a bezemisních vozidel. Normy CO₂ zároveň zpřehlední

celý proces a zajistí automobilovému průmyslu investice do jeho transformace. Koupě a provoz bezemisních vozidel navíc zlevní a nařízení tak přinese možnost jezdit bez uhlíkové stopy opravdu všem,“ uvedl Jan Huitema po hlasování.

Úpravy nařízení emisních cílů CO₂ však mohou ještě zastínit chystané normy Euro 7/VII. Podle českých zástupců v Evropském parlamentu by však jen těžko realizovatelné požadavky v rámci doposud známých předběžných návrhů přinesly do evropského autoprůmyslu chaos a plýtvání přírodními zdroji i financemi. „Mají-li emisní cíle CO₂ pro nová osobní a lehká užitková vozidla efektivně zakázat spalovací motory od roku 2035, pak nová norma Euro 7/VII by tak mohla učinit ještě o několik let dříve. Pevně doufám, že Komise dostane rozum a její návrh bude v rámci možností racionální,“ věří Alexandr Vondra.

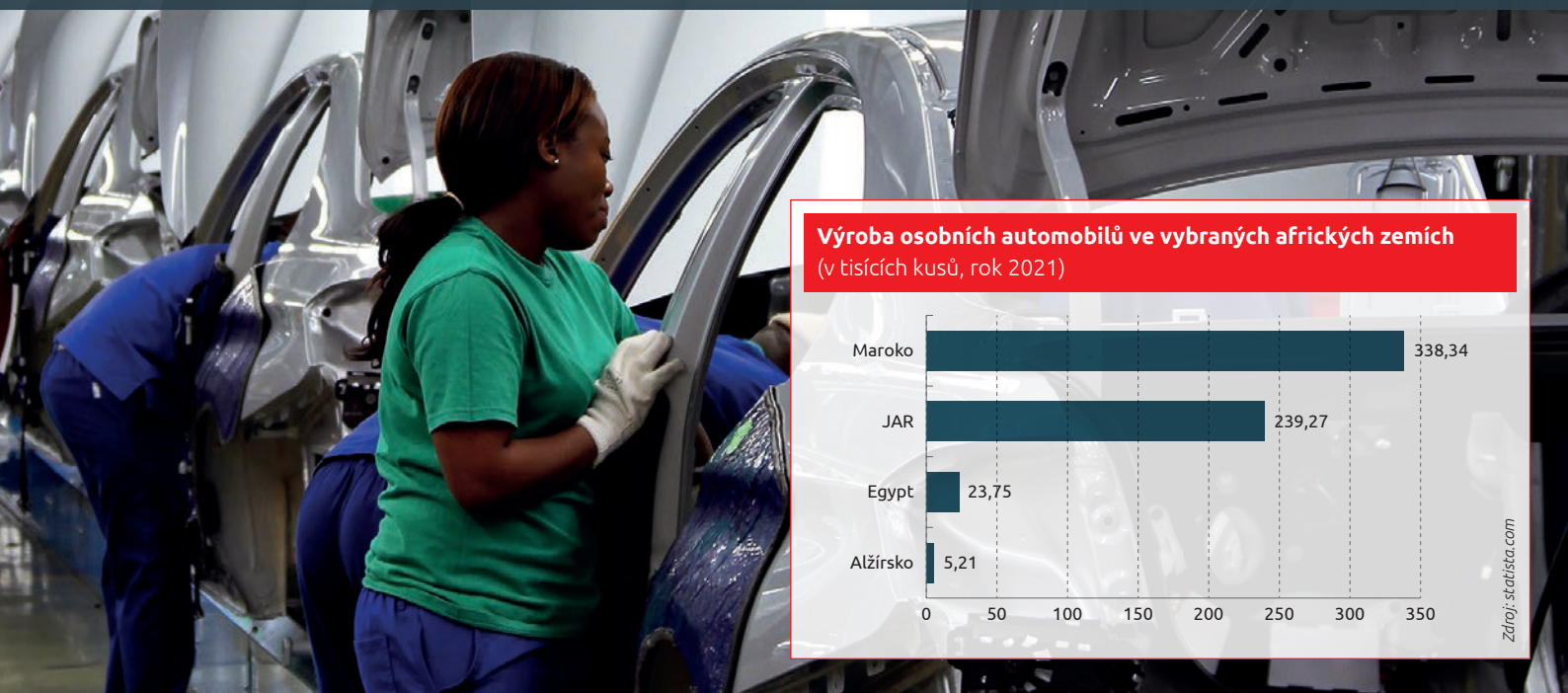
Pozice Evropského parlamentu k návrhu nařízení k emisním cílům CO₂ by měla být přijata do poloviny tohoto roku a v jeho druhém pololetí lze očekávat vyjednání EP, Rady EU a EK v triazolích před schválením konečné podoby legislativního aktu.

Vojtěch Severýn

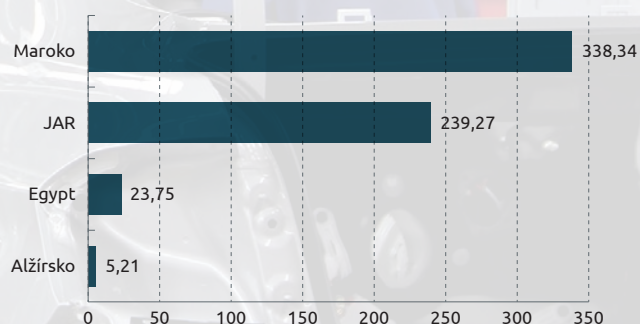
Perspektivní trhy pro automotive

AFRIKA ROZJETÁ

Ne že by se současné problémy světové automobilové výroby Afrike zcela vyhnuly, přesto mohou být **Maroko, Egypt, Tunisko, Jihoafrická republika** i některé další země tohoto kontinentu brzy konkurentem evropským producentům automobilů či jejich komponent. Nové výroby tu vznikají, jiné se sem mohou přestěhovat.



Výroba osobních automobilů ve vybraných afrických zemích
(v tisících kusů, rok 2021)



Od roku 2013 výroba osobních automobilů v Africe dramaticky rostla, v roce 2019 dosáhla vrcholu s téměř 800 tisíci vyrobenými vozy. Následovaly dva slabší roky, přičemž loni představovala produkce tohoto kontinentu podle *statista.com* 606 570 osobních aut, což byl osmiprocentní nárůst oproti předchozímu roku.

Asi nepřekvapí, že nejvýznamnějším automobilovým trhem v Africe je země s nejrozvinutější ekonomikou, tedy Jihoafrická republika, kde už se usadily například Volkswagen, Mercedes či Toyota. A JAR má „akční plán“, jak ještě dál zvýšit výrobní a exportní kapacity sektoru automotive. JAR je sice největším trhem, prodá se tady 40 procent všech aut,

kteří směřují na africký kontinent, nicméně největším výrobcem je mezi africkými zeměmi Maroko, které přispělo v roce 2020 k prodeji osobních automobilů na kontinentu více než 117 tisíci vozy. Zbytek produkce byl exportován.

Budeme-li chtít sestavit stupně vítězů mezi automobilovými výrobci, po Maroku a JAR bude na třetí příčce Egypt. Ale v Africe zdaleka nejde jen o výrobu celých vozidel. K této trojici je třeba přiřadit také Tunisko, které je na tomto kontinentu třetím největším výrobcem automobilových komponent – a má ambice v této oblasti jít dále.

Nové závody v sektoru automotive vznikají i v dalších zemích, například v Etiopii, Ghaně, Nigérii či Rwandě.

Africké země mají stále výhodu levné a někde i kvalitně technicky vzdělané pracovní síly, a navíc vlády v těchto zemích nabízejí investorům příjemné podmínky. Aktuálně tak představuje Afrika pro evropské automobilky jak významnou příležitost v odbytí, tak i místo, kde lze investovat nebo přinejmenším najít dodavatele některých komponent.

Pokud jde o prodej, prostor je obrovský: Podle poradenské firmy McKinsey připadá v Africe v průměru jen 44 vozidel na tisíc obyvatel. Evropští automobiloví výrobci, kteří tady chtějí uspět, musí ale jednat rychle a přicházet s tou správnou nabídkou, na trhy se tlačí i čínské značky a zájem o tento region má i Tesla.

A co se týče výroby, v podstatě platí totéž.

Maroko:

Spuštění akceleračního plánu

Maroko je v očích mnoha lidí vnímáno jako exotická země protkaná andaluskou architekturou a lemovaná pouštní krajinou. Málokdo však ví, že Marocké království je **největším výrobcem osobních automobilů na africkém kontinentě**.

Marocký sektor automotive se může chlubit velmi zajímavými čísly. V roce 2019 bylo v Maroku vyrobeno okolo 400 tisíc osobních automobilů. Stejně jako jinde ve světě i v této severoafrické zemi přibrzdila dobře nastartovaná ekonomika pandemie covid-19, což se dotklo právě především automobilového průmyslu. Z důvodu pandemie výroba během prvotních lockdownů poklesla téměř o 45 procent, později se však začala vracet na velmi optimistická čísla a v roce 2021 celková výroba již v porovnání s předchozím rokem o 12 procent vzrostla.

Automobilový průmysl se v posledních letech stal neodmyslitelnou součástí marocké ekonomiky. Sdružuje

okolo 250 společností a dává práci 220 tisícům zaměstnanců. Na tvorbě HDP se podílí 24 procenty a zaujímá výjimečné postavení i ve struktuře exportu, kde se svými 31,7 procenta obsazuje první příčku (rok 2021).

Renault nastartoval růst

Historie sektoru automotive v Maroku sahá do roku 1959, kdy byla založena společnost SOMACA (Société marocaine de constructions automobiles). Sídlem společnosti byla Casablanca a montovaly se zde automobily primárně pro místní trh, a to za asistence automobilek Fiat a francouzské značky SIMCA. V roce 2005 se majoritním vlastníkem SOMACA

stal francouzský Renault, který zahájil výrobu modelu Dacia Logan, a začala tak moderní éra marockého automobilového průmyslu.

Renault rozšířil svou přítomnost v Maroku v roce 2008, kdy přidal výrobu nového modelu Sandero. V roce 2012 byla otevřena nová továrna ve městě Tanger na severu země a již v roce 2015 dosáhla výroba vozů Sandero 400 tisíc kusů. Se silným hráčem zdejší automobilový průmysl dynamicky rostl. Výroba od roku 2005 do roku 2015 narostla o 400 procent, přičemž téměř dvě třetiny vozů byly určeny pro zahraniční trhy.

Svými výsledky si marocký automobilový průmysl řekl o větší



pozornost u dalších významných značek. PSA Peugeot Citroën zahájil v roce 2019 výrobu ve městě Kenitra, která se nachází jen pár desítek kilometrů od hlavního města Rabat. Produkuje kolem 90 tisíc vozů ročně, ale kapacita závodu je 200 tisíc osobních automobilů.

Vláda vyhlásila industrializaci

Velkou roli v úspěšné marocké průmyslové transformaci sehrála vládní strategie nazvaná Industriální akcelerační plán. Tato strategie byla spuštěna v roce 2014 a sjednotila předchozí politiky s cílem industrializovat Maroko. V několika letech se realizovaly objemné investice především do infrastruktury. Vznikla kvalitní dálniční síť a v roce 2018 v Marockém království začala fungovat první vysokorychlostní železnice na africkém kontinentě. U břehů severomarockého města Tanger vznikl kontejnerový přístav Tanger-Med, který je v objemu přepravy největší v Africe.

V severní části Maroka se nachází tři významné industriální parky, a to u měst Tanger, Kenitra a Casablanca. Významná geografická poloha, zejména pak Tangerské průmyslové zóny, která se nachází jen několik desítek

kilometrů od evropských břehů, dále napomohla rychlému rozvoji automobilového průmyslu. Evropská unie je také pro marocký automobilový průmysl hlavním trhem. Směřuje tam okolo 80 procent produkce.

První elektromobil bude Opel

V roce 2017 ohlásila čínská společnost BYD záměr vybudovat v Maroku továrnu na výrobu elektromobilů a podepsala za tímto účelem s marockou vládou memorandum o porozumění. Produkce společnosti z čínského Schenzenu měla zahrnovat mimo osobní vozy také výrobu autobusů a nákladních automobilů. Ročně mělo z výrobních pásov sjíždět 300 tisíc vozů. Zahájení výstavby továrny ale zastavila pandemie covid-19 a k dnešnímu dni se zatím čínské automobily v Maroku nevyrábějí.

Loni na podzim ale oznámil své plány pro montáž elektromobilů v Maroku jiný automobilový výrobce. V brzké době by měla být zahájena výroba malého elektromobilu Opel Rocks-e. Tento vůz, který spadá do kategorie SUM (Sustainable Urban Mobility), bude vznikat v Kenitře, v sesterských závodech francouzského Peugeotu. Připomeňme, že

od roku 2017 je Opel součástí PSA Group a od roku 2021 po spojení PSA s Fiat-Chrysler je členem velké automobilové rodiny Stellantis.

Připraveni na další růst

Zajímavostí je, že na designu „Rockyho“ se podílelo Marocké technické centrum se sídlem v Casabance. V marockém automobilovém průmyslu se tak významně rozšiřuje hodnotový řetězec a k samotné výrobě se zvolna přidává také vývoj. Právě vyšší přidaná hodnota v rámci výroby automobilů je jeden z důležitých úkolů marocké administrativy. Přilákat zahraniční investory má řada vládních pobídek jako daňové úlevy nebo výhodnější nákup stavebních pozemků.

Ještě před pandemií zvažoval zahájení výroby v zemi za Gibraltarem také německý koncern Volkswagen. Prozatím však k naplnění těchto plánů nedošlo. Jisté však je, že marocký automotive je komplexní ekosystém připravený na další růst. Významné světové značky a řada subdodavatelů jsou si toho vědomi a ve svých strategiích musí s Marokem do budoucna počítat.

Jan Hladík,

ekonomický diplomat,

Velvyslanectví České republiky v Rabatu



V přístavu Tanger-Med čekají na naložení nová vozidla. Foto: Shutterstock.com

Egypt:

Velké (plynové) ambice

V posledních třech letech se automobilový průmysl dostává do popředí egyptského národního zájmu. Egyptská vláda zavádí **nové pobídky pro přilákání zahraničních investorů** do země a především motivuje domácí průmysl k větší lokalizaci výroby.

Díky populaci přesahující 102 milionů obyvatel je Egypt pro světové automobilové výrobce jedním z nejlukrativnějších trhů v regionu. Egyptský prezident Abdel Fatáh al-Sísí si je potenciálu země vědom a snaží se místní automobilový průmysl výrazně modernizovat, přičemž mezi hlavní priority egyptské vlády patří podobně jako v případě EU podpora udržitelných zdrojů a ochrana klimatu. Z toho důvodu Egypt vyvíjí snahy o posílení produkce automobilů na pohon CNG a rovněž chce odstartovat výrobu elektrických automobilů.

Dovoz aut do roku 1972 zakázán

Automobilový průmysl má v moderním Egyptě krátkou historii. Jen několik let po vyhlášení Egyptské republiky v roce 1952 byla založena první státní společnost El Nasr Automotive Manufacturing Company (NASCO), která vyráběla díly a montovala je do nově vyráběných nákladních automobilů a autobusů. Během deseti let od svého uvedení na trh vyráběla přibližně tři tisíce nákladních automobilů a 1600 autobusů ročně. Následovala také výroba

osobních automobilů, například pod licencí italského Fiatu.

Z důvodu ochrany národního trhu byl dovoz hotových automobilů do Egypta až do roku 1972 zakázán. Po jeho otevření ztrácela NASCO svůj významný podíl na domácím trhu. Dnes dominují egyptskému automobilovému průmyslu především dodavatelé Tier 3.

Zavedení nulových cel na dovoz automobilů z Evropské unie v roce 2019 znamenalo zprvu pro egyptské výrobce dílů a místní montovny nevýhodu, protože evropské

vozy se staly cenově konkurenceschopnými. Egyptská vláda ale začala poskytovat mnoho pobídek pro podporu domácí produkce a zároveň přijala strategii rozvoje automobilového průmyslu, jejíž součástí je i přilákání do země více firem OEM a společností z řad Tier 1.

Místo benzínu CNG

Hlavním trendem posledních let je přeměna benzínových osobních automobilů a autobusů na pohon CNG. Egyptská vláda podepsala několik memorand s mezinárodními společnostmi o založení výroby CNG nádrží a některých dalších dílů.

Egypt zároveň vyvíjí snahy o podporu vlastní automobilové výroby. Například v srpnu 2021 oznámilo egyptské ministerstvo vojenské výroby založení společné egyptsko-emirátské automobilové společnosti, která bude v Egyptě vyrábět automobily na zemní plyn a benzín pod značkou EM. Nová společnost deklarovala cíl dosáhnout výrobní kapacity 12 tisíc vozů ročně, aby uspokojila potřeby nejen egyptského, ale i jiných afrických trhů. Zahájení výroby je naplánováno v průběhu letošního roku.

Cílem vlády je v příštích třech letech přeměnit nebo nahradit 250 tisíc vozidel na CNG pohon. V prvotní fázi se má jednat o vozidla starší dvacetilet, která přispívají nejvíce k zne-

čištění ovzduší. Nicméně realizace této iniciativy bude problematická, protože většina egyptských domácností si nemůže nákup nového vozu dovolit. Z toho důvodu přijala vláda program finanční podpory ve formě úvěrů o celkovém objemu 980 milionů amerických dolarů, které poskytnou majitelům starých benzínových vozů na nákup aut s pohonem na CNG. Součástí programu jsou také investice do potřebné infrastruktury a přestavby čerpacích stanic.

Oblíbené škodovky

Vedle snah o rozšíření CNG se egyptská vláda snaží dohnat krok s globálním trendem postupného přechodu na elektromobilitu. Ačkoliv je elektromobilita v Egyptě stále ještě v počátcích a v zemi existují pouze jednotky vybraných vysoce frekventovaných čerpacích stanic, které nabízejí elektrické nabíjení, má Egypt ambici vyrobit své první elektrické vozidlo už v roce 2023 a rozšířit síť nabíjecích stanic v nadcházejících letech na tři tisíce.

O důrazu na rozvoj automobilismu v Egyptě svědčí i fakt, že v průběhu roku 2021 byl zdejší trh svědkem uvedení více než 36 nových modelů, a to jak sedanů, tak SUV, hatchbacků a sedmimístných servisních crossoverů. Například společnost Kayan Egypt, která zastupuje celé portfolio

společnosti Volkswagen a je rovněž výhradním zástupcem společnosti ŠKODA AUTO v Egyptě, zde loni představila nový model Octavie A8. Popularitu se tady těší mimo jiné také model Kodiaq, který se v prvním pololetí roku 2020 dostal na první místo žebříčku nejprodávanějších aut v Egyptě.

Investoři se nehrnou

Vysoké ambice egyptské vlády v rozvoji místního automobilového průmyslu můžou v příštích letech narazit na její možnosti přilákat dostatečné množství zahraničních investorů. Zatímco odbyt evropských automobilů na egyptském trhu roste, evropské automobilové společnosti se zatím zdráhají vybrat si Egypt pro založení výroby a následný export na globální trhy. Pozitivní efekt investičních pobídek brzdí mimo jiné nízká kvalifikace egyptské pracovní síly, protekcionismus a vysoká administrativní zátěž.

Prezident al-Sísí však poukazuje na ochotu Egypta vytvořit lukrativní podmínky pro zelenou transformaci automobilového průmyslu, které budou příležitostí pro zahraniční firmy nabídnout Egyptu své technologie. Zároveň podpoří místní ekonomiku vytvořením tisíců nových pracovních míst.

*Ludmila Leškovská,
vedoucí ekonomické sekce,
Velvyslanectví České republiky v Káhiře*

Velká Káhira má skoro 23 milionů obyvatel a s přibývajícím počtem automobilů se zvyšuje i znečištění. Pomoci má mimo jiné CNG. *Foto: Shutterstock.com*

Tunisko:

Rodí se noví dodavatelé?

Automobilový průmysl, jedno z nejdůležitějších odvětví hospodářství v Tunisku, vytváří celkem 4,7 procenta HDP. Tento podíl zahrnuje koncesní prodej převážně evropských značek automobilů (včetně vozů značky Škoda), ale **představuje především výrobu automobilových komponent.**

Přestože výroba automobilů v Tunisku je omezená na hrstku továren – vlastní značku Wally's, francouzský Peugeot, indickou Mahindru a čínskou Geely – je tato země třetím největším výrobcem autodílů na africkém kontinentu. Sektor zaměstnává více než 90 tisíc pracovníků a generuje roční příjem ve výši 7,5 miliardy tuniských dinárů (2,3 mld. EUR).

Podle Tuniské automobilové asociace (TAA) působí v zemi více než 280 podniků, které vyrábí elektrické a elektronické součástky, kabelové svazky, podvozky a karoserie, motory, náhradní díly, textilie a kůže. Patří

sem ale i designové a vývojové kanceláře. Odvětví od roku 2000 zaznamenalo růst o 126 procent.

Tunisko má ambice v automotive dále posilovat. Coby alternativní dodavatel komponent má potenciál uspokojit potřeby evropských automobilek, může být ale i pro další výrobce místem, kde zahájit jejich produkci.

Díly hlavně na vývoz

Polovina podniků v sektoru automotive má zahraniční účast a 65 procent má status plně exportních společností (tzv. off-shore režim, využívají ho firmy,

kteří většinu produkce vyváží mimo Tunisko). Tento status umožňuje například nákup surovin na místním trhu bez DPH, zrychlenou celní proceduru, nízké zdanění zisku nebo přístup k plně konvertibilnímu dináru.

Největší mezinárodní výrobci jako Leoni, Yazaki, Kromberg & Schubert nebo Rosenberger mají svoje zastoupení i v dalších zemích Evropy a Severní Afriky. V Tunisku se továrny nacházejí na severozápadě země a podél východního pobřeží v takzvaném tuniském Sahelu, v blízkosti hlavních přístavů Rádes, Sfax nebo Gábes.



Mezi dlouhodobé klienty tuniských výrobců komponent patří automobilky Mercedes, BMW, Toyota, Volkswagen Group, Hyundai, Kia a další, přičemž jde o vývoj a výrobu dílů jak pro vozy se spalovacím motorem, tak i elektromobily. Výroba se orientuje ze 70 procent na export do Evropy.

Kvalitní technické vzdělání a nízká cena

Jednou ze silných stránek Tuniska, kterou vyzvedl i Globální report konkurenceschopnosti Světového ekonomického fóra, je tuniský prim v oblasti kvality technického vzdělání v kombinaci s nízkými náklady na lidské zdroje.

Tuniský pracovní trh si chváří i generální ředitel továrny na kabelové svazky Kromberg & Schubert ve městě Béja Wisssem Badri. Závod, který zaměstnává 2600 osob, pomáhal i při expanzi společnosti do Maroka, kde se do velké míry opíral o tým tuniských inženýrů. Od jasmínové revoluce v roce 2011 však v Tunisku narostla síla odborů, která představuje nové výzvy pro managementy firem. Badri upozorňuje: „Otevřenost vedení a dialog se zaměstnanci je nyní podmínkou pro úspěch jakéhokoliv závodu.“

Malá auta místo veřejné dopravy

Prodej automobilů v Tunisku, který se až na výjimku místní značky

Wally's týká výhradně zahraničních značek, zaměstnává více než 28 tisíc pracovníků a generuje roční příjmy 3,5 miliardy tuniských dinárů (1,09 mld. EUR). Relativně vysoké zdanění prodeje nových vozidel i koncesionářů činí z odvětví důležitý zdroj příjmů pro tuniský stát.

Během roku 2021 bylo v Tunisku nově registrováno 61 660 vozidel. Zhruba 70 procent představují evropské značky, roste ale přítomnost asijských, zejména čínských vozů.

ŠKODA AUTO působí v Tunisku od roku 2015 a představuje stabilně kolem dvou procent trhu s osobními automobily. Nejrozšířenější jsou zde vozy Hyundai, Kia a Renault.

Tuniskou specialitou je prodej tzv. lidových vozů (voitures populaires), jejichž smyslem je nahradit nedostačující veřejnou dopravu. Jedná se o základní modely všech značek s motory do objemu jeden litr, u kterých se platí DPH pouze sedm procent a od celních poplatků jsou osvobozené úplně. Z tohoto titulu byly v roce 2021 v popředí zájmu veřejnosti i vozy Škoda Fabia, na které stály před show roomy Škoda dlouhé fronty zájemců.

Elektromobilita bude nutnost

V Tunisku připadá 187 vozů na 1000 obyvatel, přičemž celková populace činí 12 milionů. Ibrahim Debbáš, generální ředitel Ennaki Automobiles,

který zastupuje v Tunisku také ŠKODU AUTO, upozorňuje, že poptávka po vozech vysoce převyšuje nabídku a je zde tedy potenciál pro další růst. Důvodem převyšující poptávky jsou jednak kvóty pro import vozidel, jednak aktuální nedostatek polovodičů pro evropské automobilky. Ten bude mít za následek očekávaný propad automobilového trhu v roce 2022 a zároveň otevření prostoru pro další rozvoj asijských značek na tuniském trhu.

Vzhledem k blízkému propojení na evropský automobilový průmysl nemají ani Tunisko tlak na výrobu a prodej elektrických a hybridních vozů. Zatímco tunišští výrobci komponent již dodávají důležité součástky a kabelové svazky pro elektromobily, jejich samotné využívání v Tunisku je stále spíše výjimkou.

Důvodem je vysoká cena vozů i omezená nabíjecí infrastruktura. Tunisko má pouze 36 nabíjecích stanic, rozprostřených podél východního pobřeží. Dovoz elektromobilů je sice ze zákona osvobozen od cla a platí se pouze DPH ve výši 19 procent, i tak ale zůstává cena pro Tunisany relativně vysoká. Další kroky na podporu trhu s elektrickými vozy se ale určitě dají očekávat. Jak říká Ibrahim Debbáš, je to nutnost.

*Klára Bednářová,
tajemnice obchodně-ekonomického úseku, Velvyslanectví ČR v Tunisu*



Továrna Kromberg & Schubert zaměstnává ve výrobě kabelových svazků 2600 lidí.

Foto: ZÚ Tunis

Krátké zprávy ze světa

Stellantis

Personální šachy v Evropě

Automobilový koncern Stellantis, který vznikl loni v lednu spojením francouzské PSA Group a italsko-americké Fiat Chrysler Automobiles (FCA), oznámil změny hned na několika klíčových manažerských postech v Evropě. Portugalský šéf Carlos Tavares (dříve řídil PSA) odvolal Uweho Hochgeschurtze, který byl ředitelem německé dcery Opel teprve osm měsíců, a od prvního června ho jmenoval provozním ředitelem Stellantisu pro Evropu. Tento post opouští francouzský manažer Maxime Picat. Povýší na šéfa nákupu celého Stellantisu, který dosud řídila Michelle Wenová. Manažerka s tchajwanskými kořeny opouští Stellantis s tím, že se bude věnovat „osobním projektům“. Uweho Hochgeschurtze v čele Opelu nahradí dosavadní šéf prodeje a marketingu této značky Florian Huettl, který pracuje pro Stellantis od loňského března. Jeho hlavním úkolem bude přeměnit Opel na čistě elektrickou značku, poznamenal časopis Automobilwoche. Změny se dotknou také britské dcery Vauxhall. Její ředitel Paul Willcox převezme ještě odpovědnost za další značky, které Stellantis prodává v Británii (Peugeot, Citroën, DS). Ty zatím měla na starosti Alison Jonesová, jež se od prvního června stane viceprezidentkou Stellantisu, dohlížející na oběhové hospodářství, tedy na efektivní využívání zdrojů, včetně recyklace surovin a materiálů.

Toyota

Rekordní čísla, ale horší prognóza

Toyota Motor Corporation, největší světový výrobce motorových vozidel, ve svém posledním účetním roce (do 31. března 2022) vykázal rekordní finanční výsledky, a to bez ohledu na pandemii, zdražující vstupy a globální nedostatek polovodičů. Společnost uvedla, že provozní zisk meziročně stoupl o 36 procent na tři biliony jenů (v přepočtu 24,6 miliardy USD) při růstu tržeb o 15 procent na 31,4 bilionu jenů (257,4 miliardy USD). Provozní marže se zlepšila z 8,1 na 9,5 procenta. Toyota těmito ukazateli překonala dosavadní rekord z roku končícího 31. března 2016. Maloobchodní prodej aut meziročně vzrostl o 4,7 procenta na 10,38 milionu. Toyota, známá svojí obezřetností při sestavování prognóz, v nynějším účetním roce předpokládá, že se provozní zisk kvůli zdražování vstupů sníží ze tří bilionů na 2,4 bilionu jenů. Přitom maloobchodní prodej by se měl zvýšit o 3,1 procenta na 10,7 milionu aut.

Trh v Asii

O růst se letos postará hlavně Indie

Dynamiku prodeje nových osobních a lehkých užitkových aut v Asii dosud určovala hlavně Čína. Ale lockdown, který si v mnoha městech vyžádala koronavirová pandemie, a mírnější tempo hospodářského růstu povedou k tomu, že trh letos meziročně vzroste jenom o půl procenta na 24,5 milionu vozů. Vyplývá to z předpovědi oxfordské analytické společnosti LMC Automotive. Její autoři soudí, že poptávku v Asii podpoří hlavně Indie. V zemi, kde se nyní na některé modely čeká až deset měsíců, by se mělo letos prodat kolem 3,9 milionu nových osobních a lehkých užitkových aut, což bude meziročně o 11 procent více. Indický trh bude podle LMC Automotive v následujících sedmi letech patřit v Asii a Tichomoří k nejrychleji rostoucím, a to s průměrným meziročním tempem pět procent. Přibližně stejně by měly jít nahoru Indonésie, Thajsko, Vietnam a Filipíny, ale objem prodeje je v těchto zemích výrazně nižší než v Indii. Letos v souhrnu dle prognózy stoupne o 11 procent na 3,1 milionu aut.

Renault

Částečně couvá z Jižní Koreje

Francouzská automobilka Renault oznámila, že z přibližně osmdesátiprocentního podílu, který drží v Jižní Koreji ve společném podniku s tamním Samsungem, odprodá zhruba 34 procent čínské skupině Geely za 200 milionů dolarů. Renault, který rozhodl o odchodu z Ruska, hodlá finanční výnos použít na svoji další restrukturalizaci, vývoj a výrobu elektrických aut. Společnému podniku se v Jižní Koreji, na jejímž trhu dominují značky Hyundai a Kia, nedaří. Loni tam prodal jenom 57 470 aut, meziročně o 36 procent méně. Ale pro čínskou Geely koupě podílu znamená vstup na jihokorejský trh. Touto transakcí pokračuje ve své obchodní strategii, jejímž cílem je stát se globálním hráčem. Geely už vlastní například švédskou firmu Volvo Cars a britskou značku Lotus, v německém koncernu Daimler (který nedávno ze své struktury vyčlenil výrobu nákladních aut) drží 9,7 procenta. Jižní Korea je pro Číňany podle časopisu Automobilwoche zajímavá také tím, že tam sídlí významní výrobci baterií LG Energy Solution, SK Innovation a Samsung SDI.

ORGANIZÁTOR



SPOLUORGANIZÁTOR



MÍSTO KONÁNÍ



GENERÁLNÍ PARTNER



e-SALON

-TECHNOLOGY

4. VELETRH ČISTÉ MOBILITY, TECHNOLOGIÍ
A ŘEŠENÍ PRO E-MOBILITU

10.-13. 11. 2022

WWW.-SALON.CZ

PARTNER VELETRHU



POWERED BY



NOVÁ ŠKODA KAROQ CESTA K PŘÍBĚHŮM



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Prvním odbočením to teprve začíná

Příběhy nestačí sledovat. Je třeba je zažít. Rozjed'te se vstříc těm nejpoutavějším v inovovaném provedení modelu **KAROQ**. S **pohonem 4x4** poznáte dříve neviděná místa, s **Matrix-LED předními světlomety** zaručeně zazáříte a možná odhalíte i tajemství **virtuálního pedálu** nebo moderních **jízdních asistentů**. Rozšiřte si obzory a poznejte se osobně s naším novým SUV.

skoda-auto.cz



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu
ŠKODA KAROQ: 4,7–8,0 l/100 km, 123–181 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)