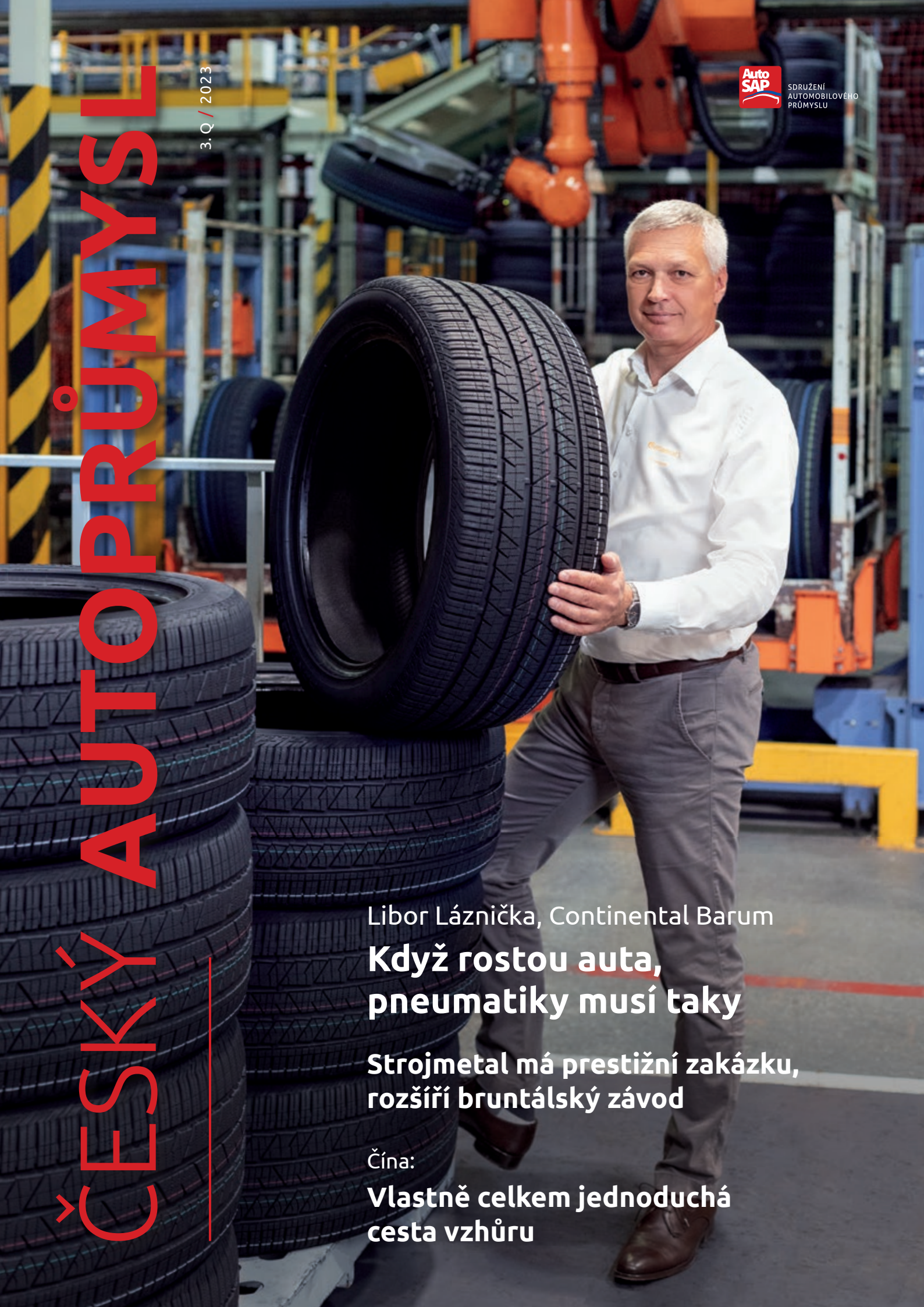


ČESKÝ AUTOPRŮMYSL

3. Q / 2023

AutoSAP
SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Libor Láznička, Continental Barum

Když rostou auta, pneumatiky musí taky

Strojmetal má prestižní zakázku, rozšíří bruntálský závod

Čína:

Vlastně celkem jednoduchá cesta vzhůru

Podnik roku v automobilovém průmyslu 2022

Gratulujeme našim nejlepším!

Zástupci oceněných firem, zleva: Pavel Rom (SULCO Automotive Group), Miroslav Záhorec (Strojmetal Aluminium Forging), Margita Rejchrtová (Tawesco Automotive), uprostřed prezident AutoSAPu Martin Jahn, Filip Valenta (Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch), Petr Michník (Hyundai Motor Manufacturing Czech) a René Skuček (3M Česko)

Foto: Barbora Mráčková

Sdružení automobilového průmyslu již po pětadvacáté vyhlásilo vítěze soutěže *Podnik roku v automobilovém průmyslu*. Ke slavnostnímu vyhlášení došlo během červnového společenského večera Automotive Leaders Forum v Praze a zástupci vítězných firem převzali originální skleněné plastiky ve tvaru koně.

Podniky roku v českém automobilovém průmyslu za rok 2022 se v abecedním pořadí v rámci kategorie staly následující společnosti:

Podniky roku s počtem zaměstnanců do 250 osob

- **3M Česko, spol. s r.o.**
- **SULCO Automotive Group, s.r.o.**
- **Tawesco Automotive s.r.o.**

Podniky roku s počtem zaměstnanců nad 250 osob

- **Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.**
- **Strojmetal Aluminium Forging a.s.**
- **Toyota Tsusho Europe SA Czech Republic Branch**

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

V soutěži se posuzovaly základní ekonomické výsledky dosažené za rok 2022: hospodářský výsledek před zdaněním (mil. Kč), přidaná hodnota na pracovníka (mil. Kč/zaměstnanec) a složené kritérium tržeb (meziroční změna tržeb za prodej vlastních výrobků a služeb v %; tržby za prodej vlastních výrobků a služeb na zaměstnance v mil. Kč na zaměstnance). Všechna kritéria měla stejnou váhu a konečné pořadí firem bylo dáno součtem umístění podle jednotlivých kritérií.

Libuše Bautzová,
šéfredaktorka časopisu
Český autoprůmysl

Vážené čtenářky, vážení čtenáři,

dlouho byste v tomto vydání Českého autoprůmyslu hledali text, který by nějakým způsobem nezmiňoval elektromobilitu. Není to tím, že bychom záměrně vybírali firmy a témata, která se tohoto fenoménu týkají. Tak to prostě je.

Přechod na alternativní pohony, především bateriové, nezaměstnává jen finální výrobce, ale v nemenší míře i jejich dodavatele. Zůstaneme-li jen u textů v tomto vydání: Continental Barum dodává pneumatiky mimo jiné jako první výbavu pro Teslu, Strojmetal reaguje na poptávku po větších a stabilnějších podvozkových dílech a nový projekt pro elektromobily má také MOTOR JIKOV Group, respektive jeho divize Slévárna.

Transformace automobilového průmyslu směrem k elektromobilitě je také jedním z témat rozhovoru s prezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR Janem Rafajem, který říká, že se o budoucnost sektoru automotive nebojí. Baterie z elektromobilů a akumulace vůbec je velké téma i pro Kamila Čermáka, generálního ředitele ČEZ ESCO.

Nové trendy včetně podmínek pro rozvoj elektromobility se skrývají i za velkým materiálem o investičních pobídkách, ve kterém experti z poradenských firem vyjadřují své obavy z netransparentnosti rozhodování o nich. Přitom, jak víme, bez výrazné podpory neumístí výrobu baterií nebo čipů v ČR žádný významný investor.

S elektromobilitou souvisí také další komplexní materiál tohoto čísla, který se věnuje Číně. Podíl čínských vozů s čistě elektrickým pohonem se dnes pohybuje v Evropě pod pěti procenty, ale všechno nasvědčuje tomu, že rychle poroste.

Nejen Jan Rafaj volá po ochraně trhu před čínskými dovozy. Považuje za nutné zabránit tomu, aby se do Evropy dovážely automobily, které neodpovídají „zelené transformaci“. Jenže s evropskou ochranou trhu je to složité. Zatímco Francouzi tlačí na Evropskou komisi, aby uvalila cla na „nespravedlivě“ levná čínská vozidla, Němci, kteří mají v Číně oproti Francouzům podstatně vyšší angažovanost, se podobného kroku obávají. V odvetě by totiž mohly německé automobilky přijít o podíl na čínském trhu, který se i tak snižuje. Bude to ještě drama. A dlužno dodat, že ve vztahu k Číně budou elektromobily jen jednou ze součástí příběhu.

Ale popravdě řečeno, toto číslo není jen o elektromobilitě. Najdete tady i mnoho dalších informací, například o Rakousku jako o automobilové velmoci.

Jeden z mála textů, který elektromobilitu vůbec nezmiňuje, je o účasti Tomáše Ouředníčka v nadcházejícím závodě Rally Dakar. Pojede s vozem Toyota Hilux GR T1+, jehož srdcem je pětilitrový motor V8 o výkonu 400 koní. Ale i Dakar podléhá trendům. Zatím jen tak polovičatě, když závodní Audi e-tron loni sice poháněla baterie, ale energii pro ni vyráběl na palubě umístěný spalovací motor.

SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

Český autoprůmysl | Časopis 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. 3. Q/2023: září 2023 | ISSN 2570-5482

Obsah

ROZHOVOR

Když rostou auta, pneumatiky musí taky 6

Rozhovor s Liborem Lázničkou, jednatelem firmy Continental Barum

STATISTIKY

Bateriové osobní elektromobily:
Česko v EU na předposledním místě 12

NAŠE TÉMA

Podpora investičních projektů:
Kdo dá víc a komu nic 13

Z FIREMNÍHO SVĚTA

Strojmetal Aluminium Forging:
Zakázek je už teď dost, velký boom ale teprve očekávají 19

Hyundai Motor Manufacturing Czech:
Větší, chytřejší, s delším dojezdem 22

Škoda Auto:
Úspěšné první pololetí 24

Enyaqy dostanou čtyři sourozence 25

Schwarzmüller:
Třicet let na českém trhu 26

Krátce z domova 29

Brose CZ:
Týmová práce urychlila transfer 30

TRENDY A TECHNOLOGIE

Energetická řešení:
Druhý život bateriím 32

Rozhovor s Kamilem Čermákem, předsedou představenstva a generálním ředitelem ČEZ ESCO

Toyota Motor Manufacturing Czech Republic:
Cesta k nulovým emisím 35

MOTOR JIKOV Group:
Slévárna jde s trendem, přechází na výrobu pro elektromobily 36

Krátce o trendech a technologiích 38

PODPORA PODNIKÁNÍ

Příležitost pro reset 39

Rozhovor s Janem Rafajem, prezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR

PR TEXT

Interim management:
Víc než jen nouzové řešení 43

MOTORISTICKÝ SPORT

Rally Dakar / Toyota Gazoo Racing Czech:
Nikdy to nevzdám 44

EVROPSKÁ LEGISLATIVA

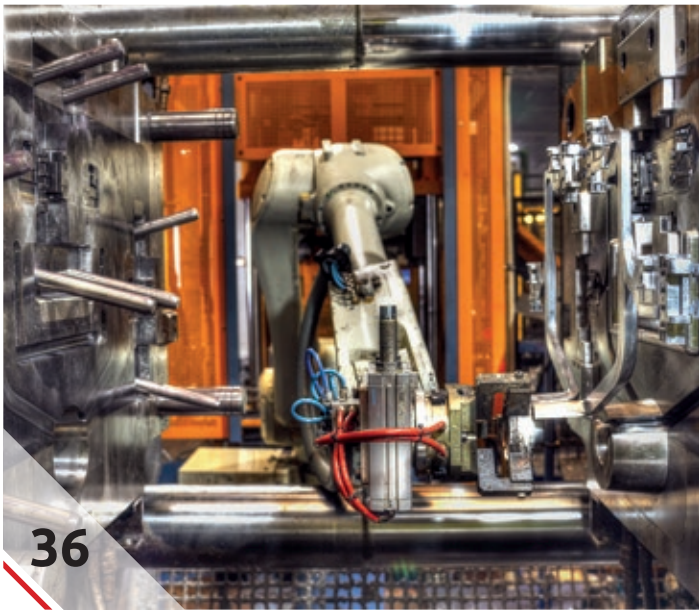
Norma Euro 7:
Návrh se pod tlakem průmyslu začíná měnit 46

ZE ZAHRANIČÍ

Čína:
Vlastně celkem jednoduchá cesta vzhůru 49

Rakousko
Alpská kvalita skrytá pod cizí značkou 54

Krátké zprávy ze světa 58



Fotografie na 1. straně obálky:
AutoSAP, Libor Erlebach

Fotografie na této dvoustraně:
Shutterstock.com / Schwarzmüller / TMMCZ / MOTOR JIKOV Group / Shutterstock.com / PR newswire

Když rostou auta, pneumatiky musí taky

Princip pneumatiky je sice pořád stejný, jinak se ale všechno mění – jak požadavky na pneumatiky, tak i situace na trhu. Poptávka po pláštích pro nákladní vozy je slabší, u osobních aut zákazníci chtějí stále víc pneumatiky vyšších palcových řad. K tomu rostou požadavky na snižování energetické náročnosti výroby a na udržitelnost vůbec. Vyrábět pneumatiky z rýžových slupek asi ještě dlouho nebude standard pro veškerou výrobu, ale jak říká **Libor Láznička, jednatel otrokovické firmy Continental Barum**, důležité je hledat cesty a nacházet alternativy. *„Je to velká výzva,“* přiznává.

Foto: AutoSAP, Libor Erlebach

Značka Barum slaví letos 75. výročí. Co to pro vás znamená?
Určitě tradici a s ní související kvalitu, která z lokální značky udělala značku celosvětovou. Pneumatiky Barum si dnes můžete koupit nejen v Evropě, ale třeba i v Malajsii nebo v Mexiku. Pětasedmdesátiletá tradice dává dobrý předpoklad k tomu, aby před sebou značka měla i dobrou budoucnost.

Pro mě osobně je to i kus rodinné historie. Můj dědeček nastoupil do výroby pneumatik ještě do závodů Tomáše Bati a vypracoval se na mistra v lisovně. Pracoval tady i otec, který se zabýval vývojem a mícháním gumárenských směsí na výrobu pneumatik.

Říkáte, že je dnes Barum celosvětová značka, která má před sebou i nějakou budoucnost. To by ale bylo stěží možné, kdyby do firmy v roce 1993 nevstoupil silný partner, společnost Continental. Souhlasíte?
Určitě, myslím, že za to, co dnes Barum je, vděčíme koncernu. Hlavně v tom smyslu, že malé lokální firmy se dnes jako samostatné nemůžou udržet. Tedy přinejmenším v Evropě žádné takové neznám.

V Otrokovicích jste od roku 2006 každoročně vyráběli okolo 20 milionů pneumatik pro osobní a lehké užitkové vozy. Jaké objemy se vyrábějí dnes? A jaké je aktuální výrobní portfolio?
V období covidové pandemie samozřejmě došlo k poklesu. Loni jsme už ale vyrobili zase více než 18 milionů plášťů pro osobní vozidla.

Dále vyrábíme nákladní pláště a pláště pro průmyslové použití, které jsou určené například pro vysokozdvižné vozíky, některé jeřáby a podobně. Pokud jde o nákladní pláště, těch jsme loni vyrobili 1,4 milionu, industriálních 166 tisíc. Kapacita pro výrobu nákladních plášťů je větší než ta, kterou jsme mohli využít, a podobně to bude i letos, i když u obou kategorií, nákladních i osobních, počítáme s nárůstem výroby.

O co byl největší zájem v segmentu osobních plášťů? Mění se nějak struktura poptávky?
V posledních letech významně roste poptávka v kategorii vysokorychlostních UHP plášťů *(Ultra-High-Performance, pneumatiky navržené pro maximální výkon a bezpečnost i v těch nejextrémnějších podmínkách – pozn. red.),* které loni představovaly 35 procent z celkové výroby. Jedná se o pláště vyšších palcových řad, 18 až 24 palců, především pro sportovní či terénní vozy. Vyhradili jsme pro ně celou jednu výrobní halu a v příštím roce bychom jich chtěli vyrobit víc než sedm milionů.

Tento trend v požadavcích zákazníků nesouvisí s tím, že by řidiči chtěli jezdit na větších pneumatikách, ale je to dáno i technickými důvody. Mnoho nových modelů vyžaduje větší pneumatiky kvůli vyšším výkonům motorů nebo kvůli větší váze.

> Pokud jde o první výbavu aut, s automobilkami spolupracujeme už od začátku vývoje daného modelu. Musíme projít celou řadou kroků a vyrobit mnoho vzorků.

Jak dopadl loňský rok a jak vypadá ten letošní z hlediska finančních výsledků?
Loňské tržby Continental Barum se meziročně zvýšily o 19 procent a dosáhly hodnoty 70,2 miliardy korun. Celkový hospodářský výsledek společnosti také vzrostl, a to na 3,7 miliardy korun. Za situace, kdy významně stouply ceny surovin a energií i přepravní náklady, to považuji za velmi dobrý výsledek.

Průběžné finanční výsledky nemůžu nijak komentovat.

Vy samozřejmě víte, pro jaké modely jsou vaše pláště určené – pokud tedy nejde o náhradní spotřebu. Souvisí ten měnící se zájem zákazníků také s rostoucím objemem výroby elektromobilů?
Samozřejmě víme, pro jaký model plášť vyrábíme, pokud jde o první výbavu aut. S automobilkami spolupracujeme už od začátku vývoje daného modelu. Musíme projít celou řadou kroků a vyrobit mnoho vzorků, než je nakonec pneumatika pro dané auto schválena.

Pneumatiky pro elektromobily se od těch pro vozy se spalovacím motorem příliš neliší. Ano, používají se na ně spíše větší pláště, protože jde o těžší vozy, a dbá se hodně na valivý odpor, který ovlivňuje spotřebu a tedy dojezd. Ale například pro malé elektromobily, taková malá „městská vozítka“, do budoucna i autonomní, vyrábíme pneumatiky, které jsou vyšších palcových průměrů a relativně úzké. Takové jsme dřív vůbec nevyráběli.

Jak se vás dotkly události na Ukrajině?
Odebírali jsme z Ruska velké objemy surovin, celokoncernově například 50 procent všech sazí nebo speciální syntetický kaučuk. A z Běloruska jsme vozili ocelové dráty. Když vypukla válka na Ukrajině, museli jsme během dvou tří měsíců změnit dodavatele.

Libor Láznička vystudoval Vysokou školu chemicko-technologickou v Praze a v roce 1992, ještě před příchodem zahraničního investora, zahájil pracovní kariéru v otrokovické pneumatikárně jako ekolog. Poté vystřídal ve společnosti řadu pozic, působil několik let také v německých dceřiných společnostech Continentalu a v centrálním vývoji. Po návratu zaujal místo šéfa kvality, později šéfa technologií a zavádění nových výrobků a v roce 2006 se stal šéfem otrokovické firmy s funkcí jednatele společnosti Continental Barum. Libor Láznička je místopředsedou Správní rady Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně.

Foto: AutoSAP, Libor Erlebach

Bylo to náročné, hledalo se po celém světě, ale zvládli jsme to.

Nákup surovin je celokoncernová záležitost, my si pak musíme zajistit logistiku, aby se suroviny dostaly k nám. Ale nejde jen o logistiku. Změna vstupní suroviny, i když je to surovina se stejným kódem jako ta minulá, se musí před použitím pro sériovou výrobu znovu prověřit z hlediska všech parametrů a otestovat. Vše se podařilo. Válka začala v únoru, v červnu už jsme jeli kompletně ze surovin od nových dodavatelů.

Nejednou jste říkal, že zatímco svět okolo se mění, pneumatika zůstává pořád stejná. Platí to pořád?

Když jsem mluvil o pneumatice jako o něčem, co přetrvává, měl jsem na mysli vždy princip pneumatiky. A to platí stále. Od roku 1988, kdy si Skot John Boyd Dunlop nechal patentovat svůj vynález vzduchem plněné pneumatiky, nikdo nic dokonalejšího pro vozidla nevymyslel. Ale sama pneumatika se samozřejmě mění. Jediná malá revoluce v oboru proběhla v 70. letech, kdy se zrodila technologie radiálních pneumatik, které ve velké míře nahradily ty dosavadní diagonální. Teď už jsou to spíše postupné kroky. Neustále se aplikují nová poznání, která posouvají vlastnosti pneumatik někam dál. Upravují se třeba směsi, ze kterých se dělají běhouny, tedy ta část pláště, která je ve styku s vozovkou. Mění se i dezény pneumatik – a to není žádný marketingový tah, ale vždy něco, co zlepší vlastnosti.

Velkým trendem ve výrobě je recyklace. Jak se to projevuje u vás?

Ano, recyklace je dnes velká výzva. Continental si vytknul cíl vyrábět od roku 2030 pneumatiky stoprocentně z recyklovaného materiálu. Letos v červnu uvedl na trh sériově vyráběné pneumatiky vyrobené z 65procentního podílu obnovitelných a recyklovaných materiálů. Z hlediska valivého odporu, brzdění za mokra a vnější hlučnosti se řadí do nejvyšší kategorie.

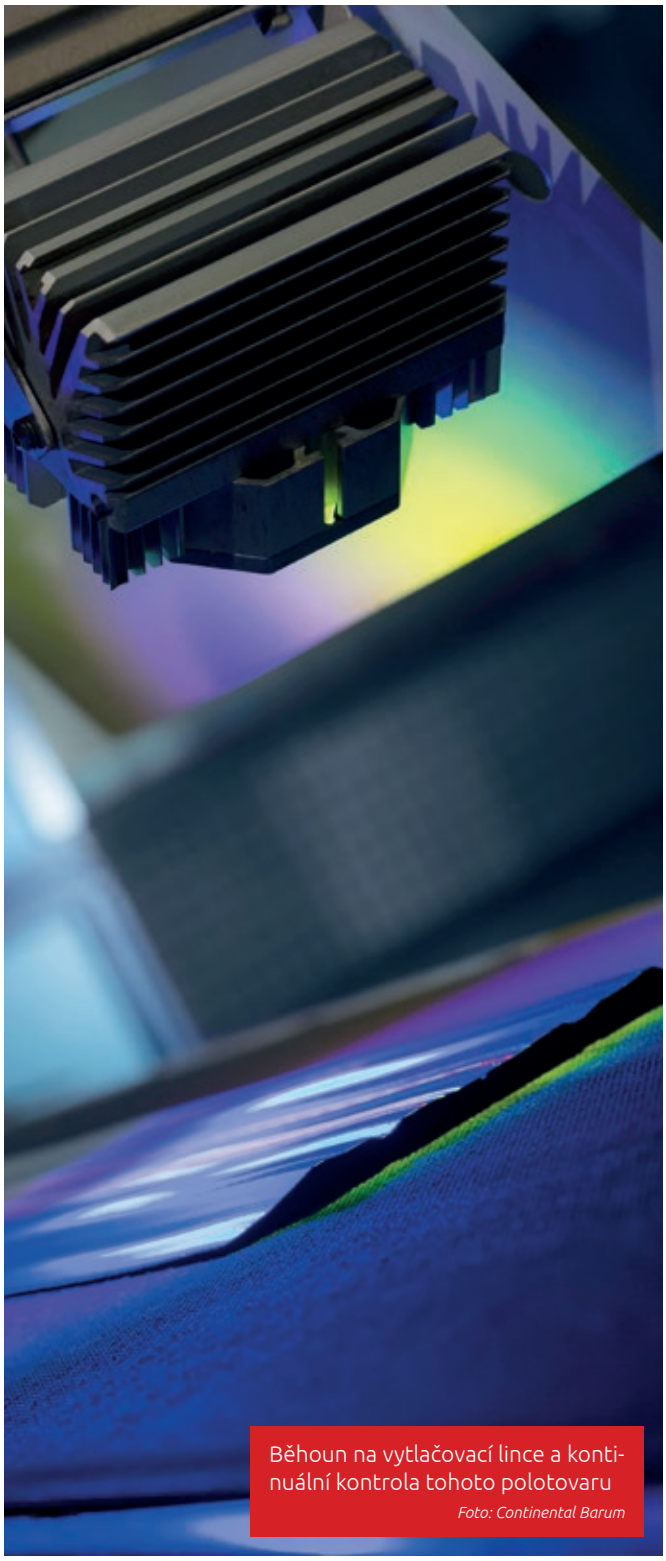
V koncernových laboratořích se zkouší využití řady dalších přírodních materiálů, které by nahradily chemické látky nebo samotný kaučuk, výchozí surovinu pro výrobu pneumatik. Jsou to například rýžové slupky.

I tady v Otrokovicích jsme zavedli v tomto směru změny ve výrobě. Konvenční polyester v konstrukci kostry pláště jsme částečně nahradili přízí vyrobenou z použitých PET lahví.

Rýžové slupky, pampelišky a podobně… to jsou ale suroviny, které asi nikdy nemůžou být standardní surovinou pro masovou výrobu, nebo ano?

Nemůžou být vstupní surovinou pro všechny pneumatiky, můžou se však využívat pro určitý typ plášťů. Ale důležité je, že se nacházejí různé cesty, různé alternativy.

Continental Barum je od roku 1993 součástí německého koncernu Continental. Sídlo závodu je v Otrokovicích, kde se vyrábějí osobní, nákladní a industriální pláště, a to pod značkami Continental, Barum, Matador, Semperit a General Tire. Otrokovická pneumatikárna má také svou strojírenské divizi, kde vyrábí část forem do vulkanizačních lisů pro vlastní výrobu osobních plášťů.



Běhoun na vytlačovací lince a kontinuální kontrola tohoto polotovaru

Foto: Continental Barum

Podílí se na vývoji ať už nových směsí nebo nového dezénu také otrokovický závod?
Centrální vývoj, zejména ten materiálový, je pro celý koncern soustředěn v německém Hannoveru. Nicméně v posledních deseti letech se do jisté míry decentralizoval a v regionech vznikly takzvané vývojové HUBy. I my jich tady několik máme, zabývají se například vývojem forem nebo testováním dezénu.

Princip pneumatiky je stále stejný. Je tedy stejná i výroba?
Je stejný princip výroby, ale stroje se také mění, jsou efektivnější, mají množství senzorů, které zajišťují preciznost výroby a tudíž dosažení vyšší kvalitativní úrovně pneumatik. Samozřejmě se také snažíme výrobu v maximální míře automatizovat.

Automatizace znamená úsporu zaměstnanců. Jak jste na tom s pracovníky? Před třemi čtyřmi lety byl jejich nedostatek váš největší problém.
Otrokovický Continental Barum zaměstnává 5200 lidí a v současné době se s nedostatkem pracovníků nepotýkáme. Kdybychom měli vytíženou kapacitu v nákladních pláštích, asi bychom byli v problémech, protože ve Zlínském kraji je nezaměstnanost aktuálně pouze dvě procenta. Došlo tak k přesunu některých pracovníků z výroby nákladních plášťů do výroby osobních, takže jsme, co se pracovníků týče, saturovaní a přirozenou fluktuaci jsme schopni pokrýt.

Mluvil jste o nových modernějších strojích a zařízeních. Můžete specifikovat, do čeho konkrétně jste v poslední době investovali?
Od spojení s Continentalem se v Barumu každoročně investovaly desítky milionů eur. Teď není potřeba rozšiřovat výrobu a běží postupná obměna zařízení – například v souvislosti s trendem, který jsem zmínil, tedy rostoucí výrobou vyšších palcových řad.

Aktuálně velkou investici představovalo vybudování automatizovaného skladu pneumatik, který je těsně před spuštěním. Má kapacitu 900 tisíc plášťů a je plně bezobslužný. Jde o technologie, které už jsou v průmyslu známé, ale v pneumatikářské divizi Continentalu jde o pilotní projekt, jsme prvním závodem, který takový sklad má.

Pořád také pracujeme na zdokonalování mezioperační dopravy. Pokud jde o stroje a zařízení, jsme plně srovnatelní s konkurencí, ale máme handicap v tom, že nejsme závod postavený na zelené louce, pracujeme v několika halách. Musíme se proto vypořádat se složitou intralogistikou. Pořád potřebujeme spoustu lidí, kteří převážejí polotovary z místa na místo, což je neefektivní. Ale už máme připravený projekt, který zahrnuje nasazení automatizované přepravy – zatím tam, kde jsou toky polotovarů nejfrekventovanější.

V loňském roce jste rekonstruovali halu, kde se vyrábějí vulkanizační formy. Co to obnášelo a jaký je výsledek rekonstrukce?

Došlo ke kompletnímu zateplení budovy, zateplení střechy a zesílení konstrukce střechy. Instalovali jsme kompletní ventilaci, která zpříjemnila prostředí zaměstnancům.

Podnikli jste nějaké kroky pro zlepšení životního prostředí v okolí?
V minulosti jsme opakovaně testovali různá zařízení na eliminaci pachové zátěže z gumárenské výroby. Jako nejvhodnější jsme vybrali technologii vzduchotechniky, filtrace a rekuperace. Už v roce 2021 jsme začali s instalací ventilačních jednotek na střeše hlavního výrobního monobloku za plného výrobního provozu. Tento projekt již toto léto ověřil svou životaschopnost – je to vidět i cítit. Systém vzduchotechniky zajišťuje větrání a chlazení hlavní výrobní haly, ale i její ventilaci. Zařízení přinese výrazné zlepšení pracovního prostředí zaměstnancům, sníží pachovou zátěž gumárenské výroby pro obyvatele Otrokovic a okolních obcí a také pomůže k úspoře energií. V souvislosti s touto investiční akcí můžeme hovořit o celkových nákladech ve výši 700 milionů korun.

> S nedostatkem pracovníků se v současnosti nepotýkáme.

Na míchárně směsí jsme zase instalovali další zařízení na bázi studené plazmy, které eliminuje pachy ze vzduchových výduchů z válcovny. Také to povede ke snížení pachové zátěže v našem regionu. Náklady na tuto technologii dosáhnou 200 milionů korun.

Jak jste zareagovali na vysoké ceny energie?
Implementovali jsme základní opatření, vyměnili osvětlení, zavedli úspory. Zvažujeme také instalaci fotovoltaických panelů na střechách hal, ale tady jsme ještě ve fázi analýzy.

Energetická náročnost je jeden z parametrů, který musíme vykazovat v rámci koncernu, a také ukazatel, na který se dívají naši zákazníci, pro které je dodržování standardů „sustainability“ čím dál důležitější.

To, co je u nás energeticky nejnáročnější, je válcovna a míchárna směsí. Máme obrovskou spotřebu páry na lisování pneumatik, kterou odebíráme od externího dodavatele, se kterým spolupracujeme na řešení dodávky CO_2 neutrální páry od roku 2025 přechodem ke spalování biomasy.

Libuše Bautzová

INZERCE

Bateriové osobní elektromobily

Česko v Evropské unii na předposledním místě

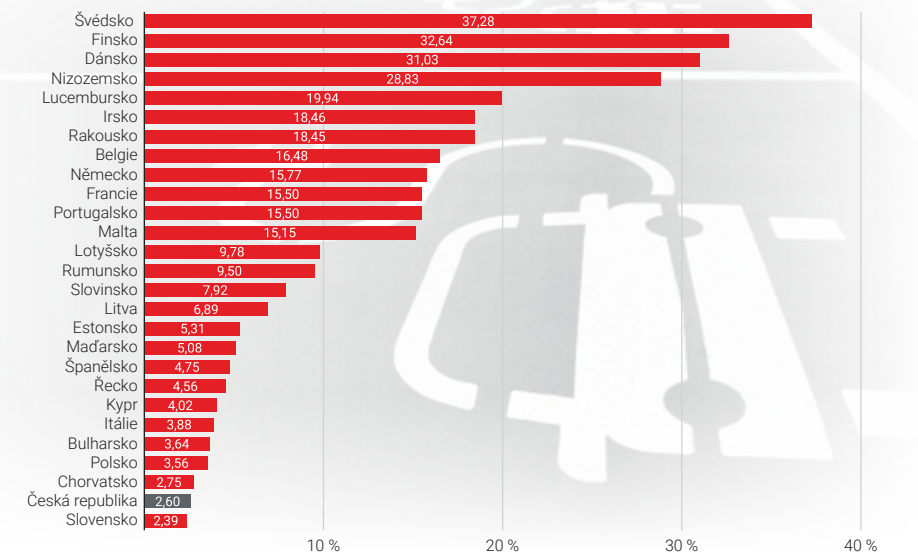
K 30. červnu 2023 bylo v České republice registrováno 18 271 osobních bateriových elektrických vozidel (BEV), vyplývá z dat na webu Čistá doprava. Během prvních šesti měsíců letošního roku se jejich počet zvýšil o 29 %, když bylo v tomto období registrováno 4110 vozidel.

Celkově nejvíc BEV evidovala v registru Škoda (3596), dále Tesla (3048) a Volkswagen (2226). Mezi těmito značkami vykazuje Škoda v registracích nejmenší podíl ojetin.

Pokud jde o podíl registrací nových osobních BEV na celkovém počtu registrací osobních automobilů v období 1–6/2023, umístila se Česká republika mezi zeměmi EU na předposledním místě. ***red***

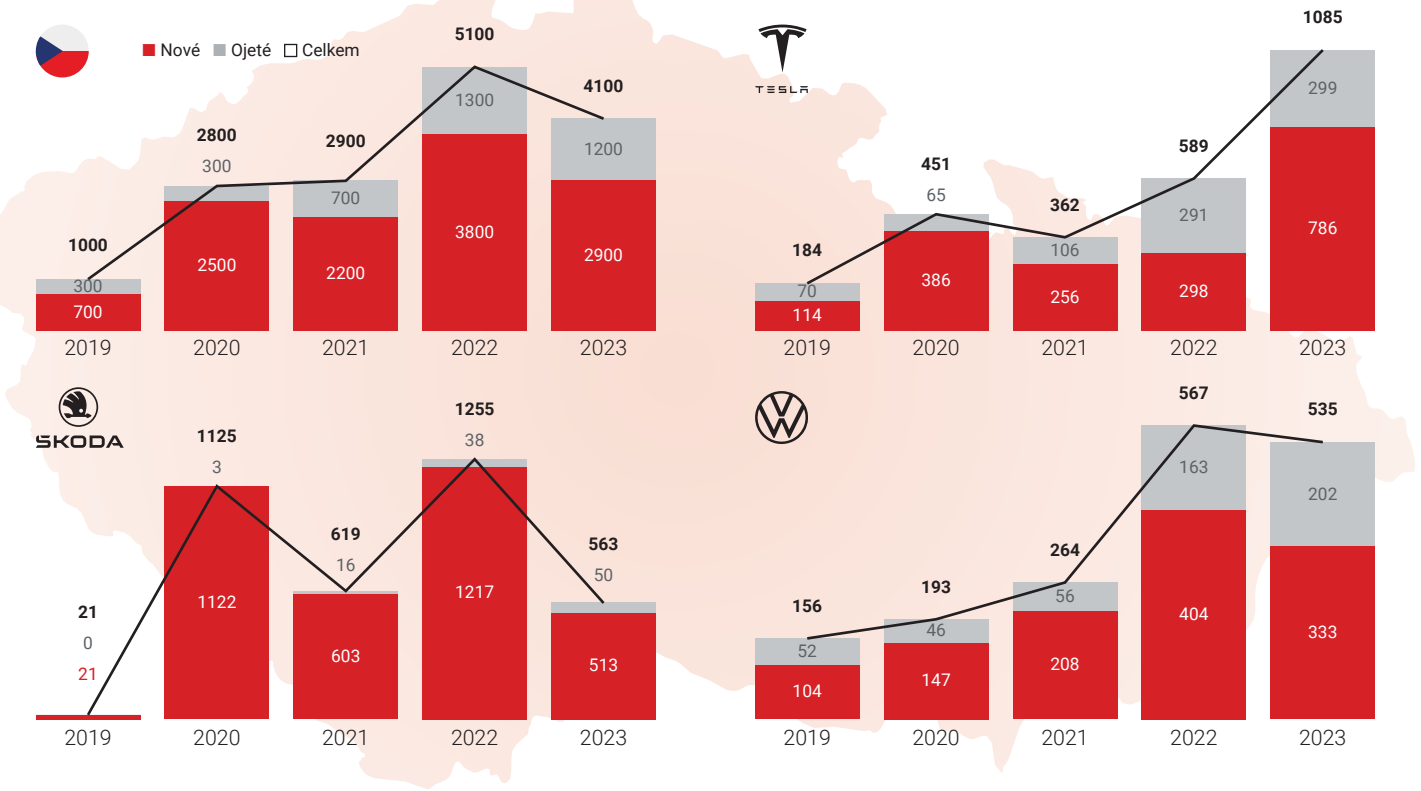
Podíl osobních BEV na celkovém počtu registrací nových osobních vozidel (1–6/2023, v %)

Zdroj: cistadoprava.cz, ACEA



Vývoj registrací osobních BEV (ČR celkem, tři nejčastěji registrované značky, k 30. 6. 2023)

Zdroj: MD, CDV, cistadoprava.cz



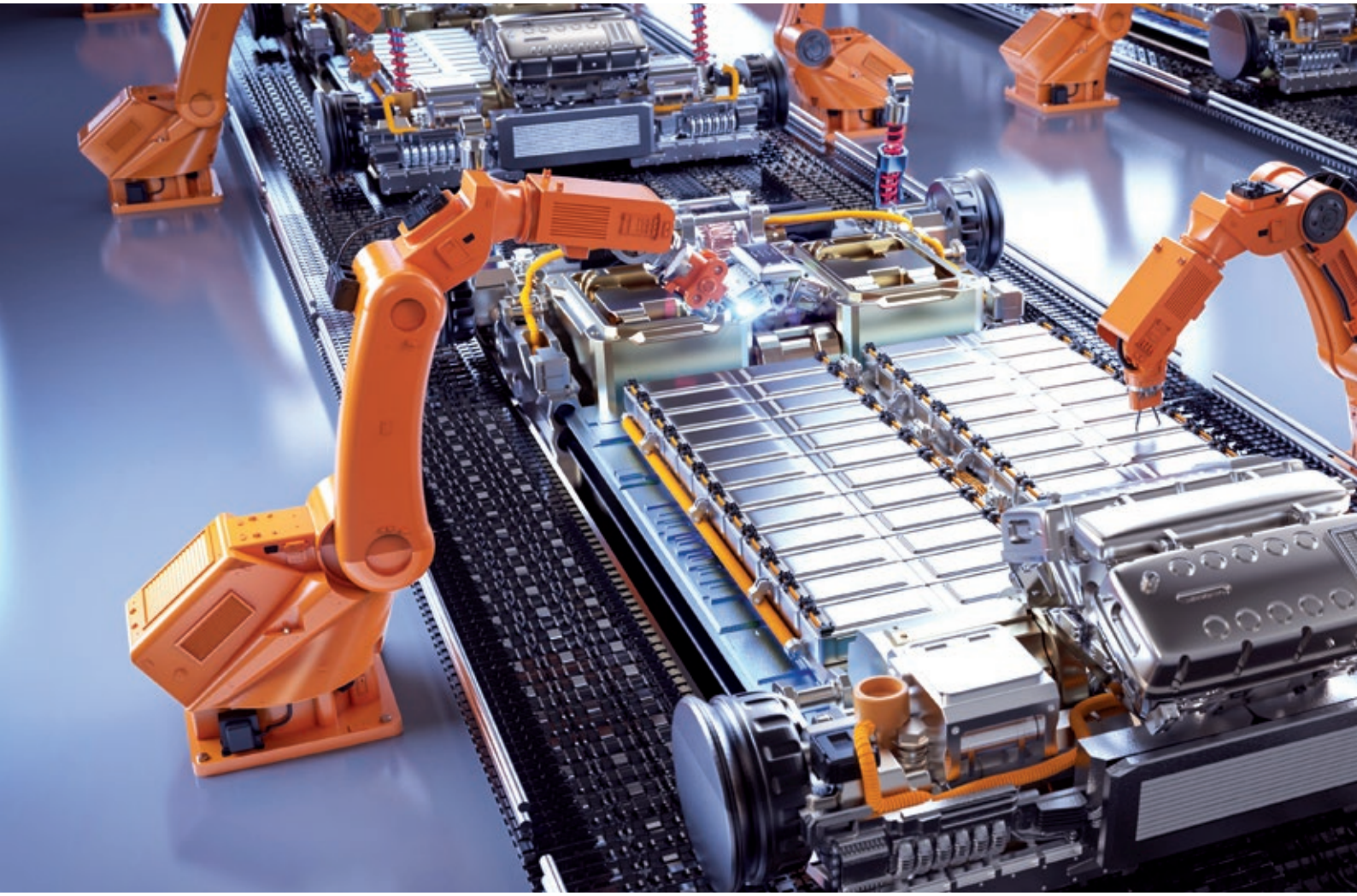
Podpora investičních projektů

Kdo dá víc a komu nic

Od začátku existence systému investičních pobídek v ČR v 90. letech bylo jejich udělování vždycky nejen ekonomická, ale i politická záležitost. Podpora projektům se stávala opakovaně předmětem někdy i ostrých diskuzí a zákon se mnohokrát měnil. Poslední **novela zákona o investičních pobídkách** z roku 2019 vnesla do systému subjektivní prvek, když dala vládě možnost rozhodnout o udělení či neudělení pobídky v podstatě dle libovůle. Nyní je v procesu schvalování další novela, která přináší některé pozitivní změny. Pokud jde o transparentnost, ta ještě není úplná.

V polovině července schvalovala vláda mimo jiné balík žádostí o investiční pobídky. Z deseti předložených nakonec prošly dvě: společnost Crytur, výrobce komponentů pro čipy, a ROCKWOOL, který produkuje technické izolace. Přitom i osm dalších splnilo kritéria daná prováděcím předpisem k zákonu o investičních pobídkách, nařízením vlády z roku 2019 – jinak by je ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) vládě na stůl ani nepředkládalo. Každá z deseti výše zmíněných žádostí předložených ostatním ministrům už ale měla

Ilustrační foto: Shutterstock.com



od rezortu průmyslu vyjádření, zda je doporučuje schválit, či zamítnout.

Jak to tedy je s investičními pobídkami? Kdo o ně může žádat a kdo ne? A přispěje novela zákona, která je právě v procesu schvalování, k větší transparentnosti při procesu rozhodování o podpoře projektů?

Jasná pravidla

Na pobídky mají podle zákona o investičních pobídkách nárok jak zahraniční, tak i české subjekty, a to jak na trhu nové, tak expandující. Pobídky se udělují firmám v oblasti zpracovatelského průmyslu, technologickým centrům a centrům strategických služeb.

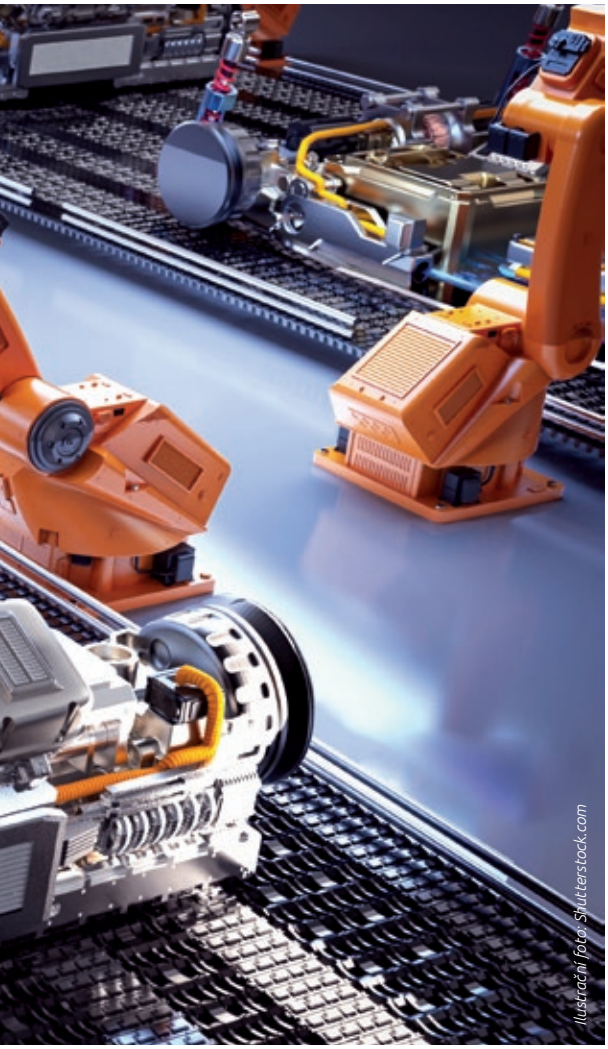
Kritéria, na základě kterých se investor kvalifikuje jako (potenciálně úspěšný) žadatel, jsou uvedena v prováděcím nařízení k zákonu. Tyto parametry by měly korespondovat s představou vlády o podporovaných projektech.

Základními podmínkami, které musí splnit investor v oblasti zpracovatelského průmyslu, jsou výše investice, počet vytvořených pracovních míst a počet zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním, region, kde bude investice umístěná, spolupráce na výzkumu a vývoji a některé další. Investor také musí slíbit (a poté splnit), že aktivita přinejmenším v uvedeném rozsahu bude zachována po dobu nejméně pěti let. Pro základní kvalifikaci mezi žadatele o pobídky neplatí žádné omezení, co se týče druhu zpracovatelského průmyslu, žádný sektor není vyloučen.

> Vláda rozhoduje o udělení či neudělení pobídky na základě vlastní úvahy.

Rozhoduje vláda

V současné době je v platnosti zákon o investičních pobídkách z roku 2019 (respektive jde o několikátou novelu zákona z roku 2000), který poprvé od zavedení této formy pobídek v České republice významně změnil způsob rozhodování o tom, kdo pobídku dostane. Zatímco dříve platilo, že žadatel, který splní podmínky dané zákonem a doprovodným nařízením, dostane investiční pobídku


Ilustrační foto: Shutterstock.com

Netransparentnost je problém

Individuální schvalování každé pobídky vládou považuje **Jan Linhart, vedoucí služeb týkajících se daně z příjmu právnických osob KPMG Česká republika**, za velkou slabinu současného znění zákona o investičních pobídkách a chystaná novela podle něho tento problém řeší pouze částečně. *„I nadále vláda bude část projektů přímo schvalovat. U zbývající části projednávané na úrovni ministerstev není známa metodika, podle které budou projekty posuzovány. Je zde tedy velké riziko netransparentního rozhodování, proti kterému navíc mají investoři pouze omezené možnosti obrany,“* říká Jan Linhart.

„Doposud obecné konstatování o zájmu podporovat investice přínosné pro stát postrádá srozumitelná a měřitelná kritéria a chystaná novela tento nedostatek systému udělování investičních pobídek nemění,“ konstatuje **Luděk Hanáček, partner v daňovém a právním oddělení Deloitte Česká republika.** *„Výklad definice projektů přínosných pro stát se nyní provádí nejvíce nákladných způsobem jak pro stát, tak i investory, a to metodou pokus-omyl, kdy až ve zdůvodnění zamítnutých projektů investoři hledají odpověď na otázku, zda jejich projekt je tím projektem, který chce stát podporovat,“* upozorňuje Luděk Hanáček.

Pravomoc ministerstev v rozhodování o podpoře investic se nelíbí ani **Ondřeji Janečkovi, partnerovi týmu daňového poradenství EY Česká republika.** *„Jsem přesvědčen, že dodatečné právo veta ze strany ministerstev by vedlo k tomu, že Česká republika by byla nadále znevýhodněna, neboť investoři nebudou při rozhodování o umístění investice moct s pobídkou počítat,“* říká. A upozorňuje, že za posledních několik let došlo v oblasti investičních pobídek už k celé řadě změn, které vedly k podstatnému poklesu investičních aktivit, když investoři přesunuli svůj zájem do okolních zemí.

automaticky, nyní mají úředníci možnost všechny žadatele ještě přehodnotit ze svého subjektivního hlediska.

To potvrzuje i samo MPO. *„Ministerstvo průmyslu a obchodu předkládá vládě všechny projekty, které splňují minimální zákonné parametry. Vláda projekty vyhodnocuje na základě vlastní úvahy a s udělením podpory může souhlasit, či nesouhlasit,“* sdělil Českému autoprůmyslu Marek Vošahlík, vedoucí tiskového oddělení ministerstva.

„Skutečnost, že od roku 2019 schvaluje po splnění všech podmínek každou žádost ještě vláda, má několik problémů. Jednak se tím celý proces významně prodlužuje, a to z dřívějších zhruba čtyř měsíců na dnešních dvanáct, jednak to vnáší do systému značný prvek netransparentnosti a nejistoty pro investory,“ hodnotí současný stav Ondřej Votruba, ředitel Sdružení pro zahraniční investice (AFI).

Faktem je, že ke každé neschválené investici vláda připojuje stručný jednovětý důvod, proč se rozhodla investora nepodpořit. Bývá to třeba nízká technologická náročnost, omezený dopad na region a stát, nedostatečná přidaná hodnota, absence spolupráce s vysokými školami či nedostatečná výše průměrné hrubé měsíční mzdy zaměstnanců.

Mezi neschválenými projekty byly v červenci mimo jiné firma na zpracování plastů, digitální marketing či na výrobu potravinových doplňků.

Červencový balík pobídek byl v letošním roce už druhý, který měla vláda na stole. V prvním bylo také deset projektů, z nichž schváleny byly dva. Loni prošel ze třinácti projektů jeden. Další žádosti o pobídky se budou podle MPO schvalovat v září.

Špatný signál

Zástupci odmítnutých investorů většinou nemají zájem záležitost veřejně komentovat. Jeden příklad z minulosti ale můžeme uvést. V červenci 2021 požádala královéhradecká biotechnologická firma GENERI BIOTECH po splnění všech legislativou daných podmínek o investiční pobídku

> Nejrůznější pobídky k přilákání investorů využívá většina zemí na světě.

na „Rekonstrukci, rozšíření provozní budovy a zásadní změny celkového postupu výroby in vitro diagnostických prostředků". Na rozhodnutí čekala do září 2022, kdy přišla odpověď z MPO se zdůvodněním, že „akce nebude kompletně realizována v hospodářsky a sociálně ohroženém území".

„Vnímal jsem to jako facku od vlády, která zjevně hledala zdůvodnění, jak pobídky zamítnout," vzpomíná na dobu před rokem Radovan Haluza, šéf GENERI BIOTECH. Firma žádala o slevu na dani z příjmu právnických osob po dobu deseti let, ale jak říká Radovan Haluza, není zdaleka jisté, že by v té době společnost dosáhla takového zisku, aby pobídka měla smysl. *„Projekt tedy realizujeme bez pobídky. Vláda vyslala signál, jak to myslí s podporou malého a středního tuzemského podnikání,"* dodává.

Firma GENERI BIOTECH projekt realizuje, ale podobně jako některé další firmy, myslí si o důvěryhodnosti procesu své. To může odradit i potenciální příští zájemce o investování v ČR.

Zpřísnění? Proč ne

Není účelem tohoto textu zpochybňovat rozhodnutí vlády. Naskýtá se ale otázka, zda by nebylo pro všechny strany

Jak to mají jinde

Nějaký systém investičních pobídek má většina zemí světa. Za našeho největšího konkurenta je dlouhodobě považováno **Polsko.** Tam je, stejně jako v ČR, možné investiční pobídkou podpořit projekty ve výrobě, výzkumu a vývoji a také tzv. centra strategických služeb. Polsko má pobídky štědřejší než ČR, protože daňové prázdniny tam mohou být až 15 let, hmotná podpora na dlouhodobý majetek (tzv. na CAPEX) až 25 procent, navíc je možné, na rozdíl od ČR, odpustit daň z nemovitosti.

Slovensko, kde je rovněž možné podpořit výše uvedené tři typy projektů, je rozdělené na čtyři zóny (plus Bratislava, kde podporu nelze získat). Pobídky jsou i na Slovensku štědřejší než u nás a v průměru dokonce i velkorysejší než v Polsku. Ve všech čtyřech zónách lze získat daňové prázdniny, hmotnou podporu na CAPEX a také slevu na nemovitost (tento typ pobídky existoval i v ČR, ale byl před časem zrušen). S výjimkou jedné zóny je možné všude získat i hmotnou podporu na pracovní místa (tzv. job grant).

Rovněž **Maďarsko** podporuje podobné skupiny projektů – a i tam jsou pobídky atraktivnější než u nás. Vedle slevy na dani z příjmu (až na 13 let) disponuje maďarský systém hmotnou podporou na CAPEX a na pracovní místa a také na školení a rekvalifikaci. Dále lze s vládou v rámci tzv. „VIP" pobídek vyjednat ještě dodatečné hotovostní pobídky.

V **Německu** je systém velmi komplikovaný, a to jednak proto, že zde do určité míry ještě platí rozdělení na bývalé Východní Německo a Západní Německo (kde značná část regionů není pobídkami podporována), a jednak proto, že vedle spolkového systému podpory postižených regionů (tzv. GRW) existuje ještě podpora na úrovni každé spolkové země, přičemž tyto podpory se mezi sebou liší. Pobídky z GRW se místo daňových prázdnin zaměřují na hmotnou podporu na pracovní místa a strojní vybavení.

Ve všech zemích existuje jako podmínka určitá minimální výše investice či počty nově vytvořených pracovních míst, které se liší v závislosti na konkrétním regionu a projektu. Kompletní porovnání přesahuje rozsah tohoto článku, nicméně obecně lze říct, že ze srovnání zemí V4 vychází Česká republika nejhůř. Kritéria pro pobídky jsou u nás nejpřísnější, a to nejen pro projekty ve zpracovatelském průmyslu, ale zcela extrémně zejména pro projekty ve výzkumu a vývoji. Ty jsou nastaveny tak špatně, že pro získání přímé podpory musí investoři investovat mnohonásobně víc peněz a zaměstnat mnohonásobně víc lidí než v jiných zemích. Vzhledem ke všeobecně prezentované prioritě lákat především tyto projekty je to s podivem.

Foto: AFI

Ondřej Votruba,
výkonný ředitel AFI

efektivnější, pokud by se zpřísnila pravidla v nařízení právě v duchu námitek, které se pak ze strany vlády k jednotlivým investicím objevují. Mělo by to hned několik přínosů: ministři, respektive úředníci ministerstev by nemarnili čas přehodnocováním projektů, žadatelům by se zkrátila „čekací doba“ a všem investorům by byl vyslán signál, že udělování pobídek je naprosto transparentní.

Po nápravě, tedy po novelizaci zákona či nařízení, které by vnesly do schvalování opět objektivitu, volala jak řada investorů, tak i lidé z poradenských firem. A novela zákona se opravdu začala připravovat. Jenže ne zcela tak, jak by bylo žádoucí, subjektivní prvek rozhodování v legislativním procesu zůstává.

V novele zákona je zrušena povinnost MPO předkládat každou žádost o investiční pobídku vládě k projednání. Nicméně dotčená ministerstva, což je ministerstvo financí, ministerstvo životního prostředí, ministerstvo práce a sociálních věcí a ministerstvo zemědělství, se k poskytnutí investiční pobídky stejně budou vyjadřovat a v případě, že shledají investiční akci jako nedostatečně přínosnou pro stát, vyjádří nesouhlas a pobídka nemůže být udělena. Jasná kritéria, podle kterých by se posuzoval „přínos pro stát“, opět chybí. *„Než takto neuchopitelné rozhodování určitě by bylo lepší zpřísnit parametry, respektive přidat další podmínky, ale musí to být nějaké měřitelné ukazatele podložené daty. V zákoně by mohly být uvedeny třeba typově i firmy, které nemají na pobídky nárok. Jde o to, aby proces schvalování byl zcela transparentní,“* říká k tomu Ondřej Votruba z AFI.

Preferované obory

Vymezit negativně obory či firmy, které nebudou mít nárok na pobídku, by se mohlo ukázat jako problematické. Nicméně v novele zákona se vymezují některé obory naopak pozitivně, s tím, že by mohly mít – v případě schválení – nárok na vyšší podporu. Jde o nově vytvořené kategorie investičních projektů, které reagují na aktuální potřeby České republiky, a to konkrétně v oblasti ochrany zdraví (reakce na pandemii covid-19), výroby čipů, e-mobility a úspory energie.

Agentura CzechInvest, která má po celou dobu existence investičních pobídek na starosti jejich administraci, vyzdvihuje zejména poslední oblast, která má přispět k větší energetické soběstačnosti. *„Aktuálně schválená novela nařízení vlády zařazuje mezi takzvané strategické akce produkci výrobků určených k výrobě nebo skladování energie z obnovitelných zdrojů, ke zvyšování energetické účinnosti nebo ke snižování energetické náročnosti budov. Nyní tak bude možné přilákat investice z oblasti fotovoltaických systémů, výroby vodíku, tepelných čerpadel či turbín,“* upřesnil David Hořínek, tiskový mluvčí CzechInvestu.

Nejen k investicím v nově upřednostňovaných oborech, ale i ke všem dalším strategickým investicím (jde o investice do majetku ve výši nejméně dvě miliardy korun, z toho nejméně polovina

> Strategické projekty můžou dostat vyšší podporu.

Co s minimální globální daní?

V roce 2021 se země OECD dohodly na tzv. minimální globální dani ze zisku právnických osob ve výši 15 procent (označovaná jako tzv. Pilíř 2) pro všechny firmy, které mají celosvětový obrat minimálně 750 milionů eur. Evropská unie v návaznosti na to připravila společnou direktivu, kterou jsou všechny členské země povinné transponovat do národní legislativy do konce roku 2023. Pravidla minimální globální daně se začnou na ČR aplikovat už od 1. 1. 2024, tedy už za několik měsíců.

„Původní, v zásadě chvályhodná motivace byla zamezit minimalizaci zdanění obrovských mezinárodních korporací typu Google nebo Facebook, pravidla však dopadnou i na velké množství podniků čerpajících daňové prázdniny v rámci investičních pobídek a pochopitelně také na velký počet firem, které užívají výhody dvojího odpočtu výdajů na výzkum a vývoj,“ upozorňuje Ondřej Votruba, ředitel Sdružení pro zahraniční investice (AFI).

Za ránu pro motivační efekt investičních pobídek v podobě slevy na dani považuje tuto připravovanou legislativu i Ondřej Janeček, partner týmu daňového poradenství EY Česká republika, a dodává: *„Vláda na tuto skutečnost dostatečně nereaguje, a Česká republika tak může být pro nové investice ještě méně atraktivní.“*

Podle AFI se první náznak aktivity vlády zabránit devastačnímu vlivu na lákání nových investorů do ČR i fungování řady stávajících firem (zcela bez ohledu na to, jestli se jedná o domácí nebo zahraniční investory) objevily až letos v létě. Na žádost ministerstva průmyslu a obchodu nyní zpracovává AFI materiál, který by měl popsat možná řešení.

Existuje několik možných cest, jak toto omezení legálně obejít a zachovat firmám, které v ČR chceme, nějaké výhody – a tím zůstat z hlediska investičního prostředí konkurenceschopní. *„Celá řada evropských zemí některé z těchto cest realizuje. Jedná se třeba o převedení daňových prázdnin na částečnou hmotnou podporu, tedy daňový bonus, slevu na sociálním a zdravotní pojištění či slevu na dani z příjmu fyzických osob,“* uvádí šéf AFI. ***ba***

Nedostižná Amerika

Inflation Reduction Act, Zákon o snižování inflace, který vstoupil v lednu v USA v účinnost, počítá s výdaji téměř 400 miliard USD na energetickou bezpečnost a boj se změnou klimatu. Z této částky by mělo být 270 miliard USD poskytnuto formou daňových pobídek, a to jak pro výrobce, tak i pro spotřebitele. Podpora se tak týká jak investic do obnovitelných zdrojů, tak elektromobility.

Ilustrační foto: Shutterstock.com

K 30. srpnu tohoto roku bylo oznámeno 116 projektů do výstavby/výroby v celkové hodnotě 76 miliard dolarů, ty mají vytvořit 67 400 nových pracovních míst. Jde zejména o projekty v oblasti bateriového průmyslu, přičemž se jedná jak o investice amerických firem (Tesla, Ford, GM a dalších), tak zahraničních investorů (LG, Honda, Hyundai, Toyota a dalších). Nejvíce investic směřuje zatím do Georgie, ve státech Georgia a Michigan má být vytvořeno díky novým projektům nejvíce pracovních míst.

Projekt s největší hodnotou (5,5 miliardy USD) bude umístěn v Arizoně poblíž Phoenixu. Jde o výstavbu továrny na baterie pro elektromobily jihokorejskou společností LG Energy Solution, baterie pro elektrická vozidla se mají začít vyrábět v roce 2025, v následujícím roce má být spuštěna výroba baterií pro systémy skladování energie. Společnost LG podle NY Times uvedla, že její rozhodnutí bylo částečně řízeno právě zákonem o snižování inflace, který zahrnuje federální pobídky pro výrobu a prodej elektrických vozidel a výrobu baterií ve Spojených státech. Kromě federálních pobídek získávají investoři významné pobídky také na úrovni jednotlivých států.

CHIPS and Science Act je loni přijatý federální zákon, který má poskytnout zhruba 280 miliard USD na podporu domácího výzkumu a výroby polovodičů v USA. Historicky největší investici v této oblasti oznámil tchajwanský výrobce čipů Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC). Slíbil investovat v Arizoně 40 miliard dolarů do závodů na výrobu čipů. Dvě továrny TSMC vytvoří v Arizoně 4500 přímých pracovních míst. ***li***

do nových strojů a současně vytvoření alespoň 250 nových pracovních míst) a investicím s vysokou technologickou náročností se bude i nadále vyjadřovat vláda jako celek.

V těchto případech to má logiku. Kromě slevy na dani můžou tito investoři v regionech s vyšší nezaměstnaností dostat nejen hmotnou podporu na vytvořená pracovní místa a školení zaměstnanců, ale rovněž hmotnou podporu na pořízení majetku až do výše 20 procent uznatelných nákladů. Tento finanční příspěvek na pořízení majetku je přímým nákladem vypláceným ze státního rozpočtu (na rozdíl od slevy na dani z příjmů, která je jinak stěžejní formou investiční pobídky), proto bude mít kabinet možnost posoudit, zda na tento účel prostředky uvolní.

Dodejme, že v oblasti zpracovatelského průmyslu se většina žadatelů nepohybuje v kategorii strategických investic. Po splnění všech podmínek mají nárok na daňovou úlevu a hmotnou podporu na vytvoření pracovních míst. Sleva na dani se uplatňuje po dobu deseti let, což znamená, že investor, aby mohl pobídku čerpat, musí být rychle úspěšný a co nejdříve začít generovat zisk.

Zvláštní zacházení

Že je u strategických a jinak významných investorů na místě projednání vládou, už bylo řečeno. Vzhledem k tvrdému souboji o investice prakticky na celosvětovém trhu by se ale diskuze v těchto případech měly točit spíše kolem toho, zda je možné pobídku ještě nějakým způsobem okořenit, aby byla větší šance, že investor ji bude realizovat zrovna u nás.

Z kategorie vybraných oborů, které si zaslouží zvláštní zacházení, jsou nyní v ČR aktuální zejména dva projekty, a to investice Volkswagenu v Líních u Plzně do výstavby továrny na baterie do elektromobilů a investice společnosti onsemi do rozšíření výroby čipů v Rožnově pod Radhoštěm.

Zatímco v prvním případě se rozhodnutí ze strany investora stále odkládá, jednání s americkou firmou o způsobu podpory projektu a postupu realizace podle tiskového odboru MPO probíhají. V případě onsemi by podle dostupných informací měla celková investiční pobídka představovat 22,53 procenta nákladů. Veřejná podpora přitom zahrnuje slevu na dani z příjmů a hmotnou podporu pořízení dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku.

Libuše Bautzová

Strojmetal Aluminium Forging

Zakázek je už teď dost, velký boom ale teprve očekávají

„Na výkovky jsou kladeny ty nejvyšší nároky, my je splňujeme,“ říká šéf Strojmetalu Miroslav Záhorec.
Foto: Strojmetal Aluminium Forging

„Pandemie covidu-19 nás nezastavila,“ říká Miroslav Záhorec, předseda představenstva společnosti Strojmetal Aluminium Forging, která je **významným dodavatelem hliníkových podvozkových dílů**. Jejich zákazníky jsou Mercedes-Benz, včetně prestižních modelů AMG a luxusní verze Maybach, dále BMW, Aston Martin, Porsche, Ferrari a další.

Společnost Strojmetal, člen silné skupiny MTX Group, má sídlo vedení a velký výrobní závod ve středočeské Kamenici. Zatím menší závod se stále buduje v Bruntále v Moravskoslezském kraji. Bruntálský závod je nový, vznikl jako odpověď na nedostatek kapacit v Kamenici. Šlo o investici přesahující miliardu korun. A právě v Bruntálu, kde Strojmetal zaměstnává něco přes 60 lidí, se nyní chystá zahájení sériové výroby hliníkových dílů pro nejprestižnějšího zákazníka – Mercedes-Benz.

Jde o jednu z řady nových zakázek, které se daří Strojmetalu získávat.

Předseda představenstva společnosti Miroslav Záhorec to hodnotí jako doklad o kvalitách výroby Strojmetalu. Většina kontraktů, které se nyní uzavírají, jsou na období od roku 2025 či 2026.

Nové linky

Díky rozšíření výroby v Bruntálu se podařilo během rekordně krátké doby vyprojektovat a postavit automatizovanou výrobní kovací linku, která byla na začátku letošního roku zákazníkem úspěšně validována. Ročně by se zde měly pro Mercedes-Benz vyrobit podvozkové díly v hodnotě zhruba 500 milionů korun.

„Získat nový kontrakt není jednoduché, nejde totiž jen o samotný výrobek, který musí projít validací,“ vysvětluje Miroslav Záhorec. *„Zákazník si provádí vlastní audit konkrétního pracoviště a uspět s projektem závodu, který vznikl na zelené louce, jako je ten bruntálský, je velmi složité. Pozitivní výsledek auditu tak považuju za velký úspěch, za kterým stojí píle a týmová spolupráce mých kolegů.“*

500

mil. korun ročně

by měl činit objem dodávek podvozkových dílů pro Mercedes-Benz

Získáváním významných nových zakázek Strojmetal umožní další rozvoj bruntálského závodu. Již nyní jsou na stole plány nové kovací linky. Druhou automatizovanou kovací linku už navrhli a nyní je v realizaci. Pro sériovou výrobu by měla být spuštěna ve čtvrtém čtvrtletí 2024.

Pro elektro i spalovací vozy

Požadavky na výrobky se mění s tím, jak se mění trendy v automobilové výrobě. *„Není nám jedno pro koho a co vyrábíme. Jsme si dobře vědomi, že naše výkovky jsou nedílnou a velmi důležitou součástí podvozku a jsou na ně kladeny ty nejvyšší nároky. Z toho, jak se požadavky na komponenty mění, se dá usuzovat, že se přechází na větší platformy, které potřebují stabilnější podvozek, a tedy i větší díly. A po takových komponentách začíná být u našich zákazníků, kteří plánují nové modely, větší*

poptávka," uvádí Miroslav Záhorec s tím, že se v Kamenici chystají rozšířit produktové portfolio právě o tyty větší výrobky.

Rostoucí zájem o komponenty pro elektromobily má podle šéfa Strojmetalu ještě jedno specifikum: u těchto kontraktů požaduje zákazník větší flexibilitu v dodávkách než obvykle. *„Jestliže u běžných dlouhodobých kontraktů pracujeme s nějakými 15 procenty, u elektromobilů chtějí zákazníci flexibilitu až do 30 procent z kontrahovaného objemu, což zjevně souvisí s tím, že se zájem o elektromobily nedá přesně odhadnout."*

Chtějí víc než výrobu

Ve Strojmetalu ale nechtějí zůstat jen u dodávek komponentů na základě zákazníkem kompletně dodaných požadavků. Rádi by se podíleli i na vývoji dílů, tedy dlouho předtím, než produkt zamíří do sériové výroby. *„Zatím běží pár pilotních projektů,"* říká Miroslav Záhorec. Dodává, že mají v úmyslu upravit organizační strukturu společnosti a vytvořit nové oddělení, které by se věnovalo speciálně pouze inovacím a vývoji jak výrobku a materiálů, tak ale i technologií, které jsou použity pro výrobu podvozkových dílů.

Podvozkové díly mají speciální požadavky na kvalitu. Díky diagnostickému centru je Strojmetal schopný zkoušky kvality provádět samostatně. *Foto: Strojmetal Aluminium Forging*

Ambiciózní plány má Strojmetal i v oblasti výroby samotné. Nový projekt, který realizují s pomocí dceřiné společnosti ICE Industrial Services, se týká zavádění umělé inteligence v procesu kontroly dílů, kde si slibují spolehlivost až 98 procent.

Čistá energie a tlak na dodavatele

Další investice by měly směřovat do environmentální oblasti, především do zajištění obnovitelných zdrojů. Ty se ale realizují v režii MTX Group a zahrnují celou skupinu. Na Bruntálsku vyrostou fotovoltaické parky, které budou zásobovat energií jak místní pobočku Strojmetalu, tak i další firmy ve skupině. Kapacita elektráren by měla být 32 megawattů, což představuje 11 procent celkové spotřeby ve skupině. Souběžně s tím připravuje skupina i stavbu větrných elektráren, které by měly pokrývat potřebu v době, kdy soláry nic nevyrábí. Projekt by se měl realizovat v horizontu dvou let.

Pokud jde o výrobu samotnou, respektive o zpracování hliníku, s tím nemají v Kamenici ani v Bruntále žádné potíže. Hliník jako vstupní surovinu odebírají v podobě tyčí a jejich tváření nepředstavuje žádný ekologický problém.

Nicméně i tady se projevuje tlak na zajištění „čistoty" celého řetězce. Na přání zákazníků musí Strojmetal tlačit na své dodavatele, aby vyráběli co nejekologičtěji a aby při výrobě hliníkových tyčí používali co největší podíl druhotných surovin. *„Dnes může podíl šrotu představovat 50 až 60 procent. Proto také veškerý náš odpad v podobě odstřižků a špon putuje zpět k dodavatelům,"* říká šéf firmy Strojmetal.

Oživení na obzoru

Přestože Strojmetal získává nové zakázky, ještě to neznamená, že by s jistotou mohl říct, že má vystaráno.

Loňský rok dosáhla firma tržeb 3,6 miliardy korun. Letos je sice zakázek víc než loni, tržby budou o něco vyšší než loni, téměř čtyři miliardy, ale zisk bude menší.

„V letošním roce vidím ještě stagnaci, příští rok je také nejistý, ale od roku 2025 odhaduju boom," uzavírá Miroslav Záhorec.

Libuše Bautzová

> Strojmetal by se rád podílel i na vývoji dílů, pilotní projekty už běží.

Hyundai Motor Manufacturing Czech

Větší, chytřejší, s delším dojezdem

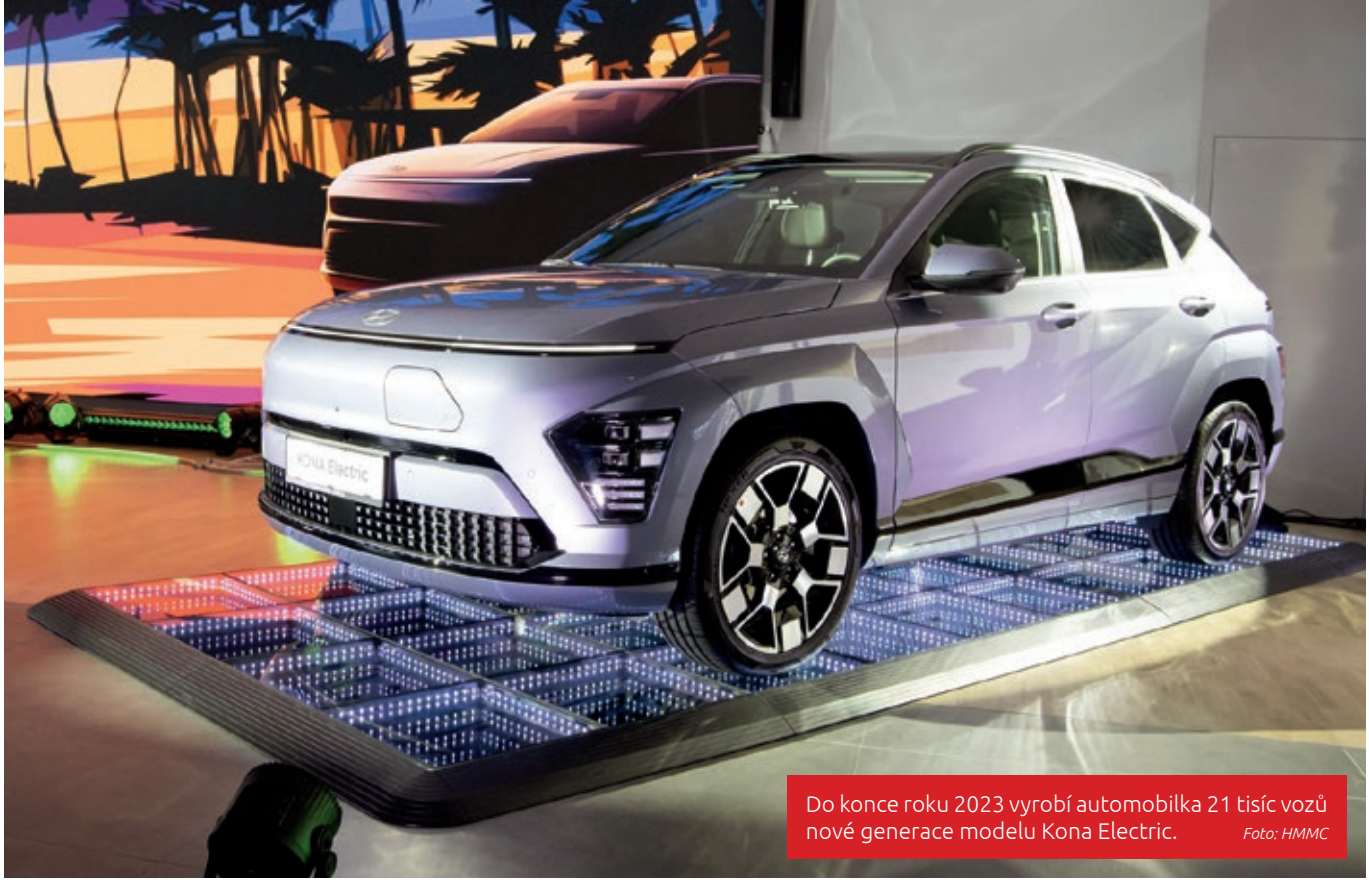
Nošovický Hyundai (HMMC) spustil v polovině srpna **sériovou výrobu nového modelu Kona Electric**. Druhá generace elektromobilu nabízí kromě atraktivního designu nové technologie, delší dojezd, větší rozměry i užitečné prvky výbavy.

Zahájení výroby nové generace modelu Hyundai Kona Electric navazuje na úspěšnou první generaci elektromobilů, které se v Nošovicích vyrábějí od března 2020. Nový model nabídne nejen víc prostoru v interiéru a zavazadlovém prostoru, ale také nové technologie a užitečné prvky výbavy.

Na vyšší úrovni

K posunutí konektivity na vyšší úroveň napomáhají nová generace informačního systému, bezdrátové

INZERCE



Do konce roku 2023 vyrobí automobilka 21 tisíc vozů nové generace modelu Kona Electric. *Foto: HMMC*

aktualizace mapových podkladů a softwaru řídicích jednotek vozu, panoramatická zobrazovací plocha tvořená dvěma 12,3“ displeji i systém digitálního klíče. Zajímavostí je funkce V2L (Vehicle-to-Load), která umožňuje vozu díky obousměrné palubní nabíječce napájet nebo nabíjet jakékoli elektrické zařízení.

Nová Kona je vybavena nejmodernějšími bezpečnostními a asistenčními systémy Hyundai Smart Sense a vyspělými parkovacími asistenčními systémy.

I nadále bude nošovický závod vyrábět dvě různě výkonné verze s odlišnou kapacitou akumulátorů. Kona Electric s elektromotorem o výkonu 160 kW je vybavena sadou akumulátorů o kapacitě 65,4 kWh a dosahuje nejdelšího dojezdu ve své třídě, který činí 514 km (dle WLTP). Základní verze nabídne akumulátor s kapacitou 48,4 kWh a elektromotor o výkonu 114,6 kW. Bateriové články jsou vyráběny v závodu LG Energy Solution v polské Wrocławi. Baterie jsou pak do finální podoby kompletovány v nošovické průmyslové zóně, a to v provozu společnosti Mobis.

Spuštění produkce nové generace elektromobilu si vyžádalo řadu úprav a novinek. Ve výrobě je tak nově zapotřebí např. kalibrace předních radarů a také head-up displeje na nově instalovaném plně robotickém pracovišti. Nutností byla modifikace všech robotů, kterých je v HMMC více než pětistovka, a také manipulátorů.

> Nová nošovická Kona je vybavena nejmodernějšími bezpečnostními a asistenčními systémy Hyundai Smart Sense.

Export nejen do Evropy

Za tři a čtvrt roku od zahájení výroby bylo v HMMC vyrobeno téměř 105 tisíc vozů první generace modelu Kona Electric. V celkové produkci nošovického závodu měl tento elektromobil přibližně desetinový podíl. Víc než čtyři pětiny výroby byly určeny pro Německo, Francii, Norsko a Nizozemsko. Stejně jako doposud se Kona Electric bude i v nové generaci vyrábět rovněž v Jižní Koreji, a to primárně pro tamní trh a další zámořské destinace.

Nošovický závod očekává, že podíl modelu Kona Electric na celkové produkci továrny dosáhne ještě letos na 15 procent, a to i díky faktu, že elektromobil z HMMC bude dodáván oproti současnému stavu do dalších 20 zemí, nově například do Turecka, Izraele, do Réunionu či na Guadalupe. Do konce roku 2023 má být vyrobeno 21 tisíc vozů nové generace modelu Kona Electric, v příštím roce pak půjde o 50 tisíc aut. Pro Velkou Británii, Irsko či Kypr budou vyráběny vozy s pravostranným řízením. ***ba***

Škoda Auto

Úspěšné první pololetí

Největší česká automobilka dodala v prvním pololetí zákazníkům po celém světě 432 200 vozů, což představovalo meziroční nárůst o 19,9 procenta. Provozní zisk Škody Auto vzrostl v tomto období v porovnání s prvním pololetím 2022 o 34,8 procenta na 911 milionů eur, přičemž rentabilita tržeb zůstala na stejné úrovni. *„Potvrdili jsme, že Škoda Auto je* ***na stabilní cestě růstu****,“* řekl k výsledkům předseda představenstva společnosti Klaus Zellmer.

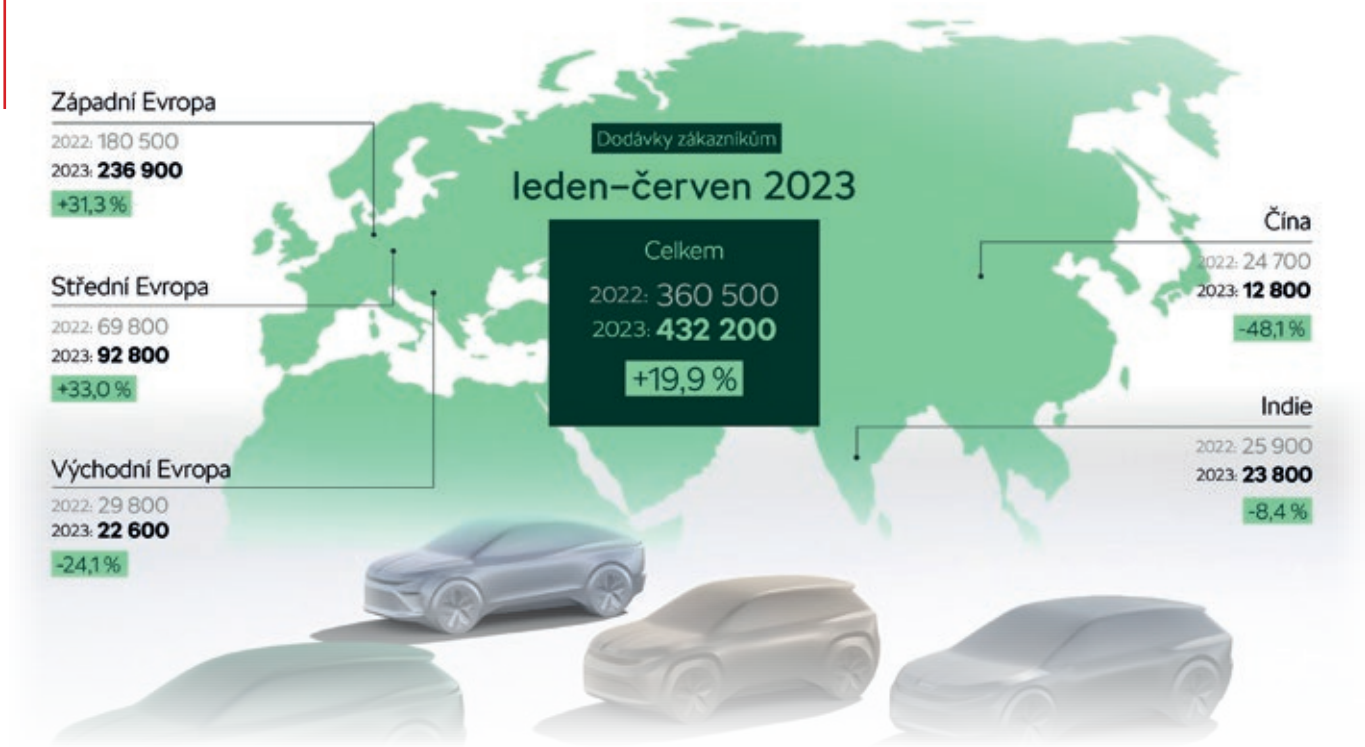
Přes náročnou situaci na trzích dokázala skupina Škoda Auto v prvním pololetí letošního roku zvýšit meziročně tržby o 34,5 procenta na 13,7 miliardy eur. Provozní zisk vzrostl o 34,8 procenta na 911 milionů eur. Rentabilita tržeb zůstala na stabilní hodnotě 6,6 procenta. Automobilka globálně dodala od ledna do června 432 200 vozů, tedy o 19,9 procent víc než ve stejném období loňského roku. Dařilo se jí lépe než ostatním dcerám mateřského kocernu, kterému v prvních šesti měsících letošního roku klesl provozní zisk meziročně o 11,5 procenta na 11,35 miliardy eur.

„V prvním pololetí roku 2023 jsme potvrdili, že Škoda Auto je na stabilní cestě růstu,“ zhodnotil výsledky Klaus Zellmer, předseda představenstva společnosti, a dodal: *„Nadále jsme se soustředili na překonávání problémů v dodavatelských řetězcích a odměnou je schopnost udržet výrobní linky v chodu. Díky tomu mohou naši zákazníci očekávat kratší dodací lhůty. Nyní musíme zůstat ostražití a pokračovat v tvrdé práci, abychom toto tempo udrželi.“*

Podle Martina Jahna, člena představenstva společnosti Škoda Auto pro oblast prodeje a marketingu, se podařilo zlepšit pozici v náročném evropském prostředí, zvýšit podíl na trhu a výrazně zkrátit čekací dobu na vozy Škoda. ***red***

Celosvětové dodávky vozů Škoda za první pololetí

Zdroj: Škoda Auto



Enyaqy dostanou čtyři sourozence

Škoda Auto se i nadále soustřeďuje na **rozšiřování portfolia elektrických modelů**. Během příštích let uvede šest nových elektromobilů z různých segmentů trhu. Zájem o bezemisní vozidla roste. Za první pololetí letošního roku dodala Škoda Auto zákazníkům víc než 31 tisíc vozů Enyaq iV, tedy o 42 procent víc než ve stejném období minulého roku. Z toho 15 procent představovaly verze Coupé.

Škoda Auto se plně zavázala k přechodu na elektromobilitu a k prvním dvěma modelům Enyaq postupně přibydou další. V příštích letech plánuje mít na trhu šest čistě elektrických modelů.

Enyaq iV a Enyaq Coupé iV, které automobilka uvedla na trh v roce 2020, respektive 2022, byly první modely značky Škoda postavené na modulární platformě pro elektromobily (MEB) koncernu Volkswagen. V prvním pololetí letošního roku dodala Škoda Auto zákazníkům 31 300 vozů Enyaq, zatímco loni to bylo jen 22 200. Z letošních prodejů 15 procent představovaly už nové modely Enyaq Coupé.

Nejvíce zájemců o vozy Enyaq bylo v Německu (7800 vozů), v Česku se jich prodalo víc než 500, z toho přes 90 procent představovaly fleetové vozy.

V roce 2024 představí Škoda veřejnosti model Elroq, plně elektrickou alternativu ke kompaktnímu SUV Karoq. V dalších letech budou následovat modernizace modelů Enyaq a Enyaq Coupé a tři další zcela nové čistě elektrické vozy: „Small“ jako budoucí základní model ve třídě malých vozů, „Combi“ a „Space“, sériová verze sedmimístného koncepčního vozu představeného v srpnu 2022, který bude vrcholem nabídky Škoda.

Do roku 2027 investuje Škoda Auto do elektromobility 5,6 miliardy eur. *red*

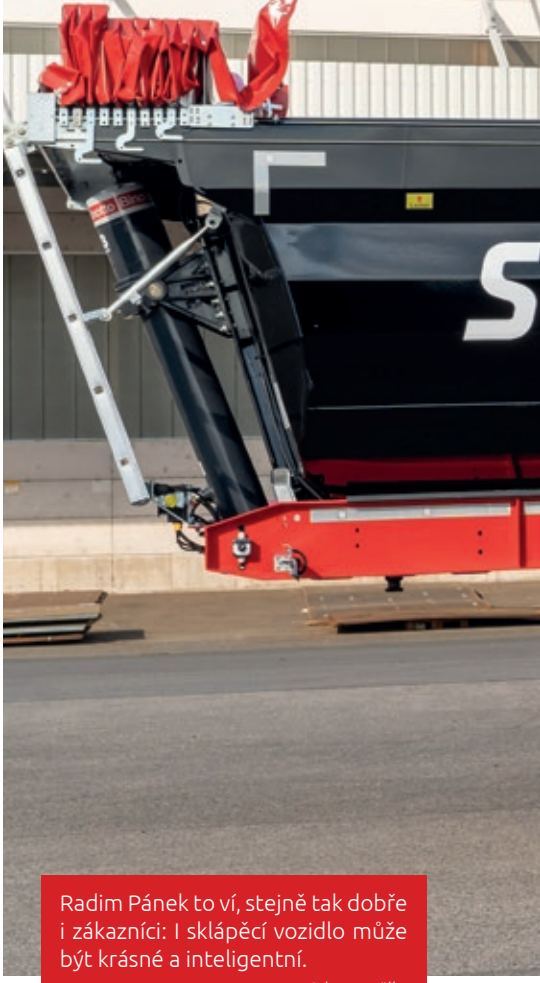
Kdo u elektromobilu preferuje u jízdních vlastností především výkon a má rád značku Škoda, z modelu Enyaq Coupé RS iV, aktuálně nejvýkonnějšího a taky nejdražšího vozu české automobilky, rozhodně nebude zklamán. Zrychlení z nuly na 100 km/h trvá zhruba šest a půl sekundy. A jak jsme měli možnost sami se přesvědčit na cestách v ČR a po Rakousku, ani se spotřebou to není tak dramatické, jak by se u sportovní verze s pohonem všech kol dalo očekávat – uváděných 16,8 kWh/100 km (WLTP) samozřejmě při svižnější jízdě (i na hranici rychlostních limitů) překročíte, ale ani tak nemusíte být nad 20 kWh. Výrobce uvádí dojezd až víc než 518 km (v režimu WLTP), to by znamenalo – podobně jako u všech ostatních elektromobilů – soustředit se na velmi úspornou jízdu. Ovšem kvůli tomu si asi nikdo Enyaq Coupé RS iV nekupuje. Co se týče pohodlí, není autu co vytknout. A hodnotit celkový design Coupé RS je asi zbytečné, každému se líbí něco jiného. Za nás je to auto mimořádně povedené a barva „zelená Mamba“, jakkoliv asociuje něco jedovatého, mu sluší. *li*

Foto: Libuše Bautzová

Schwarzmüller

Třicet let na českém trhu

Největší výrobce ocelových přípojných vozidel a nástaveb v České republice slaví třicáté narozeniny. **Prošel mimořádně úspěšným obdobím, zaznamenal ale i pár dramatických okamžiků**, kdy vlivem celosvětových problémů výrazně klesl počet zákazníků. V rámci celého koncernu Schwarzmüller patří dlouhodobě k nejvýznamnějším výrobním jednotkám.



Radim Pánek to ví, stejně tak dobře i zákazníci: I sklápěcí vozidlo může být krásné a inteligentní.

Foto: Schwarzmüller

Před třiceti lety se v blízkosti Žebráku, v místech, kde se v současnosti ve čtrnáctihektarovém areálu vyrábějí ocelová sklápěcí přípojná vozidla a nástavby značky Schwarzmüller, proháněli zajíci.

Závod se začal stavět až v roce 1997, ale historie dnes jednoho z největších závodů svého druhu i v celoevropském měřítku se začala psát už v roce 1993, kdy pro firmu Schwarzmüller s ústředím v rakouském Freinbergu začali pracovat první obchodní zástupci.

Výrobní závod, který začal produkovat přípojná vozidla v roce 1998, se postupně rozrůstal. V roce 2007 pak bylo rozhodnuto, že přibude další výrobní hala, která se bude specializovat na výrobu sklápěcích vozidel a nástaveb pro potřeby všech evropských zákazníků koncernu Schwarzmüller.

Prvních tisíc

„Kdybych měl vzpomenout, který moment byl pro mě nejsilnější za celou dobu působení ve firmě, bezesporu to byla skromná oslava vyrobení tisícího vozidla tady v Žebráku v roce 2000 – tehdy jsme prokázali, že neumíme jen prodávat a servisovat přípojná vozidla, ale jsme schopni zajistit i plnohodnotnou výrobu,“ říká Radim Pánek, který pracuje ve Schwarzmülleru už 23 let a od roku 2018 firmu řídí. Začátky podnikání v žebráckém závodě, který se brzy stal jedním z nejdůležitějších v celém koncernu, byly v celé historii asi ty nejlepší, myslí si Radim Pánek a vysvětluje: *„Tehdy nebyla v Česku prakticky žádná významná konkurence, poptávka po našich výrobcích byla velká a firma až do roku 2008 směřovala jen vzhůru.“*

> „Nejdůležitější jsou zákazníci ze stavebnictví.“

Pak ale přišel první náraz: celosvětová finanční krize. V průběhu roku 2008 významně opadl zájem nakupovat nová vozidla a objednávky zaznamenaly asi padesátiprocentní propad, přičemž k dalšímu propadu došlo i v následujícím roce. Výrazné ochlazení ekonomiky a opatrnost zákazníků trvaly několik let; návrat na předkrizové hodnoty jak v objemech výroby, tak v cenách si vyžádal přibližně pět let. Důsledkem nepřipravenosti výrobců na nepředvídané problémy v bankovním sektoru byla totiž neschopnost rychle zareagovat. Producenti chrlili stále stejné počty vozidel, z nichž část ale nikdo nekupoval, takže putovaly do skladů. Když se v dalším roce začaly prodávat, bylo to výrazně pod cenou. Teprve vypořádání se se zásobami a náběh „normální“ výroby mohly vrátit ceny na rozumnou úroveň.

Pandemie a Ukrajina

Další léta přinesla opět růst a prosperitu. Ještě v roce 2019 vyrobili

v Žebráku 1900 přípojných vozidel a nástaveb, v roce 2020 však došlo k dalšímu šoku vlivem pandemie covid-19. *„Největší náraz přišel v dubnu, kdy se poptávka zastavila téměř úplně, zakázky klesly o 90 procent,“* vzpomíná Radim Pánek. Firmy se postupně učily žít s jistými omezeními, ale narušení dodavatelských řetězců důsledkem uzavření některých výrobních kapacit a dopravních cest vedlo k fatálnímu nedostatku potřebných materiálů a komponent. Nebyla ocel, nepřicházely čipy. Rozpracovaná vozidla se hromadila na volné ploše v areálu a čekala na chybějící součástky. Nakonec se zásobování opět zlepšilo a podle ředitele žebráckého Schwarzmülleru není dnes s dodávkami komponent žádný problém.

Vedení Schwarzmülleru ale ani nemělo čas se nadechnout. Komponenty sice byly, ale vinou války na Ukrajině se jejich cena podstatně zvýšila, raketově vzrostly náklady na energie. V průběhu roku 2022 výrazně zdražilo prakticky všechno a na trzích vzrostla nejistota. V českém Schwarzmülleru plánovali, že vyrobí 2200 přípojných vozidel a nástaveb, nakonec jich bylo vyrobeno jen 1960 kusů. Pár desítek se ještě nepodařilo prodat.

1960

kusů

přípojných vozidel a nástaveb vyrobili v Žebráku v roce 2022

„Pro závod v Žebráku jsou nejdůležitější zákazníci ze sektoru stavebnictví. Velké sklápěcí segmentové návěsy používají hlavně firmy, které staví dálnice, silnice, mosty a podobně. A pro ty byl minulý rok velmi specifický,“ říká Radim Pánek a vysvětluje: *„Řada firem měla sjednány velké stavební zakázky, třeba i se státem, ale jak se dramaticky zvyšovaly ceny, zjistily, že se nevejdou do vysoutěžené ceny. Takže se řada zakázek zastavovala, další se moc nevypisovaly. Vysoká inflace a růst úrokových sazeb způsobily menší zájem o hypotéky a celé stavebnictví přibrzdilo.“*

Obrat příští rok

Pokud se méně staví, je logicky i menší zájem o potřebnou techniku. A letos už líp nebude. *„Stavebnictví je sezónní záležitost. Stavby se začínají rozbíhat v březnu a v dubnu a v té době zákazníci nakupují stroje. Teď už jsme ve druhém pololetí roku a žádný rozjezd se očekávat nedá,“* říká ředitel žebrácké firmy a dodává: *„K mírnému zlepšení dojde až v příštím roce.“*

Kdo odkládá nákup nového vozidla, opravuje staré. Zatímco poptávka po sklápěčkách je teď malá, vzrostl významně zájem o opravy a náhradní díly.

Významným příspěvkem k ochraně životního prostředí i zdraví zaměstnanců je úplně nová lakovna.
Foto: Schwarzmüller

Co by se muselo stát, aby se situace v odbytu hotových výrobků rychle zlepšila? *„Musela by skončit válka na Ukrajině. Stát by musel začít vypisovat víc velkých zakázek. Anebo by museli v Německu zavést dotace na pořízení nových vozidel, respektive návěsů, o čemž se už od jara mluví. Možná právě i to, že není jasné, jak to nakonec s pobídkami dopadne, odložili někteří zákazníci v Německu nákup a vyčkávají,“* odpovídá šéf českého Schwarzmülleru.

Dodejme, že identickým problémům souvisejícím s ochlazením poptávky ve stavebnictví čelí i další sesterské firmy českého Schwarzmülleru, a to nejen v Německu, ale i v Rakousku a v Maďarsku.

Firma Schwarzmüller dosáhla v ČR v minulém roce výsledku hospodaření po zdanění ve výši 54,5 milionu korun, což představovalo meziroční pokles o 28,3 procenta. Obrat přesáhl 2,4 miliardy korun, to bylo o 9,6 procenta víc než předloni.

Investice se nezastavily

Během třicetiletého období prošla výroba v Žebráku řadou procesních a inovačních změn, které byly zaměřeny primárně na optimalizaci a automatizaci výroby, technologická a konstrukční vylepšení vozidel, ale také rozšiřování servisních služeb a zkvalitňování poprodejních služeb. Plánované velké investice nezastavily ani výkyvy v poptávce.

V průběhu poslední dekády koupila česká pobočka Schwarzmülleru svařovací roboty, které bezpochyby patří k těm největším, jaké se při výrobě vozidel na českém území používají. Úplně nová je robotická lakovna, která prošla v létě testovací fází a nyní je už v plném provozu. Využívá technologii takzvaného mokrého lakování a v oboru výroby přípojných nákladních vozidel je naprostou novinkou. Celková výše této investice činí tři miliony eur. S lakovnou souvisí i nová „spalovna“, ve které dochází k likvidaci emisí organických těkavých látek uvolňujících se při technologii lakování. Díky této investici se snížily emise o 90 procent.

Zavádění automatizace (nejen ve výrobních procesech) ušetří pracovníky a ve finále tak sníží celkové náklady. Od začátku roku 2020 do poloviny roku 2023 došlo také k plošnému snížení zaměstnanců, a to ve všech odděleních. Aktuálně zde pracuje přibližně 310 lidí.

Úspory se ve firmě hledají všude. Mimo jiné se oddělení nákupu snaží zajišťovat si levnější díly a komponenty, především v Asii. *„Objevujeme dosud neznámé značky ve Vietnamu a v Číně. Nejde samozřejmě nahradit všechny položky, ale například u pneumatik to jde.“* Na otázku, jestli to nemůže zákazníky odradit, Radim Pánek říká, že i oni hledají levnější zboží. *„Zjistili jsme, že se pneumatiky z Asie navíc velmi dobře prodávají jako náhradní díly, protože všechny známé značky jsou dnes cenově abnormálně vysoko.“*

Libuše Bautzová

> „Významně vzrostl zájem o opravy a náhradní díly.“

Krátce z domova

Valeo

Rozšiřují výrobní závody v České republice

Aby mohla společnost reagovat na silně rostoucí poptávku automobilek po produktech na chlazení baterií a po senzorech pro asistenční systémy, rozšiřuje Valeo své působení v České republice investicí do výrobních závodů v Žebráku a Rakovníku. Na nových linkách v Žebráku, které zvýší výrobní plochu o 50 procent, se bude ročně vyrábět přes 260 tisíc modulů chlazení baterií – klíčových komponent pro elektromobily. V Rakovníku umožní nová investice skupině Valeo nastartovat výrobu kamer pro systémy sledování bdělosti řidiče (driver monitoring system), řídicích jednotek pro asistenční systémy a zvýšit objem výroby ultrazvukových senzorů pro automatické parkování. Kromě těchto nových montážních linek bude navýšena i kapacita vlastní výroby desek plošných spojů (PCB) do kamer a senzorů o deset nových plně automatizovaných SMT strojů. Valeo je světovým lídrem v systémech tepelného managementu pro auta – každý třetí elektromobil na světě je vybaven technologií Valeo pro chlazení baterií. Díky konstrukčnímu řešení Valeo mají kapalinové kanály vynikající kontakt s články baterie, čímž zajišťují homogenní teplotu mezi články. Společnost zároveň stojí v čele revoluce autonomního řízení: hodnota objednávek na produkty ADAS (pokročilé asistenční systémy řidiče) se v roce 2022 ztrojnásobila a každé třetí na světě vyrobené vozidlo je vybaveno pokročilými asistenčními systémy a senzory Valeo.

Tatra Trucks

Studenti dokončili letošní vozidla

Projekt Tatra do škol vyvrcholil v červnu letošního roku slavnostním předáním několika vozidel Tatra Phoenix 4x4 příslušným institucím, a to za účasti krajských zastupitelů, partnerů a samozřejmě studentů, kteří tato vozidla ve svých dílnách kompletovali. Jde o projekt, který vznikl v roce 2018 z iniciativy společnosti Tatra Trucks s cílem motivovat mladé lidi ke studiu technických oborů. Společně s kopřivnickou automobilkou se na projektu aktivně podílejí i její partneři, kterými jsou technické školy, krajské správy údržby silnic, společnosti dealerské sítě Tatra Trucks a jednotlivé kraje napříč republikou. Žáci vybraných středních škol s technickým zaměřením mají unikátní možnost zkompletovat vlastní nákladní automobil Tatra, který pak najde uplatnění v běžném provozu.

AISIN

Připravují se na elektromobilní dobu

Společnost AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH se v Písku už dvacet let věnuje výrobě komponent především pro vozidla se spalovacími motory. Mezi její činnosti patří tlakové lití hliníku, obrábění, montáž, vstřikování plastů a vibrační svařování. Hlavním zákazníkem je Toyota. Jak řekl regionálním médiím Zdeněk Rataj, viceprezident firmy, připravují se tady i na dobu elektrickou: *„Naším cílem jsou produkty, které v elektrických autech tvoří dál jejich pohon – je to komplex elektromotoru s mechanickým soukolím a invertorem, a k tomu celý systém chlazení jednotlivých součástí včetně baterie.“* Na konci letošního roku by měla být zahájena sériová výroba krytu invertoru, v příštím roce pak budou následovat další varianty, všechny určené pro nového zákazníka, japonskou skupinu Denso. To jsou příklady výrobků, kde můžou částečně využívat stávající výrobní technologie. Vedle toho se připravuje velký projekt pro systémy chlazení. V Písku se budou vyrábět elektrická vodní čerpadla, z nichž část bude dodávána jako součást komplexního modulu chlazení. Pro tyto projekty budou ovšem potřebné nové technologie.

HMMC

Zapůjčili Konu Electric záchranářům

Nošovická automobilka Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) pokračuje v programu, díky kterému můžou obce i organizace z Moravskoslezského kraje na půl roku zdarma využívat elektromobil Hyundai Kona Electric. Tentokrát budou moct vyjíždět tímto elektromobilem ke zraněným volně žijícím zvířatům v celém regionu ochránci přírody ze záchranné stanice v Bartošovicích. Program Společně pro elektromobilitu, v rámci kterého poskytuje nošovický Hyundai vybraným zájemcům elektromobil Kona Electric z vlastní produkce, vypomáhá rozvoji elektromobility v Moravskoslezském kraji. Pilotní projekt na podporu čisté mobility spustila nošovická automobilka loni v létě, kdy na jeden rok věnovala Konu Electric ke služebním účelům pracovníků magistrátu města Třince. Na začátku příštího roku předá nošovický závod v rámci projektu Konu Electric místní akční skupině Frýdlantsko – Beskydy. Další kolo příjmu žádostí spustí automobilka na jaře příštího roku.

Brose CZ

Týmová práce urychlila transfer

Přesun linky Cross Platform Latch (CPL) modulů z německého Wuppertalu do českého Rožnova pod Radhoštěm proběhl mimořádně pružně, a umožnil tak rychlé zahájení produkce systémů otevírání dveří v požadovaném množství a kvalitě.

První informace o transferu produkce modulů CPL, což jsou kompletní moduly otevírání dveří, z německého Wuppertalu do Rožnova začaly přicházet do českého Brose v červnu. Přitom spuštění nově instalované linky bylo naplánováno už na srpen. *„Tento termín se zpočátku zdál naprosto nereálný. Každý zkušený kolega ví, že takový transfer se dá uskutečnit nejrychleji minimálně během tří měsíců, a to s provozními bolestmi, a už vůbec ne během prázdninových dovolených,“* říká Jan Beneš, vedoucí výrobního týmu společnosti Brose.

Nicméně vedení firmy Brose CZ takový časový plán potvrdilo a stanovilo jasný termín zahájení výroby

V rožnovském Brose se rozšířila výroba, přesunula se z Wuppertalu. *Foto: Brose CZ*

v Rožnově pod Radhoštěm a navazující expedici zákazníkům: 21. srpen 2023. Roztočil se kolotoč činností, které měly zabezpečit splnění plánu. Především se změnily priority jednotlivých týmů s tím, že tento transfer měl strategickou důležitost. Projektový tým začal svolávat pravidelné schůzky, kde se řešily jednotlivé kroky akčního plánu – od komunikace se zákazníkem o přesunu výroby přes zajištění nákupu a zjišťování kapacit jednotlivých dodavatelů až po logistiku.

Hektické období začalo zejména pro výrobní tým. Do Wuppertalu odjelo 30 výrobních operátorek a operátorů, kteří pomohli vybudovat německým kolegům kvůli transferu nezbytnou předzásobu modulů, aby bylo možné udržet další linky ve wuppertalském závodě ještě nějakou dobu v chodu. Čeští pracovníci velmi rychle dosáhli požadovaných norem i úrovně kvality výroby. Někteří rožnovští seřizovací technici odjeli až na téměř tříměsíční výpomoc, výrobní operátoři se střídali ve čtrnáctidenních turnusech.

> Transfer ukázal, jak v Brose fungují principy FIRST.

Skutečnost, že se ve Wuppertalu čeští kolegové setkávali i s německými pracovníky, kteří se před 14 lety zaškolovali v závodě Brose v Kopřivnici, svědčí o dlouhodobé těsné spolupráci. Jak bylo už dříve oznámeno, v rámci konsolidace firma Brose Group svoji dceřinou společnost ve Wuppertalu zavírá a výrobu přesouvá mimo jiné na Moravu.

Plánovaný odjezd rožnovských kolegů do Německa přinesl potřebu je nahradit tak, aby byla zajištěna výroba i v Rožnově. Dočasně uvolněná místa ve výrobě nahradili na přechodnou dobu kolegové z jiných týmů. Zároveň se začala uvolňovat část výrobní plochy, na které budou stát jednotlivé moduly. Přesunuly se některé stanice a sklad prototypových dílů.

Projekt se podařilo realizovat v naplánovaném čase a v srpnu byla linka na produkci modulů CPL spuštěna. Zaměstnala 70 pracovníků a nahradila tak projekty, které se v Rožnově postupně ukončují.

„Při takto rychlém transferu výroby je naprostou nutností dokonale otevřená komunikace. Tento transfer jasně ukazuje, jak fungují Brose principy FIRST v praxi. F znamená Family, I Identification, R Respect, S Success a T Team. A právě velká sounáležitost, týmová práce a vzájemný respekt se prokázaly i na tomto projektu,“ hodnotí realizaci přesunu výroby Jan Beneš.

Blanka Polášková,
specialistka komunikace, Brose CZ

INZERCE

Druhý život baterií

„V čele pelotonu firem, které žádají o rychlá dekarbonizační řešení, jsou dnes automotive firmy, oceláři a další velké podniky. To ukazuje, že Green Deal berou vážně skutečně všichni,“ říká **Kamil Čermák, předseda představenstva a generální ředitel ČEZ ESCO**. Součástí dekarbonizačních řešení je i projekt využití baterií z elektromobilů jako energetická úložiště. *„Baterie z elektromobilů možná nebudou velkým příspěvkem k celkové akumulaci, ale představují velký technologický skok pro odvětví automotive,“* myslí si šéf ČEZ ESCO.

V červnu letošního roku jste oznámili zahájení spolupráce se Škodou Auto při druhotném využití baterií z elektromobilů. O co jde konkrétně?
Škoda Auto je pro ČEZ velkým strategickým partnerem v „ozelenění“. Nejenže dodáváme elektrickou energii pro její závody v Mladé Boleslavi a Kvasinách, ale také montujeme na střechy jejích závodů střešní solární instalace.

Pokud jde o baterie pro elektromobily, dohodli jsme se, že těm bateriím, které jsou buď už použité, nebo nesplňují nejpřísnější normy a z nějakého důvodu nemůžou být instalované ve vozidlech, dáme druhý život. Ještě ve spolupráci s dalším partnerem, firmou IBG, tyto baterie propojíme do větších celků a využijeme jako akumulátory energie pro různá řešení.

Komu a k čemu budou tato úložiště sloužit?
Ve firmách to může sloužit například pro vykrývání v situacích, když zakolísá napětí v síti. Firmy si mohou díky bateriím také snížit rezervovaný příkon a tím šetřit desítky tisíc korun každý měsíc. Můžou se tím také vykrývat přetoky a nedotoky energie z obnovitelných zdrojů. Jak obnovitelných zdrojů přibývá, bude potřeba takové akumulace růst. Už dnes je poptávka po bateriích, nemyslím jen těchto našich, větší, než trh nabízí.

„Vysloužilých“ baterií zatím asi k dispozici moc není. Kolik takových, které se vyrobí, ale nepoužijí do elektromobilů, dává Škoda Auto

k dispozici? A kolik je jich třeba na takové jedno smysluplné úložiště?
V tomto případě jde o součást know-how Škoda Auto. Navíc se stále ještě jedná o pilotní projekt, kdy jsme teď v ověřovací fázi. Můžu k tomu jen říct, že požadavky na kvalitu jsou ve Škodovce vysoké, takže se každý den některé baterie vyřadí.

Co se týče potřeby a kapacity, můžete si to představit tak, že například pět baterií z Enyaqu vytvoří bateriový systém, který by byl schopen pokrýt denní potřebu energie až pro 40 domácností.

Jak významná část baterií pro elektromobily se bude podle vás v budoucnu využívat právě tímto způsobem? Takhle se podle vás mají v budoucnu recyklovat všechny baterie?
Hypoteticky by to šlo u všech. Zatím jsme nenarazili na žádný důvod, proč by ze všech nemohlo být velké bateriové řešení. Nicméně určitě se část těch baterií bude recyklovat, aby se mohly znovu využít v autoprůmyslu.

Jak jste s projektem daleko a kdo jsou dnes zájemci o taková vaše bateriová řešení?
Představili jsme princip a chystáme se na první řešení. Máme vytipovaných pár desítek zákazníků z oblasti průmyslu, kterým řešení nabídneme, ale můžou to být i města, která dekarbonizujeme – instalujeme tam obnovitelné zdroje, nabídneme zelenou energii, kogeneraci a k tomu přidáme baterii, která zajišťuje službu výkonové rovnováhy. Celkově chceme letos dodat zákazníkům u nás i v zahraničí až 30 systémů sestavených z baterií elektromobilů.

Aktuálně začínáme na dvou místech vytvářet také vlastní inovační energocentra, jejichž součástí bude právě takové úložiště z elektromobilních baterií a kde si chceme testovat nejrůznější nová řešení z moderní energetiky. První je v Rožnově pod Radhoštěm v areálu naší dceřiné společnosti EP Rožnov. Druhým místem jsou Ivančice u Brna, kde dokončujeme Smart Energocentrum spočívající v inovativní kombinaci produktů moderní energetiky a dobíjecí infrastruktury pro elektromobilitu včetně bateriových úložišť.

V obou případech jde o komplexní projekty, které zapadají do budoucí vize komunitní energetiky, o níž se teď hodně mluví a kterou upravuje už i vládou schválená novela energetického zákona Lex OZE II. Komunitní energetika přinese nové nároky na přenosovou a distribuční soustavu. My v ČEZu víme, že aby dobře fungovala, potřebuje silné centrální řízení soustavy. Tyto dva pilotní projekty, v Rožnově a v Ivančicích, nám dávají příležitost si vše odzkoušet a získat tak v této oblasti náskok.

Když se vrátíme k bateriím pro elektromobily, víte, jak daleko je trh s vysloužilými bateriemi v jiných zemích? Spolupracujete s někým v zahraničí?
Ano, máme sesterskou společnost Elevion v Německu a v Nizozemsku, kde je trh s elektromobily daleko rozvinutější. Spolu s Elevionem připravujeme nabídku pro klienty i ve zmíněných dvou zemích. Nizozemští zákazníci už první baterie dostali. V Evropě je k vidění několik podobných řešení, to naše je však právě svým pojetím unikátní.

Jak významným příspěvkem pro budoucí potřeby akumulace energie můžou bateriová úložiště být?
Pokud máte na mysli jen baterie z elektromobilů, ty budou zřejmě k celkové akumulaci v nejbližší době malým příspěvkem, ale představují velký technologický skok pro odvětví automotive.

Myslíte-li ale baterie celkově, bez nich bychom nebyli vůbec v budoucnu schopni energetickou soustavu, do které bude nabíhat stále větší počet obnovitelných zdrojů, efektivně řídit. Jen samotný ČEZ chce do roku 2030 instalovat obnovitelné zdroje o výkonu šest tisíc megawattů, což odpovídá výkonu tří Temelínů. K tomu chceme přidat akumulační zdroje o výkonu 300 MW. Akumulace pomůže nedoteky nebo přeteky energie vykrývat.

Dneska je ještě akumulace – oproti rozvoji obnovitelných zdrojů – pořád v plenkách. Potřebuje „nakopnout“ podobně jako před pár lety obnovitelné zdroje.

> Největší potenciál pro dekarbonizaci vidíme v budovách a halách.

ČEZ ESCO je společnost zaměřující se na úsporná energetická řešení, dodávky bezemisní a zelené elektřiny skrze certifikáty původu. Zajišťuje komplexní řešení energetických potřeb – od instalace decentrálních ekologických zdrojů včetně bateriových úložišť přes firemní elektromobilitu na klíč až po projekty energetických úspor a komplexní dodávky technického zabezpečení budov. Má přibližně 2000 zaměstnanců. Mezi dceřiné společnosti ČEZ ESCO patří AirPlus, AZ KLIMA, CAPEXUS, ESCO Distribution Systems, ČEZ Energetické služby, ČEZ ENERGO, Domat Control System, E-Dome, EP Rožnov, ENESA, HORMEN a KART.

Říkal jste, že zájemci o vaše řešení jsou hlavně průmyslové podniky. Zdá se vám vzhledem k současné situaci a budoucím potřebám v energetice jejich zájem dostatečný?
Ano, a nejen o bateriová řešení. Zatímco dříve byly hlavními zákazníky subjekty veřejné správy, dnes jsou v čele pelotonu, který po nás chce rychlé dekarbonizační řešení, společnosti jako Liberty Ostrava, US Steel Košice, Třinecké železárny a další podobné. To ukazuje, že Green Deal, což je úspora energií, snížení uhlíkové stopy a zvýšení podílu obnovitelných zdrojů, berou vážně skutečně všichni. Podniky k tomu přitom nevedou jen politické zadání, požadavky bank v oblasti taxonomie nebo snaha uspořit, ale taky jejich odběratelé, kteří stále víc tlačí na to, aby jejich dodavatelé byli „zelení". Od zákazníků, kteří dekarbonizaci zahájili, dostáváme jasný vzkaz: vnímáme velkou konkurenční výhodu, kterou nám udržitelnost přináší.

Dokonce teď vytváříme novou alianci společností, které chtějí společně usilovat o přechod k bezemisnímu hospodářství rychle a efektivně, a posílit tak konkurenceschopnost českého průmyslu. Do iniciativy jsou zapojeny vedle energetických firem například banky a oceláři.

Když má podnik zájem s vámi spolupracovat na komplexní dekarbonizaci, začínáte tím, že ve firmě uděláte nějaký audit? Kde nacházíte největší prostor pro zavedení nových řešení?
Před zahájením tvorby dekarbonizační strategie pro naše klienty vždy nejprve zhodnotíme jejich současný stav – jaké technologie využívají, jaké zdroje jsou v provozu a jakou uhlíkovou stopu produkují, jaká opatření již byla realizována atd. Až když detailně porozumíme aktuální situaci našeho zákazníka, připravíme mu na míru dekarbonizační strategii tak, aby byla v souladu s jeho businessovou strategií a napomohla k dosažení obchodních cílů.

Největší potenciál vidíme jednoznačně v budovách a halách. Některé z nich třeba byly v 90. letech zateplené, ale takovým způsobem, že se musí odpláštit a zateplit znova.

Pak je samozřejmě prostor všude tam, kde jsou volné plochy, na kterých se dají instalovat nějaké obnovitelné zdroje, zejména solární elektrárny. To jsou dvě nejdůležitější věci. Další souvisí s druhem podnikání. U ocelářů může jít například o výměnu uhelných pecí za elektrické obloukové nebo plynové.

Výhodou ČEZ ESCO je, že sdružuje přes 20 společností, z nichž každá má jiné kompetence. A společně umí dodat komplexní produkt, tedy navrhnout a realizovat komplexní dekarbonizaci. U velkých firem je to proces na léta dopředu.

Kamil Čermák vystudoval Vysokou školu ekonomickou a Erasmus University Rotterdam. Působil jako reportér a moderátor v České televizi a následně jako mluvčí a poradce ministra průmyslu a obchodu. Od roku 1995 vystřídal několik vedoucích manažerských pozic ve společnostech Czech Telecom, České Aerolinie, BM Management (private equity), ČEZ Polska a v letech 2012 až 2016 řídil mediální dům Economia. Od roku 2016 je předsedou představenstva a generálním ředitelem ČEZ ESCO. Kamil Čermák je členem správní rady Aliance pro bezemisní budoucnost a předsedou představenstva Svazu moderní energetiky.

Když jste zmínil obnovitelné zdroje na volných plochách, měl jste asi na mysli hlavně střechy objektů.
To je velmi častý požadavek, ale ne vždycky to na střeše vybudovat jde. Někdy to střecha prostě neunese, někde je problém třeba s hasiči. Jsou to všechno relativně nové věci a někde chybí jasná pravidla.

Narážíte i někde jinde na problémy související s legislativou?
Největším problémem je určitě obecně složitost a délka povolovacích procesů v oblasti budování obnovitelných zdrojů. Moc bychom stáli o to, aby se to zpružnilo. Zároveň by se mělo zrychlit vyřizování dotací.

ČEZ se významně angažuje v budování dobíjecí infrastruktury pro elektromobily. Jak máte tyto činnosti rozdělené mezi „velký ČEZ" a ESCO? Jaké máte v této oblasti plány?
Dělení je takové, že „velký ČEZ" má na starosti běžnou veřejnou infrastrukturu a ESCO se zaměřuje na projekty šité na míru. Jako příklad můžu uvést, že jsme více než padesát dealerství vybavili dobíjecími wallboxy, které můžou využívat jejich zákazníci a partneři.

ČEZ je, co se týče výkonu dobíječek, jednička na trhu. Celkově už vybudoval v Česku okolo 600 dobíjecích stojanů o celkovém výkonu 40 MW, což je o třetinu víc, než má nejbližší konkurent. Řidiči elektromobilů tak u ČEZ dobijí v průměru nejrychleji u nás. V rámci vize Čistá energie zítřka si ČEZ vytyčil dosáhnout do roku 2025 počtu 800 stojanů a zároveň znásobit jejich výkon. Poptávka po zkrácení času dobíjení je velká, proto stavíme dobíjecí huby a instalujeme ultrarychlé stojany o výkonech 100 a víc kW, a to zejména ve vytížených lokalitách, u hlavních tahů a ve městech. Rozšiřujeme i počet našich externích partnerů, u kterých si mohou zákazníci své elektromobily dobít, v poslední době přibyl například obchodní řetězec Tesco.

Libuše Bautzová

Toyota Motor Manufacturing Czech Republic

Cesta k nulovým emisím

Výrobní závod Toyota Motor Manufacturing Czech Republic v Kolíně (TMMCZ) chce do roku 2030 **dosáhnout uhlíkové neutrality** a již o deset let později by měl vytvářet nulové emise CO_2. Hlavní oblastí, na kterou se zaměří, je redukce spotřeby energií, přechod na bezemisní zdroje a zlepšení technologií.

Foto: TMMCZ

TMMCZ jako **zelený závod** minimalizuje množství látek vypouštěných do ovzduší jak při produkci, tak i u výrobků. Šetří elektrickou energií, plynem a vodou, využívá vlastní čistírnu odpadních vod. Neustále pracuje na snižování hladiny produkovaného hluku. Recykluje odpad a vyrábí tak, aby minimalizoval jeho množství.

Kolínská Toyota snižuje emise průběžně už řadu let. Jen mezi roky 2021 a 2022 se snížil objem emisí způsobených spotřebou elektřiny a plynu o téměř tisíc tun CO_2. Závod nakupuje už od roku 2019 zelenou elektřinu z obnovitelných zdrojů, čímž snížil uhlíkové emise o více než 60 procent.

Ke snížení spotřeby energie přispěla také výměna světel za úspornější LED nebo instalace start/stop systémů.

Do roku 2030 bude v kolínském závodě následovat postupná náhrada technologií na zemní plyn a přechod k obnovitelným zdrojům. V roce 2040 by měly být všechny technologie na zemní plyn nahrazeny novými zdroji na vodík a bioplyn.

Výrobní závod zavádí ekologická řešení i v jiných oblastech. Například spustil v červnu první nabíječku elektrovozů v areálu, kterou v současnosti využívá ostraha pro nabíjení elektrické Toyoty Proace sloužící jako zásahové vozidlo. Cyklistům a koloběžkářům začaly sloužit nové stojany s fotovoltaickými články na nabíjení elektrokol či koloběžek, což představovalo investici okolo milionu korun. V červnu stočili první med od dvou včelstev, která umístili v lesoparku u lakovny v rámci podpory biodiversity.

Významným příspěvkem ke snižování emisí z dopravy bylo rozšíření přepravy produkce po železnici. *„Dříve jsme vozili po železnicích zhruba 20 procent produkce, v loňském roce jsme tento objem zvýšili a po železnici se transportuje 46 procent vyrobených vozů. Tím se významně eliminuje objem emisí, které by produkovala silniční nákladní doprava,“* doplňuje tiskový mluvčí automobilky TMMCZ Tomáš Paroubek.

Nulových emisí z výroby mají v roce 2040 dosáhnout všechny evropské závody značky Toyota. Toyota zároveň plánuje do roku 2050 snížit emise vyráběných vozů proti současnosti o 90 procent. ***red***

MOTOR JIKOV Group

Slévárna jde s trendem, přechází na výrobu pro elektromobily

Českobudějovický strojírenský holding se připravuje na dobu bez spalovacích motorů. **Obchodníci se snaží získat nové zakázky**, které zajistí výrobu a odbyt i v době, kdy bude možné v Evropě prodávat pouze osobní vozidla na alternativní pohony. První významnější úspěchy už si zapsala společnost MOTOR JIKOV Slévárna.

Tlakové licí stroje v hale tlakové slévárny MOTORU JIKOV Slévárna

Foto: MOTOR JIKOV Group

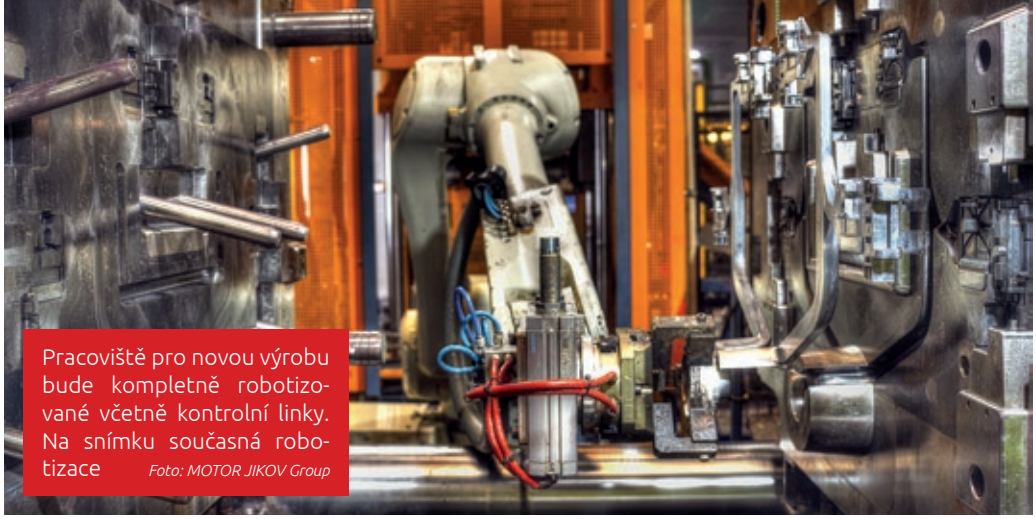
Až čtyřicet procent tržeb z celkových dvou miliard korun bude muset v následujících letech nahradit skupina MOTOR JIKOV Group. Připadají totiž na komponenty automobilů, které v elektromobilech již nejsou. *„Mezi kriticky ohrožené díly patří například systémy motoru, nádrže, výfuku, palivové systémy či převodovky. Ať už začne platit norma Euro 7, nebo ne, nástup elektromobility bude znamenat konec těchto výrob. Jde jen o to, jak rychle to přijde. Naši obchodníci již na nahrazování výrob do klasických spalovacích motorů zakázkami pro elektromobily pracují,“* uvedl generální ředitel MOTORu JIKOV Group Miroslav Dvořák

Víčka pro Volvo a Jaguar

Nový projekt dodávek součástek pro elektromobily získala MOTOR JIKOV Slévárna, divize Tlaková slévárna. *„Jedná se o víčka pro vodní čerpadla, těch je například v elektromobilu až šest. Odlitky budeme dodávat našemu zákazníkovi, společnosti AISIN, odtud pak poputují do značek Volvo a Jaguar Land Rover,“* uvedl ředitel divize Tlaková slévárna Petr Šíma.

Pro MOTOR JIKOV Slévárna půjde o téměř zdvojnásobení tržeb směrem k AISINu. Při plné výrobě by měla slévárna ročně dodávat přes 1,5 milionu víček ve dvou verzích. *„Roční tržby by se pak měly pohybovat kolem dvou milionů eur. Týdně bychom měli dodávat třicet tisíc víček. Zahájení výroby je předpokládáno ve třetím čtvrtletí příštího roku, přičemž začátkem roku čekáme, že projdeme schvalovacím procesem,“* doplnil Petr Šíma.

V rámci projektu si Tlaková slévárna vyzkouší několik novinek. Tou první bude osmiotisková forma, kdy licí stroj vyrobí najednou osm kusů odlitku. *„Zatím jsme obvykle pracovali s jedno- až čtyřotiskovými formami.*



Pracoviště pro novou výrobu bude kompletně robotizované včetně kontrolní linky. Na snímku současná robotizace *Foto: MOTOR JIKOV Group*

> MOTOR JIKOV Group musí nahradit až čtyřicet procent tržeb.

Bude to samozřejmě náročná změna, která nám ale umožní být konkurenceschopní,“ zdůraznil Petr Šíma.

Nová kontrolní linka

Další novinkou bude kontrolní linka, která naváže přímo na proces lití. Linku postaví MOTOR JIKOV Fostron, divize Jednoúčelové stroje. Na zařízení budou probíhat celkem tři kontrolní operace. Půjde například o stoprocentní kontrolu kvality povrchu, což budou zajišťovat kamery. *„I to je pro nás novinka. Laserově se pak bude kontrolovat rovinnost povrchu a kontrolou projde i těsnost odlitku. Linka bude pracovat v taktu jeden kus za deset vteřin,“* upřesnil ředitel divize Tlaková slévárna.

Další operací, kterou linka zajistí, bude výrobní čištění odlitku. Ve firmě opět zvolili pro ně nový postup. Místo klasického mokrého praní půjde o suché ionizované čištění, kdy jsou vyrobené kusy čištěny proudem vzduchu, který je ionizován pomocí zářičů, což je zbaví elektrického náboje. Veškeré nečistoty se totiž na odlitku drží právě díky elektrostatickému náboji. Investice do kontrolní linky vyjde na zhruba dvanáct milionů korun. ***red***

INZERCE

TOYOTA
MIRAI

INSPIRUJTE SE BUDOUCNOSTÍ

VODÍK VE SVÉ NEJHEZČÍ PODOBĚ

Krátce o trendech a technologiích

Evropská výroba čipů

TSMC postaví závod v Drážďanech

Ve druhé polovině příštího roku chce zahájit tchajwanský výrobce čipů Taiwan Semiconductor Manufacturing Company (TSMC) výstavbu své první evropské továrny. Firma oznámila, že do závodu v německých Drážďanech bude investovat společně s podniky Bosch, Infineon a NXP, z nichž každý získá desetiprocentní podíl na novém projektu. Celková hodnota investic by podle TSMC měla přesáhnout deset miliard eur a výroba by měla být spuštěna do konce roku 2027. Podle německých médií má TSMC šanci získat od vlády v Berlíně pobídku ve výši pěti miliard eur. Podle německého ministra hospodářství Roberta Habecka bude podpora poskytnuta v rámci Evropského paktu o čipech, což je nařízení, které má vést k většímu zájmu investorů o výstavbu polovodičových továren v EU. Právě výše podpory je pro většinu investorů jedním z nejdůležitějších kritérií při rozhodování, kam svůj projekt umístí. Závod na výrobu polovodičů za 17 miliard eur chce v německém Magdeburgu s vládní podporou postavit také americký Intel.

Sériová produkce modulu pro palivové články

Bosch investuje do vodíku

Společnost Bosch zahájila ve svém závodě ve stuttgartském Feuerbachu sériovou výrobu Fuel Cell Power modulu pro palivové články. Pilotním zákazníkem pro využití těchto komponent bude firma Nikola Corporation se sídlem v USA, která k tomu využije svůj elektrický nákladní vůz na vodíkové palivové články třídy 8, jehož uvedení na severoamerický trh je naplánováno na třetí čtvrtletí roku 2023. Společnost Bosch působí v celém vodíkovém hodnotovém řetězci a vyvíjí technologie pro jeho výrobu a použití. V oblasti vodíkových technologií už dnes zaměstnává víc než tři tisíce lidí. Mezi lety 2021 a 2026 hodlá investovat do těchto technologií téměř 2,5 miliardy eur a do roku 2030 plánuje dosáhnout v této oblasti obratu ve výši zhruba 5 miliard eur. V řešeních pro vodíkovou ekonomiku se Bosch spoléhá na globální výrobní síť a především na zdatnost svých německých poboček. Například závod Bosch v Bamberku bude zásobovat továrnu ve Feuerbachu zásobníky palivových článků a důležité systémové komponenty, jako je elektrický vzduchový kompresor a recirkulační dmychadlo, pocházejí ze závodu Bosch v Homburgu.

Future Mobility Development Center v Sokolově

BMW oficiálně otevřelo testovací areál

Koncem července byl v Sokolově oficiálně otevřen nový testovací areál Future Mobility Development Center (FMDC). Stojí za ním společnost BMW, jejíž člen představenstva zodpovědný za vývoj Frank Weber popsal nový projekt takto: *„S naším novým vývojovým centrem Future Mobility Development Center jsme vytvořili jedinečné testovací místo určené výhradně pro vysoce náročné testování automatizovaného řízení a parkování až do úrovně 4. Na 600 hektarech testujeme všechny možné jízdní podmínky s maximální flexibilitou a obrovskou efektivitou: město, venkov, dálnice, stejně jako automatizované parkování.“* Jde o první takové vývojové místo svého druhu ve střední Evropě. Investice do projektu dosáhly 300 milionů eur a jeho role v budoucím rozvoji mobility společnosti BMW bude klíčová. Nové testovací místo umožňuje nejen testování a další vývoj technologických inovací, ale je také příkladem toho, jak byly do koncepce důsledně integrovány a implementovány nejvyšší standardy ochrany životního prostředí a udržitelnosti. FMDC v Sokolově završuje stávající skupinu testovacích míst BMW v Aschheimu u Mnichova, Miramas ve Francii a Arjeplog ve Švédsku.

Technická univerzita Liberec

Autonomní vozítko uspělo v soutěži

Mezifakultní tým Technické univerzity v Liberci vyvinul autonomní užitkové vozidlo pro přepravu nákladu v obtížných podmínkách, kterým se dokázal prosadit mezi 200 finalisty evropské soutěže „Regiostars 2023“, jež oceňuje nejlepší projekty podpořené z evropských fondů. Samořiditelná plošina pro speciální transportní operace především v průmyslu je díky vyvinutému softwaru a vlastnímu „myšlení“ schopná měnit a optimalizovat naplánovanou trasu podle aktuální situace. Klíčový přínos výzkumu spočívá v několikaúrovňovém způsobu řízení. Plošiny jsou vybavené řadou senzorů i unikátním viděním, liberečtí vědci mimo jiné využili jako první na světě pro další pokročilou sensoriku řízení vozidla technologii pro rozšířenou realitu Microsoft HoloLens. Platforma ji využívá pro přesné sledování polohy vozidla v reálném čase. Díky systému senzorů a unikátnímu vidění se plošiny dokážou vyhnout případným překážkám, jako jsou sloupy, boxy, lidé nebo zvířata, a bezpečně se dostat do cílového bodu. Konstrukce platformy je tvořena z lehkých materiálů, pohání ji elektromotor.

Foto: SP ČR

Jan Rafaj, prezident SP ČR

Příležitost pro reset

„Ztratili jsme spoustu času a oslabili Evropu, ale to, že jsou dnes politici daleko ochotnější naslouchat, ve mně vyvolává určitou naději – byť vím, že to bude těžké. ***Teď si Evropa začíná uvědomovat, že se bez některých strategických vstupů neobejde.*** *Zatím se mluví hlavně o čipech, ale věřím, že brzy se bude nahlas mluvit třeba o oceli,“* říká prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR Jan Rafaj.

U našich západních sousedů rostou obavy z hluboké recese. Zhoršující se stav německé ekonomiky hrozí vyvolat otřesy po celé Evropě. A česká ekonomika je na německé významně závislá. Nemáte z toho také obavy?
Německo se vehnalo samo do úzké uličky. Jeho sázka na plyn z Ruska a například na produkty strojírenství z Číny se jasně ukazuje jako šlápnutí vedle, které bude Německo hodně bolet. A bude bolet celou Evropu, to je pravda. Na druhé straně je to příležitost pro reset, pro nové nastavení v Evropě.

Zatím se vše řešilo v Evropě kombinací regulace-dotace a teď sklízíme důsledky. Ale nebude to znamenat konec evropského průmyslu. Současnou situaci vnímám jako takové velké zatřesení, upozornění, že je třeba začít velmi rychle pracovat na alternativních řešeních, projít nějakou vnitřní transformací.

Někteří ekonomové mluví o tom, že Německo zaspalo i v oblasti inovací, že jeho výroba je zastaralá. Například Marcel Fratzscher, šéf Německého ekonomického institutu DIW, řekl pro server Politico: *„Německo nemá co nabídnout v žádném z nejdůležitějších sektorů orientovaných na budoucnost, to, co existuje, je starý průmysl.“* Takže s tím byste nesouhlasil?
Nemyslím si, že je německý průmysl zastaralý. Německo je pořád tahounem nových technologií, robotizace, automatizace. Ano, má před sebou velmi závažný problém se sektorem automotive, protože vsadilo na čínskou kartu. Předalo Číně v podstatě zadarmo know-how a dovolilo, aby tamní ekonomika s regulovanými

cenami vstupů začala vyrábět obdobně kvalitní auta jako Němci, ale za nižší ceny. Teď hrozí, že oni začnou vyvážet auta do Evropy. A o tom je celá ta debata o německém průmyslu. Rovněž Němci brzdili svou průmyslovou mašinu přílišnou byrokracií a regulacemi.

Měli bychom se z toho poučit. Podobně jsme v 90. letech obětovali textilní průmysl. Pokrytecky jsme otevřeli trh a vůbec nám nevadilo, že kupujeme tričko za 60 korun, které vyráběli někde v Bangladéši děti v nezdravém prostředí chemických látek. Teď děláme něco podobného s ocelí a dalšími kritickými vstupy či výrobky. Tvářili jsme se, že nevadí, že zaniknou naše ocelárny, protože si můžeme koupit ocel z Asie – bez ohledu na to, v jakých podmínkách, s jakou dotací státu a s jakým dopadem na životní prostředí je vyrobená. Nově to přichází s auty.

Sem patří energie, ocel, ale třeba i těžba lithia nebo výroba některých strategických komponent, jako jsou například čipy. Bez toho se evropský průmysl dopředu nepohne.

Ale je vidět, že se něco děje. Měl jsem radost, když na posledním setkání prezidentů Business Europe *(Confederation of European Business, lobbistická skupina zastupující podniky všech velikostí v EU a sedmi evropských zemích mimo EU. Tvoří ji 40 národních průmyslových a zaměstnavatelských organizací – pozn. red.)* bylo jedním z hlavních témat „jak zachovat konkurenceschopnost Evropy“. Business Europe má plán a jedná o něm s Evropskou komisí. Je velký rozdíl, jak naslouchala Komise ještě před pár lety a jak naslouchá dnes a jak je ochotná některé kroky revidovat.

Důkazem toho, že Evropa bere hrozby vážně, je například návrh zákona o kritických surovinách, jehož cílem je zajistit základní suroviny pro zelenou ekonomiku. Už jen úvaha o tom, že by se v Evropě začalo znovu něco těžit, byla dříve nepředstavitelná. Uvažuje se také o větší ochraně trhu a zpřísnění podmínek pro dovoz čínských produktů, třeba i elektromobilů, aby měli všichni výrobci rovné podmínky.

> Musíme zabránit tomu, aby se dovážely automobily, které neodpovídají „zelené transformaci“.

Myslím, že pokud chceme začít tu naši vývozní myšlenku demokracie a zeleného světa brát vážně a důsledně a přestaneme být pokrytci, musíme se smířit s tím, že trička, ocel a nakonec i ta auta budou dražší. Prostě nedovolíme neférovou soutěž z Asie.

Podpora je nutná

Měla by mít EU vytipované některé sektory, kterých by se neměla zbavovat, a nějak je podpořit? Například z těch tradičních chemický či právě už zmiňovaný ocelářský průmysl, ale třeba i automobilový sektor?
Jsem si jistý, že v rámci Evropy máme mít mapu strategických vstupů.

Měli bychom při zvažování podpory ať už starých nebo nových byznysů čekat, s čím přijde EU, nebo můžeme něco dělat sami v ČR i bez toho? V čem můžeme být sami více iniciativní? Co třeba snažit se více lákat zahraniční investory na štědré investiční pobídky?
Určitě ano. A proto také s povděkem kvituji zřízení vládního Výboru pro strategické investice, který má nejen podpořit investice, ale také hledat způsoby, jak pro ně zjednodušit legislativu. Jsem moc rád, že se u nás dnes hovoří už o konkrétních investicích: gigafactory WV u Plzně, LG baterkárna v Karviné, onsemi v Rožnově, Vitesco v Ostravě, to je obojí výroba čipů, a mnoho dalších. Právě to jsou strategické investice pro budoucí vývoj Evropy.

Ještě před nástupem do funkce jste jmenoval pět prioritních oblastí, na které se ve své funkci chcete zaměřit: finální český produkt, Green Deal, digitalizace, trh práce a infrastruktura. Co myslíte „finálním českým produktem“? Že to musí být výsledek českých rukou nebo mozků?
Kolegové mě už upozornili, že bych neměl používat „český produkt“, ale lépe „česká přidaná hodnota“. Nemusíme tady všechno vyrábět od začátku až do konce, ale měli bychom i v tom dodavatelském řetězci dodávat celé sofistikované soustavy, kde se uplatnil český výzkum a vývoj, a nejen jednoduché komponenty. Takže volám po vyšší přidané hodnotě, která se vytvoří v České republice.

Automotive: žádná dramata

Říkal jste na začátku rozhovoru, že problémem Německa je automobilový průmysl. Což znamená, že problém můžeme mít i my. Je podle vás dobře, že je v ČR automobilový průmysl tak významnou složkou ekonomiky? Jste hrdý na to, že jsou tady tři finální výrobci osobních automobilů a desítky významných dodavatelů, nebo to dnes považujete za nebezpečné?
Jsem na to nesmírně hrdý. A nepovažuju to za žádnou velkou hrozbu pro český průmysl. Rozvoj automobilového průmyslu pomohl v 90. letech transformovat českou ekonomiku. V Moravskoslezském kraji dokázal vstřebat lidi, kteří původně pracovali v obřích státních firmách,

které skončily nebo se transformovaly. Automobilky přinesly kapitál a know-how.

Mluvíte o tom v minulém čase…
Jsem přesvědčený, že auta budou hrát i nadále v našich životech důležitou roli. Jen musíme zvládnout transformaci. Když se podívám na strukturu českých automotive firem, tak tam nevidím do budoucna žádná dramata. Většina firem je schopná se transformovat na elektromobilitu, případně už dnes nevyrábějí jen komponenty spojené se spalovacím motorem. Tím nechci říct, že by nebyla žádná firma, která by zanikla nebo měla transformační cestu těžší.

Pokud se podaří zabránit tomu, aby se do Evropy dovážely automobily, které neodpovídají „zelené transformaci", jsem si jistý, že automobilový průmysl bude mít v Evropě i do budoucna významné místo a bude dál přinášet zajímavou a dobře placenou práci. To neznamená, že zde nebudou posilovat i jiné segmenty třeba v digitalizaci.

Je kromě zajištění ochrany trhu před čínským dovozem ještě něco, co Svaz prosazuje s cílem pomoci v transformaci automobilovému průmyslu?
Ano, například bojujeme proti původnímu návrhu normy Euro 7, protože ji považujeme za neracionálně nastavenou. Druhá věc, za kterou silně bojujeme, je urychlení výstavby infrastruktury pro elektromobily. A třetí věc se týká nákladních vozů a hromadné dopravy, kde se teprve rozhoduje, jakým směrem se půjde. Zatím se testují technologie vodíkového i čistě elektrického pohonu.

Mimochodem, jaký je váš vztah k elektromobilitě? Čím jezdíte?
Jsem ve fázi testování. Do naší firmy jsme pořídili několik typů elektromobilů, od nejmenších přes manažerské až po dodávky, abychom si vyzkoušeli, jak to pro firmu vychází a jak nastavit provoz. Já sám mám plug-in hybrid. Vnímám, že elektromobilita je budoucí směr. V minulosti mi byl sympatický vodík, ale zdá se, že v Evropě bude v osobních vozech upozaděn.

To, co dnes na elektromobilitě vidím jako překážku pro větší rozšíření, je cena vozů pro běžného občana a infrastrukturní dostupnost. Ale myslím, že to jsou přechodné překážky.

Foto: SP ČR

Jan Rafaj vystudoval právo na Masarykově univerzitě. Profesní kariéru zahájil před dvaceti lety ve Válcovnách plechu Frýdek-Místek, později strávil jedenáct let v různých manažerských pozicích v ostravské huti Liberty (dříve ArcelorMittal). Od roku 2017 je generálním ředitelem ostravské společnosti Heimstaden, která je největším poskytovatelem nájemního bydlení v Česku. Vedle toho je také místopředsedou dozorčí rady OKD. Od roku 2011 byl viceprezidentem Svazu průmyslu a dopravy ČR. V květnu 2023 byl zvolen jeho prezidentem.

Co přinesou evropské volby

Příští rok v červnu budou volby do Evropského parlamentu. Myslíte, že může poté dojít k nějaké změně v pohledu na zelená témata?
Komise, která vznikne po volbách v příštím roce, bude mít z hlediska nového ekonomického nastavení EU obtížný mandát. Budou to velmi důležité volby a dnes nevíme, jestli bude parlament víc zelený, nebo ochranářský, důležité proto bude, koho

zvolíme. V každém případě se budou přepisovat určitá paradigmata, s nimiž jsme v Evropě žili několik desítek let.

Budou se měnit zavedená paradigmata. Bude se podle vás měnit i něco z toho, co se přijalo v posledních letech, třeba něco, co se týče cílů zelené agendy?
Nelze to vyloučit. Už dnes vidíme, že Komise přehodnocuje a koriguje některé kroky. To se týká například emisních povolenek. Když zjistila, že jejich cena letí nahoru rychleji, než předpokládala, přišla s nástroji, které by to měly kompenzovat.

Určitě se nedá očekávat, že by EU pozastavila zelenou transformaci. Nicméně naše debaty se musí soustředit na to, abychom si ujasnili, co jsou dosažitelné cíle a co bude jejich důsledkem, jak se promítnou do ceny finálních produktů. A pokud těch cílů budeme chtít dosáhnout rychle, zda není na místě podpořit je ještě dalšími dotacemi. Zelená ekonomika by jednou přišla tak jako tak. Pokud ale chceme rychlou transformaci, musí tady být nějaká silná podpora. Obecně nejsem zastáncem dotací, ale když se podíváte na liberální americký trh, kde přijímají „dotační" zákony, tak je jasné, že Evropa na to musí reagovat.

Trh práce stále problémem

Jedním z významných faktorů pro rozvoj ekonomiky je trh práce. Obyvatelstvo stárne a ubývá lidí, kteří by chtěli, respektive mohli pracovat. Týká se to celé Evropy. Němečtí zákonodárci přijali před nedávnem nový imigrační zákon, který odstraňuje mnohé z byrokratických překážek, kterým zahraniční kvalifikovaní pracovníci čelili při usazování v zemi. Česká vláda schválila program Digitální nomád, jehož cílem je také usnadnit mezinárodní mobilitu pracovníků. Stačí to?
Zdaleka ne. Už před dvěma lety jsme předložili ještě dosluhující vládě a teď znovu nové vládě materiál, který byl podobný tomu, který schválili v Německu. Upozorňovali jsme přitom, že je třeba změnit některé paragrafy v cizineckém zákonu a v dalších předpisech, aby bylo jednodušší přilákat víc zahraničních pracovníků. Zatím se s tím neudělalo nic. A dokonce návrh cizineckého zákona, který byl představený asi před třemi měsíci, tuto záležitost nikam neposouvá.

Nicméně na minulém zasedání Výboru pro strategické investice to byl jeden z bodů k jednání o posílení trhu práce. Shodli jsme se, že je možné některé kroky učinit hned, například navýšit stávající kvóty. A vláda slíbila, že to udělá. O dalších věcech vyjednáváme a do konce léta by měly být jasné konkrétní změny, které je možné také udělat rychle. Takže tady jsem rovněž víc než mírný optimista a věřím, že se v následujících dvou letech posuneme.

Libuše Bautzová

INZERCE

Víc než jen nouzové řešení

Foto: GiVE Management Consulting

Interim management znamená, že společnost dočasně pověří řízením externího interim manažera. Tito **odborníci obvykle přebírají odpovědnost** na první nebo druhé úrovni řízení. Vzhledem k velké odpovědnosti patří mezi základní kompetence nezávislých odborníků zkušenosti, schopnost vedení a technické znalosti. Firmy ale obsazují interimisticky i odborné funkce v případě, že jim patřičný odborník chybí. Zde mluvíme o interim expertech. Interim manažeři jsou využívaní často i v automobilovém sektoru.

Podpora poskytovaná interim manažerem nebo expertem je od počátku určena na **omezenou dobu**, převážně na několik měsíců. Délka trvání však silně závisí na cílech, které příslušná společnost s interim managementem sleduje.

Příklady využití

Interim manažer tradičně **přebírá řídicí úkoly** v případě krátkodobé nepřítomnosti stálého manažera. Mezitím však jeho úkoly dalece přesahují tento rámec. Společnosti mohou využít jeho dlouholetých zkušeností a odborných znalostí i v jiných situacích.

Může jít například o úkoly v oblasti **projektového řízení** nebo o konkrétní realizaci nových strategických směrů v určitých oblastech podniku, jako je nákup, prodej, výroba, logistika, kvalita, finance a HR. Zadání je vhodné i pro náročné úkoly, jako je **reorganizace** nebo **restrukturalizace**, které vyžadují zvláštní vůdčí vlastnosti a určitý odstup od interních procesů.

V posledních letech se proto interim manažeři často ujímají úkolů v oblasti **řízení změn**. Právě zde je zapotřebí kompetence a zkušeností k realizaci naléhavě potřebných, ale často zdlouhavých procesů, a to i přes odpor uvnitř podniku.

Interim experti často vyplňují odborné mezery v případech, kdy odborné know-how je zapotřebí jen na **omezenou dobu**, jako například v oblasti launch managementu. Případně může jít o situace, kdy odborník, například expert na dodavatelskou kvalitu, není na pracovním trhu k dispozici.

Přínosy pro podniky

Interim manažer přináší do firmy dlouholeté zkušenosti, nové perspektivy a příslovečný závan čerstvého vzduchu. Navíc není tak úzce spjat s podnikovou strukturou, a proto může pracovat efektivněji a cíleněji.

V případě nepřítomnosti manažera ve firmě může interim manažer nastoupit pružně, v krátkém čase. Firma tak není nucena okamžitě přijmout a zaškolit nového manažera, ale díky interim manažerovi procesy běží dál a nedochází k výpadkům nebo zpožděním.

Flexibilní specialisté a experti se navíc přizpůsobují potřebám firmy. Zejména v současné situaci je to obrovská výhoda, která se projevuje i finančně.

Tipy pro úspěšnou spolupráci

Pro zajištění hladkého průběhu spolupráce s interim manažerem je dobré dbát těchto doporučení:

- Vyberte vhodného interim manažera, který má požadované odborné znalosti a odpovídá firemní kultuře.
- Připravte si všechny dokumenty potřebné pro hladký průběh předání.
- Stanovte konkrétní cíle a úkoly.
- Otevřeně informujte zaměstnance o situaci.
- Nastavte jasnou komunikaci na všech úrovních řízení hned od začátku. To zahrnuje pravidelnou zpětnou vazbu z obou stran.
- Připravte sebe i zaměstnance na všechny nadcházející změny.
- Ujistěte se, že všichni podporují rozhodnutí interim manažera – vedení i zaměstnanci.

Při dodržení těchto doporučení může společnost nejvíce profitovat z interim managementu, který je dnes mnohem více než jen nouzovým řešením v případě nepřítomnosti manažera. Tito experti svými schopnostmi spíše poskytují do budoucna **nové možnosti růstu**.

Petr Prokop, *majitel a jednatel*
společnosti GiVE Management Consulting GmbH

Rally Dakar / Toyota Gazoo Racing Czech

Nikdy to nevzdám

„Před pouští musíte mít zdravý respekt,“ říká **Tomáš Ouředníček, osminásobný účastník Rally Dakar, ostřílený cross-country** závodník a první český závodník spojený oficiálně se značkou Toyota. V lednu odstartuje v Saúdské Arábii devátý dakarský závod – tentokrát jako pilot týmu Toyota Gazoo Racing Czech (TGRCZ) s vozem Toyota Hilux GR T1+.

Nejprestižnější, nejsledovanější a nejnáročnější motoristický závod na světě, který přináší nekompromisní soutěžení v extrémních pouštních podmínkách a přitahuje pozornost miliardy fanoušků z celého světa. Událost, která testuje hranice lidské odolnosti, technických dovedností a strategického myšlení jezdců a týmů. Taková je každoroční Rally Dakar.

Během letošního podzimu a zimy vrcholí přípravy na nadcházející závod. Startuje 5. ledna v saúdskoarabském městě AlUla a skončí po pěti tisících kilometrů s devíti bivaky 19. ledna v Yanbu na břehu Rudého moře.

Pomohla česká Toyota

Tomáš Ouředníček není žádný nováček, závodí už déle než jednu dekádu. Vyhrál národní šampionáty České republiky i Maďarska, umístil se na čtvrté pozici FIA Světového poháru. Devět let byl držitelem českého rekordu v kategorii automobilů

Tomáš Ouředníček závodí víc než dekádu, z Dakaru má už sedm medailí.
Foto: Ultimate Dakar

na Rally Dakar – z Dakaru už má sedm medailí. Příští rok ale poprvé pojede novým vozem Toyota Hilux s tovární podporou. Právě Toyota je v závodech přes duny považována za nejspolehlivější vozidlo.

„Značka Toyota je obecně spojována se spolehlivostí, a když k tomu přidáte i ten závodní akcent, má to duši, je to prostě cool," myslí si Tomáš Ouředníček, dnes pilot týmu TGRCZ. *„Nicméně získat tovární vůz a stát se součástí Toyota Gazoo Racing, prestižní závodní stáje této japonské značky, není úplně jednoduché,"* říká a dodává, že zkusil nejprve oslovit Toyotu Česká republika. A hned tam se setkal s pochopením. Zástupci Toyoty ČR pomohli českému týmu propojit se s bruselským ústředím Toyota Gazoo Racing Europe a jihoafrickým výrobcem závodních vozů Toyota Hilux. Jednání trvala dva roky a pak následovaly další měsíce čekání na závodní vůz.

Toyota Hilux GR T1+ dorazila do Česka na jaře a vůz se poprvé představil fanouškům v květnu tohoto roku spolu s týmem TGRCZ na motoristické slavnosti Legendy v pražských Holešovicích.

Co je za dunou

Tomáš Ouředníček se svým stálým navigátorem Davidem Křípalem už mají za sebou několik závodů s novým vozem. O nadcházejícím rally v Saúdské Arábii říká, že teď nejde o to, jak se jejich posádka umístí, cílem je vyzkoušet jízdní vlastnosti a všechny funkce vozu, včetně nastavení řídicí elektroniky.

Pilot a zejména navigátor se musí mimo jiné sžít s elektronickým tabletem, do kterého pár minut před startem dostane posádka „road book", tedy instrukce k trase. *„Road book uvádí cíl a délku etapy a zahrnuje jen záchytné body v podobě obrázků, nemá se skutečnou mapou nic společného. Cross-country závody, což Dakar je, je rally ‚na oči', nevíte přesně, kam jedete, co vás čeká za příští dunou,"* říká Tomáš Ouředníček a popisuje: *„Před pouští musíte mít respekt a sžít se s ní, ale musí to být zdravý respekt, nesmíte se bát. Když vyjíždíte na dunu, vidíte jen modré nebe, nevíte, co je za ní. Na jejím vrcholu máte vteřinu na to zjistit, co je tam dál, jak sjet dolů a hlavně jak najet na tu další dunu. Když fouká vítr, tak zase přes písek nevidíte vrcholky dun. Najednou jste nahoře a padáte dolů. Vyžaduje to velkou koncentraci a jsou k tomu třeba zkušenosti, není to nic pro nováčky."*

Důležitá partnerství

Když se v roce 2018 potýkala česká posádka během jedné etapy v Bolívii s poruchou spojky a dojet do cíle znamenalo nejen auto opravit, ale pak i dojet pouští v noci, celkově bez zastávky 44 hodin, zrodilo se mezi Tomášem Ouředníčkem a Davidem Křípalem heslo „Nikdy to nevzdám". *„Možná i to dnes motivuje firmy, aby se staly našimi partnery,"* říká napůl v žertu závodník.

> Rally Dakar není závod pro nováčky.

Navenek je Rally Dakar velká show, za ní ale jsou tisíce hodin práce a desetimiliony korun. Právě silné finanční zázemí je vedle zkušeností jezdců předpokladem úspěchu. TGRCZ má už řadu stabilních partnerů, bez jejichž podpory by se neobešla, patří mezi ně i významný výrobce přívěsů Agados z Velkého Meziříčí, člen AutoSAPu. Novými partnery jsou kromě Toyoty Česká republika i kolínská Toyota Motor Manufacturing Czech Republic a další firmy.

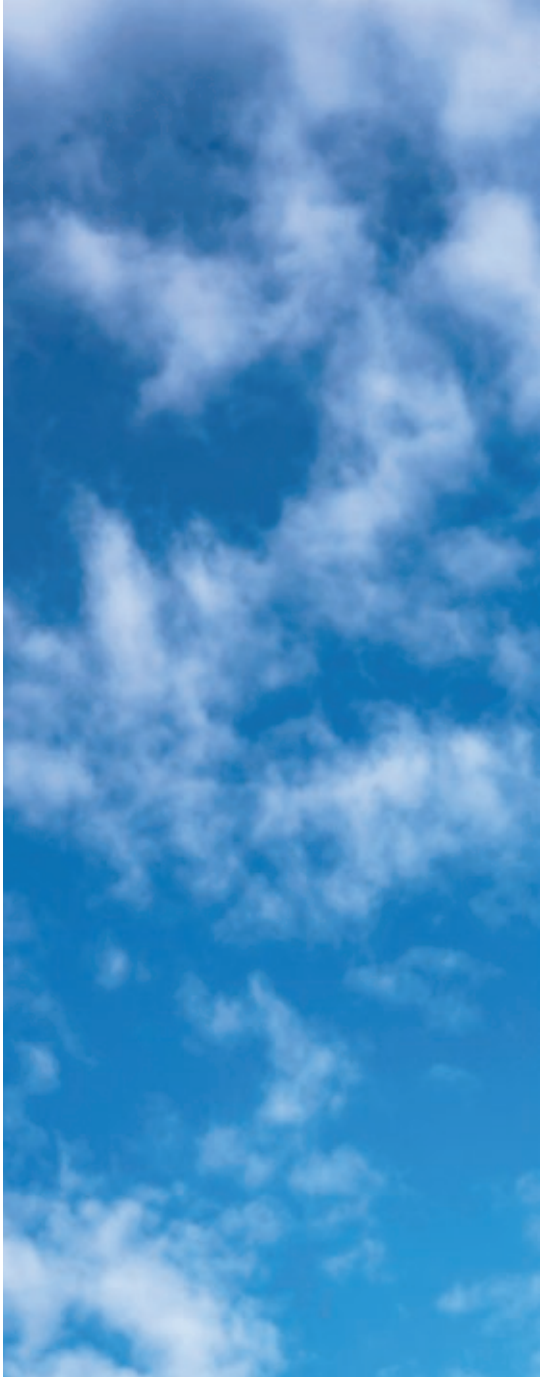
Většinu organizačních záležitostí si řeší sám tým TGRCZ, který zároveň pořádá nejrůznější akce pro partnerské firmy, kde se můžou fanoušci dokonce autem i svézt. Zástupci partnerských společností se pak často také účastní samotných závodů, ať už během startu nebo přímo v některém z bivaků. Řada akcí, které Tomáš Ouředníček se svými kolegy organizuje, je určena i pro učně a studenty. Mají volný vstup na akce a do zázemí týmu. Právě pro ně jsou jak značka Toyota, tak zejména heslo „Nikdy to nevzdám" víc než atraktivní.

„Je pro nás ctí, že můžeme být spojení se značkou Toyota a že máme i podporu dalších firem," říká Tomáš Ouředníček a dodává: *„Nemáme ambici příští Dakar vyhrát. Chceme ukázat našim fanouškům a partnerům, že se dokážeme držet vepředu a že umíme zrychlovat. Naším cílem je dostat se do pěti let mezi prvních pět."*

Libuše Bautzová

Norma Euro 7

Návrh se pod tlakem průmyslu začíná měnit



Nová emisní norma Euro 7 z pera Evropské komise vzbudila velké emoce – zejména ty negativní. Evropští výrobci automobilů, včetně těch českých, **označili normu za nepřijatelnou a nerealistickou**. Argumenty průmyslu zřejmě padly na úrodnou půdu, norma nyní prochází evropským legislativním procesem a tlak na její úpravu postupně nabírá na síle.

Zjednodušeně řečeno, norma Euro 7 má snížit zplodiny oxidu dusíku a pevných částic vypouštěných do ovzduší, přičemž hodnoty navržené touto normou by měla vozidla dodržovat 10 let a 200 tisíc kilometrů. Kromě výfuků by se rovněž měly testovat brzdy a pneumatiky. Nová vozidla by navíc měla mít čidla, díky nimž bude možné emise kdykoliv zkontrolovat.

Norma Euro 7 by měla, pokud by byla schválena, platit od 1. července 2025 do 31. prosince 2034, poté už totiž nebude možné v Evropě prodávat žádné vozy, které by neměly „čistý“ pohon.

Podle Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA) by zavedení normy Euro 7 v podobě představené Evropskou komisí prodražilo každé nové auto o 2000 eur. Zvýšila by se údajně i spotřeba paliva. Co by se naopak omezilo, je dostupnost některých modelů, jejich výroba by se totiž již nemusela vyplatit. Výrobce by navíc norma Euro 7 mohla zaměstnat natolik, že by se nemohli plně věnovat bezemisním vozidlům. ACEA se také obává, že ve finále by zavedení přísné normy mohlo vyústit v uzavření některých výroben a ztrátu pracovních míst.

Sílí koalice odporu

Česká vláda vystupuje proti normě Euro 7 na evropské úrovni od počátku diskusí. Na její stranu se již přidala skupina zemí – jmenovitě Francie, Itálie, Polsko, Rumunsko, Bulharsko, Maďarsko a Slovensko. Právě tato skupina podepsala dokument adresovaný Evropské komisi a ostatním členským státům, v němž se vůči aktuální podobě normy vymezila a požádala o její razantní úpravu. Tlačí především na posunutí plánovaného náběhu nových pravidel. Zatímco návrh Evropské komise počítá s červencem 2025 v případě osobních vozů a červencem 2027 u vozů nákladních, signatářské země požadují posun alespoň o tři roky, respektive o pět let v případě kamionů.

Členské státy se nyní dohadují na společné pozici k návrhu v rámci Rady EU. Skupina osmi zemí stavějících se proti přísné normě bude mít silnou váhu. Podle ministra dopravy ČR Martina Kupky se navíc klub zemí vystupujících proti Euro 7 rozrůstá.

„Ke stanovisku se jednoznačně přidalo svým hodnocením i Německo s tím, že i pro Německo je nepřijatelné přijmout normu Euro 7 v té původní podobě,“ uvedl Martin Kupka na červnovém setkání ministrů dopravy zemí EU v Lucemburku, kde odmítavé stanovisko skupiny zemí zaznělo.

Rozhodnutí Německa či Francie postavit se proti normě podle něj hraje významnou roli. Ministr se dokonce

Ilustrační foto: Shutterstock.com

domnívá, že většina zemí považuje původně navržené termíny náběhu normy za nerealistické. Pokud by došlo na hlasování a státy by držely při sobě, návrh by v aktuální podobě neprošel.

„Troufnu si tvrdit, že v žádném případě – i proto, že máme více než blokační menšinu – Euro 7 v té původní podobě na světlo světa nepřijde,“ prohlásil Martin Kupka. Finální verze normy podle něj bude výrazně upravená a bude vycházet z dokumentu, který skupina zemí sepsala.

Ministr Kupka v Lucemburku argumentoval nejen tím, že by norma mohla ohrozit evropský automobilový průmysl, ale zdůraznil také, že by mohla podkopat dosavadní snahy o snížení emisí v tomto sektoru. Výrobci by se totiž museli zaměřit na investice do další modernizace spalovacích motorů namísto investic do elektromobility či jiných alternativ. Norma by navíc mohla vozidla prodražit, čímž by odradila lidi od nákupu nových ekologičtějších modelů a motivovala by je k co nejdelšímu využívání starých spalovacích motorů.

> „Norma Euro 7 může omezit nabídku některých vozů.“

Normu chtějí upravit i europoslanci

Na úpravu normy to vypadá nejen na poli členských států, ale také v Evropském parlamentu. I ten připravuje k návrhu svou jednotnou pozici. Výsledná legislativa by pak měla být průsečíkem mezi těmito dvěma stanovisky – měla by tedy odrážet jak pozici členských zemí, tak i europoslanců.

Legislativa je nyní na úrovni výborů Evropského parlamentu. Zpravodajem ve výboru pro životní prostředí (ENVI), který má normu v gesci, je český europoslanec Alexandr Vondra (ODS). Ten se pokouší prosadit do stanoviska Evropského parlamentu stejné požadavky, jaké má i česká vláda – to znamená odklad účinnosti a zmírnění pravidel.

> Kromě termínu účinnosti normy by se mohlo změnit i navrhované zpřísnění testování emisí v reálném provozu. Návrh Komise je složitý a nákladný.

„Podpora pro tento přístup se formuje na půdorysu pravicových a středových frakcí v Evropském parlamentu,“ sdělil redakci Ondřej Krutílek, který je asistentem europoslance Vondry. Na druhém břehu podle něj stojí levicoví a zelení politici, ti naopak požadují tvrdší regulaci.

Plenární zasedání Evropského parlamentu by o své pozici k návrhu normy Euro 7 mohlo hlasovat v říjnu či v listopadu. Nejprve je ale potřeba uzavřít práci ve výborech. Kromě hlavního výboru ENVI připravují svá stanoviska i další výbory. Například ve výboru pro dopravu (TRAN) už mají o normě jasno. Norma by podle jeho stanoviska měla začít platit u osobních vozů až tři roky poté, co se na EU úrovni schválí nejen samotná norma, ale také delegované akty, kterými má Evropská komise upřesnit požadavky na testování. S podobnými termíny operuje i příslušný výbor ENVI a také výbor pro průmysl (ITRE), který rovněž stanovisko připravil. U nákladních vozů by se mělo podle TRAN jednat o pět let, ENVI počítá se čtyřmi roky, ITRE s 60 měsíci.

Vše tak nasvědčuje tomu, že by se europoslanci mohli s členskými státy dohodnout, že norma Euro 7 nezačne pro výrobce v praxi platit dříve než v roce 2027. Pravděpodobnější je však ještě pozdnější termín, a to kvůli volbám do Evropského parlamentu a skládání nové Evropské komise v průběhu příštího roku, což jsou události, které by mohly práci na legislativě i delegovaných aktech pozdržet.

Kromě termínu by se mohlo změnit i navrhované zpřísnění testování emisí v reálném provozu. Například stanovisko výboru TRAN toto zmírnění předpokládá. *„Původní návrh Komise na testování byl složitý a nákladný, což by se odrazilo i v ceně vozidla pro uživatele. Změny přijaté v dopravním výboru upravují podmínky testování tak, aby byly spravedlivé a zároveň zajistily bezpečnost vozidla během testů na silnici,“* vysvětlil europoslanec Ondřej Kovařík (za ANO), který je členem výboru TRAN.

Stanovisko dopravního výboru mírní čísla pro látky, které dnes již podléhají platné normě Euro 6. U nových látek výbor požaduje od Evropské komise vyvinutí takových testovacích metod, které budou odpovídat již existujícímu testování podle normy Euro 6. Jak se k tématu postaví výbor ENVI, zatím není jasné, Alexandr Vondra nicméně usiluje o to, aby testování bylo pro automobilky splnitelné a realistické.

Cesta ke kompromisu existuje

Posun legislativy oceňují i čeští výrobci. *„Nedávný vývoj v politické diskuzi o Euro 7 ukazuje, že existuje cesta k dobrému kompromisu, který je cenově dostupný a technicky proveditelný a také přináší další hmatatelná zlepšení kvality ovzduší,“* komentoval vývoj jednání Pavel Roman, vedoucí korporátní komunikace ve společnosti Bosch Česká republika.

Bosch se ztotožňuje se stanoviskem Evropské asociace dodavatelů automobilového průmyslu (CLEPA), které vytyčilo tři hlavní body ke změně. Organizace požaduje nejen posunutí termínu alespoň na rok 2027, ale také jasné podmínky pro testování emisí a tomu odpovídající úrovně emisních limitů.

Pokud se povede podmínky prosadit, Bosch je připraven normu Euro 7 zavést, uvedl Pavel Roman. Automobilový průmysl už podle něj do technologií potřebných pro plnění normy investoval, zpřísnění totiž očekával. Na provedení změn v praxi ale potřebuje více času.

Jiní zástupci automobilového průmyslu, například MOTOR JIKOV Group, jsou však kritičtější a vyčkávají na finální podobu legislativy. *„Další zpřísňování norem nutí celý segment, aby hledal řešení a investoval do něčeho, co za deset let bude úplně k ničemu. Všichni vědí, že spalovací motory jsou dnes na hraně toho, co lze vylepšit, další snižování norem vypouštěných látek už znamená de facto přechod k elektromobilu,“* upozornil generální ředitel MOTOR JIKOV Group Martin Dvořák.

„Norma má okamžitý dopad na automobilky, ty pak přenášejí požadavky na dodavatele, kde je i MOTOR JIKOV Group. Vzhledem k tomu, že stále nevíme, kdy bude platit, nevíme ani, jak se následně její zavedení propíše do celého dodavatelského řetězce,“ uzavřel Martin Dvořák.

Aneta Zachová,
EURACTIV.cz

Vlastně celkem jednoduchá CESTA VZHŮRU

Po sedmdesáti letech existence se čínský automobilový průmysl stal hlavní silou na světovém automobilovém trhu. Od roku 2012 je Čína největším producentem aut na světě a **její náskok se stále zvyšuje**. V roce 2022 se v této zemi vyrobilo 27 milionů motorových vozidel (z toho téměř 24 milionů osobních aut), což je téměř trojnásobek počtu vyrobeného ve Spojených státech.

Společnost BYD před měsícem oznámila výrobu pětimiliontého vozidla NEV Denza N7.

Foto: businesswire.com

Čína si letos v létě připomenula 70 let od počátku automobilového průmyslu v zemi – 15. července 1953 začala ve městě Čchang-čchun v severovýchodní čínské provincii Ťi-lin výstavba první čínské továrny na výrobu automobilů neboli First Automobile Works, tedy předchůdce FAW Group.

Protože v Číně v té době vyrábět automobily nikdo neuměl, významná pomoc přišla od techniků ze Sovětského svazu. Po třech letech příprav a zkušební výroby sjel 13. července 1956 z montážní linky první nákladní automobil Jiefang CA-10. Ve skutečnosti to byl sovětský ZIS-150. Dělníci tehdy vyráběli dveře, střechu a další díly karoserie pomocí kladiv.

První osobní automobil vyrobený v Číně vyjel ze závodu FAW v roce 1958. Luxusní sedan Hongqi (Rudý prapor) CA72 byl kopií amerického Chrysleru. Tato vozidla byla používána především komunistickou elitou při slavnostech a vojenských přehlídkách.

V den oslav 70. výročí sjel z výrobní linky chytré továrny v Čchang-čchunu, osazené stovkami robotů a obhospodařované plně autonomně se pohybujícími zásobovacími vozíky, automobil s pořadovým číslem 55 770 000. *„Překonali jsme řadu problémů, zavedli jsme řadu konkurenceschopných výrobků a učinili jsme pevné kroky v oblasti vědecké a technologické soběstačnosti. Počet zaměstnanců našeho výzkumu a vývoje vzrostl na více než 4500 a vývojový cyklus nových automobilů se zkrátil ze 48 na 24 měsíců,“* řekl při vzpomínkové akci generální ředitel skupiny FAW Qiu Xiandong.

Společné podniky

Skupina FAW se stala ztělesněním rozvoje čínského autoprůmyslu. Patří do tzv. Velké čtyřky čínských státních, respektive municipalitami vlastněných gigantů spolu se **SAIC Motor, Dongfeng Motor a Chang'an Automobile.** Všechny tyto společnosti jsou také součástmi společných podniků se světovými automobilkami, které díky tomu mohou vyrábět svá auta v Číně.

Podobně mají společné podniky se světovými automobilkami i další zavedení velcí výrobci, jako jsou Guangzhou Automobile Group (GAC), Beijing Automotive Group (BAIC), Chery, Jianghuai (JAC) a soukromě vlastněné firmy BYD (Built Your Dreams), Geely, Great Wall (GWM), Brilliance Automotive nebo Seres. K těm se v posledních letech v souvislosti s podporou elektromobility přidalo mnoho nových výrobců, jako jsou Li, Nio, Xpeng, Hozon, Leapmotor nebo Aito.

Unikátní postavení v čínském automobilovém průmyslu zaujímá soukromá společnost Zhejiang Geely Holding Group, kterou založil a vlastní čínský miliardář Li Shufu. Ten sám sebe označuje za „komunistického básníka“. Geely je sice jen sedmým největším výrobcem aut v Číně, ale postupně získalo kontrolu nad automobilkami Volvo Cars, Polestar, Proton, Lotus a producentem londýnských taxi LEVC. Vytvořilo také automobilku Lynk & Co. a je spolumajitelem značky Smart. Kromě toho je i akcionářem německého koncernu Daimler, pod který spadá automobilka Mercedes-Benz, a akcionářem automobilky Aston Martin.

30,6

milionu vozů

je odhad prodejů v Číně v roce 2030 podle společnosti AlixPartners

Jak se zrodila velmoc

Dominantní postavení Číny v automobilovém průmyslu lze přičíst její vysoké výrobní kapacitě. Země s víc než 1,4 miliardy obyvatel má výhodu velkého, stále hladového trhu, což umožňuje dosahovat úspory z masové výroby, a tím i konkurenceschopné ceny. Komunistická vláda rovněž významně investovala do infrastruktury a technologií, což ve spojení s vysokými

Luxusní elektrické SUV Hongqi (Rudý prapor) E-HS9 od FAW Group při prezentaci v Oslu *Foto: PR newswire*

cly na dovážená auta umožnilo čínskému automobilovému průmyslu rychlý rozvoj.

Ještě v roce 1985 se v zemi vyrobilo jen 5200 automobilů a soukromé vlastnictví aut bylo prakticky nemožné. Auta se dovážela především ze Sovětského svazu. V polovině 80. let se ale vše začalo měnit. V roce 1984 započal významnější dovoz z Japonska a ještě o rok dřív podepsala americká společnost AMC (tehdy v majetku Renaultu) dvacetiletou smlouvu na výrobu vozidel Jeep v Pekingu. Skutečný rozmach výroby aut v Číně ale nastal s příchodem Volkswagenu, který v roce 1985 uzavřel smlouvu na 25 let na výrobu osobních automobilů v Šanghaji. Hned za ním přišel s dalším projektem Peugeot v Kantonu.

Zahraniční automobilky začaly v rámci společných podniků v Číně budovat výrobní závody – zprvu pro montáž z dovezených komponent, ale posléze začali přicházet i nejvýznamnější dodavatelé a ve spolupráci se západními firmami se rychle rozvíjela produkce kompletních aut. Do Číny v souvislosti s tím začalo přitékat know-how z celého světa. Následně se v zemi začala otevírat i vývojová centra a do nich přicházeli experti z mnoha zemí.

Rychlý rozvoj čínských technologických společností pomohl domácím výrobcům aplikovat ve svých vozech špičkové technologie. Nové čínské modely jsou standardně vybaveny pokročilými funkcemi, jako jsou asistenční systémy pro řidiče a informační a komunikační systémy, včetně hlasově aktivovaných ovladačů, parkovacích asistentů, bezdrátového nabíjení telefonů, pokročilé filtrace vzduchu, solárních panelů a umožnění mnoha činností přímo z auta.

Místní značky poprvé ve vedení

Poslední čtyři desetiletí dominovaly čínskému automobilovému trhu zavedené globální značky, jako jsou Volkswagen, Buick (GM) a Toyota, které působí ve společných podnicích s čínskými partnery. Konkurenční ceny, rychlejší uvádění nových modelů využívajících nejmodernější technologie na trh a vzestup domácích výrobců elektromobilů, jako jsou BYD, Nio nebo Xpeng Motors, však změnily dynamiku trhu.

Společnost AlixPartners předpovídá, že celkový prodej automobilů v Číně letos vzroste o tři procenta na 24,9 milionu vozů, a vrátí se tak na úroveň prodeje před pandemií. Pro rok 2030 předpovídá růst na 30,6 milionu vozidel, kdy by podle jejího odhadu měly více než polovinu vozidel prodávaných v Číně představovat elektromobily. Jiní analytici, například Bloomberg, tento podíl elektromobilů odhadují dokonce ještě mnohem vyšší.

Čínský trh se potýká s obrovskou nadbytečnou kapacitou. Stephen Dyer, který vede automobilové poradenství AlixPartners v Asii, proto předpovídá vlnu konsolidace. Podle Dyera může do roku 2030 přežít pouze 25 až 30 ze 167 současných značek NEV (New Energy Vehicles, vozidla na nové energie, čisté elektromobily a plug-in hybridy). Víc než dvě třetiny z těchto značek podle něj v loňském roce nezaznamenaly žádný prodej.

V žebříčku nejprodávanějších automobilů v Číně do května 2023 dominuje BYD se čtyřmi modely v Top 10, z nichž Qin Plus postoupil na první příčku, když si polepšil o šest míst s 162 077 novými registracemi (+48,4 %), zatímco modely Dolphin a Yuan Plus si polepšily o více než sto procent.

Expanze do zámoří

Kombinace rozsáhlého domácího trhu a velkých výrobních kapacit umožnila Číně účinně konkurovat na světovém exportním trhu. Čínský automobilový průmysl se začal vážně zaměřovat na zahraniční expanzi a čínské společnosti posilují své prodejní a distribuční sítě ve všech regionech světa, včetně Asie a Tichomoří, Afriky, Středního východu, Ruska a Latinské Ameriky – tedy

Čínský automobilový trh v roce 2022

VÝROBA AUTOMOBILŮ V ČÍNĚ
27 milionů motorových vozidel, z toho 24 milionů osobních

PRODEJ AUTOMOBILŮ V ČÍNĚ
24,2 milionu vozů, z toho 6,9 milionu NEV

EXPORT CELKEM
3,32 milionu vozů, hodnota 44,7 miliardy dolarů

EXPORT DO EU
152 400 automobilů

Zdroj: CGAC, AlixPartners, ACEA, CPCA

> V automotive se očekává velká vlna konsolidace.

V den oslav 70 let od založení společnosti FAW sjel z výrobní linky v Čchang-čchunu automobil s výrobním číslem 55 770 000. *Foto: PR newswire*

Výroba automobilů v Číně

Rok	Motorová vozidla	Osobní	Osobní BEV
2010	18 264 761	13 897 083	neuvedeno
2011	18 418 876	14 485 326	neuvedeno
2012	19 271 808	15 523 658	neuvedeno
2013	22 116 825	18 084 169	14 000
2014	23 731 600	19 928 505	49 000
2015	24 567 250	21 079 427	255 000
2016	28 118 794	24 420 744	417 000
2017	29 015 434	24 806 687	666 000
2018	27 809 196	23 529 423	986 000
2019	25 750 650	21 360 193	1 020 000
2020	25 225 242	19 994 081	991 000
2021	26 121 712	21 407 962	2 761 000
2022	27 020 615	23 836 083	5 132 000

Poznámka: BEV – bateriové elektromobily

Zdroj: OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles) a CAAM (China Association of Automobile Manufacturers)

Největší vývozci automobilů z Číny

Pořadí	Výrobce	Export 2022
1.	SAIC Motor	906 000
2.	Chery Automobile	452 000
3.	Tesla	271 000
4.	Changan Auto	249 000
5.	Dongfeng Motor	242 000
6.	Geely Holding Group	198 000
7.	Great Wall Motors	173 000
8.	JAC Group	115 000
9.	BAIC Group	110 000
10.	Sinotruk (jen nákladní)	83 000

Zdroj: CAAM (China Association of Automobile Manufacturers)

i na trzích, ze kterých se mnoho západních značek v posledním desetiletí stáhlo.

V roce 2022 podle Čínské ústřední správy cel CGAC vývoz automobilů meziročně vzrostl o pozoruhodných 57 procent a dosáhl hodnoty 44,7 miliardy dolarů. Vyvezlo se 3,32 milionu vozů. Na začátku letošního roku čínský automobilový průmysl zaznamenal další významný milník, když předstihl Japonsko na pozici největšího světového vývozce vozidel. Podle údajů zveřejněných Čínským sdružením výrobců automobilů CAAM vzrostl vývoz v prvních pěti měsících roku 2023 na 1,76 milionu vozidel, a to zejména díky silnému růstu zámořské poptávky po vozidlech NEV. Podle asociace se vývoz NEV za pět měsíců zvýšil o 163 procent na 457 tisíc kusů, přičemž významný nárůst byl zaznamenán v Evropě.

Stephen Dyer z AlixPartners předpověděl, že roční prodej automobilů čínských značek na zahraničních trzích do roku 2030 vzroste na devět milionů vozidel. To by čínským značkám zajistilo 30 procent celosvětového tržního podílu, 15 procent podílu na trhu v Evropě, 19 procent v Jižní Americe a 19 procent v jihovýchodní a jižní Asii.

Čína je také lídrem ve výrobě akumulátorů pro elektromobily. I to je jeden z důvodů, proč evropští producenti, jako jsou Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz nebo Renault, masivně přesouvají výrobu do Číny. Německé automobilky naznačují, že využijí své společné podniky v Číně k tomu, aby se zaměřily na zámořské trhy, včetně Evropy, a to zejména s elektromobily.

V rámci snahy urychlit kurz globalizace svých značek naopak rozšiřují čínští výrobci automobilů své plány na výstavbu továren v zahraničí. *„Založení továren v zámoří může čínským automobilovým podnikům, které zaznamenaly určitý odbyt na místních trzích, pomoci snížit náklady, fungovat v celém průmyslovém řetězci a poskytovat více lokalizovaných značkových výrobků,“* uvedl Shi Yebin, výzkumný pracovník výzkumného institutu Zhongding.

Útok na evropský trh

Podle Evropské asociace výrobců automobilů ACEA se Čína v loňském roce stala největším vývozcem vozidel do Evropské unie před Tureckem a Velkou Británií a v letošním roce její dodávky nadále výrazně rostou.

Ačkoli z hlediska podílu na trhu hrají čínské značky i nadále relativně malou

roli, v roce 2022 dosáhly významného pokroku, když jejich registrace vyskočily z 66 100 kusů v roce 2021 na 152 400 kusů. Velká část prodejů náleží vozidlům navrženým a vyráběným čínskou společností SAIC pod značkou MG, která zaznamenala nárůst objemu o 116 procent na téměř 114 tisíc, čímž předčila v evropských prodejích značky jako Jeep a Honda.

Italská společnost DR Automobiles, která ve Španělsku a v Itálii prodává přejmenované vozy čínské značky Chery, předčila značky Smart a Subaru s nárůstem registrací o 197 procent na téměř 25 tisíc kusů. Vozy MG a DR tvořily 91 procent objemu registrací všech čínských značek v EU. Značky BYD, Hongqi, Maxus, Nio, DFSK a Aiways už ale loni každá registrovala víc než tisíc jednotek.

Čínský elektrošok

V současnosti má Čína největší trh a průmysl s elektromobily na světě, nejsilnější dodavatelský řetězec elektromobilů a v zemi probíhají významné výzkumné a vývojové aktivity. Spotřebitelé si mohou vybírat ze stovek modelů nabízených v širokém cenovém rozpětí prakticky ve všech segmentech včetně nejlevnějších miniaut.

Podle Čínské asociace výrobců osobních aut CPCA dosáhl v Číně v roce 2022 prodej vozidel NEV 6,9 milionu kusů, což bylo víc než polovina ze všech vozidel tohoto typu prodaných na celém světě. Meziročně šlo o 84procentní nárůst. Vozidla NEV tak představovala téměř čtvrtinu všech osobních automobilů prodaných v Číně, což je mnohem vyšší podíl než v USA (kde to byl každý sedmý vůz) nebo v EU (zde to byl jen každý osmý nový automobil). Přitom tempo rozvoje elektromobility se stále zrychluje. V prvních pěti měsících roku 2023 se prodej NEV zvýšil meziročně o dalších 47 procent na 2,9 milionu kusů.

Čína začala realizovat politiku s cílem podpory prodeje elektrických vozidel zpočátku prostřednictvím štědrých pobídek pro zákazníky. Program, který probíhal deset let, proplácel kupujícím elektromobilů dotaci až 60 tisíc jüanů (8375 USD). Ačkoli národní dotace skončily v roce 2022, místní vlády ve městech, jako je Šanghaj, nadále poskytují slevy ve výši až 10 tisíc jüanů.

Pro nákupy čistých automobilů s cenou do 300 tisíc jüanů (42 tisíc USD) byla do roku 2025 zrušena standardní daň ve výši 10 procent, která pak bude v letech 2026 a 2027 pět procent. Odhaduje se, že celkové daňové úlevy, které platí od roku 2014, dosáhnou do konce roku 2027 výše 835 miliard jüanů (asi 117 miliard USD). V USA zahrnuje zákon o snížení inflace, který byl schválen v loňském roce, daňové pobídky na nákup elektromobilů a čistou výrobu ve výši 270 miliard dolarů a půjčky na projekty čisté energie 12 miliard dolarů.

Čína v roce 2017 zavedla pro automobilový průmysl systém hodnocení, který uděluje body za výrobu NEV a sankce za vozy s vysokou spotřebou paliva. Automobily výrobců s negativním skóre mohou být dokonce staženy z trhu. Aby se výrobci vyhnuli trestu, mohou si koupit kredity od konkurentů s pozitivním skóre, jako jsou Tesla nebo BYD. To se ale může prodražit. Státní společnost Chang'an Automobile tak přišla v roce 2020 kvůli nutnosti koupit si kredity o zisk 4000 jüanů (560 USD) za každý prodaný vůz.

A to ještě není všechno

Rozvoj elektromobility v zemi ale nekončí jen výrobou elektromobilů, čínská vláda dotuje také budování dobíjecích stanic. Díky dohodám s výrobci jsou standardy nabíjení jednotné, takže všichni používají stejné konektory.

Čína má dnes největší síť dobíječek na světě – na konci letošního května jich bylo 6,36 milionu.

Značná část nabíjecích míst je v Číně součástí státní sítě, která je ale až čtvrtým největším poskytovatelem této služby po soukromých společnostech, jako jsou Wanbang New Energy Investment Group nebo TGood New Energy.

Letošní autosalon v Šanghaji jako největší letošní světová přehlídka automobilové techniky potvrdil vedoucí postavení čínského automobilového průmyslu. *Foto: Asianet News*

Čínský automobilový průmysl dosáhl v krátkém čase pozoruhodných výsledků, a to nejen pokud jde o počty vozů, ale i o jejich design a kvalitu. I když Čína vstoupila na automobilový trh mnohem později, dokázala porazit konkurenty a stát se v tomto technicky mimořádně náročném odvětví, vycházejícím z mnohaletých zkušeností, světovým lídrem.

S orientací na využívání nejmodernějších technologií, například i pro rozvoj autonomního řízení, tak utváří budoucnost světového automobilového průmyslu.

Vladimír Rybecký,
autoweek.cz/AutoTablet.cz

Rakousko

Alpská kvalita skrytá pod cizí značkou

Když se řekne Rakousko, většině lidí se vybaví krásná příroda a lyžování, případně oblíbené produkty značek Manner, Red Bull nebo Swarowski. Málokoho už ale napadne, že Rakousko také patří k mezinárodně významným hráčům automobilového průmyslu. Sice se nemůže pochlubit vlastní značkou, ale dodává **díly a technologie pro celou řadu světových automobilek**. Pokud například jezdíte v BMW, pak váš vůz s největší pravděpodobností pohání motor vyrobený právě v této alpské zemi.

Rakousko nabízí svým zákazníkům široké spektrum produktů. Kromě automobilů se zde vyrábí hlavně jízdní kola, motocykly, užitková a kolejová vozidla i letadla. V oblasti dílů a technologií vynikají rakouské firmy zejména v produkci motorů a pohonů, karoserií, elektrických a elektronických zařízení nebo akumulátorů pro elektromobily.

Výroba automobilů v Rakousku je soustředěna převážně ve spolkových zemích Horní Rakousko a Štýrsko. Tyto dva regiony dohromady odpovídají za téměř tři čtvrtiny obratu automobilového průmyslu země a zaměstnávají víc než dvě třetiny zaměstnanců v tomto sektoru. Například v hornorakouském Štýru najdeme největší závod BMW na výrobu motorů nebo závod MAN specializující se na nákladní automobily.

Nejvýznamnější společností z oblasti automobilového průmyslu je tady ovšem Magna Styer, která je celosvětově největší firmou v oboru smluvní produkce v továrnách externích výrobců. V Rakousku produkuje automobily značek BMW, Jaguar nebo Toyota, montuje tady také vozy G-Klasse pro Mercedes-Benz. Od roku 2022 se v Magně ve Štýrském Hradci vyrábí elektrické SUV Fisker Ocean.

Opomenout nelze ani původní rakouskou společnost KTM, odborníka především na offroadové motocykly z města Mattighofen v Horním Rakousku. Přímo ve Vídni zase sídlí závod automobilky Opel na výrobu převodovek nebo závod Rheinmetall MAN vyrábějící vojenská vozidla. Dalšími mezinárodně úspěšnými společnostmi s výrobními závody v Rakousku jsou Rosenbauer specializující se na hasičská vozidla nebo Schwarzmüller, výrobce užitkových vozidel.

Těsné sepětí s německým trhem

Automobilový průmysl patří k nejdůležitějším průmyslovým odvětvím v Rakousku. Víc než 700 výrobních podniků se zhruba 200 tisíci zaměstnanci ročně generuje obrat ve výši 21,5 miliardy eur. Když přičteme

Rakouští dodavatelé a obory

- obrábění: **Miba** (rotační díly); **voestalpine** (lisované díly); **Mahle** (filtry)
- strojírenství: **BRP Rotax** (motory); **Schäffler** (motorové díly)
- elektronika: **ams** (senzory); **Hirschmann Automotive**; **ZKW** (světla)
- zpracování plastů: **Greiner**; **Polytech**
- textilní a kožedělná výroba: **Antolin Ebergassing**; **Boxmark Leather**
- služby: **AVL**

Ilustrační foto: Shutterstock.com

ještě přidružené obory a služby, pak automobilový průmysl v širším slova smyslu v Rakousku zaměstnává kolem 370 tisíc lidí, což je skoro každé osmé pracovní místo.

Za rok se tu vyrobí 1,8 milionu motorů a pohonů a kolem 290 tisíc jednostopých a dvoustopých vozidel. Téměř 90 procent produkce směřuje na export. Podobně jako Česká republika je i Rakousko silně navázáno na německý trh. Řada německých automobilových koncernů má výrobní závody v Rakousku nebo je těsně navázána na rakouské dodavatele. Proto není překvapivé, že celá polovina rakouského vývozu směřuje právě do Německa.

Silná provázanost s německým trhem je pro Rakousko ovšem dvousečná. Německé automobilky v posledních letech přesunují specifické části výroby do jiných regionů, a i když se německému automobilovému průmyslu daří, rakouští dodavatelé zaznamenávají lehký pokles svých podílů na světových trzích. Důvodem je do značné míry přesun automobilových center mimo Evropu a s tím související pokles příležitostí pro rakouské dodavatele.

Do karet ale rakouským firmám nenahrává ani nedostatek kvalifikovaných pracovníků ani vysoké a stále rostoucí náklady na pracovní sílu, které oslabují pozici rakouských dodavatelů zejména oproti konkurentům z mimoevropských zemí.

Vstříc elektromobilitě

Řadu výzev přináší rakouskému autoprůmyslu evropský Green Deal, podle kterého má být od roku 2035 v EU možné registrovat už jenom bezemisní osobní automobily a do roku 2050 má být dosaženo klimatické neutrality. Rakousko, které dlouhodobě klade důraz na udržitelnost a ekologii, je ještě ambicióznější a stanovilo si za cíl stát se klimaticky neutrální už o deset let dříve než zbytek EU, tedy do roku 2040.

Radikální dekarbonizace se vláda chystá dosáhnout mimo jiné podporou elektromobility a vozidel na alternativní pohon. Za tímto účelem například aktivně podporuje vývoj alternativních pohonů a paliv a poskytuje dotace na rozšiřování infrastruktury dobíjecích stanic. Aktuálně je v Rakousku v provozu kolem 17 800 dobíjecích bodů pro elektromobily. Pro porovnání, v České republice se jich nachází okolo 3600. Celkově je Rakousko na šestém místě v EU se 197 nabíjecími místy na 100 tisíc

> „Provázanost s německým trhem je pro Rakousko dvousečná.“

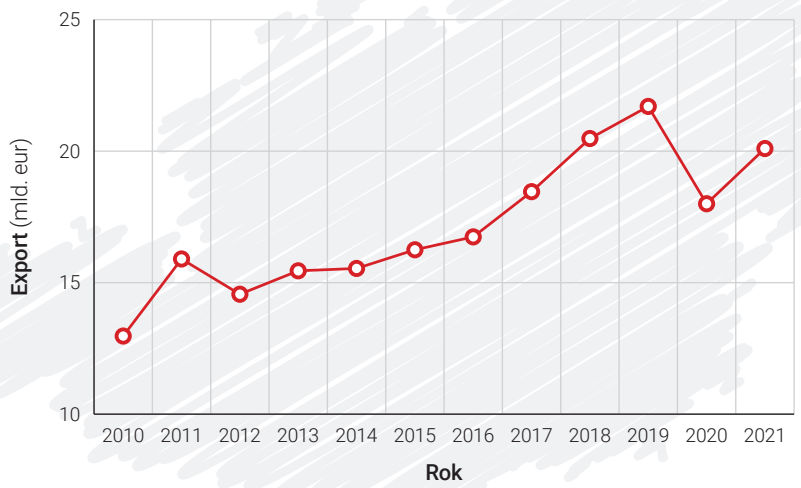
Letecký pohled na areál automobilové společnosti Magna Powertrain v Lannachu *Foto: Shutterstock.com*

TOP 10 firem v automobilovém průmyslu v Rakousku

Firma	Zaměstnanci Rakousko / svět	Sídlo mateřské firmy
Magna Steyr	9 300 / 1 500	Kanada
BMW Motoren	4 647 / NA	Německo
AVL	4 150 / 10 400	Rakousko
Greiner	NA / 10 785	Rakousko
KTM	3 625 / 4 303	Rakousko
Bosch	3 044 / 407 485	Německo
ZKW	3 528 / 9 250	Německo
MAN Truck & Bus	1 929 / NA	Německo
MIBA	2 818 / 7 377	Rakousko
Rosenbauer	1 397 / 3 516	Rakousko

Poznámka: NA – neuvedeno *Zdroj: con-labour.at*

Rakouský export automobilového sektoru *Zdroj: statista.com*



obyvatel. V poměru k počtu obyvatel má Rakousko téměř dvakrát víc veřejných nabíjecích stanic než Německo (102) a průměr EU (107).

Sázka na investice do výzkumu a vývoje

Rakousko se k transformačním výzvám snaží přistupovat aktivně a sází zejména na investice a inovace. Například podíl výdajů na vývoj a výzkum na přidané hodnotě vytvořené v automobilovém průmyslu se pohybuje okolo 13 procent. Pro porovnání, v Česku to jsou zhruba jen tři procenta a u německých podniků 17 procent.

Za posledních 25 let bylo do rozvoje rakouského automobilového průmyslu investováno téměř osm miliard eur. Vznikly zde mimo jiné automobilové klastry podporující spolupráci firem a inovace v rámci výrobního procesu nových produktů. Největší z nich je hornorakouský Automobil Cluster Oberösterreich s 215 členy, následovaný štýrským klastrem ACstyria se 180 členy. Výzkumu a vývoji na mezinárodní úrovni se věnují také technické univerzity ve Štýrském Hradci a ve Vídni i výzkumné instituce jako například Austrian Institute of Technology s víc než 900 zaměstnanci.

Významnou roli v inovacích hrají i samotné firmy. Největším hráčem na tomto poli je rakouská společnost AVL List ze Štýrského Hradce, největší soukromá společnost zaměřená na vývoj pohonných systémů pro motory s vnitřním spalováním, která ročně na vlastní výzkum a vývoj vydá až 12 % obratu. K investicím jsou firmy mimo jiné motivovány státem prostřednictvím úlev na daních.

Rakouské firmy se díky investicím do výzkumu a vývoje snaží udržet krok se svými konkurenty a podílet se na utváření budoucnosti mobility ve světě. V řadě oblastí se jim to daří. Dobrým příkladem jsou dodávky mimořádně výkonných akumulátorů pro elektromobily. Vedle toho se rakouští výrobci zaměřují na energeticky výkonné a nízkoemisní produkty a usilují o vývoj nových pohonných systémů. Vedle elektrických a hybridních motorů tak současně pracují na pohonech využívajících zemní a zkapalněný plyn.

Rakousko se dále řadí k evropské špičce ve výrobě lehkých konstrukcí s nízkou spotřebou energie a šetrným využitím přírodních zdrojů. Ve srovnání TOP 50 evropských regionů, které se věnují výrobě lehkých konstrukcí, obsadilo Horní Rakousko 19. místo

a v oblasti výroby pojivových kovových složek dokonce třetí pozici.

Co chtějí spotřebitelé

Nejen u výrobců, ale i u rakouských spotřebitelů můžeme pozorovat jasný posun směrem k šetrnějším formám mobility. Roste i popularita elektromobilů. Téměř třetina rakouských řidičů již zvažuje elektromobil pro svůj příští nákup.

V letech 2020 a 2021 došlo k obzvláště prudkému nárůstu počtu nových elektromobilů s bateriemi, přičemž nové registrace se každý rok zhruba zdvojnásobily. K červnu 2023 bylo v Rakousku registrováno 132 466 čistě elektrických automobilů, což představuje 2,6 procenta všech vozů. Podíl elektromobilů na nově registrovaných vozidlech je zhruba 20 procent.

Domácí poptávka ale není pro rakouský dodavatelský sektor příliš významná, protože naprostá většina místní produkce míří do zahraničí.

> Rakousko sází v automotive na investice a inovace.

Podpora pro české firmy

Lze očekávat, že rakouské firmy působící v automobilovém průmyslu díky inovacím zvládnou držet krok s technologickým vývojem a obhájit si své místo ve světových dodavatelských řetězcích. Investice však bude nutné směřovat nejen do výzkumu a vývoje, ale také do lidí, protože elektrifikace a digitalizace průmyslu klade na pracovníky a jejich dovednosti nové nároky. Rakouský automobilový průmysl bude jistě i v budoucnu profitovat ze své provázanosti s německým trhem a ze silné pozice německých automobilek na světových trzích.

České firmy, které chtějí navázat spolupráci s rakouskými protějšky, mohou využít asistenčních služeb zahraniční kanceláře CzechTrade ve Vídni. Kromě vyhledání vhodných kontaktů může pomoci i s navázáním konkrétních obchodních partnerství nebo s nalezením místního zástupce. Tuto podporu již využily například české firmy nabízející automatizační systémy, služby vývojové zkušebny, obrábění kovů, speciální tkaniny, slévárenské produkty, vývoj softwaru nebo povrchové úpravy kovů. Zahraniční kanceláře CzechTrade také pravidelně zpracovávají poptávky ze svých teritorií a hledají vhodné dodavatele a kooperační partnery v České republice.

Julie Havlová,
ředitelka zahraniční kanceláře CzechTrade Rakousko

INZERCE

RENOMIA již 30 let nabízí nadstandardní služby v oblasti pojištění, risk managementu a rychlé likvidace škod. Po celou dobu plníme stejný slib - být vždy na straně našich klientů. Kdekoli na světě se můžete spolehnout na naše unikátní zkušenosti a tým špičkových odborníků. Děkujeme za důvěru.

RENOMIA | 30 let

Vždy ve Vašem zájmu.

Krátké zprávy ze světa

Stellantis

Levný model e-C3 bude z Trnavy

Automobilka Stellantis, jež vznikla počátkem roku 2021 spojením italsko-americké skupiny Fiat Chrysler Automobiles a francouzské PSA Group, plánuje uvést na trh elektrický model za cenu přijatelnou pro „masového" zákazníka. Malý vůz inspirovaný modelem Fiat Panda by měl stát méně než 25 tisíc eur. *„Nový elektrický vůz schválíme do výroby v červenci příštího roku,"* sdělil v rozhovoru pro agenturu Bloomberg Olivier Francois, šéf značky Fiat. Jak dodal, pro Stellantis je důležité posílit „arzenál" v konkurenčním boji na evropském trhu, jenž je pod tlakem čínských prodejců i americké Tesly. Fiat rovněž hodlá „vzkřísit" kdysi velice oblíbenou pětistovku a její elektrickou verzi nabídnout v USA. Právě tamní trh generuje rozhodující část zisku Stellantisu. Koncern kromě toho plánuje začátkem příštího roku nabídnout menší elektrický vůz pro městský provoz značky Citroën. Model označený jako e-C3 se bude vyrábět ve slovenské Trnavě a svojí cenou pod 25 tisíc eur má konkurovat nejen Dacii Spring, kterou Renault montuje v Číně, ale také chystanému plně elektrickému modelu Renault 5 EV, který se bude vyrábět ve Francii.

Bateriový průmysl

Další čínská investice v Maďarsku

Čínský výrobce lithium-iontových baterií Sunwoda Electronic oznámil, že investuje 1,9 miliardy jüanů (zhruba 250 milionů eur) do výstavby nové bateriové továrny v Nyíregyháze na severovýchodě Maďarska. Společnost se zahájením výstavby počítá během příštího roku a vyrábět chce začít koncem roku 2025. Informovala o tom agentura Nová Čína s odkazem na maďarského ministra zahraničí a obchodu Pétera Szijjártó. Firma Sunwoda je už třetí čínský výrobce baterií, který hodlá v Maďarsku postavit továrnu. Investiční záměr v hodnotě až 10 miliard jüanů (1,3 miliardy eur) letos v červnu ohlásila společnost EVE Energy, loni v srpnu se svým plánem v hodnotě až 7,3 miliardy eur přišla společnost CATL, největší světový dodavatel baterií.

Renault a Geely

Společně ve výrobě spalovacích motorů

Francouzská automobilka Renault a čínská společnost Geely spojí síly ve výrobě účinných spalovacích motorů. Do projektu s interním názvem „Horse" (Kůň) plánují investovat až sedm miliard eur. Renault přitom vyčlení výrobu spalovacích motorů do separátní firmy, kterou bude nadále kontrolovat. Podle německého časopisu Automobilwoche ale nelze vyloučit, že se tento subjekt časem od mateřského koncernu zcela odpoutá. Společný francouzsko-čínský podnik s přibližně 19 tisíci zaměstnanci by měl dosahovat ročního obratu kolem 15 miliard eur, vlastnit 17 výrobních továren a pět vývojových center. Výhledově by chtěl vyrábět až pět milionů spalovacích motorů ročně. Jeho portfolio budou tvořit nejenom moderní klasické spalovací motory, nýbrž také hybridní pohony. *„Nastupujeme cestu k tomu, abychom se stali světovým lídrem hybridních technologií a nabízeli výrobcům aut nízkoemisní řešení,"* prohlásil šéf společnosti Geely Eric Li.

Itálie

Cílem je vyrábět milion aut ročně

Italská vláda, která se snaží pozvednout autoprůmysl na Apeninském poloostrově, se dohodla s koncernem Stellatis a klíčovými dodavatelskými firmami, že ještě letos bude připraven rozsáhlý plán na podporu tohoto tradičního odvětví. Do jednání se zapojí i Asociace italského automobilového průmyslu (ANFIA), odbory a regionální úřady. Šéf Stellantisu Carlos Tavares a ministr hospodářství Adolfo Urso se už dohodli, že koncern, zahrnující také italské značky Fiat, Maserati a Alfa Romeo, zvýší roční výrobu osobních a lehkých užitkových aut v Itálii alespoň na milion kusů ročně. Kdy by se tohoto cíle mělo dosáhnout, však nespecifikovali. *„Jsme schopni dosáhnout vytčeného cíle, ale bude to záviset také na adekvátní vládní podpoře,"* citovala Tavarese agentura Reuters. Společnost Stellantis loni i předloni ve svých italských továrnách vyrobila méně než 700 tisíc osobních a lehkých užitkových aut. Letošní produkce by měla přesáhnout 800 tisíc, když milionová hranice byla naposledy překonána v roce 2017.

CEE Automotive Supply Chain 2023

Conference/Exhibition/b2b/Networking

24. - 25. ŘÍJEN 2023

HOTEL NH COLLECTION CONGRESS
OLOMOUC • ČESKÁ REPUBLIKA

NEJVĚTŠÍ SETKÁNÍ **DODAVATELŮ**
DO **AUTOMOTIVE** V ČESKU
A NA SLOVENSKU

www.ceeautomotive.eu

ŠKODA

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH

Kompletní servis

Škoda pojištění Plus od Allianz

Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění

Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh
Dojezd až 542 km

Ilustrativní fotografie

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

Allianz
chargee

skoda-auto.cz

ŠKODA Financial Services

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného", tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO_2: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

/skodacz /skodacr /skodacz /skodacz