

Plus

INTERVIEW | ROZHOVOR:
Peter Köhler,
CEO Leo Express

2018 SEPTEMBER
ZÁŘÍ

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství



MOBILITÄT

3x Mobilität in Deutschland
mobilita v Německu



Autoindustrie: Vom Wandel
getrieben



Die Meister-Macher
Mistři na mistry

NOVÁ ŠKODA FABIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

ASISTENČNÍ SLUŽBY

AKTUÁLNÍ
INFORMACE ON-LINE

VZDÁLENÝ PŘÍSTUP K VOZU

Vyberte si z rozmanité kombinace výbav tu, která Vám sedne. Nyní s rozšířenými službami **ŠKODA CONNECT**. Ať už jste kdekoli, budete ve spojení.



Von Treibern und Getriebenen ...

Jedes Jahr hatten wir ein Magazin speziell zur Automobilbranche als wichtigstem Industriezweig und Technologiepionier der heimischen Wirtschaft herausgegeben. Im letzten Jahr deutete sich dann schon eine Verschiebung an: „Automotive und Smart Mobility“ hieß das Heft. Und aktuell sind wir beim schlichten Titel „Mobilität“ angelangt.

Was zeigt das? Die Dominanz des Autos verliert sich zunehmend in den Weiten unseres heutigen Begriffs von Mobilität. Mobilität ist Beweglichkeit, die Fähigkeit, eine andere Haltung einzunehmen. Diese Fähigkeit stellt die Automobilindustrie gerade unter Beweis. Die meisten Autobauer sprechen heute von „mobility as a service“, die natürlich elektrisch ist. Das zeigt zumindest: Kommunikation und Marketing treiben die Entwickler vor sich her. Und es zeigt ebenso: Es geht heute kaum noch um die „Maschine“, es geht um Lösungen. Dabei spielt künstliche Intelligenz eine immer größere Rolle (S. 42).

Wo in diesem Spannungsfeld die tschechische Automobilindustrie – noch darf man sie so nennen – steht, allen voran Škoda Auto sowie die gesamte Zulieferindustrie, darüber schreibt Gerit Schulze in unserer „Analyse.cz“ (S. 22). Lesenswert! Wir schauen aber auch darauf, wie weit moderne Mobilitätskonzepte in den Ballungsräumen in Tschechien und Deutschland gediehen sind. Gerade in Deutschland scheinen die Gerichte mit ihren „Fahrverbotsurteilen“ zu den neuen Treibern der modernen Mobilität zu werden.

Unser Titelinterview haben wir allerdings nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene geführt – unterwegs mit Leo Express von Prag nach Pardubice. Das tschechische Bahnbusiness steht in den Startlöchern, um sich 2019 neue Beförderungsaufträge in den Regionen zu sichern. Welche Strategie der Chef von Leo Express, Peter Köhler, fährt, und welche Rolle dabei Nachhaltigkeit spielt, das erfahren Sie ab Seite 10.

Liebe Leserinnen und Leser, merken Sie sich bitte den 30. Oktober vor. Da feiern wir mit Ihnen auf einem festlichen Gala-Dinner das 25-jährige Jubiläum unserer Kammer.

Und nun: eine spannende Lektüre!

0 hnacích motorech a pasažérech

Každý rok věnujeme jedno číslo **Plusu** automobilové branži, která je nejdůležitějším průmyslovým odvětvím a technologickým pionýrem zdejšího hospodářství. Loni zněl titul magazínu „Automobilový průmysl & smart mobility“ a naznačoval tak jistý posun. Aktuální vydání jsme pojmenovali jednoduše „Mobilita“.

Co to ukazuje? Nadvláda automobilu v šíři dnešního pojetí mobility pomalu, ale jistě slábne. Mobilita znamená pohyblivost, schopnost změnit postoj. Automobilový průmysl tuto schopnost právě prokazuje. Většina výrobců aut dnes mluví o „mobilitě jako službě“, samozřejmě elektrické. To přinejmenším ukazuje, že komunikace a marketing tlačí vývojáře kupředu. A také to, že už nejde ani tak o „stroje“, ale o řešení. A zde hraje stále větší roli umělá inteligence (str. 42).

Kde se v této neklidné oblasti nachází český automobilový průmysl – zatím ho tak stále můžeme nazývat –, zejména pak Škoda Auto a celý dodavatelský řetězec, o tom píše Gerit Schulze v „Analyse.cz“ (str. 22). Stojí za přečtení! Podíváme se však také na to, jak se daří konceptům moderní mobility v městských aglomeracích České republiky a Německa. Zejména v Německu začínají být úřední zakázky vjezdů aut do měst novou hnací silou moderní mobility.

Náš titulní rozhovor se ale neodehrál na silnici, nýbrž na kolejích, a to na cestě Leo Expressem z Prahy do Pardubic. Byznys na české železnici čeká na startovní výstřel a je připraven v roce 2019 zajišťovat smluvní dopravu v regionech. Jakou strategii zvolil generální ředitel společnosti Leo Express Peter Köhler a jakou roli při tom hraje udržitelnost, se dočtete na stránkách 10–21.

Milé čtenářky a milí čtenáři, poznamenejte si prosím do diářů datum 30. října. To bychom chtěli spolu s Vámi na slavnostním gala dinneru oslavit 25. výročí naší komory.

A teď už příjemné čtení!

Bernard Bauer
Geschäftsführender Vorstand
výkonný člen představenstva



zátiší group

Schenken Sie ein Wow-Erlebnis

Weihnachten, Jubiläum, Hochzeit oder Geburtstag? Es gibt genügend Gelegenheiten, mit einem Geschenk zu überraschen. Besuchen Sie unseren neuen E-Shop und bestellen Sie bequem einen gedruckten oder

elektronischen WOWCHER für alle Restaurants der Zátiší Group.

WWW.WOWCHER.ZATISIGROUP.CZ

Beim Kauf mehrerer WOWCHER erhalten Sie einen Rabatt.



Inhalt Obsah

10



3 Editorial
Bernard Bauer

6 news.de/cz
Wirtschaftsnachrichten
Ekonomické zprávy

8 UnternehmensKULTUR
Firemní KULTURA
Das Potenzial älterer Mitarbeiter
Potenciál starších zaměstnanců

TitelThema
10 Interview | Rozhovor
Peter Köhler, CEO Leo Express

22 Analyse.cz
+ Autoindustrie: Vom Wandel
getrieben
26 + (Un) moderne Mobilität
in tschechischen Städten

30 analýza.de
3x Mobilität in Deutschland
3x mobilita v Německu

32 die Frage | Otázka
Ist der Stau bald Geschichte?
Budou dopravní zácpy brzy
minulostí?

34 Ziffernblatt | Číselník

38 Querdenker | Inovátoři
Kapseln der Zukunft
Kapsle budoucnosti

40 Erfolg | Úspěch
Die Meister-Macher
Mistři na mistry

42 Wandel | Změna
Künstliche Intelligenz
Umělá inteligence: Interview
Michal Pěchouček

DTIHK | ČNOPK

46 Events/y: DTIHK | ČNOPK

47 Neue Mitglieder | Noví členové

48 Termine | Termíny

50 Messen | Veletrhy

52 DTIHK: Neues Logo, neuer Webauftritt
ČNOPK: nové logo, nová webová
prezentace

53 Info: Herausforderung Digitalisierung
Výzvy digitalizace

54 News: Mitglieder | Členové

56 7 Fragen | 7 otázek

www.emagazin.plus

26



Foto: © Sergey Peterman/Shutterstock.com

E-Mobilität in Deutschland: Der Ausbau des Ladenetzes kommt voran

Nach Angaben des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) gibt es bundesweit inzwischen 13.500 öffentliche Ladepunkte für Elektro- und Hybridautos – um 25 % mehr als im Vorjahr. Die Dichte der Ladeinfrastruktur beträgt somit 16 öffentlich zugängliche Ladepunkte pro 100.000 Einwohner. Bei den Bundesländern liegt Hamburg ganz vorne mit rund 43 Ladeanschlüssen. Zum Vergleich: Der europäische Spitzenreiter Norwegen kommt auf etwa 185 Ladepunkte pro 100.000 Einwohner. Die unzureichende Infrastruktur sei eine Bremse für den Ausbau der Elektromobilität in Deutschland, heißt es oft. Die Bundesregierung will daher bis 2020 zusätzlich einhunderttausend Ladepunkte verfügbar machen und die Einrichtung privater Stationen fördern.

Quelle: BDEW, Süddeutsche Zeitung

Deutschlands und Tschechiens Wirtschaft laufen heiß

Tschechien führt die OECD-Rangliste der am meisten überhitzten Wirtschaften an: Etwa 3 % über ihrem Potenzial soll die Wirtschaftsleistung laut Berechnungen liegen. Ähnlich geht es auch Deutschland, das um 1,8 % vom idealen Stand abweicht. Klare Anzeichen einer Überhitzung sind in beiden Ländern insbesondere der akute Fachkräftemangel und die anziehende Inflation. Im zweiten Jahresviertel hat die tschechische Wirtschaft das Wachstum beschleunigt: das BIP legte gegenüber dem Vorquartal um 0,7 % zu, das deutsche BIP um 0,5 %. 2018 soll laut Einschätzung der tschechischen Regierung die Wirtschaft um 3,2 % zulegen, die Bundesrepublik rechnet mit einem Wachstum von 2 %. Quelle: OECD, Tschechisches Statistikamt, Tschechisches Finanzministerium, Deutsche Bundesbank

9 DEUTSCHLAND
NĚMECKO
■ PLATZ

Deutsche Betriebe finden keine Lehrlinge mehr

Ganze 17.000 Betriebe erhalten auf ausgeschriebene Plätze keinerlei Bewerbungen, ein neuer Höchststand, wie die aktuelle Ausbildungsumfrage des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) zeigt. Damit steht fast jeder zehnte Betrieb ohne Bewerber da, bei einem Drittel der Betriebe bleiben Lehrstellen unbesetzt. Besonders kritisch ist die Situation im Gast- und Baubewerbe, gefolgt von Logistik und Industrie. Die personellen Engpässe zeigen sich somit bereits in den Ausbildungsbetrieben. Akuten Personalmangel meldet auch die Bundesagentur für Arbeit, 828.000 offene Stellen gab es im August – 62.000 mehr als vor einem Jahr, die Arbeitslosenquote stieg leicht auf 5,2 %. Quelle: DIHK, Bundesagentur für Arbeit

Forbes: Prag ist Bitcoin-Hauptstadt

Das US-Wirtschaftsmagazin Forbes hat die tschechische Metropole zum größten Bitcoin-Hotspot der Welt erklärt. In keiner anderen Stadt soll es so viele Standorte geben, an denen man mit der Kryptowährung bezahlen kann, wie in Prag. 148 Stellen akzeptieren laut dem Server Coinmap inzwischen die bekannteste Digitalwährung. Auch auf dem Wohnungsmarkt macht sich der Bitcoin breit: Die weltweit zweite Immobilie, die gegen Bitcoin gekauft wurde, befindet sich in Prag. Zudem ist die tschechische Hauptstadt zum Zentrum von Unternehmen geworden, die eine innovative Soft- und Hardware zum Handel mit digitalen Zahlungsmitteln entwickeln.

Quelle: Forbes, Hospodářské noviny

Brexit ohne Deal: Schwerwiegende Folgen für Tschechien befürchtet

Beim harten Brexit, einem britischen EU-Austritt ohne Nachfolgevereinbarung, könnte die Wirtschaftsleistung Tschechiens langfristig um fast 1 % fallen. Laut Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) wäre die tschechische Wirtschaft mit am härtesten betroffen – nach Irland, den Niederlanden, Dänemark und Belgien. Der Einbruch der Wirtschaftskraft würde im Falle Tschechiens somit wesentlich stärker ausfallen als in anderen mitteleuropäischen Ländern, einschließlich Deutschland (unter 0,5 %). Schmerzhaft wäre der No-Deal-Brexit für die gesamte tschechische Industrie, die dem Rückgang der Nachfrage aus Großbritannien trotzen müsste. Das EU-BIP würde laut IWF langfristig um 1,5 % geschmälert, die Produktion um 0,5 % einbrechen.

Quelle: IWF, Handelsblatt

GLOBAL INNOVATION

Forbes: Praha je hlavním městem bitcoinu

Americký magazín Forbes označil českou metropoli za největší „bitcoin-hotspot“ na světě. V žádném jiném městě se podle něj nedá touto digitální měnou platit na tolika místech jako v Praze. Jak ukazuje server Coinmap, platby v nejznámější kryptoměně tu akceptuje už 148 míst. Bitcoin dobývá i tuzemský trh s bydlením. V Praze se prodala teprve druhá nemovitost na světě, za kterou kupec platil virtuální měnou. České hlavní město se navíc stalo centrem firem, které vyvíjejí potřebný soft- a hardware pro obchod s digitálními platidly.

Zdroj: Forbes, Hospodářské noviny

Brexit bez dohody: obavy z tíživého dopadu na Česko

Tvrdý brexit, tedy odchod Velké Británie z EU bez dohody, by pro českou ekonomiku z dlouhodobého hlediska znamenal propad HDP o téměř 1 %. Podle výpočtů Mezinárodního měnového fondu by Česko dokonce patřilo k nejvíce postiženým zemím hned po Irsku, Nizozemsku, Dánsku a Belgii. Oslabení výkonu by se v tuzemsku projevilo podstatně více než v jiných středoevropských státech včetně Německa (méně než 0,5 %). Scénář nulové dohody je bolestivý pro celý český průmysl, který by čelil poklesu poptávky ze Spojeného království. Unie by podle MMF po tvrdém brexitu přišla o 1,5 % HDP, výroba by klesla o 0,5 %.

Zdroj: Mezinárodní měnový fond, Handelsblatt

27 ČESKO
TSCHECHIEN
■ MÍSTO

E-mobilita v Německu: mapa dobíjecích stanic se zaplňuje

Podle údajů Spolkového svazu pro energie a vodní hospodářství je v Německu 13 500 veřejných dobíjecích bodů pro elektrická a hybridní vozidla, tedy o 25 % více než loni. Hustota německé dobíjecí infrastruktury se v současnosti pohybuje okolo 16 veřejně dostupných bodů na 100 000 obyvatel, mezi spolkovými zeměmi s přehledem vede Hamburk se 43 přípojkami. Pro srovnání: Evropský premiant Norsko má na 100 000 obyvatel 185 bodů. Nedostatečná dobíjecí infrastruktura je brzdou rozvoje elektromobility, zaznívá často z Německa. Spolková vláda proto chce do roku 2020 zajistit stovku tisíc nových dobíjecích bodů a bude podporovat i výstavbu těch soukromých.

Zdroj: Spolkový svaz pro energie a vodní hospodářství, Süddeutsche Zeitung

Česká i německá ekonomika se přehřívá

Česká ekonomika se přehřívá nejvíce ze všech vyspělých zemí. Výkon hospodářství se podle OECD pohybuje téměř 3 % nad svým potenciálem. Podobně je na tom i Německo, kde vychýlení dosahuje 1,8 % nad ideální stav. O přehřívání obou ekonomik svědčí napětí na pracovním trhu a rostoucí inflace. Ve druhém čtvrtletí česká ekonomika mezikvartálně zrychlila růst na 0,7 %, přidala i ta německá – na 0,5 %. Ministerstvo financí ČR pro letošek počítá s růstem HDP o 3,2 %, ekonomika spolkové republiky by měla posílit o 2 %.

Zdroj: OECD, Český statistický úřad, Ministerstvo financí ČR, Německá spolková banka

Německé podniky bez učňů

Ani jednoho uchazeče na vypsání učňovské místo hlásí 17 000 německých firem. Jedná se o doposud nejvyšší číslo, jak ukázal průzkum Německého sněmu obchodních a průmyslových komor k tématu vzdělávání. Bez uchazečů je tedy téměř každý desátý podnik. Obsadit všechna učňovská místa se pak nedaří asi třetině firem. Kritická situace je především v pohostinství, stavebnictví, logistice a průmyslu. Už i v podnicích, kde se vyučují budoucí pracovníci, se tak projevuje akutní nedostatek kvalifikované síly. Ten hlásí také Spolková agentura práce, v srpnu registrovala 828 000 volných pracovních míst – o 62 000 více než před rokem, nezaměstnanost lehce stoupla na 5,2 %.

Zdroj: Německý sněm obchodních a průmyslových komor, Spolková agentura práce

INDEX 2018

World Intellectual Property Organization



Michael T. Krüger

CEO Czech Republic & Slovakia
Commerzbank Aktiengesellschaft
pobočka Praha

Fast ein Fünftel der Belegschaft unserer Bank besteht aus Mitarbeitern, die über 50 Jahre alt sind. Oftmals sind sie Spezialisten, und nehmen auch Positionen in Management- und Business-Teams ein, die mit unseren Kunden in direktem Kontakt stehen. Die Alterskategorie ist für uns eine interessante Kandidatenbasis für den Recruiting- und Auswahlprozess. Ältere Mitarbeiter haben viel unternehmerisches Know-

V naší bance lidé 50+ tvoří téměř pětinu z celkového počtu zaměstnanců. Zastávají řadu pozic specialistů stejně tak jako pozic v managementu nebo obchodních týmech, které jsou v kontaktu s klienty. Tato věková kategorie je zajímavým zdrojem kandidátů v rámci výběrových řízení. Starší zaměstnanci bývají nositeli firemního know-how, které mohou předávat mladším



Nicola Chacholos

Marketing Specialist
Sales Support
UBK s.r.o.

Wir sind uns des Potentials älterer Mitarbeiter, das oft übersehen wird, bewusst. Insbesondere schätzen wir ihre starke Bindung an das Unternehmen und die Bereitschaft, langfristig für uns zu arbeiten. Unsere Mitarbeiter über 50 sind reife Persönlichkeiten, die eine natürliche Autorität ausstrahlen. Wir nutzen dies hauptsächlich, wenn wir Teams von Programmierern und Entwicklern bilden:

Jsme si velmi dobře vědomi potenciálu starších zaměstnanců, který bývá často přehlížen. Zejména si ceníme jejich silné loajality k firmě a ochoty pracovat pro nás v dlouhodobém časovém horizontu. Naši zaměstnanci, kteří již oslavili 50 let, jsou vyzrálé osobnosti vyzařující přirozenou autoritu. Toho využíváme hlavně při sestavování týmů programátorů



Andrea Kačalková

Personalleiterin
personální vedoucí
Viessmann, spol. s r.o.

Trotz des heute hohen Interesses an der Y- und Z-Generation sind wir uns der Bedeutung älterer Kollegen bewusst und sehen sie als Wettbewerbsvorteil. Junge Menschen gestalten die Zukunft, treiben uns in der Entwicklung voran und sind innovativ. Bei Viessmann wissen wir jedoch, dass ihre Entwicklung ohne entsprechende Einarbeitung nicht einfach ist. Im Rahmen des Onboardings muss bei uns je-

V dnešní době zájmu o požadavky generace Y a Z si uvědomujeme i důležitost starších kolegů a chápeme je jako konkurenční devízu. Mladí budou tvořit naši budoucnost, posouvat nás ve vývoji a provázet inovacemi. Ve Viessmannu ale víme, že bez správného zaučení nebude jejich rozvoj tak snadný. V rámci onboardingu u nás každý nováček musí projít celkovým



Tomáš Haken

Ředitel HR
Moore Stephens s.r.o.

Einen hochqualifizierten Steuerberater erkennt man daran, dass er Steuergesetze und Gerichtsurteile aus dem Effeff kennt. Ein Top-Steuerberater hat zusätzlich ein Gespür für die Grundsätze und Grundlagen des gesamten Steuersystems. Manchmal widerspricht die aktuelle Auslegung des Gesetzes diesen Grundlagen. Das erkennt nicht unbedingt ein hochqualifizierter, sondern nur ein Top-Berater. Tiefe Einblicke

Kvalitní daňový poradce se pozná tak, že má v malíčku veškerou daňovou legislativu a judikaturu soudů. Špičkový daňový poradce má navíc cit pro principy a hluboké základy celé daňové soustavy. Někdy je aktuálně přijímaný výklad zákona s těmito základy v rozporu. Tehdy odlišíte kvalitního poradce od špičkového. Hlubokého vzhledu dosáhnete mnohdy až po mnoha letech

Wie nutzen Sie das Potenzial älterer
Jak využíváte ve firmě potenciál

how, das sie an jüngere Kollegen weitergeben können. In Teams, die eine diversifizierte Altersstruktur aufweisen, können sie ein bindendes Element sein. Sie sind geduldiger, loyal und überblicken berufliche Situationen besonnener. Ihre Berufs- und Lebenserfahrung ermöglicht es ihnen, Zusammenhänge zu erkennen und wirksame Lösungen vorzuschlagen. Ich glaube an die Heterogenität der Teams und das Potenzial älterer Mitarbeiter.

kolegům. Ve věkově pestrých týmech bývají stmelovacím článkem, jsou trpělivější, loajální a k pracovním situacím přistupují s větším nadhledem. Dlouhá léta praxe a životních zkušeností jim umožňují vidět věci v souvislostech a navrhovat efektivní řešení. Věřím v heterogenitu týmů, a to ve všech ohledech, a doufám, že se nám daří a bude dařit cenný potenciál starších zaměstnanců v bance udržet.

vielfältige Arbeitsgruppen bringen in unseren Projekten mehr Effizienz, bessere Ergebnisse und dadurch auch einen höheren Gewinn. Ältere Mitarbeiter können unternehmerisches Know-how sichern und es an ihre jüngeren Kollegen weitergeben. Wir versuchen, den Mitarbeitern maximal entgegenzukommen und in die Stärkung ihrer persönlichen Entwicklung zu investieren. Wir bieten auch teilweise Home Office und auf Grund der jahrelangen Beschäftigung zusätzliche Urlaubstage.

a vývojářů – různorodé pracovní skupiny přinášejí do našich projektů více efektivitu, lepší výsledky a firmě tím pádem větší zisk. Starší zaměstnanci dokáží zajistit firemní know-how a předávat ho svým mladším kolegům. Zaměstnancům se celkově snažíme vyjít maximálně vstříc a investovat do posílení jejich osobního rozvoje. Nabízíme také částečný home office a na základě odpracovaných let dny dovolené navíc.

Mitarbeiter für Ihr Unternehmen?
starších zaměstnanců?

der Neuling eine umfassende Schulung absolvieren, wobei die Botschafter verschiedener Abteilungen ältere Angestellte sind. Für die Zukunft ist es uns wichtig, dass aus neuen Kollegen Fachleute werden. Das geht aber nur, wenn die Erfahrung älterer Kollegen genutzt wird. So beginnt jeder neue Servicetechniker, egal welcher Generation, als Beobachter und Assistent älterer Techniker. Diese Zusammenarbeit dauert bis zu sechs Monate – bis wir uns auf beiden Seiten 100% sicher sind.

zaškolením, přičemž ambasadory různých oddělení jsou právě starší zaměstnanci. Do budoucna je pro nás důležité, aby se z nových kolegů stali odborníci. K tomu ale dojde jen v případě, že využijeme všech zkušeností starších kolegů. Například každý nový servisní technik, bez ohledu na to, do jaké generace patří, startuje jako pozorovatel a asistent starších techniků. Tato spolupráce trvá mnohdy až půl roku – dokud si oboustranně nejsme 100% jisti.

gewinnt man erst nach vielen Jahren Praxis. Daher sind unsere älteren Kollegen oft Top-Berater oder Accounting-Spezialisten. Sie haben jahrelange Erfahrung, nichts bringt sie durcheinander, sie kennen Technologien und können ihre Erfahrungen weitergeben. Darüber hinaus wirken sie als „beruhigendes“ Element in einem sonst recht jungen und lebendigen Team. Jahr für Jahr überreden wir sie, nicht in Rente zu gehen und kommen ihnen bezüglich der Arbeitszeiten und des Kundenportfolios entgegen.

praxe. Právě proto jsou naši starší kolegové často těmi špičkovými poradci či účetními specialisty. Mají letité zkušenosti, jen tak něco je nerozhodí, znají technologie a umí poutavě předávat své zkušenosti. Navíc působí jako „uklidňující“ element v jinak poměrně mladém a živém týmu. Rok co rok je proto přemlouváme, aby neodcházeli do důchodu, a vycházíme jim vstříc z hlediska časové náročnosti práce i klientského portfolia.

WISSEN, WOHIN DIE REISE GEHT

Interview mit Peter Köhler,
CEO Leo Express

VĚDĚT, KAM VEDE CESTA

Rozhovor s Peterem Köhlerem,
CEO Leo Express

+ Interview: Christian Rühmkorf
Foto: Tomáš Železný

Peter Köhler verortet man dem Namen nach sofort nach Deutschland. Da kommt er auch her. Seine familiären Wurzeln liegen allerdings in Tschechien. Nach Umwegen über London und Österreich ist er dahin wieder „zurückgekehrt“. Mit Leoš Novotný setzt Köhler heute neue Standards im Personentransport und mischt von hier aus mit, wenn das Bahnbusiness in Europa Gleis für Gleis liberalisiert wird. Der Physiker und Banker ist heute Chef des tschechischen Bahn- und Busbetreibers Leo Express.

Sie sind eigentlich Banker, haben vorher bei der Raiffeisenbank in Wien gearbeitet. Was hat Sie ganz am Anfang am meisten überrascht, als Sie 2012 bei Leo Express und damit ins Bahnbusiness eingestiegen sind?

Das hat bei mir erst einmal ein großes Entsetzen ausgelöst. Einerseits war es schwierig und chaotisch, dieses Startup aus dem Boden zu stampfen. Auf der anderen Seite Entsetzen darüber, wie schwierig das Umfeld war. Wir kaufen ja sehr stark auch bei der Staatsbahn ein, was Instandhaltung, Depots und andere Dienstleistungen angeht. Für mich war einfach ungreiflich, wie wenig kommerziell diese Institutionen ausgerichtet waren, überhaupt nicht daran interessiert, mit uns in eine Geschäftsbeziehung zu treten. Die Kommerzialisierung des Bahnbereichs ist jetzt teilweise nachgeholt worden mit dem vierten Eisenbahnpaket der EU, das Streckenausschreibungen ab 2023 vorschreibt.

„Von Tür zu Tür denken“

„Přemýšlet od dveří ke dveřím“

Das Neue entsteht ja dort, wo alte Ordnungen in Frage gestellt werden. Was genau haben RegioJet und Leo Express damals in Frage gestellt?

Wir haben ein ganz neues Produktverständnis gebracht und einen viel größeren Kundenfokus. Das fängt schon bei der Buchung an, man hat automatisch einen Sitzplatz und ein Ticket für eine bestimmte Fahrt. Dadurch können wir die Preise regulieren und die schlechter besetzten Verbindungen besser auslasten. Was das Produkt betrifft - wir betreuen jeden Fahrgast individuell. Ein Must-have ist ja heute schon WiFi, aber auch die Betreuung am Sitzplatz mit Catering. Das gab es alles nicht. Und das geht jetzt weiter: Unser Anspruch ist, mit dem Kunden von Tür zu Tür zu denken, Door-to-Door. Wir versuchen also, die ganze Wertschöpfungskette abzudecken, von der Buchung bis hin zur finalen Destination. In der Zlin-Region haben wir schon einen Minibus-Transport bis an die finale Adresse.

Petera Köhlera byste podle jména okamžitě zařadili do Německa. Odtamtud také pochází. Jeho rodinné kořeny ale vedou do Česka. Po oklikách přes Londýn a Rakousko se vrátil „zpět“. Koehler dnes společně s Leošem Novotným stanovuje nové standardy v osobní dopravě a je také u toho, když se železniční byznys v Evropě postupně, kolej po koleji, liberalizuje. Bývalý fyzik a bankéř dnes šéfuje českému provozovateli vlakové a autobusové dopravy.

Jste vlastně bankéř, dříve jste pracoval v Raiffeisenbank ve Vídni. Co vás na začátku nejvíce překvapilo, když jste v roce 2012 nastoupil do Leo Expressu a začal pracovat v železniční dopravě?

Nejdříve to ve mně vyvolalo velké zděšení. Na jednu stranu bylo velmi komplikované a chaotické tento startup vydupat ze země. Na druhou stranu zděšení z toho, jak složité to prostředí je. Ve velkém totiž nakupujeme od státních drah, co se údržby, dep a dalších služeb týká. Bylo pro mě prostě nepochopitelné, jak málo jsou tyto instituce komerčně založené, že jim vlastně vůbec nejde o to s námi navázat obchodní vztahy. Komerencializace železniční dopravy se nyní částečně dohání čtvrtým železničním balíčkem EU, který od roku 2023 předepíše výběrová řízení pro všechny železniční podniky v EU.

Nové věci vznikají tam, kde se staré pořádky uvádějí v pochybnost. Co přesně RegioJet a Leo Express tehdy kritizovaly?

Zavedli jsme zcela jiné chápání produktu a mnohem větší orientaci na zákazníka. Začíná to už u rezervace jízdenek, cestující má automaticky místenku a jízdenku pro konkrétní spoj. Díky tomu můžeme regulovat ceny a lépe vytížit špatně obsazené spoje. Co se produktu týče - ke každému cestujícímu přistupujeme individuálně. Samozřejmostí je wifi připojení, ale také catering s obsluhou až na místo. To všechno dříve neexistovalo. A my jdeme ještě dál: naším cílem je přemýšlet o tom, jak zákazníka dopravit od dveří ke dveřím, door-to-door. Snažíme se tedy pokrýt celý řetězec tvorby přidané hodnoty, od rezervace až po konečnou destinaci. Ve Zlínském kraji jsme už zavedli dopravu minibusy až na koncovou adresu.

Česká kolejová síť je zastaralá, částečně pochází ještě z dob vlády Habsburků. Co všechno je potřeba změnit?

Modernímu dopravnímu plánování dnes už nevyhovuje. Elektrifikace tratí je v Česku ještě velmi nízká - kolem 30 %. V Německu už jsou elektrifikovány více než dvě třetiny sítě. Síť musí dobře zrcadlit traffic-flow v Česku, ale také směrem do zahraničí. Několik čísel: Česko má dnes kolejovou síť asi jeden metr na obyvatele, to je dvakrát více než Německo. Máme jedno z nejhustších pokrytí v Evropě. Ale dle využívání na osobu jsme 20-30 % za Německem. A je to i špatným stavem infrastruktury a nízkou rychlostí.

Das tschechische Schienennetz ist veraltet, stammt teilweise noch aus Habsburger Zeiten. Was ist zu tun?

Das entspricht heute nicht mehr der modernen Verkehrsplanung. Die Elektrifizierung der Strecken ist in Tschechien noch sehr niedrig - etwa 30 %. In Deutschland sind es mehr als zwei Drittel. Das Schienennetz muss den Traffic-Flow in Tschechien, aber auch ins Ausland gut abbilden. Ein paar Zahlen: Tschechien hat heute ein Schienennetz von etwa einem Meter pro Kopf, doppelt so viel wie Deutschland. Das ist eines der dichtesten Schienennetze Europas. Aber bei der Pro-Kopf-Nutzung liegen wir 20 bis 30 % unter Deutschland. Das liegt auch am schlechten Zustand der Infrastruktur und den niedrigen Geschwindigkeiten. Das Schienennetz entspricht technologisch den Anforderungen der Schwerindustrie aus der ersten industriellen Revolution und vernetzt die Regionen untereinander und nach Prag sehr schlecht, wie Karlsbad, Zlín, Liberec, aber auch Mladá Boleslav, wo Škoda Auto und seine Zulieferer ja fast 10 % des tschechischen Wirtschaftsprodukts generieren, aber keine vernünftige Schienenverbindung nach Prag haben. Das ist unmöglich. Dann die Infrastruktur ins Ausland. Die einzige Schienenverbindung Richtung Berlin und Hamburg führt durch das Elbtal, eine sehr schöne Strecke, aber für den Massenverkehr ungeeignet. Richtung München und Frankfurt muss unbedingt der Korridor elektrifiziert, verbessert und zweigleisig geführt werden. Dann hätte man erst einmal das erreicht, was es schon längst im Bereich Straße gibt.

„Nevhodná pro masovou dopravu“

„Für den Massenverkehr ungeeignet“

Kolejová síť technologicky odpovídá požadavkům těžkého průmyslu z první průmyslové revoluce a propojení regionů mezi sebou a s Prahou je špatné. Karlovy Vary, Liberec, ale ani Mladá Boleslav, město, kde Škoda Auto společně se svými dodavateli generuje téměř 10 % českého hrubého domácího produktu, nemají žádné rozumné železniční spojení s Prahou. To není možné. Dále infrastruktura směrem do zahraničí. Jediné železniční spojení směrem na Berlín a Hamburk vede přes údolí Labe. Je to velmi krásná trasa, ovšem zcela nevhodná pro masovou dopravu. Ve směru na Mnichov a Frankfurt je rozhodně nutné elektrifikovat koridor, spojení se musí zlepšit a musí být dvoukolejové. Až poté bychom dosáhli toho, co je v oblasti silniční dopravy dávno běžné.



Was muss man als Topmanager eines Newcomers im Bahn-business können, um den Einstieg in den Markt zu finden? Der Konkurrenzkampf - auch in den Medien - ist ja enorm. Überall gelbe Züge, gelbe Busse, grüne Busse ...

Man muss den richtigen Entry-Punkt finden. Das ist bei Leo Express am Anfang nur bedingt gelungen, weil es schon einen anderen Privaten gab. Der CEO muss die richtigen Ziele und die richtige Vision für das Unternehmen haben, wissen, wohin geht die Reise. Natürlich geht das hin in Richtung Kosten- und Produktoptimierung. Da gibt es schon Unterschiede zwischen uns und RegioJet oder auch anderen Betreibern. Bei uns gibt es beispielsweise immer eine Businessclass und eine Premiumclass, die Businessclass gibt es bei uns auch im Fernbus. Es heißt ja immer, dass sich die Privaten untereinander bekämpfen. Aber alle Privaten zusammen haben nicht mehr als 5-10 % Marktanteil. Die Staatsunternehmen – ob Deutsche Bahn oder České dráhy – dominieren nach wie vor den Markt. Was passieren muss, ist, dass einfach weniger subventioniert wird. Und dann können sich die Privaten mehr in diesem Markt entfalten.

„Das treibt einen schon täglich vorwärts“

„Něco, co člověka denně žene kupředu“

Was sind aus Ihrer Sicht die größten Unterschiede zwischen dem tschechischen und dem deutschen Markt? Beide bedienen Sie.

Der tschechische Markt ist von der Kunden- und Produktseite sehr weit entwickelt. Was wir heute anbieten in unseren Bussen und Zügen, ist schon ein Spitzenangebot mit WiFi, Steckdosen, Catering am Sitzplatz, frisch gebrühtem Kaffee und so weiter. Das hebt den tschechischen Markt sehr stark vom deutschen ab. Auf der anderen Seite ist das Preisniveau in Tschechien relativ niedrig, auch aufgrund der Wettbewerbssituation. In Deutschland ist der Intercityverkehr zwischen den größeren Städten nicht mehr subventioniert, Dresden-Berlin zum Beispiel. Da ist Deutschland wettbewerbsfreundlicher.

Sie haben im vergangenen Jahr gemeinsam mit FlixTrain das insolvente Unternehmen Locomore übernommen mit der Strecke Stuttgart-Berlin. Wieso sind Sie überzeugt, dass Sie das besser können?

Unsere Wertschöpfungskette geht viel tiefer als die vom Locomore-Team. Wir machen bei Leo Express vieles selber. Von Instand-

Co musí umět top manažer nové firmy v železničním byznysu, aby její produkt vůbec pronikl na trh? Konkurrenční boj - i v médiích - je přece jenom enormní. Všude jsou žluté vlaky, žluté autobusy, zelené autobusy...

Musíte najít ten správný entry point. To se Leo Expressu na začátku povedlo jen částečně, protože jeden soukromý dopravce tady už byl. CEO musí společnosti stanovit správné cíle a správnou vizi, vědět, kam „vede cesta“. A to i co se optimalizace nákladů a produktu týká. V tomto ohledu mezi námi a RegioJetem nebo dalšími provozovateli existují rozdíly. U nás například vždy máme business class a premium class, business class máme i v dálkových autobusech. Neustále se říká, že soukromí dopravci mezi sebou bojují. Ale podíl všech soukromých dopravců na trhu dohromady není větší než 5-10 %. Státní společnosti – ať už Deutsche Bahn nebo České dráhy – nadále na trhu dominují. Musí ale dojít k tomu, aby byly méně dotovány. A poté se na tomto trhu mohou více rozvíjet soukromí dopravci.

Jaké jsou z vašeho pohledu největší rozdíly mezi českým a německým trhem? Pohybujete se na obou.

Český trh je, co se zákazníků a produktů týče, velmi rozvinutý. V současné době je nabídka v našich autobusech a vlacích již na špičkové úrovni – wifi, zásuvky, obsluha, čerstvá káva a tak dále. Tím se český trh do velké míry liší od německého. Na druhé straně je cena jízdenek v Česku relativně nízká, a to i na základě konkurenčního boje. V Německu se už doprava ve vlacích Intercity mezi velkými městy, například Drážďany-Berlín, nedotuje. V tomto ohledu v Německu prostě panuje větší soutěživost.

Vloni jste společně s FlixTrainem převzali Locomore, firmu v insolvenční, a to na trase Stuttgart-Berlín. Jak jste je přesvědčili, že to umíte lépe?

Vytváříme mnohem širší přidanou hodnotu než tým Locomore. V Leo Expressu si mnohé děláme sami. Od údržby až po provoz máme optimalizované postupy a jsme schopni produkovat sedačkokilometr levněji než Locomore. A proto si myslíme, že jsme dlouhodobě konkurenceschopnější. V současné době v Číně vyrábíme nové vlakové soupravy, jejichž design a hodně inovací pocházejí od nás.

Je trať Locomore obchodem, do něhož ještě musíte investovat?

Musíme do něj nadále investovat, ať už po finanční nebo personální stránce. Ale v zásadě je to tak, že na základě partnerství s FlixTrainem se ramp-up relativně rychle vydařil a nyní se můžeme soustředit na provozní aspekty.

Leo Express má podíl na trhu 1,3 %. Jak vypadá bilance pro sezónu 2017/2018?

V roce 2018 se nám znovu daří výrazně zvyšovat obrát a

Využívejte 100 % energie z vlastní střechy

e-on



Energie ze slunce kdykoli k použití

Pořídte si náš solární systém s Virtuální baterií, do které si uložíte nespotřebovanou energii.

Tu pak využijete, až budete potřebovat.

Ve tmě, v zimě, jednoduše.

eon-solar.cz

haltung bis zum Betrieb haben wir optimisierte Abläufe und sind in der Lage, den Sitzplatzkilometer billiger zu produzieren als Locomore. Und deswegen glauben wir, dass wir langfristig wettbewerbsfähiger sind. Zurzeit bauen wir in China neue Triebzüge, wo Design und viel Produktinnovation von uns kommen.

Ist die Locomore-Strecke ein Geschäft, wo Sie noch reinbuttern müssen?

Das müssen wir nach wie vor weiter unterstützen, sei es jetzt finanziell oder personell. Aber grundsätzlich ist es so, dass aufgrund des Partnerships mit FlixTrain der Ramp-up dort relativ schnell ging und wir uns voll auf die betrieblichen Aspekte konzentrieren konnten.

dosáhneme téměř 30 milionů eur, dvakrát víc než minulý rok. Je to enormní růst. I co se ukazatele EBITDA týká, počítáme s dobrým výsledkem, dostačujícím k tomu, abychom mohli financovat další projekty. Ale v zásadě má Leo Express kvůli silné expanzi negativní cash flow. Jakmile se rozhodneme, že už nechceme expandovat, měla by profitabilita růst.

Takže růst, nebo zemřít?

Přesně tak. Právě v této branži jde o to, kdo sedačkokilometr dokáže vyrobit nejlevněji. My chceme každopádně nadále růst. Nyní jsme ve střední Evropě a v Německu, ale trh se hodně liberalizuje ve Skandinávii, ve státech Beneluxu a ve Francii s liberalizací nyní začínají.

Leo Express hat einen Marktanteil von 1,3 %, wie sehen die Bilanzen 2017/2018 aus?

2018 können wir nochmal ordentlich unseren Umsatz steigern und werden bei knapp 30 Millionen Euro liegen, doppelt so viel wie letztes Jahr. Ein enormes Wachstum. Auch auf Ebitda-Ebene gehen wir für die Gruppe von einem positiven Ergebnis aus, ausreichend, um weitere Projekte zu finanzieren. Aber grundsätzlich ist Leo Express noch aufgrund der starken Expansion ein Cash-Flow negatives Unternehmen. Sobald wir uns entscheiden, nicht mehr zu expandieren, würde die Profitabilität wachsen.

Also wachsen oder sterben?

Genau, gerade in diesem Geschäft geht es darum, wer den Sitzplatzkilometer am billigsten herstellen kann. Wir wollen auf

Jaké projekty máte naplánované v Česku, kde se v roce 2019 budou uzavírat nové smlouvy v regionální, ale také přeshraniční dopravě?

Pilíře našeho obchodního modelu jsou naše vlastní soukromá a veřejná železniční doprava a dálková autobusová doprava, která ale funguje spíše jako dopravní prostředek někam, kde existuje železniční síť. V Česku se chceme soustředit na regionální síť, aktuálně v pardubickém a zlínském regionu. Poté chceme dále expandovat na Slovensku a v Polsku. Tam jsme již poměrně aktivní. Máme všechna povolení a licence a jsme optimálně připraveni se i tam účastnit výběrových řízení. A poté samozřejmě Německo. Tam vidíme extrémně velký tržní potenciál v regionální dopravě, v blízké době ale chceme našimi vlaky spojit také Prahu a Berlín.



jeden Fall weiter wachsen. Wir sind derzeit in Mitteleuropa und Deutschland, aber in Skandinavien wird sehr viel liberalisiert, in der Benelux-Region und in Frankreich fängt das jetzt an.

Was sind die geplanten Projekte in Tschechien, wo 2019 neue Verträge mit den Regionen gemacht werden, aber auch grenzüberschreitend?

Die Säulen unseres Geschäftsmodells sind eigen- und gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehr und die Fernbusse, die aber eher als Zubringerbusse zum Schienennetz funktionieren. In Tschechien wollen wir uns auf den gemeinwirtschaftlichen Bereich konzentrieren, aktuell in den Regionen Pardubice und Zlín. Dann wollen wir in der Slowakei und Polen weiterarbeiten. Dort sind wir ja bereits aktiv. Wir haben alle Bewilligungen und Lizenzen und sind optimal aufgestellt, um uns auch dort zu bewerben. Und dann natürlich Deutschland. Dort sehen wir extrem viel Marktpotenzial im regionalen Verkehr, wir wollen auch bald Prag und Berlin mit unseren Zügen verbinden.

Eine persönliche Frage: Ist das nicht einfach wahn-sinnig anstrengend, dieses Business, der dauernde Konkurrenzdruck von allen Seiten? Wie halten Sie das als Topmanager aus?

Ich fahre privat auch sehr gerne Bahn, man muss einfach eine gewisse Liebe dazu haben. Als Banker habe ich immer Businesspläne diskontiert und beurteilt, jetzt habe ich die Möglichkeit, selber einen Businessplan zu bauen. Das ist schon etwas, was einen täglich vorwärtstreibt.

„Nicht 24 Stunden am Tag unter Wasser“

„Nebýt 24 hodin denně pod vodou“

Wie kompensieren Sie den Stress?

Privat natürlich mit meinen zwei Kindern, in Wien. Viel Zeit verbringen wir auch in Südböhmen, wo ich einen alten Bauernhof gekauft habe. Das ist auf halber Strecke zwischen Prag und Wien. Man muss sich in seinem Kopf so ein bisschen was freihalten, dass man nicht 24 Stunden am Tag unter Wasser ist. Ich gehe oft in Konzerte und bin selber noch aktiver Musiker. Das brauche ich einfach.

Welches Instrument?

Ich spiele am meisten Klavier, in der Vergangenheit sehr viel Klarinette.

Teď jedna osobní otázka. Není to celé šíleně náročné, tato branže, neustálý konkurenční tlak ze všech stran? Jak to jako top manažer vydržíte?

Já osobně velmi rád jezdím vlakem, člověk prostě musí mít vlaky rád. Jako bankéř jsem neustále diskontoval a posuzoval byznys plány, nyní mám možnost byznys plán sám tvořit. To je něco, co člověka denně žene kupředu.

Jak kompenzujete stres?

V soukromí samozřejmě se svými dvěma dětmi, ve Vídni. Hodně času trávíme také v jižních Čechách, kde jsem koupil starý statek. Je to na půli cesty mezi Prahou a Vídní. Člověk si musí nechávat v hlavě vždycky trochu prostoru na jiné věci, nemůže být 24 hodin denně „pod vodou“. Často chodím na koncerty a sám jsem muzikant. Potřebuju to k životu.

A na co hrajete?

Většinou na klavír, v minulosti jsem hodně hrál na klarinet.

Jaký trend bude v dopravě v následujících 5 až 10 letech hrát první housle?

Rozhodně elektrifikace. I v autobusové dopravě a automobilovém průmyslu. A potom čím dál větší autonomizace. K té už na železnici dochází díky bezpečnostnímu systému ETCS, teď přichází na řadu auta.

Už jste naznačil, že nosným pilířem ve vašich plánech je ekologická doprava. Znamená to také to, že v souboji o autobusovou dopravu už dále nechcete expandovat?

Ano, rozhodně. Věříme, že železnice je dlouhodobě nejudržitelnější, v energetické bilanci prostě jasná jednička, efektivnější než autobusová doprava. Autobusy tedy vnímáme pouze jako dopravu, která vás doveze tam, kde nejsou koleje. Z našeho pohledu zkrátka nemá smysl, aby autobusy jezdily paralelně s železnicí.

Jde o udržitelnost?

Ano. V Německu například kupujeme zelenou elektřinu. V Česku to bohužel zatím nejde. Pokud máme možnost udělat náš produkt dlouhodobě udržitelný, děláme to. Je to důležitý aspekt naší firemní filozofie. V žádném případě nechceme dělat věci, které jsou nesmyslné.

Myslíte si, že to zákazníci ocení?

Myslím, že ano. Dnes je prostě důležité, aby firma ukázala, jaký má k těmto tématům postoj. Dlouhodobě se to určitě vyplatí.

Co se trvalé udržitelnosti týče, německý trh je o něco dál než český. Je to tak?

Welcher Trend spielt in Sachen Mobilität in 5 bis 10 Jahren die erste Geige?

Auf jeden Fall die Elektrifizierung. Auch bei Bus und Auto. Dann die größere Autonomisierung. Das hat man schon bei der Bahn mit dem Sicherungssystem ETCS, bei den Autos kommt das jetzt.

Sie hatten es schon angedeutet: Der ökologische Bahnverkehr ist für Ihre Strategie die tragende Säule. Das heißt aber auch, dass Sie im umkämpften Busmarkt nicht weiter expandieren wollen?

Das stimmt, wir glauben, dass die Schiene der nachhaltigste Verkehrsträger ist, in der Energiebilanz einfach unübertroffen, auf jeden Fall effizienter als der Fernbus. Insofern sehen wir den Bus nur als Zubringer dort, wo es keine Schiene gibt. Es macht aus unserer Sicht einfach keinen Sinn, dass Busse parallel zur Schiene gefahren werden.

Es geht um Nachhaltigkeit?

Ja. Wir kaufen in Deutschland beispielsweise Ökostrom ein. In Tschechien geht das leider noch nicht. Wo wir die Möglichkeit haben, unser Produkt nachhaltiger zu machen, tun wir das. Das ist ein wichtiger Teil unserer Unternehmensphilosophie. Wir wollen auf keinen Fall Dinge machen, die einfach unsinnig sind.

Glauben Sie, dass die Kunden das belohnen?

Ich glaube schon. Heute ist es einfach wichtig, dass man zeigt, wofür man steht. Langfristig zahlt sich das aus.

In Sachen Nachhaltigkeit ist der deutsche Markt sicherlich ein Stück weiter als der tschechische, oder?

Absolut. Der deutsche Fahrgast denkt nachhaltiger als der tschechische. Viele unserer deutschen Kunden würden Dosenbier nicht akzeptieren, sondern bevorzugen Produkte mit nachhaltigeren Verpackungen.

Und was ist bei Ihnen persönlich das Verkehrsmittel Nr. 1, um von A nach B zu kommen? Hand auf's Herz ...

Als ich CEO wurde, habe ich mein Auto verkauft. Ich wollte als Versuchskaninchen ausprobieren, ob ich ohne privates Auto auskommen kann. Das hat dazu geführt, dass ich viel mehr Bahn fahre und zusammen mit meinen Kollegen unsere eigene Carsharing-Plattform gegründet habe, die wir heute gemeinsam mit Škoda Auto DigiLab als Peer-to-Peer Carsharing HoppyGo führen. Natürlich nutze ich auch Fernbus und Low-Cost-Airlines. Das eigene Auto sehe ich als ein Symbol der Vergangenheit.

„Německý cestující uvažuje ekologičtěji než český“

„Der deutsche Fahrgast denkt nachhaltiger“

Absolutně. Německý cestující uvažuje ekologičtěji než český. Mnoho našich německých zákazníků by neakceptovalo pivo v plechovce, dávají přednost výrobkům s ekologičtějšími obaly.

A když se máte vy sám rozhodnout, jakým dopravním prostředkem pojedete z místa A do místa B, který si vyberete? Ruku na srdce...

Když jsem se stal CEO, prodal jsem auto. Chtěl jsem jako pokusný králík vyzkoušet, jestli to bez auta zvládnou. Vedlo to k tomu, že jezdím čím dál více vlakem a společně s kolegy jsem založil vlastní carsharingovou platformu HoppyGo, kterou provozujeme se Škodou Auto DigiLab jako peer-to-peer carsharing. Samozřejmě využívám dálkovou autobusovou dopravu a low-costové aerolinky. Vlastní auto je pro mě symbolem minulosti.



Wir haben einen enormen Fachkräftemangel in Tschechien und gleichzeitig ein Ausbildungssystem, das wenig praxisbezogen ist. Kriegen Sie genug Leute für Ihr Business?

Lokführer, Zugführer, Mitarbeiter für die Instandhaltung, das ist in der Tat ein Problem. Wir bieten an den Universitäten Praktika an und gehen schon im 3. oder 4. Studienjahr auf Studenten zu. Da arbeiten wir u.a. mit der ČVUT, Karlsuniversität, VŠE oder der Universität Pardubice zusammen.

Studenten werden natürlich selten Lokführer ...

Das stimmt, die gehen meistens in den Bereich Verkehrsplanung, Marketing oder IT. Was Lokführer, Busfahrer usw. angeht, da müssen wir dann die Konditionen verbessern und ein familienfreundliches Umfeld schaffen. Da muss man kreativ sein, um diese Leute ins Boot zu holen und zu halten. Wir bilden auch selber aus, einige Mitarbeiter aus der Ukraine sind bei uns Lokführer geworden.

Ihre Eltern sind 1968 aus der Tschechoslowakei emigriert. Sie sind in Deutschland geboren und aufgewachsen, haben aber schon in den 1990er Jahren in Tschechien gearbeitet ...

Als Banker habe ich im Zuge der Privatisierungen in Osteuropa gearbeitet, auch in Prag. Für JP Morgan, für KPMG, und dann später in Wien für die Raiffeisenbank, wo ich das private Equity-Team für Zentral- und Osteuropa geleitet habe. Dort habe ich auch Leoš Novotný (Gründer, Vorstandsvorsitzender und Hauptaktionär von Leo Express, Anm. d. Red.) kennengelernt, der ursprünglich als Analyst bei mir im Team gearbeitet hat. 2012 bin ich dann zum Leo-Team dazu gestoßen.

Aber Sie waren nicht immer Banker. In London haben Sie Physik studiert und auch als Physiker gearbeitet. Man hat ja fast das Gefühl, dass Physiker Allzweckwaffen sind. Die können Kanzler, die können Banker, die können Bahnchef ...

Das Physikstudium gibt einem eine gute Basisausbildung, aber später muss man sich spezialisieren. Und ich hatte das Gefühl, dass meine Arbeit mehr gesamtgesellschaftlich ausgelegt sein sollte. Aber im Bahnbusiness sind Physikerkenntnisse von Vorteil, auch um technische Probleme oder Lösungen besser analysieren und einschätzen zu können. ☺

V Česku panuje enormní nedostatek kvalifikované pracovní síly a zároveň vzdělávací systém, který je málo orientován na praxi. Daří se vám získat dostatek pracovníků?

Strojvedoucí, vlakvedoucí, pracovníci pro provoz a údržbu – to je skutečně problém. Na univerzitách nabízíme stáže a snažíme se studenty oslovit už ve 3. nebo 4. ročníku studia. Spolupracujeme mimo jiné s Dopravní fakultou Jana Pernera na pardubické univerzitě, s ČVUT, Karlovou univerzitou a VŠE.

Studenti se ale jen málokdy stanou strojvedoucím...

To je pravda, většina z nich pracuje v sektoru dopravního plánování, marketingu nebo IT. Co se vlakvedoucích a strojvedoucích týče, musíme zlepšovat podmínky a vytvářet prostředí, které vychází vstříc rodinnému životu. Pokud chceme získat nové lidi a udržet si je, musíme být kreativní. Sami vzděláváme, několik pracovníků z Ukrajiny se u nás vyškolilo a stali se strojvedoucími.

Vaši rodiče v roce 1968 emigrovali z Československa. Vy jste se narodil a vyrůstal v Německu, v Česku jste ale pracoval už v 90. letech.

Jako bankéř jsem měl co do činění s privatizací ve východní Evropě, mimo jiné i v Praze. Ve společnostech JP Morgan, KPMG, a později ve Vídni v Raiffeisenbank, kde jsem vedl soukromý equity tým pro střední a východní Evropu. Tam jsem potkal i Leoše Novotného (zakladatele, předsedu představenstva a hlavního akcionáře Leo Expresu, pozn. red.), který původně v mém týmu pracoval jako analytik. V roce 2012 jsem přešel do Leo Expresu.

Ale nebyl jste jen bankéřem. V Londýně jste vystudoval fyziku a jako fyzik jste i pracoval. Člověk má téměř pocit, že fyzikové jsou univerzálně použitelní. Mohou se stát kancléřem, bankéřem, řídit železnici...

Při studiu fyziky získáte výborné základní vzdělání, ale později se musíte specializovat. A já měl pocit, že moje práce by měla být více zaměřená na celospolečenský kontext. Ale znalosti fyziky mi dnes v železničním byznysu určitě pomáhají – například lépe analyzovat a vyhodnocovat různé technické problémy nebo řešení. ☺



Vom Wandel getrieben

Gerit Schulze

Germany Trade & Invest

Der Weg zu neuen Rekorden in Tschechiens Autoindustrie wird steiniger. Noch 2017 glänzte die Branche mit Höchstwerten. In den Fabriken der drei einheimischen Hersteller liefen 1,413 Millionen Fahrzeuge von den Bändern – ein Plus von 5 % im Vergleich zum Vorjahr. In den ersten sieben Monaten 2018 stieg die Produktion nur noch um 0,5 %. Das Hyundai-Werk in Nošovice verzeichnete sogar starke Rückgänge, weil die Nachfrage im Vereinigten Königreich und auf anderen wichtigen Absatzmärkten sinkt.

>>> Außerdem drückt die schwierige Lage am Arbeitsmarkt auf die Stimmung der Autoindustrie und auf die Gewinne. Personal für neue Produktionslinien fehlt, die Stammbelegschaft setzt sich mit hohen Lohnforderungen durch. Bei Škoda Auto wurden die Tarifföhne im April 2018 um 12 % angehoben. Hyundai hat die Einstiegsgehälter zum 1. Juli um 8 % erhöht.

Weitaus mehr Gefahr könnte dem wichtigsten Wirtschaftszweig des Landes allerdings durch die technologische Zeitenwende drohen. Denn noch immer läuft in Tschechien kein abgasfreies Auto vom Band, lediglich ein Hybridmodell bei Hyundai. Dabei steigt weltweit die Nachfrage nach alternativen Antriebsarten, nach vernetzten Autos, Assistenzsystemen und Mobilitätsdiensten, nach neuen und leichteren Materialien. Auf diesen Gebieten haben tschechische Zulieferer noch erheblichen Nachholbedarf.

Autobranche investiert jährlich zwei Milliarden Euro

Immerhin gehört der Fahrzeugsektor zu den investitionsfreudigsten Wirtschaftszweigen im Land. Nach Berechnungen des Industrieministeriums haben Tschechiens Autohersteller und Zulieferer 2017 zwei Milliarden Euro in Anlagen und den Ausbau der Kapazitäten gesteckt. Im Land sind die wichtigen internationalen Teilehersteller mit eigenen Produktionsstätten vertreten – von Erstausrüstern (OEMs) bis hin zu Sublieferanten aller Ebenen. Die im Branchenverband AutoSAP organisierten 93 Zulieferer erzielten 2017 einen Rekordumsatz von umgerechnet 17,5 Milliarden Euro.

Dennoch werden die Zeiten schwieriger. Marktexperten der Komerční banka (KB) in Prag erwarten für die kommenden beiden Jahre einen Rückgang der tschechischen Autoproduktion um jeweils knapp 3 %. Als Grund nennt die Bank in einer aktuellen Studie die Abschwächung der EU-Konjunktur in Folge einer möglichen Rezession in den USA. Nach Einschätzung der KB liegen die Zukunftsmärkte für tschechische Autos vor allem in Asien. Das erfordert allerdings neue Ansätze bei Design und Ausstattung im Vergleich zu den bislang vorrangig belieferten Märkten in Europa.

Die Studie weist darauf hin, dass die einheimische Automobilindustrie einige strukturelle Schwächen habe. So sei die Branche nur unzureichend vorbereitet auf die technologischen Heraus-

forderungen der Zukunft, namentlich bei künstlicher Intelligenz und autonomem Fahren. Außerdem stagniere die Produktivität je Beschäftigten.

Das Beratungsunternehmen EY und der Branchenverband AutoSAP hatten im Frühjahr 2018 untersucht, welchen Einfluss ein Erfolg der Elektromobilität auf Zuliefererhersteller in Böhmen und in Mähren haben könnte. Sollten sich Batterieautos massiv durchsetzen, wären fast alle traditionellen Zulieferer betroffen: Hersteller von Motoren, Getrieben und Vergasern, von Tanks und Treibstoffsystemen, von Auspuffen, Bremsen, Karosserien und Flüssigkeitsfiltern. Die befragten Unternehmen erzielen in Tschechien bislang noch 40 % ihrer Umsätze mit Teilen, die nur in Autos mit Verbrennungsmotor gebraucht werden.

Jeder zweite Zulieferer produziert bereits Teile für Elektroautos

Immerhin jeder fünfte Hersteller will bis 2020 die Produktion „kritischer Komponenten“ einschränken. Die meisten Unternehmen sind zuversichtlich, dass sie auch bei den neuen Kfz-Teilen für elektrische Antriebe ihre bisherigen Kompetenzen und Produktionskapazitäten nutzen können.

Jeder zweite Zulieferer in Tschechien hat laut der EY-Studie schon heute Komponenten für Elektroautos im Portfolio. Dazu ge-

hört Continental mit seinem Reifenwerk Otrokovice. Wie Sprecherin Regina Fejferlíková auf Anfrage mitteilte, produziert die Fabrik seit einigen Jahren Pneus für Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Das US-Unternehmen Dura Automotive gab im Frühjahr 2018 bekannt, innerhalb der nächsten sieben Jahre in Tschechien 28 Millionen US-Dollar in die Teilefertigung für Elektroautos zu investieren. Unter anderem sollen hier Batteriehalter für Daimler und Tragelemente für Armaturenbretter im elektrischen Porsche Macan produziert werden, berichtete die Nachrichtenagentur ČTK. Dura Automotive hat zurzeit drei Werke in Südböhmen und eines in Mähren-Schlesien.

Der britische Kfz-Zulieferer TI Automotive plant in Liberec sein europäisches Entwicklungszentrum für Brennstoffsysteme und Teile für Elektroautos.

Auch bei der Bosch Group in Tschechien sind die Umwälzungen zu spüren. Das Werk in Jihlava ist weltweit einer der größten Standorte für Dieselkomponenten, unter anderem Einspritzpumpen. In České Budějovice produziert Bosch Module zur Stickoxid-Reduktion und für die Kraftstoffzufuhr.

Trotz des Schwerpunkts auf Technologien für Verbrennungsmotoren sei das Unternehmen gut aufgestellt für die Herausforderungen der Zukunft, meint Milan Šlachta, Repräsentant der Bosch Group für Tschechien und die Slowakei. Bosch investiere sowohl in die



Foto: Škoda Auto a.s.

Elektromobilität als auch in die Perfektionierung der Verbrennungsmotoren. „Dafür erweitern wir in České Budějovice nicht nur unsere Produktion, sondern errichten auch ein neues Entwicklungszentrum.“ Die tschechischen Bosch-Produkte hätten eine Zukunft, weil sie helfen, die Emissionswerte unter die gesetzlichen Anforderungen zu drücken.

Zugleich sei aber die Zahl der Projekte mit Fokus auf elektrische Antriebssysteme bereits merkbar gestiegen, erklärt Šlachta. Ab 2020 erwartet Bosch den Durchbruch, wobei das Unternehmen wieder zu einem führenden Spieler werden will.

Autobauer und Zulieferer müssen an einem Strang ziehen

Das Jahr 2020 könnte in Tschechien entscheidend sein, weil dann der wichtigste einheimische Anbieter Škoda Auto sein erstes rein elektrisch betriebenes Fahrzeug auf den Markt bringen will. Bis 2025 soll die Flotte der Elektromobile und Hybridautos auf zehn Modelle anwachsen. Laut Sprecher Štěpán Řehák plant Škoda Auto, dass alternative Antriebsarten dann für ein Viertel der Gesamtumsätze sorgen.

Für die Umstellung auf Batterieantrieb steht die VW-Tochter bereits in Verhandlungen mit einheimischen Zulieferern, sagt Řehák. „Wir weisen sie auch darauf hin, welche Komponenten künftig nicht mehr gefragt sein werden.“ Der Mix verschiedener Antriebsformen stelle die Zusammenarbeit zwischen den Teileherstellern und den Autofabriken vor Herausforderungen.

Vor einem Jahr hatte Škoda Auto seine Strategie 2025 entwickelt. Der Fahrzeughersteller bekennt sich dazu, in Zukunft nicht mehr nur Autos, sondern Mobilitätslösungen verkaufen zu wollen. Ein Teil der Erlöse soll durch digitale Dienstleistungen hereinkommen. In seinem neuen DigiLab in Prag entwickelt Škoda Geschäftsmodelle für Car-sharing, Fahrgemeinschaften und intelligentes Parken. Das Unternehmen ist aktiver Partner bei Smart-City-Projekten in Tschechien.

Innerhalb der nächsten fünf Jahre will die VW-Tochter zwei Milliarden Euro in Elektromobilität und damit zusammenhängende Dienste investieren. Der Firmensitz Mladá Boleslav soll bei der Produktion von Elektroautos die Hauptrolle spielen.

Ob die E-Mobile mit dem Flügelpfeil auch im Heimatmarkt auf Nachfrage treffen, muss sich noch zeigen. Im 1. Halbjahr 2018 hatten Pkw mit Batterieantrieb einen Anteil von mageren 0,2 % an den Neuwagenverkäufen. Der Durchbruch werde erst kommen, wenn es eine engmaschige Infrastruktur an Schnellladestationen gibt, glaubt Škoda-Sprecher Štěpán Řehák.

Regierung finanziert Ausbau des Ladesäulennetzes

Die Regierung in Prag konzentriert ihre Förderpolitik daher auf den

Ausbau des Ladenetzes. In zwei Jahren soll es 1.300 Stationen im Land geben (aktuell 300), davon 500 Schnellladepunkte. Mit Hilfe von EU-Fonds fließen fast 50 Millionen Euro in den Ausbau des Netzes. Damit werden auch Tankstellen für Autogas (LNG), komprimiertes Erdgas (CNG) und Wasserstoff finanziert.

Das Ministerium für Industrie und Handel (MPO) geht davon aus, dass sich bis 2020 die Zahl der Elektroautos in Tschechien gegenüber 2017 auf 5.000 vervierfacht. Die Zahl der Hybridautos könnte sich bis dahin auf 12.000 verdoppeln. Für 2025 rechnet die Behörde sogar mit 100.000 E-Autos.

Bedarf für die Wagen wäre auf jeden Fall vorhanden, wie eine Untersuchung von Volkswagen Financial Services ergeben hat. Demnach plant jeder zweite Tscheche innerhalb der nächsten zehn Jahre die Anschaffung eines Elektromobils. Der Anfahrtsweg zur Arbeit liegt laut der Befragung in der Regel bei 15 bis 30 Minuten, so dass ein batteriebetriebenes Auto ideal wäre. Eine andere Befragung von EY bestätigt diesen Trend. Demnach interessieren sich zwei Drittel der tschechischen Autofahrer für Elektromobilität, jeder Dritte würde ein Auto mit Batterieantrieb kaufen, wenn die Preise sinken.

Etwa 95 % der E-Auto-Käufe entfallen zurzeit auf Firmenwagen. Viele Unternehmen schaffen sich aus Imagegründen abgasfreie Autos an und sorgen so für den meisten Schub am Markt. Die Moneta Money Bank hat bei Volkswagen gleich 150 E-Golfs geordert und will ihre Flotte innerhalb von fünf Jahren komplett auf Elektroautos umstellen. In der neuen Firmenzentrale in Prag entstehen 50 Ladepunkte. Der Elektronikhersteller Foxconn hat ebenfalls mit der Elektrifizierung seines Fuhrparks in den Werken Pardubice und Kutná Hora begonnen. Das Unternehmen will in Tschechien auch Batteriesysteme für Elektroautos entwickeln.

Die japanische Central Glass Czech erweitert ihr Werk in Pardubice und will dort Elektrolytflüssigkeiten für Lithiumbatterien herstellen. Toyota betreibt an der Elektrotechnik-Fakultät der ČVUT in Prag ein Entwicklungslabor. Dort wird unter anderem an selbstfahrenden Autos geforscht.

Kleine Firmen nutzen Technologiewandel für Markteinstieg

Neben den traditionellen Zulieferern spült die Technologiewende der Autobranche neue Hersteller nach oben, die mit pfiffigen Ideen den Markt umkrempeln. Die auf Elektronik spezialisierte Firma DEL aus Žďár nad Sázavou etwa hat einen Schnelllader für Elektroautos entwickelt, der die Batterie in kurzer Zeit bis zu 95 % auflädt. Das südböhmische Unternehmen OIG Power, zur deren Eigentümern der ehemalige Wirtschaftsminister Martin Kuba gehört, hat Ladestationen für Elektroautos konzipiert und plant landesweit den Verkauf an Kommunen, Unternehmen und Privathaushalte.

Ein Prager Startup lässt zurzeit das tschechoslowakische Kult-Zweirad Čezeta wieder auferstehen – als Elektroroller. Über eine Crowdfunding-Plattform hatte sich das Unternehmen, das ein Brite gegründet hat, das nötige Kapital besorgt, um zunächst 2.000 Exemplare zu montieren.

Ebenfalls per Schwarmfinanzierung konnte sich der Prager Nutzfahrzeughersteller Zebra Group Geld für die Entwicklung eines Elektroautos beschaffen. Knapp 240 Anleger gaben dafür rund 310.000 Euro Kredit. Das Unternehmen will einen Kleinlaster mit Elektromotor auf den Markt bringen und damit in direkte Konkurrenz zum deutschen Anbieter Unikont oder zur österreichischen Lindner treten.

Bei Elektrofahrrädern gehört Tschechien schon jetzt zu den sechs führenden Herstellerländern in Mitteleuropa. Nach Angaben der Nachrichtenagentur ČTK werden pro Jahr rund 80.000 Zweiräder mit Batterieantrieb produziert, der Großteil davon für den Export. Bekannte Hersteller sind 4Ever, BPS Bicycle und Bike Fun.

Mehrere Testgelände für autonomes Fahren

Zur Führungsriege in Europa will Deutschlands Nachbarland auch beim autonomen Fahren gehören. BMW richtet in Sokolov eine 500 Hektar große Versuchsanlage zur Erprobung von Elektrifizie-

rung, Digitalisierung und fahrerlosen Autos ein. Die Münchener investieren bis 2020 einen dreistelligen Millionenbetrag.

Bis 2022 erschließt die Investitionsgruppe Accolade ein Testgelände in der westböhmisches Stadt Stříbro. Der Investor arbeitet dabei mit den Technischen Hochschulen ČVUT in Prag und VUT in Brno zusammen. Accolade hofft, mit dem Areal Europas führende Entwicklungsbüros für autonomes Fahren anzulocken.

Seit Juni dieses Jahres lässt die staatliche Autobahnverwaltung ŘSD auf einer 46 Kilometer langen Teilstrecke im Umland von Prag autonomes Fahren testen, indem sie die Daten der teilnehmenden Fahrzeuge sammelt und auswertet. Weitere Teilabschnitte auf längeren Trassen sollen folgen.

Der französische Konzern Valeo entwickelt in Tschechien seit 2013 Sensoren für autonomes Fahren. Am Flughafen Milovice, nordöstlich von Prag, testet der Autozulieferer autonomes Parken, Überholmanöver und adaptive Tempomaten.

Die vielen Projekte zeigen, dass Tschechien gute Chancen hat, vom technologischen Wandel zu profitieren. Vielleicht messen sich die Rekorde der Branche künftig nicht in Stückzahlen, sondern in Patenten und Forschungserfolgen. 🍀

(Un)moderne Mobilität in tschechischen Städten



Foto: © Sergey Peterman/Shutterstock.com

Lenka Šolcová
DTIHK

Jeden Tag etliche Minuten im Stau zu stehen oder durch laute, verstopfte Straßen zu gehen – das ist nicht modern. Mit überfüllten Bussen und Straßenbahnen zu fahren oder ewig nach einem Parkplatz zu suchen – das ist nicht modern. Und es ist auch nicht modern, Radfahrer aus dem Stadtzentrum zu verbannen. Modern heißt in der Stadt: weniger Autos, mehr Sharing und Schiene und ein kompakter und komfortabler öffentlicher Nahverkehr, der auf E-Mobilität und langfristig auch auf autonomes Fahren setzt.

>>> Wer sich Innovationen öffnet und geeignete Technologien verwendet, kann den Stadtverkehr sicherer machen, die Umwelt weniger belasten und ganz generell für eine höhere Lebensqualität in den Städten sorgen. Wo steht Tschechien in Sachen moderne Mobilität? Welche innovativen Projekte sind geplant oder werden schon umgesetzt? Gibt es Strategien oder Konzepte? In den Städten kündigt sich die moderne Mobilität bereits an, doch das Smart-City-Marketing eilt der Realität noch voraus. Seit 2015 arbeiten etliche tschechische Städte an modernen Konzepten, abgeschlossen sind sie aber nicht. Wenn die Pläne ausgearbeitet sind, erhalten die Städte für ihre innovativen Mobilitätskonzepte auch Zuschüsse der Europäischen Union.

E-Mobilität im ÖPNV

Zu den Vorreitern eines emissionsfreien öffentlichen Personennahverkehrs gehört Třinec. Seit dem vergangenen Jahr fahren zehn Elektrobusse durch die Stadt. Gemeinsam mit Ostrava und dem Kreis Mährisch-Schlesien arbeitet sie am Konzept einer „Smart City“. Hohe Ziele bei der Elektromobilität hat sich auch Hradec Králové gesteckt. Die Zahl der E-Busse soll schon bald von drei auf 23 steigen. In der Hauptstadt Prag werden derzeit Busse mit dynamischer Aufladung getestet: ihre Antriebsenergie beziehen die Fahrzeuge nicht nur aus Batterien, sondern auf bestimmten Abschnitten auch aus Oberleitungen. Gleichzeitig wird an einem Pilotprojekt gearbeitet, das eine elektrifizierte Strecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen vorsieht.

ÖPNV – einfach und bequem

Passagiere in Ostrava können schon seit Sommer 2016 mit einer kontaktlosen Chipkarte direkt in den öffentlichen Verkehrsmitteln ein Ticket kaufen. In Prag funktioniert dieser Service in den Straßenbahnlinien 18 und 22. Demnächst soll die Lítačka, die in Prag als elektronische Zeitfahrkarte für den Nahverkehr dient, Konkurrenz bekommen. Wer ein E-Ticket wünscht, benötigt dafür künftig nur noch eine Debit- oder Kreditkarte. Oder lässt es sich über eine App auf sein Handy schicken. Pilsen ist bereits einen Schritt weiter. Auch hier können die Fahrgäste mit Karte bezahlen. Zudem haben die örtlichen Verkehrsbetriebe die sogenannte „Pilsner Karte“ („Plzeňská karta“) eingeführt. Auf ihr lassen sich nicht nur E-Tickets für den ÖPNV inklusive der Städte Karlovy Vary und Mariánské Lázně speichern. Die Chipkarte dient auch als Zahlungsmittel für Parkgebühren, als Bibliotheksausweis und als elektronische Geldbörse für weitere Dienstleistungen in der Stadt. Ein intelligentes Verkehrssystem erleichtert die Orientierung in Pilsen. Es sammelt Daten zur Verkehrssituation, wertet sie aus und gibt sie an Fahrer und Reisende über das Internet, Apps oder „intelligente Haltestellen“ und Bordcomputer in den Fahrerkabinen weiter. Die Stadt Prag arbeitet derzeit an einem ähnlichen System.

Schnelles Parken

Intelligente Systeme suchen geeignete Parkplätze, ermöglichen die Zahlung von Parkgebühren über Apps oder helfen Autofahrern mithilfe von Sensoren, einen freien Parkplatz anzusteuern. Die unauffälligen Sensoren zwischen den Pflastersteinen sind beispielsweise bereits Anfang 2017 auf dem Karlsplatz (Karlovo náměstí) im Zentrum von Kolín installiert worden. Intelligentes Parken bietet auch der Stadtverwaltung und der Polizei Vorteile. Dank der Parkplatz-Sensoren kann zum Beispiel die Stadt Brunn Schwarzparker viel leichter überführen.

Individuelle Verkehrsmittel teilt man sich

Das erste Carsharing entstand im Jahr 2003 in Brunn als kommunales Projekt einiger Enthusiasten. Inzwischen haben die meisten tschechischen Kreisstädte das Konzept einer gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen eingeführt. Die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge wächst rasant. Laut der Tschechischen Carsharing-Vereinigung (Asociace českého carsharingu) ist sie in den Jahren 2015 bis 2018 von 90 auf ca. 650 gestiegen, also um mehr als 600 %. In Zusammenarbeit mit der Stadt Prag hat die Vereinigung eine Internetseite gestaltet, die seit Anfang des Jahres mithilfe eines digitalen Stadtplans das Carsharing auf dem Gebiet der Hauptstadt ermöglicht. Die Metropole plant zudem ein E-Carsharing-Projekt – eine öffentliche Dienstleistung für die ganze Stadt, die Carsharing mit Elektrofahrzeugen anbietet. Auch öffentliche Fahrradverleihsysteme (Bikesharing) haben sich in Prag, Brunn, České Budějovice und weiteren Kreisstädten etabliert.

Ansätze oder Beispiele für moderne Mobilitätslösungen gibt es in tschechischen Städten durchaus. Allerdings ist es bisher noch keiner Stadt gelungen, ein ganzheitliches Konzept für moderne Mobilität umzusetzen. Dabei ist ein ausgearbeitetes Konzept entscheidend. Die DTIHK leistet mit ihrem TopThema „Intelligente Infrastruktur“ einen aktiven Beitrag zu dieser Entwicklung. Seit verganginem Jahr suchen wir gemeinsam mit Partnerunternehmen, Start-ups, Studierenden, Städten und Gemeinden nach neuen Möglichkeiten und Herangehensweisen, wie sich das Leben in den Städten – einschließlich der Mobilität – verbessern lässt. Mehr unter www.intelligent-infrastructure.cz. ☺



Franz Pommer

Neue Auffassung von Mobilität

Volkswagen I.D.-Familie sowie weitere Konzernmodelle in den Markt ein. Ihre Reichweite beträgt bis zu 600 km und sie sollen preislich für breite Schichten von Autofahrern erwerbbar sein.

Welche neuen Dienstleistungen bringt die Digitalisierung?

Die Digitalisierung ist ein umfangreicher Prozess und ermöglicht Lösungen, die praktischer, sicherer und effektiver sind. So bieten wir den Kunden schon bald ganz neue Formen für den Verkauf und den Service von Autos an. Im Rahmen des Volkswagen WE-Programms werden wir Dienste anbieten, die über das Smartphone gesteuert werden. Unser Ziel ist es, die Mobilität auf einen neuen Level zu bringen, aber auch unseren Kunden das alltägliche Leben in vielen Bereichen zu erleichtern, z. B. indem eine bestellte Lieferung direkt im Kofferraum abgelegt und so zugestellt wird. Nutzern von e-Fahrzeugen werden wir komplexe Services anbieten, damit sie ihre Fahrzeuge schnell und einfach laden können.

Ist der Volkswagen Konzern auch im Carsharing aktiv?

Wir sind sehr aktiv auf diesem Gebiet. In Prag sind 15 e-Golf an einem Pilotprojekt zum e-Carsharing beteiligt. 2019 werden über die WE-Kundenplattform in Deutschland die ersten Sharing-Dienstleistungen angeboten, und zwar ausschließlich mit e-Fahrzeugen. Ein Jahr später wird diese Dienstleistung auch in weitere Großstädte Europas, Nordamerikas und Asiens ausgedehnt. Somit werden sämtliche Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt – angefangen bei Kurzfahrten bis hin zu langen Urlaubsreisen. Nach einem 300-Tage-Test wurde Ende Juli das MOIA Projekt in Hannover für den normalen Betrieb freigegeben. Es schließt eine Lücke zwischen der individuellen Mobilität und dem öffentlichen Stadtverkehr.

Wie sieht es bei einer so stürmischen Entwicklung der e-Mobilität mit der Zukunft des Verbrennungsmotors aus?

Die Verbrennungsmotoren werden noch lange eine bedeutende Rolle spielen. Darum werden sie auch permanent weiterentwickelt, so dass es eine sehr saubere und wirtschaftliche Technik sein wird.

Die Automobilindustrie verändert sich grundlegend. Über neue Technologien und ihre Anwendung spricht Franz Pommer, Geschäftsführer Porsche Česká republika, im Interview.

In welchen Bereichen lassen sich die größten Änderungen erwarten?

Der Volkswagen Konzern hat in seiner Strategie TOGETHER 2025 das Fundament gelegt, zum globalen Leader in Sachen nachhaltiger Mobilität zu werden. Die Eckpfeiler auf dem Wege zu diesem hohen Ziel sind die e-Mobilität, Digitalisierung, mobile Dienstleistungen, autonomes Fahren und künstliche Intelligenz. Wir arbeiten intensiv an all diesen Technologien und führen sie schrittweise in die Organisation ein. Das zeigen unsere jüngsten Modelle, vor allem der neue Audi A8, der Audi Q8, der Audi A6, der Audi e-tron oder der Volkswagen Touareg.

Viel wird über das autonome Fahren gesprochen...

Ein autonomes Fahrzeug muss seine Umgebung wahrnehmen, die Situation auswerten und intelligent entscheiden. Der Weg dahin führt über eine vollkommene Vernetzung der Assistenzsysteme, gesteuert durch künstliche Intelligenz, begabt mit Lernfähigkeit. Ein Meilenstein auf dem Weg dahin ist der neue Audi A8 mit den bislang ausgereiftesten „autonomen“ Funktionen, die es auf dem Markt gibt. Für den Echteininsatz im Straßenverkehr fehlen allerdings derzeit noch die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Wie entwickelt sich der Bereich der e-Mobilität?

Wir haben bereits zehn e-Fahrzeuge im Angebot. Ende 2018 wird der elektrische SUV Audi e-tron auf den Markt kommen. Er fährt mehr als 400 km auf eine Ladung. Im Jahr 2020 führen wir die

Nové pojetí mobility

Automobilový průmysl prochází zásadními změnami. O nových technologiích a jejich uplatnění hovoří v interview Franz Pommer, jednatel společnosti Porsche Česká republika.

V jakých oblastech lze očekávat největší změny?

Konzern Volkswagen položil ve své Strategii TOGETHER 2025 základy pro to, aby se stal globálním lídrem v oblasti trvale udržitelné mobility. Základními milníky na cestě k tomuto velkému cíli jsou elektrická mobilita, digitalizace, mobilní služby, autonomní řízení a umělá inteligence. Na všech uvedených technologiích intenzivně pracujeme a postupně je zavádíme do organizace. Důkazem jsou naše nejnovější modely, především nové Audi A8, Audi Q8, Audi A6, Audi e-tron nebo Volkswagen Touareg.

Hodně se hovoří o autonomním řízení...

Autonomní vozidlo musí umět vnímat své okolí, vyhodnocovat situaci a inteligentně se rozhodovat. Cesta k tomu vede přes dokonalé síťové propojení asistenčních systémů, řízených umělou inteligencí a nadaných schopností učit se. Milníkem na cestě k tomuto cíli je nové Audi A8 s dosud nejvyspělejšími „autonomními“ funkcemi, které na trhu existují. Pro reálné nasazení v silničním provozu chybějí ovšem v současné době ještě právní rámcové podmínky.

Jak se vyvíjí oblast elektrické mobility?

Máme v nabídce již deset e-vozidel. Na konci roku 2018 přijde na trh SUV s elektrickým pohonem Audi e-tron. Na jedno nabití ujede více než 400 km. V roce 2020 uvedeme na trh rodinu vozů Volkswagen I.D. a rovněž další koncernové modely. Jejich dojezd bude činit až 600 km a mají být cenově dostupné pro široké vrstvy motoristů.

Jaké nové služby přinese digitalizace?

Digitalizace je rozsáhlý proces a umožňuje řešení, která jsou praktičtější, bezpečnější a efektivnější. Již brzy tak budeme moci zákazníkům nabídnout zcela nové formy prodeje i servisu automobilů. V rámci programu Volkswagen WE budeme nabízet služby, které jsou ovládané chytrým telefonem. Naším cílem je posunout mobilitu na novou úroveň, ale zároveň usnadňovat našim zákazníkům každodenní život ve všech oblastech, například dodáním a uložením objednané zásilky přímo do zavazadlového prostoru. Uživatelům elektromobilů budeme nabízet komplexní služby pro rychlé a snadné nabíjení jejich vozidel.

Je konzern Volkswagen aktivní i v oblasti sdílení vozidel?

V této oblasti jsme velmi aktivní. V Praze se do pilotního projektu e-carsharingu zapojilo patnáct elektromobilů e-Golf. V Německu budou prostřednictvím zákaznické platformy WE v roce 2019 nabídnuty první služby v rámci sdílení vozidel – a to výhradně elektromobilů. O rok později se tato služba rozšíří i do dalších velkých měst v Evropě, Severní Americe a Asii. Tím budou pokryty všechny potřeby mobility – od krátkých jízd až po dlouhé cestování během dovolené. V Hannoveru byl na konci července po 300denním testování schválen pro běžný provoz projekt MOIA. Ten vyplňuje mezeru mezi individuální mobilitou a veřejnou hromadnou dopravou.

Jak to při tak bouřlivém rozvoji elektrické mobility vypadá s budoucností spalovacího motoru?

Spalovací motory budou ještě dlouho hrát významnou roli. Proto budou také nepřetržitě dále vyvíjeny, takže tato technika bude velmi čistá a hospodárná.



v. l. | zleva: I.D. Neo, I.D. CROZZ, I.D. VIZZION, I.D. BUZZ

3× MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND V NĚMECKU

Verkehrsträger Nr. 1 in Deutschland ist und bleibt das Auto. Rund 43 Millionen private Fahrzeuge und damit mehr als ein Auto pro Haushalt waren es 2017. Und doch ist das Gefährt auf vier Rädern umstrittener denn je – Staus, Lärm, Umweltbelastung. Gerichtlich erzwungene Fahrverbote drohen bereits in großen Städten wie Frankfurt am Main und Stuttgart. An Alternativen und innovativen Projekten mangelt es vielerorts. Aber hier und da finden sich vielversprechende Fortschritte für den öffentlichen Nahverkehr, die bereits in der Testphase sind.

Muriel Pluschke

1. „Easy“ reisen ohne Ticket

Wer oft mit Bus und Bahn unterwegs ist, kennt das Problem zur Genüge. Kaum an der Haltestelle angekommen, geht die Suche nach dem richtigen Ticket los: Einzelfahrt oder Tageskarte, Mehrfahrtenscheine und Ermäßigungen für jegliche Altersgruppen. Der Überblick geht da schnell verloren. Eine Lösung für das Ticket-Chaos hält das Startup MotionTag bereit. Das 2015 gegründete Unternehmen will mit seinem smartphonebasierten Ticketingsystem das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erheblich vereinfachen. Die App „Ticket Easy“ kann zehn Verkehrsmittel mitsamt der zurückgelegten Distanz und Reisedauer automatisch erkennen. Ein einfacher Check-in sowie automatisches Check-out und Bezahlen erleichtern die Fahrt zusätzlich. Überzeugt hat die Idee nicht nur beim Deutschen Mobilitätspreis, sondern auch die Schweizerischen Bundesbahnen und die Deutsche Bahn, mit denen 2016 und 2017 Pilotprojekte gestartet wurden.



Foto: MotionTag GmbH

2. LEDs helfen bei der Zugabfertigung

Kaum ist der Zug eingefahren, beginnt das Chaos auf dem Bahnsteig. Fahrgäste wollen aus- und einsteigen, bestenfalls gleichzeitig und durch ein und dieselbe Tür. Um den Einstieg zu erleichtern und Folgeverspätungen im oft dicht getakteten Bahnverkehr zu vermeiden, gibt es eine innovative Lösung: eine leuchtende Bahnsteigkante. Sie zeigt mit Lichtfaser-Symbolen die Halteposition des Zuges, die Türen und die Waggonauslastung bereits vor Ankunft an. Das Startup SIUT hat die leuchtende Bahnsteigkante im Gründer-Förderprogramm „DB mindbox“ der Deutschen Bahn entwickelt und kooperiert für das Projekt mit dem Londoner Startup OpenCapacity. Seit Februar 2018 wird das digitale Leitsystem auf dem Bahnhof Stuttgart-Bad Cannstatt getestet. Auf 210 Metern zeigen dort 2.010 LEDs mit 14.740 Leuchtpunkten den Passagieren die günstigste Warteposition und sollen so das zeit- und nervenraubende Gedränge Geschichte werden lassen.



Foto: Andreas Varnhorn

3. Unterwegs im autonomen Elektrobus

Kaum hörbar, umweltfreundlich und ohne Fahrer rollt ein rot-weißer Elektrobus durch den niederbayerischen Kurort Bad Birnbach. Das Shuttle ist seit Oktober 2017 auf einer Strecke von 660 Metern unterwegs. Kostenlos mitfahren können auf der ersten autonomen Buslinie Deutschlands auf öffentlichen Straßen bis zu sechs Personen. An Bord ist immer auch ein Fahrtbegleiter, der im Notfall das Steuer übernimmt. Ein eingebauter Hublift ermöglicht zudem das Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrer und Passagiere mit Kinderwagen. Das Projekt ist eine Kooperation zwischen der Deutschen Bahn, Regionalbus Ostbayern mit dem Landkreis Rottal-Inn und der Marktgemeinde Bad Birnbach. Mit an Bord sind auch der Tüv Süd und der französische Hersteller EasyMile. Ziel ist es, mehr Mobilität auch ohne Auto zu ermöglichen und zugleich den autonomen Linienverkehr Realität werden zu lassen. 🇫🇷



Foto: DB AG, Chris Büttner

Dopravním prostředkem číslo jedna v Německu je a zůstane auto. V roce 2017 bylo u našich západních sousedů skoro 43 milionů soukromých vozidel, což je více než jedno auto na domácnost. A přesto je cestování na čtyřech kolech sporné jako nikdy dřív – dopravní zácpy, hluk a znečišťování životního prostředí. Ve velkých městech jako Frankfurt nad Mohanem nebo Stuttgart již hrozí soudně vynucené zákazy jízdy. Mnohde chybí alternativy a inovativní projekty. Tu a tam ale v oblasti veřejné dopravy nalezneme slibné projekty, které jsou již ve zkušební fázi.

1. „Easy“ cestování bez lístku

Každý, kdo často jezdí autobusem nebo vlakem, tento problém zná velmi dobře. Dorazíte na zastávku a začnete pátrat po té správné jízdence – jednosměrná nebo celodenní, jízdenka pro více jízd a slevy pro každou věkovou skupinu. Velmi rychle ztratíte přehled. Řešení jízdenkového chaosu nabízí startup MotionTag. Společnost založená v roce 2015 chce pomocí systému prodeje jízdenek pro chytré telefony značně zjednodušit cestování veřejnou dopravou. Aplikace „Ticket Easy“ dokáže automaticky rozpoznat deset dopravních prostředků včetně ujeté vzdálenosti a doby jízdy. Cestování navíc usnadní jednoduché přihlášení či automatické odhlášení a platba jízdného přes aplikaci. Tento nápad nezaujal jen porotu při udílení Německé ceny za mobilitu, ale také Švýcarské spolkové dráhy a Německé dráhy, které v letech 2016 a 2017 spustily pilotní projekty.

2. LED diody pomáhají při odbavení vlaku

Jen co přijede vlak, na nástupišti začíná zmatek. Cestující chtějí vystupovat a nastupovat, nejlépe naráz a všichni stejnými dveřmi. Inovativním řešením, jak usnadnit nástup a vyvarovat se následných zpoždění v již tak husté železniční dopravě, je světelná hrana nástupiště. Pomocí symbolů ze světelných vláken ještě před příjezdem ukáže, kde vlak zastaví, kde budou dveře a jak obsazené jsou jednotlivé vagony. Světelnou hranu vyvinul startup SIUT v rámci programu Německých drah na podporu zakladatelů firem „DB mindbox“ a na projektu spolupracuje s londýnským startupem OpenCapacity. Tento digitální řídicí systém je od února 2018 testován na nádraží Stuttgart-Bad Cannstatt. Celkem 210 LED diod se 14 740 světelnými body tam na 210 metrech ukazuje cestujícím, kde je nejvýhodnější místo na čekání, a mělo by ukončit časově náročné a nervy drásající tlačení.

3. Na cestě autonomním elektrobusem

Ulicemi dolnobavorského lázeňského městečka Bad Birnbach projíždí červenobílý elektrobus. Skoro ho neuslyšíte, je šetrný k životnímu prostředí a není v něm řidič. Tato kyvadlová doprava funguje od října 2017 na trase dlouhé 660 metrů. První autonomní autobusovou linkou na veřejných komunikacích v Německu se může svést zdarma až šest osob. Na palubě je ale doprovodná osoba, která v případě nouze převezme řízení. Zvedací plošina umožňuje nástup a výstup vozíčkářů a cestujících s kočárky. Na projektu spolupracují Německé dráhy, Regionální autobusová doprava Východní Bavorsko s okresem Rottal-Inn a obcí Bad Birnbach, podílí se na něm také Tüv Süd a francouzský výrobce EasyMile. Cílem je dosáhnout větší mobility i bez aut a zároveň toho, aby se autonomní dopravní linky staly realitou. 🇫🇷

Mobilität: Ist der Stau bald Geschichte? Budou dopravní zácpy brzy minulostí?



Uwe
Hengstermann

Geschäftsführer | jednatel
Borgers CS

Nicht nur Staus, auch die endlose Suche nach freien Parkplätzen, das Bild der zahllosen ungenutzt geparkten Autos in Städten wird der Geschichte angehören. Netzwerke, Carsharing und Apps für selbst-fahrende Autos werden diese Situationen für uns lösen. Die Nutzung der Autos wird dadurch cleverer und effizienter. Wann? Die Entwicklungen sind fast so weit, die Gesetzeslage ist in Klärung, Infrastruktur fehlt noch – Es wird noch dauern, aber es wird schneller umgesetzt als wir alle glauben.

Minulostí se stanou nejen dopravní zácpy, ale také nekonečné hledání volných parkovacích míst v ulicích přeplněných nevyužitými, zaparkovanými auty. Tuto situaci pro nás vyřeší sítě, carsharing a aplikace pro autonomní auta. Auta se tak budou využívat chytřeji a efektivněji. A kdy to bude? Vývoj je téměř hotov, pracuje se na řešení legislativy, chybí také infrastruktura. Bude to tedy ještě chvíli trvat, ale bude to dříve, než si všichni myslíme.

Wenn wir alle Elektroautos haben, ist vielleicht die Luft in der Ječná etwas besser, aber der Stau bleibt. Es hilft nur ein attraktiverer öffentlicher Nahverkehr, ein mit München vergleichbares S-Bahn-System, mehr Park & Ride, ein vernünftiges Wegenetz in der Innenstadt für fahrradfahrende Pendler, nicht nur in den schönen Tälern außerhalb Prags für Feierabendsportler. Kostenloser Nahverkehr torpediert solche Ziele, da weniger Investitionen getätigt werden und der Fahrgast nicht als Kunde wahrgenommen wird.



Arthur
Braun

Rechtsanwalt | evropský advokát
bvp Braun Partners

Pokud si všichni pořídíme elektromobily, možná se zlepší vzduch v Ječné, ale zácpy zůstanou na denním pořádku. Pomůže jen atraktivní systém veřejné dopravy, srovnatelný s mnichovským konceptem: propracovaná příměstská doprava, více záchytných parkovišť P+R, rozumný systém stezek pro cyklisty – nejen na výlety do přírody za Prahu, ale také pro cestu do práce v centru. Bezplatná MHD takové cíle spíše pohřbí, protože se bude málo investovat a cestující nebudou vnímáni jako zákazníci.



Franz
Pommer

Geschäftsführer | generální ředitel
Porsche Česká republika

Im Horizont von ca. 20 Jahren kann ich es mir vorstellen. Aber nur unter der Voraussetzung, dass es überwiegend voll autonome Autos der Klasse 5 geben wird, die ohne Fahrerintervention fahren werden. So etwas Ähnliches wie die aktuelle SEDRIC-Studie von Volkswagen. Bis dahin werden Autos zunehmend mit der Infrastruktur und auch untereinander verbunden sein, was mehr Flexibilität und Sicherheit bringen wird. Aber da es gleichzeitig immer mehr Autos geben wird, wird es bestimmt immer noch Staus geben.

V horizontu přibližně 20 let si to umím představit. Ale jen za předpokladu, že budou převažovat plně autonomní automobily stupně 5, které budou jezdit bez zásahu řidiče. Tedy něco podobného, jako je aktuální studie SEDRIC koncernu Volkswagen. Do té doby budou automobily stále více propojené s infrastrukturou i mezi sebou, což přinese více plynulosti i bezpečnosti. Ale protože bude zároveň aut přibývat, zácpy tu určitě stále budou.

Immobilienentwickler P3: Letzte Grundstücke für Logistikhallen bei Mladá Boleslav

Lieferanten des Automobilherstellers Škoda, die nach verfügbaren Lager- oder Produktionsflächen in der Nähe des Hauptwerks suchen, haben nur noch wenig Auswahl. Ein attraktiver Standort ist jedoch der P3 Park Mladá Boleslav, im Industriegebiet Plazy etwa fünf Autominuten vom Škoda-Betrieb gelegen. Hier gibt es noch über 20.000 m² Fläche für auf Kundenwünsche zugeschnittene Neubauten.

"Wir haben sehr viel Erfahrung mit Kunden aus der Automobil-industrie und wissen, dass sie spezifische Anforderungen an ihre Gebäude mitbringen. Hierzu gehören eine verstärkte Dachkonstruktion, hochintensive Ausleuchtung und eine drei- bis viermal höhere elektrische Eingangsleistung. Bei der Errichtung solcher Hallen denken wir außerdem an den besonderen Bedarf im Mitarbeiterbereich – Umkleiden, Ruhezonen, Infrastruktur und Parkplatzbedarf. Der Schichtwechsel muss reibungslos ablaufen", kommentiert Tomáš Miček, der Geschäftsführer von P3 für Tschechien.

Allein in Tschechien beheimatet P3 in seinen Industrieparks Gesellschaften wie TI Auto, Knorr-Bremse, Bosal oder Emerge. P3 ist in der Lage, innerhalb von sechs Monaten Neubauten auszuführen und bereitzustellen. Auf dem genannten Gelände können wir nach Kundenwunsch konzipierte Hallen mit Flächenmaßen von 15.000 m², 5.000 m² oder – als kleinste Halle – 3.500 m² errichten.

Poslední volné prostory pro výstavbu hal v okolí Mladé Boleslavi nabízí společnost P3

Když dnes dodavatelé mladoboleslavské automobilky hledají v okolí hlavního závodu volné skladové či výrobní prostory, mají omezené možnosti. Jednu z posledních atraktivních lokalit nabízí park P3 Mladá Boleslav, nacházející se v průmyslové zóně Plazy, asi 5 minut autem od závodu Škoda auto. Je zde k dispozici přes 20 000 m² pro výstavbu na míru.

„Se zákazníky z automobilového průmyslu máme hodně zkušenosti. Víme, že mají na své budovy specifické nároky. Patří mezi ně zesílená střecha, vysoká intenzita osvětlení nebo třikrát až čtyřikrát vyšší elektrický příkon. Při výstavbě myslíme i na to, aby budova měla větší zázemí pro zaměstnance – potřebují šatny, odpočinkové zóny. S tím souvisí i parkování, kde je potřeba pohlídat vhodný vjezd a výjezd vozidel při střídání směn,“ komentuje Tomáš Miček, ředitel P3 pro Českou republiku.

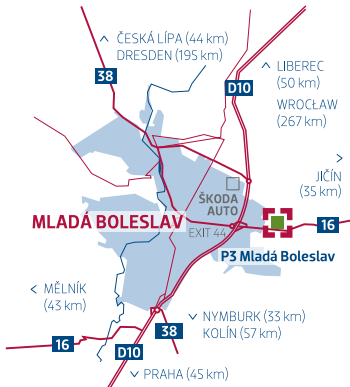
Jen v ČR už ve svých parcích ubytovala P3 například společnost TI Auto, Knorr-Bremse, Bosal, nebo Emerge. Novou výstavbu jsou schopni připravit během šesti měsíců. V areálu můžeme postavit haly na míru, a to o výměrách 15 000 m², menší 5 000 m² a nejmenší 3 500 m².

P3 LOGISTIC
PARKS

P3 Mladá Boleslav

Zajistíte si svoji halu na míru v epicentru českého automobilového průmyslu včas!

Sichern Sie sich rechtzeitig Ihre maßgeschneiderte Logistikhalle im Epizentrum der Automobilindustrie!



Pavel Rufert

Leasing Manager Czech Republic
+420 601 132 582
pavel.rufert@p3parks.com



Automobilindustrie 2017	Automobilový průmysl 2017	.de	.cz
Produktion	výroba		
produzierte Pkw	osobní automobily	5,6 Mio. (-1,8 %)	1,4 mil. (+5,2 %)
Pkw pro 1.000 Einwohner	vyrobené osob. automobily/1000 obyv.	68,3	133,5
Export	export		
Anteil am Gesamtexport	podíl na celkovém exportu	18,4 %	22,5 %
Beschäftigte	zaměstnanci		
in der Automobilbranche	automobilový průmysl	820.212 (+1,4 %)	178.804 (+5,4 %)
Bruttomonatsverdienst	měsíční hrubá mzda	ø 5.678 € (+21 %)	ø 1.324 € (+7,3 %)

Auto 2017			
Trend Kraftstoffe (Neuzulas.)	trend paliva (nově registr.)	Vorjahresvergleich	meziroční změna
Benzin	benzín	+11 %	+12 %
Diesel	diesel	-13 %	-7 %
Hybrid	hybrid	+76 %	+83 %
Elektro	elektro	+120 %	+54 %

Durchschnittsalter (Jahre)	průměrné stáří (roky)	9,4	14,6
-----------------------------------	------------------------------	-----	------

E-Auto	e-auto		
Anzahl E-Fahrzeuge	počet elektromobilů	53.861 (+58 %)	1497 (+25 %)
Ladepunkte/100 Tsd. Ew. (2018)	nabíjecí body/100 tis. obyv. (2018)	16	6

Carsharing*			
Carsharing-Fahrzeuge/100 Tsd. Ew.	počet automobilů/100 tis. obyv.	21,7	4,7
CarSharing-Anbieter	provozovatelé carsharingu	165	4

Hauptstädte	hlavní města	Berlin	Praha
Anzahl Einwohner	počet obyvatel	3,7 Mio.	1,3 mil.
Anzahl Autos	počet automobilů	1,2 Mio.	1,1 mil.
Autos/Einwohner	automobily/obyv.	0,32	0,88
Autos/Führerschein	automobily/řidičský průkaz	0,77	1,54

Mobilität 2017		.de	.cz
Personenkilometer (Anteil in %)	osobokilometry (podíl v %)	%	%
Pkw	osobní automobily	84,3	65,9
Zug	vlak	8,5	8,4
(Reise-)Bus, Oberleitungsverkehr	MHD + autobusová doprava	7,2	25,7

* mit eigenem Fuhrpark | s vlastní flotilou vozů

Quellen | Zdroje: Statistisches Bundesamt, KraftfahrBundesamt, Verband der Automobilindustrie, Nationale Plattform Elektromobilität, Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft, Verband der Elektromobilitätsindustrie, Bundesverband CarSharing, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Český statistický úřad, AutoSAP, Svaz dovozců automobilů, Asociace elektromobilového průmyslu, Asociace českého carsharingu, Ministerstvo dopravy ČR, www.praha.eu

Pozvánka do budoucnosti



Milan Šlachta



Expozice Bosch Rexroth, hala V, stánek č. 83

Rozhovor s Milanem Šlachtou, reprezentantem Bosch Group

Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně začíná 1. října. Zúčastní se Bosch?

Ano, Bosch bude mít v Brně dokonce dvě expozice – v pavilonu V na stánku č. 83 a na volné ploše A. Představí se divize Průmyslové techniky pod značkou Rexroth a expozici doplní inovativní řešení Bosch z oblasti techniky budov a spotřebního zboží.

Co zajímavého ukážete?

Společným jmenovatelem expozice bude internet věcí. Rostoucí trend v propojování strojů potvrdíme prezentací softwarového portfolia Nexeed, které umožňuje flexibilní, efektivní výrobu a logistiku s využitím služby Bosch cloud, dále představíme aplikaci Home Connect pro domácí spotřebiče Bosch a nebude chybět ani inovativní tepelná technika a elektrické nářadí. Tematiku chytrých měst srozumitelně vysvětlí exponát City Model, který zobrazuje pomocí aplikace v tabletu v 3D různá konkrétní řešení služeb pro město, třeba parkování. Expozici doplní inteligentní kamerové systémy z divize zabezpečovací techniky Bosch.

Zmínili jste, že většina exponátů bude z oblasti průmyslu pod značkou Rexroth...

Značka Rexroth je dnes součástí skupiny firem Bosch Group a s ohledem na poměrně dlouhou tradici svých aktivit je spojena především s výrobou hydraulických systémů. Patří sem však i elektrické pohonné systémy, lineární technika a speciální mechanické převodovky. Dnes jsme schopni dodávat optimální pohonný systém pro jakoukoli průmyslovou aplikaci, od velmi malých výkonů v řádu desítek wattů až po velmi robustní systémy. Na stánku představíme funkční robot APAS, který se specializuje na balení a je výjimečný v tom, že díky speciálním senzorům umožňuje přímou spolupráci s lidmi na lince bez nutnosti použití bezpečnostních opatření. Formou zajímavých exponátů budeme dále prezentovat mnoho novinek a inovativních technologických řešení, které byly představeny také na letošním veletrhu Hannover Messe.





Zwischen dem deutschen und tschechischen Maschinenbau bestehen traditionell enge Verbindungen, die in den letzten 25 Jahren intensiv ausgebaut wurden. Danke DTiHK für die Unterstützung!

Ulrich Ackermann
Leiter Abteilung Außenwirtschaft, VDMA e.V.



Der Ost-Ausschuss/Osteuropaverein gratuliert der Deutsch-Tschechischen AHK zur „Silberhochzeit“ und freut sich auf die nächsten 25 Jahre engster Zusammenarbeit.

Michael Harms
Vorsitzender der Geschäftsführung, CEO, Ost-Ausschuss-Osteuropaverein der Deutschen Wirtschaft e.V.



Mit unserem Partner, der AHK Tschechien, arbeiten wir seit einigen Jahren sehr eng und kompetent zusammen. Wir gratulieren herzlich zum 25-jährigen Jubiläum.

Silvius Grobosch
Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (e.V.) BME



Přál bych si, aby se ČR pro Německo stávala čím dál více nejen obchodním partnerem, ale také zdrojem technologií a inovací. Držím všem v tomto úsilí palce.

Petr Chládek
CEO, Jihomoravské inovační centrum (JIC)



Gratuluji ČNOPK k výročí a děkuji za léta skvělé spolupráce ve prospěch česko-německých obchodních vztahů. Češi a Němci jsou společně úspěšnější!

Adam Jareš
ředitel, CzechTrade Düsseldorf



Seit über 12 Jahren ist uns die DTiHK eine absolut verlässliche, konstruktive wie aktive Partnerin im internationalen Netzwerk für Europäische EnergieManager (EUREM). Danke!

Robert Schmidt
Sprecher Internationales EUREM-Konsortium | Leiter IHK-Geschäftsbereich Innovation | Umwelt, IHK Nürnberg für Mittelfranken

Ganz schön attraktiv: 87—48—88

87% meines internationalen Publikums kommen aus den neuen EU-Staaten Mitteleuropas.
48% meiner Besucher sind Entscheider mit Einkaufspotential.
88% meiner Aussteller sind kleine und mittlere Unternehmen.
Schau doch mal vorbei! Deine #MesseBruenn

Internationale Messen 2019 Messe Brunn, Tschechische Republik

MASCHINENBAU, ELEKTROTECHNIK UND BEARBEITUNGSTECHNIK	
AMPER	19.-22.03.
Stainless	15.-16.05.
MSV 2019	07.-11.10.
Transport und Logistik	07.-11.10.
ENVITECH	07.-11.10.

BAUTECHNOLOGIEN UND BAUSTOFFE, HOLZ- UND MÖBELINDUSTRIE	
Baumessen Brunn	27.02.-02.03.
DSB	27.02.-02.03.
MOBITEX	27.02.-02.03.
URBIS SMART CITY FAIR	05.-06.06.
WOOD-TEC	29.10.-01.11.

ABWEHR- UND SICHERHEITSTECHNIK	
IDET	29.-31.05.
PYROS	29.05.-01.06.
ISET	29.05.-01.06.

LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT	
NATUR EXPO BRNO	10.-13.04.
LIVESTOCK	12.-15.05.
ANIMAL TECH	12.-15.05.
Nationale Jagdausstellung	12.-15.05.

MODE, SCHUHE UND LEDERWAREN, ACCESSOIRES	
STYL	16.-18.02./24.-26.08.
KABO	16.-18.02./24.-26.08.

REISEN, SPORT, FREIZEIT	
GO	17.-20.01.
REGIONTOUR	17.-20.01.
Caravaning Brno	07.-10.11.
Life!	08.-10.11.

Terminänderungen vorbehalten

Das komplette Messeprogramm finden Sie unter:

www.bvv.cz

Vertretung in Deutschland:
AHK Services s.r.o.
Barbara Vavra
Václavské nám. 40
CZ-110 00 Praha 1
Tel.: +420 221 490 334
vavra@dtihk.cz
www.dtihk.cz



KAPSELN DER ZUKUNFT KAPSLE BUDOUCNOSTI

Pavla Francová

Miwa stößt eine kleine Revolution im Einzelhandel an und stärkt die Kreislaufwirtschaft

>>> Statt einfallsreicher, bunter Verpackungen werden in den Regalen der Supermärkte elegante Displays zu sehen sein. Die Waren „zapft“ man aus Hightech-Kapseln. Schon bald wird die junge Firma Miwa ihre Technologie in zwei Pilotprojekten testen.

Petr Báča schüttelt lächelnd den Kopf. Nein, seine Idee sei keine Sache von Aktivisten, dahinter stecke ein „richtiges Business“. Die vor vier Jahren gegründete Firma MIWA (Minimum Waste) will das bisherige System, wie Geschäfte und Produzenten funktionieren und wie Kunden einkaufen, auf den Kopf stellen.

Produktverpackungen will das Unternehmen durch spezielle 7- und 11-Liter-Mehrwegkapseln ersetzen. Die Hersteller befüllen sie mit ihren Produkten, wie Lebens- oder Reinigungsmitteln, und liefern sie an die Händler aus. Miwa hat es auf die gesamte Wertschöpfungskette abgesehen. Im Geschäft werden die Kapseln in ein spezielles Modul gelegt, eine Art Schrank, der mit den Kapseln kommunizieren kann. Anstelle der heutigen Produktregale sind in den Geschäften Displays installiert, auf denen die Logos des Herstellers und der Marke, Bilder, Infos über die Ware sowie Preis und ein Barcode erscheinen – alles, was auch heute auf den klassischen Verpackungen zu finden ist. „Der Kunde scannt den Code über eine App, wählt die gewünschte Menge an Haferflocken, Salz oder Katzenfutter und sieht direkt auf dem Handy den Endpreis“, erklärt Petr Báča. Aus der Kapsel wird die entsprechende Ware danach über ein Ventil in den mitgebrachten Behälter oder die Mehrwegverpackung geschüttet. Die leeren Kapseln werden anschließend gesäubert und gehen zurück an die Hersteller.

Klingt ein bisschen wie das Modell der sogenannten Unverpackt-Geschäfte. Solche Vergleiche lehnt Báča ab. „Wir stehen nicht für

Miwa rozjíždí revoluci v obchodech a posun k cirkulární ekonomice

>>> Místo pestrých a různě barevných a velkých obalů budou v regálech obchodů elegantní displeje. Zboží budeme „tankovat“ z high-tech kapslí. Miwa svou technologii brzy otestuje ve dvou pilotních projektech.

Petr Báča se usměje a zavrtí hlavou. Kdepak, jeho nápad není věcí aktivistů, jde o skutečný byznys. Firma Miwa (Minimum Waste), kterou před čtyřmi lety založil, má ambici převrátit vzhůru nohama to, jak dnes fungují obchody, výrobci i to, jak zákazníci nakupují.

Současné obaly chce nahradit speciálními 7 a 11litrovými vratnými kapslemi. Do nich budou výrobci plnit zboží, ať už potraviny nebo třeba čisticí prostředky, a dodávat je obchodníkům. Tím to ale nekončí. Miwa řeší celý řetězec. V obchodě se kapsle vloží do speciálního modulu, jakési skříně, která s nimi dokáže komunikovat. Místo dnešních regálů budou v obchodech displeje, na nich bude logo výrobce a značky, obrázky a informace o zboží stejně jako dnes na klasických obalech. U displejů bude také cena a čárový kód. „Ten člověk načte pomocí aplikace, zvolí si, jaké chce množství třeba cereálií a rovnou v telefonu uvidí i konečnou cenu,“ vysvětluje Petr Báča. Z kapsle se pak zboží odsype přes chytrý ventil do donesené nádoby nebo vratného obalu. Prázdné kapsle se umyjí a vrátí zpět k výrobcům, kteří je mohou znovu použít.

Ačkoli se může zdát, že to je podobný model, jaký nabízejí malé bezobalové obchody, Báča takové srovnání odmítá. „Nejsme bezobaloví, přinášíme inovaci obalů, která je založená na principech cirkulární ekonomiky. Naše obaly

verpackungsfreies Einkaufen, sondern bringen eine Innovation, die auf den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft basiert. Unsere Verpackungen entstehen mit neuen Technologien und können fast bis in alle Ewigkeit verwendet werden. So wie ein Bierkasten“, meint Báča, bei dem sich viele Jahre alles um Verpackungen gedreht hat.

Vor 18 Jahren gründete er die Firma Cocoon, die sich mit Innovationen und dem Design von Verpackungen befasst. Zu ihren Kunden gehören Konzerne wie Procter & Gamble. Vor vier Jahren zog sich Báča aus dem Unternehmen zurück und begann sich immer mehr dafür zu interessieren, wie sich der Verpackungsmüll auf der Welt reduzieren lässt. „Mit kleinen Kindern habe ich gesehen, wie viel Abfall eine gewöhnliche Familie produziert. Und es wurde mir bewusst, dass das nicht richtig ist. Aber Recycling allein kann eben das Problem nicht lösen. Es darf gar nicht erst so viel Müll anfallen“, sagt Báča. Dass Miwa seine bisherigen Geschäfte kannibalisiert, glaubt er nicht. „Heutzutage ist die Verpackungsindustrie unglaublich ineffektiv. Miwa führt ein Verfahren ein, das umweltfreundlicher und sinnvoller ist. Das ist kein Widerspruch, sondern eine Verschiebung nach vorn.“

Anfang September hat Miwa einen Showroom in der Prager Innenstadt eröffnet. Anfang nächsten Jahres sollen in Tschechien zwei Pilotprojekte starten. „Ein Geschäftsmodell ist regional ausgerichtet. Dabei liefern wir den Herstellern Verpackungen sozusagen als Dienstleistung, das heißt, Kapseln zum Befüllen, inklusive aller damit verbundenen Services. Gleichzeitig implementieren wir bei den Händlern die Hardware, damit sie die Ware im Geschäft direkt aus den Kapseln verkaufen können“, erklärt Báča. Das zweite Modell basiert auf der Zusammenarbeit mit den Handelsketten. „Wir wollen, dass unser System als komplexe Lösung vom Einkauf über Logistik bis zum Verkauf integriert wird“, so Báča.

Ob das Modell die Handelsketten und Hersteller überzeugt, wird sich zeigen. Klar ist: Verpackungen haben in der heutigen Zeit eine enorme Marketingfunktion. Und die Verhandlungen mit den „Big Players“ laufen erst an. Zumindest als gutes Zeichen kann der Miwa-Sieg beim internationalen Wettbewerb „New Plastics Economy Innovation“ gewertet werden. Denn in der Jury saßen auch ganz Große wie PepsiCo oder Marks & Spencer. Also potentielle Kunden für Miwa. Ob sich die Hightech-Kapseln durchsetzen, das entscheidet am Ende der Kunde. ☺

jsou technologické a použitelné téměř do nekonečna. Jako basy na pivo,“ vykládá Báča, který má v oboru velké zkušenosti.

Před 18 lety totiž spoluzaložil firmu Cocoon, která se zabývá právě inovacemi a designem obalů. Mezi její klienty patří velké korporace, jako třeba Procter & Gamble. Báča z vedení firmy odešel před čtyřmi lety a postupně se začal zajímat o to, jak množství obalů na světě snížit. „S malými dětmi jsem viděl, kolik odpadu vyprodukuje běžná rodina, a uvědomil si, že to není správné. Navíc mi bylo jasné, že recyklace k vyřešení problému nestačí. Mnohem důležitější je prevence vzniku odpadu,“ říká Báča. Ačkoli Miwa na první pohled kanibalizuje jeho dosavadní podnikání, on sám to tak nevidí. „Dneska je obalové hospodářství obrovsky neefektivní. Miwa přináší inovaci, která je ekologičtější i racionálnější. Nevidím v tom rozpor, je to posun kupředu.“

Na začátku září otevřela Miwa showroom v centru Prahy. Zkraje příštího roku spustí v Česku dva pilotní projekty. „Jeden obchodní model je regionální. Budeme výrobcům dodávat obaly jako službu. To znamená kapsle, které naplní, a s tím spojený servis. U obchodníků implementujeme hardware, aby bylo možné zboží z kapslí prodávat,“ vysvětluje Báča. Druhý model je založený na spolupráci s obchodními řetězci. „Chceme, aby náš systém začlenili jako komplexní obchodní řešení přes nákup a logistiku až po samotný prodej,“ říká Báča.

Jestli to řetězce a nadnárodní výrobce přesvědčí, se teprve uvidí. Jednání s velkými „hráči“ se mají rozjet brzy. Jisté je, že dnešní obaly mají obrovskou marketingovou funkci, a je otázka, zda se jich retail bude chtít zříct. Dobré znamení může být vítězství Miwy v mezinárodní soutěži New Plastics Economy Innovation, v jejíž porotě byly firmy jako PepsiCo nebo Marks & Spencer. Tedy potenciální budoucí klienti Miwy. Zda se high-tech kapsle skutečně prosadí, bude nakonec záležet na zákazníkovi a na tom, jestli odpovědné nakupování osloví víc lidí než dnes. ☺

DIE MEISTER-MACHER MISTŘI NA MISTRY

Die eine Seite des Erfolgs ist schnell erzählt: wachsender Umsatz, steigende Mitarbeiterzahlen, größere Produktionsflächen. Erfolg ist aber auch anders messbar. Das zeigt ein deutscher Kabelkonfektionär in Tschechien mit seinen Soft Skills in Sachen Unternehmenskultur und Unternehmensverantwortung. Die kann sogar bis nach Panama reichen.

Muriel Pluschke

>>> „Wir können vom miniaturisierten klitzeklitze kleinen Kabel, bei dem die Ader dünner ist als ein Haar, bis hin zur Windkraftverkabelung im Grunde alles verarbeiten“, erzählt Peter M. Wöllner, Inhaber der CiS-Gruppe. Das tschechische Tochterunternehmen CiS systems s.r.o. hat seinen Sitz im nordböhmischen Hejnice. Hunderte von Mitarbeitern fertigen dort Kabelkonfektion, Systemtechnik und Mechatronik für Bankautomaten, Lkws, medizinische Geräte zur Beatmung oder auch Triebwerke der europäischen Ariane-Rakete. „Wir sind eigentlich eine Manufaktur“, meint der Unternehmer. Die sensiblen Produkte werden zumeist nach individuellen Kundenwünschen gefertigt. Handarbeit ist gefragt. Und Qualitätssicherung. Mit anderen Worten: gut ausgebildete Fachkräfte. Daran mangelt es in Tschechien. Auch weil es keine praxisorientierte Ausbildung gibt.

In die eigene Hand genommen

Wöllner hat aus der Not eine Tugend gemacht und das Problem angepackt. Mitarbeiter selbst ausbilden und im Betrieb halten, lautet die Devise. Vor zehn Jahren gründete er die „1. Meisterschule Isergebirge“ – auf eigene Kosten. Mit im Boot waren das Unternehmen Knorr-Bremse, die Technische Universität Liberec, die IHK Dresden und die DTIHK in Prag, um gemeinsam Lehrpläne zu erstellen. Ein Meister muss fit sein in technischen Fragen, Prozesse im Auge behalten und verbessern, führen und Verantwortung übernehmen. Das alles steht über vier Semester auf dem Lehrplan der leitenden Mitarbeiter in spe – ganz nach dem Vorbild des deutschen Industriemeisters. 2009 begannen in Hejnice die ersten Meisterschüler ihre Weiterbildung.

Für Wöllner sind die mittlerweile drei fertig ausgebildeten Jahrgänge einer der großen Erfolge von CiS. „Diejenigen, die die Meister-

Jednu stranu úspěchu lze popsat rychle: rostoucí obrat, stoupající počet zaměstnanců, větší výrobní plocha. Úspěch lze ale měřit i jinak. To se svými soft skills, co se týče firemní kultury a firemní odpovědnosti, která může sahát dokonce až do Panamy, ukazuje výrobce kabelové konfekce.

>>> „Umíme vyrobit v podstatě úplně všechno od miniaturního kabelu, v němž jsou vodiče tenčí než vlas, až po kabelová vedení pro výrobce větrných elektráren“, vypráví Peter M. Wöllner, majitel skupiny CiS. Její česká dceřiná firma CiS systems s.r.o. sídlí v Novém Městě pod Smrkem a má výrobní provozy v Hejnicích a Ludvíkově. Stovky zaměstnanců zde vyrábějí kabely, systémovou techniku a mechatronické systémy pro bankomaty, nákladní auta, lékařské přístroje na umělé dýchání nebo například hnací mechanismus evropské rakety Ariane. „Jsme vlastně manufaktura“, míní Wöllner. Produkty se většinou vyrábějí podle individuálních přání zákazníků. Žádaná je ruční práce. A také záruka kvality. Jinými slovy dobře vyškolená odborná pracovní síla. Tě je v Česku nedostatek. I proto, že neexistuje žádné vzdělání orientované na praxi.

Vzít problém do vlastních rukou

Wöllner udělal z nouze ctnost a problému se chopil u samé podstaty. Nechat zaměstnance vyškolit a vyškolené zaměstnance si udržet, tak zní jeho metoda. Před deseti lety na vlastní náklady založil „1. jizerskohorskou školu mistrů“. Ve spolupráci se společností Knorr-Bremse, Technickou univerzitou Liberec, drážďanskou Obchodní a průmyslovou komorou a ČNOPK byly podle vzoru německé kvalifikace Industriemeister (mistr v průmyslu) vytvořeny učební plány. Mistr musí ovládat technickou stránku věci a zároveň koordinovat a zlepšovat procesy, vést tým a nést zodpovědnost. To všechno se po čtyři semestry učí budoucí vedoucí pracovníci. První žáci mistrovské třídy v Hejnicích začali studovat v roce 2009.

Pro Wöllnera jsou dosavadní tři ročníky absolventů jedním z velkých úspěchů. „Skoro všichni z těch, kteří absolvovali mistrovskou zkoušku, u nás stále pracují“, konstatuje pyšně. Když firma CiS

prüfung bestanden haben, sind fast alle noch im Unternehmen“, berichtet er stolz. Angefangen hatte CiS systems vor gut 20 Jahren mit nur 25 Mitarbeitern. Heute arbeiten im Betrieb rund 700. Auch dank der Ausbildungsinitiative. Damit ist das Unternehmen einer der größten Arbeitgeber der Region. Zugleich hat der Kabelkonfektionär seine Produktion in Tschechien auf drei Standorte mit insgesamt rund 15.000 Quadratmetern ausgeweitet.

Volle Punktzahl

„Wir sind ein Familienunternehmen“, betont der 65-Jährige. Dieses Selbstverständnis zeigte sich etwa während der Wirtschaftskrise, als kein Mitarbeiter auf die Straße gesetzt worden sei. Und es zeigt sich in der Unternehmenskultur. Zusätzliche Urlaubstage, jährlich sechs kostenlose Massagen für alle Mitarbeiter oder ein Ein-Schicht-Modell für Mütter und eine Ombudsfrau – das sind nur einige Errungenschaften, die den internationalen Londoner Auditor Intertek immer wieder überzeugten. Der begutachtet regelmäßig Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen wie Sicherheit, Löhne oder Arbeitszeiten und belohnte CiS systems mit der maximalen Wertung von 100 Punkten – zum vierten Mal in Folge. Ein Wert weit über dem Durchschnitt der weltweit mehr als 12.500 Unternehmen, die sich auf Herz und Nieren checken lassen. „Wir gehören im internationalen Vergleich einfach zu den besten Arbeitgebern der Welt“, so der Unternehmer.

Seit 2014 ist das Krefelder Unternehmen Mitglied im UN Global Compact, einer freiwilligen Initiative, die auf zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung basiert. Mit der Unterschrift verpflichtete sich das Unternehmen, jedes Jahr Rechenschaft abzulegen und produziert an den deutschen Standorten bereits CO₂-neutral. Durch die Finanzierung von Wiederaufforstungsprogrammen in Panama. Das ist auch das Ziel für den tschechischen Standort. „Wir können die Welt nicht retten, aber wir wollen zumindest ein gutes Vorbild sein“. 🌱

systems před více než 20 lety začínala, měla jen 25 zaměstnanců. Dnes jich má kolem 700. Mimo jiné i díky zmíněnému vzdělávání. CiS se tak řadí mezi největší zaměstnavatele v regionu. Zároveň výrobu kabelové konfekce rozšířil na tři místa s celkovou plochou kolem 15 000 m².

Plný počet bodů

„Jsme rodinná firma,“ zdůrazňuje 65letý podnikatel. Tato filozofie se projevila například během finanční krize, kdy firma nepropustila ani jednoho zaměstnance. A odráží se také ve firemní kultuře. Dny dovolené navíc, šest masáží ročně zdarma pro všechny, jednosměnný provoz pro matky s malými dětmi nebo ombudsmanka pro zaměstnance – to jsou jen některé z výdobytků, které znovu a znovu přesvědčují mezinárodního londýnského auditora Intertek. Ten pravidelně posuzuje pracovní místa a pracovní podmínky jako bezpečnost, platy nebo pracovní dobu a firma CiS systems v tomto směru získala plný počet 100 bodů, a to čtyřikrát za sebou. Je to výsledek daleko nad průměrem více než 12 500 firem z celého světa, které se nechávají hodnotit. „V mezinárodním srovnání prostě patříme k nejlepším zaměstnavatelům na světě,“ říká Wöllner.

Krefeldská společnost je od roku 2014 členem UN Global Compact, dobrovolné iniciativy, která klade důraz na deset zásad ohledně lidských práv, pracovních norem, ochrany životního prostředí a boje s korupcí. Podpisem této úmluvy se firma zaručuje, že každý rok předloží zprávu o jednání v tomto směru. CiS je na německých stanovištích CO₂ neutrální. A to financováním zalesňování v Panamě. Uhlíková neutralita je cílem i české pobočky. „Nemůžeme zachránit svět, ale můžeme být přinejmenším vzorem.“ 🌱



KÜNSTLICHE INTELLIGENZ – CHANCEN, RISIKEN UND NEBENWIRKUNGEN

UMĚLÁ INTELLIGENCE – ŠANCE, RIZIKA A VEDLEJŠÍ ÚČINKY

Die Entwicklung der künstlichen Intelligenz (KI) hat einen Wandel eingeleitet. Sie ist eine der starken Antriebskräfte der digitalen Revolution. Lernfähige Roboter übernehmen alltägliche Aufgaben, steuern Maschinen und Fahrzeuge und „malochen“ in der Produktion. Drei Fragen zur künstlichen Intelligenz beantwortet Michal Pěchouček, Professor für Computerwissenschaften an der Prager Technischen Universität und KI-Experte.

Nástup umělé inteligence způsobil převrat. Je jedním z nejsilnějších motorů digitální revoluce. Roboti, kteří jsou schopni se učit, přebírají každodenní úkoly, řídí stroje a auta a „dřou“ ve výrobě. Na tři otázky týkající se umělé inteligence odpovídá profesor Michal Pěchouček, vedoucí katedry počítačů na ČVUT a odborník na umělou inteligenci.

>>> **Was halten Sie für das Beste, was künstliche Intelligenz der Mobilität bringen kann?**

Die Menschen verbringen weniger Zeit mit Mobilität und können ihre Zeit effektiver nutzen. Künstliche Intelligenz bringt ihnen auch mehr Freiheit, sie sind flexibler. Das ist das ultimative Ziel. Und natürlich sollten wir auch an den Transport von Waren denken. Künstliche Intelligenz hilft auch hier dabei, die Effektivität zu steigern, im Ergebnis fallen weniger Kosten für Logistik an. Ein weiterer Punkt ist die Sicherheit: In dem Moment, wo wir autonome Fahrzeuge einführen und den Menschen aus dieser Kategorie herausnehmen, wird es natürlich viel weniger Verkehrsunfälle und Verkehrstote geben. Das ist ein großer Vorteil. Künstliche Intelligenz, Mobilität und Sicherheit sind drei Themenbereiche, die sich überschneiden und gegenseitig beeinflussen.

Was werden Roboter bzw. AI-gesteuerte Geräte nie so gut können wie der Mensch?

Ich gehöre nicht zu den Fachleuten, die davon ausgehen, dass künstliche Intelligenz alle menschlichen Tätigkeiten übernehmen und den Menschen völlig ersetzen kann. Ich nehme aber an, dass künstliche Intelligenz den gesamten Arbeitsmarkt aufspalten wird – in Arbeit, die Roboter und Computer erledigen und in Arbeit, die für Menschen besser geeignet ist. Es wird immer Arbeitsbereiche geben, in denen es zu einem zwischenmenschlichen Kontakt kommt, für die man soziale Intelligenz und Interaktion benötigt. Dort werden die Menschen immer unersetzbar sein. Ich kann mir nicht vorstellen, dass zum Beispiel im Gastgewerbe oder im Bereich des Sozialen Roboter dominieren werden. Die Kunden oder Patienten werden hier immer menschliche Kontakte und Einfühlungsvermögen verlangen.

>>> **Co je podle vás to nejlepší, co může umělá inteligence přinést mobilitě?**

Podle mého názoru je to zefektivnění využití lidského času. Čas, který lidé stráví mobilitou, se zkrátí. Umělá inteligence také zvýší svobodu a flexibilitu lidí. To si myslím, že je ultimativní cíl. A samozřejmě nesmíme zapomenout na mobilitu zboží. Zde pomůže umělá inteligence zvýšit efektivitu a v konečném důsledku snížit náklady na logistiku. Pokud jde o bezpečnost, v okamžiku, kdy zavedeme autonomní vozidla a vyřadíme člověka z této rovnice, se samozřejmě násobně sníží počet dopravních nehod a počet úmrtí za volantem. To je velký benefit. Umělá inteligence, mobilita a bezpečnost jsou tři témata, která se potkávají a která se ovlivňují.

Co roboti, resp. přístroje řízené umělou inteligencí nikdy nebudou umět tak dobře jako lidé?

Já nepatřím mezi ty odborníky, kteří se domnívají, že umělá inteligence převezme veškerou lidskou činnost a úplně nahradí člověka. Domnívám se, že umělá inteligence rozdělí celý trh na práci, kterou vyřeší roboti a počítače, a na práci, která je vhodnější pro lidi. Stále bude existovat druh práce, kde dochází k mezilidskému kontaktu, kde je potřeba sociální inteligence a interakce. Zde budou vždy převládat lidé. Nevěřím, že třeba v pohostinství nebo v oblasti sociální péče budou převládat roboti. Zde zákazníci budou vždy vyžadovat lidskou empatii a kontakt.

Wie sieht das Worst-Case-Szenario in einer von künstlicher Intelligenz dominierten Welt aus?

Das Schlimmste wäre wohl, wenn die Gesellschaft nicht in der Lage ist, sich auf den Wandel am Arbeitsmarkt vorzubereiten. Es wird erwartet, dass innerhalb der nächsten 20 Jahre jeder zweite Arbeitsplatz verschwindet. Die Gesellschaft muss sich umorientieren und neue „Jobs“ ausdenken. Das Sozialsystem muss dahingehend geändert werden, dass die gesamte Gesellschaft vom Reichtum oder dem BIP profitieren kann. Denn das wird dann nur noch von einer begrenzten Gruppe von Menschen und Robotern generiert. Anderenfalls zerbricht die Gesellschaft. Der soziale Zusammenhalt geht verloren und es wird problematisch, den technologischen und zivilisatorischen Fortschritt zu halten. Das schlimmsten aller Szenarien, das ich befürchte, ist also, dass wir uns nicht für den Wandel der Arbeitswelt wappnen. Aus technischer Sicht kann die zunehmende Gefahr von Cyber-Attacken zum Worst Case führen. Die Anfälligkeit für solche Angriffe macht die Zivilisation zunehmend verwundbar. Das sehen wir auch schon heute bei der Manipulation von Wahlergebnissen.

Co je podle vás worst case scenario ve světě řízeném převážně umělou inteligencí?

Worst case scenario je to, že civilizace a společnost nebude schopná připravit se na změnu pracovního trhu. Říká se, že do 20 let zmizí 50 % pracovních míst. Společnost se bude muset přeorientovat, přetrénovat, vymyslet nové „joby“. Bude nutno změnit sociální systém, aby bohatství nebo HDP, které bude generovat pouze omezená skupina lidí a robotů, efektivně využívala celá společnost. Jinak se společnost rozpadne. Nebude sociální koheze a bude problém udržet technologický a civilizační pokrok. Takže já se bojím, že se podle toho nejhoršího scénáře nepřipravíme na změnu stylu práce. Z technického hlediska vidím jako worst case scenario křehkost vůči kybernetickým útokům. To zvýší zranitelnost civilizace. To třeba vidíme už dnes při manipulaci volebních výsledků.



prof. Dr. Michal Pěchouček, MSc.

- Professor an der TU Prag (ČVUT), Leiter des Lehrstuhls für Computerwissenschaften an der Fakultät für Elektrotechnik (FEL)
- Gründer und Leiter des Zentrums für künstliche Intelligenz (FEL, CTU)
- wissenschaftliche Aktivitäten an Universitäten in den USA, Großbritannien und Kanada
- Mitbegründer der Startups AgentFly Technologies, BlindSpot Solutions und Cognitive Security, das 2013 von Cisco Systems gekauft wurde
- Direktor des Cisco Systems F&E AI Zentrum für Bedrohungsanalyse (2013-2016)
- wissenschaftliche Tätigkeit hauptsächlich auf dem Gebiet der Multiagentensysteme, deren Modellierung, Simulation sowie Planung
- 2010 Preis: „Der tschechische Kopf für Invention“
- profesor na ČVUT, vedoucí katedry počítačů Fakulty elektrotechnické (FEL) ČVUT
- zakladatel a vedoucí Centra umělé inteligence (FEL, ČVUT)
- vědecká činnost na univerzitách v USA, UK a Kanadě
- spoluzakladatel startupů AgentFly Technologies, BlindSpot Solutions a Cognitive Security, který v r. 2013 koupila spol. Cisco Systems
- ředitel Cisco Systems R&D AI centra pro analýzu hrozeb (2013-2016)
- vědecká činnost především v oblasti multiagentní systémy, jejich modelování a simulace a multiagentní plánování
- cena Česká hlava za invenci 2010



SpinaliS představuje kancelářské certifikované zdravotní židle, které vás navždy zbaví bolesti zad.

SpinaliS sind zertifizierte Bürogesundheitsstühle, die Sie für immer von Rückenschmerzen befreien.

SpinaliS pro zdravé sezení SpinaliS für gesundes Sitzen

Centrum zdravého sezení – SpinaliS
Korunní 2569/108c
101 00 Praha 10
Tel.: +420 840 604 060, +420 734 312 201
info@zdravotni-zidle.cz
www.zdravotni-zidle.cz



Die Kuppel gehört Ihnen Naše kopule patří Vám

Bei uns stehen Sie über den Dingen. Gönnen Sie sich und Ihren Kunden einen exklusiven Panoramablick über ganz Prag.

U nás jste nad věcí. Vám i Vašim zákazníkům dopřejeme exkluzivní panoramatický výhled na celou Prahu!

Bei uns immer ganz oben! U nás vždy na nejvyšší úrovni!

DTIHK | ČNOPK
Zuzana Skopalová
Tel.: +420 221 490 346
skopalova@dtihk.cz
www.dtihk.cz/kuppel
www.dtihk.cz/kopule



Deutsch-Tschechische
Industrie- und Handelskammer
Česko-německá
obchodní a průmyslová komora



9th International Conference for European EnergyManagers |
6 workshops on different topics such as energy efficiency, mobility
management or Industry 4.0 | Simultaneous interpretation into
German, English and Czech | 6th/7th November 2018 in Prague

Energy Management: Latest Trends & Best Practices

AHK Services s.r.o.
AHK | Deutsch-Tschechische Industrie- und Handelskammer
René Harun, Hana Potůčková
potuckova@dtihk.cz
www.dtihk.cz
www.energymanager.eu



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 785032

Jeden kontakt pro vaše firemní finance. Ve 12 zemích Evropy.



Pomůžeme vám zřídit a spravovat vaše bankovní produkty u nás i v zahraničí.

Wir helfen Ihnen bei der Einrichtung und Verwaltung Ihrer Bankprodukte in Tschechien sowie im Ausland.

German & International Desk

Česká spořitelna, a.s.
International Desk
Budějovická 1518/13B
140 00 Praha 4
Tel.: +420 956 765 448
InternationalDesk@csas.cz
www.csas.cz/InternationalDesk



JOUR FIXE AUF DER MOLDAU | NA VLTAVĚ

30.8.2018



Foto: Jaromír Zubák

SPONSOR | SPONZOR:
dormakaba



BILSTEIN CEE a.s.
Bandstahl-Produktion
výroba pásové oceli
–
Monika Bačová
monika.bacova@bilstein-cee.cz
Králov Dvůr
www.bilstein-cee.cz



Conec s.r.o.
Herstellung und Vertrieb von
Steckverbindern für die Elektronik
výroba a prodej konektorů pro
elektronický průmysl
–
Heidrun Wolf
heidrun.wolf@conec.cz
Loučka
www.conec.com



Crowdberry s.r.o.
Equity-Investitionsplattform
equity investiční platforma
–
Hynek Bartík
hynek.bartik@crowdberry.eu
Praha
www.crowdberry.eu



Dotypos DE GmbH
Kassensystem-Anbieter
poskytovatel pokladních systémů
–
Dr. Pavel Friedrich, Radislav Ivanič
pavel.friedrich@dotypos.de
radislav.ivanic@dotypos.de
Berlin
www.dotypos.de



eVisions Advertising s.r.o.
Online Marketing, internationales
Marketing
online marketing, mezinárodní
marketing
–
Milan Fiala
fiala@evisions.cz
Praha
www.evisions.cz



Fox & Co catering
Catering
–
Ing. Petr Liška
petr.liska@foxcatering.cz
Praha
www.foxcatering.cz



Opero s.r.o.
Business Hub, Coworking, Meeting
Rooms, Events
–
Pavel Příkryl
pavel.prikryl@opero.cz
Praha
www.opero.cz



Ostendorf – OSMA s.r.o.
Produktion und Vertrieb von
Kunststoffabwassersystemen
výroba a prodej plastových potrubních
systémů
–
Thorsten Sturm
thorsten.sturm@osma-cz.cz
Humpolec
www.ostendorf-osma.com



Salač Legal s.r.o., advokátní kancelář
Rechtsberatung für den
Unternehmensbereich
právní poradenství pro firemní sféru
–
Mgr. Jiří Salač, LL.M.
jiri.salac@salaclegal.cz
Praha



Staffista s.r.o.
Personalagentur
personální agentura
–
Ing. Sergey Golub
sergey.golub@staffista.com
Praha
www.staffista.com



T-Technology s.r.o.
Security – Communications – Electro
–
Ing. Vladimír Štarma
Mgr. Jiří Douša, MBA
info@ttechnology.cz
Roudnice nad Labem
www.ttechnology.cz



Vodafone Czech Republic a.s.
Telekommunikation
telekomunikační činnosti
–
Pavel Košek
pavel.kosek@vodafone.com
Praha
www.vodafone.cz

Termíny

Events | Eventy

30.10. 25 Jahre DTIHK: Gala Dinner, Palais Žofín
25 let ČNOPK: gala dinner, palác Žofín

20.11. Jour Fixe Liberec

27.11. Zukunftskonferenz mit Winners' Night,
Galerie Mánes, Prag
Konference budoucnosti s Winners' Night,
Galerie Mánes, Praha

13.12. Weihnachts-Jour-Fixe, DTIHK-Kuppel, Prag
Vánoční Jour Fixe, kopule ČNOPK, Praha

Kontakt: Petr Žwak, zwak@dtihk.cz

Umwelt | Životní prostředí

06. - 07.11. Energy saving 2018 | 9. Internationale
Konferenz für Europäische EnergieManager, Prag
Úspory energie 2018 | 9. Mezinárodní konference
manažerů se zaměřením na energetiku, Praha

Kontakt: Hana Potůčková, potuckova@dtihk.cz

Markt- und Absatzberatung Podpora odbytu a průzkum trhu

10. - 11.10. NRW-Mittelstandsbörse: Unternehmerreise
nordrhein-westfälischer Firmen nach
Tschechien, Prag | Obchodní rozhovory se
zástupci firem ze spolkové země Severní
Porýní-Vestfálsko, Praha

Kontakt: Irena Novotná, novotna@dtihk.cz

16.10. 5th CEE Procurement & Supply Forum,
Prag | Praha

Kontakt: David Parkmann, parkmann@dtihk.cz

05. - 08.11. Odborná zahraniční exkurze: Hudební
nástroje „Made in Germany“ pro
odběratele hudebních nástrojů a multi-
plikátory z České republiky

Kontakt: Irena Novotná, novotna@dtihk.cz

Änderungen vorbehalten. Weitere Informationen erhalten Sie bei
der DTIHK, info@dtihk.cz, www.dtihk.cz

Změna termínů vyhrazena. Další informace získáte v ČNOPK,
info@dtihk.cz, www.dtihk.cz

ANZEIGE / INZERCE

Was sind meine Mitarbeiter anderen Firmen wert?
Wir liefern die Antworten:

Na kolik si jiné firmy cení mých zaměstnanců?
Máme pro Vás odpověď!

BENCHMARK 2018/2019

- über 60 Schlüsselpositionen
 - Gehälter, Benefits & Pläne
 - repräsentativ für Tschechien und seine Regionen
- Nehmen auch Sie teil!**

Kontakt: Tereza Hofmanová
Tel.: +420 221 490 383
E-Mail: benchmark@dtihk.cz
www.dtihk.cz/benchmark

- více než 60 klíčových pozic
 - mzdy & benefits & mzdové plány
 - celorepublikový i regionální přehled
- Budte u toho!**

DATENERHEBUNG / SBĚR DAT:
1. 9. – 31. 10. 2018

25 Jahre DTIHK | 25 let ČNOPK
Save the Date



30. 10. 2018 | Žofín Palais | Palác Žofín

25 Jahre DTIHK
let ČNOPK



Deutsch-Tschechische
Industrie- und Handelskammer
Česko-německá
obchodní a průmyslová komora

Premiumpartner | Prémioví partneři



Medienpartner | Mediální partner





7. – 11. 11. 2018, BERLÍN

Každým rokem v listopadu se na berlínské výstaviště sjíždí prodejci z celého světa na mezinárodní veletrh uměleckého řemesla, přírodních produktů a designu BAZAAR BERLIN, který představuje celosvětově největší prodejní veletrh ve své branži a může se pochlubit více než padesátiletou tradicí.

Na 500 mezinárodních vystavovatelů a obchodníků ze 60 zemí světa prezentuje na veletrhu své exotické zboží a v předvánočním čase tak okouzluje návštěvníky ručně vyráběnými produkty. Jen loňský ročník veletrhu přilákal do Berlína více než 40 000 návštěvníků. „Mnozí vystavovatelé i návštěvníci se na náš veletrh vrací každý rok – jako například nepálský vystavovatel Amer Lal Shrestha, který si se svojí ženou BAZAAR Berlin natolik zamiloval, že zde vystavují již 38 let. A není zdaleka jediný,“ říká Barbara Mabrook, projektová manažerka veletrhu.

Ke koupi jsou přichystány nejrůznější vánoční dekorace, nevšední ručně vyráběné šperky, domácí textilie, bioprodukty, přírodní kosmetika, wellness zboží, dárkové předměty, kožené výrobky, kabelky, boty, koberce, dřevěné hračky, keramické zboží, sklářské výrobky, porcelán, ale také typické pochutiny z cizích krajů a mnoho dalšího. Široká nabídka speciálních výrobků z celého světa činí veletrh zajímavý i pro obchodní návštěvníky, jejichž počet každoročně narůstá.

ČNOPK jako oficiální reprezentant veletrhu v České republice i letos na veletrhu organizuje národní stánek. Plochu rezervovanou pro české vystavovatele se díky nebyvalému zájmu ze strany českých firem podařilo více než zdvojnásobit. V hale 17 se tak budou prezentovat čeští výrobci keramiky, skleněných šperků, vánočních ozdob nebo interiérových doplňků.

Další informace: www.bazaar-berlin.de

BEZPLATNÝ SERVIS PRO VYSTAVOVATELE

V našem předprodeji **VSTUPENKY ZLEVNĚNÉ AŽ O 70 %**

Probíhající předprodeje vstupenek

Veletrh	Termín	Úspora na vstupence v našem předprodeji
belektro	6. – 8. 11. 2018	až 6 eur
Bazaar Berlin	7. – 11. 11. 2018	až 3 eur
Boot & Fun Berlin	29. 11. – 2. 12. 2018	až 8 eur

Termíny uzávěrek pro vystavovatele

Veletrh	Termín	Uzávěrka přihlášek / Slevy
BUS2BUS	19. – 21. 3. 2019	Early Bird sleva až 40 EUR/m ² do 31. 10. 2018 Uzávěrka přihlášek 31. 12. 2018
IFA Berlin	6. – 11. 9. 2019	Early Bird sleva 5 % do 15. 11. 2018
CMS	24. – 27. 9. 2019	Early Bird sleva až 6 eur/m ² do 1. 10. 2018



9. – 11. 10. 2018, Düsseldorf

Světový veletrh hliníkového průmyslu

Pro návštěvníky z ČR nabízíme **volné vstupenky** na celý veletrh po registraci na www.aluminium-messe.com/voucher, kde zadáte kód **pm32-b3pk-en7b-6mki**.



6. – 8. 11. 2018, Stuttgart

Světový veletrh kompozitních materiálů a technologií

Pro návštěvníky z ČR nabízíme **volné vstupenky** na celý veletrh po registraci na www.composites-europe.com/voucher, kde zadáte kód **9o92-fvrt-nkqs-pin7**



World of Toys

4. – 7. 10. 2018, Istanbul

Již po jedenácté se v Istanbulu uskuteční veletrh hraček Kids Turkey. Tento veletrh se vypracoval do pozice nejvýznamnější hračkářské expozice a nejdůležitější B2B platformy branže v regionu Turecka, Blízkého a Středního východu a východní Evropy a velkou měrou přispívá k propagaci odvětví hraček v této oblasti. Minulý ročník za sebou zanechal velice dobrý dojem, který koresponduje s dlouhotrvajícím rozkvětem tureckého hračkářského průmyslu. Zúčastnilo se ho 132 vystavovatelů z pěti zemí a více než 7800 odborných návštěvníků z celého světa.

Zdeňka Goedertová, tel.: +420 221 490 310, e-mail: messe1@dtihk.cz

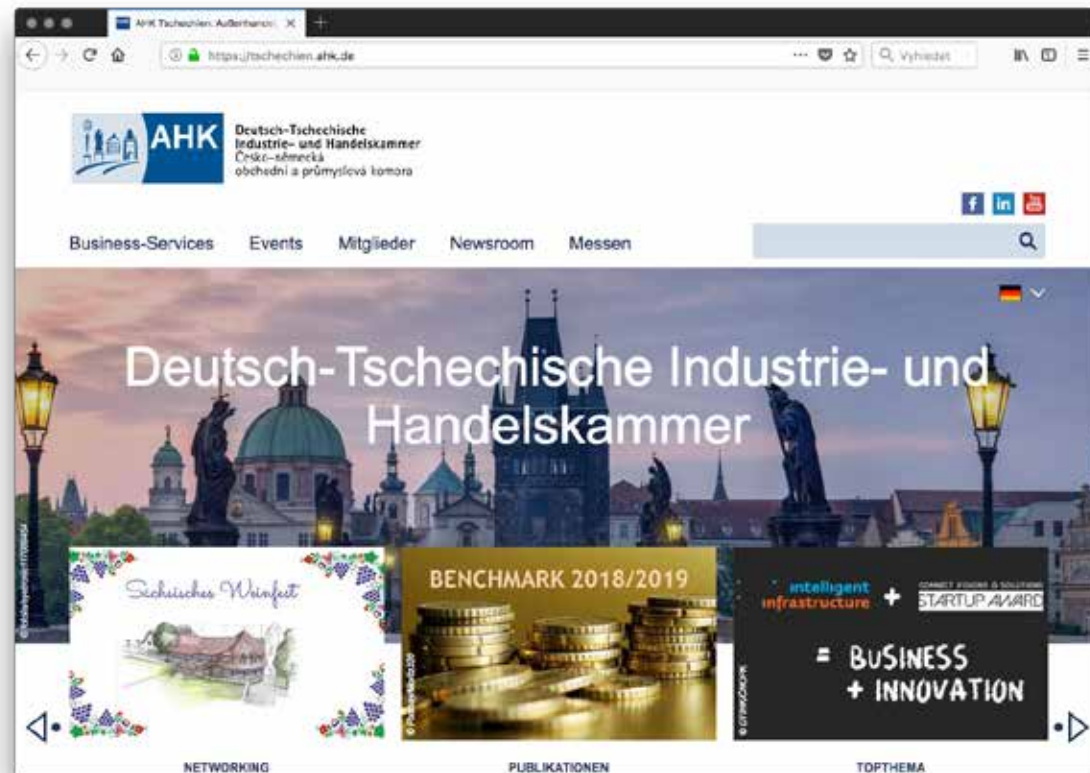


IM JUBILÄUMSJAHR IM NEUEN LOOK

Sie sehen es auf den ersten Blick: die DTIHK hat ein neues Logo und einen neuen Web-Auftritt!

V JUBILEJNÍM ROCE V NOVÉM KABÁTĚ

Je to vidět na první pohled: ČNOPK má nové logo i webovou prezentaci!



Die Karlsbrücke mit der bekannten Silhouette Prags steht im neuen Logo für die enge Verbindung unserer beiden Länder und für eine ganz besondere Stadt, in der wir uns zuhause fühlen dürfen. Informativ, schlank, visuell ansprechend – das ist wiederum unsere neue Webseite. Seit August ist sie im Responsive-Design online. Das flexible Layout passt sich all Ihren mobilen Geräten an. Auf dem Smartphone in der U-Bahn oder am Flughafen, auf dem Tablet im Café oder zu Hause auf der Couch – oder ganz klassisch auf dem PC im Büro. Zügig finden Sie Ihren Weg zu den wichtigen Informationen, um Ihr Business voranzubringen und sich einen Überblick über unsere Aktivitäten und Termine zu verschaffen – mit allen wichtigen Ansprechpartnern. Aller guten Dinge sind drei! Seit September halten wir Sie auch mit einem modernen responsiven Newsletter über alles Aktuelle auf dem Laufenden. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen und Anregungen. Viel Spaß beim Surfen!

Karlův most s proslulou siluetou Prahy v novém logo symbolizuje úzké propojení obou našich zemí a výjimečné město, kterému smíme říkat domov. Informativní, stručné a vizuálně přitažlivé – takové jsou naše nové webové stránky v responzivním designu, které jsou online od letošního srpna. Pružný layout se přizpůsobí všem Vaším mobilním zařízením. Ať brouzdáte na chytrém telefonu v metru nebo na letišti, na tabletu v kavárně či doma na gauči nebo na počítači u psacího stolu. Ihned najdete cestu k informacím, které potřebujete mít rychle po ruce, abyste posunuli svůj byznys kupředu a získali přehled o našich aktivitách a termínech – se všemi důležitými kontakty. A do třetice všeho dobrého: Od září rozesíláme nový moderní responzivní newsletter, díky kterému Vám neuniknou žádné novinky. Budeme vděční za Vaše postřehy. Užijte si surfování!

Herausforderung Digitalisierung

Výzvy digitalizace 2018

Trends der Automobillogistik

>>> Die Digitalisierung war für viele Firmen lange vor der Einführung des Konzepts der Industrie 4.0 eine Herausforderung. Mit den Fragen nach Nutzen und Last für die Unternehmen beschäftigt sich die deutsch-tschechische Konferenz „Trends der Automobillogistik – Digital Factory: Zumutung oder Zugewinn?“, die am 10. Oktober in Pilsen stattfindet. Die Konferenz ist vor allem für Logistikfachleute, Fertigungsleiter, Geschäftsführer und IT-Fachleute bestimmt sowie für alle Verantwortlichen in Sachen Prozesssteuerung.

Die Konferenz beschränkt sich jedoch nicht auf die Automobilindustrie. So beschäftigen sich einzelne Vorträge mit veränderten Arbeitsweisen im Zeitalter der Automatisierung, mit kollaborativen Robotern und neuesten Industrietechnologien. Vortragen werden Experten aus tschechischen und ausländischen Unternehmen. „Es ist uns gelungen, zum Beispiel Philipp Zimmermann aus dem deutschen Startup Franka Emika, das in diesem Jahr den German Innovation Award des deutschen Rates für Formgebung gewonnen hat, als Referenten zubeekommen“, so Roman Žák, Veranstalter und Vorstandsvorsitzender der Firma Aimtec.

Auch Praxisbeispiele und die Einführung neuer Technologien etwa in den Firmen Lintech, Zebra und Aimtec werden vorgestellt. So kann jeder virtuelle Realität im Lager oder die Echtzeit-Objekt-Verfolgung testen. „Wir möchten den Teilnehmern zeigen, was heute alles möglich ist. Mithilfe der RTLS-Technologie werden wir auf der Konferenz die Besucherbewegungen verfolgen und die Daten in Echtzeit auswerten. Dieses System lässt sich auch in Produktions- und Lagerhallen anwenden. Hier können wir das Know-how der Logistik- und Produktionsprozesse mit RTLS kombinieren und so den Betrieb in Lager und Produktion effektiver gestalten“, ergänzt Žák.

Das informelle Abendprogramm gibt Gelegenheit für individuelle Gespräche. Die Veranstaltung organisiert bereits zum 19. Mal die Firma Aimtec und zum zweiten Mal sind auch das AHK-Regionalbüro in Pilsen und die IHK Regensburg beteiligt. Programm und Registrierung: www.talconference.com.

Trendy automobilové logistiky

>>> Digitalizace byla pro firmy výzvou už dávno před uvedením koncepce průmyslu 4.0. Otázce, zda přináší benefity, nebo je přítěží, se bude věnovat česko-německá konference Trendy automobilové logistiky – Digital Factory: Překážka, nebo výhra?, která se koná 10. října v Plzni. Je určena zástupcům logistiky, vedoucím výroby, ředitelům firem, IT pracovníkům a všem, kteří mají na starosti řízení procesů.

Konference přesahuje automobilový průmysl, jednotlivá vystoupení se zaměří i na témata jako změna způsobu práce v souvislosti s automatizací nebo budoucnost kolaborativních robotů, budou představeny také nejnovější technologie pro průmyslové využití. Vystoupí řečníci z Česka i ze zahraničí. „Podařilo se nám získat například Philippa Zimmermanna z německého startupu Franka Emika, který letos získal Cenu inovací Německé rady pro design,“ uvedl Roman Žák, předseda představenstva společnosti Aimtec.

Účastníci uvidí také příklady z praxe a zavádění nových technologií, např. ze společností Lintech, Zebra a Aimtec, a budou si moci vyzkoušet virtuální realitu ve skladu nebo sledování pohybu objektů v reálném čase. „Chceme lidem ukázat, co všechno je dnes možné. S pomocí technologie RTLS budeme na konferenci monitorovat pohyb návštěvníků a následně data v reálném čase vyhodnocovat. Tento systém je použitelný i ve výrobních a skladových halách. Zde dokážeme zkombinovat know-how logistických a výrobních procesů s RTLS a výrazně zefektivnit fungování skladu a výroby,“ doplňuje Žák.

Neformální večerní program otevře prostor pro individuální diskuzi. Akci pořádá již 19. rokem společnost Aimtec a podruhé se na organizaci podílejí Regionální kancelář ČNOPK v Plzni a Obchodní a průmyslová komora Regensburg. Program a registrace: www.talconference.com.

Noch Fragen? | Chcete vědět více? Karla Stánková, Tel.: +420 377 555 003, E-Mail: plzen@dtihk.cz

Geis: neue Niederlassung in Südmähren

Das Logistik- und Speditionsunternehmen Geis hat Anfang September in Rousínov bei Brunn eine neue Systemniederlassung für Stückgut und Palettensendungen in Betrieb genommen. „Obwohl wir die bisherige Filiale für Südmähren vor kurzem mehrfach erweitert haben, ist sie wegen des steigenden Paketaufkommens fast am Rande der Kapazität. Deshalb freut es mich, die neue Filiale noch vor der Weihnachtssaison eröffnet zu haben“, so Luděk Fridrich, Leiter der Geis-Filialen Rajhrad und Rousínov. Dank der günstigen Lage an der Autobahn D1 zwischen Brunn und Olmütz verfügt die Niederlassung in Rousínov über eine gute Anbindung an das Vertriebsnetz.

Globus steigert in Tschechien seinen Umsatz auf 23,1 Mrd. Kč

Im Geschäftsjahr 2017/2018 stieg der Umsatz der Einzelhandelskette Globus in der Tschechischen Republik um 1% auf 23,1 Mrd. Kč. Der Gewinn nach Steuern betrug 401 Mio. Kč. Globus hat beschlossen, den größten Teil seiner Gewinne in die Löhne und Benefits seiner 4900 Mitarbeiter zu investieren, und zwar mit einem Rekordvolumen von 300 Mio. Kč. Darüber hinaus investiert die Einzelhandelskette weiterhin in die Modernisierung ihrer Hypermärkte, 2017 waren das über 100 Mio. Kč. Insgesamt betreibt Globus in der Tschechischen Republik 15 Supermärkte. Im ostböhmischen Pardubice wurde ein erstes kleines Geschäft mit eigenen Lebensmitteln eröffnet, ein weiteres wird in Prag folgen.

Přepravce Geis otevřel novou pobočku na jižní Moravě

Logistická a spediční firma Geis uvedla začátkem září v Rousínově u Brna do provozu novou systémovou pobočku pro kusové a paletové zásilky. „Ačkoliv jsme dosavadní pobočku pro region jižní Moravy v Rajhradě v nedávné minulosti násobně rozšířili, je nyní díky velkým nárůstům objemů zásilek téměř na kapacitním maximu. Z tohoto důvodu jsem rád, že se nám podařilo otevřít novou pobočku ještě před nástupem vánoční sezóny,“ uvedl Luděk Fridrich, ředitel poboček Rajhrad a Rousínov. Nová pobočka má díky těsné blízkosti dálnice D1 ve směru z Brna na Olomouc velmi dobré napojení na přepravní síť.

Globus v Česku zvýšil obrat na 23,1 miliard Kč

V obchodním roce 2017/2018 vzrostly tržby maloobchodního řetězce Globus v České republice o 1 % na 23,1 miliardy Kč, zisk dosáhl po zdanění 401 milionů Kč. Maloobchodní řetězec se rozhodl investovat většinu zisku do mezd a benefitů svých 4900 zaměstnanců, jedná se při tom o rekordní částku 300 milionů Kč. Vedle toho Globus také pokračuje v investicích do modernizace hypermarketů, které loni přesáhly 100 milionů Kč. Celkem Globus v České republice provozuje 15 hypermarketů a v Pardubicích otevřel svou první prodejnu malého formátu s vlastními potravinami a další plánuje v Praze.



Škoda Auto Hochschule veranstaltet die 8. Logistik-Konferenz

Unter der Schirmherrschaft der Logistik der Marke Škoda Auto organisiert die Škoda Auto Hochschule vom 3.-5. Dezember 2018 in Prag zum bereits 8. Mal eine Logistik-Konferenz. Das Thema lautet „Logistik und Führung der Lieferkette in Zeiten der Digitalisierung“. Vortragende sind Dr. Ing. Christian Schwede vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, Prof. Jorma Imppola von der Seinäjoki Universität und Vertreter der Logistik der Marke Škoda Auto. Als Begleitprogramm werden Exkursionen zu den führenden Logistik-Lösungen im Unternehmen Škoda Auto angeboten. Anmeldung bis 1. November 2018 unter www.logisticon.cz/en/.

Škoda Auto Vysoká škola pořádá 8. ročník logistické konference

Škoda Auto Vysoká škola, pod patronátem Logistiky značky Škoda Auto organizuje ve dnech 3.-5. prosince 2018 v Praze 8. ročník logistické konference. Průvodním tématem je logistika a řízení dodavatelského řetězce v digitální době. Vystoupí Dr. Ing. Christian Schwede z Fraunhoferova institutu pro materiálové toky a logistiku, prof. Jorma Imppola ze Seinäjoki univerzity a zástupci Logistiky značky Škoda Auto. V rámci doprovodného programu jsou připraveny exkurze ke špičkovým logistickým řešením ve společnosti Škoda Auto. Registrace běží do 1. listopadu 2018 na adrese www.logisticon.cz/en/.

Oprava

V minulém Plusu jsme v životopise nového člena představenstva Filipa Dvořáka (str. 46) bohužel nesprávně uvedli jeho současnou funkci. Filip Dvořák je ve skutečnosti od roku 2015 jednatelem společnosti BASF v Praze. Za vzniklou chybu se omlouváme.



Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství

© **Herausgeber** | **Vydavatel:**



Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
I Výkonný člen představenstva:
Bernard Bauer

Chefredakteur | **Šéfredaktor:**
Christian Rühmkorf

Redaktion | **Redakce:**
Zdeňka Janská, Tereza Hofmanová, Ivana Barková

Redaktionsanschrift | **Adresa redakce:**
DTIHK | ČNOPK
Václavské nám. 40
CZ-110 00 Praha 1
Tel.: +420 224 221 200
E-Mail: plus@dtihk.cz
www.dtihk.cz
IČO: 49708210

Anzeigen | **Inzerce:**
DTIHK | ČNOPK
Tel.: +420 224 221 200
E-Mail: plus@dtihk.cz

Titelfotos | **Titulní fotografie:**
Tomáš Železný

Layout & Satz | **Layout & sazba:**
Randall & Hopkirk, s. r. o.

Druck | **Tisk:**
AKONTEXT, s. r. o.

Erscheinungsweise | **Vychází:**
5x pro Jahr | 5x ročně

Erscheinungsort | **Místo vydávání:**
Prag | Praha

Nummer | **Číslo:**
2018 Plus 4

Auflage | **Náklad:**
6000

Datum | **Datum:**
27. 9. 2018

ISSN 1213-3469
MK ČR E 6980

Schutzgebühr | **Volný prodej:**
80 Kč | 3,50 EUR

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit der der DTIHK übereinstimmen muss. Die Redaktion übernimmt für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Haftung und behält sich ggf. deren Überarbeitung vor. Obsah článků uveřejněných pod jmény vyjadřuje názory autorů, které nemusí být totožné s míněním ČNOPK. Redakce nepřijímá zodpovědnost za nevyžádané rukopisy a vyhrazuje si právo redakčních úprav.

DASFILMFEST.CZ

DAS
FILMFEST
2018

FESTIVAL
NĚMECKY MLUVENÝCH
FILMŮ
FESTIVAL
DEUTSCHSPRACHIGER
FILME

17—23/10/18
PRAHA
LUCERNA / ATLAS

29/10 — 2/11/18
BRNO
SÁL B. BAKALY / NO ART



Martin Košíček

Managing Director von KNORR-BREMSE
jednatel společnosti KNORR-BREMSE
Systémy pro užitková vozidla ČR

FRAGEN OTÁZEK



Die Gesichter hinter den Mitgliedsunternehmen. Sieben Fragen und sieben persönliche Antworten – diesmal mit Martin Košíček, dem neuen Managing Director von KNORR-BREMSE, Systémy pro užitková vozidla ČR.

Eine große Herausforderung im Leben ...

Im Persönlichen die erfolgreiche Erziehung unserer Zwillinge, die es zu Beginn ihres Lebens überhaupt nicht einfach hatten ... Im Beruf ganz bestimmt die Entschlossenheit zu finden, nach fast 17 Jahren meinen Arbeitgeber, für den ich gerne gearbeitet habe, zu wechseln und eine neue Richtung einzuschlagen ...

Worüber können Sie herzlich lachen?

Über eine Antwort zur Lösung eines Problems: „Es geht nicht“.

Wo hört bei Ihnen der Spaß auf?

Wenn bei jemandem im Team die Arbeitsbelastung die tolerierbare Grenze überschreitet und ein Burn-Out droht.

Mit welcher Persönlichkeit würden Sie gerne einen Abend verbringen?

Mit dem Regisseur Quentin Tarantino.

Ein Buch, das Sie in letzter Zeit beschäftigt hat:

Ich gebe zu, mich erneut in das Buch „Paris-Dakar“ über die erfolgreiche tschechoslowakische Teilnahme an diesem anspruchsvollen Wettbewerb einzulesen.

Welchen Film sollte man unbedingt gesehen haben?

Den Film „Warriors – Einsatz in Bosnien“ von Peter Kosminsky.

Was würden Sie heute Ihrem jüngeren Selbst empfehlen?

Mach Dir immer zuerst klar, was Du erreichen willst, und sei geduldig!

Kdo se skrývá za členskými firmami. Sedm otázek a sedm osobních odpovědí. Tentokrát odpovídal Martin Košíček, nový jednatel společnosti KNORR-BREMSE Systémy pro užitková vozidla ČR.

Jedna z velkých výzev v mém životě...

V osobním životě zdárná výchova našich dvojčat, která to na začátku svého života neměla vůbec lehké... V pracovním životě určitě najít odhodlání změnit po takřka 17 letech oblíbeného zaměstnavatele a vydat se novým směrem...

Co vás dokáže rozesmát?

Odpověď na řešení problému: „To nejde“.

Kdy pro vás končí legrace?

Když pracovní zátěž někoho v týmu přesáhne únosnou mez a hrozí tzv. burn-out.

Se kterou ze známých osobností byste chtěl strávit večer?

S režisérem Quentinem Tarantinem.

Která kniha vás v poslední době zaujala?

Přiznám se, že jsem se po dlouhé době opět začel do knihy Paříž-Dakar o úspěšné československé účasti na této náročné soutěži.

Který film by podle vás měl každý vidět?

Film Warriors (Válečníci) od režiséra Petera Kosminského.

Co byste dnes poradil svému mladšímu já?

Vždy si nejprve ujasni, čeho chceš dosáhnout, a buď trpělivý!

SIEMENS
Ingenuity for life



**Zdravé ovzduší a snižování
hlučnosti ve městech je priorita!**

Nabíjecí stanice pro elektromotory a plug-in hybridy.

NOVÁ ŠKODA FABIA

PANORAMATICKÁ STŘECHA

BARVY V COLOUR
CONCEPTU

ASISTENT HLÍDÁNÍ MRTVÉHO ÚHLU

BI-LED HLAVNÍ
SVĚTLOMETY

Vyberte si z rozmanité kombinace výbav tu, která Vám sedne. ŠKODA FABIA nyní v novém designu, s řadou asistenčních systémů, **BI-LED HLAVNÍMI SVĚTLOMETY** a s rozšířenou nabídkou služeb **ŠKODA CONNECT**.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

