

Plus

INTERVIEW | ROZHOVOR:

B. Maier / Škoda Auto

G. Möller / Alfmeier

M. Pěchouček / Avast, ČVUT

2019 OKTOBER
ŘÍJEN

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství

CHARGE

MOBILITÄT

Verbrennen  Laden
Spalovat  nabíjet



Tschechien: Wettlauf
um die Mobilität



Logistik/a
& Infrastruktur/a

Die Kurve kriegen!

Wird Škoda Auto irgendwann vielleicht mal zum Hersteller autonom fahrender öffentlicher Verkehrskapseln? – „Klingt spannend“, meint Vorstandschef Bernhard Maier im Interview mit der Plus und lacht (S. 8). Bei manchen Ideen müssen wir doch noch schmunzeln. Aber der Mobilitätsbranche ist trotzdem klar: Wer nicht offen und offensiv in alle Richtungen denkt, könnte irgendwann den Zug verpassen. Auch wenn er Autos baut.

Auf der anderen Seite werden die Stimmen wieder lauter, die den E-Hype auf den Boden der Tatsachen zurückholen – Stichwort: schlechte Ladeinfrastruktur – und dem Verbrennungsmotor noch locker 20 Jahre Lebenszeit prophezeien. Das sehen vor allem die Entscheider der Automotive-Zulieferer von Alfmeier und Mubea so, die in unserem Heft zu Wort kommen (S. 20/40). „Viel Politik im Moment“, heißt es dort nachdenklich.

Das ist das Spannungsfeld, in dem sich die Manager, Experten und Analysen dieses Magazins bewegen. Dabei es geht nicht nur um die Frage „verbrennst Du noch oder lädst Du schon?“. Und auch nicht nur um die ganz große Mobilitätsvision. Die künstliche Intelligenz zum Beispiel, wichtig u.a. für das autonome Fahren, fordert ihren Tribut: Zwei Milliarden (!) Arbeitsplätze verschwinden weltweit, behauptet AI-Guru Michal Pěchouček (S. 32).

So spannend wie das Thema dieses Magazins, so spannend geht es auch mit der DTIHK in den Herbst. Die Brünner Maschinenbaumesse MSV mit unserer bayerisch-tschechischen Konferenz zu Digitalisierung und Ausbildung 4.0 liegt schon hinter uns. Aber es erwarten Sie noch in den nächsten Monaten u.a. ein Lunch Briefing mit Nationalbank-Vize Marek Mora, das CEE Procurement & Supply Forum oder die internationale Konferenz AI-Forum inkl. Winner's Night, auf der das Gewinner-Startup unseres Wettbewerbs bestimmt wird. Insgesamt haben sich 200 Startups aus 30 Ländern beworben! Und Sie können sich mit uns auf dem Smart City Expo World Congress in Barcelona inspirieren lassen.

Liebe Leserinnen und Leser, ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und freue mich auf die nächste Begegnung mit Ihnen.

Vybrat zatáčku!

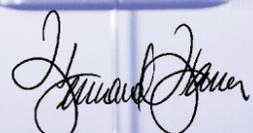
Bude Škoda Auto jednou vyrábět autonomně jezdící dopravní kapsle? „Zní to zajímavě,“ říká se smíchem šéf představenstva Bernhard Maier v našem titulním rozhovoru. Nad některými nápady se totiž pořád ještě musíme usmívat (str. 8). Branže mobility si je ale přesto vědoma toho, že kdo nemyslí ofenzivně a otevřeně všemi směry, tomu by mohl ujet vlak. I když dělá do aut.

Na druhé straně stále hlasitěji zaznívají hlasy, které hype kolem elektromobility vrací zpátky na zem – hlavně kvůli špatné dobíjecí infrastruktuře – a spalovacímu motoru předpovídají klidně ještě 20 let. Zrovna tak to vidí šéfové firem Alfmeier a Mubea, dodavatelů automobilového průmyslu, kteří v našem magazínu dostali slovo (str. 20/40). „Je v tom teď hodně politiky,“ zamýšlí se.

A to je ten sporný bod, ve kterém se nacházejí manažeři, experti a analýzy tohoto Plusu. Nejde při tom jen o otázku: „Spaluješ ještě, nebo už nabíjíš?“ Nebo o velkou vizi mobility. I umělá inteligence, která je mimo jiné důležitá pro autonomní řízení, si vybere svou daň: Celosvětově zmizí dvě miliardy (!) pracovních míst, tvrdí AI guru Michal Pěchouček (str. 32).

Stejně zajímavý jako téma tohoto magazínu je i letošní podzim v ČNOPK. Brněnský strojírenský veletrh s naší česko-bavorskou konferencí k digitalizaci a vzdělávání 4.0 je už za námi. V dalších měsících Vás mimo jiné čekají Lunch Briefing s viceguvernérem České národní banky Markem Morou, CEE Procurement & Supply Forum nebo mezinárodní konference k umělé inteligenci AI Forum včetně Winners' Night, na které budou zvoleni vítězové naší startupové soutěže. Přihlásilo se do ní 200 startupů z 30 zemí! A spolu s námi se můžete inspirovat na Smart City Expo World Congress v Barceloně.

Milé čtenářky, milí čtenáři, přeji Vám zábavné a podnětné čtení a těším se na další setkání!



Bernard Bauer
Geschäftsführender Vorstand
výkonný člen představenstva



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**K NĚKTERÝM ŽIVOTNÍM
ZKUŠENOSTEM MUSÍTE
DOJÍT SAMI...**

**... K JINÝM MŮŽETE
JEDNODUŠE DOJET**

ŠKODA AUTO. Pomáháme vám žít naplno již 124 let.

ŠKODA AUTO – Premiový partner Letní slavnosti pořádané
Česko-německou obchodní a průmyslovou komorou





- Keine Plastikflaschen
- Wir ersetzen Kunststoffstrohhalm durch Papierstrohhalm
- Wir bereiten selbstgemachte Getränke zu mit Kräutern unserer hauseigenen Urban Farm
- Wir verringern Abfälle
- Auch auf Festivals verhalten wir uns stets nachhaltig
- Das Essen landet nach Events nicht im Müll
- Die Essensmenge wird genauestens kalkuliert



Inhalt Obsah



32

3 Editorial
Bernard Bauer

6 news.de/cz
Wirtschaftsnachrichten
Ekonomické zprávy

TitelThema

Interviews | **Rozhovory**

8 + Bernhard Maier
CEO Škoda Auto

20 + Gerhard Möller
CEO Alfmeier CZ

32 + Michal Pěchouček
CTO Avast/ČVUT

16 Analyse.cz
Im Wettlauf um eine
zukunftsfähige Mobilität

Prognose | **Prognóza**

36 + Marktprognose Automotive
Prognóza trhu automotive

38 + Alternative Antriebe & Kraftstoffe
Alternativní pohony a paliva

39 Blickwinkel | Úhel pohledu
Logistik/a & Infrastruktur/a
in Tschechien | v ČR

42 analyza.de
3 x Logistik/a in Deutschland
v Německu

44 Ziffernblatt | Číselník

46 Erfolg | Úspěch
Mubea, Automobilzulieferer | **dodavatel**
automobilového průmyslu

48 Je dobré vědět, že...

DTIHK | ČNOPK

51 Neue Mitglieder | Noví členové

52 Events/y: DTIHK | ČNOPK

57 Info: Bayern Handwerk International

58 Termine | Termíny

59 Info: Business meets Business

60 Messen | Veletrhy

63 Info: Industrial Professional Follow-up

64 News: Mitglieder | Členové

62 Der Rückspiegel | Zpětné zrcátko
Vladimír Sywala, Messer Technogas

52



Gegen- oder Rückenwind für deutsche Exporte?

Die deutsche Exportwirtschaft hat in der ersten Jahreshälfte nur ein mageres Wachstum hingelegt. Überraschend dabei: Laut einer Analyse des Instituts der deutschen Wirtschaft in Köln gab es den größten Export-Ausfall nicht im Handel mit den USA, China oder Großbritannien, sondern mit den Niederlanden. Das Institut bezifferte den ausbleibenden Export dorthin auf 5 Mrd. Euro. Demgegenüber haben die Ausfuhren in die USA mit einem Plus von 2,4 Mrd. Euro im Jahresvergleich am meisten dazugewonnen. Dieser Trend dürfte sich weiter fortsetzen, wenn es nach Berechnungen des Münchener ifo Instituts geht. Denn Deutschland und die EU profitieren vom Handelsstreit zwischen den USA und China durch einen höheren Absatz. Konkret: Beim 10%-igen US-Zoll auf Chinas Importe im Wert von 300 Mrd. Dollar könnte Deutschland 94 Mio. Euro mehr einnehmen, die EU insgesamt 1,5 Mrd. Euro. Würde China im Gegenzug seine Zölle auf US-Importe erhöhen, profitiert Deutschland noch stärker, so die ifo-Studie.

Quelle: IW Köln, ifo Institut

Mittelstandstrategie für mehr Wettbewerbsfähigkeit

Weniger Steuern, weniger Bürokratie, mehr Digitalisierung – das vom Bundeswirtschaftsminister Altmaier vorgelegte Strategiepapier will kleine und mittlere Unternehmen entlasten und dadurch auch die Wirtschaft ankurbeln. Denn immerhin: 99,5 % aller Unternehmen in Deutschland sind Mittelständler und diese stellen knapp 60 % aller Arbeitsplätze. Das Wirtschaftsministerium verspricht im Papier, die Steuerbelastung bei Unternehmensgewinnen auf 25 % zu senken, die Sozialabgaben unter 40 % zu halten und den Solidaritätszuschlag abzuschaffen. Eine weitere Priorität: Mit steuerlicher Forschungsförderung, Zuschussprogrammen und Digitalisierungs- und Innovationskrediten sowie 4.0-Kompetenzzentren und Reallaboren soll der Mittelstand bei der digitalen Transformation unterstützt werden. Darüber hinaus wird mit zahlreichen Maßnahmen gerechnet, um den Fachkräftemangel zu bekämpfen.

Quelle: BMWI

Protivítr, nebo vítr do zad pro německý export?

Německý exportní průmysl vykázal v první polovině roku pouze slabý růst. Překvapivě však nedošlo podle analýzy Institutu německého hospodářství (IW Köln) k největšímu exportnímu výpadku v obchodu s USA, Čínou nebo Velkou Británií, ale s Nizozemskem. Sumu chybějících vývozů tam vyčíslil na 5 miliard eur. Naopak vývozům do USA se s plusem 2,4 miliardy dařilo v meziročním srovnání nejlépe. Tento vývoj by navíc mohl pokračovat: Mnichovský ifo Institut spočítal, že Německo i celá EU mohou z obchodní války mezi USA a Čínou těžit větším odbytem. Při 10% amerických clech na čínský dovoz v objemu 300 miliard dolarů by na tom Německo mohlo vydělat dalších 94 milionů eur a EU jako celek 1,5 miliardy eur. Pokud by Čína zavedla celní protiopatření, těžilo by z toho Německo ještě více.

Zdroj: IW Köln, ifo Institut

Strategie pro větší konkurenceschopnost malých a středních podniků

Méně daní, méně byrokracie, více digitalizace – strategický dokument pod názvem Mittelstandstrategie, předložený německým ministrem hospodářství Altmaierem, chce odlehčit malým a středním podnikům (MSP) a tím také podpořit ekonomiku. 99,5 % všech firem v Německu jsou totiž MSP a ty zajišťují 60 % pracovních míst. Strategie slibuje, že sníží zdanění firemních zisků na 25 %, udrží odvody na sociální pojištění pod 40 % a zruší solidární daň. Další prioritou je digitální transformace. Tu mají podpořit dotační programy, daňové odpočty na vědu a výzkum i půjčky na digitalizaci a inovace nebo třeba kompetenční centra 4.0 a reálné laboratoře. Kromě toho strategie počítá s řadou opatření v boji proti nedostatku kvalifikovaných pracovních sil.

Zdroj: Spolkové ministerstvo hospodářství a energetiky (BMWi)

DE
-0,1%

BIP = **HDP**
2. QUARTAL
ENTWICKLUNG DES
BRUTTOINLANDSPRODUKTS
ZUM VORQUARTAL

HDP
2. KVARTÁL
VÝVOJ HRUBÉHO
DOMÁCÍHO PRODUKTU
VE SROVNÁNÍ
S PŘEDCHOZÍM ČTVRTLETÍM

CZ
+0,7%

Neues Forschungsinstitut für Sachsen und Tschechien

In Dresden wird das Sächsisch-Tschechische Institut für transdisziplinäre Forschung entstehen. Das 20 Mio. Euro schwere Projekt hat der tschechische Wirtschaftsminister Karel Havlíček mit dem sächsischen Ministerpräsidenten Michael Kretschmer vereinbart. Träger soll das Fraunhofer-Institut für Werkzeugmaschinen und Umformtechnik (IWU) werden. Weiter beteiligt sind die Hochschule in Zittau, der Innovationscampus Görlitz auf der deutschen und die Technischen Universitäten in Liberec und Ostrava auf der tschechischen Seite. Seinen Fokus will das neue virtuelle Institut auf Schlüsseltechnologien für die Praxis legen, allen voran Sensorik, KI und Big Data-Software. Es ist bereits das zweite gemeinsame Forschungsprojekt beider Länder in kurzer Zeit.

Quelle: Tschechisches Ministerium für Industrie und Handel

Studie: Grüne Energie als Chance für tschechische Wirtschaft

Die Ausweitung erneuerbarer Energien wird positive Effekte für Tschechiens Wirtschaft und Beschäftigung haben, zeigt eine neue Studie der Beratungsgesellschaft Deloitte. An die 33.000 Arbeitsplätze sollen dadurch geschaffen werden, und das BIP dürfte um 7 % steigen. Bis 2030 könnten zudem 23,8 % der Energie aus erneuerbaren Quellen stammen, haben die Deloitte-Experten berechnet. Das sind 3 % mehr als im nationalen klimatisch-energetischen Plan vorgesehen. Die grüne Infrastruktur solle von privaten Investoren ausgebaut werden, der Staat müsse jedoch die Voraussetzungen dafür schaffen, empfiehlt die Studie. Diese setzt verstärkt auf Photovoltaik, von der bereits in der nächsten Dekade eine Leistung von 9 GW erbracht werden soll. Zum Vergleich: das Kernkraftwerk Dukovany kommt derzeit auf 2 GW.

Quelle: Deloitte, Hospodářské noviny

Nový výzkumný institut pro Česko a Sasko

V Drážďanech vznikne Česko-saský institut pro interdisciplinární výzkum. Projekt za 20 milionů eur dojednal český ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček se saským ministerským předsedou Michaelem Kretschmerem. Záštitu nad novým virtuálním institutem převezme Fraunhoferův ústav pro obráběcí a tvářecí technologie (IWU). Na německé straně se zapojí také Vysoká škola v Žitavě a Inovační kampus v Görlitzu, na české pak Technické univerzity v Liberci a Ostravě. Zaměří se na klíčové technologie pro praxi, zejména sensoriku, nanotechnologie, umělou inteligenci nebo software pro big data. V krátké době se jedná už o druhý společný výzkumný projekt obou zemí.

Zdroj: MPO ČR

Studie: Zelená energie jako šance pro českou ekonomiku

Rozvoj obnovitelných zdrojů bude mít pozitivní vliv na českou ekonomiku i zaměstnanost. K tomuto závěru došla studie poradenské společnosti Deloitte. Předpokládá, že vznikne až 33 tisíc pracovních míst a HDP se zvýší o 7 %. Do roku 2030 by pak podle studie mohlo z obnovitelných zdrojů pocházet 23,8 % energie, což je o 3 % víc, než stanovuje národní klimaticko-energetický plán. O výstavbu zelené infrastruktury by se měli postarat soukromí investoři, stát by jim ale k tomu měl vytvořit podmínky, doporučuje se ve studii. Ta při tom sází na fotovoltaiku. Už v příští dekádě by solární elektrárny v tuzemsku mohly docílit výkonu 9 GW. Pro srovnání: Jaderná elektrárna Dukovany se v současnosti dostane na výkon 2 GW.

Zdroj: Deloitte, Hospodářské noviny

 Keine News verpassen!
Bud'te v obraze! @GermanCzechCham

**„SILODENKEN IST OUT,
PARTNERING IST KEY!
IZOLOVANÉ MYŠLENÍ
JE OUT, KLÍČEM JE
PARTNERSTVÍ!“**

Interview mit dem
Škoda-Vorstandsvorsitzenden
Bernhard Maier
über eine Branche in Bewegung

Rozhovor s předsedou
představenstva Škoda Auto
Bernhardem Maierem
o proměnách branže



Bernhard Maier hat die Führung von Škoda Auto 2015 mitten in der Dieseldkrise übernommen und sollte die tschechische VW-Tochter auf einen neuen Kurs bringen. Dabei hat er 2018 mal eben das erfolgreichste Unternehmensjahr in der Škoda-Geschichte bewerkstelligt. Doch wie geht's nun weiter mit der ganzen Branche und einem neuen Begriff von Mobilität?

Herr Maier, welche Eindrücke vom Stand und Zustand der Automobilbranche nehmen Sie von der IAA mit nach Hause?

Das diesjährige Motto lautete ja „driving tomorrow“. Dieses Mindset hat man überall auf dem Messegelände gespürt. Seit einigen Jahren sprechen wir über den Umbruch unserer Industrie, jetzt erleben wir ihn faktisch. Wir bei Škoda haben zum Beispiel unsere ersten beiden elektrifizierten Serienmodelle vorgestellt, den Superb iV als ersten Plug-in-Hybrid und den Citigo® iV als erstes reines E-Auto. Klar ist allerdings auch: Mit der Autoindustrie befindet sich auch die IAA im Umbruch. Die Proteste verschiedener Initiativen und Umweltorganisationen sind Beleg für den aktuellen intensiven klimapolitischen Diskurs in der Gesellschaft. Ich bin dafür, dass wir dabei alle Emittenten an einen Tisch holen und gemeinsam besprechen, wie wir auf allen Feldern – nicht nur beim Automobil – besser werden können.

Škoda Auto startet in diesem Jahr in die Elektromobilität und wird bis Ende 2022 zehn elektrifizierte Modelle einführen. Škoda setzt voll auf Strom, obwohl das nicht unumstritten ist. Wie groß ist also das Risiko bei dieser strategischen Entscheidung? Und wie flexibel kann sich das Unternehmen gegebenenfalls noch auf andere Antriebe einstellen?

Für uns steht fest: Die Zukunft des Autos ist elektrisch. Wir investieren deshalb alleine bis 2022 zwei Milliarden Euro in neue Antriebstechnologien und Mobilitätslösungen. Wir rechnen damit, dass unsere elektrifizierten Modelle bis 2025 einen Anteil von 25 % an unserem Gesamtumsatz ausmachen. Das bedeutet jedoch auch, dass sich drei Viertel unserer Kunden nach wie vor für einen Verbrenner entscheiden werden. Unser großer Vorteil ist, dass wir beide Technologien – Verbrenner und E-Antrieb – an einem Standort, auf einer Linie am Stammsitz zu Beginn in Mladá Boleslav bauen. Wir können dadurch flexibel auf die Nachfrage unserer Kunden reagieren. Auf Konzernebene forschen wir zudem intensiv an weiteren Antriebstechnologien. Auch Erdgas spielt für uns eine große Rolle: Mit dem Kamiq G-TEC und Scala G-TEC haben wir gleich zwei hochattraktive Erdgasmodelle auf der IAA vorgestellt.

V roce 2015, uprostřed diesellové krize, převzal Bernhard Maier vedení Škoda Auto. Jeho úkolem bylo nastolit v české dceřině firmě VW nový kurz. Rok 2018 byl pod jeho vedením pro mladoboleslavskou automobilku nejúspěšnějším v historii. Ale jakým směrem se bude vyvíjet celá branže a jaký bude nový koncept mobility?

Pane Maiere, jaké dojmy o stavu automobilového průmyslu si odvážíte z frankfurtského autosalonu IAA?

Letošní motto znělo „driving tomorrow“. Tuto myšlenku jsem na výstavišti cítil všude. Už několik let mluvíme o převratné přeměně našeho odvětví, nyní ji i fakticky prožíváme. My jsme například představili první dva elektrifikované sériové modely Superb iV, první plug-in-hybrid, a Citigo® iV, první auto naší značky s čistě elektrickým pohonem. Je ovšem také jasné, že spolu s automobilovým průmyslem zažívá převratné změny i autosalon IAA. Protesty různých iniciativ a ekologických organizací jsou dokladem aktuální intenzivní diskuze o klimatické politice ve společnosti. Jsem pro, abychom svolali všechny emitenty k jednomu stolu a společně se domluvili, jak bychom se mohli ve všech oblastech – nejen u automobilů – zlepšit.

Škoda Auto v letošním roce vkročila do elektromobility a do konce roku 2022 představí deset elektrifikovaných modelů. Škoda plně sází na elektřinu, i když to není úplně nekontroverzní. Jak velké je riziko tohoto strategického rozhodnutí? A jak pružně je automobilka případně schopna přejít na jiné pohony?

Máme jasno v tom, že budoucnost automobilu je elektrická. Jen do roku 2022 proto budeme investovat dvě miliardy eur do nových technologií pohonu a řešení mobility. Počítáme s tím, že elektrifikované modely se do roku 2025 budou podílet 25 % na našem celkovém odbytu. To však také znamená, že tři čtvrtiny našich zákazníků se i tak rozhodnou pro spalovací motor. Naší velkou výhodou je to, že obě technologie – spalovací motor i elektrický pohon – budeme zpočátku vyrábět v jednom závodě, na jedné lince v hlavním výrobním závodě v Mladé Boleslavi. Budeme tak moci pružně reagovat na poptávku našich zákazníků. Na úrovni koncernu navíc intenzivně zkoumáme další technologie pohonu. Důležitou roli pro nás hraje také zemní plyn: v podobě modelů Kamiq G-TEC a Scala G-TEC jsme na IAA představili hned dva vysoce atraktivní modely s pohonem na zemní plyn.

Překážkou při nákupu elektromobilů je vedle krátkého dojezdu především vysoká pořizovací cena a stále ještě řídká dobíjecí infrastruktura. Signály české vlády týkající se podpory elektromobility jsou zatím spíše negativní.

Hemmschwellen für den Kauf eines Elektroautos sind neben der geringeren Reichweite vor allem der hohe Anschaffungspreis und die noch dünne Lade-Infrastruktur. Die Signale der tschechischen Regierung zur Förderung der eMobilität sind bisher eher negativ. Auf welchen Forderungen gegenüber der Regierung beharren Sie dennoch?

Der grundlegende Wandel vom Verbrenner zum E-Auto gelingt nur gemeinsam, mit allen Stakeholdern: Industrie, Politik, Versorgern und Verbrauchern. Wir leisten

„Wir gehen damit erheblich in Vorleistung“

„Jsme tak ve výrazném předstihu“

Na jakých požadavcích vůči vládě přesto trváte?

Zásadní přechod od spalovacího motoru k elektromobilu se může zdařit jen společně, pokud budou spolupracovat všichni zúčastnění: průmysl, politika, dodavatelé i spotřebitelé. Přispějeme svým dílem, a to tak, že na trh uvedeme správné modely ve správný čas: s krátkou dobou dobíjení, s dlouhým dojezdem a za dostupné ceny. Také se ovšem ukazuje, že máme ještě co dohánět, například co se týče dobíjecí infrastruktury. Proto budeme investovat 19 milionů eur a do roku 2022 v našich třech českých výrobních závodech v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí a v jejich okolí vybudujeme zhruba 1500 dobíjecích stanic. Při plnění tohoto úkolu jsme ve výrazném předstihu. Děláme to proto, že jsme o této technologii přesvědčeni. Je však také jasné, že se své role musí ujmout i veřejný sektor, například při budování dobíjecí infrastruktury nebo při podpoře elektromobility, abychom urychlili nástup této technologie v České republice tak, jak to aktuálně činí řada evropských zemí. Nejlepší by byla jednotná celoevropská podpora.



unseren Beitrag, indem wir die richtigen Modelle zur richtigen Zeit auf den Markt bringen: Mit kurzen Ladezeiten, hohen Reichweiten und vertretbaren Preisen. Es zeigt sich allerdings auch, dass wir noch einigen Nachholbedarf haben, zum Beispiel bei der Ladeinfrastruktur. Deshalb investieren wir 19 Millionen Euro, um bis 2022 rund 1.500 Ladestationen in und um unsere drei tschechischen Werke Mladá Boleslav, Kvasiny und Vrchlabí aufzubauen. Wir gehen damit erheblich in Vorleistung. Wir tun das, weil wir von der Technologie überzeugt sind. Klar ist jedoch auch, dass auch die öffentliche Hand ihre Rolle übernehmen muss, beispielsweise beim Ausbau der Ladeinfrastruktur oder der Incentivierung der eMobilität, um den Hochlauf der Technologie in Tschechien zu beschleunigen, wie es aktuell auch viele andere europäische Länder tun. Am besten wäre eine europaweite, einheitliche Förderung.

Autohersteller sind nie in das Tankstellengeschäft eingestiegen. Škoda will aber selber hunderte Ladestationen in Tschechien bauen. Ist das ein eigenes neues Geschäftsmodell oder nur ein Anreiz für den Kauf von eAutos?

Auch wir haben nicht vor in das Tankstellengeschäft einzusteigen. Uns geht es in einem ersten Schritt um die Versorgung unserer Mitarbeiter an den tschechischen Standorten. Ich bin überzeugt, dass dieses Beispiel Schule machen kann, quasi als Service aller Unternehmen für ihre Beschäftigten. Darüber hinaus legen wir im Konzernverbund europaweit schon einmal vor und bauen auf den Hauptverkehrswegen Schnellladesäulen – zum Beispiel über das Gemeinschaftsprojekt Ionity, bei dem neben dem Volkswagen Konzern Daimler, Ford und BMW mitmachen. Hier in Tschechien hat Škoda schon jetzt eine enge Kooperation mit ČEZ und wird allen Citigo^e iV-Kunden kostenloses Laden innerhalb der Tschechischen Republik im ersten Jahr anbieten.

Kommen wir auf die Zulieferindustrie in der Autobranche zu sprechen. Laut unserer jährlichen Konjunkturumfrage gehören gerade die „Verfügbarkeit und Qualität lokaler Zulieferer“ zu den besten Standortfaktoren in Tschechien. Was geschieht nun aber mit den Zulieferern, die bisher auf Teile für die komplizierten „Verbrenner“ spezialisiert waren, und wie verändert Ihre strategische Entscheidung für die eMobilität die Zusammenarbeit mit den Zulieferern?

Auch bei den Lieferanten von klassischen Motor- und Getriebeteilen wird es langfristig Anpassungen geben müssen und wir sehen, dass unsere Geschäftspartner sich bereits heute strategisch zu anderen Geschäfts-

Automobilky dosud nevstoupily do podnikání v oblasti čerpacích stanic. Škoda chce ale v České republice sama vybudovat stovky dobíjecích stanic. Je to váš nový obchodní model, nebo jen pobídka pro nákup elektromobilů?

Ani my se nechystáme vstoupit do provozování čerpacích stanic. Jde nám v první řadě o zajištění dobíjení pro naše zaměstnance v českých závodech. Jsem přesvědčen o tom, že tento příklad najde své následovníky, že takové služby svým zaměstnancům nabídnou všechny ostatní firmy. Po celé Evropě půjdeme jako koncern ještě dál a vybudujeme rychlonabíjecí stanice na hlavních tazích – například v rámci společného projektu Ionity, jehož se vedle koncernu Volkswagen účastní také Daimler, Ford a BMW. Tady v České republice navázala Škoda už těsnou spolupráci se společností ČEZ a všem zákazníkům, kteří si pořídí model Citigo^e iV, umožní v prvním roce provozu bezplatné nabíjení na území České republiky.

„Ještě dlouho si užívat toho, že budeme auta sami řídit“

„Noch lange Freude daran haben, selbst zu fahren“

Pojďme teď k dodavatelům automobilového průmyslu. V našem každoročním konjunkturálním průzkumu patří právě „dostupnost a kvalita lokálních dodavatelů“ k nejlepším faktorům, které mluví ve prospěch České republiky. Co se ale stane s dodavateli, kteří se dosud specializovali na díly pro komplikované spalovací motory a jak vaše strategické rozhodnutí ve prospěch elektromobility změní vaši spolupráci s dodavateli?

I dodavatelé dílů pro klasické motory a převodovky se budou muset v dlouhodobém horizontu přizpůsobit a my vidíme, že naši obchodní partneři se již dnes strategicky orientují na jiné oblasti podnikání. Každopádně potřeba komponent pro vozy se spalovacím motorem ve společnosti Škoda Auto v absolutních číslech v příštích 2 až 3 letech dokonce ještě poroste, vyrovná se to až ve střednědobém horizontu. To dá našim partnerům dostatek času k tomu, aby spolu s námi vstoupili do nových oblastí podnikání.

feldern hin orientieren. Allerdings wird sich bei Škoda der Bedarf an Komponenten für Verbrenner-Fahrzeuge in absoluten Zahlen in den nächsten 2 bis 3 Jahren sogar noch steigern und erst mittelfristig angleichen. Das gibt unseren Partnern ausreichend Zeit, mit uns gemeinsam neue Geschäftsfelder zu erschließen.

Auch die Digitalisierung und die umfassende Vernetzung der Unternehmen stellen das bisherige Verhältnis zwischen Hersteller und Zulieferern gewiss auf die Probe. Bereiten Sie selbst als Unternehmen Ihre Zulieferer auf diese Zukunft vor mit Tutorials oder Workshops?

Bereits heute arbeiten wir über unser Lieferantenportal durchgängig digitalisiert mit unseren Lieferanten zusammen. Das gilt für den gesamten Prozess von der Anfrage über die Verhandlung bis hin zur Beauftragung, die Disposition und die Fakturierung. Zukünftig werden wir gemeinsam mit unseren Lieferanten weitere Potenziale heben, die wir aus einer intelligenten Nutzung dieser großen Menge an elektronischen Footprints erschließen. Da kommen dann auch verschiedene AI-Ansätze zum Einsatz, die uns gemeinsam vor allem eine noch größere Flexibilität in der Zusammenarbeit ermöglichen werden.

Was ist in diesen Zeiten des Wandels und des sich ankündigenden Abschwungs Ihre Botschaft an die Zulieferindustrie?

Mir sind drei Dinge wichtig: Erstens, dass wir auf allen Feldern noch enger zusammenzuarbeiten. Silodenken ist out, partnering ist key! Zweitens, dass wir noch mehr Geschwindigkeit aufnehmen und agiler werden. Und drittens: Dass wir gemeinsam – OEM (Original Equipment Manufacturer) und Zulieferer – die Chancen sehen und ergreifen, die sich durch den Transformationsprozess ergeben.

Das autonome Fahren – ist der Trend nicht das Ende des Privatwagens und der Beginn eines neuen individualisierten öffentlichen Personenverkehrs? Könnte also Škoda Auto nicht irgendwann zum Hersteller autonom fahrender „öffentlicher Verkehrskapseln“ o. ä. werden?

Das klingt spannend! ☺ Im Ernst: Das Auto wird mit dem autonomen Fahren neben Büro und Zuhause zum perfect third place. Die Fahrer – oder besser die Nutzer – werden viel mehr Zeit haben, über die sie frei verfügen können. Deshalb ist meine persönliche Einschätzung auch, dass wir in Zukunft deutlich mehr Zeit im Auto verbringen als bisher. Allerdings ist die individuelle Mobilität und mit ihr besonders das Automobil der Inbegriff von Freiheit und Motor einer prosperierenden Gesellschaft. Bis wir uns alle nur noch



Také digitalizace a rozsáhlá konektivita podniků vystavují dosavadní vztahy mezi dodavateli a výrobcí tvrdé zkoušky. Jak připravujete vy jakožto podnik své dodavatele na tuto budoucnost?

Už dnes prostřednictvím našeho dodavatelského portálu s dodavateli spolupracujeme digitálně. To platí pro celý proces od poptávky přes jednání až po udělení zakázky, dispozici a fakturaci. V budoucnu budeme společně s dodavateli využívat další potenciály, které vzniknou na základě inteligentního využívání velkého množství elektronických stop. Tady se uplatní i umělá inteligence, která nám společně umožní především ještě vyšší flexibilitu vzájemné spolupráce.

Jaké je v této převratné době změn a budoucího avizovaného propadu vaše poselství dodavatelům?

Důležité jsou pro mne tři věci: za první to, abychom ještě těsněji spolupracovali ve všech oblastech. Izolované myšlení je out, klíčem k úspěchu je partnerství! Za druhé, abychom ještě zvýšili tempo a byli agilnější. A za třetí: abychom společně – OEM (Original Equipment Manufacturer, označení pro výrobce zařízení, jehož výrobek je prodáván a propagován jinou obchodní značkou, pozn. red.) i dodavatelé – viděli a využili šance, které vyplývají z transformačního procesu.



in autonomen Fahrzeugen bewegen, ist es noch ein langer Weg. Das heißt, wir werden noch lange Freude daran haben, auch selbst zu fahren.

Sie haben als Škoda-Chef das bisher erfolgreichste Unternehmensjahr 2018 in der Geschichte zu verantworten. Haben Sie in schlaflosen Nächten nicht die Sorge, dass mit der Elektromobilität, der starken internationalen Konkurrenz und dem autonomen Fahren die Erfolgskurve – sprich der Absatz – nur nach unten gehen könnte?

Wir sind mit unserer Strategie 2025 gut aufgestellt, unsere Produkte kommen weltweit gut an und die Nachfrage übersteigt nach wie vor das Angebot. Ein gutes Zeichen, wie ich meine, und gleichzeitig eine echte Challenge. Wir arbeiten intensiv an einer Ausweitung unserer Kapazitäten für unsere Kunden und auch um den Transformationsprozess zu finanzieren. Deshalb haben wir ein umfangreiches Performance Programm auf den Weg gebracht: Mit einem Ergebniseffekt von 4,9 Milliarden Euro bis 2025 für Investitionen in Produkte, Märkte und Menschen. Und ja, wir werden

Autonomní řízení – nebude tento trend koncem soukromého vlastnictví vozů a počátkem nové individualizované přepravy osob? Nemohla by se tedy Škoda Auto časem stát výrobcem autonomně jezdících kapslí pro veřejnou dopravu a podobně?

To zní zajímavě! ☺ Ale vážně: automobil s autonomním řízením bude dokonalým třetím místem, kde budeme trávit čas, vedle kanceláře a domova. Řidiči – nebo lépe řečeno uživatelé – budou mít k dispozici mnohem více času. Proto i já osobně odhaduji, že v budoucnosti budeme v autě trávit mnohem více času než dosud. Individuální mobilita a s ní zejména automobil je ovšem symbolem svobody a motorem prosperující společnosti. Ale než se budeme všichni přepravovat pouze v autonomně jezdících vozech, uběhne ještě hodně času. To znamená, že si ještě dlouho budeme moci užívat toho, že budeme auta sami řídit.

uns verändern: Vom klassischen Automobilhersteller zur „Simply Clever Company for best mobility solutions“. In der Welt von morgen wird es multimodale Möglichkeiten geben, um von A nach B zu kommen – auch für Menschen, die bisher noch nicht oder nicht mehr Auto fahren. Das heißt, der Mobilitätsbedarf wird steigen. Ich blicke deshalb – bei aller Volatilität in Geopolitik und Weltwirtschaft – mit großer Zuversicht in die Zukunft. ☺

Foto: © Škoda Auto

Jako šéf značky Škoda jste odpovědný i za zatím nejúspěšnější rok v historii automobilky – za rok 2018. Neděláte si v bezesných nocích starosti, že by s elektromobilitou, silnou mezinárodní konkurencí a autonomním řízením mohla křivka – tedy odbyt – zamířit směrem dolů?

Se Strategii 2025 jsme vykročili správným směrem, naše produkty jsou úspěšné na celém světě a poptávka vysoce překračuje nabídku. Myslím, že to je dobré znamení a současně i skutečná výzva. Intenzivně pracujeme na rozšiřování kapacit pro naše zákazníky i pro zajištění financování transformačního procesu. Proto jsme zavedli i rozsáhlý Performance Program. Jeho efektem na hospodářský výsledek budou 4,9 miliardy eur do roku 2025 pro investice do produktů, trhů a lidí. A ano, změníme se: z klasické automobilky v „Simply Clever společnost s nejlepšími řešeními v oblasti mobility“. Ve světě zítřka budou existovat multimodální možnosti, jak se dostat z bodu A do bodu B – i pro lidi, kteří autem ještě nejedí nebo už jezdit nebudou. To znamená, že potřeba mobility poroste. A proto – navzdory všem výkyvům v globální politice a ekonomice – do budoucna hledím s velkým optimismem. ☺

Lesen & teilen | Čtěte & sdílejte
www.eMagazin.plus

IM WETTLAUF UM EINE ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄT

Miriam Neubert
Germany Trade & Invest

Die einsetzende Welle der Elektromobilität erfasst auch Tschechiens Autoindustrie. Škoda Auto bringt noch 2019 einen Plug-in-Hybrid auf den Markt. Ab 2020 sollen erste reine Elektroautos von tschechischen Bändern laufen. Immer mehr Kfz-Zulieferer werden in solche Projekte einbezogen. Für einen Durchbruch dieser Antriebsform aber muss die Nachfrage breiter zünden.



Foto: Pixabay

>>> Tschechiens Städte und Gemeinden wollen handeln, um die Verkehrsemissionen zu senken. Die Hauptstadt Prag plant eine Auto-Maut, von der Elektrofahrzeuge und klimaschonende Autos befreit wären. Diese Maßnahme ist in dem im Mai 2019 verabschiedeten Entwurf des Plans „P+ für eine nachhaltige Mobilität Prags und seiner Umgebung“ enthalten. Unklar sind die Termine und Strecken. Im Herbst lag noch keine Durchführbarkeitsstudie vor. Bevor es ernst wird, dürften wohl drei bis fünf Jahre vergehen, schätzt der für das Ressort Umwelt zuständige stellvertretende Bürgermeister Petr Hlubek. Vorher könnte es mit der Ladeinfrastruktur für Elektromobile losgehen. Die anstehende Modernisierung der Beleuchtungsleitungen will die Stadt nutzen, um in Laternenpfählen Ladepunkte für Elektroautos zu schaffen.

Andere tschechische Städte haben ebenfalls nachhaltige Mobilitätspläne erarbeitet oder stehen in dem Prozess. An diese Pläne ist die weitere Schöpfung von EU-Fördermitteln aus wichtigen Programmen gebunden. Neben dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der Radwege und der Elektromobilität gilt das Car-Sharing als weitere Möglichkeit, CO₂ einzusparen. Vier Firmen bieten bislang in Tschechien solche Dienste an, die sich vor allem auf Prag und Brno konzentrieren. Jüngster Zugang ist die italienische Firma Anytime, die bis Ende 2019 rund 500 Hybridwagen in Prag bereitstellen

will. Škoda Auto und Volkswagen wollen 2020 mit WeShare folgen, einem Car-Sharing von elektrischen Autos.

Emissionen: Autohersteller unter Druck

Die Tschechische Republik ist der fünftwichtigste Autoproduktionsstandort in der Europäischen Union. Ihre Kraftfahrzeugindustrie steht unter dem Druck der neuen EU-Emissionsnormen ab 2021. Gelingt es ihr nicht, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer verkauften Flotten erheblich zu senken, drohen hohe Geldstrafen. Auf einem Kolloquium zur Zukunft der Branche betonte Tschechiens Verband der Automobilindustrie AutoSAP, dass die neuen Ziele nur über eine massive Wende zur Elektromobilität erreicht werden können. „Hersteller und Zulieferer bereiten sich auf die neuen Trends intensiv vor,“ erklärte Verbandspräsident Bohdan Wojnar. Der Schlüssel zum Erfolg aber sei das künftige Interesse der Kunden.

Das hält sich in Tschechien noch in Grenzen. Zwar wurden 2018 rund 620 neue Elektroautos angemeldet, doppelt so viele wie im Jahr zuvor. Doch verschwindet ihr Anteil am Neuwagenmarkt mit 0,24 %. Die Chance, einem ausschließlich batteriebetriebenen Pkw zu begegnen, ist gering. Mit circa 2.800 Einheiten gehen sie im Gesamtbestand

der rund 5,9 Millionen registrierten Pkw unter. Umfragen unter privaten Kunden ergeben regelmäßig als Einwand gegen den Kauf eines Elektroautos den hohen Preis und die mangelnde Ladeinfrastruktur. Eine Anschaffung wird erst sehr eingeschränkt gefördert. Das gilt nur für Firmen, Behörden, Städte, Gemeinden und meist im Zusammenhang mit der komplexen Beantragung von EU-Fördermitteln. Ähnlich ist es bei der Ladeinfrastruktur, wo es inzwischen einige Aktivität gibt.

Kaum direkte Anreize für private Elektrokunden

Da in Tschechien Firmen hinter 70 % der Registrierungen von Neuwagen stehen, kommt es auf sie beim Durchbruch der Elektromobilität besonders an. Interesse ist vorhanden. Das zeigen 341 Anträge, die Unternehmen im Mai auf den Aufruf des Ministeriums für Industrie und Handel zum Kauf von Elektroautos und Ladetechnologie stellten. Es ging um Fördermittel in Höhe von umgerechnet 15 Millionen Euro. Im Herbst 2019 soll es eine weitere, die bislang fünfte Förderrunde für Firmen geben.

Der seit Ende 2017 bestehende Aktionsplan für die tschechische Automobilindustrie aber hat weit mehr vor bei den

zentralen Themen Elektromobilität, autonomes Fahren und Digitalisierung. Er beruht auf einem Memorandum der Regierung mit der Autobranche. Diese drängt auf einen schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Einführung direkter Anreize: kürzere Abschreibungsfristen bei Autos und Ladetechnik, steuerliche Vergünstigungen etwa bei privat genutzten E-Geschäftswagen, eine Mehrwertsteuerrückerstattung für Privatkunden. Positiv gewertet wird, dass das operative Leasing als förderfähiges Instrument beim Kauf von Elektromobilen durch Städte und Gemeinden anerkannt wurde. Für nicht ausreichend halten die Autobauer Maßnahmen wie die im April eingeführten speziellen Autokennzeichen für E-Autos, ihre Befreiung von der Registrierungsgebühr und die Möglichkeit, kostenlos zu parken.

Forschung zu Biomethan, Biokraftstoffen und Wasserstoffantrieb

Im tschechischen Antriebsportfolio spielt auch Erdgas (CNG) eine gewisse Rolle. Mit 23.000 CNG-Fahrzeugen war 2018 ein Fünftel mehr unterwegs als im Vorjahr. Die steuerliche Vergünstigung des Kraftstoffs wird bis 2025 beibehalten. Auch könnten ab 2021 Autobahnvignetten für Fahrzeuge, die Erdgas oder Biomethan (komprimiert als



Foto: © Škoda Auto

CNG oder flüssig als LNG) tanken, herabgesetzt werden. Die Gaswirtschaft möchte jetzt Biomethan als Kraftstoff konsequenter erproben.

Auch an Biokraftstoffen und dem Wasserstoffantrieb wird geforscht. Petrochemie-Konzern Unipetrol will 2020 die ersten öffentlichen Wasserstofftankstellen bauen. Bislang gibt es in Tschechien nur eine, die zur Forschungseinrichtung UJV Řež gehört und vor zehn Jahren für den Test eines wasserstoffbetriebenen Elektrobusses gebaut wurde. UniCRE, das Forschungszentrum von Unipetrol, forscht an einem Biokraftstoff der zweiten Generation aus Abfallbiomasse (Holzschnitzel, Sägemehl, Stroh).

Gemischtes Bild beim Antriebsmix

Während der Antriebsmix der Zukunft noch nicht feststeht, sinkt das Interesse an Dieselmotoren weiter. Den Zahlen des Verbandes der Autoimporteure SDA zufolge hatten sie 2016 noch einen Anteil von fast 43 % am Neuwagenmarkt. Dieser ist bis Mitte 2019 auf 27 % geschrumpft. Hingegen wächst der Marktanteil der Benziner, zuletzt auf gut 70 %.

Und wo bleibt die Elektromobilität? Von Januar bis Juni 2019 wurden 324 reine Elektrofahrzeuge angemeldet. Das waren 0,25 % des Marktes. Sichtbarer sind elektrische Hybridfahrzeuge. Nach ihnen stieg die Nachfrage sprunghaft um 93 % auf 3.674 Fahrzeuge (davon aber nur 128 Plug-in-Hybride). Das entsprach 2,9 % des Neuwagenmarkts.

Der CNG-Antrieb lag bei 0,6 %. Betrachtet man aber nicht den Marktanteil, sondern die Entwicklung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, ergibt sich ein anderes Bild: Benziner: -4 %, Diesel: -23 %, Erdgas (CNG): +265 %, reine Elektroautos: +17 %.

Im gleichen Zeitraum brachen in Tschechien die Pkw-Neuanmeldungen um über ein Zehntel ein. Sogar die Lieblingskategorie der Sport Utility Vehicles (SUV) war vom Rückgang betroffen, wenn auch in geringerem Maße. Ihr Marktanteil hat sich in den vergangenen fünf Jahren verdoppelt und erreicht aktuell fast ein Drittel des Neuwagenmarkts. Hinter dem Rückgang könnte sich neben der konjunkturellen Abkühlung auch ein Stück weit aufgeschobene Nachfrage verbergen. Manche Kunden warten vielleicht ab, wie sich das Angebot der Elektromobilität 2020 entfaltet.

Investitionsstärkste Industriebranche

Trotz der schwächeren Konjunktur auf wichtigen Märkten erzielten die Kraftfahrzeughersteller am Standort Tschechien 2018 mit 1,47 Millionen Einheiten, davon 1,44 Millionen Pkw, einen neuen Produktionsrekord. Umsatz und Export erreichten ebenfalls ein neues Maximum, obwohl die Zuwächse sehr abschwächten. AutoSAP zufolge haben die Kfz-Endhersteller 618 Milliarden tschechische CZK umgesetzt (rund 24 Milliarden Euro; Durchschnittskurs 2018: 1 Euro = 25,643 CZK), ein Plus von 0,6 %. Die Erlöse der Zulieferer unter den Verbandsmitgliedern stagnierten bei umgerechnet 18 Milliarden Euro. Geht es nach den Produktionszahlen der ersten sieben Monate, könnte das Jahr 2019 ähnlich gut ausfallen.

Im Wettbewerb um zukunftsfähige Mobilitätslösungen kommt es auf Forschung und Entwicklung an. Nach Angaben des Tschechischen Statistikamts gab die Autoindustrie dafür 2017 rund 405 Millionen Euro aus. Das entsprach mehr als einem Drittel der Forschungsausgaben des verarbeitenden Gewerbes. Insgesamt beliefen sich die Investitionen der Kraftfahrzeugindustrie auf fast 2,6 Milliarden Euro.

Der anhaltende Fachkräftemangel und steigende Löhne treiben den Automatisierungs- und Digitalisierungstrend an. Solche Investitionsprojekte sind allgegenwärtig. Aus dem Zuliefersektor kommen Erweiterungsmeldungen. Immer noch siedeln sich auch neue Unternehmen an. Forschung und Entwicklung spielt eine wachsende Rolle. Bosch eröffnete im September 2019 ein neues F&E-Zentrum in České Budějovice. Der Anbieter von Entwicklungsdienstleistungen Porsche Engineering Services hat seit 2018 eine Niederlassung in Ostrava. Schwerpunkt ist die Entwicklung innovativer Software in den Bereichen Elektromobilität und autonomes Fahren.

Die weltweiten Emissionsverschärfungen sind Herausforderung und Chance zugleich. Das Bosch-Werk in České Budějovice ist inzwischen ein Zentrum für die Herstellung von Abgasnachbehandlungssystemen für Dieselmotoren. Cataler investiert in Ostböhmen in eine Produk-

tion von Katalysatoren für Benzinmotoren. Das erste Werk der japanischen Firma in Europa soll rund 1 Million Katalysatoren pro Jahr herstellen.

Start ins Elektrozeitalter

Viele Projekte betreffen die Fertigung von Elektroautos und ihren Komponenten. Im Mai 2019 hat Škoda Auto die Submarke iV vorgestellt, mit der der Hersteller fortan seine elektrifizierten Fahrzeuge und das Ökosystem dazu kennzeichnet. Als erstes Modell soll im Herbst 2019 der Škoda Superb iV mit Plug-in-Hybridantrieb in Kvasiny vom Band rollen. Ausgestattet wird er mit einer Hochspannungsbatterie, die das Škoda-Hauptwerk in Mladá Boleslav produziert. Dieses ist für 25,3 Millionen Euro umgebaut worden, um ab September Serienteile für Elektrofahrzeuge des VW-Konzerns zu produzieren. Das erste rein elektrische Fahrzeug in der Geschichte des Unternehmens wird der Kleinwagen Škoda Citigo iV, der ab dem 4. Quartal 2019 in der Slowakei gebaut wird. In Mladá Boleslav folgt 2020 der Vision iV mit 500 Kilometern Reichweite. Bis 2022 plant Škoda über 30 neue Modelle, mindestens ein Drittel elektrifiziert. Im Antriebsangebot ist aber auch Erdgas unter der Submarke G-Tec.

Presseberichten aus Südkorea zufolge investiert Hyundai in sein Werk in Nošovice, um dort ab 2020 das Modell Kona in der Elektroversion zu produzieren. Diese Nachricht wollte Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) im Sommer

gegenüber der Tschechischen Nachrichtenagentur ČTK noch nicht kommentieren. Passen würde ein elektrischer City-SUV in die europäische Nachfragelandschaft. Dominantes Modell im Werk Nošovice ist der Kompakt-SUV Hyundai Tucson, der neben der Standardvariante auch als 48-Volt-Mild-Hybridssystem hergestellt wird.

Auf der einsetzenden Welle der Elektromobilität in Europa ergeben sich neue Investitionschancen. Mitsubishi Electric Corporation investiert in Slaný in den Aufbau einer Produktion von integrierten Startern und Generatoren für milde Hybride. AGC Automotive Czech wird in Chudečice für den Elektro-Porsche Taycan, der 2020 auf den Markt kommt, ein spezielles Glas produzieren. Es wurde zusammen mit Porsche entwickelt. ZF erweiterte das Zentrum in Pilsen um ein Entwicklungs- und Testzentrum, bei dem Projekte der Elektromobilität eine große Rolle spielen werden. Neue Produkte und Mobilitätslösungen entwickelt das Škoda Auto DigiLab in Prag.

Tschechiens Zuliefersektor, der noch sehr auf konventionelle Pkw und die Verbrennungstechnologie ausgerichtet ist, diversifiziert. Wie eine Befragung von EY unter tschechischen Teileherstellern ergab, hat mehr als die Hälfte von ihnen ihre Produktion schon teilweise auf den Bedarf für Elektroautos umgestellt. ➕

Lesen & teilen | Čtěte & sdílejte

www.eMagazin.plus

ANZEIGE / INZERCE

Vlakem do Německa

Pohodlně a za výhodnou cenu

Mit dem Zug nach Deutschland

Bequem und zu einem Schnäppchenpreis

Čím dříve koupíte, tím levněji jedete!

Je dříve Sie buchen, desto günstiger fahren Sie!

- » např. Praha – Drážďany od 237 Kč, Praha – Berlín od 368 Kč
- » ve vlacích EuroCity klid na práci i relax, občerstvení a další služby
- » z. B. Prag – Dresden ab 9 Euro, Prag – Berlin ab 14 Euro
- » in EC-Zügen können Sie in Ruhe arbeiten oder sich entspannen und andere Dienstleistungen einschließlich Erfrischungen in Anspruch nehmen

**„AUF DEM
MARKT SEHR
WACH SEIN
BÝT NA TRHU
VELMI BDĚLÝ“**

Interview mit Gerhard Möller,
dem Geschäftsführer des
Automobilzulieferers Alfmeier CZ
in Pilsen

Rozhovor s Gerhardem Möllem,
jednatel firmy Alfmeier CZ v Plzni,
dodavatele automobilového průmyslu

Rund 2000 Mitarbeiter, 10 Standorte, 6 Länder, 3 Kontinente – das Unternehmen Alfmeier ist seit über 50 Jahren im Automotive-Business unterwegs. Trotz dieser Expansion ist Alfmeier ein Familienunternehmen geblieben, inhabergeführt. Ventile, Aktuatoren, Pumpen, Steuergeräte – viele Produkte sind Teile rund um den Verbrennungsmotor. Mit Gerhard Möller, dem Geschäftsführer des in Europa größten Produktionsstandortes Pilsen, haben wir über die Herausforderungen gesprochen, die ein Zulieferer in dieser Branche und in dieser Zeit bewältigen muss.

Herr Möller, die Verunsicherung ist derzeit groß, in welche Richtung sich das Automotive-Business entwickelt. Die Alfmeier-Group ist ein klassischer Automotive-Zulieferer, aber seit einigen Jahren spielen auch Medizintechnik und Telekommunikation eine Rolle. Sucht Alfmeier bei seiner Akquise schon nach alternativen Branchen?

Es geht nicht erst jetzt darum, noch ein anderes Standbein zur Automotive-Industrie zu haben. Aber grundsätzlich ist und bleibt Alfmeier vorrangig ein Automotive-Unternehmen. Die RKT Rödinger Kunststoff-Technik GmbH, die wir schon 2008 gekauft haben und bei der ich bis 2011 als Geschäftsführer die Integration in die Alfmeier-Gruppe begleitet habe, liefert heute zwar in die Alfmeier-Gruppe hinein, hat aber auch ihre eigenen Industrien, die sie beliefert: Medizintechnik, Umwelttechnik, Telekommunikation.

Ein in letzter Zeit viel beschworener Begriff ist die „Zukunftsfähigkeit“. Was bedeutet es heute für ein Unternehmen wie Alfmeier, das auch viele Teile für den Verbrennungsmotor produziert, „zukunftsfähig“ zu sein?

Nimmt man das Thema Kraftstoff, also Benzin, Diesel und Hybrid, dann werden die Mengen in den nächsten Jahren in Summe noch recht konstant bleiben. Aber künftig werden die Stückzahlen dann bei zunehmender Voll-Elektrifizierung sicher kleiner. Wenn wir mehr Antriebsvarianten haben mit kleineren Stückzahlen, dann ist das natürlich eine Herausforderung für die Produktion. Das heißt kleinere Losgrößen und nur Anlagen, die ich sehr schnell umrüsten kann, die im Prinzip fast jedes Produkt produzieren können.

Und Zukunftsfähigkeit in Sachen Digitalisierung? Sehen Sie da neue Geschäftsmodelle?

Unser Bereich Sitzkomfort ist von der Diskussion um Kraftstoff oder Elektrifizierung nicht betroffen. Den Sitz haben Sie immer im Fahrzeug. Auch im autonom fahren-

Na 2000 zaměstnanců, 10 poboček, 6 zemí, 3 kontinenty. To je společnost Alfmeier, která působí v byznysu automotive už více než 50 let. I přes tuto expanzi Alfmeier zůstává rodinnou firmou, vedenou majitelem. Ventily, aktuátory, pumpy, řídicí přístroje – řada jejích výrobků jsou komponenty pro spalovací motory. S Gerhardem Möllerem, jednatelem plzeňské pobočky, která je největším výrobním závodem v Evropě, jsme hovořili o výzvách, se kterými se musí v současné době vypořádat dodavatel této branže.

Pane Möllere, nejistota, jakým směrem se bude vyvíjet automobilový průmysl, je v dnešní době velká. Skupina Alfmeier je klasickým dodavatelem pro odvětví automotive, v posledních letech se ale zaměřila také na medicínskou techniku a telekomunikace. Hledá již Alfmeier při akvizici alternativní průmyslová odvětví?

Nejde jen o to, mít nějakou alternativu k automobilovému průmyslu. V zásadě ale Alfmeier je a zůstane přednostně automotive společností. Firma RKT Rödinger Kunststoff-Technik, kterou jsme koupili již v roce 2008 a v níž jsem měl do roku 2011 jako jednatel na starosti integraci do skupiny Alfmeier, dnes do Alfmeieru sice dodává, ale zásobuje také svá vlastní průmyslová odvětví: medicínskou techniku, techniku životního prostředí, telekomunikace.

V poslední době se hodně mluví o schopnosti obstát v budoucnu. Co to v současnosti znamená pro firmu, jako je Alfmeier, která vyrábí řadu komponentů do spalovacích motorů?

Budeme-li vycházet z paliv, tedy benzínu, nafty a hybridu, tak objemy zůstanou v příštích letech ještě konstantní. Se zvyšující se plnou elektrifikací počty vyrobených kusů ale do budoucna určitě poklesnou. Když budeme mít více variant pohonu s menším počtem kusů, pak je to samozřejmě pro výrobu velká výzva. Znamená to menší šarže a jen taková výrobní zařízení, která můžeme velmi rychle přestavět a která v podstatě dokážou vyrobit téměř jakýkoliv produkt.

A co oblast digitalizace? Vidíte zde nové obchodní modely?

Diskuze o palivech nebo elektrifikaci se netýká naší výrobní oblasti komfortní sezení. Sedadlo máte v autě vždy. I v autonomně jezdících osobních do-

den People-Mover. Für uns wichtig dabei: Wie gehen wir in Zukunft mit digitalen Service-Anwendungen um, wo ich im Bereich Car-Sharing, Taxi oder Uber per App eine Massage auf der hinteren Rückbank einschalten kann und diesen Service pro Minute abgerechnet bekomme. Da muss man auf dem Markt sehr wach sein, um auch hier den Zug nicht zu verpassen. Denn das reine Anbieten von Systemen, um sie dann in die Fahrzeuge hinein zu produzieren, wird so in Zukunft nicht ausreichen. Da geht es auch um die Schnittstelle zwischen dem OEM und den Fahrzeugen, damit auf diese Daten zugegriffen werden kann.

In einer Pressemeldung der Konzernzentrale vom April stand so ein Satz wie: „Bei Alfmeier ist man besorgt und enttäuscht zugleich.“ Recht starke Worte. Was sind die Gründe?

Besorgt hinsichtlich des USA-China-Zollkonflikts. Es zeigt, wie schnell so etwas passieren kann und wie anfällig wir als Markt sind. Die Enttäuschung hat ihren Grund im Umgang mit dem Diesel-Skandal und der CO₂-Thematik, die aus unserer Sicht über die Politik zum Teil in die falsche Richtung diskutiert wird. Es wurde und wird weiter sehr

pravních prostředcích. Pro nás je při tom důležité, jak se v budoucnu postavíme k digitálním aplikacím pro služby, kdy si budu moci ve sdíleném autě, taxi nebo Uber taxi pomocí aplikace spustit masáž na zadním sedadle a nechat si ji účtovat po minutách. V této oblasti musíte být na trhu velmi bdělý, abyste si ani tady nenechal ujet vlak. Neboť pouhá nabídka systémů k zabudování do vozidel nebude dostačující. Jde tu také o rozhraní mezi OEM výrobcí a vozidly, aby bylo možné získat přístup k těmto datům.

V tiskové zprávě centrály koncernu z dubna byla věta: „Společnost Alfmeier je znepokojená a zklamaná zároveň.“ To jsou hodně silná slova. Co k nim vedlo?

Znepokojená ohledně celní války mezi USA a Čínou. Ukazuje se, jak rychle se může něco takového stát a jak jsme jako trh zranitelní. Zklamání má svůj důvod v tom, jak se přistupuje k dieselovému skandálu a tematice CO₂. Diskuze o ní se podle nás i kvůli politice ubírá zčásti nesprávným směrem. Vznikla a nadále bude vznikat velká nejistota. Podobně





„Anforderungen an die Traceability sind massiv gestiegen.“

„Požadavky na sledovatelnost značně vzrostly.“



viel Unsicherheit erzeugt. Ähnlich wie bei der sogenannten Energiewende spricht man bei den Automobilen auch nur von dem Ziel einer Elektrifizierung, ohne sich sorgfältig mit dem Weg dorthin zu befassen. So ist zum Beispiel die Infrastruktur noch nicht sichergestellt und die ganzheitliche CO₂-Bilanz von Elektrofahrzeugen – von der Fertigung bis hin zur Entsorgung – derzeit noch kritisch.

Autohersteller wie z. B. Volkswagen haben eine ganz klare strategische Entscheidung für die E-Mobilität getroffen. Sie sehen das also eher mit Skepsis?

China drängt sehr stark in Richtung Elektromobilität, und auf dem amerikanischen Markt baut Tesla einen starken Marketingdruck auf. Dazu kommt die CO₂-Thematik in Europa. Elektromobilität ist heute ein Hingucker, auch auf der IAA. Aber grundsätzlich wird es auch eine Zukunft für Verbrennungsmotoren geben, wenn auch deutlich differenzierter. Wegen der offenen Fragen, die ich genannt habe, sind wir skeptisch, ob der Verbraucher derzeit überhaupt reine Elektrofahrzeuge wie einen VW I.D. kaufen wird oder aus einer Vielzahl von Gründen wie mangelnde Ladestruktur, Mehrpreis und Reichweite im Realbetrieb dann doch

jako u takzvané energiewende se i u automobilů také jen hovoří o cíli elektrifikace, aniž by se někdo pečlivě zabýval tím, jak toho dosáhnout. Například ještě není zajištěna infrastruktura a celková bilance CO₂ od výroby elektromobilů až po jejich likvidaci je v současné době stále ještě kritická.

Výrobci automobilů jako například Volkswagen učinili jednoznačné strategické rozhodnutí pro elektromobilitu. Vy to tedy vidíte spíše skepticky?

Čína velmi tlačí na přechod k elektromobilitě a na americkém trhu vytváří silný marketingový tlak Tesla. A vedle toho tady ještě máme problematiku CO₂ v Evropě. Elektromobilita je dneska velmi atraktivní, bylo to vidět také na frankfurtském autosalonu IAA. Ale i spalovací motory mají v zásadě budoucnost, i když značně diferencovanější. Kvůli otevřeným otázkám, které jsem zmínil, jsme skeptičtí, zda si spotřebitel v současné době vůbec koupí ryzí elektromobil jako VW I.D., nebo z mnoha důvodů jako nedostatečná nabíjecí infrastruktura, vyšší

lieber wieder einen Golf. Der Verbrenner wird sicherlich noch die nächsten zwanzig Jahre produziert, verkauft und auf den Straßen fahren.

Und was wird danach aus Ihren motornahen Fluidsystemen?

Am Ende des Tages wird sich Alfmeier einmal mehr an den Markt und seine technischen Veränderungen anpassen. Aber auch jedes Elektrofahrzeug benötigt heute Fluidtechnik. Zum Beispiel für die Wasserkühlung der Batterien. Und auch beim Übergang mit Hybridtechnik braucht es weiter und nahezu unverändert die Ventiltechnik. Im fluidischen Bereich bleibt uns also noch etwas Zeit, um neue Produkte zu entwickeln. Und wie jede neue Technologie bietet auch die zunehmende Elektrifizierung und Vernetzung unserer Fahrzeuge neue Chancen für mechatronische Systeme. Denken Sie beispielsweise an die rasant wachsende Zahl von Sensoren und Kameras in den Fahrzeugen. Auch die müssen mechanisch gereinigt werden.

Welche Bedeutung hat der Standort Tschechien innerhalb der Alfmeier-Gruppe?

Der Standort Tschechien ist der zentrale und größte Endmontagestandort für Alfmeier Europa. Wir werden hier

cena a dojezd v reálném provozu zase raději golf. Vozidla se spalovacím motorem se určitě budou vyrábět, prodávat a po silnicích budou jezdit ještě příštích dvacet let.

A co potom bude s vašimi fluidními systémy určenými pro motorové systémy?

Alfmeier se nakonec opět přizpůsobí trhu a technologickým změnám. K tomu všechny elektromobily dnes využívají fluidní techniku, například pro vodní chlazení baterií. A také v přechodové fázi u hybridů bude i nadále zapotřebí technologie ventilů, a to téměř beze změny. V oblasti fluidních systémů nám tedy zbývá ještě trochu času na vývoj nových produktů. A stejně jako každá nová technologie nabízí i rostoucí elektrifikace a propojení našich vozidel nové možnosti pro mechatronické systémy. Vezměte si například velmi rychle stoupající počet senzorů a kamer ve vozidlech. I ty je potřeba mechanicky čistit.

Jaký význam má ve skupině Alfmeier česká pobočka?

Česká pobočka je centrálním a největším místem finální montáže pro Alfmeier v Evropě. Komponenty a podsestavami nás zásobují pobočky koncernu

ANZEIGE / INZERCE

GIVE | Global Value Experts
Management Consulting GmbH

Interim Managers and Experts at your disposal!

www.give-consulting.com



Ing. Radka Mochánová
Sales Manager CZ/SK

Phone: +420 724 161 191

E-mail: r.mochanova@give-consulting.com





mit Komponenten und Unterbaugruppen aus den konzern-eigenen Alfmeier-Standorten in Deutschland, China und Mexico beliefert. Die sich zuspitzenden Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China wirken sich schon negativ auf die Logistikketten aus. Deshalb wird sich der zukünftige Manufacturing-Footprint in die jeweiligen Regionen Asien und Nordamerika verschieben und zwar über ein globales Reorganisationsprogramm. Das führt in seiner Konsequenz dennoch zu einer Stärkung der verbleibenden Standorte in der Sparte Automotive in Europa. Alfmeier CZ hat im Zuge dieser Reorganisation in 2019 zusätzliche Produktionslinien aus dem Bereich Fluid Systems aus Deutschland übernommen. Außerdem ist eine Verlagerung der Fertigung von ausgewählten Unterbaugruppen aus Deutschland für den Bereich Seating Comfort in Planung für 2020.

Schauen wir auf die Lieferketten. In welchen Bereichen haben sie sich in den letzten 10-15 Jahren besonders verändert?

Früher kam eine Bestellung über Fax, heute läuft alles elektronisch. Da kommt ein Abruf eingesteuert über ein

Alfmeier v Německu, Číně a Mexiku. Na logistické řetězce negativně působí přirostující se obchodní spory mezi USA a Čínou. Proto se manufacturing footprint v budoucnu přesune do příslušných regionů Asie a Severní Ameriky, a to prostřednictvím globálního reorganizačního programu. To však ve svém důsledku povede k posílení zbývajících poboček v divizi automotive v Evropě. V rámci této reorganizace převzal Alfmeier CZ v letošním roce z Německa další výrobní linky z oblasti fluidních systémů. Kromě toho se v roce 2020 plánuje do Plzně přesunutí výroby vybraných podsestav z Německa v divizi Seating Comfort.

Podívejme se na dodavatelské řetězce. V jakých oblastech se v posledních 10 až 15 letech nejvíce změnily?

Dříve přišla objednávka faxem, nyní všechno probíhá elektronicky. Ze systému EDI (elektronická výměna dat), který automaticky vstupuje do našich systémů pro plánování a řízení výroby, přijde upozornění. Dostanete zprávu a porovnáte se svými

EDI-System, das automatisch in unsere Systeme für Produktionsplanung und -steuerung reingehet. Man bekommt eine Meldung und verprobt es mit seinen Aufträgen. Somit ist heute vom OEM über den Tier 1, Tier 2 durch die komplette Kette nahezu alles digitalisiert. Das geht bis hin zum Labeldruck. Jeder Kunde hat heute spezielle Anforderungen an die Versandlabel, die auf den Verpackungen drauf sein müssen. Aber auch das wird heute über Daten abgebildet, jeder Kunde will und hat seine eigenen Standardinformationen auf dem Label.

Sie spüren also einen Anstieg der Anforderungen vom Kunden?

Als ich vor rund 15 Jahren bei Alfmeier angefangen habe, war das maximale, was auf einem Ventil stand, das Datum. Oder auch nur Woche und Jahr der Produktion. Heute wird in vielen Fällen ein DMC oder QR-Code gefordert, der eingelesen wird, bevor das Teil beim Kunden verbaut wird. So kann er die Informationen bei sich weiterverarbeiten. Die Anforderungen an die sogenannte Traceability sind massiv gestiegen. Wir müssen hinter dem jeweiligen Code die ganze Information ablegen, die der Kunde wünscht. So

zakázkami. Tak je dnes v kompletním řetězci od OEM přes dodavatele první a druhé úrovně téměř všechno digitalizováno. Platí to i pro tisk štítků. V dnešní době má každý zákazník speciální požadavky na přepravní štítky, které musí být na obalech. I to je ale nyní znázorněno v datech, každý zákazník chce a má na štítku své vlastní standardní informace.

Pocítujete tedy, že požadavky zákazníků rostou?

Když jsem zhruba před 15 lety začal pracovat ve společnosti Alfmeier, bylo na ventilu napsáno maximálně datum. Nebo jen týden a rok výroby. Dnes je v mnoha případech požadován DMC nebo QR kód, který si načte zákazník ještě před instalací součástky, a tím si může sám informace dále zpracovat. Požadavky na sledovatelnost značně vzrostly. Do příslušného kódu musíme uložit všechny informace, které si zákazník přeje. Tak vám dnes mohu na základě skenování přesně říct, v jaké směně byl produkt vyroben a z kterých beden, manipulačních jednotek, byl použit materiál na jeho výrobu.

kann ich Ihnen heute anhand der Scannung ganz genau sagen, in welcher Schicht ein Produkt gebaut wurde und aus welchen Kisten, sogenannten Handling-Units, wir in der Zeit das Material entnommen haben.

Sie beschäftigen so zwischen 400 und 500 Mitarbeiter am Standort in Pilsen. In Tschechien herrscht noch ein absoluter Fachkräftemangel. Wir gehen Sie damit um?

Wir haben das Glück, dass wir auch sehr viele langjährige, stabile Mitarbeiter haben. Aber besonders die Mitarbeiter, die wir heute in der Fertigung als Montagekräfte einstellen, verlassen uns zum Teil nach kurzer Zeit wieder. Nicht, weil es ihnen bei uns nicht gefällt, sondern weil der Wille zur Arbeit nicht sonderlich hoch ist und es bei der hohen Nachfrage nach Mitarbeitern zu einer Art Firmen-Hopping kommt. Viele haben gar kein wirkliches Interesse langfristig irgendwo zu arbeiten. Aber wir haben uns drauf eingestellt, haben Systeme, mit denen wir die Leute schnell anlernen. Aber es ist sicherlich etwas, was unsere Organisation belastet. Zum anderen arbeiten wir natürlich noch sehr stark mit Leihkräften. Da haben wir neben den tschechischen Mitarbeitern auch sehr viele ausländische Mitarbeiter.

Bieten Sie die Möglichkeit zur Ausbildung?

Derzeit noch nicht. Ist aber etwas, womit wir uns beschäftigen, um auch in Zukunft sicherzustellen, dass wir Fachkräfte im Bereich Anlageneinrichter und Instandhalter im Haus haben, die den Anforderungen in Mechatronik und Elektronik genügen.

Ist es für Sie persönlich wichtig, dass Sie für ein mittelständisches Unternehmen arbeiten, das zwar ein Global Player ist, aber immer noch diese familiären Wurzeln hat und inhabergeführt ist?

Ja, das hat bei mir wahnsinnig an Bedeutung gewonnen. Mein erster Job als Ingenieur war bei AEG Westinghouse Transportation, heute Bombardier, ein recht großes Unternehmen. Was ich wirklich bei Alfmeier zu schätzen gelernt habe, ist, wie eng man in Entscheidungen des Unternehmens eingebunden wird, über die Inhaber, über das Top-Management. Man wird gehört, man kann aktiv mitarbeiten, und dadurch ist gewährleistet, dass alle durchgängig an einem Strang ziehen. Das lernt man zu schätzen, weil man merkt, dass gerade hier ein sehr hohes Interesse besteht, das Familienunternehmen positiv nach vorne zu bringen. Auch mit den harten Entscheidungen, die teilweise notwendig sind. 📌

V Plzni zaměstnáváte něco mezi 400 a 500 pracovníky. V Česku panuje absolutní nedostatek pracovních sil. Jak se k tomu stavíte?

Naším štěstím je, že máme hodně dlouholetých, stabilních zaměstnanců. Z části nás ale po krátké době opouští obzvláště pracovníci, které zaměstnáváme ve výrobě jako montážní dělníky. Ne proto, že by se jim u nás nelíbilo, ale proto, že jejich vůle pracovat není nijak zvláště velká a při vysoké poptávce po pracovnících dochází k určitému druhu job hoppingu mezi firmami. Mnozí z nich nemají zájem o dlouhodobé zaměstnání. Ale přizpůsobili jsme se tomu, máme systémy, s jejichž pomocí lidi rychle zaučíme. Ale určitě je to něco, co naši organizaci zatěžuje. Na druhou stranu samozřejmě hodně spolupracujeme s agenturními pracovníky. To jsou kromě českých často také zahraniční pracovníci.

Nabízíte možnost vzdělávání?

Zatím ne. Je to ale něco, čím se zabýváme, abychom i v budoucnu měli dostatek pracovníků pro instalaci a údržbu zařízení, kteří budou splňovat nároky mechatroniky a elektroniky.

Je pro vás osobně důležité, že pracujete ve středně velké firmě, která je sice globálním hráčem, ale stále ještě má rodinné kořeny a je spravována vlastníkem?

Ano, to se pro mě stalo ohromně důležité. Svoji první práci jako inženýr jsem získal v docela velké firmě, a to AEG Westinghouse Transportation, dnešní Bombardier. Ve společnosti Alfmeier jsem se opravdu naučil vážit toho, jak úzce jste zapojeni do rozhodování společnosti, skrze majitele a vrcholový management. Naslouchají vám, můžete aktivně spolupracovat a tím je zajištěno, že všichni soustavně táhnou za jeden provaz. Toho se naučíte vážit, protože si uvědomíte, že je velký zájem o to, aby se tato rodinná firma posunula vpřed. A to i včetně tvrdých rozhodnutí, která jsou zčásti nezbytná. 📌

Lesen & teilen | Čtete & sdílejte

www.eMagazin.plus

CBRE

COMMERCIAL REAL ESTATE.
WHATEVER YOU NEED.



HLEDÁTE SKLAD NEBO VÝROBNÍ PROSTORY? NECHTE TO NA NÁS!

Nedělejte si starosti s hledáním nových prostor, naši profesionálové na průmyslové komerční reality mohou vše vyřešit za vás.

- Provedeme vás celým procesem.
- Najdeme vám vhodnou nemovitost z naší široké nabídky.
- Umíme vyjednat ty nejlepší podmínky.
- Předvídáme situaci a upozorníme na rizika.
- Postaráme se o projektový management nebo audit staveb.

+420 224 814 060 | industrial.info@cbre.com | WWW.CBREPROPERTIES.CZ



Ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček byl jedním z hostů z politiky a průmyslu, kteří v pátek 20. září přestřihli pásku při slavnostním otevření nového vývojového a technologického centra v Českých Budějovicích. Jedná se o druhé největší centrum firmy Bosch svého druhu v Evropě, větší je pouze v Německu. V šestipodlažní budově bude pracovat až 600 lidí. Inženýři a technický personál se zaměří na aplikovaný výzkum automobilových komponentů pro zákazníky po celém světě. Budou vyvíjet například moduly pro neutralizaci oxidů dusíku (NOx), které výrazně snižují jejich množství v emisích dieselových motorů, nebo nádržové čerpadlové moduly. Přispějí také k rozvoji digitálních aplikací pro výrobu a strojírenství.

„Vývojové a technologické centrum je součástí naší strategie přeměnit závod v Českých Budějovicích na chytrou továrnu,“ uvedl Stefan Hartung, člen představenstva společnosti Bosch a vedoucí obchodní oblasti Mobility Solutions. „Závod se transformuje z ‚výrobce součástek pro automobilový průmysl‘ na ‚dodavatele kompletních služeb pro automobilový průmysl‘. Na poli moderních technologií je průkopníkem v oblastech průmyslu 4.0, umělé inteligence a data mining, tedy zpracování dat,“ dodal Hartung.

Centrum je vybavené třemi akustickými testovacími komorami, které disponují prostorem pro celé vozidlo a umožňují testování a měření hluku automobilových komponentů. Jednou z akustických komor je bezdusová místnost pro měření zvláště tichých výrobků. Ta se bude využívat zejména pro zvukové zkoušky komponentů pro elektromobily.

Centrum je součástí tříleté investice do rozšíření výroby a vývoje v českobudějovickém závodě. Celkem zde Bosch v letech 2017-2020 investuje téměř dvě miliardy korun, z čehož zhruba 850 milionů korun směřovalo právě do vývojového a technologického centra. Německý výrobce při investici využil pobídku české vlády. Od začátku investic v roce 2017 v Českých Budějovicích nově vzniklo 640 kmenových pracovních míst, 140 z nich přitom ve vývoji. Bosch na jihu Čech vyrábí a vyvíjí už přes 25 let a v současné době zde zaměstnává téměř 4000 pracovníků.

„Vývojové a technologické centrum společnosti Bosch je ukázkou investice s přidanou hodnotou. Přesně na ty se nyní Česká republika zaměřuje. A to v souladu s Inovační strategií 2030, která je základem připravované Národní hospodářské strategie v duchu motto a hospodářské značky Czech Republic: The Country For The Future,“ prohlásil vicepremiér a ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček při slavnostním otevření centra.

Špičkový výzkum z Českých Budějovic do celého světa



Bosch rozšiřuje své vývojové centrum

Automobilové komponenty pro zákazníky na celém světě, včetně modulů pro snížení NOx v emisích dieselových motorů, bude vyvíjet na 600 pracovníků v novém vývojovém centru českobudějovického závodu Bosch. Slavnostního otevření se zúčastnil i ministr průmyslu a obchodu Karel Havlíček. Centrum má přispět k přeměně závodu na chytrou továrnu a Bosch do něj investoval 850 milionů korun.



AI GURU PĚCHOUČEK:

Interview: Christian Rühmkorf

„ÜBER ZWEI MILLIARDEN ARBEITSPLÄTZE VERSCHWINDEN

Er ist ein internationaler Grenzgänger zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, Professor an der TU Prag (ČVUT), Leiter des Zentrums für künstliche Intelligenz, Vater mehrerer Startups und neuerdings Chief Technology Officer beim tschechischen Global Player Avast Software. Mit Michal Pěchoučkem über AI zu sprechen, heißt immer auch den Blick auf das große Ganze zu richten ...

ZMIZÍ DVĚ MILIARDY PRACOVNÍCH MÍST“

Na mezinárodní scéně se pohybuje mezi vědou a byznysem, je profesorem na pražské ČVUT, vedoucím Centra pro umělou inteligenci, otcem řady startupů a nově Chief Technology Officer globálního hráče Avast Software. Hovořit s Michalem Pěchoučkem o umělé inteligenci vždy znamená také podívat se na vše v širších souvislostech...

Nach dem Hype um Industrie 4.0 erleben wir gerade einen Hype um künstliche Intelligenz. Können Sie uns das erklären? Ist das Marketing oder etwas Reales? Kleinere und mittlere Unternehmen verlieren da die Orientierung ...

Hinter der künstlichen Intelligenz steckt sicher ein gewisser Hype. Sie ist zu einem Buzzword geworden, das etliche Leute benutzen, manchmal auch viel zu oft. Möglicherweise entstehen dann zu hohe Erwartungen, die nicht erfüllt werden können. Verglichen mit anderen Buzzwords wie Industrie 4.0 ist die künstliche Intelligenz aber als Wissenschaftsgebiet schon über 50, vielleicht auch 100 Jahre alt. Und ihr technologisches Backend entwickelt sich ständig weiter. An dem, was wir heute sehen und erleben, haben Forscher mehrere Jahrzehnte gearbeitet. Ein Beispiel ist die Gesichtserkennung: Die umstrittenste Technologie unserer Zeit konnte nur dadurch entstehen, weil sich Wissenschaftler 30 Jahre lang damit beschäftigt und sie immer wieder verbessert haben. Künstliche Intelligenz ist keine aktuelle Marketing-Erfindung, sondern das Ergebnis langer wissenschaftlicher Arbeit.

Was ist die wichtigste Aufgabe, die größte Herausforderung der künstlichen Intelligenz?

Wissenschaftler und Startups arbeiten im Bereich der künstlichen Intelligenz meistens mit Ergebnissen, die frei verfügbar sind und nur selten patentiert werden. Früher galt das Sammeln von Daten als wichtigste Aufgabe. Meiner Ansicht nach werden die Technologien dazu aber schon bald zur Handelsware und die Daten einfach verfügbar sein. Die Herausforderung ist, die Anwendungsmöglichkeiten für künstliche Intelligenz zu erkennen. Daran müssen Technologen und andere Wissenschaftler arbeiten – zusammen mit der Industrie. Die Praktiker aus der Industrie, die heute an etwas „basteln“, sind für die künstliche Intelligenz wegweisende „Gatekeeper“. Ohne sie wird die Weiterentwicklung nicht funktionieren. Startuper aus Stanford, die etwas in der Industrie bewegen wollen, kommen nicht ohne die Leute aus, die sich seit 40 Jahren mit Anwendungsfällen beschäftigen. Diese Zusammenarbeit ist für mich die größte Herausforderung, denn diese Anwendungsspezialisten in der Industrie sind skeptisch, machen sich Sorgen. Viele von ihnen wollen nicht von künstlicher Intelligenz ersetzt werden.

Droht ihnen das denn wirklich?

Aber sicher. Jeder zweite Arbeitsplatz wird wegfallen. Insgesamt werden über zwei Milliarden Arbeitsplätze verschwinden. Davon betroffen sind nicht nur manuelle, sondern vor allem intellektuelle Arbeiten, die eintönig sind und sich wiederholen. Und davon gibt es viele in der Industrie. Auf der anderen Seite wird es mehr kreative Jobs geben. Doch leider ist nicht jeder an einer kreativen Arbeit interessiert.

Unserer Erfahrung nach sind kleine und mittlere Unternehmen (KMU) für digitale Prozesse und künstliche Intelligenz schwer zu gewinnen. Werden wir in der Industrie bald nur noch Großunternehmen und Startups antreffen?

Der KMU-Sektor ist riesig – der wird nicht verschwinden. Wir müssen diesen Unternehmen besser erklären, wie die Zukunft aussehen könnte und sie darauf vorbereiten, damit sie den Zug nicht verpassen. Beim digitalen Wandel geht es darum, wer auf den Zug aufspringen kann und wer nicht mehr. Meiner Meinung nach herrscht zum Beispiel in der Automobilindustrie ein großer Nachholbedarf. Andere Länder unternehmen in Sachen Automatisierung und künstlicher Intelligenz mehr als wir.

Měli jsme hype kolem průmyslu 4.0, každý k němu pořádal konferenci. Teď máme hype kolem umělé inteligence. Můžete nám to trochu vysvětlit? Není to jen marketing? Malé a střední firmy jsou z toho zmatené...

Umělá inteligence je rozhodně součástí nějakého hynu, buzzwordu. Spoustu lidí ho používá, nadužívá, zneužívá. Potom se může stát, že očekávání nebudou naplněna tak dobře, jak si někteří myslí. Když to ale srovnám s jinými buzzwordy, třeba s industrií 4.0, tak umělá inteligence je vědní disciplína stará více než 50 let, možná 100 let, má technologický backend, který se kontinuálně vyvíjí... To, co dneska vidíme a co ve světě funguje, je výsledkem toho, na čem vědci pracovali desítky let. Například rozpoznávání obličejů, dnes nekontroverznější technologie, funguje, protože vědci na ní pracovali a zlepšovali ji 30 let. Není to aktuální výmysl marketingu, je to produkt dlouhodobé vědecké práce.

Co je teď největším úkolem, příležitostí a výzvou umělé inteligence?

V umělé inteligenci vědci a startupy většinou pracují s výsledky, které jsou volně dostupné a zřídka se patentují. Dříve se za klíčová považovala data a jejich sběr. Já si myslím, že technologie na sběr dat budou brzy komoditami. Výzvou je ale identifikovat aplikační příležitosti, tedy otázka, kde se může umělá inteligence nasadit. Na tom musí spolupracovat technologové a vědci z oblasti umělé inteligence s praktiky z průmyslu. A praktici z průmyslu, kteří dneska něco „kutí“, jsou klíčoví „gatekeeperi“ k tomu, aby se umělá inteligence rozběhla. Bez nich to nepůjde. Třeba startupisti ze Stanfordu, kteří chtějí něco dokázat v průmyslu, se bez lidí, co dělají posledních 40 let na konkrétních aplikačních problémech, neobejdou. A právě tato spolupráce je podle mě největší výzvou, protože aplikační specialisté v průmyslu jsou skeptičtí, mají obavy. Spousta z nich nechce, aby je nahradila umělá inteligence.

Opravdu hrozí, že je umělá inteligence nahradí?

No jasně, půlka pracovních míst zmizí. Zmizí dvě miliardy pracovních míst. A nebude to pouze manuální práce. Bude to primárně intelektuální práce. Práce, která je intelektuálně monotónní a repetitivní. A v průmyslu je jí hodně. Vznikne čím dál víc kreativních pracovních míst. Bohužel ne úplně každý však o kreativní práci stojí.

Podle našich zkušeností je těžké pro digitální procesy a umělou inteligenci zmobilizovat malé a střední podniky (MSP). Zůstanou v průmyslu už jenom velké korporace a startupy?

Sektor MSP je ohromný, ten nezmizí. To, co pro MSP dnes můžeme udělat, je lépe jim vysvětlovat, jak může budoucnost vypadat a připravovat je na ni. Aby jim neujel vlak. Půjde o to, komu vlak ujede a komu ne. Myslím, že třeba v automotive máme velký dluh. Jiné země automatizují a používají umělou inteligenci více než my.

Byznys v některých branžích a procesech bude částečně řízen umělou inteligencí. Může umělá inteligence řídit i cyber security?

Ano. Umělá inteligence zvyšuje efektivitu, automatizuje práci. Hackeři jsou vlastně nákladné zboží, moc jich není, je po nich poptávka. Takže je potřeba zvýšit jejich efektivitu,

Das Business in einigen Branchen und Prozessen wird teilweise von künstlicher Intelligenz gesteuert werden. Wird das auch auf die Cyber-Sicherheit zutreffen?

Ja. Künstliche Intelligenz steigert die Effizienz, automatisiert die Arbeit. Computer-Hacker sind eigentlich eine kostspielige Angelegenheit. Es gibt nicht allzu viele von ihnen, und sie sind gefragt. Sie müssen also ihre Effizienz steigern, also mehr Angriffe mit weniger Hackern ausführen. Und genau das macht die künstliche Intelligenz. Schon heute skaliert künstliche Intelligenz einen Angriff und erhöht dessen Wirkungsgrad. Dasselbe erleben wir bei der Abwehr solcher Cyber-Attacken. Auch dort führt der Einsatz von künstlicher Intelligenz zu mehr Effizienz, weil sie die Methoden der Automatisierung anwendet.

Wie sehen Sie die Zukunft der Mobilität? Was passiert mit dem Auto, das ebenfalls von künstlicher Intelligenz gesteuert wird? Bedeutet das im Grunde nicht den „Tod“ des klassischen Automobils?

Das Auto, wie wir es heute kennen, wird nicht überleben. Es wird sich weder als Statussymbol noch als Hobby halten können. Werte ändern sich. Technologie ist die eine Sache. Die andere Sache aber ist, wie die nachfolgende Generation über Mobilität denkt. In Großstädten in den USA, Europa, der Schweiz, Deutschland oder Norwegen nutzen junge Menschen bereits andere Verkehrsmittel und kaufen kein Auto. Ein Auto nervt da eher. Wer heute auf die Automobil-Industrie setzt, so wie wir sie kennen, der ist in zehn Jahren raus aus dem Geschäft.

Das wird gerade für Deutschland, Tschechien und die Slowakei enorme wirtschaftliche Auswirkungen haben ...

Ja. Und es ist ein Fehler der tschechischen Politik, dass sie uns darauf nicht genügend vorbereitet. Ich halte es für den größten sozioökonomischen Wandel der letzten 30 Jahre. Das kann unser Land völlig verändern. ☺

ANZEIGE / INZERCE

udělat více útoků s menším počtem hackerů, a to umělá inteligence umí. Dneska už umělá inteligence ty útoky „škáluje“ a zvyšuje jejich efektivitu. A totéž platí na straně obránců, tam umělá inteligence zase zvyšuje efektivitu obrany tím, že používá metody automatizace.

Jak vidíte budoucnost mobility? Co se stane s autem, které bude také řízeno umělou inteligencí? Nebude to v podstatě „smrt“ klasického automobilu?

Bude to jeho smrt ve smyslu, jak ho známe dneska. Auto přestane být statusem a koníčkem. Promění se hodnoty. Jedna věc je technologie, druhá věc ale je, jak k mobilitě přistupuje nová generace. Ve velkých městech ve Spojených státech, v Evropě třeba ve Švýcarsku, v Německu nebo Norsku už mladí lidé používají i jiné způsoby dopravy a auto si nekupují. Už je to otrava. Kdo sází na automobilový průmysl v podobě, jak ho známe dneska, za 10 let nebude v byznysu.

Což bude mít právě na ekonomiku Německa, Česka a Slovenska obrovský dopad...

Ano. A je chybou politické reprezentace v Česku, že nás na to dostatečně nepřipravuje. Pro mě to je největší celospolečensko-ekonomická změna za posledních třicet let. A může naši zemi úplně změnit. ☺

industryai.cz

Lesen & teilen | Čtěte & sdílejte

www.eMagazin.plus

industryai.cz

AI Forum & Winners' Night

International conference on artificial intelligence

CONNECT VISIONS to SOLUTIONS

& final of

STARTUP AWARD

In keynotes, workshops, one2one-zone and pitches

you meet:

startups, corporate captains, SMEs, AI-experts and researchers

you learn:

Which changes will artificial intelligence bring into business models and supply chains?

"The change will be about who misses the train and who gets on board."

Prof. Michal Pěchouček

WHEN: 24.10.2019, 14:00 – 22:00

WHERE: Hauch Gallery Prague



Register now!

Get on the train!

www.dtihk.cz

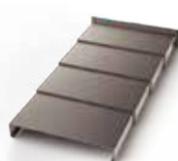


HENNIG

global excellence in machine protection

CELOSVĚTOVĚ

OCHRANA STROJŮ



- Teleskopické kryty
- Modulární systémy (XYZ Moduly)
- Měchové kryty
- Clony a rolety
- Kryty montážních jam
- Stírací systémy
- Teleskopické pružiny
- Vodicí lišty

DOPRAVNÍKY TŘÍSEK A FILTRACE



- Dopravníky třísek
- Systémy dopravníků dle specifikace zákazníka
- Disková filtrace (Metoda CDF)
- Nádrže KSS
- Zařízení dopravníků třísek na klíč
- Dopravníkové sítě

OPLÁŠTĚNÍ A OCHRANA ZAŘÍZENÍ



- Kryty montážních jam
- Střeňové krytí
- Opláštění strojů
- Opláštění – 3D tisk
- Opláštění generátorů a palivové tanky
- Plošiny a schody
- Zábradlí a hrazení
- Měchová krytí zvedacích stolů

www.hennigworldwide.com

Organizer:



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

Partners:



SIEMENS
Ingenuity for life



e-on

bpv BRAUN PARTNERS

Contact: Lenka Šolcová | solcova@dtihk.cz | +420 732 112 792

MARKTPROGNOSE AUTOMOTIVE PROGNOZA TRHU

IST DIE EMOBILITÄT DIE NACHHALTIGE ANTRIEBSART DER ZUKUNFT?

Die eMobilität sehen wir als eine von vielen Antriebsvarianten. In der Praxis beobachten wir, dass sich die „Elektrizität“ in der sogenannten Mikromobilität, zu der zum Beispiel E-Bikes und E-Scooter gehören, immer mehr durchsetzt. Ein bedeutender Faktor ist jedoch die Art der Stromerzeugung. Es ist wichtig, dass die Nachhaltigkeit während des gesamten „Lebenszyklus“ eines Fahrzeuges berücksichtigt wird. Und es werden sich in absehbarer Zeit wahrscheinlich auch andere Kraftstoffe stärker etablieren. Am häufigsten wird Wasserstoff genannt: Im Nationalen Aktionsplan „Saubere Mobilität“ („Čistá mobilita“) gilt er gemeinsam mit der elektrischen Energie und CNG/LNG als Treibstoff der Zukunft.

BEDEUTET DAS AUTONOME FAHREN DAS ENDE DES PRIVATAUTOS?

Mittelfristig gesehen, also in den nächsten 10 bis 15 Jahren, bestimmt nicht. Die bisherige Entwicklung deutet jedoch darauf hin, dass der autonome Transport – zusammen mit der ablehnenden Haltung, ein Fahrzeug zu besitzen – in Zukunft überwiegen könnte. Der autonome Transport muss in erster Linie gefahrlos sein, sowohl für die Passagiere als auch vor allem für andere Verkehrsteilnehmer. Dieses gewisse Gefühl von „Freiheit“, wenn man Auto oder Motorrad fährt, ist tief in der europäischen Gesellschaft verwurzelt, und der Wandel verläuft nicht sprunghaft. Die junge Generation will schon in der Regel kein Auto mehr besitzen. Das Interesse am operativen Leasing steigt, vor allem in größeren Städten sind Car- oder Bikesharing immer mehr im Kommen.

JE E-MOBILITA TEN TRVALE UDRŽITELNÝ POHON BUDOUCNOSTI?

E-mobilitu vnímáme jako jeden z mnoha druhů možných pohonů. V praxi pozorujeme, že se „elektřina“ v čím dál větší míře prosazuje v takzvané mikromobilitě, což jsou kupříkladu elektrokola a elektrokoloběžky. Významným faktorem je ale způsob výroby elektrické energie. Je důležité, aby se k udržitelnosti přihlíželo skutečně v celém rozsahu životního cyklu vozidla. Nelze však opomíjet ani jiná paliva, která se pravděpodobně v dohledné době na trhu také silněji etablují. Nejčastěji je zmiňován vodík, který je spolu s elektřinou a CNG/LNG „zájmovým“ palivem v Národním akčním plánu čisté mobility.

BUDE AUTONOMNÍ ŘÍZENÍ ZNAMENAT KONEC SOUKROMÉHO VLASTNICTVÍ AUTOMOBILŮ?

Ve střednědobém horizontu, to znamená za deset až patnáct let, rozhodně nikoli. Dosavadní vývoj ale nasvědčuje tomu, že autonomní způsob přepravy spolu s neochotou vlastnit vozidlo může v budoucnu převládnout. Autonomní přeprava musí být v první řadě bezpečná jak pro posádku takového vozidla, tak především pro ostatní účastníky silničního provozu. Jistý pocit „svobody“ při řízení automobilu či motocyklu je v evropské společnosti hluboce zakořeněn a změna neproběhne skokově. Například mladá generace již tak netáhne k vlastnictví automobilů. Roste zájem o pronájem vozidla na operativní leasing, do popředí se zejména ve větších městech dostává carsharing či bikesharing.

WAS FÜR EIN KERNPRODUKT WIRD DIE HEUTIGE AUTOMOTIVE-INDUSTRIE IM JAHR 2050 HERSTELLEN?

Wir gehen davon aus, dass sich die Automotive-Industrie im Jahr 2050 schon ganz überwiegend als Dienstleister präsentiert, die den Transport von A nach B sicherstellt. Wir bestellen individuell ein entsprechendes Fahrzeug für den Transport. Für die Beförderung einer einzigen Person wird kein 1,5-Tonnen-Fahrzeug mit fünf Sitzen benötigt, sondern zum Beispiel eines mit einem Gewicht von 350 Kilogramm. Das senkt die Betriebskosten und Emissionen erheblich. Die Fahrzeuge werden praktisch ständig in Bewegung sein, abgesehen vom Aufladen oder Betanken. Die Folge? Vielleicht schon nach zwei Jahren werden die Fahrzeuge ökologisch entsorgt und durch neue Fahrzeuge ersetzt, die fortschrittlicher und damit auch sicherer sind. Die maximale Sicherheit ist hierbei das Ziel Nummer eins. Die Revolution im Automotive-Bereich, an deren Schwelle wir heute stehen, wird sicher einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Das Problem der Sicherheit lässt sich aber nicht lösen, indem man nur eine einzige - wenn auch bedeutende - Komponente im System verbessert. Wir müssen auch die Verkehrsinfrastruktur und den Einfluss des menschlichen Faktors im Blick behalten. ➔

CO BUDE HLAVNÍM PRODUKTEM DNEŠNÍHO AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ROCE 2050?

Předpokládáme, že v roce 2050 již zcela převládne automotive jako služba zajišťující přepravu z bodu A do bodu B. Na základě individuální objednávky k nám dorazí odpovídající vozidlo. Při přepravě jedné osoby nebude potřeba 1,5tunové pětimístné vozidlo, ale kupříkladu jen 350kilogramové. To významně sníží provozní náklady i emise. Vozidla budou, mimo nabíjení a případně čerpání pohonných hmot, prakticky stále v pohybu. Výsledek? Vozidla budou například již po dvou letech ekologicky likvidována a nahrazena novými, vyspělejšími, a tím pádem i bezpečnějšími. Hlavním cílem je při tom maximální bezpečnost. Revoluce v oblasti automotive, na jejímž prahu stojíme, k němu jistě výrazně přispěje. Bezpečnost ale nelze vyřešit pouze zlepšením, byť výrazným, jednoho prvku systému. Nesmíme opomenout dopravní infrastrukturu a vliv lidského faktoru. ➔



Ing. Jindřich Frič, Ph.D.

leitet seit 2016 das Verkehrsforschungszentrum (Centrum dopravního výzkumu – CDV). Außerdem ist er u. a. Mitglied des Regierungsrates für Straßenverkehrssicherheit und des Wissenschaftlichen Rates des tschechischen Verkehrsministers. Er hält auch Vorlesungen an der TU Ostrava sowie der Polytechnischen Hochschule in Jihlava.

je od roku 2016 ředitelem Centra dopravního výzkumu. Zároveň je členem Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu a vědecké rady ministra dopravy. Kromě toho přednáší na Technické univerzitě v Ostravě a Vysoké škole polytechnické v Jihlavě.

Das **Verkehrsforschungszentrum CDV** mit Sitz in Brunn hat eine mehr als 60-jährige Tradition. Es befasst sich mit den Schlüsselfragen der Verkehrsentwicklung in Tschechien. Dazu gehören u. a. effiziente und intelligente Verkehrsplanung und -steuerung, Verringerung von Unfällen und Umweltbelastungen, Nachhaltigkeit von Verkehrsbauten sowie autonome, smarte Systeme und Hyperloop. „Verkehr für die Zukunft“ lautet seit 2018 das zentrale Motto des CDV.

Centrum dopravního výzkumu sídlí v Brně a má více než 60letou tradici. Pokrývá klíčové potřeby rozvoje dopravy v České republice. Mezi ně patří efektivní doprava a její plánování, snižování nehodovosti, udržitelnost dopravních staveb, snížení zátěže životního prostředí, dopravní inženýrství, vliv lidského faktoru v dopravě, inteligentní řízení dopravy a také nové technologie jako autonomní systémy a hyperloop. Ústředním sloganem centra od loňského roku je „Doprava pro budoucnost“.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
 Národní platforma pro budoucnost mobility

ALTERNATIVE ANTRIEBE UND KRAFTSTOFFE FÜR
 NACHHALTIGE MOBILITÄT ALTERNATIVNÍ POHONY
 A PALIVA PRO UDRŽITELNOU MOBILITU

LOGISTIKA
 & INFRASTRUKTURA
 in Tschechien v České republice

>>> „Es wird nicht den einen Antrieb oder Kraftstoff geben, mit dem die Herausforderungen des Mobilitätssektors gelöst werden können. Stattdessen gilt es, denjenigen Technologie-Mix zu finden, der den größtmöglichen Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstoßes leisten kann. Inzwischen scheint der Markt für Elektromobilität an Fahrt aufzunehmen – allerdings beschränkt sich diese Lösung zumindest vorläufig auf den Pkw. Für andere Verkehrsbereiche, wie zum Beispiel die Seeschifffahrt oder den Langstrecken-Luftverkehr, müssen andere Lösungen gefunden werden. Dabei darf nicht übersehen werden, dass innovative Technologien zwar der größte Hebel für die Reduktion von Emissionen sind. Die Akzeptanz auf Seiten der Nutzerinnen und Nutzer ist jedoch unerlässlich. Ohne breiten Rückhalt in der Bevölkerung werden die neuen Technologien allenfalls in ‚Nischen‘ zum Einsatz kommen.“

>>> „Nebude jeden konkrétní typ pohonu nebo paliva, který by mohl vyřešit výzvy sektoru mobility. Namísto toho je potřeba najít správný technologický mix, který by největší měrou přispěl ke snížení emisí CO₂. Nyní to vypadá, že se rychle rozvíjí trh s elektromobilitou. Toto řešení je ale, minimálně prozatím, omezeno pouze na osobní automobily. Pro jiné oblasti dopravy jako například námořní dopravu nebo dálkové lety se musí najít jiná řešení. Přitom by se nemělo přehlížet, že inovativní technologie jsou sice pro snížení emisí nejdůležitější, nezbytné ale je, aby je akceptovali uživatelé. Bez široké podpory veřejnosti budou nové technologie využívány nanejvýš okrajově.“



Prof. Dr. Barbara Lenz

Leiterin der Arbeitsgruppe 2 „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität“ der NPM / Leiterin Institut für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)

vedoucí pracovní skupiny 2 „Alternativní pohony a paliva pro udržitelnou mobilitu“ Národní platformy Budoucnost mobility a vedoucí Institutu pro výzkum dopravy Německého centra pro leteckou a kosmickou dopravu (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. – DLR)

Die **Nationale Plattform Zukunft der Mobilität** wurde 2018 von der Bundesregierung ins Leben gerufen, sie ist der zentrale Ort zur Diskussion strategischer Weichenstellungen im Mobilitätsbereich. In insgesamt sechs Arbeitsgruppen setzen sich Expertinnen und Experten verschiedenster Fachbereiche mit den zentralen Entwicklungen im Verkehrsbereich auseinander. Die Arbeitsgruppen diskutieren technologie-neutral mögliche Handlungsoptionen und formulieren Handlungsempfehlungen an die Bundesregierung. Die an der Plattform beteiligten Akteure arbeiten unabhängig und unentgeltlich. Der erste Kurzbericht der AG 2 „Elektromobilität. Brennstoffzelle. Alternative Kraftstoffe – Einsatzmöglichkeiten aus technologischer Sicht“ erscheint im Herbst 2019.

Národní platformu pro budoucnost mobility (NPM) založila v roce 2018 německá vláda a je ústředním místem pro diskuzi o strategických rozhodnutích v oblasti mobility. V celkem šesti pracovních skupinách se odborníci z nejrůznějších oborů zabývají centrálním vývojem v oblasti dopravy. Pracovní skupiny diskutují o technologicky neutrálních opatřeních a formulují doporučení pro spolkovou vládu. Akteři podílející se na platformě pracují nezávisle a bezplatně. První krátká zpráva pracovní skupiny 2 „Elektromobilita. Palivový články. Alternativní paliva – možnosti využití z technologického hlediska“ vyjde na podzim roku 2019.

1. INFRASTRUKTURAUSBAU

Die derzeitige Investitionspolitik der Regierung in den Ausbau der Infrastruktur geht am Bedarf für die bestehenden Wirtschaftszentren vorbei. Über fast ein Jahrzehnt erstreckt sich die Sanierung der D1, und schon heute ist klar, dass diese Autobahn trotzdem nicht ausreichend Kapazitäten und Parkplätze haben wird, um das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Es fehlt der Dialog mit der Industrie und den Dienstleistern als Nutzer über die künftigen Prioritäten beim Ausbau der Infrastruktur.

2. SUPRASTRUKTURENTWICKLUNG

Es sind in den letzten 10 Jahren keine Anstrengungen unternommen worden, bi- und trimodale Güterverkehrszentren (Schnittstelle zwischen Straße, Schiene und/oder Wasser, Anm. d. Red.) als Verkehrsknotenpunkte zu entwickeln. Die Slowakei und andere Anrainerländer sind da schon weiter, was in naher Zukunft zu einem Nachteil für die Wettbewerbsfähigkeit Tschechiens werden kann.

3. FACHKRÄFTEMANGEL

Den logistischen Dienstleistern fehlt Fachpersonal. Ganz eklatant ist der Fahrermangel in Tschechien. Der führt zu steigenden Kosten und verringert die Wettbewerbsfähigkeit der hier beheimateten Dienstleister. Die Industrie bedient sich der Logistik aus anderen europäischen Ländern.



John Böltz (a.hardrodt) & Thomas Gaßmann (Geis)
 Leitung des Arbeitskreises Transport & Logistik der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer
 vedení pracovní skupiny doprava & logistika
 Česko-německé obchodní a průmyslové komory

1. VÝSTAVBA INFRASTRUKTURY

Současná politika vlády týkající se investic do výstavby infrastruktury nebere v úvahu potřeby stávajících hospodářských center. Rekonstrukce dálnice D1 se táhne přes deset let a už dnes je jasné, že modernizovaná dálnice nebude mít dostatečnou kapacitu pro rostoucí provoz a ani nezajistí dostatek parkovacích míst. Vláda o budoucích prioritách při výstavbě infrastruktury nevede dialog s průmyslovými podniky a poskytovateli služeb, kteří silniční infrastrukturu využívají.

2. ROZVOJ SUPRASTRUKTURY

V uplynulých deseti letech vláda nepodnikla žádné kroky ve výstavbě bi- a trimodálních center pro nákladní dopravu (propojení silniční, železniční a příp. vodní dopravy, pozn. red.), která by sloužila jako dopravní uzly. Slovensko a další sousední země jsou v této věci mnohem dále, což by v blízké budoucnosti mohlo ohrozit konkurenceschopnost České republiky.

3. NEDOSTATEK ODBORNÝCH PRACOVNÍKŮ

V logistické branži chybí odborný personál. Zcela evidentní je nedostatek řidičů kamionů v Česku. To firmám, které se zde usídlily, zvyšuje náklady a současně snižuje jejich konkurenceschopnost. Firmám pak nezbyvá nic jiného než využívat logistické kapacity ostatních evropských zemí.



3
 THESEN
 TEZE



Kurz Manažer se zaměřením na energetiku (European EnergyManager) – koncept ověřený v praxi
Teorie | Nové technologie | Praxe | Výměna zkušeností | Networking

Snižujeme uhlíkovou stopu firmy, šetříme životní prostředí i peníze

ČNOPK/AHK Services s.r.o.
Hana Potůčková
Tel.: +420 221 490 306
potuckova@dtihk.cz
www.dtihk.cz
www.energymanager.eu



Více než 7 tisíc titulů z oblasti ekonomie, managementu, účetnictví, marketingu, jazyků, psychologie, osobního rozvoje, kariéry, personalistiky atd. včetně zahraničních publikací a odborných časopisů – pro podnikatele, posluchače VŠ a vzdělávacích institucí.

Největší specializované knihkupectví ekonomické literatury v ČR

Knihkupectví Ekopress
areál VŠE v Praze
nám. W. Churchilla 4
130 00 Praha 3-Žižkov
Tel.: +420 224 098 210, +420 776 301 872
nakladatelstvi@ekopress.cz
www.ekopress.cz



680 českých a německých firem – to už je silná síť!
Propojíme Vás s partnery, díky nimž Váš byznys poroste.

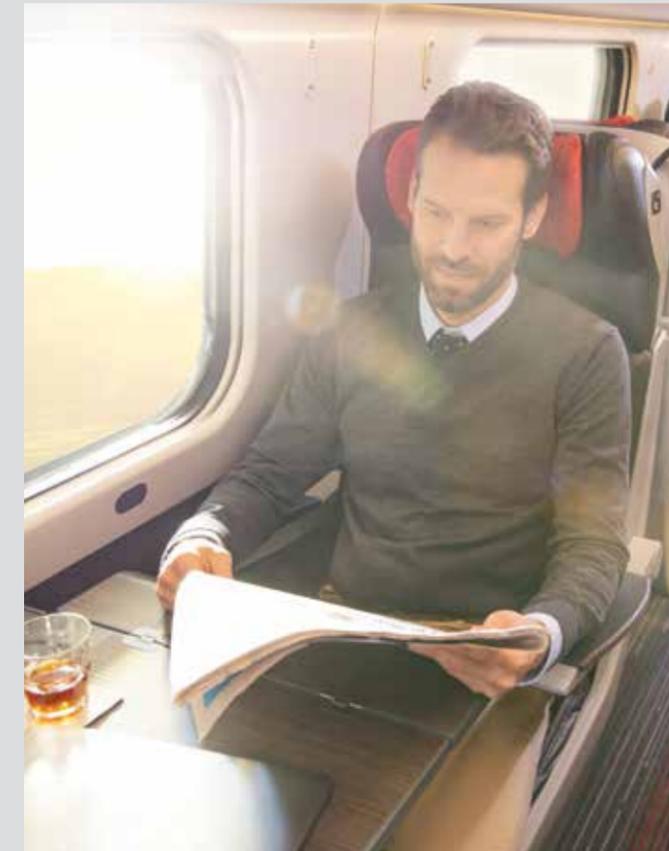
680 deutsche und tschechische Unternehmen sind ein starkes Netzwerk. Wir bringen Sie mit den Partnern zusammen, die Sie brauchen, damit Ihr Business wächst.

**Na cestě k Vám!
Unterwegs zu Ihnen!**

DTIHK | ČNOPK
Ondřej Richter
Mitgliedschaft & regionale Vertretung
členství & regionální zastoupení
Tel.: +420 731 502 683
richter@dtihk.cz
www.dtihk.cz



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



S aplikací In Business získáte pro sebe a své kolegy pohodlné cestování vlakem bez nákupu dalších jízdenek. Neomezené cestování 1. a 2.tř. v rámci ČR, 1 rok bez nákupu jízdenek.
Běžná cena: 45 000 Kč
Vaše cena: 32 990 Kč, možná množstevní sleva

**Přenosná In Karta
IN Business**

České dráhy a.s.
obchod@gr.cd.cz
www.cd.cz/firmy



3× LOGISTIKA IN DEUT

Heute online bestellt und am besten gestern schon geliefert. Das rasante digitale Zeitalter trifft aber auf eine Infrastruktur, die darauf nicht vorbereitet ist. Lkw-überfüllte Autobahnparkplätze, Lieferwagenverstopfte Innenstädte, Luftverschmutzung. Aber zugleich unterversorgte ländliche Regionen. Innovative Lösungen, wie man Ballungsräume entlasten und die Provinz erschließen kann, sind dringend gefragt.

1. Paketzustellung per Straßenbahn

Anstatt in den Laden zu gehen, bestellen die Deutschen immer mehr im Internet. Das ist einfacher für den Kunden, doch gerade in Großstädten häufen sich die Paketzustellungen immens. Lieferwagen verstopfen Straßen, Fahrrad- und Gehwege in den ohnehin belasteten Innenstädten. Eine einfache, aber effektive Antwort für das Problem glaubt die Stadt Frankfurt am Main gefunden zu haben: Paketlieferungen per Straßenbahn. In herkömmlichen Personenstraßenbahnen werden die Pakete zu Mikrodepots direkt an der Haltestelle gebracht und von dort durch Fahrradkurier ausgeliefert. Im Frühjahr 2019 begann das Pilotprojekt mit Partnern aus Logistik, Umwelt und Mobilität. Die Daten werden noch ausgewertet, bisher sind die Initiatoren des Projekts zufrieden. Ganz neu ist die Idee allerdings nicht: Bis in die 1960er Jahre wurden Lieferungen über das Straßenbahnnetz in Frankfurt ausgetragen. Jedoch mit speziellen Lastbahnen und nie mit Passagieren an Bord.



Foto: Stadt Frankfurt

2. eHighways. Die Zukunft des Güterverkehrs?

Eine der größten Umweltbelastungen auf deutschen Straßen ist der Güterverkehr. Das Bundesumweltministerium glaubt nun eine Lösung gefunden zu haben: eHighways. Unter dem Projektnamen „Elisa“ rollte im Mai der erste Hybrid-Lkw über die Teststrecke auf der A5 in Südhessen. Die Fahrzeuge sind mit einem Stromabnehmer ausgestattet, über den sie mithilfe von Oberleitungen mit Strom versorgt werden und ihre Akkus während der Fahrt aufladen können. Verlassen sie die Autobahn, wird der Stromabnehmer eingefahren und Akku sowie Hybrid-Dieselmotor übernehmen wieder den Antrieb. Es werden zwei weitere Teststrecken in Deutschland gebaut, auch in Schweden und Kalifornien wird das Konzept bereits erprobt. Das Bundesumweltministerium und das für die Oberleitungen verantwortliche Unternehmen Siemens versprechen sich eine Halbierung des Energieverbrauchs der Lkws und die Verringerung der lokalen Luftverschmutzung. Geprüft werden muss nun, ob die neue Technik auch bezahlbar und alltagstauglich ist.



Foto: Scala

3. Schnelle Hilfe aus der Luft. Medizinversorgung per Paketdrohne.

Medikamente auch in schwer zugänglichen Gebieten – das ist das Ziel von DHL und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) im Auftrag des Bundesentwicklungsministeriums (BMZ) sowie des deutschen Drohnenherstellers Wingcopter. Bereits 2014 startete ein erstes Pilotprojekt, bei dem erfolgreich die verkehrsfreie Nordseeinsel Juist mit Medikamenten per Drohne versorgt werden konnte. Nun wurde getestet, ob der „DHL Paketkopter 4.0“ auch unter erschwerten Bedingungen einsetzbar ist. Sechs Monate belieferte die Drohne eine vom Festland 60 km entfernte Insel im Viktoriasee – das sind 40 Minuten Flugzeit. Besonders am neuesten Modell ist, dass die Drohne nicht nur selbstständig fliegt, sondern sich auch eigenständig auflädt. Ein baldiger Einsatz auch in deutschen Ballungsräumen ist jedoch unwahrscheinlich. Flugzeuge, Privatdrohnen und nicht zuletzt aktuelle Gesetze stellen derzeit noch ein Hindernis für einen Regelbetrieb dar. 🚫



Foto: Deutsche Post

SCHLAND V NĚMECKU

Zboží jsme dnes objednali online, doručeno ale mělo být nejlépe už včera. V rychlém digitálním věku je však k dispozici infrastruktura, která na to není připravena. Realitou jsou dálniční parkoviště přeplněná kamiony, centra měst ucpaná dodávkami, znečištěné ovzduší. A zároveň nedostatečně zásobovaný venkov. Naléhavě potřebujeme inovativní řešení, která odlehčí městským aglomeracím a zpřístupní odlehlé regiony.

1. Doručování zásilek tramvají

Němci stále častěji objednávají zboží přes internet. Zákazníkům to zjednodušuje život, velká města se ale musí vypořádat s doručováním enormního množství zásilek. Dodávky v již tak přeplněných centrech měst ucpávají ulice, chodníky i stezky pro cyklisty. S jednoduchým a zároveň efektivním řešením přišli ve Frankfurtu nad Mohanem: Zásilky doručují tramvajemi. Klasické tramvaje s cestujícími na palubě dovezou objednané zboží do mikroskladů, které se nacházejí na tramvajových zastávkách. Tam je vyzvednou kurýři a na kole rozvezou k zákazníkům. Tento pilotní projekt byl zahájen na jaře 2019 ve spolupráci s partnery z branže logistika, mobilita a ekologie. Data z projektu se nyní vyhodnocují, jeho iniciátoři jsou ale zatím spokojeni. Tato myšlenka však není úplně nová. Tramvaje ve Frankfurtu doručovaly zásilky až do 60. let minulého století, sloužily k tomu ovšem speciální nákladní tramvaje bez pasažérů.

2. Elektrifikované dálnice: budoucnost kamionové dopravy?

Silniční nákladní doprava představuje jednu z největších ekologických zátěží. Německé ministerstvo životního prostředí přišlo s řešením, jak životnímu prostředí odlehčit: V rámci projektu Elisa momentálně testuje elektrifikované dálnice (eHighways). Na testovací úsek dálnice A5 u Frankfurtu nad Mohanem letos v květnu vyjely první hybridní kamiony. Jsou vybaveny pantografy, které se dobíjejí přes elektrické vedení umístěné nad silnicí. Kamiony navíc mohou po cestě průběžně dobíjet akumulátor, a jakmile sjedou z dálnice, automaticky se přepnou na diesellový pohon nebo elektromotor poháněný právě nabitým akumulátorem. V Německu se v současné době budují další dva testovací úseky, provoz na elektrifikovaných dálnicích se zkouší také ve Švédsku a v Kalifornii. Ministerstvo a společnost Siemens, která zodpovídá za technické řešení projektu, věří, že spotřeba energie nákladních automobilů klesne na polovinu a sníží se lokální znečištění vzduchu. Ještě je ale potřeba ověřit, zda tato technika není příliš nákladná a je použitelná v každodenním provozu.

3. Rychlá pomoc ze vzduchu: drony transportují léky

Jak dopravovat léky do odlehlých oblastí – to ve společném projektu řeší firma DHL, výrobce dronů Wingcopter a v pověření Německého ministerstva pro hospodářskou spolupráci a rozvoj Německá společnost pro mezinárodní spolupráci (GIZ). V roce 2014 byl spuštěn první pilotní projekt, při němž drony úspěšně převážely léky na severoněmecký ostrov Juist, kde je zakázán provoz automobilů. Nyní se testuje, zda lze drony využívat i za ztížených podmínek: Po dobu šesti měsíců nejnovější model dronu DHL Paketkopter 4.0 doručoval léky do nemocnice na ostrově Ukerewe ve Viktoriině jezeře. Nemocnice je vzdálená asi 60 km od centrálního skladu v Tanzanii, což odpovídá době letu 40 minut. Na nejnovější verzi dronů je kromě toho, že létají samostatně, výjimečné to, že se mohou samy nabíjet. Jejich využití v aglomeracích německých měst je ovšem málo pravděpodobné. Brání mu hustý provoz letadel, soukromých dronů a v neposlední řadě i současná německá legislativa. 🚫

Automobilindustrie 2018

Produktion

produzierte Pkw
prod. Pkw/1000 Ew.

Export

Anteil am Gesamtexport

Beschäftigte

Anzahl
Bruttomonatsverdienst

Automobilový průmysl 2018

výroba

osobní automobily
vyrob. osob. aut./1000 obyv.

export

podíl na celkovém exportu

zaměstnanci

počet
měsíční hrubá mzda

.de

.cz

5,1 Mio. (-9,3 %)	1,4 Mio (+1,7 %)
61,7	135,3
17,5 %	24,5 %
833.766 (+1,7%)	180.725 (+1,1 %)
ø 5.890 € (+3,7%)	ø 1.469 € (+11 %)

Das Auto 2018

Trend Kraftstoffe (Neuzul.)

Benzin
Diesel
Hybrid
Elektro

Auto 2018

trend paliva (nově registr.)

benzín
diesel
hybrid
elektro

Vorjahresvergleich	meziroční změna
+8 %	+9 %
-17 %	-30 %
+54 %	+42 %
+44 %	+82 %

Durchschnittsalter (Jahre)

průměrné stáří (roky)

9,4 14,8

E-Auto

Anzahl E-Autos
E-Autos/100 Tsd. Ew.
Ladestationen/100 Tsd. Ew.

e-auto

počet elektromobilů
počet e-aut/100 tis. obyv.
nabíjecí stanice/100 tis. obyv.

83.175 (+58 %)	2.482
100,2	23,4
9,8	3,8

Gestohlene Pkw

Anzahl
pro 100 Tsd. Ew.

odcizená vozidla

počet
počet/100 tis. obyv.

16.613 (-12,7 %)	3.052 (-15 %)
20	28,7

E-Roller 2019

Anzahl
Anzahl/100 Tsd. Ew.
Anzahl der Anbieter

E-koloběžky 2019

počet
počet/100 tis. obyv.
počet poskytovatelů

	Berlin	Praha
počet	4425	1200
počet/100 tis. obyv.	118	92
počet poskytovatelů	3	1

Quellen | Zdroje: Destatis, KBA, VDA, NPM, Bundesnetzagentur, BMVI, scooters.civity.de, Statista, ČSÚ, AutoSAP, SDA, E15.cz, Ministerstvo dopravy ČR, pragerzeitung.cz, Policie ČR

ANZEIGE / INZERCE

AIMagazine

Nabijte se informacemi o budoucnosti automobilového průmyslu.

Stahujte na: aimtecglob.com/AIMagazine

Elektromobilita a její vliv na automobilový průmysl



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!



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



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



„VIEL POLITIK IM MOMENT JE V TOM HODNĚ POLITIKY“

Finja Heitmann, Christian Rühmkorf



Ein Automobilzulieferer bewahrt die Ruhe. Und in der liegt die Kraft.

Dodavatel autodílů zachovává klid. A v tom tkví jeho síla.

>>> „Wir werden ein verlässlicher Partner bleiben, bis der letzte Verbrennungsmotor vom Band gerollt ist“. Klingt wie Marketing-Sprech eines Unternehmens, das die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat. Aber dem hemdsärmeligen, zupackenden Georg Keseberg glaubt man so einen Satz irgendwie. „In den nächsten zwei, drei Jahrzehnten wird der Verbrennungsmotor sicherlich weiterhin Bestand haben“, ist der Chef des Automotive-Zulieferers Mubea im mittelböhmischem Žebrák überzeugt. Besonnenheit und Beharrlichkeit sollen auch in diesen unruhigen Zeiten die Geschäftsentwicklung bei Mubea auf Erfolgskurs halten.

Mubea ist eines dieser deutschen Familienunternehmen, die über Jahrzehnte kontinuierlich zu Global Playern gewachsen sind. Wer bewundernd vom „German Mittelstand“ spricht, der meint ein Unternehmen wie dieses. Der Geschäftsführer des tschechischen Standortes in Žebrák ist sein gesamtes Arbeitsleben lang Teil dieser Familie. Seit gut 38 Jahren. Georg Keseberg kommt nicht nur aus Attendorn, dem Ort der Konzernzentrale, er hat in der Firma seine Lehre als Maschinenschlosser absolviert und sich dort auch sein Maschinenbaustudium schon damals „dual“ eingerichtet. Keseberg hat seit 1995 die Mubea-Standorte in Tschechien mit aufgebaut, seit 1999 ist er mitverantwortlich für einen außergewöhnlichen Wachstumskurs.

Das Unternehmen hat in Žebrák mit seinen rund 1700 Mitarbeitern mittlerweile einen Jahresumsatz von fünf Milliarden Kronen

>>> „Zůstaneme spolehlivým partnerem, dokud z linky nesjede poslední spalovací motor.“ Může to znít jako marketingová fráze firmy, která nerozpoznala, že časy se mění, ale nestrojenému a odhodlanému Georgu Kesebergovi to člověk nějak věří. „V příštích dvou, třech desetiletích spalovací motor určitě nevyzmizí,“ je přesvědčený šéf závodu Mubea ve středočeském Žebráku, který dodává do automobilového průmyslu. Rozvážnost a vytrvalost by měly i v těchto neklidných dobách udržet kurz společnosti Mubea na cestě k úspěchu.

Mubea je jednou z těch rodinných firem, které za desetiletí vyrostly v globálního hráče. Ten, kdo obdivně mluví o německém „Mittelstandu“, tak myslí podnik, jako je tento. Jednatel českého závodu v Žebráku je součástí této rodiny po celý svůj profesní život. Už dobrých 38 let. Nejen, že Georg Keseberg pochází z města Attendorn, kde sídlí centrála koncernu, ve firmě se také vyučil strojním zámečníkem. Své studium strojařiny si v ní už tehdy nastavil „duálně“, část trávil v podniku a část ve škole. Od roku 1995 Keseberg pomáhal budovat závody Mubea v Česku a počínaje rokem 1999 se spolupodílí na jejich mimořádném růstu.

Závod v Žebráku se svými zhruba 1700 zaměstnanci dnes dosahuje ročního obrátu pět miliard korun. Vyrábí se v něm systémy napínání řemenů, tedy součástky do spalovacího

erreicht. Riemenspannsysteme – also Teile für den Verbrennungsmotor, aber auch Chassis-Komponenten sowie Carbonstrukturturteile für das Luxussegment stellt das Unternehmen her. „Alle sieben Jahre haben wir verdoppelt. Das war schon ein Wachstum, das war stramm“, erzählt Georg Keseberg. Das geht aber nicht nur mit der mittelständischen Beharrlichkeit. Es braucht auch den Mut, im richtigen Augenblick zuzupacken – egal ob es um neue Geschäftsmodelle oder Ausbildung geht.

Unglaublich. Das war ein Museum

Das war vor 15 Jahren so, als Mubea auch in Tschechien zu einem dualen Ausbildungsbetrieb wurde. „Wir verlieren hier gerade zwei Generationen Ausbildung“, hatte sich Keseberg schon damals bei der DTIHK über das tschechische Ausbildungssystem beklagt. Nicht dual, fast nur Theorie in veralteten Berufsschulen, geringes Ansehen und wenig Geld. Das wollte niemand absolvieren, und Keseberg wollte das ändern.

Er persönlich geht auf die Suche nach einem Fachmann und überredet den stellvertretenden Direktor einer Berufsschule in Hlinsko, Lubomír Janda, zu einer zweiten Karriere als dualer Ausbildungsmanager bei Mubea. „Das war das Beste, was uns passieren konnte“, erinnert sich Keseberg. Ein Mann mit Erfahrung, der bereit war, noch mal was Neues zu starten. Die Berufsschule in Hlinsko zeigte dem Mubea-Chef, wie groß das Ausbildungsproblem im Land war. „Unglaublich. Das war ein Museum. Heruntergekommen. Man merkte, da wurde nicht mehr investiert“.

Heute durchlaufen zeitgleich an den Mubea-Standorten in Žebrák und Prostějov ganze 250 Azubis eine duale Ausbildung. Ein Riesenerfolg, der in Zeiten des heftigen Fachkräftemangels auch auf Neid stößt. „Andere Unternehmen gucken uns mit Argusaugen an“, erzählt Keseberg, „und versuchen dann unsere Leute teilweise abzufischen.“

Auseinandernehmen und beackern

In den kommenden Jahren wird es mit dem Wachstum wohl nicht ganz so weitergehen, das zeichnet sich ab. Die Automobilindustrie steckt in einer Umbruchphase, in der auch mal schnell die falsche Entscheidung getroffen wird beim Versuch, keinen Trend zu verschlafen. Keseberg zweifelt, ob das alles so „grün“ ist mit der E-Mobilität. „Viel Politik im Moment. Aber wir haben ausgezeichnete Ingenieure, die sich genau damit befassen, neue Aufgabengebiete und Ideen zu erkennen und zu entwickeln.“ In Žebrák entsteht gerade ein neuer Forschungs- und Entwicklungsbereich für Riemenspannsysteme. Und im Fuhrpark der Konzernzentrale in Deutschland gibt es zum Beispiel einen Firmenwagen mit Wasserstoffantrieb. „Da wird so ein Auto dann auch gern mal auseinandergenommen und geguckt, wo Felder sind, die wir beackern können“, lacht Georg Keseberg. 🚗



motoru, ale také podvozkové komponenty nebo díly z karbonových vláken pro luxusní segment. „Každých sedm let jsme se zdvojnásobili. A to už byl pořádný růst,“ vypráví Georg Keseberg. Jen vytrvalost, která je malým a středně velkými podnikům vlastní, ale nestačí. Potřeba je také odvaha ve správném okamžiku zabrat, ať už jde o nové obchodní modely nebo vzdělávání.

Neuvěřitelné. Bylo to muzeum

Tak tomu bylo před 15 lety, když se česká Mubea stala podnikem pro odborný výcvik. „Přicházíme tady o dvě školní generace,“ posteskl si Keseberg tehdy u ČNOPK nad českým odborným školstvím – žádný „duál“, skoro samá teorie v zastaralých učilištích, nízká reputace a málo peněz. O vyučení nebyl zájem, a to chtěl Keseberg změnit.

Osobně se vydal hledat odborníka, který by se v podniku ujal vedení duálního vzdělávání, a k druhé kariéře přemluvil zástupce ředitele středního odborného učiliště v Hlinsku Lubomíra Jandu. „Bylo to to nejlepší, co se nám mohlo stát,“ vzpomíná Keseberg. V Jandovi našel člověka se zkušenostmi, který byl připravený rozjet něco nového. Učiliště v Hlinsku šéfovi Mubea odkrylo, jak velký byl problém odborného vzdělávání v Česku. „Neuvěřitelné. Bylo to muzeum. Zchátřalé. Bylo znát, že se tam neinvestovalo.“

Dnes odbornou praxí v závodech Mubea v Žebráku a Prostějově projde současně 250 učňů. Je to obrovský úspěch, který se v dobách nedostatku kvalifikovaných pracovních sil však setkává také se závidí. „Ostatní firmy nás bedlivě sledují,“ vypráví Keseberg, „a zkouší nám naše lidi vyfouknout.“

Rozebrat a obdělat

Zdá se, že v příštích letech to s růstem už nebude takové jako doteď. Automobilový průmysl prochází dobou převratných změn, kdy ve snaze nezaspát žádný trend může v rychlosti padnout i špatné rozhodnutí. Keseberg má pohybnosti, jestli je elektromobilita opravdu tak ekologická. „Je v tom momentálně hodně politiky. Ale máme vynikající inženýry, kteří se zabývají právě tím, že rozpoznávají a vyvíjejí nové oblasti a nápady.“ V Žebráku zrovna vzniká nové výzkumné a vývojové centrum pro napínací systémy řemenů. A ve vozovém parku koncernové centrály v Německu mají třeba vůz na vodíkový pohon. „Takové auto tam pak klidně rozeberou, aby se podívali, kde jsou pole, která se ještě dají obdělat,“ směje se Georg Keseberg. 🚗



Je dobré vědět, že...

... mnoha firmám se pro jejich vozový park už dnes vyplatí elektromobilita

Svět aut i celá mobilita prochází kompletní proměnou. Evropská unie do budoucna nastavila přísné emisní limity. Je tedy potřeba jednat. Také stále více obcí a firem chce být v dohledné době klimaticky neutrální. Je elektromobilita tou správnou cestou? Je. K plnění tohoto cíle pomůže zavedení plug-in hybridů v první vlně a elektromobilů, které mají od EU čistou nulu, ve vlně druhé. Komu lze dnes doporučit investici do elektromobilů? Hlavně firmám, pro lidi, kteří neustále popožívají na krátkých trasách. Zdaleka ne všichni zaměstnanci jsou obchodní cestující, kteří jezdí po celé republice. Když si do firmy pořídíte dobíjecí stanici, náklady na firemní mobilitu rapidně klesají.

Náklady

Přestože má elektromobil vyšší pořizovací cenu, pořád se vyplatí. Když bereme v potaz nejen cenu, ale i provoz, jsou benefity, které elektromobily mají, poměrně výrazné. Pokud u naftového auta zvládnete kilometr za 2 koruny, u elektromobilu můžete počítat s 40-50 haléři. Klasické bolísky normálních aut, ale i drobnosti, jako je výměna oleje, nic z toho v elektromobilu neřešíte. Konstruktivně je to velmi jednoduché zařízení a v tom tkví velká výhoda. Navíc E.ON má příznivou cenovou politiku, zákazníci platí 3 Kč/kWh, což je v případě běžného elektromobilu VW eGolf 42 Kč na 100 km. A podporuje elektromobilitu stát? Ano. Podpora je zaměřena na podnikatelské subjekty, které mohou čerpat dotaci jak na samotný automobil, tak na dobíjecí stanici.

Nabíjecí infrastruktura & technologie

Často se argumentuje nedostatečnou dobíjecí infrastrukturou. Na tom už ale pracuje celý trh elektromobility, i E.ON. Do dvou let bude dobíjecích stanic dostatek. Rozhodující je, jak se budou chovat zákazníci. Představa, že někdo bude stát hodinu nebo dvě u stojanu, je nereálná. Někdy je potřeba rychlé tranzitní dobíjení, například na dálnici. E.ON má v plánu ultrarychlé stanice s trojnásobným výkonem okolo 150 kW. Dominantní roli ale budou hrát AC stanice s nižším výkonem. Protože je budete mít doma, v obchodních centrech, zkrátka tam, kde strávíte více než 30 minut. Jsou levnější, takže budou mít vyšší penetraci. Průměrný český automobilista ujede denně 50 km, na to bude elektroauto s domácí nabíječkou úplně stačit.

Na co se můžeme na trhu elektromobility těšit od E.ONu?

Máme novou celoevropskou značku E.ON Drive, se kterou se chceme vydat několika směry. Prvním je rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury. Také chceme pracovat na rozvoji roamingové platformy, díky které budou moci naši zákazníci platit jednou kartou po celé Evropě. V neposlední řadě bychom se rádi soustředili na prodej dobíjecích stanic pro B2B i B2M (segment obcí a měst), od wallboxů až po komplexní řešení dobíjení včetně IT systému a neustálé podpory.



„Málokdo jede v kuse 1000 kilometrů“

Jedni elektromobily nenávidí, druzí je obdivují. Proč? Potřebujeme elektromobily s dojezdem 1000 kilometrů? A kdy budou v Česku dobíjecí stanice na každém rohu? O tom všem hovořil vedoucí Mobility Services společnosti E.ON Martin Klíma.



Martin Klíma

Martine, čím jezdíte vy?

Volkswagenem Golf GTE. V práci i mimo ni.

To ale není elektromobil, že?

Jedná se o plug-in hybrid, celou dobu teď jedeme na elektřinu. Na trase z Prahy do Českých Budějovic máme dokonce interní soutěž, kdo cestu zvládne s nejnižšími emisemi. A v týmu teď dáváme 64 % cesty s nulovými emisemi.

Je něco, co máte na řízení elektromobilů vyloženě rád?

Jízdní dynamiku, ticho a kroutící moment, který máte k dispozici v celém spektru otáček.

Evropská unie nastavila přísné emisní limity. Je reálné tyto limity plnit?

Se stávajícími technologiemi bez elektromobility ne. Od roku 2021 mají automobilky omezit emise na 95 g/km. Běžný Volkswagen Golf se pohybuje kolem 137 g/km, což nestačí. Plnění ale pomůže právě zavedení plug-in hybridů v první vlně a elektromobilů, které mají od EU čistou nulu, ve vlně druhé.

Elektromobily jsou jediná cesta jak dosáhnout limitů stanovených Evropskou unií? Opravdu nic lepšího neexistuje?

Když se podíváte na možnosti, kterými disponujeme, máme CNG, LPG, elektromobilitu a vodík. Popřípadě kombinace pohonů, ale nic jiného automobilkám nezbývá. Pokud byste byl majitel automobilky, musíte přejít na jednu z těchto alternativ. CNG je super, infrastruktura už je vybudovaná, ale v současném stavu ty emisní normy nenaplní. Časový úsek, který výrobci dostali, je opravdu krátký. Bavíme se o roce 2025, výrobní cyklus auta se počítá na 8 let, takže se o splnění a nesplnění rozhoduje už teď.

V Česku je registrováno pouze asi 2800 elektromobilů.

Proč jich není víc?

Často se argumentuje právě zmíněnou dobíjecí infrastrukturou. Na tom už ale pracuje celý trh elektromobility, včetně nás. S přihlédnutím k naší i konkurenční strategii tato bariéra do dvou let zmizí, dobíjecích stanic bude dostatek. Druhá překážka je v ceně, kterou ale my jako energetičtí dodavatelé samozřejmě nemůžeme ovlivnit.

Kdo nebo co může v blízké budoucnosti ovlivnit trh s elektromobilitou?

U nás to bude bezpochyby Škoda Auto. Nedávno představila Superb v provedení plug-in hybrid, čekáme na elektrické Citigo, které přijde během příštího roku. Velké fleety se rozšíří právě o tato auta, ať už kvůli PR nebo nákladům. V tu chvíli nastane v České republice zlom a osvěta poroste. Už jen proto, že to auto nebude tak drahé a bude mít vysokou užitnou hodnotu. Ta opravdová revoluce pak v Česku přijede nejspíše s novou Octavií.

Je, co se týče elektromobility, nějaký rozdíl mezi evropským a třeba japonským přístupem?

Evropské automobilky tak trochu zaspaly dobu. Když jsem byl na vyhodnocení jednoho celoevropského projektu v Bruselu, předseda Evropské komise říkal šéfům německých automobilek: „Probuďte se, pánové, takoví kolegové z Nissanu už vám dost utekli.“ Takže musí dost rychle jednat.

Dá se zpoždění dohnat?

Nepochybně. A mohou si z toho vzít lekci. Vidí, že třeba Elon Musk, i když se mu spousta lidí smála, přemýšlel, snažil se dosáhnout dojezdu alespoň 400 kilometrů. A evropské automobilky teď musí vymyslet vlastní technologie, aby Teslu vůbec dostihly.

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ VERBESSERT DEN PRAGER VERKEHR UMĚLÁ INTELLIGENCE POMŮŽE ZLEPŠIT PRAŽSKOU DOPRAVU



Die Ansprüche an den Verkehr in Ballungsräumen steigen von Jahr zu Jahr. Aus diesem Grund hat die Stadt Prag mit Škoda Auto und der Fakultät für Verkehrswissenschaften an der Technischen Universität (ČVUT) eine gemeinsame Absichtserklärung für die Einführung innovativer Lösungen in der Autoindustrie unterschrieben. Die Schwerpunkte liegen dabei auf autonomem Fahren, Elektromobilität und Digitalisierung.

Prag und seine Partner sind bereits an einigen Projekten beteiligt. Eines davon heißt „TIE – Mapping the City's Transportation Innovation Ecosystem“. Mit ihm soll das städtische Verkehrssystem besser verstanden und das Leben der Bürger durch eine veränderte Mobilität verbessert werden. Ein weiteres Projekt ist der UrbanSmartPark. Hierbei sollen Fahrzeuge entwickelt werden, die einen Parkplatz automatisch finden können. Das würde den Verkehrsfluss verbessern und mehr Parkplätze verfügbar machen.

Mit der „Innovativen Partnerschaft“ hat der Magistrat außerdem ein einzigartiges Programm ins Leben gerufen. Mit dessen Hilfe könnte Prag in Zukunft über die modernsten Lösungen verfügen, nach denen man anderswo auf dem Markt vergeblich sucht. Dabei werden sukzessive öffentliche Aufträge vergeben, die auf Ergebnissen aus Wissenschaft und Forschung und einer gleichzeitigen Zusammenarbeit mit mehreren Partnern basieren. Die Stadt Prag rechnet dafür mit europäischen Fördermitteln in Höhe von umgerechnet knapp acht Millionen Euro.

Prag unterstützt die Zusammenarbeit mit Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Ein Beispiel dafür ist die Plattform „Trh inovací“ („Innovationsmarkt“): Eine Datenbank bringt Forschungs- und Entwicklungsgesellschaften mit den Firmen zusammen, die Ergebnisse aus der Theorie in die Praxis umsetzen können.

Nároky na dopravu v městských aglomeracích se každým rokem zvyšují. Praha proto podepsala společně se Škoda Auto a Fakultou dopravní ČVUT memorandum o spolupráci v oblasti zavádění inovativních řešení v automobilovém průmyslu. Důraz je kladen na autonomní dopravu, elektromobilitu a digitalizaci pro podporu rozvoje mobility.

Praha se spolu s partnery již podílí na některých projektech. Jedním z nich je TIE – Mapping the City's Transportation Innovation Ecosystem, jehož cílem je do hloubky pochopit dopravní ekosystém města a pomocí změn v mobilitě dosáhnout zlepšení života občanů. Druhým z projektů je UrbanSmartPark. Zaměřuje se na vývoj vozidel, která budou schopna v městském prostředí automaticky najít parkovací místo a sama zaparkovat, což zvýší průchodnost dopravy i počet parkovacích míst.

Magistrát také přišel s programem Inovačního partnerství, což je unikátní nástroj pro to, aby Praha mohla získávat nejmodernější řešení, která jinde na trhu neexistují. Jde o fázované veřejné zakázky založené na výsledcích vědy a výzkumu a spolupráci s více partnery najednou. Pro jejich financování Praha počítá s využitím fondů EU, a to až do výše 200 milionů korun.

Praha rovněž podporuje spolupráci s vědeckými a výzkumnými organizacemi, např. pomocí platformy Trh inovací, která pomáhá propojovat výzkumné a vývojové společnosti s firmami schopnými uvádět teoretické výsledky do praxe.



industryai.cz

ANASOFT s.r.o.
Softwarelösungen und technologische Innovationen
softwarová řešení a technologické inovace
–
Michal Hrabovec
sales@anasoft.com
Praha
www.anasoft.cz, www.anasoft.de

C3 Creative Code & Content s.r.o.
Internationale Marketing- und Kommunikationsagentur
mezinárodní marketingová a komunikační agentura
–
David Musiol
david.musiol@c3.co
Praha, Berlin
www.c3prague.com

Forecom Solutions s.r.o.
Digitale Strategie und Outsourcing im Bereich Marketing
digitální strategie, outsourcing pro marketing
–
Lukáš Lískovec
meet@forecom.cz
Písek
forecom.cz/en/

GRANTEX ADVISORY GROUP
Komplexe Beratungsdienstleistungen
komplexní poradenské služby
–
Ing. Ondřej Horčíčka
horcicka@grantex.cz
Praha
www.grantex.cz

Huisman
Huisman Konstrukce, s.r.o.
Herstellung von großen Stahlkonstruktionen auf Land und Meer
výroba velkých pozemních a námořních ocelových konstrukcí
–
Harm Buster
hbuster@huisman-cz.com
Sviadnov
www.huismanmanufacturing.com

Integrated Retail Solutions
Integrated Retail Solutions s.r.o.
Technische Dienstleistungen für Retail und Gastro
technické služby pro retail a gastro
–
Peter Hawlan
peter.hawlan@irs.cz
Praha
www.irs.cz

AK Šonková
advokátní kancelář
JUDr. Hana Šonková
Rechtsberatung
právní poradenství
–
Hana Šonková
hanasonkova@aksonkova.cz
Prag, Mittelböhmen
Praha, střední Čechy
www.aksonkova.cz

Krause Kunststoff GmbH
Kunststoffverpackungen
umělohmotné obaly
–
Jürgen Krause, Simone Dietz
JKrause@krause-cleebronn.de
Cleebronn
www.krause-kunststoff.de

leo express
Leo Express Global a.s.
Multimodaler Personentransport
multimodální doprava osob
–
Emil Sedlařík
emil.sedlarik@leoexpress.com
Praha
www.leoexpress.com

PRAGUE BOATS
PRAGUE BOATS s.r.o.
Schiffbetrieb und Eventveranstaltung
provozování lodí a organizace akcí
–
Kateřina Krejsová
krejsova@pragueboats.cz
Praha
www.prague-boats.cz

Prommersberger CZ s.r.o.
Nationale und internationale Transporte
národní a mezinárodní doprava
–
Martin Prommersberger
mail@dopravnimanufaktura.cz
Praha, Brno

trask
TRASK SOLUTIONS a.s.
IT-Beratung, Hardware, Software
poradenství v oboru výpočetní techniky,
hardware a software
–
Daniel Pecina
dpecina@trask.eu
Praha
www.trask.eu

SOMMERFEST | LETNÍ SLAVNOST

20. 6. 2019

1.000 GÄSTE | **HOSTŮ**
270 FIRMEN | **FIREM**
850 FLASCHEN WEIN | **LAHVÍ VÍNA**
1.500 COCKTAILS | **KOKTEJLŮ**
500 REGENSCHIRME | **DEŠTNÍKŮ**



PREMIUMPARTNER | PRÉMIOVÝ PARTNER:



ŠKODA



Foto: Stanislav Milata, Jaromír Zubák

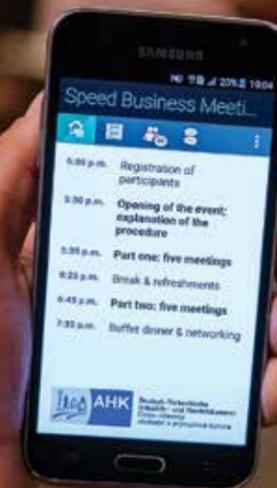


JOUR FIXE

SPEED BUSINESS MEETING

Hotel Jalta, Prag | Praha

26. 9. 2019



64
companies
320
meetings

Foto: Jaromír Zubák

REPRÄSENTANZ VON BAYERN HANDWERK INTERNATIONAL NEU BEI DER DTIHK PRAŽSKÁ KANCELÁŘ BAYERN HANDWERK INTERNATIONAL NOVĚ PŘI ČNOPK

Bayern Handwerk International GmbH (BHI), die Exportfördergesellschaft der bayerischen Handwerkskammern, öffnete am 1. Oktober 2019 ihre tschechische Repräsentanz neu bei der DTIHK in Prag. Rund 200.000 Handwerksbetriebe mit einer knappen Million Beschäftigten erzielen in Bayern einen Umsatz von 110 Mrd. Euro. BHI informiert, berät und unterstützt bayerische Handwerksunternehmen bei der Suche nach neuen Märkten im Ausland und beim Export von Waren und Dienstleistungen. Mit ihrer neuen Repräsentanz in Prag will sie den Austausch und die Netzwerke zwischen Bayern und Tschechien weiter entwickeln und die Marktposition bayerischer Handwerksbetriebe vor Ort weiter ausbauen. Das Prager Büro bietet den bayerischen Handwerksbetrieben Unterstützung u. a. bei der Marktbearbeitung und Entsendung von Arbeitnehmern nach Tschechien. 🇨🇪



Irena Novotná

Leiterin der Repräsentanz Tschechien / vedoucí zastoupení v ČR

Společnost na podporu exportu bavorských řemesel Bayern Handwerk International GmbH (BHI) otevřela 1. října 2019 své české zastoupení nově při ČNOPK v Praze. Zhruba 200 000 řemeslných provozoven s téměř milionem zaměstnanců dosahuje v Bavorsku obrát 110 miliard eur. BHI informuje a poskytuje poradenské služby a podporu bavorským řemeslnickým firmám při vstupu na nové trhy a při exportu zboží a služeb. Pražské zastoupení má posílit česko-bavorskou výměnu a spolupráci a zároveň pozici bavorských řemeslníků na českém trhu. Pražská kancelář nabízí bavorským řemeslnickým firmám mj. poradenství při zpracování trhu a vysílání pracovníků do České republiky. 🇨🇪

AUF DER MOLDAU | NA VLTAVĚ

29.8.2019

SPONSOR | SPONZOR: **dormakaba** PARTNER: **Dallmayr**

Termíny

TopThema | TopTéma

24.10. AI Forum & Winners' Night
Hauch Gallery Prague

Kontakt: Lenka Šolcová, solcova@dtihk.cz

Markt- und Absatzberatung Podpora odbytu a průzkum trhu

22.10. 6th CEE Procurement & Supply Forum Prag | Praha

Kontakt: Martin Marek, marek@dtihk.cz

Events | Eventy

15.10. Jour Fixe: HC Sparta Prag | Praha, 02 Arena

16.10. Lunch Briefing "The Czech economy in rough international waters", Hotel Alcron, Prag | Praha

28.11. Jour Fixe Budweis | České Budějovice

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

Kontakt: Petr Žwak, zwak@dtihk.cz

18.- 21.11. Visit of Smart City Expo World Congress
in Barcelona

Kontakt: Lenka Šolcová, solcova@dtihk.cz

Umwelt | Životní prostředí

19.11. Konferenz Energieeffizienz in der Industrie mit dem Schwerpunkt Automatisierungstechnik, Prag | Konference Úspory energie v průmyslu / automatizační technika, Praha

Kontakt: Renáta Knollová, knollova@dtihk.cz

Ausbildung, Seminare & Trainings Vzdělávání, semináře a tréninky

17.10. V rozvoji je síla!

22.10. Daňové a právní aspekty svěřenských fondů

Kontakt: Andrea Husmann, husmann@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

Film
Film
Film

14. Festival
německy mluvených filmů
deutschsprachiger Filme

Das
Filmfest

Praha – Brno – Plzeň – Jihlava

16–25/10
2019

dasfilmfest.cz



Küno
Küno
Küno

Zapojte své zaměstnance do úspory zdrojů a energie!

Odhalit skryté či nevyužité potenciály úspor energie a zdrojů ve firmách a zároveň snížit stopu CO₂ – to je cílem kurzu Young Energy Europe. Mladí lidé do 35 let se v něm učí rozpoznat, kde jsou v jejich společnosti možnosti úspor a jak jich dosáhnout. A nejen to: Během kurzu zpracovávají konkrétní praktický projekt pro dosažení úspor ve své firmě.

Nejllepší řešitelé projektů jsou pak oceňováni i na mezinárodní úrovni. Vítězům z roku 2018 – v České republice to byl tým společnosti Lear Corporation Czech Republic, který se zabýval zefektivněním dopravy svých pracovníků do zaměstnání – předali v Berlíně ocenění německá ministryně životního prostředí Svenja Schulze a prezident Německého sněmu obchodních a průmyslových komor Eric Schweitzer. Vítězný tým letošního ročníku bude reprezentovat Českou republiku na setkání energetických scoutů na mezinárodní konferenci energetických manažerů EUREM v Aténách.

Třetí a zároveň poslední kurz Young Energy Europe v ČR bude zahájen v lednu 2020. Více informací a přihlášku naleznete na <http://tschechien.ahk.de/cz/ye>. Účast v kurzu je zdarma, možnost registrace bude ukončena po naplnění kapacity 30 účastníků. Neváhejte a přihlaste své zaměstnance včas! Kurz vznikl v Německu, kromě Česka probíhá také v Maďarsku, Bulharsku a Řecku a financuje jej Evropská iniciativa na ochranu klimatu (EUKI).



Lear Corporation Czech Republic – český vítězný tým 2018



Foto: Lenka Šolcová

Die DTIHK beim Future Port Prague

Die DTIHK und ihre Mitgliedsstartups SentiSquare, Xmarton und Hardwario haben sich 10.-11. September beim Future Port Prague präsentiert. Im Fokus des größten tschechischen Innovationsfestivals standen neueste Technologieanwendungen aus den Bereichen künstliche Intelligenz, Virtual Reality, eMobilität oder Fintech.

ČNOPK na Future Port Prague

ČNOPK a její členské startupy SentiSquare, Xmarton a Hardwario se 10.-11. září prezentovaly na přehlídce technologií budoucnosti Future Port Prague. V hledáčku největšího inovačního festivalu v ČR pro odbornou i širokou veřejnost byly aplikace technologií v oblastech umělé inteligence, virtuální reality, e-mobility nebo fintechu.



KDYŽ JE SAMOTNÉ NAKUPOVÁNÍ DÁRKEM

6. – 10. 11. 2019, BERLÍN

Lidová tvorba, přírodní zboží a design – to vše bude nejen k vidění, ale i ke koupi na mezinárodním prodejním veletrhu Bazaar Berlin. Přes 500 vystavovatelů a obchodníků z více než 60 zemí zde představí to nejlepší ze své exotické produkce. V předvánočním čase je to ideální příležitost pro hledání inspirací, čehož pravidelně využívá 40 tisíc návštěvníků.

Veletrh je tematicky rozdělen do 5 oblastí. Sekce **World Market** uvádí to nejlepší ze světové produkce – od bubnů z Afriky přes zimní módu z Jižní Ameriky, textile z Asie, speciality z Evropy až po šperky z Austrálie. **Natural Living** je zaměřen na udržitelné a ekologické produkty a služby, zdravou výživu, přírodní kosmetiku a textil. **Art & Style** představuje výrobky z oblasti designu a módy. Oblíbenou část veletrhu tvoří sekce **Winter at Home** a její široká škála dekorativních a stylových předmětů – od bytových doplňků přes dekorace a dárky až po pochoutky a vánoční speciality. Pátou oblastí je **Fair Trade Market**, který se orientuje na exkluzivní zboží z vysoce kvalitních materiálů.

Na veletrhu pravidelně organizujeme národní stánek. V loňském roce se na něm prezentovali čeští výrobci keramiky, skleněných šperků a vitráží, historického skla a vykrajovacích formiček.

V předprodeji nabízíme zvýhodněnou **jednodenní vstupenku za 172 Kč**, resp. 6,50 eur (na místě: 9,50 eur). Vstupenka opravňuje k jednodenní návštěvě veletrhu a platí také pro opakovanou návštěvu jakýkoli další den po 15. hodině.



MES MOBILITY ELECTRONICS SUPPLIERS EXPO 2019 OBJEVTE BUDOUCNOST MOBILITY

5. – 7. 11. 2019, BERLÍN

Poskytnout kompletní přehled o vzájemném propojení automobilového průmyslu a průmyslu užitkových a kolejových vozidel – to je cílem nového veletrhu **pro dodavatele elektroniky v branži mobility MES EXPO**,

jehož první ročník proběhne v listopadu v Berlíně. Patronát nad veletrhem převzaly Centrální svaz elektrotechnického a elektronického průmyslu a Svaz železničního průmyslu.

Produktovými skupinami veletrhu, který představuje ideální platformu pro výměnu informací, sledování trhu a navazování a rozšiřování kontaktů, jsou technologie pohonu a řízení, nabíjecí systémy, vozidlové systémy, infotainment a telematika, technologie zabudované do interiéru, IT a engineering, technologie pro šasi a hnací zařízení, nabíjecí infrastruktura, komunikace, servis pro vozidla a bezpečnostní systémy.

Jedním z klíčových témat, jež bude mít na veletrhu prostor, je snižování emisí CO₂ a implementace v dopravě. Národní



BOOT & FUN A MOTORWORLD CLASSICS: TO NEJLEPŠÍ Z OBOU SVĚTŮ

**21. – 24. 11. 2019, BERLÍN
BOOT & FUN**

**20. – 24. 11. 2019, BERLÍN
MOTORWORLD CLASSICS**

Do Berlína dvacátých let přenesou hosty společný zahajovací galavečer veletrhů Boot & Fun a Motorworld Classics. Tyto dva veletrhy se letos poprvé konají téměř paralelně a nabídnou tak návštěvníkům jedinečný multiveletrh.

platforma pro budoucnost mobility v pověření německé vlády na MES EXPO představí první výsledky svého výzkumu k této problematice.

Odborným návštěvníkům nabízíme v předprodeji zvýhodněné vstupenky:

Typ vstupenky	Předprodej ČNOPK	Na pokladně
Jednodenní	528 CZK (20 eur)	28 eur
Permanentní	1321 CZK (50 eur)	65 eur

Také čtyři výstavní dny vezmou publikum na cestu časem. Na 5. ročníku veletrhu Motorworld Classics vystavovatelé, obchodníci, autokluby a specialisté představí automobilovou klasiku, americké vozy, oldtimer motocykly i lifestyle produkty.

Na veletrhu Boot & Fun Berlin budou k vidění klasické čluny ze dřeva, chromu a nýtované oceli, v moderních prosvětlených halách bude prezentována námořní mobilita současnosti, především luxusní jachty. Širokou nabídku lodí a člunů doplní v dalších deseti halách svět rybaření, vodní sporty, vybavení a příslušenství včetně výstavy Autotage Berlin a Camping & Caravan. Návštěvníci budou moci zažít také wakeboarding, potápění, muškaření, SUP-Yogu či jízdu na kajaku a kánoji.

V předprodeji nabízíme zvýhodněné vstupenky, které platí na oba veletrhy:

Typ vstupenky	Předprodej ČNOPK	Na pokladně
Galavečer lodí a oldtimerů*	634 Kč (24 eur)	30 eur
Jednodenní	264 Kč (10 eur)	16 eur
Permanentka**	422 Kč (16 eur)	-

* cena včetně jednodenní vstupenky

** pouze v předprodeji ČNOPK



MESSE FÜR INDUSTRIE TECHNOLOGIEN



INTERVIEW MIT DEM GESCHÄFTSFÜHRER DER MESSE BRÜNN, JIŘÍ KULIŠ

Die internationale Maschinenbaumesse MSV in Brunn zeigte die neuesten Trends im Bereich digitaler Industrietechnologien. Über 1.600 Aussteller präsentierten sich auf der Messe. Deutschland stellt mit über 240 Unternehmen traditionell die größte Gruppe ausländischer Aussteller dar.

Die MSV hatte sich 2019 die industrielle Digitalisierung auf die Fahne geschrieben. Wie ist Ihre Bilanz?

Die Sonderausstellung Digital Factory 2.0 hat gezeigt, was die Industrie in der Praxis zu bieten hat und welche Lösungswege bereits erfolgreich beschrritten wurden. Die Beteiligungen zum Beispiel von Microsoft, ABB oder Škoda Auto trugen wesentlich zur Wirkung der Show bei. Aussteller haben sich miteinander vernetzt, und es gingen schöne Impulse von der Veranstaltung aus.

Die MSV zeichnet sich durch eine hohe ausländische Ausstellerbeteiligung aus. Was macht die Messe für sie so attraktiv?

Die MSV hat die besondere Position einer Industriemesse für Mitteleuropa. Für Unternehmen aus den westlichen Ländern, vor allem aus Deutschland, ist dies die beste Möglichkeit, ihre mitteleuropäischen Kunden an einem Ort zu treffen. Viele Unternehmen nutzen die MSV seit Jahren erfolgreich für ihre Geschäftsaktivitäten mit den Nachbarländern Tschechiens.

Warum ist die Maschinenbaumesse in Brunn für die mitteleuropäische Region wichtig geworden?

Dies hat mehrere Gründe: Erstens ist Tschechien ein sehr industrialisiertes Land mit einem hohen Anteil der Industrie am BIP. Die MSV hat sich in den letzten 20 Jahren von einer Messe für Maschinenbauprodukte zu einer Messe für Industrietechnologien entwickelt. Zweitens hat das Brünner Messegelände eine ausgezeichnete Infrastruktur und einen hohen Standard in perfekter strategischer Lage.

Deutschland ist wieder der stärkste ausländische Partner auf der MSV. Welche Bedeutung hat dies für die Messe?

Deutschland ist ja der wichtigste Handelspartner Tschechiens. Die deutschen Firmen nehmen die tschechischen Firmen als einen natürlichen Partner auf Augenhöhe wahr. Daher spielt die deutsche Teilnahme eine enorme Rolle. Die enge Verknüpfung zeigt sich auch in den vielen von tschechischen Tochterunternehmen repräsentierten Gesellschaften aus Deutschland. Viele deutsche Firmen nutzen die engmaschigen Strukturen und kooperieren eng mit ihren tschechischen Partnern vor Ort.

Warum kooperieren Sie mit der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer (DTIHK)?

Die Kammer schlägt seit über 25 Jahren „Brücken“ zwischen Tschechien und Deutschland. Es reicht ja nicht nur aus, eine Messe zu besuchen. Es ist auch notwendig, im Vorfeld Verhandlungen mit potenziellen Partnern zu arrangieren oder Programm vorzubereiten. Hier hat die DTIHK mit ihrer Konferenz „E#change for your digital future“ eine vielbeachtete Veranstaltung organisiert, auf der bilateral beleuchtet wurde, wie die Digitalisierung unsere Ausbildungswelt und die Lieferbeziehungen von Morgen beeinflusst. Dies sind wichtige Themen, besonders mit Blick auf die enge Verzahnung der deutsch-tschechischen Wirtschaft.

Welche Bedeutung hat die MSV für die Tschechische Republik?

Kurz gesagt: die MSV ist das wichtigste Wirtschaftsereignis des Jahres. Die MSV ist die Plattform für die Industrietechnologien, die Produktivität und Fortschritt mittelständischer Unternehmen vorantreiben. Die tschechische Regierung trifft während der Messe regelmäßig mit Vertretern der Wirtschaft zusammen – und zwar auf der Versammlung des Industrieverbandes der Tschechischen Republik. Dabei wird natürlich eine Menge besprochen.

INDUSTRIAL PROFESSIONAL FOLLOW-UP

>>> Seit 2016 läuft in Westböhmen die berufsbegleitende Weiterbildung zum „Industrial Professional“, ein einjähriger Zertifikatslehrgang für Meister in der Produktion nach dem Vorbild des deutschen Industriemeisters. Aktuell gibt es mehr als 50 Absolventen von westböhmisches Industrieunternehmen. Für diese Absolventen bereitet die DTIHK in Zusammenarbeit mit der IHK Akademie in Ostbayern eine Fortsetzung vor, einen Aufbau-Zertifikatslehrgang „Industrial Professional Follow-up“. „Mit diesem Erweiterungskonzept gehen wir auf die Wünsche und Bedürfnisse unserer Meister und ihrer Unternehmen ein. Sie haben mit uns neue Themen definiert, die für die berufliche Weiterentwicklung entscheidend sind“, fasst Karla Stánková vom DTIHK-Regionalbüro Pilsen den Impuls zum Start dieser Erweiterungsqualifikation zusammen. In der Follow-up-Akademie ist beispielsweise ein grenzüberschreitender Erfahrungsaustausch in deutschen Unternehmen geplant, die Teilnehmer üben zudem schwierige Kommunikationssituationen in der virtuellen Realität und vertiefen ihre Kenntnisse, insbesondere in den Bereichen Soft Skills.

„Ich greife fast täglich auf das Wissen des Lehrgangs zurück, insbesondere bei der Kommunikation mit Mitarbeitern und Vorgesetzten. Ich schätze auch sehr, dass wir im Rahmen der Akademie andere Unternehmen kennenlernen und Know-how austauschen konnten“, meint Ondřej Multrus von Borgers CS, Absolvent des Zertifikatslehrgangs 2017, und ergänzt: „Ich betrachte die Fortführung der Akademie als eine Weiterentwicklung im persönlichen und beruflichen Leben des Meisters. Den grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch mit bayerischen Kollegen halte ich für einen einzigartigen Mehrwert des gesamten Programms.“

Das Industrial Professional Follow-up umfasst elf Schulungstage und beginnt im Januar 2020.

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

>>> Již od roku 2016 běží v západních Čechách úspěšná akademie pro mistry Industrial Professional, roční vzdělávací kurz po vzoru německé kvalifikace Industriemeister. Akademie se pyšní více než 50 absolventy z průmyslových firem západočeského regionu. Pro ně chystá ČNOPK ve spolupráci s bavorskou vzdělávací akademií IHK Akademie in Ostbayern pokračování v podobě programu Industrial Professional Follow-up. „Tímto nastavbovým konceptem reagujeme na přání a potřeby našich mistrů a jejich firem. Ti s námi definovali nová témata, která jsou klíčová v dalším profesním rozvoji,“ shrnuje Karla Stánková z regionální kanceláře ČNOPK v Plzni impuls k odstartování nastavbové kvalifikace. V pokračovací akademii je naplánovaná například přeshraniční výměna zkušeností v německých firmách, účastníci absolvují také nácvik obtížných komunikačních situací ve virtuální realitě a prohloubí si již nabyté znalosti zejména v oblastech soft skills.

„Z poznatků z akademie pro mistry čerpám téměř každý den, hlavně při komunikaci s podřízenými a nadřízenými. Velkým přínosem pro mě byla možnost podívat se do jiných společností a vyměnit si know-how,“ shrnuje Ondřej Multrus, absolvent akademie 2017 ze společnosti Borgers CS přidanou hodnotu akademie, a dodává: „Pokračování akademie považuji za další rozvoj v osobním i profesním životě mistra, navíc možnost nahlédnout do každodenní práce mistrů na bavorské straně vidím jako jedinečnou přidanou hodnotu celého programu.“

Nastavbová akademie Industrial Professional Follow-up zahrnuje 11 školicích dní a startuje v lednu 2020.

Accolade revitalisiert Industriebranche in Cheb

Die Accolade Group investiert rund 1,2 Mrd. CZK (47 Mio. Euro) in das Gelände des heutigen Maschinenbauunternehmens Strojírny Cheb. Das 15 Minuten von der deutschen Grenze entfernte Areal, in dem in der Vergangenheit Kampfflugzeuge oder Technologiekomponenten hergestellt wurden, wird zu einem eCommerce-Zentrum: Der erste Mieter ist ein großer deutscher Onlinehändler. „Die Region Cheb ist heute einer der attraktivsten, wenn nicht sogar der attraktivste Standort für die Entwicklung der modernen Industrie in Mitteleuropa“, kommentiert CEO Milan Kratina die Entscheidung von Accolade. Der Bau wird vom Developer Panattoni Europe übernommen, der sich auf die Revitalisierung von Industriebranchen spezialisiert. „Wir revitalisieren die Brachflächen so, dass sie ein hohes Maß an Umweltfreundlichkeit ausweisen sowie gute Arbeitsbedingungen und die Energieeffizienz der Gebäude gewährleisten können. In diesem Areal wollen wir ein Gebäude mit dem Zertifikat ‚BREEAM Excellent‘ errichten. Dies ist der höchste Rang, den Industriegebäude in Mitteleuropa derzeit haben“, so Pavel Sovička, CEO von Panattoni Europe für Tschechien und die Slowakei. Der erste Bauabschnitt mit 27.000 m² Fläche (insgesamt 74.000 m²) soll Ende April 2020 fertig sein.

Accolade revitalizuje průmyslový areál v Chebu

Kolem 1,2 miliardy korun investuje skupina Accolade do areálu dnešních Strojírny Cheb. Prostor vzdálený 15 minut od hranic s Německem, kde se v minulosti vyráběla například válečná letadla nebo technologické komponenty, se mění na centrum eCommerce. Prvním nájemcem je významný německý hráč právě na poli internetového nakupování. „Chebsko je dnes jednou z nejatraktivnějších, ne-li vůbec nejatraktivnější lokalitou pro rozvoj moderního průmyslu ve střední Evropě,“ komentuje rozhodnutí Accolade CEO Milan Kratina. Výstavba projektu proběhne pod taktovkou developera Panattoni Europe, který se specializuje na revitalizaci brownfieldů. „Snažíme se zaručit vysokou míru šetrnosti k životnímu prostředí a dobré pracovní podmínky, zohledňujeme i energetickou šetrnost budovy. V tomto areálu chceme postavit budovu kategorie BREEAM ‚Excellent‘, což je vůbec nejvyšší ohodnocení, které nyní průmyslové budovy ve střední Evropě mají,“ uvedl Pavel Sovička, generální ředitel Panattoni Europe pro Česko a Slovensko. První fáze areálu o rozloze 27 000 m² (celkově 74 000 m²) by měla být hotova do konce dubna 2020.

ZF punktet in Tschechien

Gleich mehrere bedeutende Auszeichnungen konnte dieses Jahr ZF Engineering als Technologie-Lieferant für die Automobilindustrie in Tschechien einfahren. ZF Engineering Pilsen erreichte den 1. Platz der Ausschreibung „Arbeitgeber der Region“ in der Kategorie bis zu 500 Mitarbeiter. Im Kreis Liberec erhielt der Standort ZF Jablonec nad Nisou dieselbe Auszeichnung bis zu 5.000 Mitarbeiter. Zusätzlich konnte die Niederlassung noch den Titel „Beliebtester Arbeitgeber der Region für Studierende“ für sich gewinnen. „Die Ausbildung und die fachliche Weiterentwicklung der Angestellten ist für uns ein wichtiges Ziel in unserer Ausrichtung“, sagte Veronika Sosnová, HR-Managerin von ZF Pilsen. Der Erfolg im Wettbewerb hängt stark mit den CSR-Aktivitäten der jeweiligen Unternehmen zusammen. Bewertet werden u. a. Investitionen in die Mitarbeiter, die Höhe der Entlohnung und die Möglichkeiten eines Karriereaufstiegs. Bereits seit dem Jahr 2003 findet der Wettbewerb statt und wird vom Klub der Arbeitgeber gemeinsam mit Hauptpartner Sodexo organisiert. ZF Engineering, Tochtergesellschaft der deutschen ZF Group, beschäftigt in Tschechien ca. 3.200 Mitarbeiter an sieben Standorten. Der Umsatz von ZF in Tschechien betrug 2018 ca. 8,5 Mrd. CZK (fast 330 Mio. Euro).

Společnost ZF v České republice boduje

Hned několik významných ocenění letos získal dodavatel technologií pro automobilový průmysl ZF Engineering. Pobočka ZF Engineering Plzeň převzala cenu za 1. místo v kategorii Zaměstnavatel regionu do 500 zaměstnanců. V Libereckém kraji zvítězila pobočka ZF Jablonec nad Nisou v kategorii Zaměstnavatel regionu do 5000 zaměstnanců a navíc i v kategorii Nejžádanější zaměstnavatel regionu mezi studenty. „Vzdělávání a odborný rozvoj zaměstnanců je velmi důležitým cílem v našem směřování,“ uvedla Veronika Sosnová, HR manažerka ZF Plzeň. Úspěch v soutěžích úzce souvisí s aktivitami firmy v oblasti CSR. Soutěž pořádá od roku 2003 Klub zaměstnavatelů, generálním partnerem je společnost Sodexo a hodnotí se mimo jiné investice do vzdělávání zaměstnanců, úroveň odměňování a možnost kariérního postupu. ZF Engineering je dceřiná firma německé ZF Group. V České republice je zastoupena v sedmi lokalitách, má přibližně 3200 zaměstnanců a v roce 2018 dosáhla obratu 8,5 miliard Kč.

IMPRESSUM

Plus

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství

© Herausgeber | Vydavatel:



Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

| 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

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:

2019 Plus 4

Auflage | Náklad:

6500

Datum | Datum:

11. 10. 2019

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. Inhalt der Artikel unterliegt der Verantwortung der Autoren, welche nicht für die Meinungen der Redaktion übernommen werden. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Inhalte der Artikel, die von den Autoren eingereicht wurden und nicht von der Redaktion genehmigt wurden.

Die DTIHK-Mitgliedschaft lohnt sich!
Profitieren Sie von vergünstigten Angeboten auf Leistungen und Produkte vieler anderer DTIHK-Mitgliedsunternehmen.

Členství v ČNOPK se vyplatí!
Profitujte z výhodných nabídek produktů a služeb ostatních členských firem.

MEMBERS4MEMBERS

Foto: Shutterstock.com

Selbst Leistungen anbieten?
Mehr auf unserer Webseite unter
Members4Members

Kontakt: Eva Brychtová
brychtova@dtihk.cz
www.dtihk.cz

Chcete nabídnout slevu ostatním členům?
Více na našich webových stránkách
v sekci Members4Members



Lernen Sie etwas,

in dem Sie herausragen können ...

Naučte se něco, v čem vyniknete...

Wenn ich meine persönliche Erfahrung weitergeben darf, dann ist es im Rahmen der ständigen beruflichen und sprachlichen Weiterbildung eines Managers, die selbstverständlich sein muss. Meine Empfehlung ist es, sich auf einen Bereich oder ein Wissensgebiet zu konzentrieren, in dem Sie eine echte Chance haben, sich von anderen abzuheben. Dank meiner Frau lernte ich fließend Serbisch. Das beeinflusste nicht nur grundsätzlich meine berufliche Laufbahn und mein Privatleben, sondern auch meine Kinder. Ein langer Aufenthalt in Belgrad legte den Grundstein für ihre außergewöhnlichen Sprachkenntnisse.

Pokud mám předat moji osobní zkušenost, pak v rámci trvalého odborného a jazykového sebezdělávání manažera, které musí být samozřejmostí, je to doporučení zaměřit se na oblast či znalost, ve které máte reálnou šanci vyniknout nad ostatními. Já jsem se díky manželce naučil plyně srbsky, což zásadním způsobem předurčilo mou profesní kariéru a ovlivnilo osobní život nejen můj, ale i dětí. Dlouhodobý pobyt v Bělehradě položil základy jejich mimořádné jazykové výbavy.

Vladislav Sywala

Managing Director von Messer Technogas in Tschechien
jednatel společnosti Messer Technogas v ČR

ist seit mehr als 27 Jahren für die Messer Group, Hersteller von industriellen und medizinischen Gasen tätig, in Tschechien, in Serbien und Polen. Er reist gerne, dreht Filme und fotografiert, ist ein Liebhaber des Weins und des Gesellschaftstanzes, der ihn neben dem Schwimmen fit hält.

pracuje již déle než 27 let pro skupinu Messer (výrobce průmyslových a medicínálních plynů) nejen v tuzemsku, ale působil i v Srbsku a Polsku. Je nadšený cestovatel, filmař a fotograf, milovník vína, společenského tance, kterým si vedle plavání udržuje fyzickou kondici.

SIEMENS
Ingenuity for life



Komplexní řešení pro
nabíjecí infrastrukturu

[siemens.cz/elektromobilita](https://www.siemens.cz/elektromobilita)

RUNDUM SORGLOS



Der sensorgesteuerte Kollisionsschutz des elektrischen Seitentürantriebs von Brose schützt Mensch, Fahrzeug und Umgebung.

Wir liefern innovative Lösungen für die Mobilität von morgen:
Elektrisch, automatisiert, digital und vernetzt.