

Plus

INTERVIEW | ROZHOVOR:
Harald Hölzl
General Manager
BMW Group CZ

2017 SEPTEMBER
ZÁŘÍ

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství



AUTOMOTIVE
& SMART MOBILITY

Ende des Verbrennungsmotors?
Konec spalovacího motoru?



Autoland Tschechien
am Scheideweg



Crowd-Auto

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

VE DVOU SE TO LÉPE TÁHNE. VE ČTYŘECH JEŠTĚ LÍP



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozů ŠKODA KODIAQ: 5,0–7,4 l/100 km, 131–170 g/km



Das Rad wird neu erfunden ...

Macht man in dieser Zeit ein Magazin zu Automotive und Smart Mobility, dann ist der Redaktionsschluss nur mühsam einzuhalten. Täglich gibt es Meldungen über neue Entwicklungen in Sachen Diesellaffäre, neue Technik-Wunder, Visionen, Apps, die unseren Begriff von Mobilität rasant erweitern – während uns immer noch der Verbrennungsmotor durch die Welt zieht.

Die Deutungshoheit, wie die individuelle Fortbewegung von Morgen aussieht und sich anfühlt, wie flexibel sie sein und was sie kosten wird, die scheint von Wenigen auf Viele überzugehen. So können Sie im „Querdenker“ von drei jungen Gründern aus München lesen, die blitzschnell eine Art „Anti-Tesla“ auf den Markt bringen wollen, mit Hilfe der Crowd. Die stete und langfristige Produktentwicklung, die „gestundete“ Innovation, ist Vergangenheit. Was geht, soll besser heute als morgen gemacht werden. Und jeder kann plötzlich mit-erfinden, alles scheint möglich. Vielleicht sogar, dass jemand das Rad neu erfindet. Falls wir künftig noch auf Rädern rollen.

Nichtsdestotrotz: Viele, die in unserem Magazin zu Wort kommen, lassen den Diesel nicht einfach so fahren. Er bleibe Teil des Antriebsmix, sagt auch der Chef der BMW Group Tschechien, Harald Hölzl, in unserem Titelinterview (ab S. 10). Zugleich wird der Elektromobilität und dem autonomen Fahren auf der IAA in Frankfurt der Teppich ausgerollt. Ob das auch für das Autoland Tschechien gilt, erfahren Sie in unserer „Analyse.cz“ von Gerit Schulze. Für Deutschland lassen wir die Chefs des Verbands e-Mobilität und des VDA, Kurt Sigl und Matthias Wissmann, gegeneinander antreten (S. 24–25). Das alles und noch viel mehr in der druckfrischen **Plus**.

Auch ganz nah an unserem Titelthema: In nur wenigen Tagen startet die Brünner Maschinenbaumesse MSV, wieder mit Deutschland als größtem Ausstellerland. Und für den 23. November streichen Sie sich bitte wieder die Winners' Night, Highlight unseres TopThemas „Intelligente Infrastruktur“, im Kalender **rot** an.

Liebe Leserinnen und Leser, hoffen Sie mit mir, dass all diese wichtigen Themen und Fragen auch auf der Liste einer künftigen Regierung stehen werden!

Znovu se vynalézá kolo...

Pokud v současné době pracujete na časopise věnovaném automobilovému průmyslu a smart mobility, pak redakční uzávěrka bývá náročná. Denně se totiž objevují novinky ohledně emisního skandálu, nových technických zázraků, vizí, aplikací, které naši představu o mobilitě razantně mění – zatímco většina z nás nadále využívá běžný spalovací motor.

Zdá se, že o tom, jak bude vypadat individuální doprava zítřka, jak flexibilní bude a kolik bude stát, už nebude rozhodovat jen pár vyvolených, ale masa. A tak si v rubrice Inovátoři můžete přečíst o třech mladých startupistech z Mnichova, kteří chtějí na trh bleskurychle uvést něco jako „anti-Teslu“, a to s pomocí „crowdu“. Ustavičný a dlouhodobý vývoj produktů, oddalované inovace, to je už minulost. Co funguje, se má raději udělat už dnes, a ne zítra. Na procesu vynalézání se najednou může podílet každý, všechno je – zdá se – možné. Možná dokonce i to, že někdo znovu vynalezne kolo. Pokud tedy v budoucnu kola vůbec budeme potřebovat.

Každopádně hodně těch, kteří v našem magazínu dostanou slovo, diesel ještě nechtějí zahodit do kouta. Harald Hölzl, šéf BMW Group Česká republika, v titulním rozhovoru říká, že diesel dál zůstane součástí mixu pohonů (str. 10–19). Na letošním autosalonu IAA ve Frankfurtu se ovšem vše točilo kolem elektromobility a autonomního řízení. Jestli jsou tato témata aktuální i v „autolandu“ Česká republika, si přečtete v rubrice Analýza.cz v článku Gerita Schulzeho. Jak rozdílný může být pohled na budoucnost automobilového průmyslu v Německu, to se dozvíte v duelu šéfů Německého svazu e-mobility Kurta Sigla a německého Svazu automobilového průmyslu Matthiase Wissmanna (str. 26–27). To vše a mnohem více naleznete v tomto vydání **Plus**.

S titulním tématem úzce souvisí brněnský strojírenský veletrh MSV, který bude zahájen za několik málo dní a kde Německo bude opět největším zahraničním vystavovatelem. A 23. listopadu se koná Winners' Night, highlight našeho TopTématu „Inteligentní infrastruktura“ – tento termín si do diáře rozhodně poznamenejte **červeně!**

Milí čtenáři, doufám a vy doufejte spolu se mnou, že všechna tato důležitá témata a otázky se dostanou na seznam úkolů budoucí vlády!

Bernard Bauer
Geschäftsführender Vorstand
výkonný člen představenstva



Mit allen Sinnen!

Für Sie verbinden wir eine einzigartige visuelle Show mit einem traditionellen tschechischen Menü, inspiriert durch das Geheimnis des alten Prags – alles mit musikalischer Begleitung.

Sehen Sie

Farbspiele und Lichteffekte in einem Kontext, der Sie überraschen wird.

Hören Sie

Musik und Klänge mehrerer Jahrhunderte.

Riechen Sie

bekannte Gerüche.

Berühren Sie

das alte Prag, den Golem und weitere Geheimnisse.

Kosten Sie

ausgewählte tschechische Küche und internationale Delikatessen.



Lassen Sie sich verzaubern!



Inhalt

Obsah

10



- | | | |
|--|---|---|
| 3 Editorial
Bernard Bauer | 24 Analyse.de
Die Zukunft von Auto und Mobilität in Deutschland | 34 Querdenker Inovátoři
Crowd-Auto |
| 6 news.de/cz
Wirtschaftsnachrichten
Ekonomické zprávy | 26 analýza.de
Budoucnost automobilu a mobility v Německu | 36 Erfolg Úspěch
Formel 1 aus Ostrava
Formule 1 z Ostravy |
| 8 UnternehmensKULTUR
Firemní KULTURA
Social Media & interne Kommunikation
Sociální média & interní komunikace | 28 Ziffernblatt Číselník
Autoland DE / CZ | 38 Wandel Změna
Das geteilte Auto
Sdílené auto |
| 10 Interview Rozhovor
Harald Hölzl, General Manager,
BMW Group Czech Republic | 29 Blickwinkel Úhel pohledu
Recht als Bremsklotz moderner Mobilität?
Právo jako brzda moderní mobility? | 40 Gut zu wissen Je dobré vědět
Der M&A-Markt in Tschechien boomt
M&A trh v České republice boomuje |
| 20 Analyse.cz
Autoland Tschechien am Scheideweg | 30 die Frage Otázka
Wann endet der Verbrennungsmotor?
Kdy skončí spalovací motor? | DTIHK ČNOPK |
| | | 42 TopThema TopTéma |
| | | 47 Business Tip: Jak úspěšně jednat s německými obchodními partnery |
| | | 48 Neue Mitglieder Noví členové |
| | | 49 Events/y: DTIHK ČNOPK |
| | | 52 Termine Termíny |
| | | 54 Messen Veletrhy |
| | | 57 Info: Deutsch ist wieder „in“
Němčina je opět „in“ |
| | | 58 News: Mitglieder Členové |
| | | 60 7 Fragen 7 otázek |



34

www.emagazin.plus

www.emagazin.plus

Die Arbeitskosten in Tschechien liegen bei 40 % des EU-Durchschnitts

Die Kosten pro Arbeitsstunde in der privaten Wirtschaft stiegen in Tschechien 2016 mit 3,3 % schneller als der EU-Durchschnitt, trotzdem rangieren sie nur im unteren Mittelfeld. In der EU kostet eine Arbeitsstunde im privaten Sektor durchschnittlich 26 Euro, in Tschechien sind es 10,4 Euro (Rang 21). Das Nachbarland Slowakei belegte den 20. Platz, und Deutschland stieg mit 33,6 Euro auf die siebte Position auf. Am meisten kostet eine Arbeitsstunde in Dänemark (43,8 Euro), am wenigsten dagegen in Bulgarien (4,4 Euro). Die Studie veröffentlichte das Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung (IMK) der Hans-Böckler-Stiftung.

Quelle: Hans-Böckler-Stiftung

Fraunhofer will mit „Industrial Data Space“ internationalen Standard setzen

Deutschland arbeitet derzeit an einem Standard für die digitale Wirtschaft: zwölf Fraunhofer-Institute erarbeiteten eine Architektur für einen sicheren sowie standardisierten Datenaustausch. Der virtuelle Datenraum Industrial Data Space zeichnet sich durch Datensouveränität aus. Die Teilnehmer entscheiden, steuern und kontrollieren souverän, wer ihre Daten erhält und wozu diese genutzt werden dürfen. Die Architektur soll nun in die internationale Verbreitung gehen. Laut Fraunhofer-Präsident Reimund Neugebauer hat dieser Standard eine echte Chance, weltweit Akzeptanz zu finden.

Quelle: Fraunhofer Gesellschaft

Tschechien verbessert seine Position in Sachen Cybersicherheit

Die Tschechische Republik stieg in der weltweiten Rangfolge des Global Cybersecurity Index auf Platz 35 auf. Das ist eine Verbesserung um sechs Ränge im Vergleich zur letzten Auflage. Die besten Werte erhielten Singapur, die USA und Malaysia. In der Region Europa liegt Tschechien auf dem 10. Platz. Die ersten drei Positionen gehören Israel, Lettland und Deutschland. Der Index misst die Bedingungen und den Entwicklungsstand eines Landes im Bereich Cybersecurity. Ausgewertet werden Indikatoren wie Legislative, organisatorische und technische Kapazitäten oder internationale Zusammenarbeit. Die Rangliste wird von der UNO-Organisation International Telecommunication Union (ITU) zusammengestellt.

Quelle: ITU

... SO VIEL LEGTE DER DEUTSCH-TSCHECHISCHE AUßENHANDEL IN DER 1. JAHRESHÄLFTE ZU

In Deutschland entsteht schon das 14. Kompetenzzentrum „Mittelstand 4.0“

Das neue Kompetenzzentrum in Saarbrücken wird den Schwerpunkt auf die Digitalisierungsprozesse in der Produktion von KMUs legen. In Deutschland sind somit bereits 14 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) finanzierte Kompetenzzentren in Betrieb. Das Ziel: Unterstützung von KMUs bei der Digitalisierung ihrer Geschäfts- und Produktionsmodelle. Neben den Kompetenzzentren können die Unternehmen Industrie 4.0-Lösungen in mehreren Modellfabriken testen. Kürzlich wurde eine solche an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden eröffnet. Die Firmen können hier erfahren, wie eine intelligente Fabriksteuerung funktioniert. Auch in Tschechien gibt es bereits eine Modellfabrik. Das erste Testbed für Industrie 4.0 wurde im September 2017 an der ČVUT in Prag eröffnet.

Quellen: BMWi, BMBF, ČTK

Tschechien ist nano

Nanotag in München – am 11. Oktober präsentieren sich tschechische Firmen und Verbände aus dem Bereich Nanotechnologie im Tschechischen Zentrum der bayerischen Hauptstadt. Warum ist gerade Tschechien „nano“? Welche technologischen Pionierleistungen hat die Branche zu bieten? Wo kommt das Nano-Teilchen überall zum Einsatz? Zu sehen gibt es unter anderem Nano-Filter zur Herstellung von Bier und Wein, eine kosmetische Nano-Anti-Falten-Maske und Funktionskleidung mit silbernen Nano-Teilchen. Die Veranstaltung findet im Rahmen der Wirtschaftsdiplomatie des tschechischen Außenministeriums statt.

Quelle: Generalkonsulat der Tschechischen Republik in München

6.6

Náklady na práci v ČR na 40 % průměru EU

Hodinové náklady na práci v soukromém sektoru loni v Česku rostly se 3,3 % rychleji než průměr EU, i tak ale zůstaly hluboko pod ním. Zatímco v EU stojí v průměru jedna hodina práce v soukromé sféře 26 eur, v ČR je to 10,4 eura (21. místo v žebříčku). Slovensko obsadilo 20. příčku a Německo poskočilo na sedmou (33,6 eura). Nejvyšší náklady na práci jsou pak v Dánsku (43,8 eura) a nejnižší v Bulharsku (4,4 eura). Studii zveřejnil Institut pro makroekonomii a konjunkturální průzkum německé nadace Hans-Böckler-Stiftung.

Zdroj: Hans-Böckler-Stiftung

Fraunhoferova společnost chce stanovit mezinárodní standard Industrial Data Space

Německo v současné době pracuje na standardu pro digitální hospodářství. Dvanáct Fraunhoferových institutů společně vytvořilo architekturu pro bezpečnou a standardizovanou výměnu dat. Virtuální datový prostor Industrial Data Space se vyznačuje datovou suverenitou. Uživatelé sami rozhodují, řídí a kontrolují, kdo jejich data získá a k čemu mohou být použita. Cílem druhé fáze projektu je rozšíření této architektury do dalších zemí. Podle prezidenta Fraunhoferovy společnosti Reimunda Neugebauera má tento standard velkou šanci prosadit se po celém světě.

Zdroj: Fraunhoferova společnost

Česko si polepšilo v kybernetické bezpečnosti

Česká republika se posunula v mezinárodním žebříčku Global Cybersecurity Index celosvětově na 35. místo a oproti předchozímu hodnocení si polepšila o šest míst. Nejlépe je na tom Singapur, USA a Malajsie. V regionu Evropa je Česko na desátém místě. První tři příčky patří Izraeli, Lotyšsku a Německu. Index měří připravenost a vyspělost zemí v oblasti kybernetické bezpečnosti. Zakládá se na hodnocení např. legislativy, organizačních a technických kapacit nebo mezinárodní spolupráce. Žebříček sestavuje specializovaná organizace OSN Mezinárodní telekomunikační unie (ITU).

Zdroj: ITU

% ... O TOLIK VZROSTL OBJEM ČESKO-NĚMECKÉHO ZAHRANIČNÍHO OBCHODU V 1. POLOLETÍ 2017

V Německu vyroste již 14. kompetenční centrum Mittelstand 4.0

Nové kompetenční centrum, které vznikne v německém Saarbrückenu, se zaměří především na digitalizaci výrobních procesů v malých a středních firmách. V Německu tak už bude v provozu celkem 14 kompetenčních center Mittelstand 4.0, které financuje Spolkové ministerstvo hospodářství a energie. Jejich cílem je podpořit malé a střední firmy při digitalizaci obchodních a výrobních modelů. Kromě kompetenčních center mají firmy možnost otestovat si řešení pro průmysl 4.0 v řadě modelových továren. Nově byla jedna otevřena v Drážďanech na vysoké škole HTW. Firmy si zde mohou vyzkoušet, jak funguje inteligentní řízení továrny. První zkušebna pro výrobní linky v chytrých továrnách funguje už i v ČR. Testbed pro průmysl 4.0 byl spuštěn v září 2017 na ČVUT v Praze.

Zdroje: Spolkové ministerstvo hospodářství a energie, Spolkové ministerstvo pro vzdělávání a výzkum, ČTK

Česko je nano

Nanoden v Mnichově – 11. října se v bavorské metropoli v Českém centru budou prezentovat české firmy a odborné svazy z oblasti nanotechnologií. Proč právě Česko je nano? Jaké technologické novinky toto odvětví nabízí? Kde všude se nanočástice používají? K vidění bude mimo jiné filtr s nanomembránou na výrobu piva a vína, kosmetický krém proti vráskám a funkční oblečení se stříbrnými nanočásticemi. Akce se koná v rámci Projektů ekonomické diplomacie Ministerstva zahraničních věcí ČR.

Zdroj: Generální konzulát České republiky v Mnichově



Gabriela Hoppe

Executive Director
IB Grant Thornton Consulting

Social Media ist ein unverzichtbarer Bestandteil der internen Kommunikation bei Grant Thornton. Ihre Verwendung wirkt sich positiv auf die Motivation und Einbeziehung der Mitarbeiter ins Unternehmensgeschehen aus – für mich persönlich der wichtigste Beitrag. Wir verwenden vor allem Facebook, das in unserem Fall dazu dient, die Corporate Identity und Loyalität unserer Mitarbeiter zu stärken. Wir machen auf

Sociální média jsou dnes již nedílnou součástí interní komunikace napříč celou společností Grant Thornton. Jejich využití má pozitivní vliv na motivaci a zapojení zaměstnanců do firemního dění, což já osobně považuji za největší přínos. Používáme hlavně Facebook, který v našem případě slouží k posilování firemní identity a loajality našich zaměstnanců. Upozorňujeme na chystané



Morten Schmelzer

Managing Director
MRstudios

Als junges Unternehmen tätig im Bereich der digitalen Transformation für den Maschinen- und Anlagenbau ist es für uns selbstverständlich, soziale Medien aktiv in unsere internen Prozesse zu integrieren. Dies geschieht nicht zuletzt um unseren Kunden in Europa vorzuleben, was möglich ist. Ein Hauptaugenmerk legen wir hierbei sowohl im Bereich der internen als auch externen Kommunika-

Pro nás jako mladou firmu, která působí v oblasti digitální transformace pro výrobu strojů a zařízení, je samozřejmostí, že jsme do svých interních procesů aktivně integrovali sociální média. A není to jenom proto, abychom našim evropským zákazníkům ukázali, co všechno je možné. U interní i externí komunikace jsme se přitom zaměřili především na LinkedIn, jehož význam



Jan Vyšehradský

Senior Manager Internal Communications
Deloitte

Der positive Einfluss von sozialen Netzwerken auf interne Unternehmensprozesse ist unbestritten, obwohl ihre Einführung anspruchsvoll ist. Ein maßgeschneidertes internes soziales Netzwerk aufzubauen ist vorteilhafter, als die am Markt angebotenen Möglichkeiten zu nutzen. Wichtig ist dabei durchzuhalten! Nur so können Sie das Netzwerk mit zielgerichtetem Inhalt füllen und auf Beiträge der

Pozitivní vliv sociálních sítí na vnitřní procesy je nesporný, i když proces implementace je náročnou a stěžejní částí celé realizace. Vytvořit sociální síť na míru svým potřebám a ještě uvnitř firmy je výhodnější než využívat možnosti nabízené na trhu. Co je důležité? Vytrvat! Jedině tak můžete síť plnit přesně zacíleným obsahem a na příspěvky zaměstnanců aktivně reagovat.



Michael Axmann

Chief Financial Officer
Siemens ČR

Die Zeiten, in denen eine Firma ihre Botschaften an Kunden, Öffentlichkeit und Mitarbeiter lediglich durch die eigenen, kontrollierbaren Kommunikationskanäle verteilen konnte, sind vorbei. Heute informiert man sich, Kunden und Mitarbeiter hauptsächlich im Netz – Tendenz steigend. Wir wissen das und haben deshalb in den letzten Monaten große Schritte in der Welt der sozialen Medien gemacht.

Doba, kdy firmy svá sdělení zákazníkům, veřejnosti i zaměstnancům mohly předávat pouze prostřednictvím vlastních, kontrolovaných komunikačních kanálů, je pryč. Dnes informujeme sebe, zákazníky a kolegy především prostřednictvím sociálních sítí, a to s rostoucí tendencí. Víme o tom, a proto jsme v posledních měsících udělali v oblasti sociálních

Soziale Medien verändern Sociální média mění

vergangene und kommende Veranstaltungen oder die Erwähnung von Grant Thornton in den Medien aufmerksam. Über Facebook laden wir auch zu unseren Seminaren und Vorträgen ein und veröffentlichen freie Stellen. Darüber hinaus hat jede nationale Filiale ihren eigenen YouTube-Kanal, in dem wir verfolgen können, womit sich Kollegen im Ausland befassen. Wir bereiten derzeit auch für die tschechische Version einige Videos vor. Auf der individuellen Ebene verwenden wir natürlich LinkedIn.

i proběhlé akce nebo na zmínky o Grant Thornton v médiích. Prostřednictvím Facebooku také zveme na semináře a přednášky, které pořádáme. Využíváme ho také pro zveřejňování volných pozic. Vedle toho má každá národní pobočka svůj vlastní YouTube kanál, kde můžeme sledovat, čím se kolegové v zahraničí zabývají. Aktuálně připravujeme několik videí i pro českou verzi. Na individuální úrovni používáme samozřejmě LinkedIn.

tion auf LinkedIn, welches als internationale Plattform zunehmend an Bedeutung gewinnt und gerade im B2B-Bereich unverzichtbar ist. Je nach Blickwinkel kann man auch WhatsApp als soziales Medium ansehen. Ein Großteil der informellen, internen Kommunikation unseres Teams läuft über verschiedenste Gruppen dieser Plattform ab.

jakožto mezinárodní platformy stále roste a který je nepostradatelný právě v oblasti B2B. Za sociální médium by případně bylo možné považovat také WhatsApp. Velká část neformální, interní komunikace našeho týmu probíhá prostřednictvím různých skupin na této platformě.

Mitarbeiter aktiv reagieren. Der größte Vorteil des Netzwerkes: Sämtlicher Inhalt ist öffentlich, so dass auch Beschwerden für alle sichtbar sind und schneller geklärt werden können. Von der Lösung profitieren zugleich alle Mitarbeiter; so können im Rahmen einer Antwort auch weitere Fragen berücksichtigt werden. Im Ergebnis fühlen sich die Mitarbeiter als Bestandteil eines dynamischen Ganzen, das sie aktiv beeinflussen können.

A tím pádem danou sociální síť používat jako běžnou součástí interní komunikace. Její hlavní benefit? Veškerý obsah je veřejný, takže například stížnosti jsou pod dohledem celé sítě, a tím pádem jsou řešeny rychleji. Řešení je navíc popsáno pro všechny, takže v jedné odpovědi dokážete zodpovědět i další podobné dotazy. Ve výsledku se zaměstnanci cítí být součástí dynamického celku, který mohou aktivně ovlivňovat.

Die interne Kommunikation ist keine Ausnahme: Siemens betreibt eine eigene firmeninterne soziale Plattform, auf der sich unsere Mitarbeiter informieren und sicher austauschen können. Dort werden Nachrichten veröffentlicht, die jeder frei kommentieren kann. Außerdem kann jeder Mitarbeiter eine Diskussion starten oder der Community eine Frage stellen. Dadurch wird die Mitarbeiterkommunikation immer mehr zum Dialog bzw. zur offenen Diskussion für jedermann.

médií velký pokrok. Výjimkou není ani interní komunikace: Siemens provozuje vlastní interní sociální síť, na níž se zaměstnanci mohou informovat a vyměňovat si názory. Zveřejňujeme zde zprávy, které může kdokoli libovolně komentovat. Kromě toho každý zaměstnanec může zahájit diskuzi nebo položit otázku. Komunikace mezi zaměstnanci se tak stává stále více dialogem, resp. otevřenou diskuzí pro každého.

HENNE-EI- PROBLEMATIK IN TSCHECHIEN

Interview mit Harald Hölzl,
General Manager
BMW Group Tschechien
Rozhovor s Haraldem Hölzlem,
general managerem
BMW Group Česká republika

PROBLEMATIKA SLEPICE, NEBO VEJCE V ČESKÉ REPUBLICE



Interview: Christian Rühmkorf
Foto: Tomáš Železný

Das Fundament seiner Karriere sind drei Buchstaben. Der Österreicher Harald Hölzl ist ein BMW-Mensch durch und durch. Seit 2014 Chef der BMW Group in Tschechien wohnt er mit seiner Lebensgefährtin und seiner sechsjährigen Tochter in Prag. Im Interview spricht er über Emotionen und Entscheidungen, Diesel und Elektromobilität in Tschechien, Startupper als Autohersteller, Carsharing und natürlich: die frisch enthüllte BMW-Vision.

Herr Hölzl, Sie sind frisch aus dem Urlaub in Kroatien zurück, haben dort ein Haus. Welcher BMW hat Sie dort hingebacht, nach Kroatien?

Ein X5 M50D. Ein M Performance. Und das lag einerseits natürlich an dem tollen Auto, aber auch an der Anhängerkuppelung. Damit ich mein Segelboot nach Kroatien ziehen kann.

Haben Sie sonst ein Lieblingsauto?

Ich würde schon sagen der X5. Einfach sportlich und ein SUV, genügend Platz. Ich möchte jetzt mit meinen 41 Jahren nicht mit der höheren Sitzposition kommen, aber es ist schon ein Vorteil, einen guten Überblick zu haben.

Wie wird dann Ihre Tochter in 12 Jahren von A nach B fahren?

Ich habe ihr das schon mal erklärt. Viele Leute haben Angst, wenn man das erzählt. Ja, das Auto kommt per Handy-Bestellung vollautomatisch und fährt die Tochter in die Schule. Da gruselt einigen davor, aber das ist die Zukunft. Ihr hat's jedenfalls gefallen. Meine Tochter wächst auch schon mit Elektromotor auf. Meine Lebensgefährtin fährt einen i3. Das ist für meine Tochter das alltägliche Fortbewegungsmittel. Sie grinst aber trotzdem, wenn ich am Wochenende mal einen M3 anstarte ...

Wie sieht die Geschäftsentwicklung bei BMW Tschechien aus?

Wir sind auf einem exzellenten Weg. Wir wachsen schneller als der Markt in Bezug auf alle Marken, BMW, Motorrad, Mini, BMW i und M. Im Vergleich zum letzten Jahr wachsen wir derzeit mit 15,5 Prozent per Halbjahr, letztes Jahr waren es 7,7 Prozent. Also wir haben schon ordentlich Zahn zugelegt und sind sehr zuversichtlich.

Diese Zuversicht ist ja bei der Autobranche in Deutschland im Augenblick gedämpft. In der Diskussion um den Diesel geht es hoch her. Spüren Sie, dass diese Diskussion auch nach Tschechien hineinwirkt?

Nein. Eigentlich gar nicht. Wir spüren zwar eine Nachfrage nach Benzinern. Vor allem jetzt bei unserem neuen 5er. Das hat aber mehr mit dem Motor an sich zu tun, weil der 40i in Fahrverhalten, Verbrauch und Dynamik einfach

Základem jeho kariéry jsou tři písmena. Rakušan Harald Hölzl je tělem i duší „BMW člověk“. Šéf BMW Group v České republice od roku 2014 bydlí se svou partnerkou a šestiletou dcerou v Praze. V rozhovoru mluví o emocích a rozhodování, o dieselu a elektromobilitě v Česku, o startupistech, kteří vyrábějí automobily, o carsharingu a samozřejmě také o právě představené vizi BMW.

Pane Hölzle, právě jste se vrátil z dovolené v Chorvatsku, kde máte dům. Které BMW vás tam dovezlo?

BMW X5 M50D M-Performance. A to samozřejmě jednak kvůli tomu, že je to skvělé auto, ale také kvůli jeho tažnému zařízení. Abych si mohl do Chorvatska odvézt plachetnici.

A které je jinak vaše oblíbené auto?

Řekl bych, že právě X5. Prostě sportovní a zároveň SUV, je tam dost místa. Nerad bych už teď, ve svých 41 letech, zdůrazňoval zvýšenou pozici sedadel, ale mít dobrý výhled je bezesporu výhoda.

Jak bude za 12 let jezdit z místa A do místa B vaše dcera?

Už jsem jí to jednou vysvětloval. Hodně lidí má obavy, když se o tom mluví. Ano, přes mobil se objedná plně automatické auto, které přijede a odveze dceru do školy. Někteří se toho děsí, ale to je budoucnost. Jí se to každopádně líbilo. Moje dcera už také vyrůstá s elektromobilem. Moje partnerka jezdí s i3. To je pro mou dceru běžný dopravní prostředek. Přesto se mi směje, když občas o víkendu nastartuji M3.

„Neodkládat diesel do kouta“

„Den Diesel nicht in eine Ecke stellen“

Jak se daří BMW v České republice?

Jsme na vynikající cestě. Rosteme rychleji než trh, a to u všech značek, BMW, motorky, MINI, BMW i a M. V porovnání s loňskem vykazujeme nyní pololetně růst o 15,5 procenta, loni to bylo 7,7 procenta. Výrazně jsme tedy zrychlili a jsme velice optimističtí.

Právě optimismus je ale v automobilové branži v Německu momentálně v útlumu. Hodně nahlas se diskutuje o naftových motorech. Pociťujete, že tahle diskuze ovlivňuje i Česko?

Ne, vůbec ne. Pociťujeme sice značný zájem o benzínová auta, teď především u naší nové řady 5. To je ale spíše



exzellent ist. Wir sehen in Tschechien keinen Trend aufgrund der Diskussion, die in Deutschland, Österreich und anderen Ländern die Medien dominiert, dass hier vom Diesel Abstand genommen wird. Unsere Diesel-Zahlen sind stabil.

Es gibt keinen Grund, sich vom Diesel abzuwenden?

Nein, er trägt maßgeblich zur CO₂-Reduktion bei, und ohne die modernen Diesel-Technologien, die wir bei BMW haben, würden wir die Emissions-Ziele gar nicht schaffen. Insofern plädiere ich dafür, die Konsumenten nicht zu verunsichern und den Diesel nicht in eine Ecke zu stellen, in die er nicht gehört.

Braucht die deutsche Autobranche einen Kulturwandel, wie VDA-Chef Matthias Wissmann das gefordert hat?

Wir legen die Sachen ehrlich auf den Tisch und haben hier immer eine klare Haltung gezeigt. So konnten wir seit 1995 die CO₂-Emissionen im Flottendurchschnitt um über 40 Prozent reduzieren, und deshalb erzielen wir in unabhängigen Vergleichen die niedrigsten Emissionen und differenzieren uns mit überlegener Technik vom Wettbewerb.

spojeno se samotným motorem, protože 40i má zkrátka vynikající jízdní vlastnosti, spotřebu a dynamiku. V Česku nepozorujeme žádný trend ústupu od dieselu na základě diskuze v médiích v Německu, Rakousku a ostatních zemích. Naše prodeje naftových aut jsou stabilní.

Není tedy žádný důvod upustit od dieselu?

Ne, naftový motor významně přispívá ke snížení CO₂ a bez moderních dieselových technologií, které máme v BMW, bychom nemohli dosáhnout emisních cílů. V tomto ohledu jsem rozhodně proti znervózňování zákazníků i proti odložení dieselového motoru do kouta, kam nepatří.

Potřebuje německá automobilová branže změnu kultury, jak to požadoval šéf německého Svazu automobilového průmyslu VDA Matthias Wissmann?

Vykládáme karty poctivě na stůl a vždy jsme v této věci zaujímali jasný postoj. Od roku 1995 se nám podařilo snížit emise CO₂ u všech modelů v průměru o více než 40 procent. Proto dosahujeme v nezávislých srovnáních nejnižších emisí a odlišujeme se od konkurence vyspělou technikou.

Wie sieht der BMW der Zukunft aus und welchen Antrieb hat er?

Der BMW der Zukunft wird verschiedene Antriebsarten haben. Wir können nicht mit einer Antriebsart die anstehenden Herausforderungen lösen. Es wird den Verbrennungsmotor geben, den Elektromotor und Hybride. 2025 werden wir 25 elektrifizierte Modelle anbieten – 12 davon rein elektrisch. Auf der IAA haben Sie das Konzeptfahrzeug des ersten rein elektrischen MINI Serienfahrzeugs gesehen. Er kommt 2019 auf den Markt. Den X3, als ersten rein elektrischen SUV, werden wir im Jahr 2020 einführen. Und derzeit bereiten wir alle Werke der BMW Group auf Elektromobilität vor. In Zukunft werden wir in der Lage sein, jedes Modell mit jedem beliebigen Antrieb auszustatten.

„Größere, teurere Fahrzeuge als in Österreich“

„Větší, dražší vozy než v Rakousku“

Sie kennen den BMW-Markt in Deutschland, in Österreich, in Tschechien. Worin unterscheidet sich der tschechische Markt, der tschechische Kunde?

Wir sehen in Tschechien einen klassischen Schwerpunkt in größeren, teureren Fahrzeugen als in Österreich oder Deutschland. X5, 5er, 7er und auch die ganzen Sportwagen. Was jetzt aber zu unserer Freude immer mehr wird, ist auch das Segment der kleineren Fahrzeuge, des 1er, 2er und MINI.

Jak bude vypadat BMW budoucnosti a jaký bude mít pohon?

BMW budoucnosti bude mít různé pohony. S jedním druhem pohonu nelze čelit současným výzvám. Bude existovat spalovací motor, elektromotor a hybridy. V roce 2025 budeme nabízet 25 elektrifikovaných modelů, z toho 12 čistě elektrických. Na frankfurtském autosalonu IAA jste mohli vidět koncept prvního čistě elektrického sériového MINI. Na trhu se objeví v roce 2019. X3 jako první čistě elektrické SUV uvedeme na trh v roce 2020. A v současné době připravujeme všechny továrny BMW Group na elektromobilitu. V budoucnu budeme schopni vybavit každý model jakýmkoli pohonem.

Znáte trh BMW v Německu, v Rakousku, v Česku. Čím se liší český trh a český zákazník?

V Česku je naše tržiště ve větších, dražších vozech než v Rakousku nebo Německu. Jsou to zejména modely X5, řada 5, řada 7 a také všechny sportovní vozy. Roste ale zájem o segment menších vozidel, řady 1, 2 a MINI, což nás velice těší. Souvisí to také s našimi produkty financování. Díky tomu oslovujeme širší cílovou skupinu.

Rýsuje se ještě nějaký nový trend v chování zákazníků?

Zákazník je stále náročnější. Přichází k obchodníkovi velmi dobře připraven a je také stále kritičtější, co se týče služeb. Například se nechce starat o to, kdy musí jeho auto do servisu. To jsme vyřešili již před několika lety odpovídajícími technologiemi, takže se auto do servisu ozve samo pomocí tzv. connected service a autosalonu nahlásí: „Zavolej zákazníkov, potřebuje vyměnit olej nebo zkontrolovat brzdy.“ A to je už samozřejmě velký komfort. Digitalizujeme, a to již řadu let.

Das liegt auch an den Finanzierungsprodukten, die wir entwickelt haben. Damit sind diese Fahrzeuge für eine breitere Zielgruppe erreichbar.

Zeichnet sich sonst ein neuer Trend im Kundenverhalten ab?

Der Kunde wird immer herausfordernder. Er kommt schon sehr gut vorbereitet zum Händler und ist auch immer kritischer, was die Services angeht. Zum Beispiel will er sich keine Gedanken darüber machen, wann sein Auto zum Service muss. Darauf haben wir schon vor einigen Jahren mit entsprechenden Technologien reagiert, so dass sich das Auto selbst beim Service meldet – mit Connected Service – und dem Autohaus verrät: „Ruf doch mal den Kunden an, der braucht neues Öl oder Bremsen.“ Und das ist natürlich schon sehr komfortabel. Wir sind schon mittendrin in der Digitalisierung, seit vielen Jahren.

Und der Vertrieb? Was passiert mit dem Händlernetz in digitalen Zeiten?

Der Dealer wird immer im Mittelpunkt des Geschehens sein. Ohne den Dealer, der mit dem Kunden in Kontakt ist, der auch für den Service gerade steht, wird's nicht funktionieren. Online Sales wird zwar immer wichtiger und sehr erfolgreich, aber in unserer Strategie sehen wir den Dealer als unerlässlich an. Ohne Menschen – das ist nicht die Art und Weise wie BMW den Vertrieb der Zukunft machen möchte.

Digitalisierung bedeutet natürlich einerseits mehr Freiheit, mehr Einfluss für jeden. Das trifft auf alle Lebensbereiche zu. Andererseits bedeutet es Kontrollverlust über den enormen persönlichen Datenfluss. Wie wird BMW mit diesem Widerspruch umgehen?

A odbyť? Co se stane se sítí obchodníků v digitální době?

Prodejce bude stále ve středu dění. Bez prodejce, který je v kontaktu se zákazníkem a zodpovídá i za servis, to nebude fungovat. Online obchody jsou sice stále důležitější a stále úspěšnější, ale pro naši strategii je prodejce nepostradatelný. Bez lidí to nejde, to není způsob, jakým by firma BMW chtěla dělat prodej v budoucnosti.

Digitalizace představuje samozřejmě na jedné straně více svobody, více vlivu pro každého, to platí pro všechny oblasti života. Na druhé straně znamená ztrátu kontroly nad obrovským množstvím osobních dat. Jak si poradí BMW s tímto rozparem?

Transparentností. Zcela jednoduše. Zákazník musí být stále v plném rozsahu informován, která data jsou kam předávána a za jakým účelem. A musí s tím souhlasit. Naše vozy to umožňují už dnes. Když nastoupím do nového služebního vozu, objeví se po několika kilometrech na displeji otázka, zda chci sdílet data, nebo ne, a která. Myslím si, že transparentnost zde zkrátka přispívá k důvěře. A ta je u digitalizace nesmírně důležitá. Již dnes shromažďují vozy BMW informace o aktuálním stavu silnic. Dají je k dispozici cloudu, který pak s předstihem informuje další účastníky provozu, jaké situace mohou na silnicích na své trase očekávat. To přináší také mnoho výhod.

Od roku 2014 jste generálním manažerem BMW Česká republika. Co pro vás jako vrcholového manažera bylo v těchto posledních třech letech největší výzvou?



Mit Transparenz. Ganz einfach. Der Kunde muss immer vollumfänglich darüber informiert sein, welche Daten wohin gehen und zu welchem Nutzen. Und er muss damit einverstanden sein. Und das leben unsere Fahrzeuge schon heute. Wenn ich in ein neues Dienstfahrzeug steige, bekomme ich nach wenigen Kilometern die Frage am Display, ob ich die Daten sharen möchte oder nicht und welche. Ich glaube, Transparenz trägt hier einfach zu einem Vertrauen bei, das extrem wichtig ist bei der Digitalisierung. Es sammeln schon heute BMWs Informationen über den aktuellen Straßenzustand. Die Fahrzeuge stellen das einer Cloud zur Verfügung, welche wiederum anderen Teilnehmern im Vorhinein verrät, welche Straßensituationen sie auf der Route erwarten. Das bietet eben auch viele Benefits.

„Tschechien hat für Bürger keine Kaufprämie bei E-Autos“

„Česko neposkytuje občanům žádné finanční pobídky na nákup e-aut“

Sie sind seit 2014 General Manager von BMW Tschechien. Was war für Sie als Top-Manager die größte Herausforderung in diesen letzten drei Jahren?

Wir haben in Prag eine große Restrukturierung durchgeführt, und es ist eine Herausforderung, wie wir alle wissen, gute Leute zu finden. Gute Mitarbeiter sind extrem knapp auf dem tschechischen Markt. Dennoch finden wir in allen unseren Recruitings junge, ambitionierte Mitarbeiter und sind sehr happy darüber. Wir sind sehr gut für die Zukunft aufgestellt, aber die Luft ist schon dünn am lokalen Arbeitsmarkt.

Zeichnen sich aus Ihrer Sicht neue Formen von Leadership ab?

Je authentischer man ist, desto besser. Es macht keinen Sinn, sich da irgendwelche Leadership-Styles anzueignen. Wenn ein Leader so ist, wie er ist, dann ist das meistens die beste Art und Weise, seine Teams zu führen. Geradlinig, pragmatisch.

Dürfen Top-Manager Schwächen zeigen? Und welche haben Sie?

Das ist ja wie beim Bewerbungsgespräch. ☺

Ich hoffe, nicht so unangenehm. Uns interessiert der Mensch hinter dem Auto. ☺

V Praze jsme provedli velkou restrukturalizaci, a jak všichni víme, je velkou výzvou najít dobré zaměstnance. Kvalitní zdroje jsou na českém trhu vzácné. Jsme rádi, že při všech našich nábořech nacházíme mladé, ambiciózní lidi. Na budoucnost jsme velmi dobře připraveni, ale na místním trhu se už nabídka pracovních sil hodně ztenčuje.

Rýsují se z vašeho pohledu nové formy vedení?

Čím je člověk autentičtější, tím lépe. Nemá smysl osvojovat si nějaké styly vedení. Když je leader takový, jaký normálně je, je to většinou nejlepší způsob, jak vést tým. Přímočaře, pragmaticky.

Mohou vrcholoví manažeři ukázat slabiny? A jaké máte vy?

To je jako u přijímacího pohovoru. ☺

Doufám, že ne tak nepříjemné. Nás zajímá člověk, který za autem stojí. ☺

Samozřejmě, že manažeři mohou ukázat slabé stránky. To patří k autenticitě. A jsem přesvědčen, že spolupracovníci to chtějí také. Chtějí člověka s emocemi, který trpí, když se někdy něco nedaří, a projevuje radost, když všechno běží dobře. Často potřebujeme emoce, aby se věci hnuly kupředu, abychom učinili správná rozhodnutí.

Takže také někdy děláte intuitivní rozhodnutí?

Ano, intuice je pro mě velice důležitá.

Teď se hodně rozjíždí vývoj pohonu. Co se týče elektrifikovaných aut, dala si automobilka BMW ve své strategii pro rok 2017 za cíl 100 tisíc prodaných vozů. Máte tady v Česku nějaký konkrétní „e-cíl“?

Česká republika jako jedna z mála zemí v Evropě neposkytuje občanům na nákup elektromobilů nebo hybridů žádné finanční pobídky. Žádné výhody pro soukromé zákazníky, žádné výhody pro firemní vozy, jako je tomu ve velké míře například v Rakousku. A to by pomohlo o něco snížit vstupní bariéru pro mnohé lidi a také oživit trh s elektromobilitou v Česku. To je velká škoda. Neexistují tu ani žádné střednědobé vládní iniciativy.

Firma BMW projevila velkou odvahu, když již v roce 2013 přišla na trh s i3, tedy s kompletně elektrifikovaným autem. Kolik i3 jste dosud v Česku prodali?

Ve své kategorii v segmentu prémiových vozů je i3 světovým bestsellerem, a také v Česku slavíme s tímto autem velké úspěchy. Od roku 2013 jsme zde celkem prodali více než 300 vozů. Celosvětově jsme na dobré cestě překonat hranici 100 tisíc prodaných elektrifikovaných vozů.

Natürlich dürfen Manager Schwächen zeigen. Das gehört zur Authentizität dazu. Und ich bin davon überzeugt, die Mitarbeiter wollen das auch. Einen Menschen mit Emotion, der leidet, wenn's mal schlecht läuft, und seine Freude zeigt, wenn's gut geht. Oft braucht man Emotion, um Sachen voranzubringen, um die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Sie treffen auch mal eine Bauchentscheidung?

Ich lege sehr viel Wert darauf, den Bauch einzusetzen, ja.

Die Antriebsentwicklung kommt jetzt gerade ziemlich in Fahrt. Was elektrifizierte Autos betrifft, hat BMW sich in seiner Strategie für 2017 100.000 verkaufte Stück als Ziel gesetzt. Haben Sie hier in Tschechien ein bestimmtes „E-Ziel“?

Tschechien hat als eines der wenigen Länder in Europa keinen financial incentive für private Käufer von elektrischen Autos oder Hybriden. Keine Vorteile für den Bürger, keine Vorteile für Firmenwagen, wie es ganz stark in Österreich der Fall ist. Und das würde helfen, um die Eintrittsbarriere für viele Menschen ein bisschen nach unten zu bringen und den Markt der Elektromobilität in Tschechien anzukurbeln. Das ist sehr bedauerlich. Es gibt hier auch keine mittelfristigen Initiativen seitens der Regierung.

BMW war ja sehr mutig, schon 2013 mit dem i3, also einem komplett elektrifizierten Auto, auf den Markt zu kommen. Wie viele i3 haben Sie bisher in Tschechien verkauft?

Der i3 ist weltweit ein Bestseller in seiner Kategorie im Premium-Segment, und auch in Tschechien haben wir mit diesem Auto große Erfolge. Insgesamt sprechen wir über mehr als 300 verkaufte Autos seit 2013. Weltweit sind wir auf einem sehr guten Weg, die 100.000 Marke bezüglich elektrifizierter Fahrzeuge zu knacken.

2021 soll der Tesla-Herausforderer BMW iNEXT auf den Markt kommen. Welche Bedeutung haben in der Strategie von BMW diese beiden Megatrends, E-Mobilität und autonomes Fahren?

Der BMW iNEXT wird unser nächster Innovationsträger mit elektrischem Antrieb und hochautomatisiert. Bei der IAA haben wir die BMW i Vision Dynamics vorgestellt, welche schon zeigt, wo's möglicherweise hingehet. Angesiedelt zwischen i3 und i8 sieht sie aus wie ein 4-türiger Coupé, dynamisch, aber auch praktisch. Mit einer Reichweite von 600 km und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4 Sekunden bringt die BMW i Vision Dynamics die E-Mobilität auf ein neues Level.

Was muss bis dahin geschehen in Sachen Ladeinfrastruktur?

Die Ladeinfrastruktur muss mit den Kommunen und Arbeitgebern ausgebaut werden. Das muss man gemeinsam stemmen.

V roce 2021 se má objevit na trhu konkurent Tesly BMW iNext. Jaký význam mají ve strategii BMW megatrendy elektromobilita a autonomní řízení?

Pro rok 2021 jsme oznámili BMW iNEXT. Bude to naše další inovační vozidlo s elektrickým pohonem a vysoce automatizované. Na autosalonu ve Frankfurtu jsme představili model BMW i Vision Dynamics, kde je už teď zřejmé, jak by mohla vypadat budoucnost elektromobilů. Koncept i Vision Dynamics je mezi modely i3 a i8, vypadá jako čtyřdveřové kupé, dynamické, ale také praktické. Dojezd 600 km a zrychlení na 100 km/h za 4 sekundy – to je jiná úroveň e-mobility.

Jak se do té doby musí změnit infrastruktura nabíjení elektromobilů?

Infrastruktura nabíjecích stanic musí být budována ve spolupráci s obcemi a zaměstnavateli. To je třeba zvládnout společně. V Německu nebo USA se investují miliardy do rozšíření této infrastruktury. Tak tomu musí být i v ostatních zemích. Bude to zřejmě trvat delší dobu, ale určitě to přijde, a je jedno, zda infrastrukturu dají k dispozici obce, zaměstnavatelé nebo průmysl. My tady v naší garáži máme například čtyři nabíjecí stanice, svá auta si úplně jednoduše můžete nabít, když jste v kanceláři.

Máte jako odbyt také možnost něco ovlivnit?

Skupina BMW spolupracuje v Evropě na zlepšení infrastruktury nabíjení s dodavateli energie. V Česku například s firmami PRE a ČEZ. Ale v Česku jde u elektromobilů a nabíjecí infrastruktury tak trochu o otázku „Co bylo dřív: slepice, nebo vejce?“



In Deutschland oder den USA werden ja Milliarden investiert, um die Ladeinfrastruktur zu vergrößern. Das muss auch in anderen Ländern passieren. Das wird wahrscheinlich noch länger dauern, aber das muss kommen, egal ob das die Kommunen zur Verfügung stellen, die Arbeitgeber oder die Industrie. Wir haben hier zum Beispiel vier Ladesteckdosen in unserer Garage, Mitarbeiter können ihre Autos im Büro laden, ganz einfach.

Haben Sie Einflussmöglichkeiten als Vertrieb?

Die BMW Group arbeitet in Europa mit den Energieprovidern zusammen, um die Ladeinfrastruktur zu verbessern. In Tschechien zum Beispiel mit PRE und ČEZ. Aber es ist ein bisschen ein Henne-Ei-Problem in Tschechien mit den Elektrofahrzeugen und der Ladeinfrastruktur.

Sie haben der tschechischen Polizei unter anderem elf i3 zur Verfügung gestellt. Haben Sie positive Rückmeldungen?

Nicht nur von der Polizei, auch von den Kommunen, die diese i3 einsetzen. Sie berichten, wie stolz die Polizisten in ihren i3s sind und dass es einen sehr positiven Eindruck hinterlässt, auch in der Bevölkerung. Für uns ist das ganze Projekt ein Riesenerfolg und wir erweitern es.

Sie selbst lieben das Autofahren. Ist das autonome Fahren das Ende vom Fahrspaß?

Überhaupt nicht. Ich fahr' oft auch den 7er, und der hat ja auch schon viele teilautonome Systeme. Das nimmt überhaupt nicht den Fahr'spaß, im Gegenteil. All diese Systeme erhöhen die Sicherheit und den Komfort für den Fahrer im täglichen Betrieb. Aber die Freude am Fahren steht auch immer im Zentrum beim BMW: Man kann also alles ausschalten, und das wird auch immer so bleiben.

Wie stark kommt es Ihrer Meinung nach zu einer Diversifizierung der Branche mit neuer Konkurrenz? Ich denke auch an Startups, die plötzlich mit einem E-Mobil auf den Markt kommen nach einem Jahr Entwicklungszeit.

Natürlich hört man viel von diesen Startups, die autonome, teilautonome, elektrifizierte Fahrzeuge auf den Markt bringen möchten. Die BMW Group ist 101 Jahre alt. Man braucht viel Know-how und viel Erfahrung, um auf diesem Markt so lange und so erfolgreich bestehen zu können. Und ich glaube, es wird sehr, sehr schwierig, für Startups in diesem Sektor Fuß zu fassen. Die großen Hersteller sind dominant und technologisch weit vorne. Die Patente für autonomes Fahren kommen zu einem signifikanten Teil von deutschen Herstellern. Meines Erachtens ist es schon schwierig, ein Fahrzeug zu entwickeln, das Marktreife hat und profitabel ist, wenn man bei Null anfängt.

Auch ein Trend: Carsharing. Ist das für BMW eher eine Bedrohung für den Absatz oder eine große Business-Chance?

České policii jste mimo jiné dali k dispozici jedenáct i3. Máte nějakou pozitivní zpětnou vazbu?

Nejen od policie, také od obcí, které používají tyto i3. Hlásí, jak jsou policisté hrdí na svá i3 a že zanechávají velmi dobrý dojem také u občanů. Pro nás je celý projekt obrovským úspěchem a budeme ho dále rozšiřovat.

Vy sám jízdu autem milujete. Znamená autonomní řízení konec radosti z řízení?

V žádném případě. Já často jezdím modelem řady 7 a ten už má také mnoho poloautonomních systémů. To ale vůbec neubírá na potěšení z jízdy, naopak. Všechny tyto systémy zvyšují bezpečnost a komfort řidiče v běžném provozu. Ale radost z řízení je u BMW stále středem pozornosti: Můžete tedy všechno vypnout, a tak tomu bude i v budoucnu.

„Je obtížné vyvinout vozidlo, pokud začínáte od nuly“

„Schwierig, ein Fahrzeug zu entwickeln, wenn man bei Null anfängt“

Do jaké míry dojde podle vašeho názoru k diverzifikaci branže s příchodem nové konkurence? Mám na mysli startupy, které po roce vývoje přijdou na trh s novým elektromobilem.

O těchto startupech, které chtějí přijít na trh s autonomními, poloautonomními elektrifikovanými vozy, se samozřejmě hodně mluví. Skupina BMW existuje už 101 let. Je potřeba mít hodně know-how a hodně zkušeností, abyste na tomto trhu obstáli tak dlouho a tak úspěšně. A domnívám se, že pro startupy bude velmi, velmi obtížné uchytit se v tomto sektoru. Velcí producenti jsou dominantní a technologicky hodně vpředu. Patenty v oblasti autonomního řízení pocházejí z velké části od německých výrobců. Pokud se začíná od nuly, je podle mého názoru velmi obtížné vyvinout vozidlo zralé pro trh, které by bylo ziskové.

A ještě jeden trend: carsharing neboli sdílení aut. Představuje pro BMW spíše ohrožení odbytu, nebo velkou obchodní příležitost?

Pro nás je to obchodní příležitost, vždyť provozujeme velmi úspěšné platformu pro carsharing Drive Now, v USA se

Für uns ist das eine Business-Chance, wir betreiben ja mit Drive Now, in den USA heißt der Service Reach Now, Carsharing-Plattformen recht erfolgreich. Wir sind in acht Ländern und zwölf Städten präsent. Ein absolut interessantes Business, jetzt und in Zukunft. Die Flotten werden vergrößert, Reach Now hatte kurz nach Launch schon 40.000 Nutzer.

Können Sie sich persönlich vorstellen, einen BMW nicht mehr zu besitzen, sondern mit anderen zu teilen?

Ob ich mein eigenes Auto mit anderen sharen würde? Ja! Das Auto für den täglichen Betrieb, why not? Ich hätte keine Berührungsängste mit dem Fahrzeugnetz. Unter der Woche fahr ich dann mit dem i3, bei Dienstreisen mit dem 7er und für den Wochenendtrip nach Kroatien buch' ich dann einen X5 mit Anhängerkupplung ... Alles per Mobiltelefon und mit Hol- und Bring Service. Perfekt!

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Hölzl! ➕

tato služba jmenuje Reach Now. Působíme ve dvanácti zemích a osmi městech. Je to velice zajímavý obchod, teď i v budoucnu. Vozový park BMW se zvětšuje, Reach Now měla krátce po uvedení na trh již 40 tisíc uživatelů.

Umíte si vy osobně představit, že už byste BMW nevlastnil, ale jenom sdílel s ostatními?

Jestli bych své vlastní auto sdílel s jinými? Ano! Auto pro denní potřebu, proč ne? Nepůsobilo by mi žádné problémy zapojit se do sítě sdílených vozidel. Během pracovního týdne bych pak jezdil v i3, na služební cesty vozem řady 7 a na víkendovou cestu do Chorvatska bych si zamluvil X5 s tažným zařízením... Vše přes mobilní telefon a s pick-up servisem. To by bylo perfektní.

Pane Hölzle, děkuji vám za rozhovor! ➕

AUTOLAND TSCHIECHIEN AM SCHE IDEWEG

Elektromotor, autonomes Fahren, Carsharing – die Fahrzeugindustrie steht vor einem Technologiewandel. Davon wird auch das Autoland Tschechien betroffen sein. Ist die Branche auf die Zeitenwende vorbereitet?

Gerit Schulze
Germany Trade & Invest

>>> 0,08 Prozent. Das ist der Anteil, den Elektroautos 2016 an den Neuzulassungen in Tschechien hatten. Gerade einmal 200 Pkw mit Batterieantrieb wurden zwischen Pilsen und Ostrava verkauft.

Noch mauer sieht es in den Fahrzeugfabriken aus. Bislang rollt kein einziges emissionsfreies Auto von den Fließbändern in Mladá Boleslav, Kolín oder Nošovice. Die 1,34 Millionen Pkw, die 2016 produziert wurden, laufen mit Diesel oder Benzin, im besten Fall – wie eine Handvoll Škodas – mit komprimiertem Erdgas.

Droht die Kernbranche der tschechischen Volkswirtschaft den Anschluss zu verlieren? Erste wichtige Abnehmer von Fahrzeugen aus Böhmen und Mähren haben das Ende des Verbrennungsmotors eingeläutet. Frankreich – Škodas neuntwichtigster Absatzmarkt – will ab 2040 den Verkauf von klimaschädlichen Pkw einstellen. Indien, wo Škoda sogar eigene Fabriken hat, lässt ab 2030 nur noch Elektroautos zu. In Norwegen registrierte Škoda 2016 mit 7.700 Autos einen neuen Verkaufsrekord. Nun wird dort diskutiert, schon ab 2025 nur noch emissionsfreie Neuwagen auf die Straße zu lassen.

Branche sieht sich gerüstet für den Wandel

Von Panik ist in Prag und Mladá Boleslav trotzdem nichts zu spüren. Im Gegenteil: Politik und Industrie sehen die einheimische Autoindustrie gut vorbereitet auf den bevorstehenden Technologiesprung. „Die Branche bleibt die Triebfeder der tschechischen Wirtschaft“, sagt Zdeněk Petzl, Geschäftsführer des Verbands AutoSAP. „Es gibt keinen Grund, sich vor der Umwälzung zu fürchten. Unsere Autohersteller nutzen schon jetzt modernste Forschungskapazitäten und setzen die neueste Technik ein, ebenso die Zulieferer.“

Petzl verweist auf die wachsenden Entwicklungsabteilungen in der Fahrzeugindustrie. „Der Automobilsektor hat in diesem Bereich bereits 7.000 Mitarbeiter eingestellt.“ Längst beschäftigten sich die Firmen mit Automatisierung, Digitalisierung und einer Online-Kontrolle der Produktionsprozesse.

Tatsächlich hat sich rund um den Fahrzeugbau in den letzten Jahren eine beeindruckende Forschungslandschaft entwickelt. Rund ein Drittel aller Entwicklungsausgaben der tschechischen Industrie fließen in diesen Sektor.

Das Forschungszentrum CEITEC in Brunn zum Beispiel ist Partner des europäischen Projekts AutoDrive, das Technologien für autonomes Fahren vorantreibt. In Roztoky bei Prag arbeiten Wissenschaftler an neuen Elektro- oder Hybridantrieben, machen konventionelle Verbrennungsmotoren effizienter und entwickeln Steuerungssysteme für autonomes Fahren. Das dortige Zentrum für nachhaltige Mobilität (CVUM) ist eine Außenstelle der Technischen Hochschule ČVUT. Zu den Auftraggebern gehören einheimische Maschinenbauer wie Motorpal und PBS ebenso wie ausländische Firmen, darunter Porsche, MBTech oder Eaton.

„Unternehmen sind keine verlängerte Werkbank mehr“

Angesichts solcher Vorzeigeprojekte macht sich der Prodekan der Maschinenbauakultät an der ČVUT, Professor Jan Macek, keine Sorgen um die Zukunft der einheimischen Automobilindustrie. Die Unternehmen seien anpassungsfähig und längst nicht mehr nur verlängerte Werkbänke. Sie lieferten die „passenden Lösungen für die Anforderungen der Märkte.“ Allerdings sollten die tschechischen Unternehmen selbstbewusster ihre Technologien vermarkten.

Macek erwartet „mindestens 20 bis 30 Jahre Übergangszeit“, bevor der Verbrennungsmotor durch modernere Technologien ersetzt werde. „Es ist nicht vernünftig, Investitionen jetzt nur in eine Richtung zu lenken“, meint der Wissenschaftler und kritisiert die einseitige Orientierung der EU und Deutschlands auf die Elektromobilität.

Der Forschungsfokus sollte nach Ansicht des Experten nicht nur auf der Weiterentwicklung der Fahrzeuge liegen, sondern auch auf dem Ausbau der Infrastruktur. Dazu zählt Macek Park & Ride-Parkflächen, Ladestationen für Elektrofahrzeuge und mehr Angebote für Carsharing.

Wurden in Tschechien 2012 erst neun Pkw geteilt, so sind es inzwischen laut Carsharing-Verband schon 350 (Interview zum Carsharing, S. 38-39, Anm. d. Red.). Größter Anbieter ist Car4Way, der seine Flotte in diesem Jahr auf 300 Fahrzeuge verdoppeln will. Škoda Auto kooperiert mit drei Hochschulen beim Aufbau eines Carsharing-Angebots für die Universitäten. Auch Privatautos werden immer häufiger geteilt. Hier ist das Prager Startup HoppyGo Marktführer mit rund 250 Teilnehmern.

Kohlekonzern investiert jetzt in Elektromobile

Selbst der Kohle- und Atomstromkonzern ČEZ findet Gefallen am Carsharing und ist im Sommer bei der französischen Vulog eingestiegen, einem weltweit führenden Anbieter von Carsharing mit Elektroautos. ČEZ will Vulog bei der Erschließung weiterer Auslandsmärkte unterstützen, ein Markteintritt in Tschechien ist geplant.

Ein Durchbruch der Elektromobilität würde dem Energieerzeuger neue Kunden beschern. Momentan holen sich in Tschechien erst 1.300 Autos ihren Treibstoff aus der Steckdose. Eine Studie von Roland Berger geht davon aus, dass die Zahl der Elektroautos bis 2020 auf 7.000 steigt.

ANZEIGE / INZERCE

BORGERS VÝZNAMNÝ DODAVATEL SVĚTOVÝCH VÝROBCŮ AUTOMOBILŮ

- tradice od roku 1866
- díly a výlisky z netkaných textilií pro interiéry a zavazadlové prostory vozů
- výroba z převážně recyklovaných materiálů
- 4 provozy, více než 3000 zaměstnanců na Rokycansku

Společnost **BORGERS CS spol. s r.o.** spolu se společností **OLBRICH - CZ spol. s r.o.**, (rovněž člen koncernu BORGERS), obsadily **první 2 příčky** ve 12. ročníku prestižního žebříčku **Štiky českého byznysu** v rámci Plzeňského kraje.

Borgers CS spol. s r.o.

Stehlíkova 1111
337 01 Rokycany - Nové Město
Tel.: +420 727 810 977

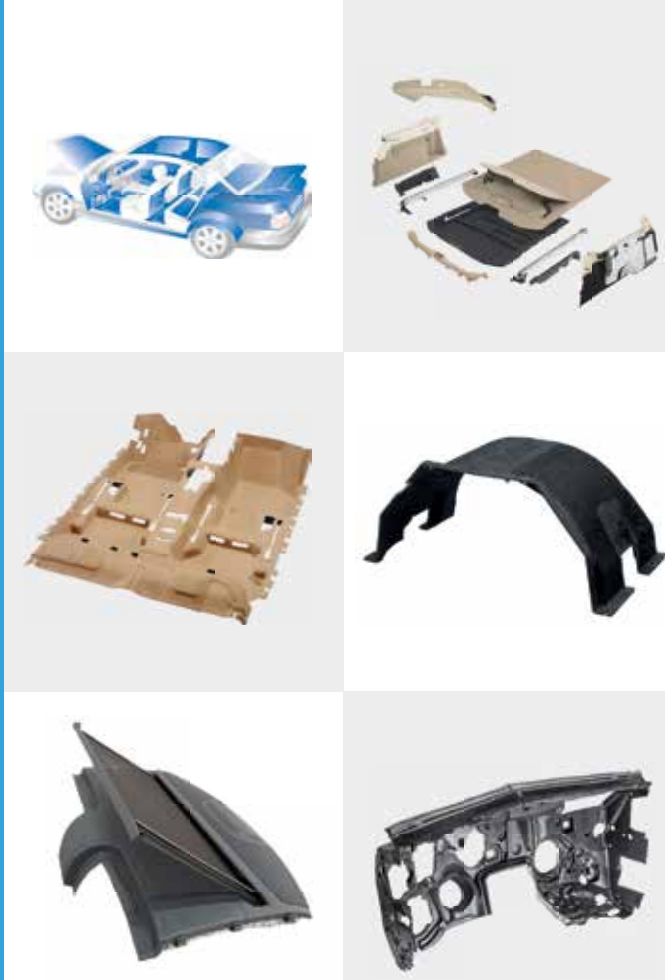
Jednatelé:

Uwe Hengstermann, CEO
Tel.: +420 371 700 226
uhengstermann@borgers-group.com

Lubor Šabacký, CFO
Tel.: +420 371 700 231
lsabacky@borgers-group.com

www.borgers-group.com

BORGERS
COMFORT FOR YOUR CAR



Dafür fehlt noch die Infrastruktur. Laut Branchenportal Hybrid.cz gab es Anfang 2017 nur 125 öffentliche Ladestationen im Land. Dort konnten rund 330 Autos gleichzeitig ihren Akku füllen. Die meisten Stromtankstellen betreibt ČEZ. Der Energieriese will bis Ende 2018 die Zahl seiner Ladestationen auf 150 verdoppeln. Auch E.on und RWE/Innogy haben Expansionspläne.

Staatliche Institutionen können seit 2016 Kaufprämien für die Anschaffung von emissionsarmen Autos beantragen. Um den Verkauf von Elektroautos anzukurbeln, ist außerdem ein Wegfall der Autobahnvignette für Batterieautos geplant, die Nutzung der Busspuren oder eine schnellere Abschreibung für Firmenwagen.

Erst 2020 erster Škoda mit Batterieantrieb

So richtig durchstarten kann die Technologie in Tschechien aber wohl erst, wenn Škoda in das Geschäft einsteigt. Denn auf den Autohersteller entfällt ein Drittel des Neuwagenmarktes. Ab 2020 will das Unternehmen sein erstes reines Elektroauto verkaufen. Fünf Jahre später soll jeder vierte Neuwagen mit Flügelpeil dann Hybrid- oder Elektroantrieb haben. Ein Vorreiter ist Škoda damit nicht gerade: Der schwedische Konkurrent Volvo hatte die Branche im Sommer mit der Ankündigung aufgeschreckt, ab 2019 nur noch Modelle mit Elektromotor anzubieten.

Aktuell präsentierte Škoda bei der Frankfurter Automesse IAA seine Studie Vision E mit 500 Kilometern Reichweite und einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Sprecher Štěpán Řehák beschreibt den Wagen als „Muster für die Zukunft von Škoda Auto“. Er sei „vollgestopft mit modernster Technologie wie autonomer Steuerung, induktiver Ladung oder einem lernfähigen Parksyste

Den Vorwurf, bei neuen Technologien den Anschluss zu verlieren, lässt Řehák daher nicht gelten. „Schon jetzt arbeiten mehr als 2.000 Ingenieure im Unternehmen an der technischen Weiterentwicklung der Autos.“ Sie teilten ihre Erfahrungen mit der gesamten VW Group.

Mit dem DigiLab betreibt Škoda Auto seit Anfang 2017 in Prag einen Inkubator für digitale Dienstleistungen rund ums Auto. Sie sollen das Fahren einfacher, sicherer, bequemer und effizienter machen. Ganz gezielt sucht Škoda dabei die Zusammenarbeit mit Startups, die Ideen für Konnektivität, Digitalisierung und Mobilität entwickeln. In seiner Strategie 2025 bekennt sich das Unternehmen zum Wandel vom Autohersteller zum Mobilitätsdienstleister.

Politik und Industrie schließen Zukunftspakt

Dieser Wandel wird Tschechiens Automobilindustrie insgesamt verändern. Im Frühjahr 2017 hatte sich die Branche in

Mladá Boleslav versammelt, um mit Politik, Wissenschaft und Verbänden über die Zukunft der Mobilität zu diskutieren. Die Regierung packt das Thema Smart Mobility nun offensiver an und hat drei Arbeitsgruppen gegründet: Das Wirtschaftsministerium kümmert sich um Elektromobilität, das Verkehrsministerium um autonomes Fahren, der Regierungskordinator für die digitale Agenda übernimmt die Digitalisierung. Noch im Herbst soll ein Memorandum zur Zukunft der tschechischen Automobilbranche verabschiedet werden.

Der Branchenverband AutoSAP sieht Tschechien daher gut aufgestellt für künftige Herausforderungen. Das Land könnte zum „Hub für autonome Steuerungen und Konnektivität“ werden, so Verbandschef Petzl. Auch bei der Entwicklung alternativer Antriebe sieht er Potenzial.

Das zeigt das Beispiel Continental. Der deutsche Kfz-Zulieferer baut gerade im mährischen Otrokovice sein Engineering Technology Hub Europe auf. „Dort haben wir ein Werk mit einer hohen Produktionsqualität, erfahrene Beschäftigte und eine ideale Lage“, begründet Sprecherin Regina Feiferlíková die Standortwahl. In dem Forschungszentrum sollen Ideen für Steuerungssysteme und autonomes Fahren entwickelt und sogleich in der Produktion getestet werden.

Beim autonomen Fahren will Tschechien eine Führungsrolle übernehmen. Es beteiligt sich am Projekt C-Roads, das die Verkehrskorridore von Deutschland bis nach Österreich besser verbinden und die technische Infrastruktur auf den neuesten Stand bringen soll. Verkehrsminister Dan Ťok macht sich für eine Teststrecke stark, auf der fahrerlose Autos zertifiziert werden könnten. Dafür ist das mittelböhmisches Velim im Gespräch, wo es bereits ein großes Testgelände für Schienenfahrzeuge gibt. Termin für eine mögliche Fertigstellung ist das Jahr 2020.

Daneben sollen „echte“ Straßenabschnitte genutzt werden, um die Funktionsweise von autonom rollenden Autos zu untersuchen. Die Regierungen Tschechiens und der Slowakei haben eine Vereinbarung unterzeichnet, nach der die Autobahn D2 zwischen Brunn und Bratislava dafür in Frage käme.

Teststrecke für autonomes Fahren in Ústí geplant

Ústí nad Labem hat den Anspruch, erste tschechische Stadt zu werden, in der autonom fahrende Autos im normalen Stadtverkehr unterwegs sind. Dabei ist auch eine Anbindung an die nahe gelegene Autobahn D8 Richtung Dresden geplant, um mit Forschungseinrichtungen in Deutschland zu kooperieren. Für die sogenannte Smart Zone, mit der Ústí nad Labem zum Forschungs- und Entwicklungszentrum für autonome Steuersysteme und Smart Mobility werden will, hofft die Bezirksverwaltung auf

staatliche und EU-Subventionen. Die lokale Presse berichtete, dass BMW Interesse an einem Testzentrum in der Region haben soll. Dafür gibt es bislang aber keine Bestätigung des Autokonzerns.



Dafür hat der französische Kfz-Zulieferer Valeo bereits eine Entwicklungsabteilung in den Bezirk Ústí nad Labem verlegt und erforscht dort Technologien für das Auto der Zukunft.

ANZEIGE / INZERCE

Nach Presseberichten kooperiert Bosch mit Valeo bei der Entwicklung von Sensoren, Lasertechnik und Software für autonomes Fahren.

Ebenfalls zur technologischen Spitze könnte Tschechien bei der Produktion von Speichern für das elektromobile Zeitalter aufschließen. Das US-Unternehmen A123 Systems produziert seit Frühjahr dieses Jahres in Ostrava Lithium-Ionen-Akkus. Ganz in der Nähe baut die einheimische HE-3DA Technologies ein Werk für sogenannte 3D-Lithiumbatterien auf. Die Technologie soll sich von herkömmlichen Modellen durch eine höhere Energiespeicherdichte und durch geringere Produktionskosten unterscheiden. Außerdem hofft die Prager Olife Corporation auf EU-Förderung für eine Produktion von bleifreien leichten Starterbatterien. Die japanische Central Glass plant in Pardubice die Herstellung von Elektrolyten, die in Batterien für Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen. Mit Tschechien ist also auch künftig als wichtiger Zulieferer der Automobilindustrie zu rechnen.

Mehr Infos unter: www.gtai.de/tschechische-republik oder bei Twitter: @GTAI_Prag

www.bechtoplast.czinfo@bechtoplast.cz

Kunststoffe in Bestform I plasty v nejlepší formě

VERLÄSSLICHER PARTNER FÜR:

Pharmaindustrie • Medizintechnik • Automobilindustrie • Chemieindustrie • Lebensmittelindustrie

Herstellung qualitativ hochwertiger Plastikbehälter von 2 ml bis 2500 ml

Zertifiziertes Qualitätsmanagement nach DIN EN ISO 9001

Breites Sortiment an Standardprodukten

SPOLEHLIVÝ PARTNER PRO:

farmaceutický průmysl • zdravotnickou techniku • automobilový průmysl • chemický průmysl • potravinářský průmysl •

Výroba vysoce kvalitních plastových nádob od 2 ml do 2500 ml

Řízení jakosti certifikováno dle DIN EN ISO 9001

Široký sortiment standardních produktů

bechtoplast s.r.o.
zpracování plastu

ŽATECKÁ 501 · CZ-331 41 KRALOVICE · TEL. +420 373 035 070 · FAX +420 373 395 396

DIE ZUKUNFT VON

VW, Mercedes, Audi, BMW, Porsche... Jedes Jahr laufen fast 6 Millionen Pkw in Deutschland vom Band, hergestellt von über 800.000 Menschen in der Auto- und Zuliefererindustrie. „Systemrelevant“ heißt es von vielen Seiten. Aber dieser Industriezweig steht im Umbruch wie kaum ein anderer. Quo vadis? Das haben wir die Chefs vom Verband der Automobilindustrie und vom Bundesverband eMobilität gefragt.

Deutschland



Matthias Wissmann

Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)



Kurt Sigl

Präsident des Bundesverbandes eMobilität e.V. (BEM)

ROLLE DES VERBRENNUNGSMOTORS?

Ich bin davon überzeugt, dass der Verbrenner, insbesondere der Diesel, auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird. Moderne, besonders schadstoffarme Dieselmotoren sind aufgrund ihres geringen Verbrauchs mittelfristig weiterhin unverzichtbar, um die CO₂-Ziele der EU zu erreichen. Der Diesel hat gegenüber einem vergleichbaren Benziner einen um bis zu 25 Prozent geringeren Kraftstoffverbrauch und um bis zu 15 Prozent geringere CO₂-Emissionen. Hinzu kommt: Die erdölnabhängigen und CO₂-neutralen „E-Fuels“ könnten zusätzlich zu alternativen Antrieben eine weitere Option für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft sein.

Der Verbrennungsmotor war und ist Motor der Mobilität, des Güterverkehrs und der mobilen Arbeitsmaschinen. Diese Rolle wird sukzessive durch alternative Antriebe ergänzt und irgendwann vollständig ersetzt werden. Neben der schädlichen Stickoxid- und CO₂-Belastung, die durch das Verbrennen von Diesel oder Benzin verursacht wird, sorgt auch die zunehmende Öl-Knappheit für keine guten Zukunftsprognosen. Für Kunststoffe und Medikamente haben wir nach aktueller Wissenschaft keine Alternative zum Öl – es einfach zu verbrennen, wäre vor dem Hintergrund wohl die denkbar dümmste Anwendung.

ROLLE DER E-MOBILITÄT?

Die Elektromobilität kommt. Die deutschen Hersteller haben betont, dass bis zum Jahr 2025 aller Voraussicht nach weltweit 15 bis 25 Prozent der neu zugelassenen Pkw einen E-Antrieb haben werden. Deshalb investieren unsere Unternehmen – neben der Digitalisierung – massiv in alternative Antriebe, vor allem in die Elektromobilität. Insgesamt werden das bis zum Jahr 2020 rund 40 Milliarden Euro sein. In Deutschland liegt der E-Anteil an allen Pkw-Neuzulassungen mit 1,4 Prozent doppelt so hoch wie im Vorjahr. Der Umweltbonus ist hier ein wichtiger Treiber. Gleichzeitig bauen unsere Hersteller das Modellangebot an E-Autos bis zum Jahr 2020 weiter aus – von heute 30 Modellen auf rund 100.

Circa 20 Prozent der CO₂-Emissionen und 38 Prozent der Stickoxid-Emissionen in Deutschland entstammen dem Verkehrssektor. Elektromobilität ist daher keine Option, sondern die einzige Möglichkeit, die wachsenden globalen Mobilitätsbedürfnisse überhaupt noch zu gewährleisten und gleichzeitig die europäischen Klimaschutzziele einzuhalten.

AUTO & MOBILITÄT

VERÄNDERUNGEN DURCH CARSHARING?

Wir wissen: Die Städte wachsen, und der urbane Verkehr nimmt zu. Wir brauchen daher intelligente Lösungsansätze. Um Mobilität auch künftig effizient, umweltschonend und sicher zu gestalten, ist Carsharing ein Instrument, das dazu beitragen kann, die Infrastruktur zu entlasten. Ziel der deutschen Automobilhersteller ist es, bis zum Jahr 2020 in den 20 größten deutschen Städten mindestens eine freefloating Carsharing-Option zu geben. Denn vor allem das stationsunabhängige Carsharing, bei dem der Fahrer sein Auto einfach an der Straße parken kann, anstatt es an einer Station abgeben zu müssen, kommt bei den Kunden an. Seitdem die deutschen Hersteller dieses flexible Konzept anbieten, entscheiden sich immer mehr Nutzer dafür.

Das Mobilitätsverhalten der Großstadtbewohner hat sich radikal verändert. Das Auto verliert zunehmend seinen Wert als Statussymbol und wird vielenorts nur noch als ein Transportmittel unter vielen wahrgenommen. Statt eines eigenen Fahrzeugs nutzen die meisten Großstädter eine Vielzahl verschiedener Mobilitätsdienstleistungen – je nachdem wohin und zu welcher Zeit die Fahrt gehen soll. Als Mobilitätsbaustein kann Carsharing – elektrisch oder konventionell – neben Taxi, Bus, Bahn, Fahrrad und dem eigenen Pkw Teil eines intermodalen Mobilitätsangebotes sein.

WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DEUTSCHLANDS: ROLLE DER POLITIK?

Wirtschaftspolitisch besteht weder national noch international – Stichwort Handelspolitik – Anlass, sich entspannt zurückzulehnen. Deutschland muss in der kommenden Legislaturperiode wieder wesentlich stärker an seiner Wettbewerbsfähigkeit arbeiten. Das ist auch für den Automobilstandort Deutschland, gerade aus Sicht der Zulieferer, unverzichtbar. Der Wind wird rauer. Die gute Beschäftigungslage an unseren Inlandsstandorten hängt entscheidend von der Exportstärke unserer Industrie ab. Sie ist nicht naturgegeben. Offene Märkte und damit eine klare Handelspolitik sind wichtiger denn je. Exportstärke muss darüber hinaus Tag für Tag neu erarbeitet werden.

Wenn wir das Klimaschutzabkommen von Paris erfüllen wollen, müssen wir unsere Mobilität bis 2050 auf alternative Verkehrsträger umgestellt haben. Bei einer Fahrzeug-Lebensdauer von bis zu 20 Jahren bedeutet das, dass wir spätestens ab 2030 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zulassen dürfen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie zu erhalten, müssen jetzt auch auf politischer Ebene die entscheidenden Weichen gestellt werden, um für alle Akteure eine Planungs- und Rechtssicherheit zu schaffen.

IHRE KURZE MARKTPROGNOSE:

Die Perspektiven für das Gesamtjahr 2017 sind ordentlich. Der Pkw-Weltmarkt wächst weiter auf 84,5 Millionen Pkw (+2 Prozent), auch wenn sich die hohe Wachstumsdynamik der großen Märkte – USA, China, Europa – verringert hat. Für Deutschland erwarten wir, dass die Pkw-Inlandsproduktion 2017 mit 5,6 Millionen Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau liegen wird (-2 Prozent), das gilt auch für den Export (4,3 Millionen Pkw). Zum einen wirkt sich hier die Abschwächung des britischen Marktes aus, zum anderen die steigende Auslandsproduktion. Auch gehen wir davon aus, dass der Pkw-Inlandsmarkt 2017 mit 3,35 Millionen Neuzulassungen sein hohes Niveau halten wird. Die Beschäftigungslage mit derzeit 812.000 Mitarbeitern ist sehr erfreulich. Es ist der höchste Stand seit 26 Jahren. ☺

2025 rechnen wir mit einem Gesamtanteil von mindestens 10 Prozent rein elektrisch betriebener Fahrzeuge, also ca. 5 Millionen. Zu den Vorreitern gehören Firmenfuhrparks, kleine und mittelständische Unternehmen sowie der Neuen Mobilität gegenüber offene Nutzer. Diese Prognose hängt jedoch ganz entscheidend von den gesetzgeberischen Rahmenbedingungen ab. Sind diese gut für Verbrenner, wird die Zahl sehr viel kleiner ausfallen. Wenn wir es aber schaffen, die Rahmenbedingungen so zu verändern, dass sie in der Lage sind, eine emissionsarme Mobilität zu befördern, dann wird die Zahl deutlich höher ausfallen. Wir haben es also selbst in der Hand, ob wir weiter auf eine klima- und gesundheitsschädigende Technologie setzen oder uns einem globalen Megatrend anschließen wollen und uns tatsächlich auf den Weg machen, Leitmarkt und Leitanbieter zu werden. ☺



Dr. Michael J. Griffin is a professor of Mechanical Engineering and the director of the Center for Experimental and Computational Acoustics at the University of Virginia. He has a B.S. in Mechanical Engineering from the University of Virginia and a Ph.D. in Mechanical Engineering from the University of California, Berkeley. He has been a faculty member at the University of Virginia since 1995 and has been the director of the Center for Experimental and Computational Acoustics since 2005. He has received several awards, including the ASME Distinguished Achievement Award in 2008 and the ASME Distinguished Service Award in 2015. He is currently a member of the ASME Council and the ASME Board of Governors.

ROLE SPALOVACÍHO MOTORU?

ROLE ELEKTROMOBILITY?

A MOBILITY

Německo

MĚNÍ CARSHARING TRH?

Způsob dopravy obyvatel velkoměst se radikálně změnil. Auto čím dál více přestává být symbolem úspěchu a mnozí jej často považují pouze za dopravní prostředek. Většina lidí ve velkých městech místo vlastního vozidla využívá pro přepravu různých služeb – podle toho, kdy a kam se potřebují dostat. Vedle taxislužby, autobusu, vlaku, kola a vlastního automobilu může být jakožto základ mobility součástí kombinované nabídky carsharing, využívající elektromobily či „klasické“ automobily.

KONKURENCESCHÖPNOST NĚMECKA: ROLE POLITIKY?

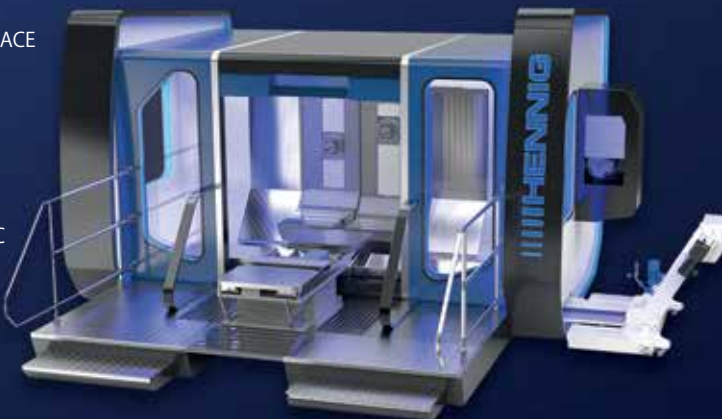
Pokud máme dodržet pařížskou klimatickou dohodu, musíme do roku 2050 přejít na alternativní pohony. Životnost automobilů je zpravidla až 20 let. To znamená, že nejpozději od roku 2030 by měla být povolována pouze registrace vozidel bez emisí. Aby německý automobilový a dodavatelský průmysl zůstal konkurenceschopný, je potřeba, aby i na politické úrovni byl vytýčen směr dalšího vývoje a všichni zúčastnění tak měli právní jistotu i jistotu při plánování.

PROGNÓZA VÝVOJE TRHU:

Výhlídky na rok 2017 jsou solidní. Celosvětový trh s osobními automobily vzroste o dvě procenta na 84,5 milionu automobilů, a to i přesto, že velké trhy – USA, Čína a Evropa – už nerostou tak dynamicky. V Německu očekáváme, že v letošním roce bude vyrobeno 5,6 milionu osobních automobilů, což je o něco méně než loni (-2 procenta). To samé platí i pro export (4,3 milionu osobních automobilů). Na tento vývoj má vliv jednak oslabení britského trhu a jednak rostoucí výroba v zahraničí. Zároveň očekáváme, že německý trh s osobními automobily letos zůstane na vysoké úrovni 3,35 milionu nově registrovaných vozidel. Velmi potěšitelný je vývoj zaměstnanosti v automobilovém průmyslu. V současné době v tomto odvětví pracuje 812 tisíc lidí, což je nejvíce za posledních 26 let. 

Počítáme s tím, že v Německu bude mít v roce 2025 celkem minimálně 10 procent, tedy cca 5 milionů automobilů, čistě elektrický pohon. K průkopníkům v této oblasti patří firemní vozové parky, malé a střední podniky a uživatelé, kteří jsou otevření nové mobilitě. Tato prognóza ovšem zcela zásadně závisí na zákonodárných rámcových podmínkách. Pokud budou zvýhodněny spalovací motory, bude počet elektromobilů mnohem nižší. Pokud se nám ale podaří změnit rámcové podmínky tak, aby byla podporována doprava s nízkými emisemi, bude jich mnohem více. Záleží tedy pouze na nás, zda se rozhodneme pro technologii, které škodí klimatu a zdraví, nebo se připojíme ke globálnímu megatrendu a vydáme se cestou lídrů trhu a předních dodavatelů. ➡

TELESKOP-STAHLABDECKUNGEN	–	TELESKOPICKÉ OCELOVÉ KRYTY
SPÄNEFÖRDERER/FILTERSYSTEME	–	DOPRAVNÍKY TRÍSEK/SYSTÉMY FILTRACE
FALTENBÄLGE	–	SKLÁDANÉ MĚCHY
MASCHINENUMHAUSUNGEN	–	OPLÁŠTĚNÍ STROJŮ
GENERATORUMHAUSUNGEN	–	OPLÁŠTĚNÍ GENERÁTORŮ
ROLLOABDECKUNGEN	–	ROLOVÉ KRYTY
FLEXIBLE ABDECKSCHÜRZEN	–	FLEXIBILNÍ ZAKRÝVACÍ CLONY
ABSTREIFERSYSTEME	–	STÍRACÍ SYSTÉMY
STABILASTIC TELESKOP-FEDERN	–	TELESKOPICKÉ PRUŽINY STABILASTIC
STABIFLEX LEITUNGSFÜHRUNGEN	–	KABELOVÁ VEDENÍ STABIFLEX
XYZ-MODULARE SYSTEME	–	XYZ-MODULÁRNÍ SYSTÉMY
KUNDENSPEZIFISCHE LÖSUNGEN	–	ŘEŠENÍ NA MÍRU
SERVICE/REPARATUR	–	SERVIS/OPRAVY



Auto + Wirtschaft 2016

Produktion

produzierte Pkw
Pkw pro 1.000 Einwohner

Export

Automobilindustrie
Anteil am Gesamtexport

Beschäftigte

in der Automobilbranche
Anteil am gesamten verarb. Gewerbe
Bruttomonatsverdienst

Anteil an Bruttowertschöpfung

Auto + hospodářství 2016

výroba

osobní automobily
vyrobené osobní automobily na 1000 obyvatel

export

automobilový průmysl
podíl na celkovém exportu

zaměstnanci

automobilový průmysl
podíl na zpracovatelském průmyslu
měsíční hrubá mzda

podíl na hrubé přidané hodnotě

.de

.cz

5.746.808
69

227,9 Mrd. €
18,8 %

808.491
15 %
ø 4.687 €

2015: 4,5 %
2016: 5,6 %

Das Auto

Top-Marken (Neuzulassungen)

Januar – August 2017

1. Volkswagen 425.875
2. Mercedes 223.933
3. Audi 200.344
4. BMW 171.537
5. Opel 165.635
6. Ford 165.086
7. Škoda 127.231

Kraftstoffe (Neuzulassungen 2016)

Benzin
Diesel
Hybrid
Elektro

Durchschnittsalter (Jahre)

E-Auto (Ende 2016)

Anzahl E-Fahrzeuge
öffentliche Ladepunkte

Auto

top značky automobilů (nově registrované)

leden – srpen 2017

1. Škoda 82.267
2. Volkswagen 26.598
3. Hyundai 20.992
4. Ford 15.268
5. Dacia 12.378
6. Renault 10.196
7. Kia 8.938

podíl vozidel dle pohonu (nově registrované 2016)

benzín
diesel
hybrid
elektro

průměrné stáří automobilu (let)

e-auto (konec roku 2016)

počet elektromobilů
počet veřejně přístupných nabíjecích míst

%

%

52,1
45,9
1,4
0,34
9,3

1.200
330

Personenmobilität

Pkw
Zug
(Reise-)Bus, Oberleitungsverkehr

Mobilita osob

osobní automobily
vlak
autobusy, trolejbusy, tramvaje

%

%

85,6
8,4
6

Quellen: Statistisches Bundesamt, Eurostat, KBA, VDA, NPE, Tschechisches Statistikamt, Verband der tschechischen Automobilindustrie (AutoSAP), Verband der Automobilimporteure (SDA), Verband der Elektromobilitätsindustrie, Tschechische Presseagentur

Zdroje: Spolkový statistický úřad, Eurostat, Spolkový úřad pro motorová vozidla (KBA), Svaz automobilového průmyslu (VDA), Německá platforma pro elektromobilitu (NPE), ČSÚ, AutoSAP, Svaz dovozců automobilů (SDA), Asociace elektromobilového průmyslu, ČTK

IST DAS RECHT DER BREMSKLOTZ DER MODERNEN MOBILITÄT? JE PRÁVO BRZDOU MODERNÍ MOBILITY?



>>> Route 66 oder deutsche Autobahnen – das Auto als Inbegriff der persönlichen Freiheit. Doch dies ändert sich. Eine Blackbox im Auto spart Versicherungsprämien. Ein Notrufsystem gibt EU-weit ab 2018 in neuen Autos automatisch die Lage an. Mautstationen erfassen schon heute unsere Fahrstrecke, eingeschaltete GPS-Geräte ermöglichen eine komfortable Strecken- und Stauanzeige. Risiko für die Privatsphäre? Mit der Datenflut kommt die Flut der rechtlichen Fragen:

- Wer soll auf diese Daten zugreifen können? Ein Unfallgegner, der mir überhöhte Geschwindigkeit nachweisen will, oder dass ich zum Unfallzeitpunkt mein Handy bedient habe?
- Wer haftet bei einem Softwarefehler? Wenn durch fehlerhafte Programmierung alle Autos gegen die Einbahnstraße geleitet werden?
- Schlimmer noch: Hacker. Wer haftet, wenn über schlecht gesicherte Schnittstellen von außen die Kontrolle über den Pkw übernommen wurde?

Und doch wird man Lösungen finden – wie es Juristen seit 4000 Jahren tun. Die Vernetzung der elektronischen Helfer erhöht die Sicherheit des Straßenverkehrs, sinkende Unfallzahlen werden das autonome Fahren weiterhin fördern. Um Recht und technischen Fortschritt ins Gleichgewicht zu bringen, muss das per se konservative Recht weiterentwickelt, idealerweise schon von Anfang an in der Entwicklung einbezogen werden. In Deutschland hat man beim autonomen Fahren Fortschritte gemacht. Auch früher kaum lösbare Probleme (Soll das Auto gegen die Wand fahren und den Fahrer gefährden oder die Mutter mit Buggy überfahren?) sind schon vertretbar eingeordnet.

Ein Gesetzgeber ist immer langsam und auf ein Land beschränkt. Lobenswert ist der EU-Versuch, mit der GDPR eine einheitliche Rechtsordnung im europäischen Datenschutz zu schaffen. So haben wir gute Chancen, neben technischen auch globale juristische Standards in der digitalen Welt zu setzen – wie schon das Exportprodukt deutsches BGB. ➡

>>> Na Route 66 oder na německých dálnicích – auto je symbolem osobní svobody. Ale to se mění. Černé skříňky v autech snižují pojistné, systém tišňového volání, který bude od roku 2018 instalován do všech nových aut v EU, bude automaticky udávat polohu vozu, mýtné stanice již dnes monitorují naše cesty a GPS umožňuje sledovat trasy a zácpy na silnicích. Jsou tyto změny rizikem pro naše soukromí? Záplava dat s sebou přináší i záplavu právních otázek:

- Kdo může mít přístup k těmto datům? Účastník nehody, který mi chce dokázat, že jsem jel extrémně rychle nebo že jsem telefonoval za jízdy?
- Kdo ručí při chybě softwaru: pokud například kvůli programovací chybě vjedou všechna auta do jednosměrky?
- A ještě horší varianta: Nestanou se auta plná elektroniky cílem hackerů? Kdo bude ručit v případě hackerských útoků způsobených špatně zabezpečeným rozhraním?

Advokáti hledají a nacházejí řešení společenských problémů už 4000 let a stejně tomu bude i tentokrát. Propojení elektroniky zvýší bezpečnost silničního provozu. Klesající počet nehod bude silným argumentem pro podporu autonomního řízení. Aby se vyrovnalo právo a technický pokrok, musí se právo dále vyvíjet a předpovídat problémy nejlépe už na začátku vývoje. V Německu se udělaly v autonomní jízdě pokroky. I se složitými etickými problémy (Má auto narazit do zdi a ohrozit řidiče, nebo přejet matku s kočárkem?) si samořídící auto již dokáže poradit.

Zákonodárce bývá pomalý a je omezen jen na svou zemi. Proto pokus EU vytvořit prostřednictvím GDPR jednotný právní řád na ochranu dat je chválný. Tato iniciativa nám dává šanci prosadit v digitálním světě kromě technických i globální právní standardy – stejně jako tomu bylo v případě „exportu“ německého občanského zákoníku před 100 lety. ➡

Arthur Braun, Rechtsanwalt | advokát
bvp Braun Partners

Wann endet der Verbrennungsmotor? Kdy skončí spalovací motor?



Jan Macek

Prodekan für F&E, Fak. Maschinenbau, TU Prag | proděkan pro VaV, Fak. strojní, ČVUT

Bei den Pkw definitiv nicht vor 2050. Bei E-Autos argumentiert man mit dem zukünftigen Fortschritt, nicht mit dem aktuellen Stand. Ein ähnlicher Ansatz gilt für Finanzprodukte. Dieser ist oft ein Handel mit Hoffnungen, nicht mit der Realität; das hat die letzte große Rezession verursacht. Man muss Lösungen prüfen und nicht in Glücksspiel investieren. Der Einfluss des Menschen auf den Klimawandel kann wahr sein. Die Philosophie, ein Vorbild für die ganze Welt zu sein, wird die Welt jedoch nicht retten, und die europäische Leistungsfähigkeit, nicht nur in der Automobilindustrie, garantiert zerstören.

V osobních vozidlech rozhodně neskončí před rokem 2050. U elektromobilů se argumentuje budoucím pokrokem, nikoli současným stavem. Obdobný postup u finančních produktů – tedy obchod s nadějí, ne realitou – zavinil poslední velkou recesi. Je nutno řešení ověřovat, ne hazardně investovat. Argument lidského vlivu na globální klimatickou změnu může být pravdivý. Filozofie dávání příkladu celému světu ale svět nezachrání a evropskou výkonnost, a to nejen v automobilovém průmyslu, zaručeně zničí.

Wir verfolgen die Debatte über die Verbrennungsmotoren genau und unterstützen eine Diskussion, die neutral ist und auf Tatsachen beruht. Wir sind überzeugt, dass der Verbrennungsmotor zusammen mit anderen Technologien, wie Hybriden oder Elektromobilen, Teil einer Mobilitätslösung der Zukunft bleibt. Wir wollen unsere technologischen Möglichkeiten offen halten und uns nicht nur auf einen Weg beschränken. Bei Emissionen von Verbrennungsmotoren können auch erhebliche Fortschritte erzielt werden, beispielsweise durch synthetische Kraftstoffe.



Milan Šlachta

Repräsentant | reprezentant Bosch Group CZ & SK

Pozorně sledujeme debatu o spalovacích motorech a podporujeme diskuzi, která je neutrální a postavená na faktech. Jsme přesvědčeni, že spolu s ostatními technologiemi, jako jsou hybridy nebo elektromobily, zůstává spalovací motor součástí řešení mobility budoucnosti. Chceme udržet naše technologické možnosti otevřené a neomezovat se pouze na jednu cestu. Pokud jde o emise ze spalovacích motorů, významného pokroku lze dosáhnout například prostřednictvím syntetických paliv.



Hans-Jörg Schmidt

Prager Korrespondent | pražský korespondent WELT-Gruppe/N24

Hurrikane in den USA, Smog in Chinas Großstädten – Klimakiller wie herkömmliche Autos müssten so rasch wie möglich stillgelegt werden. Andererseits liebe ich mein Auto – einen Benz(iner). Ein Tesla, obwohl bewundernswert schön, ist zu teuer, seine Batterieleistung zu gering. In Tschechien gibt es zudem bislang kaum Ladestationen. Bleibt nur, mein Fahrverhalten zu verändern. In Prag kein Problem – ein perfekter öffentlicher Nahverkehr. Ich habe aber auch vier Jahre auf einem böhmischen Dorf gelebt – mit zwei Bussen am Tag, einer morgens, einer abends. Da geht ohne Auto nichts. Es braucht Alternativen!

Hurikány v USA, smog v čínských velkoměstech. Zabíjáci klimatu jako tradiční auta by měli co nejdříve skončit. Ale já svůj Mercedes-Benz (inový) miluji. Tesla, i když je krásná, je moc drahá a výkon její baterie příliš nízký. V Česku je navíc málo dobíjecích stanic. Nezbyvá než změnit své chování. V Praze, kde je perfektní MHD, to není problém. Čtyři roky jsem však bydlel v jedné české vesnici, kam jezdily dva autobusy denně, jeden ráno a jeden večer. Tam to bez auta nejde. Alternativy jsou nutné.



Entfernung UCEEB – 50 m

Gebäude B – 6 500 m²

Gebäude A – 6 500 m²

20 Minuten mit dem Auto aus Prag



vtp

Vědeckotechnický park Buštěhrad

Wissenschafts- und Technologiepark Buštěhrad Gesamtfläche ab 2019 zu vermieten

/ Forschungs- und Entwicklungsstätte / Büros / Konferenzräume und Cafeteria
/ In direkter Nähe zum Universitätszentrum für Energieeffiziente Gebäude (UCEEB)
/ Prüfräume und Gründerzentren

FLÄCHEN ZUR
MIETE AB 2019



trigema

Bau und Unterstützung von Wissenschaftsparks

www.science-parks.eu



10x Praha – Drážďany nebo zpět, 2. tř. 99 €, 1. tř. 199 €
10x Praha – Berlín nebo zpět, 2. tř. 199 €, 1. tř. 399 €

- Garance nízké ceny
- Možnost libovolného rozložení jízd do obou směrů
- Pro všechny cesty jen jediná jízdenka

Jízdenka ČD Německo 10x

České dráhy, a.s.
obchod@gr.cd.cz
www.cd.cz



Wir servieren Neuheiten, Zuverlässigkeit, Ideen. Wir überwinden die Grenzen des Geschmacks, der Gestaltung - und die Grenzen Tschechiens. Sagen Sie uns, wo und wen Sie bewirten wollen. Den Rest erledigen wir.

Catering GENUSS OHNE GRENZEN

Zátiší Catering Group
Novotného Lávka 5
110 00 Praha 1
www.zatiscatering.cz



Wir sind eine Kette von Boutiquehotels in den attraktivsten Regionen Tschechiens. Unser Service verwöhnt die anspruchsvollsten Gäste und Firmenkunden.

Jsmě kolekcí luxusních butikových hotelů v nejatraktivnějších místech České republiky. Poskytujeme služby těm nejnáročnějším individuálním i firemním klientům.

Wir genießen es, Asten Hotels zu sein!

Jsmě hoteliéři srdcem i duší
a žít Asten Hotels nás baví!

Asten Hotels s.r.o.
Pařížská 1
110 00 Praha 1
info@astenhoteles.com
www.astenhoteles.com

ASTEN HOTELS
excellence and care



Executive Reflection - für Entscheider, Geschäftsführer und Unternehmer in D und CEE, die viel vorhaben und ihre Energie gezielt einsetzen wollen.

Wenn Sie Coaching bisher für „Level Ich -1“ halten, dann lernen Sie mich kennen!

Dipl.-Psych. Annette B. Reissfelder
Professional Accredited Coach-Supervisor (ČAKO)
Tel.: +420 603 151 550 und +49 178 97 515 97
www.annettereissfelder.com
www.anedge4u.com/blog
www.linkedin.com/in/annettereissfelder/



CROWD-AUTO

Drei Jungunternehmer aus München bauen einen etwas anderen Stromer

Thea Windisch

Tři mladí podnikatelé z Mnichova vyvíjejí tak trochu jiný elektromobil

>>> Die Gründer von Sono Motors, alle U30, stehen mit ihrem Elektroauto Sion im Münchner Olympiastadion und bieten Probefahrten an. Die Sonne scheint. Das ist so schön wie praktisch, denn das E-Auto hat neben einer Ladesteckdose auch 330 Einzelsolarzellen, die den Wagen auf einer Fläche von 7,5 m² bedecken.

Rund 1.700 Vorbestellungen stehen schon im Auftragsbuch. Bis Weihnachten benötigen die jungen Münchner weitere 3.300, um den Sion weiterzuentwickeln und mit einem noch geheimen Zulieferer aus Europa die Produktion zu starten. Im Sommer 2019 wollen sie ausliefern. Drei Monate lang werben die Automacher nun in 6 Ländern und 12 Städten mit Probefahrten. So möchten die Gründer Navina Pernsteiner, Jona Christians und Laurin Hahn die Bestellungen ankurbeln.

Der Kunde redet mit

Das rasante Tempo legen die Startupper seit Tag Eins hin. Sono Motors wurde Anfang 2016 gegründet, ein halbes Jahr später startete die Crowdfunding-Kampagne. Das Ergebnis: 850.000 Euro, dreimal so viel wie angepeilt. „Uns hat das geholfen, einen Partner für die Entwicklung des Prototyps zu finden. Ein Konzept kann jeder vorlegen, aber wir konnten mit dem Crowdfunding zeigen, wie viele Menschen so ein Auto auch wollen“, erklärt Jona Christians. Bald stiegen drei Investoren ein und bereits ein Jahr später, im Juli 2017, hieß es „release!“. Der Sion-Prototyp war auf der Welt.

Der Fokus auf die Crowd macht Sono Motors einzigartig, findet Jona Christians. Die Münchner beziehen die Crowd bei Design-Fragen mit ein und legen viele Prozesse offen. Ein Online-Counter wird bald den aktuellen Stand an Vorbestellungen anzeigen. „Wir wollen das Auto nicht im Hintergrund entwickeln, sondern transparent arbeiten“, erklärt Christians. Die Probefahrer können per Umfrage direktes Feedback zum Auto geben und bei der Farbe des Sion mitentscheiden – denn

>>> Zakladatelům startupu Sono Motors ještě nebylo 30. Teď stojí na mnichovském olympijském stadionu u svého elektromobilu, který pojmenovali Sion, a nabízejí zkušební jízdu. Je slunečný den. Což je příjemné, ale i užitečné. Sion má totiž nejen zásuvku pro dobíjení, je ale také pokryt 330 solárními články o celkové ploše 7,5 m².

Do firmy již dorazilo 1700 objednávek. Mladí podnikatelé z Mnichova chtějí Sion začít dodávat v létě 2019. Aby mohli pokračovat ve vývoji a společně se zatím ještě tajným evropským dodavatelem zahájit výrobu, potřebují do letošních Vánoc dalších 3300 objednávek. Navina Pernsteiner, Jona Christians a Laurin Hahn, zakladatelé Sono Motors, proto celé tři měsíce v šesti zemích a 12 městech organizují zkušební jízdy a snaží se získat další zájemce.

Slovo má i zákazník

Startupisté nasadili od prvního dne obrovské tempo. Sono Motors založili začátkem roku 2016. Za půl roku startovala crowdfundingová kampaň, v níž se vybralo 850 tisíc eur, třikrát více, než se původně plánovalo. „To nám pomohlo. Našli jsme tak partnera pro vývoj prototypu. Koncept může předložit každý, ale díky crowdfundingu jsme mohli ukázat, kolik lidí má o takové auto zájem,“ vysvětluje Jona Christians. Netrvalo dlouho a do projektu vstoupili tři investoři. O rok později, v červenci 2017, byl prototyp Sionu na světě.

Jona Christians se domnívá, že jedinečnost Sono Motors spočívá v tom, že se zaměřil na crowdfunding. Své příspěvatele mnichovští podnikatelé zapojili i do tvorby designu a nechávají je nahlédnout do řady svých procesů. Zanedlouho bude online počítadlo ukazovat aktuální stav objednávek. „Nechceme vývoj auta skrývat, chceme pracovat transparentně,“ vysvětluje Christians. Ti, kdo absolvovali zkušební jízdu, mohou Sion přímo ohodnotit a také rozhodovat o jeho barvě. Bude se totiž vyrábět pouze v jedné barevné variantě.

es wird nur eine geben. Diese Kommunikation kommt gut an. Das Startup hat viele Unterstützer in der Crowd, die den Sion eifrig in sozialen Netzwerken promoten, Anregungen liefern und so helfen, das „Solarcar for everyone“ möglich zu machen. Denn genau das haben die Münchner beim Crowdfunding versprochen. Und es scheint, als ob der Plan aufginge, denn auch beim Crowdfunding läuft es gerade erfolgreich.

Ein Anti-Tesla?

Wie wichtig dabei der Faktor Solar ist, bleibt unklar. Damit fährt der Sion zwar bis zu 30 Kilometer extra, und man kann ihn als mobile Steckdose beim Camping nutzen, für Vielfahrer oder gar bei schlechtem Wetter ist das aber kaum relevant. Auch die Probefahrten sind nüchterner. „Eigentlich läuft es wie bei jedem anderen Autokauf auch“, so Jona Christians. Die Kunden fragen nach technischen Details, der Entwicklung und ob der Sion die Kaufprämie für Elektroautos erhält. „Ja, aber vielleicht in einer Variante, durch die er entsprechend teurer wird, denn die Prämie trägt zu 50 Prozent der Hersteller selbst“, heißt es von Sono Motors. Ein wichtiger Hinweis, denn bislang punktet der Sion mit einem für Elektroautos überraschend günstigen Preis von 16.000 Euro. Die Batterie kostet extra, aktuell 4.000 Euro, um sie den Endkunden zu flexiblen Marktpreisen anzubieten. Alternativ kann man sie mieten. Der schnelle Fortschritt ist also integrierbar. Um den Preis weiter niedrig zu halten, werden auch günstige lizenzfreie Bauteile anderer Hersteller verwendet. Zielgruppe des Stromers: vor allem City Pendler und Familien. Ein „Anti-Tesla“, wie ihn Thomas Meichsner, Chefberater für den Bereich Fertigung, nennt.

Sion, Model Extender		
Preis Auto	16.000 €	Cena automobilu
Preis Batterie	4.000 €	Cena baterie
Reichweite	250 km	Dojezdová vzdálenost
...mit Sonnenenergie	max. 30 km	...na solární energii
Maximalgeschwindigkeit	140 km/h	Maximální rychlost
Antrieb	80 kW (109 PS) Drei-Phasen Asynchronmotor třífázový asynchronní motor	Pohon
Kofferraum	650 l/1250 l	Zavazadlový prostor

Spannend bleibt es jedenfalls. Auch aufgrund der aktuellen Lage in der Automotive-Industrie. Die etablierten Hersteller könnten nun mit viel Ressourcen in das Elektrozeitalter durchstarten und statt mobiler ‚grüner Visitenkarten‘ gewinnträchtige E-Autos auf den Markt werfen. Noch gaben die jüngsten Skandale Sono Motors eher Rückenwind. „In Kooperationsgesprächen werden wir jetzt richtig ernst genommen. Es findet weniger Aushorchen und mehr produktives Gespräch statt. Plötzlich sind wir echte Konkurrenten“, freut sich Jona Christians. Das Auto-Konzept der jungen Unternehmer wirbelt jedenfalls Staub auf. Möglicherweise geht bald das erste Solarauto in Serienfertigung. ☺

Takováto komunikace se setkává s úspěchem. Sono Motors má řadu fanoušků, kteří Sion horlivě propagují na sociálních sítích, dávají cenné podněty a přispívají k tomu, aby „solární auto pro každého“ vůbec vzniklo. Přesně to mnichovský startup ve své crowdfundingové kampani slíbil. A zdá se, že to i splní, neboť crowdfinvesting probíhá velmi úspěšně.

Anti-Tesla?

Není ovšem jasné, jak důležitý je při tom solární faktor. Na samotný solární pohon může Sion ujet maximálně 30 kilometrů, lze jej také využít jako mobilní zásuvku, například při kempování. Pro ty, kdo cestují často nebo za špatného počasí, je to ale v podstatě nezajímavé. I ti, kdo auto vyzkoušeli, jsou zdrženlivější. „Vlastně to probíhá stejně, jako když kupujete jakékoli jiné auto,“ říká Jona Christians. Zákazníky zajímají technické detaily, ptají se na vývoj a také na to, zda při koupi můžou uplatnit ekologickou prémii, kterou lze v Německu získat při nákupu elektromobilu. „Ano, můžou, ale zvažujeme variantu, kdy auto bude o příslušnou částku dražší, protože výrobce se na prémii podílí 50 procenty,“ uvádí Sono Motors. To je důležité, neboť Sion u zákazníků zatím boduje cenou, která je pro elektromobily velmi příznivá – 16 tisíc eur. V ceně ale není baterie, která v současnosti stojí čtyři tisíce eur. Je to z toho důvodu, aby baterie mohla být za flexibilní tržní cenu. Lze tedy reagovat na pokrok ve vývoji. Baterii si také bude možné pronajmout. Startup chce udržet nízkou cenu, bude proto používat i cenově výhodné nelicencované součástky jiných výrobců. Sion je určen především do městského provozu a pro rodiny. Thomas Meichsner, hlavní poradce pro výrobu, jej označil za jakousi „anti-Teslu“.

FORMEL 1 AUS OSTRAVA FORMULE Z OSTRAVY

Ein Unternehmen aus Ostrava hat sich in der höchsten „Liga“ der Automotive-Branche durchgesetzt

Pavla Francová

>>> In Deutschland entdeckte er die Welt der federleichten und superfesten Materialien, die in der Automobil- und Luftfahrtindustrie verwendet werden. In Tschechien baute Thomas Brebeck danach eine eigene erfolgreiche Firma auf, setzte sich durch und expandierte in seine Heimat, nach Deutschland.

Thomas Brebeck erinnert sich noch genau an den Moment, der ihn so faszinierte, dass er später sein gesamtes Berufsleben danach ausrichtete. „Ich war 16 Jahre alt, und eine Firma mietete sich von meinem Vater eine Garage. Sie mussten dort einige Umzugssachen einlagern. Damals habe ich zum ersten Mal die Formel 1 gesehen“, erinnert sich Thomas Brebeck an das eindrucksvolle Erlebnis in seiner Heimat in Niederbayern. Seit dieser Zeit haben ihn der Motorsport und die dort verwendeten Materialien in den Bann gezogen – so sehr, dass er ausgerechnet bei der Firma in die Lehre ging, die in der Garage seines Vaters vorübergehend einen Brabham-BMW aus der Formel 1 abgestellt hatte.

Vom Angestellten zum Chef

Nach der Ausbildung zum Verfahrensmechaniker für Kunststoff- und Kautschuktechnik blieb er in diesem Bereich und arbeitete 22 Jahre bei deutschen Unternehmen in Bayern. Danach allerdings kam es zu einer großen Veränderung, und Thomas Brebeck begann an der Geschichte einer eigenen erfolgreichen Firma zu schreiben. Um es nicht ganz so leicht zu machen, gründete er diese Firma nicht daheim in Bayern, sondern in Ostrava, von wo aus er im vergangenen Jahr nach Deutschland expandierte.

Die unkonventionelle Expansion der Firma, die Hightech-Teile aus Karbon-, Glas- und Aramidfasern für den Motorsport, die Automobil- und Flugindustrie herstellt und repariert, hat einen einfachen Grund: Wie so oft steckt eine Frau dahinter. „Dass ich ausgerechnet in Tschechien

Firma z Ostravy se prosadila v nejvyšší „lize“ automotive

>>> V Německu objevil svět superlehkých a extra tvrdých materiálů, které se využívají v automobilovém i leteckém průmyslu. V Česku pak Thomas Brebeck vybudoval vlastní úspěšnou firmu, prosadil se a expandoval domů, do Německa.

Thomas Brebeck si přesně pamatuje okamžik, který mu učaroval natolik, že nasměroval celý jeho profesní život. „Bylo mi šestnáct a jedna firma si pronajala od mého otce garáž. Potřebovali tam uskladnit věci při stěhování. Tehdy jsem viděl poprvé formuli 1,“ vzpomíná Thomas Brebeck na silný zážitek ve svém rodišti v Dolním Bavorsku. Od té doby ho chytil motosport a speciální materiály, které se v něm využívají, natolik, že nastoupil do učení právě u té firmy, která si u jeho otce v garáži na čas „zaparkovala“ formuli 1 BMW Brabham Boliden.

Ze zaměstnance šéfem

Po vyučení procesním mechanikem pro umělé hmoty a kaučuk zůstal v oboru a 22 let pracoval u německých firem v Bavorsku. Pak ale přišla velká změna a Thomas Brebeck začal psát příběh vlastní úspěšné firmy. Aby to nebylo jednoduché, tuhle firmu nezaložil doma v Bavorsku, ale v Ostravě, odkud do Německa loni expandoval.

Netradiční směr expanze firmy, která vyrábí a opravuje high-tech díly z karbonových, skelných a aramidových vláken pro motosport, automotive nebo letectví, má prosté vysvětlení: Jak to tak bývá, za vším hledej ženu. „To, že jsem zrovna v Česku, je dané láskou k mé ženě, která se mnou předtím žila 11 let v Bavorsku, teď musím žít 11 let já tady,“ směje se Thomas Brebeck.

„Bratranec mé ženy mi tehdy nabídl investici, díky které jsem tady mohl rozjet podnikání v mém oboru,“ říká Brebeck. Po víc než dvou dekádách v roli zaměstnance

bin, liegt an der Liebe zu meiner Frau. Vorher hat sie mit mir elf Jahre in Bayern gelebt, jetzt muss ich elf Jahre hier bleiben“, lacht Thomas Brebeck.

„Der Cousin meiner Frau hat mir damals ein Investitionsangebot gemacht, das es mir ermöglichte, hier in meinem Bereich unternehmerisch tätig sein zu können“, sagt Brebeck. Nach mehr als zwei Jahrzehnten in der Rolle eines Angestellten hatte er sich damit für einen Wechsel entschieden: Im Jahr 2011 gründete er gemeinsam mit dem Investor Marcel Benda in Ostrava die Firma Brebeck Composite. Zu Beginn hatten sie zwei Angestellte, nach einem Jahr waren es schon zwölf. „Der Anfang war ziemlich schwer. In einer völlig verfallenen Halle mussten wir alles selbst reparieren und sie so umbauen, dass wir darin Hightech-Teile produzieren können. Wir haben jeden Tag 17 Stunden gearbeitet, sieben Tage die Woche“, erinnert er sich. Die Mühe hat sich gelohnt.

Vom Asphalt in die Luft

Brebeck hatte aus seinen vorangegangenen Beschäftigungen noch gute Kontakte, und es gelang ihm früh, Aufträge an Land zu ziehen. „Danach mussten wir mit Qualität und Leistung überzeugen“, sagt Brebeck. Das hat offensichtlich funktioniert: Zu den Kunden der Firma, die sich auf extrem feste und zugleich sehr leichte Materialien spezialisiert, gehören große Namen wie BMW, Audi, Porsche, KTM MotoGP und andere. Für sie stellt die Firma zum Beispiel Motorhauben, Stoßstangen und andere Fahrzeugteile her, die danach oft bei erstklassigen Rennveranstaltungen wie dem legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans zum Einsatz kommen. „Manchmal können wir schon am Sonntag in den Renn-Übertragungen im Fernsehen sehen, was wir am Montag reparieren oder erneut herstellen müssen“, lacht Brebeck und weist darauf hin, dass die Arbeit seiner Firma zu einem gewissen Teil auch über Sieg und Niederlage der Rennställe entscheidet. Obwohl der Automotive-Sektor zurzeit die Hauptzielgruppe darstellt, bemüht sich Brebecks Firma, sich auch in anderen Bereichen wie etwa in der Luftfahrt durchzusetzen. „Mit Autos sind wir gewachsen, aber es ist zu riskant, von diesem einen Bereich abhängig zu bleiben“, sagt Brebeck.

Heute beschäftigt Brebeck bei Ostrava bereits 70 Mitarbeiter, im vorigen Jahr gründete er eine Niederlassung in Deutschland mit 15 Beschäftigten und Anfang 2017 übernahm er eine weitere deutsche Firma mit zehn Angestellten. Für dieses Jahr erwartet Brebeck einen Umsatz von etwa 10 Millionen Euro. Wie lautet das Rezept für einen solchen Erfolg? „Wir sind ein Familienunternehmen, das nur deshalb so gut funktioniert, weil wir alle an einem Strang ziehen. Der Vorteil für meine Kollegen besteht darin, dass ich selbst lange Zeit als Angestellter gearbeitet habe und erst mit der Gründung meiner Firma zum Chef geworden bin“, fügt Brebeck an. ☺

se tak rozhodl pro změnu a v roce 2011 založil spolu s investorem Marcellem Bendou v Ostravě firmu Brebeck Composite. Zkraje měli dva zaměstnance, o rok později jich už bylo dvanáct. „Začátky byly dost těžké, museli jsme v úplně zničené hale všechno sami opravit a přestavět tak, abychom tam mohli vyrábět high-tech díly. Pracovali jsme 17 hodin denně, sedm dní v týdnu,“ vzpomíná. Úsilí se vyplatilo.

Z asfaltu do vzduchu

Brebeck měl ze svých předchozích míst dobré kontakty a záhy se mu podařilo získat zakázky. „Potom jsme museli přesvědčit kvalitou a výkonem,“ říká Brebeck. To se očividně povedlo: mezi zákazníky firmy, která se specializuje na extrémně pevné a zároveň velice lehké materiály, patří velká jména jako BMW, Audi, Porsche, KTM Moto GP a další. Vyrábí pro ně například kapoty, nárazníky a další díly, které pak často využívají ve špičkových automobilových závodech, jako je slavné 24 hodin Le Mans. „Někdy můžeme už v neděli v televizním přenosu ze závodů vidět, co budeme muset v pondělí opravovat nebo vyrobit znovu,“ směje se Brebeck s tím, že práce jeho firmy je tak zčásti také zodpovědná za vítězství nebo porážku závodních týmů. Ačkoli je automotive nyní stěžejní cílovou skupinou, snaží se Brebeckova firma prosadit víc i v dalších oblastech, jako je letectví. „S automobily jsme vyrostli, je ale příliš riskantní zůstat závislí jen na jedné oblasti,“ říká Brebeck.

Dnes už zaměstnává u Ostravy na 70 lidí, loni založil pobočku v Německu, kde má 15 zaměstnanců a na začátku roku převzal další německou firmu s deseti lidmi. Letos čeká obrat okolo deseti milionů eur. Jaký je recept na takový úspěch? „Jsme rodinný podnik, který tak dobře funguje jen proto, že všichni táhneme za jeden provaz. Výhoda mých kolegů je, že jsem sám dlouho pracoval jako zaměstnanec a teprve se vznikem mé firmy jsem se stal šéfem,“ dodává Brebeck. ☺



DAS GETEILTE SDÍLENÉ AUTO

In Deutschland seit Jahrzehnten ein Thema, muss es in Tschechien erst noch entdeckt werden

V Česku musíme teprve objevit to, co je v Německu již dávno běžné

Sind Sie eine potenzielle Bedrohung für die klassischen Autohersteller?

Jste potenciálním ohrožením pro klasické automobilky?

Automobilky tak, jak je známe dnes, se do pěti let začnou potýkat se zásadně klesajícími trhy pro nová vozidla. Nejspíš i trh ojetých vozidel se bude postupně hroutit. Nezpůsobí to carsharing, ale nezadržitelný nástup autonomních vozidel s elektrickým pohonem. Nástup elektromobilů máme nyní „v přímém přenosu“. A to nejen v carsharingu. Carsharing má velkou šanci tento trend maximálně využít a profitovat z něho. Dnes to je těžko představitelné, ale vzpomeňte, jak málo představitelné byly možnosti spojené s chytrými mobily v jejich počátcích...

Co potřebují vaše členské firmy k růstu?

V Česku ví stále málo potenciálních zákazníků o konceptu carsharingu jako takovém. To se postupně zlepšuje a podle mě je to základem růstu zákaznické báze. Dále lze v horizontu několika let očekávat, že pro využívání carsharingu převládnou ekonomické motivy.

Co požadujete od veřejné správy?

Veřejná správa, zejména samosprávy větších měst, mohou carsharing podpořit vstřícnou politikou zvýhodněného parkování pro sdílená vozidla. Je to win-win řešení, kdy město pomáhá snížit zátěž osobními automobily, protože jedno sdílené vozidlo nahradí 5-10 soukromě vlastněných aut, a zároveň svým obyvatelům usnadňuje využití této služby, která je přenesena do budoucnosti osobní dopravy. Pomohlo by, kdyby samosprávy carsharing více vysvětlovaly. Jsou i další možnosti, například propojení tarifního systému veřejné hromadné dopravy s carsharingem. Carsharing a veřejná hromadná doprava se totiž výborně doplňují.

Vaše prognóza: Sníží carsharing počet automobilů v osobním vlastnictví?

Ano, zásadně. Ovšem nepřímo. Hlavní vliv bude mít nástup autonomní mobility, kterou carsharingové firmy budou umět využít. Nebude to příští rok, ale za deset let bude situace dramaticky jiná než dnes.

Pane Kutáčku, děkujeme vám za rozhovor. ➕

Die Autohersteller, wie wir sie heute kennen, werden schon bald –bis in fünf Jahren– mit einem stark schrumpfenden Markt für Neuwagen kämpfen. Und wahrscheinlich bricht auch der Gebrauchtwagenmarkt schrittweise zusammen. Das liegt aber nicht am Carsharing, sondern am unaufhaltsamen Siegeszug selbstfahrender Autos mit Elektro-Antrieb. Wie sich E-Autos durchsetzen, können wir derzeit „live“ miterleben. Und das nicht nur im Carsharing. Aber Carsharing hat die große Chance, diesen Trend maximal zu nutzen und davon zu profitieren. Man sollte sich nur mal daran erinnern, wie phantastisch uns noch vor einigen Jahren all die Möglichkeiten der Smartphones vorkamen – und wie schnell das Normalität geworden ist ...

Was brauchen Ihre Mitgliedsfirmen, um wachsen zu können?

In Tschechien ist den potenziellen Kunden das Carsharing-Konzept bisher kaum bekannt. Das bessert sich aber, und wird meiner Meinung nach die Grundlage für das Anwachsen des Kundenstamms sein. In einigen Jahren dürften wirtschaftliche Überlegungen überwiegen bei der Entscheidung für Carsharing.

Welche Schritte fordern Sie von der öffentlichen Verwaltung?

Vor allem größere Städte können das Carsharing unterstützen, indem sie Parkplätze für geteilte Autos fördern. Das ist eine Win-Win-Situation, weil die Stadt damit zugleich das Pkw-Aufkommen reduziert. Ein geteiltes Auto ersetzt fünf bis zehn Privatautos. Und zugleich helfen sie den Bewohnern beim Übergang in die Zukunft des Individualverkehrs. Es wäre gut, wenn die Kommunen selbst mehr über Carsharing aufklären würden. Sie können zum Beispiel auch die ÖPNV-Tarife mit dem Carsharing kombinieren. Carsharing und der öffentliche Nahverkehr ergänzen sich hervorragend.

Ihre Prognose: Wird das Carsharing die Zahl der Autos im Privatbesitz senken?

Ja, grundlegend. Aber nur indirekt. Den Haupteinfluss wird der Siegeszug des autonomen Fahrens haben, den die Carsharing-Firmen aber perfekt nutzen können. Noch nicht nächstes Jahr. Aber in zehn Jahren wird sich die Lage bereits dramatisch gewandelt haben.

Herr Kutáček, vielen Dank für das Gespräch. ➕

>>> Carsharing není pronájem auta. Auto si flexibilně objednáte a flexibilně ho, často někde úplně jinde, vrátíte. Carsharing nabízejí komerční firmy, občanská sdružení, ale i automobilové koncerny. Se Stanislavem Kutáčkem, prezidentem Asociace českého carsharingu, jsme hovořili o tom, jak se bude vyvíjet sdílení aut v České republice.

V Česku je registrováno více než pět milionů aut. Vaše asociace uvádí, že letos je k dispozici okolo 350 sdílených aut. Kde berete optimismus?

Náš odhad potenciálu trhu pro carsharing nebo sdílenou mobilitu je cca sto tisíc zákazníků – vycházíme ze zkušeností z Německa, Rakouska, Švýcarska a dalších zemí, kde je carsharingový trh již rozvinutý. Zatímco soukromě vlastněná vozidla jsou využita průměrně do pěti procent času, sdílená vozidla až 50 procent času. Navíc vývoj v oblasti mobility slibuje během příštích cca 10 let zásadní změnu, které se nejlépe přizpůsobí právě provozovatelé carsharingu: Je to autonomní mobilita. Velikost tohoto trhu je obtížné odhadovat, ale zřejmě bude masivní.

Auto se v Česku stále považuje za symbol úspěchu. Navíc platí nejen pro auta, ale i například pro byty: „Co je doma, to se počítá. Raději koupit vlastní!“ Jak chcete přimět lidi, aby změnili myšlení?

Máte pravdu. V Česku k tomu přistupuje ještě macho postoj: „Auta a ženy se nepůjčují.“ Tyhle názory se často opakují v diskuzích ke carsharingu v mainstreamových médiích. Ke změně myšlení samozřejmě nepřimějeme lidi my, ale okolnosti, a to zejména ekonomické. Vlastní auto se postupně stane tak drahým a nepraktickým, že už ho jen málokdo bude chtít. Většina lidí si bude objednávat mobilitu jako službu a bude jim to připadat naprosto normální. Když letíte na dovolenou, také neřešíte, jestli letíte airbusem nebo boeingem, nebo ano?

>>> Carsharing ist keine Autovermietung. Man bucht flexibel und gibt flexibel, meist ortsunabhängig, zurück. Den Service gibt es von kommerziellen Anbietern, Bürgerinitiativen oder Automobilkonzernen. Wohin die Reise mit dem geteilten Auto in Tschechien geht, darüber haben wir mit Stanislav Kutáček, Präsident des tschechischen Carsharing-Verbands, gesprochen.

In Tschechien sind über fünf Millionen Autos angemeldet. Ihr Verband vermeldet für dieses Jahr rund 350 „geteilte“ Autos. Was macht Sie so optimistisch?

Wir schätzen die Möglichkeiten bei Carsharing oder Sharing-Mobility auf etwa 100.000 Kunden. Wir gehen dabei von den Erfahrungen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und weiteren Ländern mit einem ausgeprägten Carsharing-Markt aus. Ein Privatwagen wird im Schnitt nur fünf Prozent der Zeit genutzt, geteilte Autos bis zu 50 Prozent. Außerdem dürfte sich die Mobilität in den kommenden zehn Jahren so grundlegend ändern, dass sich gerade die Carsharing-Anbieter am besten darauf einstellen können: Gemeint ist das autonome Fahren. Der Markt dafür ist schwer zu schätzen, aber er dürfte sehr groß sein.

Das Auto wird in Tschechien weiter als Symbol für Erfolg gesehen. Und da gilt –im Übrigen auch für Wohnungen: „Was man hat, das hat man. Besser etwas Eigenes!“ Wie wollen Sie die Menschen hier zum Umdenken bringen?

Stimmt. In Tschechien kommt noch die „Macho“-Haltung dazu: „Autos und Frauen verleiht man nicht.“ Das hört man immer wieder in Diskussionen über Carsharing in den Mainstream-Medien. Nicht wir bringen die Menschen zum Umdenken, es werden die Umstände sein, vor allem die wirtschaftlichen. Ein eigenes Auto wird nach und nach so teuer und unpraktisch, dass sich niemand mehr damit belasten will. Die meisten Leute werden dann Mobilität als Service bestellen, und es wird ihnen völlig normal vorkommen. Wenn Sie in den Urlaub fliegen, dann ist es Ihnen doch auch egal, ob Sie im neuesten Airbus oder in der neuesten Boeing sitzen.

Gut zu wissen, dass...

der M&A-Markt in Tschechien boomt

Starke Kapitalunternehmen, Investitionsfonds und die Konkurrenz aus dem Ausland interessieren sich für tschechische Firmen, die in der letzten Zeit ausgesprochen viel Erfolg haben. „Die derzeitige Lage auf dem Markt treibt die Preise für Firmenkäufe nach oben. Auf dem Markt gibt es einen Geldüberhang, die Leitzinsen liegen niedrig, die Banken vergeben derzeit gerne Kredite, die Wirtschaft wächst – und die Gewinne der Firmen ebenfalls. Das alles wirkt in Richtung höherer Preise für Firmenkäufe“, sagt der Leiter des Bereichs Finanzierung von Unternehmenserwerb bei der Česká spořitelna (Tschechische Sparkasse), Martin Viliš.

Auf dem tschechischen Markt für Fusionen und Akquise werden Finanzierungskredite von allen Finanzinvestoren, strategischen Investoren und in der letzten Zeit verstärkt auch von Privatinvestoren genutzt. Mit der Finanzierung des Unternehmenskaufs aus fremden Quellen erhöht sich für sie die Rendite aus den eigenen Investitionen in den Kauf einer Firma.

„Wenn wir einen Kredit zum Firmenkauf gewähren, fordern wir vom Käufer, dass er sich mit mindestens 30 bis 40 Prozent aus eigenen Quellen am Kaufpreis beteiligt. Falls eine stark prosperierende Firma eine andere gut prosperierende kauft, kann der Anteil auch darunter liegen – zum Beispiel bei 20 Prozent. In ganz besonderen Fällen können wir auch 100 Prozent des Kaufpreises leihen, aber nur bei einer sehr starken Firmenbilanz des Käufers und einer sehr hohen Kreditwürdigkeit der zum Verkauf angebotenen Firma“, sagt Martin Viliš. Der Preis und die Bedingungen für den Kaufkredit sind seiner Aussage nach aber immer fallspezifisch.

Bis zum Vierfachen des EBITDA

Die Berater im Bereich Fusionen und Akquise betonen, dass die Medienberichte über fantastische Preise, die beim Verkauf bestimmter Unternehmen erzielt worden seien, eher ein Zerrbild des Marktes vermitteln und nur wenig Aussagekraft hätten.

„Bei den meisten Transaktionen, bei denen wir helfen, bewegt sich der Kaufpreis beim Sechsfachen bis Achtfachen des Gewinns vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen. Der genaue Preis hängt dabei von mehreren Faktoren ab, wie dem Sektor, in dem die Firma tätig ist, oder der Marktstellung“, erläutert Martin Viliš.

Aus der Betriebsleistung der Firma lässt sich ungefähr auch die Höhe des Kredits für den Unternehmenskauf berechnen, den die Bank für die Transaktion gewähren dürfte. Falls die zum Verkauf stehende Firma in guter Verfassung ist und ihr keine grundlegenden Risiken drohen, kann die Bank bis zum Vierfachen des Gewinns vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) als Kredit gewähren. Wichtig ist dabei immer ein realistischer Preis. Wer teuer kauft, muss damit rechnen, dass auch seine Eigenbeteiligung an der Finanzierung der Transaktion höher liegen wird. Umso länger dauert dann die Amortisationszeit.

Due-Diligence-Prüfung

Für die Bank ist im Vorfeld der Transaktion immer die Due-Diligence-Prüfung der zum Verkauf stehenden Firma von Bedeutung. Unabhängige Berater des Käufers bewerten dabei die aktuelle Lage des Unternehmens aus finanzieller, steuerlicher, kaufmännischer und manchmal auch aus technischer Sicht, sie beurteilen etwa auch die Folgen für die Umwelt.

Der Umfang der Due-Diligence-Prüfung hängt von der Größe der betreffenden Firma oder des Konzerns ab sowie von der jeweiligen Branche. Obwohl diese Art Prüfung vorwiegend vom Käufer in Auftrag gegeben und durchgeführt wird, bezieht sich die Bank auf die entsprechenden Ergebnisse, um das Risiko der Transaktion zu beurteilen. Daraus folgen auch Struktur und Höhe des Kredits, den die Bank dann zu gewähren bereit ist.

„Bei der Due-Diligence-Prüfung interessiert uns zum Beispiel, ob und wie eine Firma fremdkapitalinvestiert ist. Ob sie über moderne Produktionskapazitäten verfügt oder Investitionen erst vorgenommen werden müssen. Ein Schlüsseldokument ist für uns immer ein gut ausgearbeiteter Finanzplan inklusive eines Investitionsplans für die folgenden fünf Jahre oder für die Laufzeitdauer des Kredits“, erläutert Martin Viliš. Allerdings müsse das Ergebnis des Audits nicht immer mit den Preisvorstellungen des Verkäufers übereinstimmen, so der Experte. In solch einem Fall suche man einen Kompromiss zwischen Käufer und Verkäufer.

Quelle: Česká spořitelna



Je dobré vědět, že...

M&A trh v České republice zažívá svůj boom

O české firmy, kterým se v poslední době nebývale daří, mají zájem silné kapitálové skupiny, investiční fondy i konkurence ze zahraničí. „Aktuální situace na trhu tlačí ceny firem vzhůru. V ekonomice je přebytek peněz, úrokové sazby jsou nízké, banky jsou ochotné půjčovat, hospodářství roste a zisky firem také. To vše působí ve směru růstu cen firem“, říká ředitel útvaru Akvizičního financování České spořitelny Martin Viliš.

Akviziční úvěry při transakcích na českém trhu fúzí a akvizic využívají všichni finanční, strategičtí a v poslední době stále častěji i privátní investoři. Financování nákupu firmy z cizích zdrojů zvyšuje návratnost jimi vložených vlastních prostředků do nákupu firmy.

„Když poskytujeme úvěr na nákup firmy, požadujeme po kupujícím, aby se na úhradě ceny za firmu podílel vlastními zdroji minimálně ze 30 až 40 procent. Pokud dobře prosperující firma kupuje jinou dobře prosperující firmu, může to být i méně, například 20 procent. Za výjimečných podmínek umíme půjčit i 100 procent kupní ceny, avšak pouze proti silné bilanci kupujícího a velmi dobrému kreditnímu profilu kupované společnosti“, říká Martin Viliš. Cena i podmínky akvizičního úvěru jsou podle něj vždy individuální.

Až čtyřnásobek EBITDA

Podle poradců v oblasti fúzí a akvizic zprávy médií o fantastických sumách, za které se prodaly některé společnosti, spíše dojem z trhu zkreslují, než že by měly vypovídací hodnotu.

„U většiny transakcí, které realizujeme, se kupní cena pohybuje v rozmezí 6 až 8násobku provozního zisku firmy před zdaněním, úroky a odpisy, přičemž konkrétní ocenění záleží na mnoha faktorech, například na odvětví, ve kterém firma působí, nebo její pozici na trhu“, upozorňuje Martin Viliš.

Z provozní výkonnosti firmy lze zhruba vypočítat i výši akvizičního úvěru, který banka poskytne na financování transakce. Pokud je prodávaná firma v dobrém stavu a není ohrožena zásadními riziky, může banka poskytnout akviziční úvěr až v objemu čtyřnásobku jejího zisku před zdaněním, úroky a odpisy (EBITDA). Klíčová je v tomto případě vždy realistická cena. Kdo kupuje draze, musí počítat s tím, že bude vyšší i jeho spoluúčast na financování nákupu při takto vysoké ceně. A tím delší bude i návratnost jeho investice.



Martin Viliš: Kdo kupuje draze, musí počítat s tím, že bude vyšší i jeho spoluúčast na financování nákupu při vysoko nastavené ceně. A tím delší bude i návratnost jeho investice.

Hlubková prověrka

Z hlediska banky každé transakci financované akvizičním úvěrem předchází hlubková prověrka prodávané firmy. Nezávislí poradci kupujícího posuzují aktuální situaci společnosti z finančního, daňového, právního, obchodního a v některých případech třeba i technického hlediska, hodnotí třeba i dopady na životní prostředí.

Rozsah due diligence závisí na velikosti konkrétní kupované firmy nebo skupiny i na odvětví, ve kterém působí. Přestože hlubkovou prověrku zadává a provádí primárně kupující, banka s výstupy takové prověrky pracuje i při vyhodnocování transakce z pohledu vyhodnocení rizik, a tedy výše a struktury úvěru, který je ochotna poskytnout.

„V rámci due diligence nás zajímá například i to, zda a jak je firma zainvestovaná. Zda disponuje moderními výrobními kapacitami, nebo ji investice do nich teprve čekají. Klíčovým dokumentem je pro nás vždy kvalitně zpracovaný finanční plán včetně plánu investic na období minimálně pěti let, respektive na dobu trvání úvěru“, vysvětluje Martin Viliš, podle kterého se výsledek prověrky ne vždy musí shodovat s představami o ceně firmy na straně prodávajícího. V takovém případě se hledá kompromis mezi kupujícím a prodávajícím.

Zdroj: Česká spořitelna

„Fehler zu machen ist kein Problem, solange man sie nicht wiederholt.“
„Habt keine Angst, euch und eure Strukturen zu verändern.“
„Innovation ist eine Frage der Unternehmenskultur.“

„Dělat chyby je v pořádku, pokud se neopakují.“
„Nebojte se změnit sebe a své struktury.“
„Inovace je otázkou firemní kultury.“



Der Software-Ingenieur David Pavlík arbeitet als einziger Tscheche beim kalifornischen Raumfahrtunternehmen SpaceX, das schon bald Menschen auf den Mars bringen will. Am 4. 7. 2017 sprach er über Innovation und intelligente Infrastruktur vor rund 60 Top-Managern und Startups in der DTIHK.

Softwarový inženýr David Pavlík pracuje jako jediný Čech v kalifornské vesmírné společnosti SpaceX, která chce brzy dopravit lidi na Mars. Pavlík mluvil 4. července v ČNOPK před více než 60 vrcholovými manažery a startupy o inovacích a inteligentní infrastruktuře.

MEET-UP, 13. 9. 2017

Was brauchen Städte und Gemeinden, um „smart“ zu werden?
Co potřebují města a obce, aby se staly „chytrými“?

Die Partnerunternehmen trafen sich in der DTIHK mit Städten und Gemeinden (Prag, Litoměřice, Pilsen, Říčany, Dolní Břežany) und diskutierten, was es an technologische Lösungen gibt, vor allem aber, was Städte und Gemeinden brauchen, um „smart“ zu werden. Drei Schritte erleichtern die Einführung von smarten Lösungen:

1. Bedarf: Städte und Gemeinden müssen Daten und Bürgerwillen kennen.
2. Analyse: Experten der Unternehmen sollten Gegebenheiten vor Ort beobachten und analysieren.
3. Information: Städte und Gemeinden brauchen einen einfachen Katalog von smarten Lösungen.

Partnerské firmy se v ČNOPK setkaly s městy a obcemi (Praha, Litoměřice, Plzeň, Říčany, Dolní Břežany). Diskutovaly o tom, jaká existují technologická řešení, a především o tom, co města a obce potřebují, aby se staly chytrými. Zavedení chytrých řešení usnadní tři kroky:

1. Potřeba: Města a obce musejí znát přání svých občanů a relevantní data.
2. Analýza: Odborníci z firem by měli pozorovat a analyzovat podmínky přímo na místě.
3. Informace: Města a obce potřebují jednoduchý katalog chytrých řešení.

23rd November 2017, Gallery Mánes, Prague

WINNERS' NIGHT

Final event to the contest

CONNECT VISIONS *to* SOLUTIONS

STARTUP AWARD

Unconference | Pitch | Award ceremony

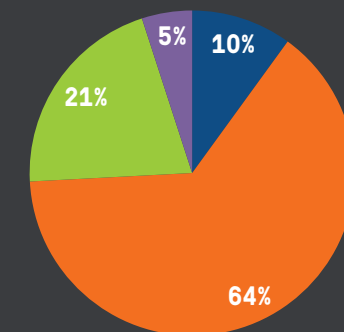
Contest: www.intelligent-infrastructure.cz/contest

Beim Meet-up präsentierte die DTIHK erstmals die Ergebnisse ihrer Umfrage unter 120 Städten und Gemeinden. Ein wesentliches Ergebnis: zwei Dritteln der Kommunen fehlt eine smarte Strategie! Die gesamten Ergebnisse werden bei einer Pressekonferenz am 4. 10. 2017 veröffentlicht.

ČNOPK na setkání poprvé představila výsledky svého průzkumu mezi 120 městy a obcemi. Důležitým poznatkem je, že dvěma třetinám z nich chybí chytrá strategie. Kompletní výsledky průzkumu zveřejníme na tiskové konferenci 4. 10. 2017.

Haben Sie eine Smart City Agenda oder Strategie?

Máte konkrétní agendu nebo strategii pro chytré město?



- ja / ano
- nein / ne
- teilweise / částečně
- sonstiges / jiné



Bosch Interactive

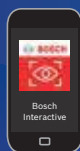
Skrze **Bosch Interactive App** se ponoříte do světa rozšířené reality.

Mit der **Bosch Interactive App** werden Sie in die Welt der Augmented Reality eintauchen.

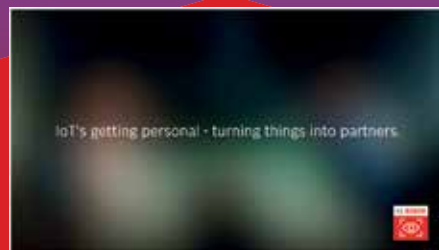
- 1 Stáhnout **Bosch Interactive**.
Bosch Interactive herunterladen.



- 2 Spustit aplikaci na smartphonu.
Auf dem Smartphone öffnen.



- 3 Zaměřit na obrázek s ikonou.
Bild mit Icon fokussieren.



Google Play and the Google Play logo are trademarks of Google Inc. Apple and the Apple logo are trademarks of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries. App Store is a service mark of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries.

Milan Šlachta

Rozhovor
s reprezentantem
Bosch Group
v České republice
a na Slovensku



Září je každý druhý rok spojeno s automobilovou výstavou IAA v německém Frankfurtu. Co nového do oblasti mobility přináší společnost Bosch?

Bosch se stává poskytovatelem služeb mobility pro městské konurbace. V budoucnu se více zaměříme na vývoj a poskytování řešení v propojených, chytrých městech. Poptávka po konceptech chytré mobility v městském prostředí roste vysokým tempem a po celém světě.

Proč zrovna ve městech?

Megaměsta jsou plná k prasknutí a na mnoha místech hrozí absolutní dopravní kolaps. Do měst dojíždí za prací neustále větší množství lidí. Očekává se, že do roku 2050 bude v megaměstech bydlet více než 6 miliard lidí, to je dvakrát více než nyní. Do té doby se městská doprava ztrojnásobí. Znamená to více dopravy, a tudíž i rostoucí znečištění, méně zeleně, více hluku a více času promarněného uvíznutím v dopravě. Svými technologickými řešeními zde může Bosch pomoci zlepšit kvalitu života.

Jak toho chcete dosáhnout?

Hlavním prostředkem k dosažení tohoto cíle je mobilita bez emisí, stresu a nehod. Soustředíme se na možnost přesunutí se z bodu A do bodu B bez zbytečného stresu. Aby to šlo i v rušných metropolích, budou muset být mezi sebou dokonale propojeny veřejná doprava, auta, samořídící sdílená a doručovací vozidla a ostatní způsoby dopravy. Ve zkratce: všechny způsoby městské dopravy budou muset být mezi sebou propojeny. Služby multimodální mobility, které si uživatelé mohou rezervovat pouhými několika kliknutími myši, budou hrát hlavní roli ve snižování dopravních zácp. Zvyšující se automatizace městské dopravy bude mít také za následek větší bezpečnost a méně nehod. Součástí řešení problému emisí budou elektromobilita i spalovací motory. Nejde jen o auta, patří sem i elektrokola.

Mohl byste to blíže vysvětlit?

Bosch je lídrem na trhu s pohonnými jednotkami pro elektrokola a elektroskútry. Navíc naše služba COUP pro sdílení e-skútrů je jedním z příkladů kombinace elektromobility a sdílení dopravního prostředku. Po debutu v Berlíně se nyní přidala i Paříž. Ještě doplním, že vedle rozvoje elektromobility ve všech třídách vozidel pracuje Bosch na dalším vylepšování spalovacích motorů. Ted' k tématu parkování. V současné době vyhledávání parkovacího místa tvoří jednu třetinu městského provozu. Ať už se jedná o komunitní parkování, správu aktivních parkovacích míst nebo automatizované parkování - řešení Bosch pro propojené a automatizované parkoviště šetří čas a pohonné hmoty a také nervy lidí. S Daimlerem pilotujeme první automatické parkování vozů v parkovacím domě Muzea Mercedes-Benz ve Stuttgartu.

Máte již konkrétní projekty v oblasti Smart City, které byste mohl jmenovat?

Již dnes běží celosvětově 14 pilotních projektů Bosch souvisejících s chytrými městy. Ty zahrnují městské projekty v Singapuru, San Franciscu, Berlíně a Hamburku. Sedm projektů zahrnuje i řešení městské mobility. Kromě propojeného parkování a řízení flotily zahrnují tato řešení také elektromobilitu a multimodální dopravu. Poslední dohoda o spolupráci Bosch byla uzavřena s čínským městem Tianjin. Cílem této kooperace je udělat z přístavního města chytré město.

• intelligent
• infrastructure



ŠKODA AUTO DigiLab

Jan Edlman, senior project manager ŠKODA AUTO DigiLab

Mobilita budoucnosti: digitalizace, konektivita či autonomní řízení

Segment automotive čelí možná největší výzvě od dob, kdy výroba automobilů přecházela na pásovou výrobu. Automatizace výroby, alternativní pohony, autonomní řízení a umělá inteligence, internet věcí, smart city, ale také nové druhy ekonomických modelů budou nyní muset výrobci automobilů zohlednit nejen při výrobě vozů, ale také u následných doprovodných služeb.

Ne všem těmto výzvám však dokáže segment automotive čelit sám. Pro e-mobilitu je kvůli dobíjení vozů nutné vybudovat novou infrastrukturu a kvůli výpadku spotřebních daní je také nutné vymyslet nový obchodní model pro generování zisku státu. U pohonných hmot se jedná o zhruba 80 miliard korun ročně do státního rozpočtu. Ani téma autonomního řízení nezůstává bez nezodpovězených otázek. Je třeba vyřešit, jak v budoucnu sladit veřejný zájem a zájem jednotlivců (pasažér/chodec) na ochraně zdraví při případných nehodách, jako například, kdo bude odpovědný za případnou škodu na vozidle, která bude způsobena řízením umělou inteligencí. Při projektu řízení dopravy ve městě bude kvalita mobility závislá na datech a na zařízeních, které bude mít město k dispozici. Proto bude zapotřebí investovat do chytrých semaforů, dopravních senzorů a též do dat a algoritmů třetích stran, které následně ve své kombinaci zohlední veškeré požadavky a umožní obyvatelům dostat se pohodlně a bezpečně z bodu A do bodu B.

Smart mobilita tedy není pouze o chytrém automobilu, ale zahrnuje celý soubor zařízení a služeb, na kterých záleží. V Helsinkách například funguje projekt Whim, který sdružuje veškerou dopravu, včetně taxi, MHD nebo půjčovny aut a nabízí jejímu uživateli nejvhodnější způsob cestování po městě, včetně kombinace spojů a možnosti vše zaplatit z jednoho jediného místa - tedy z mobilní aplikace. Uživatel si volí sám, který z parametrů mu vyhovuje nejvíce, zda rychlost, cena nebo komfort. Také my ve ŠKODA AUTO DigiLab v této chvíli připravujeme ve

spolupráci s městy, jako jsou například Praha, Písek nebo Mladá Boleslav, a dalšími subjekty konkrétní pilotní projekty, které přinesou větší míru bezpečnosti a komfortu a umožní svým obyvatelům nahlédnout do blízké budoucnosti.

Mobilita s péčí pomáhá občanům, kteří se přepravit nemožou či nedokážou. Proto již dnes umožňujeme lidem, kteří nevládní automobil a nutně jej potřebují využít, službu s názvem „car-sharing“, která nabízí zapůjčení automobilu od jiného vlastníka, a to na dobu nutně potřebnou. Řidičům pak zjednodušujeme hledání parkovacího místa pomocí pokročilé datové analýzy; pomocí aplikací „ride-share“ snižujeme náklady na dopravu jednotlivcům tím, že se cena za cestování rozdělí na více pasažérů, kteří mohou cestovat spolu, díky čemuž také snižujeme zátěž městského provozu.

Do budoucna tak chceme ve společnosti ŠKODA AUTO nabízet nikoliv jen skvělý produkt, ale stát se primárně poskytovatelem mobility jako služby (MaaS, Mobility as a Service) - základem je mobilita zákazníka bez ohledu na to, zdali chce auto vlastnit, nebo si ho jen vypůjčit.

Naším cílem v DigiLabu je vybudovat nové digitální služby a ekosystémy v oblasti mobility, a to nejen vlastními silami, ale i ve spolupráci s technologickými startupy z celého světa, s korporacemi, univerzitami, akcelerátory i inovačními centry. Jsme si vědomi toho, že díky partnerství můžeme společně dosáhnout více a rychleji a přinést konkrétní benefity našim zákazníkům, s pomocí moderních technologií, s důrazem na zákaznickou potřebu.

Věříme tomu, že smart technologie tu nejsou od toho, aby od základu měnily životy lidí, ale že mají běžet takřkajíc za oponou, neboť jsou tu od toho, aby stávající život byl pro lidi kvalitnější, komfortnější a bezpečnější.

Intelligent infrastructure

INTELLIGENTE INFRASTRUKTUR – STANDARD FÜR DIE STÄDTE DER ZUKUNFT

Intelligente Lösungen oder „smart technologies“ – diesen Begriffen begegnet man praktisch jeden Tag. Was verbirgt sich aber hinter ihnen und warum werden sie für moderne Städte und Unternehmen unabdingbar?

In der Vergangenheit war es im Rahmen der Verwaltung und Steuerung der städtischen Infrastruktur üblich, mit historischen Daten, langfristigen Untersuchungen und Entwicklungsplänen zu arbeiten. Diese Informationen bildeten die Grundlage für die Lösung von Problemen wie etwa der Verfügbarkeit von Parkplatzkapazitäten, der Sicherheit oder des Umweltschutzes. Mit der steigenden Zahl der Einwohner und Besucher der Städte, mit zunehmendem Verkehr und mit den wachsenden Erwartungen an den Lebensstandard bleibt dieses Konzept jedoch unzureichend und es wird erforderlich, auf aktuelle Änderungen und Anforderungen zusätzlich in Echtzeit zu reagieren. Dies ist jedoch nicht möglich ohne Komponenten, die die Situation in der jeweiligen Domäne – etwa im Verkehr – laufend verfolgen und auf etwaige Änderungen oder Vorfälle automatisch, mit nur minimaler manueller Beteiligung des Betreibers der intelligenten Infrastruktur, reagieren. Solche Lösungen müssen die Wirtschaftlichkeit und Betriebseffizienz steigern und eine einfache Kommunikation mit der Umgebung – mit den Einwohnern und Besuchern der Stadt sowie mit den anderen Komponenten der Infrastruktur – ermöglichen.

Dies sind nur die Grundanforderungen an die technischen Lösungen für intelligente städtische Infrastruktur. Ein funktionsfähiges „intelligentes Infrastruktur-System“ setzt die Fähigkeit voraus, auf spezifische Anforderungen der modernen Stadt zu reagieren. Die Komponenten einer intelligenten städtischen Infrastruktur lassen sich vier wesentlichen Domänen zuordnen – Parken/Verkehr, Sicherheit, Umwelt und Informationen.



Das Energieversorgungsunternehmen Pražská energetika bietet eine integrierte Lösung an, die im Einklang mit dem bestehenden Charakter der Stadt steht. Konkret handelt es sich um die intelligente Straßenlampe SM!GHT, deren Design die Bedürfnisse moderner Städte berücksichtigt: die SM!GHT-Straßenlaterne kombiniert die Funktionen als öffentlicher WLAN-Hotspot, Sensor für Umweltdaten, Notrufsäule mit Verbindung zum integrierten Rettungssystem oder als Ladestation für Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus ist der Laternenmast mit einem System für Verkehrs- und Parkraumüberwachung ausgestattet.

Intelligente Infrastruktur erfordert eine effiziente Nutzung, und die einzelnen Komponenten müssen auch eine breite Palette von Einsatzmöglichkeiten bieten. Weltweit werden SM!GHT-Lampen zum Laden von Elektrofahrzeugen eingesetzt, und durch ihre Installation erweitert sich das Netz von öffentlichen WLAN-Hotspots; in Australien wurde mit ihnen zum Beispiel ein Pilotprojekt im Bereich der Steuerung von Verkehrsflüssen realisiert.

Mit SM!GHT wird somit der Grundstein einer intelligenten städtischen Infrastruktur gelegt, die erweiterbar und zukunftsicher ist und die den Bürgern und der Verwaltung einen echten Mehrwert bietet.



Jak úspěšně jednat s německými obchodními partnery: tipy ČNOPK

Provázanost české a německé ekonomiky je založena na silné tradici, vzájemná obchodní spolupráce stále roste a velká část tuzemských podniků již má zkušenosti s jednáním v německém obchodním prostředí. Pokud však firmy neznají tamní obchodní etiketu, snižují si šanci uspět na slibném, ale zároveň vysoce konkurenčním německém trhu. Čeho se vyvarovat při styku s německými obchodními partnery?

Němci jsou zdatnými, zároveň však korektními vyjednavači s obrovskými zkušenostmi v mezinárodním obchodě a vynikajícími argumentačními schopnostmi. Orientace v jejich obchodním protokolu se zahraničním firmám bezesporu vyplatí. Při obchodním jednání s německými partnery je dobré mít na paměti následující:

V německé firemní kultuře se stále poměrně striktně ctí a dodržují hierarchie a vymezené pravomoce mezi jednotlivými odděleními a pozicemi. Dbejte proto na to, aby u sjednaných schůzek byli přítomni zástupci firem na vzájemně si odpovídajících pozicích. Obdobně při oslovování nepodceňujte význam vedoucích firemních pozic a akademických titulů, a to především v případě těch doktorských, docentských či profesorských. Ačkoliv je jazyková vybavenost v Německu na velmi vysoké úrovni a angličtina má na mezinárodních mítincích status běžného vyjednávacího jazyka, dobrou znalost němčiny si vytvoříte konkurenční výhodu a zvýšíte tím pro partnery komfort komunikace. Zejména v malých a středních výrobních podnicích se bez němčiny obejdete jen stěží.

Bez nadsázky se dá říci, že klíčovou roli hraje důkladná příprava na jednání. Němečtí partneři dorazí na mítink perfektně připravení a to samé očekávají také od obchodních protějšků. Při přípravě dbejte nejen na věcnou stránku prezentace, zaměřte se ale i na její formální aspekty. Samozřejmostí by měly být profesionálně zpracované propagační materiály. Tato firemní vizitka výrazně ovlivní vnímání postavení společnosti na trhu a její důvěryhodnost. S předstihem se snažte nastudovat co nejvíce informací o německém partnerovi, prezentaci vystavte na těchto poznatcích a přizpůsobte konkrétní schůzce na míru.

+ Pověstná německá dochvilnost není pouze kulturním klišé. Důsledně se proto snažte dodržet stanovený termín schůzky. Pokud byste přece jen měli dorazit se zpožděním, s dostatečným předstihem telefonicky vyrozumějte svého obchodního partnera a vysvětlete důvod. Nedochvilnost se zde považuje za neúctu vůči protějšku a neschopnost zorganizovat si čas. Negativní první dojem může nenávratně poškodit vaši spolehlivost v očích německého partnera.

+ Samotná jednání probíhají poněkud formálněji a přímočařeji, než můžete být zvyklí z jiných zemí. Němečtí obchodní partneři při nich ocení především věcný postoj a jasně strukturovanou argumentaci podpořenou konkrétními fakty, statistikami, referencemi a certifikacemi. Jednejte systematicky bod po bodu, odlište priority od méně podstatných témat. Nezakládejte argumentaci na emocionálních aspektech jako dlouhá tradice spolupráce či vzájemné sympatie obou zemí. Ani dobrá cena a kvalita produktu na náročném, vysoce konkurenčním německém trhu již nemusí být dostačující. Vyzdvihněte přidanou hodnotu, inovace a design nabízeného produktu či služby.

+ Ani po schůzce neusněte na vavřínech. Buďte připraveni poskytnout doplňující informace a zápisky z jednání do 24 hodin po ukončení mítinku. Rychlá reakce signalizuje německému protějšku význam jednání pro vaši firmu. Po celou dobu jednání a následné spolupráce se prezentujte sebevědomě. Není důvod se podceňovat. Němečtí partneři jsou také „jen“ lidé a ocení rovnocenný přístup. ☺

+ Při obchodním jednání s německými partnery vás rádi podpoříme. Fundované znalosti německého obchodního protokolu nám umožňují kompetentně asistovat českým firmám ve všech fázích jednání. Jsme schopni vám pomoci také s hledáním a oslovením německého obchodního zástupce pro snadnější komunikaci s potenciálními partnery a proniknutí na tamní trh. 📞

+ Kontakt: Tereza Hofmanová, tel.: + 420 221 490 314, hofmanova@dtihk.cz

Act for Others
Stiftung
nadace
–

Melanie Freifrau v. Schilling
info@actforothers.cz
Praha
www.actforothers.cz

AKONTEXT, s.r.o.
Druckerei, Werbeagentur
tiskárna, reklamní agentura
–

Ing. Martin Petras
martin.petras@akontext.com
Praha
www.akontext.com

Břiza & Trubač, s.r.o., advokátní kancelář
Anwaltskanzlei
advokátní kancelář
–

JUDr. Ondřej Trubač, Ph.D., LL.M.
ondrej.trubac@brizatrubac.cz
Praha
www.brizatrubac.cz

M.T.R. production s.r.o.
Videoproduktion, Event Management
videoprodukce, event management
–

Matěj Richter
richter@mtrprod.com
Praha
www.mtrproduction.com

TOTAL ČESKÁ REPUBLIKA s.r.o.
Verkauf von Produkten der petrochemischen
Industrie
prodej produktů petrochemického průmyslu
–

Lukasz Semeniuk
total@total.cz
Praha
www.total.cz

Zoeller Systems s.r.o.
Hersteller von Abfallsammelfahrzeugen
und Liftern
výrobce vozidel a zařízení pro svoz
odpadu
–

Karl Heinz Oskar Wider
k.h.wider@zoeller-kipper.de
Říčany
www.zoeller.cz

**Carrier Refrigeration Operation
Czech Republic s.r.o.**
Kältesysteme
chladicí systémy
–

Michel Perret
michel.perret@carrier.utc.com
Beroun
www.carrier.com/commercial-refrigeration/en/eu/

CreativeDock s.r.o.
Startup-Studio – corporate innovation
startupové studio – korporátní inovace
–

Pavel Zábrodský
pavel.zabrodsky@creativedock.com
Praha
www.creativedock.com

CRI ameba.eu, s.r.o.
Human Resources
lidské zdroje
–

Ing. Patrik Pova
patrik.pova@ameba.eu
Praha
www.ameba.eu

DIOSS NÝŘANY a.s.
Blech- und Rohrverarbeitung
zpracování plechu a trubek
–

Ing. Jiří Bachmann
j.bachmann@dioss.cz
Nýřany
www.dioss.cz

dm drogerie markt s.r.o.
Einzelhandel
maloobchod
–

Gerhard Fischer
veronika.vlaskova@dm.cz
České Budějovice
www.dm.cz

IPMA Česko s.r.o.
Ingenieurarbeiten, technische Beratung
inženýrské činnosti, technické poradenství
–

Dieter Michael Mainka
mmainka@ipma-group.com
Mladá Boleslav
www.ipma-group.com

Kablo Vrchlabí s.r.o.
Herstellung von Kabeln und Leitungen
výroba kabelů a vodičů
–

Ing. Tomáš Vrbata
tomas.vrbata@kablovrchlabi.cz
Vrchlabí
www.kablovrchlabi.cz

Liftago
Taxi-App für Privat- und Firmenfahrten
mobilní taxi aplikace pro osobní i firemní jízdy
–

Jiří Souček
jiri.soucek@liftago.com
Praha
try.liftago.com/business

MAX Immo spol. s r.o.
Spezialist für Gewerbeimmobilien
specialista na komerční nemovitosti
–

Carlo Gradl
info@max-immo.cz
Praha
www.max-immo.cz

DER FACHKRÄFTEMANGEL BLEIBT EIN UNGEBETENER GAST NEDOSTATEK ODBORNÝCH PRACOVNÍKŮ I NADÁLE TRÁPÍ FIRMY

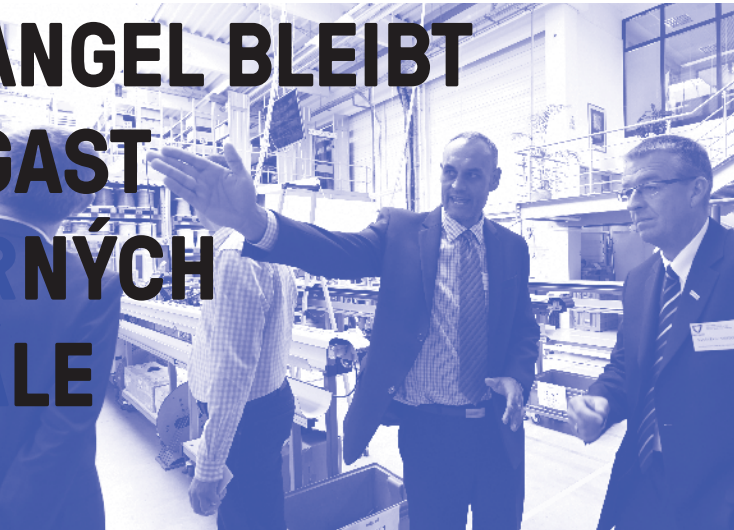


Foto: MEK-IN, Aleš Krecel

>>> General Manager Round Table zum Thema nachhaltige Produktion in der Tschechischen Republik

Design-Optimierung, Arbeitserfahrung und der Fokus auf Prozesse – wie diese Faktoren eine nachhaltige Produktion beeinflussen, das diskutierten zehn Unternehmenschefs beim General Manager Round Table am 8. Juni in Kopřivnice. Gastgeber war die Firma Erich Jaeger. Das Networking-Treffen „Nachhaltige Produktion eines spezifischen Produkts mit hohem Anteil manueller Arbeit in Tschechien“ wurde von Jaroslav Milota eingeleitet, Managing Director/Operations Director Europe. Neben dem Erfahrungsaustausch zur Produktion kam auch als unausweichliches Thema der Fachkräftemangel zur Sprache. Die Firmenvertreter waren sich einig, dass eine staatliche Unterstützung von Familien, Nachwuchsförderung, Automatisierung und Robotisierung wie auch Arbeitskräfte aus dem Ausland der Lage auf dem Arbeitsmarkt entgegensteuern könnten. Abgerundet wurde die Networking-Veranstaltung durch eine Werksbesichtigung der Firma Erich Jaeger. ➡

>>> Kulatý stůl manažerů na téma udržitelnost výroby v České republice

Optimalizace designu, důraz na pracovní zkušenosti a výrobní procesy. O tom, jak tyto faktory ovlivňují udržitelnost výroby, diskutovalo 8. června ve firmě Erich Jaeger v Kopřivnici na kulatém stole manažerů deset zástupců členských firem ČNOPK. Networkingové setkání s názvem „Dlouhodobá udržitelnost výroby specifického druhu výrobku s vysokým podílem manuální práce v ČR“ zahájil Jaroslav Milota, managing director a operations director Europe hostitelské firmy. Kromě výměny zkušeností z výroby byl jedním z témat, kterému se v současné době nelze vyhnout, nedostatek odborných pracovníků. Zástupci firem se shodli na tom, že nepříznivou situaci na trhu práce by mohly pomoci řešit státní podpora rodiny a dorostu, automatizace a robotizace a také pracovníci ze zahraničí. Po živé diskuzi následovala prohlídka závodu Erich Jaeger. ➡



JOUR FIXE

Danke, Děkujeme!

AUF DER | NA
MOLDAU | VLTAVĚ
29. 8. 2017

SPONSOR | SPONZOR: **dormakaba**
Foto: Jaromír Zubák



ANZEIGE / INZERCE

FIREMNÍ
BANKOVNICTVÍ



KDYŽ PRODÁVÁTE
SVOU FIRMU, KUPUJETE
SI NOVOU BUDOUCNOST

S Raiffeisenbank nebude prodej vaší společnosti tak složitý, jak se obáváte.

www.rb.cz/prodejfirmy



Termíny

TopThema | TopTéma

Intelligente Infrastruktur Inteligentní infrastruktura

- 04.10.** Pressekonferenz zu den Ergebnissen der DTIHK-Umfrage „Was brauchen Städte und Gemeinden, um smart zu werden?“
Tisková konference k průzkumu ČNOPK „Co potřebují města a obce, aby se staly chytrými?“
- 15.10.** Connect Visions to Solutions: Deadline für die Anmeldungen
Uzávěrka přihlášek
- 23.11.** Highlight: Winners' Night, Galerie Mánes Prag | Praha
Kontakt: Lenka Šolcová, solcova@dtihk.cz

Events | Eventy

- 24.10.** Jour Fixe: HC Sparta Praha, 02 arena
- 31.10.** Jour Fixe: Speed Business Meeting, Hotel Jalta, Prag | Praha
DACH-Veranstaltung von DTIHK, Wirtschaftskammer Österreich und Handelskammer Schweiz – Tschechische Republik
Společná akce ČNOPK, Rakouské obchodní komory a Obchodní komory Švýcarsko – ČR
- 14.12.** Weihnachts-Jour-Fixe, DTIHK-Kuppel, Prag
Vánoční Jour Fixe, kopule ČNOPK v Praze
Kontakt: Petr Žwak, zwak@dtihk.cz

Markt- und Absatzberatung Podpora odbytu a průzkum trhu

- 18.10.** Konferenz Ausstattung von Hotel-, Gastro- und Wellnesseinrichtungen
Konference Vybavení pro hotelová, gastro a wellness zařízení
Kontakt: Irena Novotná, novotna@dtihk.cz
- 26.10.** 4th CEE Procurement & Supply Forum, Prag | Praha
Kontakt: David Parkmann, parkmann@dtihk.cz
- 07.11.** Konferenz Industrie 4.0 – Smart Factory, Prag
Konference Průmysl 4.0 – chytrá výroba, Praha
- 21.-24.11.**
Odborná exkurze do Bavorska na téma dřevozpracující a nábytkářský průmysl
Kontakt: Renáta Knollová, knollova@dtihk.cz

Wirtschaftsförderung Sachsen Společnost na podporu hospodářství Saska

- 10.10.** Smart Factory - Intralogistische Lösungen und Systeme
Smart factory - intralogistická řešení a systémy
Kontakt: Lucie Křelinová, krelinova@dtihk.cz

Ausbildung, Seminare & Trainings Vzdělávání, semináře a tréninky

- 10.10.** Etika v podnikání
24.10. Transferové ceny a přístup finanční správy
31.10. Praktický vhled do GDPR
23.11. Nové technologie pro uzavírání smluv
06.12. Zkušenosti s daněmi 2017 a novinky pro rok 2018
Kontakt: Andrea Husmann, husmann@dtihk.cz
Seminare nur auf Tschechisch

Einkauf und Vertrieb: Treffen Sie Geschäftsführer und Entscheider aus deutschsprachigen Ländern und dem MOE-Raum!
Vorträge, Diskussionen und Workshops zu aktuellen Themen aus den Bereichen Einkauf, Logistik, Finanzierung und Außenhandel

4th CEE Procurement & Supply Forum

26.10.2017
Grandior Hotel Prague, Na Poříčí 42

Nákupčí a prodejci, setkejte se s vedoucími pracovníky a manažery z německy mluvících zemí a regionu střední a východní Evropy!
Přednášky, diskuze a workshopy k aktuálním tématům z oblastí nákupu, logistiky, financování a zahraničního obchodu

Kontakt: David Parkmann, parkmann@dtihk.cz
Tel.: +420 221 490 317
Registrierung | Registrace: www.bme.de/cee

Sächsisch-tschechisches TechForum auf der 59. Internationalen Maschinenbaumesse in Brunn, veranstaltet von der DTIHK und der Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH.
Vorträge deutscher und tschechischer F&E-Experten, u. a. aus dem Fraunhofer Institut IWU und der TU Dresden, wie auch von Vertretern von Unternehmen und Fachverbänden wie z. B. Silicon Saxony

SMART FACTORY

Intralogistische Lösungen und Systeme
intralogistická řešení a systémy

10.10.2017 | 13.00 – 18.00 h
Holiday Inn Hotel Brno – Konferenzsaal
konferenční sál Alfa – Křížkovského 20
Brünn | Brno

Česko-saské TechForum na 59. mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně, které pořádají ČNOPK a Společnost na podporu hospodářství Saska. Jako přednášející vystoupí čeští a němečtí odborníci, mimo jiné z Fraunhoferova institutu IWU a Technické univerzity Drážďany, a také zástupci firem a svazů, jako např. ze svazu Silicon Saxony.

Simultan gedolmetscht (de/cz) und kostenfrei
simultánní tlumočení (čj/nj), účast zdarma

Kontakt: Lucie Křelinová, krelinova@dtihk.cz
Tel.: +420 221 490 315
Programm | Program: www.dtiHK.cz/termine

ANZEIGE / INZERCE

DAS
FILMFEST
2017

FESTIVAL
NĚMECKY MLUVENÝCH
FILMŮ
FESTIVAL
DEUTSCHSPRACHIGER
FILME

18—22/10/17
PRAHA

30/10 — 2/11/17
BRNO

DASFILMFEST.CZ
[f /DASFILMFEST](https://www.facebook.com/DASFILMFEST)

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



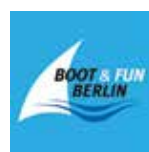
Veletrh globálního trhu místní produkce

8. – 12. 11. 2017, BERLÍN

Již více než 50 let se účastní kolem 500 výrobců a maloobchodníků ze 60 zemí veletrhu Bazaar Berlin, kde představují to nejlepší a nejzajímavější z etnické a přírodní tvorby celého světa. Veletrh globálního trhu místní produkce se každoročně stává exotickým nákupním centrem a kulturním tržištěm, kde se lidé střetávají a vzájemně spolu diskutují nejen o výrobcích, ale například také o samotných kulturních odlišnostech dané destinace. Výrobci a maloobchodníci se navzájem inspiroují jedinečnými produkty: africkými baretami, módou z Jižní Ameriky, textilními výrobky z Asie, šperky či uměleckými řemesly z celého světa. V předvánočním čase návštěvníci oceňují možnost zakoupit nevšední vánoční dekorace pro sebe i své blízké. ČNOPK opět organizuje společný stánek České republiky, na němž se představí výrobci keramiky, skleněných šperků, historického skla a vánočních ozdob.

Další informace: www.bazaar-berlin.de

BEZPLATNÝ SERVIS PRO VYSTAVOVATELE



Veletrh vodního a outdoorového sportu

23. – 26. 11. 2017, BERLÍN

Berlínský mezinárodní veletrh Boot & Fun Berlin je nepostradatelnou vstupenkou do světa vodního a outdoorového sportu pro všechny, kteří se o tento obor zajímají. Ročně se veletrhu zúčastní přes 42 000 návštěvníků. Ve 14 halách se loni představilo na 715 vystavovatelů z 20 zemí. Letos se návštěvníci mohou těšit na expozice týkající se motorových lodí, jachtingu, plachetnic, stále populárnějších hausbótů, které budou mít samostatnou halu, pontonů, rybaření, potápění a v neposlední řadě světa zábavy – windsurfingu, kitingu, wakeboardingu, paddleboardingu atd. Jednotlivé aktivity si zájemci budou moci vyzkoušet na vlastní kůži.

Další informace: www.boot-berlin.de

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



Mezinárodní veletrh cestovního ruchu v Asii

25. – 27. 10. 2017, Singapur

I letos přenáší veletrh ITB Berlin své zkušenosti a know-how do asijské metropole s nejdynamičtější se rozvíjejícím trhem cestovního ruchu, do Singapuru. V loňském roce se veletrhu ITB Asia zúčastnilo 846 vystavovatelů ze 110 zemí, kteří prezentovali své služby v oblasti cestovního ruchu 10 870 obchodním delegátům. ITB Asia nabízí jedinečnou příležitost k setkávání prodejců, subdodavatelů i poskytovatelů služeb spojených s cestováním, ať už jde o cestovní kanceláře, dodavatele rezervačních systémů, letecké společnosti, půjčovny automobilů či hotely samotné.

Další informace: www.itb-asia.com



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



26. – 29. 10. 2017, Istanbul

Již podesáté pořádá veletržní společnost Spielwarenmesse eG mezinárodní veletrh hraček Kids Turkey. Jakožto jediný veletrh hraček na Blízkém a Středním východě poskytuje jedinečnou příležitost oslavit a přitáhnout nové tváře oboru. Na minulém ročníku se na ploše 13 500 m² představilo 122 vystavovatelů, jejichž produkty, nápady či služby zhlédlo více než 9000 odborných návštěvníků ze 35 zemí světa. Na dynamicky se rozvíjejícím tureckém trhu dosahuje hračkářský průmysl ročně obrátu až 1 bilion amerických dolarů. Veletrh Kids Turkey je tedy ideálním obchodním místem pro velké firmy, maloobchodníky i jednotlivé prodejce, kteří mají co nabídnout.

Další informace: www.kidsturkey.com



Holzverarbeitende Industrie – Tschechien ist einer der größten Holzexporteure in Europa. Der Bedarf an Technik für die Holzverarbeitende Industrie steigt.

31. 10. – 3. 11. 2017, BRÜNN

Deutsche Hersteller gehören traditionell zu den bevorzugten Lieferanten der Holzverarbeitenden Industrie in Tschechien. Die von der Europäischen Vereinigung der Hersteller von Holzbearbeitungsmaschinen (EUMABOIS) unterstützte Fachmesse WOOD-TEC ist das bedeutendste Branchenforum in MOE.

Deutschland liefert mehr als 40 Prozent aller Maschinen für die Branche. Über 80 Prozent des tschechischen Bedarfs an Werkzeugmaschinen mit automatischer Werkstückzuführung wird von deutschen Firmen ins Land gebracht. Ein weiterer Schwerpunkt der deutschen Exporte liegt auf Kreissägen, Hobel-, Fräs- und Kehlmaschinen.

Für neue Investitionsanreize sorgt aktuell ein 2015 gestartetes Förderprogramm des tschechischen Landwirtschaftsministeriums. Die Holzverarbeitende Industrie erhält Zuschüsse für die Finanzierung ihrer Ausrüstungen und Technologien. Damit steigt auch der Import an Holzverarbeitungstechnik. Weitere Impulse für die Branche werden laut Germany Trade & Invest (GTAI) aus der Bauwirtschaft, der boomenden Möbelindustrie und durch eine gestiegene Nachfrage nach Fertighäusern aus Holz erwartet.

Die WOOD-TEC ist die wichtigste Fachmesse ihrer Art in MOE. Die tragende Idee der 15. Auflage ist die gemeinsame tschechisch-slowakische Konzeption. Der Messeveranstalter erwartet mehr als 300 Aussteller aus den Bereichen der Holzverarbeitenden Industrie, der Forstwirtschaft und der Möbelproduktion. Gerechnet wird mit über 11.000 Fachbesuchern, vor allem aus Tschechien und der Slowakei.



UMFANGREICHER SERVICE FÜR AUSSTELLER Barbara Vávra, Tel.: +420 221 490 334, E-Mail: vavra@dtihk.cz

**Deutsch
ist
wieder
Němčina
je opět**

IN



>>> Deutschkenntnisse bei Absolventen sind neben Englischkenntnissen für Firmen in der Pilsener Region sehr wichtig und ein großer Karrierevorteil. Die Verfügbarkeit von deutschsprachigen Fachkräften ist jedoch laut den meisten Unternehmen sehr schlecht.

Das AHK-Regionalbüro in Pilsen hat aus diesem Grund, in Zusammenarbeit mit dem Koordinierungszentrum Deutsch-Tschechischer Jugendaustausch Tandem, den Start eines einzigartigen Projektes initiiert: freiwillige Deutschkurse, die am Nachmittag an ausgewählten technischen Berufsfach- und Fachoberschulen stattfinden. Das Projekt wird mit finanzieller Unterstützung deutscher Investoren aus der Region sowie der Pilsener Bezirksregierung umgesetzt.

Den Start machte die Berufsfach- und Fachoberschule für Maschinenbau in Pilsen, die größte technische Fachmittelschule in der Region. Mit an Bord ist auch die Berufsfach- und Fachoberschule in Tachov. Im Unterricht lernen die Schüler mit innovativen Techniken, wie der deutsch-tschechischen Sprachanimation. Die mündliche Konversation verbessern die Schüler mit deutschen Muttersprachlern. Ein beliebter Bestandteil des Kurses sind die Besuche in den beteiligten Partnerunternehmen. Die Schüler können so hinter die Kulissen der Firma schauen, das Arbeitsumfeld kennenlernen und die deutsche Sprache praktisch üben.

„Schüler haben hier nur eine Pflichtfremdsprache, und die meisten wählen natürlich Englisch. Ich war angenehm überrascht, wie groß das Interesse seitens der Schüler für diesen freiwilligen Deutschkurs am Nachmittag war. Allen hat es Spaß gemacht, die Schüler blieben die ganze Zeit motiviert, ganz einfach weil es ein innovatives Konzept ist“, kommentiert der Leiter der Berufsfach- und Fachoberschule für Maschinenbau in Pilsen Rostislav Študent. In Pilsen haben 59 Schüler aus verschiedenen Fachrichtungen (Elektrotechniker, Maschinen- und Anlagenmechaniker, Metallbearbeiter, Maschinenbauer) den Pilotlauf erfolgreich absolviert. Das Projekt wird an beiden Schulen weitergeführt; der Plan ist, das Konzept auf möglichst viele Mittelschulen in der Region auszuweiten. ☺

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

>>> Znalost německého jazyka u absolventů je vedle angličtiny pro firmy v Plzeňském kraji důležitá a pro další kariérní růst velkou výhodou. Dostupnost německy mluvícího personálu však drtivá většina firem považuje za velice špatnou.

Regionální kancelář Plzeň proto ve spolupráci s Koordináčním centrem česko-německých výměn mládeže Tandem iniciovala v regionu rozjezd ojedinělého projektu nepovinných odpoledních kroužků němčiny na vybraných technických středních školách. Projekt je realizován za finanční podpory německých investorů v regionu, realizaci dále finančně podporuje Plzeňský kraj.

Projekt odstartoval na podzim na Střední průmyslové škole strojnické v Plzni, která je zároveň největší technickou odbornou školou v regionu. Další školou, která se do projektu zapojila, je průmyslovka v Tachově. Lektori při výuce používají inovativní prvky jako česko-německou jazykovou animaci, kurzy navštěvují i rodilí mluvčí. Studenti se také mohou zúčastnit exkurzí do zapojených firem a mají tak jedinečnou příležitost naživo poznat pracovní prostředí a vyzkoušet si komunikaci v praxi.

„Žáci se u nás povinně učí pouze jeden cizí jazyk a drtivá většina si vybírá angličtinu. Příjemně mě překvapilo, že zájem o nepovinný kurz němčiny byl tak velký a díky inovativnímu konceptu výuky žáci byli po celou dobu velice motivováni ke studiu,“ říká ředitel Střední průmyslové školy strojnické v Plzni Rostislav Študent. Na škole letos kurz absolvovalo 59 žáků z oborů elektrotechnika, mechanik seřizovač, mechanik strojů a zařízení, obráběč kovů a strojírenství. Projekt bude na školách pokračovat i v dalších letech, ambicí je rozšířit tento koncept na co možná nejvíce středních škol v regionu. ☺

Alukov expandiert: neues Entwicklungszentrum und neuer Showroom

Die tschechische Firma Alukov, traditioneller Hersteller von Überdachungen für Schwimmbecken, Whirlpools und Terrassen, eröffnete feierlich ihr Forschungs- und Entwicklungszentrum in Orel bei Chrudim (Ostböhmen). Im Zentrum werden Überdachungssysteme entwickelt und modernisiert, neue Technologien und Werkstoffe getestet sowie Produkte und verwendete Materialien geprüft. Eines der Hauptziele ist die Entwicklung von geräumigen Teleskop-Überdachungen. Für die Kunden bedeutet das eine Senkung der Preise bei gleichzeitiger Erhöhung des Nutzungskomforts, da moderne Überdachungen an intelligente Häuser und Gebäude angeschlossen und in Smart Home Systeme integriert werden können. Der Bau des Zentrums startete im November 2016; die Firma investierte 30 Mio. Kč, zum Teil unterstützt durch EU-Subventionen.



Showroom Alukov

Alukov ist weiter auf Wachstumskurs, die Anzahl der Aufträge wächst und die Firma stellt neue Mitarbeiter ein. Auf die steigende Nachfrage auf dem russischen Markt reagierte das Unternehmen mit der Eröffnung eines neuen Showrooms mit 600 m² Fläche im Resort Open Village in Tschechow in der Nähe von Moskau. Die Umsätze in Russland betragen aktuell ca. 1 Mio. Euro pro Jahr.



Neues Entwicklungszentrum | Nové vývojové centrum

Alukov expanduje: nové vývojové centrum a nový showroom

Tradiční český výrobce zastřešení teras, bazénů a vířivých van Alukov v Orli u Chrudimi slavnostně otevřel výzkumné a vývojové centrum. Centrum slouží k vývoji a modernizaci zastřešovacích systémů, testování nových technologií i materiálů a ke zkouškám samotných výrobků a použitých materiálů. Jedním z hlavních cílů je vývoj rozměrných typů teleskopických zařízení. Pro zákazníky to bude znamenat snížení cen zastřešení a zvýšení komfortu, protože moderní zastřešení mohou být napojena na inteligentní řešení domácností. Výstavba centra byla zahájena v listopadu 2016 a firma do ní investovala 30 milionů Kč, částečně z evropských fondů.

Společnosti Alukov se stále daří, roste počet zakázek a firma přijímá nové zaměstnance. Na rostoucí poptávku na ruském trhu, kde dosahuje ročně obrátu okolo 1 milionu eur, reagovala otevřením nového showroomu o velikosti 600 m² v satelitním resortu Open Village v Čechově u Moskvy.

ŠKODA AUTO Hochschule und DTIHK unterzeichnen Memorandum über Zusammenarbeit

Die ŠKODA AUTO Hochschule (ŠKODA AUTO Vysoká škola ŠAVŠ) und die DTIHK unterzeichneten am 20. September 2017 ein Memorandum über die Zusammenarbeit im Bereich des MBA-Studiums. Die Vereinbarung signierten ŠAVŠ-Rektor Pavel Mertlík und DTIHK-Geschäftsführer Bernard Bauer. Die Kooperation wird insbesondere die Vorbereitung und Umsetzung des neuen MBA-Programms „Global Management in Automotive Industry“ betreffen. Bewerbungen werden seit September angenommen. Für DTIHK-Mitglieder gelten vergünstigte Preise.

Info: mba@savs.cz, www.savs.cz/studijni-obory/mba

ŠKODA AUTO Vysoká škola a ČNOPK podepsaly memorandum o spolupráci

ŠKODA AUTO Vysoká škola (ŠAVŠ) a ČNOPK podepsaly 20. září 2017 memorandum o spolupráci pro oblast postgraduálního vzdělávání. Memorandum podepsali rektor ŠAVŠ Pavel Mertlík a výkonný člen představenstva ČNOPK Bernard Bauer. Spolupráce se bude týkat zejména kooperace při přípravě a realizaci nového MBA programu „Global Management in Automotive Industry“. Přihlášky se přijímají od září 2017. Pro členy ČNOPK je studium cenově zvýhodněno.

Info: mba@savs.cz, www.savs.cz/studijni-obory/mba

Personalien

Tomáš Koranda, jetziges Vorstandsmitglied bei Hochtief CZ, wird neuer CEO, Martin Vejsada ist neuer kaufmännischen Leiter, Sparte Verkehrsbauten. Július Hájek ist neuer Marketing-Leiter bei CTP. Markéta Bauerová ist neue Verkaufsleiterin bei SAP ČR. Alexander Novák ist neuer Steuerberater bei LTA. Der Rechtsanwalt Ondřej Beneš verstärkt das Prager Büro von Dvořák Hager & Partners. Bei CBRE wurden Jana Prokopcová und Vítězslav Doležal zu Associate Directors und Josef Pohorský zum Investment Analyst befördert.

Personální informace

Na pozici předsedy představenstva společnosti Hochtief CZ byl jmenován dosavadní člen nejvyššího vedení Tomáš Koranda, novým obchodním ředitelem divize Dopravní stavby byl jmenován Martin Vejsada. Novým ředitelem marketinku v CTP se stal Július Hájek. Novou obchodní ředitelkou SAP ČR je Markéta Bauerová. Tým daňových poradců v LTA rozšířil Alexandr Novák. Právník Ondřej Beneš posílil pražskou pobočku advokátní kanceláře Dvořák Hager & Partners. Ve společnosti CBRE postoupili Jana Prokopcová a Vítězslav Doležal na pozici Associate Directors a Josef Pohorský na pozici Investment Analyst.

IMPRESSUM

Plus

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft
Magazin česko-německého hospodářství

© **Herausgeber** | **Vydavatel:**



Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

I Výkonný člen představenstva:

Bernard Bauer

Chefredakteur | **Šéfredaktor:**

Christian Rühmkorf

Redaktion | **Redakce:**

Zdeňka Janská, Martina Kábelová, 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

Titelfoto | **Titulní fotografie:**

Tomáš Železný

Layout & Satz | **Layout & sazba:**

Dan Bek

Druck | **Tisk:**

AKONTEXT, s. r. o.

Erscheinungsweise | **Vychází:**

5x pro Jahr | 5x ročně

Erscheinungsort | **Místo vydávání:**

Prag | Praha

Nummer | **Číslo:**

2017 Plus 4

Auflage | **Náklad:**

6000

Datum | **Datum:**

27. 09. 2017

ISSN 1213-3469
MK ČR E 6980

Schutzgebühr | **Volný prodej:**

80 Kč/3,50 EUR

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

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

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

BENCHMARK 2017/2018

- über 60 Schlüsselpositionen
- Gehälter, Benefits & Pläne
- repräsentativ für Tschechien und seine Regionen

- více než 60 klíčových pozic
- mzdy & benefity & mzdové plány
- celorepublikový i regionální přehled

Kontakt:

Tereza Hofmanová

Tel.: +420 221 490 314

E-Mail: hofmanova@dtihk.cz

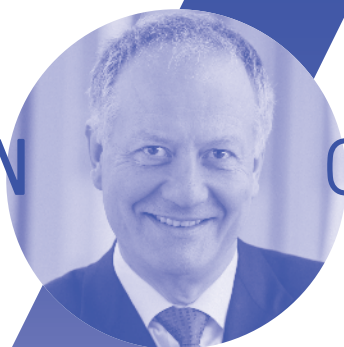
www.dtihk.cz/benchmark



JETZT BESTELLEN!
MÜŽETE OBJEDNÁVAT!

Michael Axmann
CFO Siemens ČR

FRAGEN OTÁZEK



Die Gesichter hinter den Mitgliedsunternehmen. Sieben Fragen und sieben persönliche Antworten – diesmal mit Michael Axmann, CFO Siemens Tschechien und seit Mai Vorstandsmitglied der DTIHK.

Das Beste an meinem Job ...

... ist die Möglichkeit, alte Dinge zu ändern und neue anzustoßen, damit wir erfolgreich bleiben. In anderen Worten: Die Zukunft unserer Firma mitzugestalten.

Worüber können Sie herzlich lachen?

Über mich selber. Das kann nicht jeder.

Was können die Deutschen von den Tschechen lernen?

Dass nicht alles akribisch planbar ist. Wie ein guter Kollege von mir hier in Prag sagt: Entweder werden wir den Weg finden, oder wir werden ihn machen.

Und umgekehrt?

Dass Planung nicht schadet. Manchmal kann sie sogar helfen.

Mit welcher Persönlichkeit würden Sie gerne einen Abend verbringen?

Mit Elon Musk. Und wenn er keine Zeit findet, Mick Jagger wäre auch eine Option.

Welchen Film sollte man unbedingt gesehen haben?

Matrix. Es ist nicht immer alles so, wie man es persönlich wahrnimmt. Die Realität kann eventuell ganz anders sein.

Was würden Sie heute Ihrem jüngeren Selbst empfehlen?

Sei verantwortlich, aber gleichzeitig auch mutig. Habe keine Angst, Fehler zu machen: Daraus lernt man am meisten. Probiere neue Dinge/Lösungsansätze aus.

Kdo se skrývá za členskými firmami. Sedm otázek a sedm osobních odpovědí. Tentokrát odpovídal Michael Axmann, CFO společnosti Siemens v České republice a od května člen představenstva ČNOPK.

To nejlepší na mé práci je...

...možnost měnit staré věci a začínat nové, abychom nadále byli úspěšní. Jinými slovy: spoluvytvářet budoucnost naší firmy.

Čemu se umíte zasmát?

Sám sobě. To neumí každý.

Co se mohou naučit Němci od Čechů?

Že ne vše je možné přesně naplánovat. Jak říká jeden můj dobrý kolega v Praze: buď najdeme cestu, nebo si ji sami uděláme.

A naopak?

Plánování neškodí. Někdy dokonce může pomoci.

Se kterou ze známých osobností byste chtěl strávit večer?

S Elonem Muskem. A kdyby neměl čas, tak třeba s Mickem Jaggerem.

Který film by podle vás měl každý vidět?

Matrix. Ne vždy je vše tak, jak to člověk vnímá. Realita někdy může být úplně jiná.

Co byste dnes poradil svému mladšímu já?

Buď zodpovědný, ale zároveň odvážný. Neboj se dělat chyby, tím se naučíš nejvíc. Vyzkoušej nové věci, nová řešení.

JEZDĚTE NA CNG S INNOGY



- stlačený zemní plyn CNG je nejlevnější pohonná hmota – 18 až 19 Kč/m³ včetně daní (1 m³ CNG energeticky odpovídá 1 litru benzínu)
- náklady na 1 km jízdy u osobních a malých užitkových vozů od 1,00 do 1,30 Kč
- u CNG se nejedná o přestavby, ale o továrně vyráběná vozidla – plnohodnotný zavazadlový prostor
- s kartou CNG samoobslužně natankujete rychle a nonstop
- aktuální informace (ceny, mapa stanic, nabídka vozů, novinky) sledujte na webových stránkách **cng.cz a innogycng.cz**
- innogy je provozovatelem široké sítě stanic CNG a jedním z největších prodejců CNG v ČR



innogycng.cz

PŘIROZENÁ AUTORITA.

NOVÉ BMW ŘADY 5.



WWW.BMWRADY5.CZ

Kombinovaná spotřeba v l/100 km 4,2-6,9. Emise CO₂ v g/km 109-159.



Radost z jízdy