

# Plus

INTERVIEW | ROZHOVOR:  
Thomas Schäfer,  
Škoda Auto

2021 OKTOBER  
ŘÍJEN

„Ein Tanz,  
den wir gerne  
annehmen



Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft  
Magazin česko-německého hospodářství

MOBILITÄT

„To bude jízda,  
ale jdeme do toho!“

Liefer  
Dodavatelský



kette  
řetězec



Autoindustrie  
im Umbruch



Cyber  
Attack



## Wem gehört die Zukunft der Mobilität? Komu bude patřit budoucnost mobility?

Geführt befinden sich alle im Wettlauf, nur die Richtung ist noch nicht allen klar. Unternehmen, Verbände, Experten und Politik liefern unterschiedliche Antworten auf die Frage, wem die Zukunft der Mobilität gehört.

Regierungschef Andrej Babiš ließ im Wahlkampfmodus vor kurzem trotzig verlauten, Tschechien werde auch nach 2035 noch Verbrenner bauen. In unserem Titelinterview (S. 10) meint Škoda-Chef Thomas Schäfer, die Diskussion müsse jetzt mal aufhören, die nächsten zehn Jahre gehörten ganz klar dem batterie-elektrischen Auto. Wenn man eine Giga-Batteriefabrik ins Land holen will, braucht man dafür jedenfalls ein „elektrifizierendes“ Umfeld. „Autohersteller wünschen sich mehr, um den Markt zu zünden“, bestätigt die GTAI-Korrespondentin Miriam Neubert in ihrer Branchenanalyse (S. 22).

Andere wiederum setzen ihre Hoffnungen in Wasserstoff. Aber allein die große „H-Farbpalette“ zeigt: Hier sind eine Menge Zukunftsfragen offen. Der Präsident des Cyber-Sicherheitsrats Deutschland, Hans-Wilhelm Dünn, gibt eine ganz andere Antwort (S. 35): „Die Zukunft gehört dem, der am meisten in Cyber-Security investiert.“ Klar, wenn man hinter dem Steuer eines gehackten Autos sitzt, ist einem die Antriebsart gerade herzlich egal. Die Liste möglicher Angriffsvektoren rund um das Auto ist mindestens so lang wie die dazugehörige Lieferkette. Und noch etwas: Cyber-Sicherheit ist eine Top-Aufgabe für alle Unternehmen (S. 36).

Mobilität – ein spannendes Thema, ein spannendes Heft! Und mobil waren wir auch bei unserem hoffentlich nicht letzten, wunderschönen Mitglieder-Event in diesem Jahr, der Moldau-Schiffahrt (S. 50), das von unserem neuen Präsidenten Milan Šlachta eröffnet wurde. Danke, dass Sie alle dabei waren. Wir freuen uns auf ein volles Programm im Herbst!

Liebe Leserinnen und Leser, ich wünsche Ihnen eine anregende und inspirierende Lektüre. Und am wichtigsten: Bleiben Sie gesund und zuversichtlich!

Zdá se, že se všichni účastní závodu, jen směr ještě není všem jasný. Firmy, profesní svazy, odborníci a politici odpovídají na otázku, komu bude patřit budoucnost mobility, různě.

Český premiér Andrej Babiš nedávno v předvolební kampani vzdorovitě prohlásil, že Česká republika bude vyrábět spalovací motory i po roce 2035. V našem titulním rozhovoru (str. 10) šéf Škody Auto Thomas Schäfer říká, že bychom tuto diskusi měli ukončit a že příštích deset let bude jednoznačně patřit bateriovým elektromobilům. V každém případě, pokud chceme do Česka dostat továrnu na výrobu baterií pro elektromobily, potřebujeme pro ni „elektrizující“ prostředí. „Výrobci automobilů chtějí ale ještě více, aby se mohl trh rozjet,“ potvrzuje ve své analýze korespondentka GTAI Miriam Neubert (str. 22).

Jiní zase vkládají naděje do vodíku. Ale už jen obrovská paleta „barev“ vodíku ukazuje, že ohledně budoucnosti je tu mnoho otevřených otázek. Od předsedy německé Rady pro kybernetickou bezpečnost Hanse-Wilhelma Dünna máme zcela jinou odpověď (str. 35): „Budoucnost bude patřit tomu, kdo bude nejvíce investovat do kybernetické bezpečnosti.“ Jistě, když sedíte za volantem hacknutého vozu, typ pohonu Vás v tu chvíli příliš nezajímá. Seznam možných vektorů útoku na automobil je přinejmenším stejně dlouhý jako související dodavatelský řetězec. A ještě jedna věc: Kybernetická bezpečnost je pro všechny firmy úkolem s nejvyšší prioritou (str. 36).

Mobilita – napínavé téma, napínavý časopis! A mobilní jsme byli i my na naší, doufejme ne poslední letošní, úžasné členské akci, plavbě lodí po Vltavě (str. 50), kterou zahájil náš nový prezident Milan Šlachta. Děkujeme vám všem, že jste tam byli s námi. Těšíme se na nabitý podzimní program!

Milé čtenářky, milí čtenáři, přeji vám podnětné a inspirativní čtení. A hlavně zůstaňte zdraví a zachovejte si optimismus!



**Bernard Bauer**  
Geschäftsführender Vorstand  
výkonný člen představenstva

# NOVÁ ŠKODA ENYAQ IV. ZA HRANICE VŠEDNOSTI...



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## Nová ŠKODA ENYAQ IV Vás nabije energií

Sebevědomý robustní design vypovídá o prostornosti a bezpečnosti našeho prvního plně elektrického SUV. Snoubí se v něm nejmodernější technologie, jako například interaktivní head-up displej s rozšířenou realitou, s příjemnými materiály interiéru šetrnými k životnímu prostředí.

**iv**

skoda-auto.cz



ŠKODA ENYAQ IV – emise CO<sub>2</sub>: 0 g/km;  
spotřeba: 16,9–18,0 kWh/100 km



/skodacz



/skodacz



/skodacz



/skodacz



**... VÁS DOVEZE  
ZCELA BEZ EMISÍ**

až do vzdálenosti 535 km na jedno nabití.



skoda-auto.cz

 ŠKODA ENYAQ iV – emise CO<sub>2</sub>: 0 g/km;  
spotřeba: 16,9–18,0 kWh/100 km

# Svůj elektromobil si **DOBIJTE U PRE** a vyrazte za zelenější Prahou

Jedeme v tempu moderního  
velkoměsta od roku 1897.



[www.premobilita.cz](http://www.premobilita.cz)

**PRE**

## Inhalt Obsah



# 6

3 Editorial  
Bernard Bauer

6 Info  
Bundespräsident trifft die  
deutsch-tschechische  
Wirtschaft  
**Německý prezident  
se setkal se zástupci  
česko-německého  
byznysu**

8 UnternehmensKULTUR  
**Firemní KULTURA**  
Prioritäten in der  
Unternehmenskultur  
Priority ve firemní kultuře

### TitelThema

Interviews | **Rozhovory**  
10 + Thomas Schäfer  
Škoda Auto

30 + Gundula Ullah  
Bundesverband Materialwirtschaft,  
Einkauf und Logistik e.V. (BME)  
**Spolkový svaz pro materiálové  
hospodářství, nákup a logistiku**

**Analyse.cz/de**  
22 + Tschechiens Autoindustrie  
im Umbruch  
26 + Die Zukunft der Automobilität  
**Budoucnost automobility**

34 Ziffernblatt | Číselník

Cybersicherheit  
**Kybernetická bezpečnost**  
35 + Blickwinkel  
Úhel pohledu

36 + Cyberangriff auf die Firma Parabel  
**Kybernetický útok na firmu Parabel**

### DTIHK | ČNOPK

42 TopThema | TopTéma  
**#PartnersForSustainability**

44 Neue Mitglieder | **Noví členové**

45 DTIHK-Termine | **Termíny ČNOPK**

48 Info:  
+ Bayerische Ministerin Huml zu Besuch  
**Návštěva bavorské ministryně Huml**

+ Sächsischer Minister trifft  
**#PartnersForSustainability**  
**Saský ministr se setkal  
s #PartnersForSustainability**

+ NACHHALTIG INNOVATIV  
**Udržitelné inovace**

50 Events/y: DTIHK | ČNOPK

52 Messen | **Veletrhy**

56 News: Mitglieder | **Členové**

58 Der Rückspiegel | **Zpětné zrcátko**  
Evelyn Fahrenkrug  
Boehringer Ingelheim

[www.eMagazin.plus](http://www.eMagazin.plus)



# BUNDESPRÄSIDENT STEINMEIER WÜRDIGT DIE ROLLE DER DEUTSCH-TSCHECHISCHEN WIRTSCHAFT



Foto © Bundesregierung/Steffen Kugler

Am Donnerstag, den 26. August traf Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier in der Villa Richter Spitzenvertreter der deutsch-tschechischen Wirtschaft, um die aktuellen Herausforderungen zu diskutieren.

Der geschäftsführende Vorstand der Deutsch-Tschechischen Industrie- und Handelskammer Bernard Bauer dankte dem Bundespräsidenten für das Treffen, sein Besuch sei „ein wichtiges Signal in ein Land hinein, das auch wirtschaftlich die Aufmerksamkeit auf höchster Ebene verdient“.

Im Rahmen des einstündigen Gesprächs skizzierten Bauer und die Vorstandsvorsitzenden der Unternehmen Škoda Auto, Bosch, E.ON, Kaufland und a.hartrodt die Erfolge der deutsch-tschechischen Wirtschaftskooperation, die vor der Pandemie ein Rekord-Handelsvolumen von über 92 Mrd. Euro generierte.

Bundespräsident Steinmeier lobte das Engagement und stellte die Bedeutung der tausenden Unternehmen heraus für die „Weiterentwicklung des Landes“ bei Themen wie Mobilität

und Infrastruktur, Nachhaltigkeit, Energie und Handel. Die Wirtschaftsvertreter wünschten allerdings einen engagierteren Ansatz seitens der tschechischen Politik beim Thema Nachhaltigkeit. Dazu gehören auch mehr Unterstützung für Elektromobilität, erneuerbare Energien, aber auch eine praxisorientierte duale Berufsausbildung.

Tschechien ist seit fünf Jahren unter den Top 10 der weltweit wichtigsten Handelspartner Deutschlands und im Ranking deutscher Investoren der beliebteste Investitionsstandort in Mittel-/Osteuropa. Die Nachfrage aus Deutschland schafft rund eine halbe Million Arbeitsplätze in Tschechien. Am Gespräch mit dem Bundespräsidenten nahmen neben Bernard Bauer (DTIHK), Milan Šlachta (Bosch, DTIHK), Thomas Schäfer (Škoda Auto), Claudia Viohl (E.ON), Stefan Hoppe (Kaufland) und John Böltz (a.hartrodt) teil.

Der Bundespräsident hielt sich zu einem dreitägigen Staatsbesuch in der Tschechischen Republik auf und traf u. a. die Spitzen der tschechischen Politik. 🇨🇪

# NĚMECKÝ PREZIDENT STEINMEIER OCENIL ROLI ČESKO-NĚMECKÉHO BYZNYSU

Německý prezident Frank-Walter Steinmeier se ve čtvrtek 26. srpna ve Ville Richter setkal s nejvyššími představiteli česko-německé podnikatelské komunity a projednal s nimi aktuální výzvy.

Výkonný člen představenstva ČNOPK Bernard Bauer poděkoval německému prezidentovi za to, že si udělal čas na setkání, a uvedl, že jeho návštěva je „důležitým signálem pro zemi, jejíž ekonomika si zaslouží pozornost i na nejvyšší úrovni“.

Během hodinové diskuze Bauer a generální ředitelé firem Škoda Auto, Bosch, E.ON, Kaufland a a.hartrodt poukázali na úspěchy česko-německé obchodní spolupráce, která před pandemií dosáhla rekordního objemu obchodu přes 92 miliard eur za rok.

Prezident Steinmeier ocenil angažovanost a vyzdvihl význam tisíců německých firem pro „další rozvoj Česka“ v tématech, jako je mobilita a infrastruktura, udržitelnost, energetika

a obchod. Zástupci podnikatelské sféry by ovšem uvítali, kdyby česká politika přistupovala k tématu udržitelnosti s větší angažovaností. To znamená mimo jiné větší podporu elektromobility, obnovitelných zdrojů energie, ale také duální odborné vzdělávání zaměřené na praxi.

Česká republika již pět let patří mezi deset nejdůležitějších obchodních partnerů Německa a v žebříčku německých investorů je nejoblíbenější investiční lokalitou ve střední a východní Evropě. Poptávka z Německa vytváří v České republice přibližně půl milionu pracovních míst. Diskuze s německým prezidentem se zúčastnili Bernard Bauer (ČNOPK), Milan Šlachta (Bosch, ČNOPK), Thomas Schäfer (Škoda Auto), Claudia Viohl (E.ON), Stefan Hoppe (Kaufland) a John Böltz (a.hartrodt).

Německý prezident byl v České republice na třídení státní návštěvě a setkal se mimo jiné s vrcholnými českými politiky. 🇨🇪





## Thorsten Sturm

CEO  
Ostendorf - OSMA

Eine gelebte und praktizierte Unternehmenskultur hat für unser Unternehmen und auch für mich persönlich immer einen sehr hohen gesellschaftlichen Stellenwert. Der Aspekt der Nachhaltigkeit umfasst auch die soziale Verantwortung gegenüber der Belegschaft und unser partnerschaftliches Verhältnis zu unseren Zulieferern und Kunden, aber auch die gegenüber und im Einklang mit der Natur. Zur Frage der aktuellen Priorität:

**Firemní kultura, která je žitá a praktikovaná, má pro naši společnost a také pro mě osobně vždy velmi vysokou společenskou hodnotu. Aspekt udržitelnosti zahrnuje také společenskou odpovědnost vůči zaměstnancům a partnerství s našimi dodavateli a zákazníky, jakož i vůči přírodě a v souladu s ní. Pokud jde o otázku týkající se současné priority:**



## Petr Jahoda

General Manager  
Logistic Services  
Sony DADC Czech Republic

**Wer hätte im März 2020 gehnt, dass das Coronavirus auch jetzt noch eine so große Rolle in der Unternehmenskultur spielen würde? Wir überlegen uns ganz genau, wie wir das Gleichgewicht halten können: zwischen persönlichem Kontakt und Homeoffice, zwischen Videokonferenzen und persönlichen Treffen in einem Besprechungsraum, zwischen Dienstreisen und „keimfreien Diskussionen“ auf Distanz ...**

**Kdo by to byl v březnu 2020 řekl, že i teď, po roce a půl, bude hrát ve firemní kultuře koronavirus pořád tak velkou roli? Pečlivě zvažujeme, jak balancovat mezi osobním kontaktem a home office, mezi videokonferencí a osobním setkáním v zasedací místnosti, mezi služební cestou a sterilní diskuzí na dálku... V rámci interního projektu připomínáme**



## Martin Malo

Direktor  
ředitel  
Grafton Recruitment

**Ein Jahr Homeoffice hat die Arbeitsgewohnheiten grundlegend verändert. Es ist unwahrscheinlich, dass es jemals wieder so sein wird wie „vor Corona“. Der Trend geht zu einem hybriden Arbeitsmodell, bei dem die Arbeitnehmer selbst entscheiden können, wann und wo sie arbeiten. Flexibilität wird zu einem wesentlichen Bestandteil der Unternehmenskultur. Sie ist wichtig, um bestehende Mitarbeiter zu halten und**

**Rok práce z domova změnil pracovní návyky lidí. Stav jako před pandemií se už pravděpodobně nevrátí, trendem bude hybridní model práce umožňující zaměstnancům volit, kdy a odkud budou pracovat. Flexibilita se tak stane klíčovou součástí firemní kultury a bude důležitá pro udržení stávajících zaměstnanců i pro přilákání nových uchazečů. Vyplývá to i z našeho průzkumu**



## Jens Franke

CFO  
Siemens CZ

**Wir alle leben in einer Zeit des rasanten technologischen Wandels, zu dem die Corona-Pandemie, mit der wir seit 18 Monaten konfrontiert sind, eine weitere Dimension hinzugefügt hat. Die allgegenwärtigen Veränderungen, die Unvorhersehbarkeit und die Unsicherheit betreffen nicht nur jeden Einzelnen, sondern auch Unternehmen. In dieser turbulenten Zeit werden die Werte und die gesamte Kultur eines Unternehmens**

**Všichni žijeme v éře těch nejrychlejších technologických změn, k nimž koronavirová pandemie, se kterou se potýkáme v posledních 18 měsících, přidala ještě další rozměr. Všudypřítomné změny, nepředvídatelnost a nejistota se dotýkají nejen každého jednotlivce, ale i firem. V takto turbulentní době význam firemní kultury a hodnot roste. Pro nás**

# Das hat jetzt für uns Priorität To ted' má pro nás prioritu

Die außergewöhnlichen Ereignisse im Jahr 2021 wie die COVID-19-Pandemie, große Klima-Katastrophen und die Rohstoffkrise legen natürlich besonderen Wert auf gegenseitige Loyalität und Solidarität. Dennoch sollten die 17 SDG-Indikatoren, unabhängig aktueller Krisen, im Unternehmen priorisiert, integriert und auch kommuniziert werden.

**Neobvyklé události v roce 2021, jako je pandemie covid-19, závažné klimatické katastrofy a surovinová krize, samozřejmě kladou zvláštní důraz na vzájemnou loajalitu a solidaritu. Nicméně 17 ukazatelů SDG by mělo být ve společnosti upřednostňováno, integrováno a také komunikováno bez ohledu na aktuální krize.**

**Im Rahmen eines internen Projekts erinnern wir die Kollegen an die Grundsätze einer effektiven und gleichzeitig sicheren Kommunikation über Chats, virtuelle Konferenzen usw. Auch im elektronischen Bereich sollten wir an Anstand, Etikette und „Stabskultur“ denken. Auch die Impfung ist ein brisantes Thema: Wie kann man die Mitarbeiter wirklich effektiv dazu motivieren, sich gegen Covid-19 impfen zu lassen, ohne jedoch dauerhafte Gräben zwischen den Geimpften und einigen uneinsichtigen „Verweigerern“ zu ziehen?**

**kolegům zásady efektivní a zároveň bezpečné komunikace přes chaty, při virtuálních konferencích apod. I v elektronickém prostoru bychom neměli zapomenat na slušnost, etiketu a „štábní kulturu“. Žhavým tématem je také očkování: Jak opravdu účinně motivovat pracovníky k očkování proti covidu, ale zároveň nevykopat trvalé lidské příkopky mezi očkovánými a několika zatvrzelými odmítači?**

# UNTERNEHMENSKULTUR FIREMNÍ KULTURA

neue zu gewinnen. Das zeigt auch unsere Umfrage über die Präferenzen tschechischer Arbeitnehmer. Sie wollen nicht nur die Arbeitszeit nach ihren Bedürfnissen gestalten und mitbestimmen, wo und wie sie ihre Arbeit erledigen. Sie wollen auch die Unterstützung und das Interesse ihres Arbeitgebers spüren. Menschen, die von ihrem Arbeitgeber entgegenkommend behandelt werden, sind zufriedener, loyaler und wollen nur selten den Arbeitsplatz wechseln. Deshalb genießen diese Aspekte der Unternehmenskultur bei uns Priorität.

**preferenci českých zaměstnanců. Kromě toho, že chtějí mít možnost nastavit si pracovní dobu dle vlastních potřeb a spolupřihodovat, odkud a jak budou svou práci dělat, potřebují cítit i podporu a zájem zaměstnavatele. Lidé, o které jeví zaměstnavatel zájem a vychází jim vstříc, jsou spokojenější, loajálnější a méně tak touží po změně zaměstnání či dokonce oboru. A proto jsou tyto atributy firemní kultury u nás prioritou.**

**immer wichtiger. Für uns bei Siemens stehen Vertrauen und das sogenannte Empowerment an erster Stelle. Um in der aktuellen Situation zu wachsen und unseren Kunden effektiv zu helfen, müssen wir unseren Technologien, aber vor allem auch uns gegenseitig voll vertrauen. Wenn wir einander vertrauen, uns weiterentwickeln und gegenseitig unterstützen, können wir einen größeren Mehrwert für unsere Kunden und die gesamte Gesellschaft schaffen.**

**ve společnosti Siemens jsou prioritami naší kultury důvěra a posílení pravomocí, tzv. empowerment. Abychom v současných podmínkách dokázali růst a efektivně pomáhat našim zákazníkům, musíme plně důvěřovat jak našim technologiím, tak především jeden druhému. Pokud si vzájemně důvěřujeme, rozvíjíme se a podporujeme, můžeme vytvořit větší přidanou hodnotu pro naše zákazníky i celou společnost.**

Noch mehr Statements auf | Další statementy na

[www.eMagazin.plus](http://www.eMagazin.plus)

# ŠKODA STRATEGY

„Das wird noch ein Tanz“  
„To bude ještě jízda“

Škoda-Chef Thomas Schäfer im Interview  
Rozhovor s Thomasm Schäferem, šéfem Škody Auto

Er ist ja noch nicht so lange in Tschechien und Chef des bekanntesten einheimischen Unternehmens. Dennoch hat man den Eindruck, dass Thomas Schäfer das tschechische Tafelsilber, das Land und seine Menschen gut kennt. Nah dran und hemdsärmelig. Mit ihm kann man angenehm unaufgeregt über die aufregendsten Entwicklungen in Sachen Mobilität sprechen.

V České republice ještě není tak dlouho a šéfuje nejznámější zdejší zahraniční firmě. Přesto máte dojem, že Thomas Schäfer české rodinné stříbro, zemi i její obyvatele dobře zná. Je jim blízký a je neformální. Příjemně a nevzrušeně si s ním můžete povídat o nejzajímavějších novinkách v mobilitě.

+ Interview: Bernard Bauer, Christian Rühmkorf



**Herr Schäfer, Sie kommen gerade von der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) – Mobilität der Zukunft. Auch wegen der Proteste steht die Ausstellung im Rampenlicht. Wie sind Ihre Eindrücke?**

Die IAA hat im Vorfeld sehr stark polarisiert. Die einen fragten sich, was das noch soll. Andere waren sehr motiviert von dem neuen Konzept. Wir haben bei Škoda entschieden, in so einem Krisenjahr dort keine große Summe auszugeben. Wir haben das in diesem Jahr ganz schlank gemacht und ein Café in München gemietet: Die Journalisten konnten unser getarntes Enyaq Coupé iV fahren und viele Gespräche und Interviews führen. Das war total nett, clever und vernünftig – typisch Škoda.

**Als Top Manager müssen Sie immer nach vorne gucken. Trotzdem ein kurzer Blick zurück: Sie sind erst vor einem Jahr aus Afrika nach Mladá Boleslav gekommen. Wo sind da die ganz großen Unterschiede zwischen den Herausforderungen in Afrika und denen hier in Mladá Boleslav, in Europa?**

In Afrika ging es sehr viel mehr um Pionierarbeit, den Aufbau von Strukturen. So ein bisschen wie in China vor 40 Jahren. Und es ging immer nur um eine Region. In Mladá Boleslav geht es um die Gesamtheit einer Marke weltweit, die Herausforderungen von Elektrifizierung bis hin zu Regionalisierung und um das Wohl von 43.000 Škodianern. Das ist dann nochmal fast die Verzehnfachung dessen, was ich vorher verantwortet habe.

**Was können Sie an Erfahrung mit einbringen, jetzt da sich die neue Škoda-Strategie auch mehr auf Afrika ausrichtet?**

Als ich noch für die Marke Volkswagen zuständig war, haben wir uns von Südafrika aus um die Subsahara gekümmert und Seat war für Nordafrika zuständig. Seit diesem Jahr trägt Škoda nach Indien und Russland nun auch die Regionalverantwortung für Nordafrika im Volkswagen-Konzern. Wir sind davon überzeugt, dass unsere Produkte, unser Ansatz und unser Know-how perfekt zu dieser Region passen. Wir fokussieren uns nun im ersten Schritt auf Ägypten – mit einer Größe von 100 Millionen Einwohnern eines der Schlüsselländer.

**Kommen wir aufs Beschaffungsmanagement und die Lieferketten zu sprechen, Dinge, die eigentlich immer hinter den Kulissen abliefen, jetzt aber Schlagzeilen machen. Halbleitermangel, explodierende Rohstoffpreise, ziemlich anfällige Logistikketten, darunter leidet auch Škoda. Wie ist die aktuelle Situation und was ist zu tun, damit sich das bessert?**

Wir hatten auch in der Vergangenheit natürlich immer wieder mal ein Versorgungsproblem durch Vulkanausbrüche, Erdbeben oder Ähnliches. Aber die aktuelle Situation ist schon extrem.

**Pane Schäfer, nedávno jste byl na mezinárodním autosalonu IAA v Mnichově, který se věnoval mobilitě budoucnosti a který byl i kvůli protestům ostře sledovaný. Jaké dojmy ve vás zanechal?**

Mezinárodní autosalon již dopředu velmi silně polarizoval. Část lidí se ptala, co to vlastně má znamenat, druhou část nová koncepce velmi motivovala. Ve Škodě Auto jsme se rozhodli, že v krizovém roce tam tolik peněz investovat nebudeme. Proto jsme letos zvolili celkem úsporné řešení a pronajali si v Mnichově jednu kavárnu: novináři se mohli svěřt našim maskovaným modelem Enyaq Coupé iV a absolvovat celou řadu rozhovorů. Bylo to naprosto výborné řešení, chytré a rozumné – tak, jak je pro Škodu typické.

**Jako top manažer se musíte neustále dívat dopředu. Přesto mi dovoluňte, abych se krátce ohlédl zpět: Je to teprve rok, co jste dorazil z Afriky do Mladé Boleslavi. V čem jsou největší rozdíly mezi výzvami v Africe a výzvami tady v Mladé Boleslavi, v Evropě?**

V Africe to byla daleko více průkopnická práce, budování struktur. Tak trochu jako v Číně před 40 lety. A vždy šlo pouze o jeden region. V Mladé Boleslavi je to globální souhrn všeho, co je spojeno s jednou značkou, od výzev týkajících se elektrifikace a až po regionalizaci, včetně péče o blaho 43 tisíc škodováků. Je toho téměř desetkrát víc, než za co jsem byl odpovědný předtím.

„Co nejvíc dělat co nejbliž“

„So viel wie möglich so nah wie möglich machen“

**Jaké zkušenosti sem můžete přinést nyní, kdy se nová strategie Škody více zaměřuje i na Afriku?**

Když jsem ještě zodpovídal za značku Volkswagen, starali jsme se z Jihoafrické republiky o subsaharskou Afriku, za severní Afriku byl odpovědný Seat. Za severní Afriku je v koncernu Volkswagen vedle Indie a Ruska od letošního roku zodpovědná značka Škoda. Jsme přesvědčeni o tom, že naše produkty, náš přístup a naše know-how se k tomuto regionu dokonale hodí. V první fázi se teď zaměřujeme na Egypt, který má 100 milionů obyvatel a je tak jednou z klíčových zemí.

Natürlich belastet das Thema Halbleiter uns jetzt sehr stark und zwar gleich wegen mehrerer Ereignisse: ein Brand in Japan, ein harter Wintereinbruch in Texas, der mit einem Containerschiff verstopfte Suezkanal. Jetzt ist es Malaysia mit mehrwöchigen Betriebsschließungen wegen Covid-19. Aber zu glauben, dass wir da nun kurzfristig eine Fabrik aufbauen können, die das abfedert, ist Unsinn. Das müssen wir jetzt durchhalten. Wir hoffen, dass sich die Situation möglichst schnell verbessert.

**Meinen Sie, Tschechien könnte von einem Nearshoring-Trend profitieren?**

Tschechien und ganz Zentralosteuropa sind ein exzellenter Standort für jegliche Art der Lokalisierung. Wir sind bei Škoda grundsätzlich darauf bedacht, dass wir so viel wie möglich so nah wie möglich machen, um auch die Beschaffungsnebenkosten niedrig zu halten. Manchmal geht es eben nicht, wie bei den Chips. Aber ich glaube, wenn jemand gute Chancen hat, dann ist es Tschechien.

**Pojďme teď k managementu zásobování a dodavatelským řetězcům. To jsou činnosti, které se vlastně vždycky odehrávají v zákulisí, nyní se ale dostávají na první stránky novin. Nedostatek polovodičů, explodující ceny surovin, poměrně náchylné logistické řetězce, čímž trpí i Škoda Auto. Jak vypadá současná situace a co je třeba udělat, aby se zlepšila?**

I v minulosti jsme se samozřejmě neustále potýkali s problémy v zásobování – kvůli výbuchům sopek, zemětřesení a podobným jevům. Ale současná situace je extrémní. Nedostatek polovodičů je pro nás samozřejmě velmi silná zátěž a má hned několik důvodů: požár v Japonsku, nečekaně tuhá zima v Texasu, Suezský průplav zablokovaný kontejnerovou lodí. Teď je to zase Malajsie, kde jsou kvůli koronavirové pandemii na několik týdnů zavřené podniky na výrobu polovodičů. Ale nemůžeme si myslet, že teď tady rychle můžeme postavit výrobní závod, který to zmírní. Musíme to vydržet. Doufáme, že se situace co nejrychlejilepší.





**Derzeit arbeiten Sie mit Ihren Partnern noch am Aufbau einer stabilen Zuliefererstruktur für Elektromobilität. Wie groß ist denn jetzt eigentlich die Umstellung gegenüber dem Verbrenner, was die Lieferkette und die Zuliefererstruktur betrifft?**

Das ist schon eine gewaltige Herausforderung, die wir hier alle gemeinsam zu stemmen haben. Wir investieren jetzt gerade in den Umbau der Fabriken, eine Riesenaufgabe, dann in die Neuentwicklung der Produkte, die auch teuer ist. Und wir haben ja noch bestehende Produkte, die mindestens noch die nächsten zehn Jahre laufen werden. Wir haben bereits die Hälfte unserer Kapazitäten in Mladá Boleslav so modifiziert, dass wir dort auch Elektroautos bauen können, zum Beispiel unseren Enyaq iV. Und das Gleiche spielt sich natürlich in der Lieferkette ab. Wir müssen in den Lieferantensstrukturen nachhaltig umstellen. Hinzu kommen harte Vorgaben wie UN-ECE oder EURO 7. Das alles in den nächsten fünf bis sieben Jahren zu stemmen, das wird noch ein Tanz - den wir aber gerne annehmen und auf den wir uns freuen!

**Es gibt ja doch einige bedeutende Zulieferer, die sich bei den Antrieben nicht die Elektromobilität auf die Fahne geschrieben haben, sondern die „Technologieoffenheit“. Wie sehen Sie das?**

Es gibt aktuell keine realistische Alternative zum batterieelektrischen Fahren. Das ist physisch, physikalisch und vor allem

**Myslíte si, že by Česká republika mohla mít prospěch z trendu, kterým je nearshoring?**

Česká republika a celá střední a východní Evropa jsou výborným regionem pro jakoukoli lokalizaci. Ve Škodě Auto zásadně dbáme na to, abychom co nejvíce činnosti dělali co nejbližší. Cílem je, aby i vedlejší pořizovací náklady byly nízké. Někdy to zkrátka nejde, jako je tomu v případě čipů. Ale věřím, že pokud má někdo šanci, pak je to Česká republika.

**V současnosti pracujete se svými partnery na budování stabilní dodavatelské struktury pro elektromobilitu. Jak obsáhlý je ve srovnání se spalovacím motorem tento přechod, co se týče dodavatelského řetězce a struktury dodavatelů?**

Je to pořádná výzva a budeme ji tady muset všichni společně zvládnout. Teď právě investujeme do transformace výrobních závodů, to je úkol obrovských rozměrů, potom do vývoje nových produktů, i to je nákladné. A vedle toho stále máme stávající produkty, které poběží ještě minimálně příštích deset let. Polovinu našich kapacit v Mladé Boleslavi jsme již modifikovali tak, abychom tu mohli vyrábět i elektromobily, například Enyaq iV. A to samé se samozřejmě odehrává i v dodavatelském řetězci. V dodavatelských strukturách musí být provedena udržitelná transformace. A k tomu je třeba

kommerziell einfach nicht anders umsetzbar. Und jede weitere Diskussion darüber ist nicht hilfreich. Das suggeriert der breiten Bevölkerung, dass es doch eine Alternative gibt. Bei Wasserstoff haben wir einen riesigen Aufwand und Effizienzgrade von 50 oder 60 %, ganz abgesehen von der ganzen Infrastruktur, die dazu nötig ist. Ich wäre dafür, diese Debatte mal ruhen zu lassen. Natürlich muss man weiter forschen, aber für die nächsten zehn Jahre steht nichts anderes an als batterieelektrisches Fahren.

## „Wir können uns keine Experimente leisten“

„Nemůžeme si dovolit žádné experimenty“

**Sie haben den vollelektrischen Enyaq gelauncht, ein ziemlich großer Erfolg. Wann kommt das nächste reine Elektromodell von Škoda auf den Markt und welches Segment bedient es?**

Anfang 2022 stellen wir den Enyaq Coupé iV vor. Bis 2030 werden wir mindestens drei weitere Elektrofahrzeuge auf den Markt bringen. Davon auf jeden Fall noch eines vor 2025. Wir sind jetzt gerade noch in den letzten Zügen der Konzeption, das muss sitzen, da muss Volumen kommen. Wir können uns keine Experimente leisten - also keine Nische, sondern Mainstream. Diese drei zusätzlichen E-Modelle werden auch unterhalb des Enyaq iV positioniert sein.

**Im Juni haben Sie die neue Unternehmensstrategie Next Level vorgestellt. Was ist da der wichtigste neue Akzent gegenüber der Strategie 2025, die ja vorzeitig abgelöst wurde.**

Die NEXT LEVEL - ŠKODA STRATEGY 2030 löst die Strategie 2025 nicht ab, sondern ist eine konsequente Weiterentwicklung. Das war nötig, denn in den letzten 15 Monaten hat sich die Welt auf den Kopf gestellt: der European Green Deal und die Ankündigungen von vielen Ländern mit Enddaten, wann sie aus dem Verbrenner-Geschäft aussteigen wollen - der Trend geht massiv in Richtung Elektromobilität. Wir brauchten also einen klaren Plan, der dieses tolle Unternehmen Škoda in die nächste Dekade und darüber hinaus führt. Wir müssen in Europa erfolgreich sein, jetzt elektrifizieren, innerhalb des Volkswagen-Konzern die kosteneffizienteste Marke sein. Wir übernehmen in Nordafrika, Indien und Russland die Konzernverantwortung. Und dabei haben wir das Thema Nachhaltigkeit im Fokus.

**Der Verbrenner Fabia Combi fällt recht unerwartet aus dem Programm zugunsten von e-Modellen und der Gesamt-Emissionsbilanz der Škoda-Flotte. Wie gehen Sie als Vorstandsvorsitzender eigentlich damit um, dass über die Halbwertszeit von Unternehmensstrategien im Grunde in Brüssel entschieden wird?**

připočít také přísné předpisy jako EHK OSN nebo Euro 7. Tohle všechno zvládnout v příštích pěti až sedmi letech - to bude ještě jízda. Ale jdeme do toho a těšíme se na to.

**Existuje několik významných dodavatelů, kteří si, co se týče pohonů, nedali za cíl elektromobilitu, ale „otevřenost vůči technologiím“. Jak to vidíte vy?**

V současnosti k elektrickému pohonu automobilů neexistuje žádná skutečná alternativa. Zkrátka to fyzicky, fyzikálně a hlavně ani komerčně nelze udělat jinak. A neprospívá tomu ani jakákoliv další diskuze. Ta naopak širokým masám vnukává myšlenku, že nějaká alternativa přece jen existuje. V případě vodíku se jedná o obrovské náklady a účinnost 50 nebo 60 %, nehledě na celou infrastrukturu, která by byla potřeba a která zatím neexistuje. Přikláním se k tomu, abychom tuto debatu zastavili. Samozřejmě je potřeba provádět další výzkum, ale v horizontu příštích deseti let nepřipadá v úvahu nic jiného než bateriový elektrický pohon.

**Představili jste model Enyaq iV s plně elektrickým pohonem, který má poměrně velký úspěch. Kdy na trh dorazí další model Škody poháněný výlučně elektřinou a pro který segment bude určen?**

Začátkem roku 2022 představíme Enyaq Coupé iV a do roku 2030 uvedeme na trh minimálně tři další elektromobily, z toho v každém případě ještě jeden do roku 2025. Právě teď jsme v poslední fázi příprav této koncepce. Musí být přesně nastavená pro velkosériovou výrobu. Nemůžeme si dovolit žádné experimenty, tedy žádný okrajový segment, ale hlavní proud. Tyto tři další elektromobily budou velikostně pod úrovní modelu Enyaq iV.

**V červnu jste představil novou firemní strategii Next Level. Co je jejím nejdůležitějším novým prvkem ve srovnání se Strategií 2025, kterou jste předčasně nahradili?**

Strategie NEXT LEVEL - ŠKODA STRATEGY 2030 navazuje na úspěchy Strategie 2025 a je jejím dalším důsledným pokračováním. Za posledních 15 měsíců se svět obrátil vzhůru nohama - vezměme třeba Zelenou dohodu pro Evropu či oznámení mnoha zemí o tom, kdy ukončí prodej automobilů se spalovacím motorem. Trend výrazně směřuje k elektromobilitě. Potřebovali jsme tedy jasný plán, který povede automobilku Škoda do příštího desetiletí a dál. Musíme být v Evropě úspěšní, provádět nyní elektrifikaci, být v koncernu Volkswagen nákladově nejefektivnější značkou. Přebíráme odpovědnost za koncern v severní Africe, Indii a Rusku. A přitom neztrácíme ze zřetele téma udržitelného rozvoje.



„Za posledních 15 měsíců  
se svět obrátil vzhůru  
nohama“

„In den letzten 15 Monaten hat sich  
die Welt auf den Kopf gestellt“

Lassen Sie mich das präzisieren: Wir nehmen den aktuellen Fabia Combi nicht aus dem Programm, haben uns aber entschieden, keinen Nachfolger mehr aufzulegen. Stattdessen setzen wir konsequent auf Elektrofahrzeuge. Und nun zu Ihrem zweiten Punkt: Ja, es ist klar, wir müssen weg vom Verbrenner. Aber das Ganze muss auch mit wirtschaftlichen Interessen ausbalanciert werden. Nehmen wir nochmal das Beispiel Fabia Combi: Der kostet heute zwischen 14.000 und 18.000 Euro. Durch die EURO-7-Norm kostet er morgen 3000 bis 5000 Euro mehr – aufgrund der notwendigen Hybridisierung und der zahlreichen Edelmetalle in den Katalysatoren. Ein Preisaufschlag, den die Kunden nicht zahlen werden. Vor allem vor dem Hintergrund, dass die Kosten für E-Fahrzeuge weiter sinken.

**Was da an aufwendigen Regulierungen kommt, geht doch frontal gegen die Škoda-Strategie, das Volumensegment unten so günstig wie möglich zu gestalten.**

Das erscheint vielleicht zunächst so, aber es wird auch Elektrofahrzeuge im kleineren Bereich geben, die um die 20.000 Euro und perspektivisch noch weniger kosten werden. Jedes Unternehmen, jeder Zulieferer, jede Universität forscht heute an Batterie-Technologie. Das ist ein bisschen wie damals beim USB-Stick: Früher gab es 256 MB für 50 Euro, heute bekommt man ein Terabyte hinterhergeworfen. Es ist jetzt eine schwierige Übergangsphase.

**Premier Babiš hat jetzt verkündet, den Verbrennungsmotor auch noch nach 2035 in Tschechien zu bauen. Und eine Förderung der privaten Nachfrage bei Elektromodellen gibt es in Tschechien nicht. Kann das so funktionieren?**

Ich kenne die Diskussion. Škoda verdient sein Geld im Wesentlichen durch Exporte nach Westeuropa, Nordeuropa usw. Und diese Länder werden massiv transformieren. Wir transformieren deshalb unser Modellportfolio natürlich auch massiv. Für uns als Top-Industriestandort in Europa ist es mehr als notwendig, schnellstens Elektromobilität als Prio-Thema aufzubauen.

**Wir haben natürlich Wahlkampf. Dennoch sollten ja solche Dinge mit dem nationalen Autobauer Škoda abgesprochen werden, denkt man ... Zumal, wenn man eine Gigafabrik nach Tschechien holen will ...**

Im Wettbewerb mit den Nachbarländern um eine Gigafabrik spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Da geht es nicht nur darum, wer die größten Fördergelder gibt. Hier geht's darum, welches der Bewerberländer das Thema am besten umarmt: Transformation, Arbeitsplätze, Ausbildung, Dekarbonisierung, die ganze Frage des Energie-Mixes und der Infrastruktur. Aus meiner Sicht ist es essenziell, dass wir auch Zellfabriken nach Tschechien bekommen und die Wertschöpfung nah am Werk haben. Ich glaube, Tschechien hat gute Chancen. Wir hoffen, dass es bis zum Jahresende eine positive Entscheidung gibt.

**Model Fabia Combi se spalovacím motorem byl zcela nečekaně stažen z programu ve prospěch elektromobilů a celkových flotilových emisí značky Škoda. Jak coby předseda představenstva vlastně řešíte to, že se o „poločasu rozpadu“ firemních strategií v podstatě rozhoduje v Bruselu?**

Dovolte mi, abych to upřesnil: Současnou generaci Fabie Combi jsme nevyškrtli z programu, ale rozhodli jsme se, že už nebude mít nástupce. Místo toho důsledně sázíme na elektromobily. A k druhé části otázky: Ano, je jasné, že musíme opustit technologii spalovacích motorů. Ale všechno musí být v rovnováze i s ekonomickými zájmy. Vezměme si jako příklad opět Fabii Combi. Ta dnes stojí od 14 do 18 tisíc eur. Po zavedení normy Euro 7 by stála o 3 až 5 tisíc eur víc, a to kvůli nutné hybridizaci a velkému množství vzácných kovů v katalyzátorech. Takový nárůst ceny zákazníci nezaplatí, hlavně proto, že náklady na elektromobily a tím i jejich ceny budou dále klesat.

**To, k jakým nákladným regulacím dochází, je namířeno přímo proti strategii značky Škoda, aby byl velkoobjemový segment s levnějšími vozy strukturován co nejvýhodněji.**

Zpočátku to možná tak vypadá, ale i v tomto segmentu se budou vyrábět elektromobily, které budou stát kolem 20 tisíc eur a výhledově ještě méně. Všechny firmy, všichni dodavatelé, všechny univerzity dnes provádí výzkum bateriové technologie. Je to trochu podobné jako kdysi u flash disku: dříve stálo 256 MB 50 eur, dneska si za to koupíte jeden terabyte. Současná fáze přechodu je obtížná.

**Premiér Babiš nyní oznámil, že spalovací motory se budou v České republice vyrábět i po roce 2035. A podpora nákupu soukromých uživatelů u elektromobilů v České republice neexistuje. Může to fungovat?**

Tu diskuzi znám. Škoda Auto vydělává hlavně na vývozu do západní a severní Evropy atd. A v těchto zemích bude probíhat výrazná transformace. Proto také budeme své modelové portfolio samozřejmě výrazně transformovat. Pro nás jako top průmyslovou lokalitu v Evropě je víc než nutné, abychom jako prioritní téma budovali elektromobilitu co nejrychleji.

**Máme samozřejmě předvolební boj. Člověk by očekával, že takové věci by se přesto měly s národní automobilkou Škoda domlouvat... Zvlášť když Česko usiluje o to, aby tady vznikla továrna na výrobu baterií pro elektromobily, takzvaná gigafactory...**

**V soutěži se sousedními zeměmi o gigafactory hraje roli několik faktorů. Nejde jen o to, kdo dá největší dotace.**

**Škoda will Tschechien zum Elektromobilitätshub ausbauen, heißt es in der Strategie. Klingt gut, sexy, aber was bedeutet das und was ist dafür zu tun ganz konkret?**

Über die Zellfertigung haben wir ja schon gesprochen. Darüber hinaus brauchen wir Elektrokomponenten, von denen wir so viele wie möglich selbst herstellen wollen: Motoren, Hochleistungselektronik, Batteriemontage. Dann muss das ganze Thema Ladeinfrastruktur vorangetrieben werden. Positiv ist, dass praktisch jeder Tscheche einen Heimwerker-Drehstromanschluss zu Hause hat. Aber auch Langstreckenfahrten müssen hierzulande problemlos möglich sein.

**Škoda Auto ist auch bei unserer Plattform #PartnersForSustainability dabei. Christian Schrader und Libor Boček sind da sehr engagiert. Wie sieht es aus mit der CO2-Neutralität der Produktion insgesamt bei Škoda?**

Wir werden unsere Fahrzeuge ab 2030 in unseren tschechischen und indischen Werken CO2-neutral produzieren. In Vrchlaby haben wir dieses Ziel bereits erreicht. Außerdem

## „Du kriegst, was du brauchst“

„Dostaneš, co potřebuješ“

werden wir unsere Flottenemissionen bis 2030 um mehr als 50 Prozent im Vergleich zu 2020 reduzieren. Das Thema Nachhaltigkeit ist fest in unserer NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030 verankert.

**Stichwort Cyberkriminalität. Es gibt eine neue Bitkom-Studie, wonach 9 von 10 Unternehmen schon mit einem Hacker-Angriff in Berührung gekommen sind. Ein Riesenproblem auch für ein vernetztes Auto, eine vernetzte Produktion 4.0 und die digitalisierte Lieferkette. Wie gehen Sie damit um in Zukunft?**

Das Thema bekommt zurecht hohe Aufmerksamkeit. Wir starten nächstes Jahr die Vorbereitungen für die Umstellung auf UN-ECE, ab 2024 werden unsere Fahrzeuge diese dann gesetzlich verpflichtenden Standards für Cybersecurity selbstverständlich erfüllen. Wir sprechen hier von mehrstufigen Sicherheitssystemen, die wir so in der Industrie noch

Pūjde o to, která země se nejlépe chopí tohoto tématu a s ním spojené transformace, pracovních míst, vzdělávání, uhlíkové neutrality, celé otázky energetického mixu a infrastruktury. Z mého pohledu je stěžejní, abychom získali pro Českou republiku továrny na výrobu bateriových článků a přidanou hodnotu vytvářeli blízko výrobního závodu. Myslím, že Česká republika má dobré šance. Doufáme, že kladné rozhodnutí padne do konce roku.

**Škoda Auto chce podle své strategie přeměnit Českou republiku v centrum elektromobility. Zní to dobře, přitažlivě, co to ale znamená a co je pro to zcela konkrétně třeba udělat?**

O výrobě bateriových článků jsme už mluvili. Kromě toho potřebujeme elektrické komponenty, které si chceme co nejvíce vyrábět sami: motory, vysokonapěťovou elektroniku, montáž baterií. Pak bude třeba urychlit vše, co se týká dobíjecí infrastruktury. Pozitivní je, že prakticky každý obyvatel v Česku má doma třífázovou přípojku pro kutily. A i tady musí být možné bez problémů cestovat na dlouhé vzdálenosti.

**Škoda Auto se zapojila i do naší platformy #PartnersForSustainability. Hodně se tomu věnují Christian Schrader a Libor Boček. Jak to celkově vypadá s uhlíkovou neutralitou výroby ve Škodě Auto?**

Od roku 2030 budeme v našich českých a indických závodech vyrábět automobily s uhlíkově neutrální bilancí. Ve vrchlabském závodě jsme tohoto cíle už dosáhli. Kromě toho snížíme své flotilové emise do roku 2030 o více než 50 % ve srovnání s rokem 2020. Téma udržitelného rozvoje je pevně zakotveno v naší strategii NEXT LEVEL – ŠKODA STRATEGY 2030.

**Pojďme teď ke kyberkriminalitě. Podle nové studie svazu Bitkom se 9 z 10 firem již setkalo s útokem hackerů. To je obrovský problém také pro síťově propojený automobil, síťově propojenou výrobu 4.0 a digitalizovaný dodavatelský řetězec. Jak to budete v budoucnu řešit?**

Toto téma si právem zasluhuje velkou pozornost. Příští rok zahájíme přípravy na přechod k EHK OSN, od roku 2024 pak budou naše vozy tyto legislativně závazné standardy kybernetické bezpečnosti samozřejmě splňovat. Hovoříme tady o několikastupňových bezpečnostních systémech, které v průmyslu ještě nejsou běžné. Je to povinnost, která stojí hodně peněz. Ale nemá alternativu. V několikastupňovém bezpečnostním systému musíte zvlášť zabezpečit každé auto, každou variantu, každou variantu určenou pro konkrétní zemi, každou variantu motoru a převodovky. Finančně, časově a personálně je to velká výzva.

nie gesehen haben. Ein Muss, das viel Geld kostet. Aber eine Alternative gibt es nicht. Sie müssen jedes Auto, jede Variante, jede Ländervariante, jede Motorgetriebevariante auf einem mehrstufigen Sicherheitssystem separat absichern. Finanziell, zeitlich und personell ist das eine große Herausforderung.

2018 konnten wir den damaligen VW-Chef Prof. Carl H. Hahn in Wolfsburg interviewen, er war der Gründungspräsident unserer Kammer. Er sprach von den Anfängen der individuellen Mobilität, vom Auto als Visitenkarte und größte Familieninvestition. Wie sieht künftig das Verhältnis zwischen Mensch und Auto aus?

Herr Professor Hahn hat mit seinen 95 Jahren eine Energie, das ist wirklich sensationell. Er wollte Anfang September bei der Škoda-Classic-Tour mitfahren, einer Oldtimerrallye für Škodianer, hat es aber zeitlich leider nicht geschafft. Aber wir tauschen uns sehr regelmäßig aus. Was das Auto betrifft, das wird uns auch weiterhin individuelle Mobilität bringen, aber sauberer, sicherer und zukunftsfähig. Für uns bei Škoda heißt das, möglichst unaufgeregt und auf die Kunden fokussiert in die Zukunft zu gehen, nach dem Motto: „Du kriegst, was du brauchst, und noch einen Tick mehr.“

## „Hovoříme o několika- stupňových bezpečnostních systémech“

„Wir sprechen von mehrstufigen Sicherheitssystemen“

V roce 2018 jsme ve Wolfsburgu dělali rozhovor s bývalým předsedou představenstva koncernu Volkswagen profesorem Carlem H. Hahnem, který byl prvním prezidentem naší komory. Hovořil o začátcích individuální mobility, o automobilu coby vizitce a největší rodinné investici. Jak bude v budoucnosti vypadat vztah člověka k autu?

Panu profesoru Hahnovi je 95 let a má tolik energie, je to opravdu famózní. Začátkem září chtěl přijet na veteránské rallye Škoda Classic Tour určené pro škodováky, ale z časových důvodů mu to bohužel nevyšlo. Ale jsme spolu pravidelně v kontaktu. Co se týče automobilu, tak ten nám bude i nadále poskytovat individuální mobilitu, ale čistší, bezpečnější a perspektivnější. Pro nás ve Škodě Auto to znamená, abychom kráčeli do budoucnosti s maximálním soustředěním a orientací na zákazníky, přesně podle hesla „Dostaneš, co potřebuješ – a ještě něco navíc.“



# TSCHECHIENS

## AUTOINDUSTRIE IM UMBRUCH



Foto: Škoda Auto

**Miriam Neubert, Germany Trade & Invest**

**Während sich die Elektromobilität zu entwickeln beginnt, werden Geschäftsmodelle zur Wasserstoffmobilität noch gesucht. Eine systematische Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge fehlt.**

Nach einem außergewöhnlich starken Jahresauftakt hat die Autoherstellung in Tschechien wieder an Tempo eingebüßt. Im 1. Halbjahr 2021 liefen nach Auskunft des Verbandes der Automobilindustrie AutoSAP gut 663.000 Pkw von den Bändern der drei Hersteller Škoda, Hyundai und Toyota. Das war ein Drittel mehr als im Vorjahreszeitraum, aber ein Zehntel weniger als vor Corona.

### Stop and Go durch Halbleiternmangel

Es ist die weltweite Knappheit an Halbleitern, die die Branche seit Jahresbeginn in Atem hält, zu Unterbrechungen und weniger Schichten führt. Häufig verlassen unfertige Fahrzeuge die Werke und müssen später komplettiert werden, wenn die Komponenten vorliegen. Steigende Preise für Rohstoffe und Materialien sowie der Fachkräftemangel sind weitere Probleme. „Ohne das Chipproblem könnte die

Produktion um circa 5 % höher liegen und den Vorkrisenzeiten näher sein“, schätzt Zdeněk Petzl, Geschäftsführer des Branchenverbandes. AutoSAP rechnet 2021 mit einer Produktion von circa 1,3 Millionen Pkw. Das wäre ein Ergebnis zwischen dem von 2019, als es über 1,4 Millionen waren und 2020 mit weniger als 1,2 Millionen Einheiten.

Unabhängig von den Verzerrungen durch Pandemie und Halbleiternmangel hat ein ganz grundsätzlicher Wandel eingesetzt: die unaufhaltsame Abkehr vom Verbrennungsmotor. Für das Auto-land Tschechien, seine Kraftfahrzeughersteller und den breiten Zuliefersektor kommt das einem tektonischen Umbruch gleich. Im Rahmen des europäischen Grünen Deals haben sich die Mitgliedstaaten der EU das Ziel gesetzt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Als Zwischentappe sollen schon bis 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 55 % unter ihr Niveau von 1990 fallen.

### Verschärfte Klimaziele machen Druck

Um Nägel mit Köpfen zu machen, hat die Europäische Kommission im Sommer 2021 das Paket „Fit für 55“ vorgestellt. Es soll die Rechtsvorschriften zu Klima, Energie und Verkehr an dieses Ziel anpassen. Für die Autoindustrie lautet der Vorschlag für die Neufloottenproduktion:

- bis 2030 Senkung der Emissionen von Pkw um 55 %
- bis 2030 Senkung der Emissionen von Lkw um 50 %
- ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen

Damit ist der Termin für das Auslaufen der Dieselfahrzeuge und Benziner in der EU gesetzt, auf die sich der tschechische Kraftfahrzeugsektor noch vorrangig konzentriert. Verbrennungsmotoren wären danach auf dem gemeinsamen Markt allenfalls für alternative Brennstoffe möglich. Schon 2026 soll der Straßenverkehr in das Emissionshandelssystem einbezogen werden. Das verteuert die Verschmutzung und setzt den Anreiz, umweltfreundlichere Kraftstoffe und Technologien zu nutzen.

### Ein Zehntel der Produktion sind Elektroautos

Die Industrie muss sich daher neu definieren und hat begonnen, den Wachstumsmarkt emissionsarmer Antriebe zu ihrem eigenen zu machen. An vorderster Front sind das die Autohersteller selbst. Nach entsprechenden Investitionen werden seit 2020 in Tschechien erste rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) produziert. Škoda Auto fertigt im Stammwerk Mladá Boleslav den Enyaq iV, Hyundai in Nošovice den Kona Electric. Im 1. Halbjahr 2021 machte ihr Anteil an der tschechischen Gesamtproduktion 5,3 % aus. Unter Einschluss der Plug-in-Hybride (PHEV) waren es 9,6 %.

Und das ist erst der Anfang. Škoda Auto will bis 2030 mit mindestens drei weiteren rein elektrischen Modellen sein Portfolio erheblich elektrifizieren. Das ist ein wichtiges Signal, da zwei Drittel der in Tschechien gefertigten Pkw aus den Werken von Škoda Auto stammen. Je nachdem, wie sich der Markt entwickelt, plant Tschechiens größter Autobauer, den Anteil vollelektrischer Modelle an seiner Palette in Europa auf 50 bis 70 % auszubauen. Das soll dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der gefertigten Fahrzeugflotte um mehr als 50 % zu reduzieren. „Mit unserer neuen Next Level-Škoda Strategie 2030 geben wir konkrete Antworten, wie wir Škoda Auto erfolgreich durch den Transformationsprozess steuern und sicherstellen, dass das Unternehmen 2030 noch stärker aufgestellt ist als heute“, erklärte der Vorstandsvorsitzende Thomas Schäfer. Den Heimatmarkt Tschechien will er zusammen mit Partnern zu einem Elektromobilitäts-Hub entwickeln.

### Hoffnung auf eine Gigafactory

In der Wertschöpfungskette elektrischer Mobilität ergeben sich ganz neue Konstellationen. So will der staatliche Energiekonzern ČEZ seine Rolle in dieser Richtung ausbauen und

hat dabei ein mögliches Ass im Ärmel. Der Energieversorger bereitet ein Lithiumabbau-Projekt in Cínovec im Erzgebirge vor und könnte sich dadurch nicht nur als Strom-, sondern auch als Lithiumlieferant einbringen.

Ende Juli 2021 unterzeichneten die tschechische Regierung und ČEZ ein Memorandum, welches den Boden für das Projekt einer Batteriezellenproduktion für Elektrofahrzeuge bereiten soll. Sie bezeichneten es als „weiteren Schritt zum Aufbau einer Gigafactory“ und als Voraussetzung für Vereinbarungen mit weiteren möglichen Investoren aus der Auto- oder Batterieindustrie. Das mit einer jährlichen Produktionskapazität von bis zu 40 Gigawattstunden angelegte Vorhaben erfordert eine Investition von 52 Milliarden Kronen (umgerechnet rund 2 Mrd. Euro).

Die Regierung steht mit zwei potenziellen Investoren in Verhandlungen. Einer ist Pressemeldungen zufolge der Volkswagen-Konzern, zu dem Škoda Auto gehört. Im Frühjahr hatte Volkswagen angekündigt, bis 2030 in Europa sechs Batteriezellenwerke für seine Elektroautos bauen zu wollen. Als weiterer Interessent wird der südkoreanische Elektronikkonzern LG gehandelt.

### Auch der Zuliefersektor muss sich neu aufstellen

Ein solch strategisches Projekt mit seiner Wertschöpfungskette würde den Übergang der Fahrzeugbranche auf das neue, grüne Niveau unterstützen. Die Größe der tschechischen Autoindustrie ruft geradezu danach. Das Land war nach Angaben des Verbandes der europäischen Automobilhersteller ACEA 2020 drittgrößter Pkw-Hersteller in der EU, da Frankreich unter Corona schwächer abschnitt. Weltweit war es Rang zehn. Kraftfahrzeugproduzenten und Zulieferer leisten fast 10 % der tschechischen Bruttowertschöpfung. Von der Zukunftsfähigkeit der Branche hängt die hochindustrialisierte Volkswirtschaft ab.

Dabei kommt es auch auf den Zuliefersektor an. Die Daten aus dem Vor-Corona-Jahr, in dem die Kraftfahrzeugbranche ihre bislang besten Zahlen vorlegte, zeigen: Von 1,26 Billionen Kronen, die die Kraftfahrzeugindustrie umsetzte (rund 49,2 Mrd. Euro), entfiel mehr als die Hälfte auf die Herstellung von Motoren, Teilen und Zubehör. In der Zulieferdatenbank, die Tschechiens Investitionsförderagentur CzechInvest führt, sind über 900 Unternehmen erfasst.

### Wasserstoff wird sich zuerst im Verkehr lohnen

Bei der Diversifizierung und als Chance für innovative Unternehmen kommt neben der Elektromobilität auch der Energieträger Wasserstoff ins Spiel. Die Wasserstoffstrategie der Tschechischen Republik sieht die Vorteile einer

## Tschechiens Wasserstoffstrategie als Chance für die Industrie

Die tschechische Regierung hat am 26. Juli 2021 eine Nationale Wasserstoffstrategie verabschiedet. „Es wird eine geförderte Branche sein, mit dem Ziel, Wasserstofftechnologien in Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr zu bringen“, erklärte Vizepremier und Industrieminister Karel Havlíček, dessen Ressort für das Dokument verantwortlich zeichnet. Förderung kommt aus verschiedenen Programmen, die aus EU-Fonds oder nationalen Mitteln finanziert werden.

Die Strategie beruht auf vier Säulen: 1. Herstellung, 2. Nutzung von kohlenstoffarmem Wasserstoff, 3. Wasserstofftransport, 4. Technologieentwicklung.

Bei der Wasserstoffproduktion setzt Tschechien nicht nur auf erneuerbare Energien, sondern auch andere alternative Quellen: Erdgas mit Auffangen und Bearbeitung des entstehenden Kohlenstoffdioxids (CO<sub>2</sub>); Pyrolyse und Plasma-Vergasung von organischen Abfällen; Elektrizität oder Wärme aus Atomkraftwerken.

Zum Einsatz kommen soll Wasserstoff zu Beginn im Verkehr, aber auch in der Chemie. Mit sinkenden Preisen dürfte er dann für die Energiewirtschaft und andere Industriebetriebe lohnend werden.

Der Bedarf der Wirtschaft an CO<sub>2</sub>-armem Wasserstoff wird im Jahr 2050 auf 1,7 Millionen Tonnen geschätzt. Die Strategie rechnet nicht damit, dass dies aus nationaler Produktion zu leisten ist, was Importe nötig macht. Die Vorbereitung der Gasleitungen auf den Wasserstofftransport gelten als essenziell – auch um Tschechiens Stellung als Transitland zu sichern.

Bei Forschung und Entwicklung geht es um Komponenten für Wasserstofffahrzeuge und -infrastrukturen, um Fahrzeuge (Busse, Lkw, Pkw) und Anlagen zur Erzeugung (Elektrolyse, Pyrolyse). Daraus ergeben sich auch Chancen für eine Diversifizierung des stark auf den Kraftfahrzeugbau fokussierten verarbeitenden Gewerbes.

### Erste Wasserstoff-Tankstellen im Aufbau

Noch 2021 könnte Wasserstoff in Tschechien erstmals öffentlich getankt werden. Die zum polnischen Mineralölkonzern PKN Orlen gehörende Gruppe Orlen Unipetrol baut mit EU-Hilfen Wasserstofftankstellen in sechs tschechischen Städten auf und arbeitet an einer H<sub>2</sub>-Wertschöpfungskette in Mitteleuropa. Geplant sind in Tschechien 22 weitere Tankstellen und eine Produktion grünen Wasserstoffs, der im Verkehrssektor zum Einsatz kommen soll. Aktuell ist Orlen Unipetrol Tschechiens größter Hersteller von grauem, das heißt aus fossilen Brennstoffen gewonnenem Wasserstoff.

Als größtes Hindernis für eine rasche Durchsetzung der Wasserstoffmobilität nennt die Strategie die hohen Kosten für Brennstoffzellenfahrzeuge und die fehlende Infrastruktur.

möglichen Produktion von Wasserstofffahrzeugen und Komponenten für die Transformation der Kraftfahrzeugindustrie. Sie geht davon aus, dass Wasserstoff sich zuerst im Verkehr als wettbewerbsfähige Alternative zu fossilen Treibstoffen rechnen wird, was etwa 2027 eintreten dürfte. Früher kann es dort der Fall sein, wo Wasserstoff in der Nähe seiner Produktionsstätte getankt werden kann, so dass die Transportkosten entfallen.

Um Produktion und Nachfrage möglichst effizient aufeinander abzustimmen, wird bei der Entwicklung des Wasserstoffverkehrs zunächst eine Unterstützung in den Segmenten Ferngüterverkehr, Eisenbahn und städtische Busverkehre angestrebt. Potenzial sieht die Strategie auch im individuellen Personentransport, bei innerbetrieblichen Transporten und kommunalen Fahrzeugen.

# 63.340

produzierte Elektroautos in Tschechien

\* 1. Halbjahr 2021, inkl. Plug-in-Hybrid

### EU-Fördermittel finanzieren saubere Autos und Ladestationen

Obwohl die Elektromobilität einen Schritt weiter ist, ist auch sie wegen dieser beiden Faktoren – Kosten und Infrastruktur – bei tschechischen Unternehmen und Bürgern noch nicht richtig angekommen. Hier sollen frische Mittel aus verschiedenen EU-Fonds Anreize setzen. Als erstes dürfte der Nationale Aufbauplan Gelder für Projekte zur Elektro- und Wasserstoffmobilität bereitstellen. Er speist sich aus der Aufbau- und Resilienzfähigkeit des Programm NextGenerationEU. Nach dem grünen Licht der EU-Kommission erhielt Tschechien für seinen Plan Anfang September auch die Zustimmung der EU-Finanzminister. Das setzte die erste Tranche frei.

Für die Entwicklung einer sauberen Mobilität sind im Aufbauplan bis 2026 rund 192 Millionen Euro eingeplant. Da die Mittel an Reformen gebunden sind, hat eine Novelle der öffentlichen Beschaffungsregeln ergänzend Quoten für emissionsfreie Fahrzeuge eingeführt. Mit den Aufbaugeldern will Tschechien unter anderem den Kauf von mehr als 5.000 sauberen Fahrzeugen und 4.500 elektrischen Ladestationen unterstützen. Neben der öffentlichen Hand kommen Unternehmen zum Zuge. Speziell Ladevorrichtungen und dazugehörige Ausrüstungen unterstützt der Plan auch über das neue Gebäudeenergieeffizienz-Programm Nová zelená úsporám.

Die nationalen Ziele sind ehrgeizig: Bis 2030 will Tschechien 220.000 bis 300.000 Elektrofahrzeuge auf seinen Straßen haben (darunter 800 bis 1.200 Elektrobusse). Hinzu kommen 40.000 bis 50.000 Wasserstofffahrzeuge (800 bis 900 Busse). Um das Ruder in diese Richtung zu lenken,

sollen weitere 625 Millionen Euro an Kohäsionsfondsmitteln für den Aufbau von Ladestationen und den Einkauf von Elektrofahrzeugen durch Unternehmen und den öffentlichen Nahverkehr eingesetzt werden. Das ist nicht neu. Schon bisher basierten Tschechiens Subventionen alternativer Antriebe auf EU-Fördermitteln und richteten sich an Firmen, Kommunen und Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs.

### Systematische Hilfen erwünscht

Die Autohersteller wünschen sich mehr als das, um den Markt zu zünden. Der Verband der Autoimporteure SDA hat die Regierung im Sommer aufgefordert, den ökologischen Verkehr aktiver zu unterstützen. Tschechien liege bei der Anmeldung emissionsarmer Autos und mit einem im Schnitt über 15 Jahre alten Fahrzeugbestand weit hinter anderen Ländern. Obwohl die Registrierung von neuen Elektrowagen zunimmt, betrug ihr Anteil bei den Neuanmeldungen 2020 erst 2,6 %. Im EU-Durchschnitt sind es SDA zufolge 11,4 %.

Der Verband schlägt vor, den Kauf von neuen emissionsarmen Fahrzeugen zwei Jahre lang zu subventionieren – mit 200.000 Kronen (nicht ganz 8.000 Euro) für BEV und Wasserstoffautos sowie der Hälfte für PHEV. Auch soll die steuerliche Belastung für Arbeitnehmer gesenkt werden, die im Fall der privaten Nutzung eines elektrischen Dienstwagens höher ist als bei einem Diesel oder Benzin tankenden. Bestehende finanzielle Vorteile (kostenloses Parken in Städten wie Prag oder Ostrava, Befreiung von der Maut, Nachlass bei der Straßensteuer) reichten als Motivation weder für Privat- noch Firmenkunden aus. 🚗

Weitere Wirtschafts- und Brancheninformationen zu Tschechien finden Sie unter [www.gtai.de/Tschechien](http://www.gtai.de/Tschechien)

ANZEIGE / INZERCE

OSTENDORF - OSMA s.r.o.

TOP QUALITY SINCE 1994 OSMA

www.kanalizacezplastu.cz

Ostendorf - OSMA s.r.o., Komorovice 1, 396 01 Humpolec

# DIE ZUKUNFT VON

Batterie- oder Wasserstoff-Elektroantriebe? Das ist eine der vielen Fragen, die die Automobilindustrie umtreiben. Die nachhaltige Umstellung auf Elektromobilität, verbunden mit veränderten Lieferstrukturen und den Auswirkungen erschwerter Produktionsbedingungen, stellt sowohl die tschechische als auch die deutsche Wirtschaft vor Herausforderungen. Im vergangenen Jahr wurden in Tschechien 1,2 Millionen, in Deutschland 3,5 Millionen Autos produziert. Was kann den Fortschritt ausbremsen? In welche Richtung wird sich die Elektromobilität entwickeln? Dazu haben wir den Präsidenten des Bundesverbands E-Mobilität (BEM) und den Geschäftsführer des tschechischen Verbands der Automobilindustrie (AutoSAP) befragt.



**Kurt Sigl**

Präsident des Bundesverbandes eMobilität e.V.



**Zdeněk Petzl**

Zdeněk Petzl, Geschäftsführer des Tschechischen Verbandes der Automobilindustrie

## Rolle des E-Antriebs und seine größte/n Hürde/n?

Die Elektromobilität hat wunderbar an Fahrt gewonnen in Deutschland. Nach langem Hin und Her, Gerüchten und Abwehrkämpfen setzt sich nun auch in Fachkreisen die Erkenntnis durch, dass der batterieelektrische eAntrieb auf Basis Erneuerbarer Energie die beste Umstiegslösung für den Individualverkehr ist. Die Gründe dafür liegen nicht nur in den immer besser werdenden Batterien und Fahrzeugen, sondern auch in der Realisierbarkeit eines effizienten Gesamtkonzeptes. Elektrischer Strom kann überall bezogen werden und wird langfristig eine bezahlbare Ressource sein.

Die batteriebetriebene E-Mobilität ist die derzeit fortschrittlichste Technologie für saubere Mobilität, die uns dem Ziel der Klimaneutralität näherbringt. Das zeigt sich in den Produktionsplänen der einzelnen Marken, aber auch in der Zahl der Elektroautos, die auf den großen globalen Märkten wie China, der EU und den USA deutlich gestiegen ist. Während es 2013 rund 400.000 E-Autos gab, waren es im vorigen Jahr über 10 Millionen. Ein angemessener Kundenkomfort ist immer noch mit großen Anstrengungen verbunden. Vor allem für Europa besteht die Herausforderung darin, die Ladeinfrastruktur auszubauen und die Anschaffungskosten für E-Autos zu senken.

## Rolle des Wasserstoffantriebs und seine größte/n Hürde/n?

Die Elektromobilität auf Basis von Wasserstoff hat im Individualbereich keine Berechtigung, doch zweifelsohne bei Industrieanwendungen und vereinzelt beim Schwerlastverkehr oder in der Schifffahrt. Man muss wissen, dass zur Herstellung von grünem Wasserstoff der Bau riesiger Anlagen notwendig ist, die heute noch nicht bestehen und ökologisch ihren Tribut fordern werden. Außerdem ist die Herstellung von Wasserstoff selbst sehr energieintensiv, was das Produkt sehr teuer und ineffizient macht. Wasserstoff wird in der Mobilität deshalb auch gerne als Champagner-Lösung bezeichnet, weshalb er nur in ausgewählten Bereichen zum Einsatz kommen wird.

Wasserstoff wird zu Recht als Kraftstoff der Zukunft bezeichnet. Obwohl die Hersteller bereits neue Pkw- und Lkw-Modelle auf den Markt bringen, stehen wir mit dieser Technologie noch am Anfang. Wie bei den batteriebetriebenen E-Autos wird die weitere Entwicklung durch eine unzulängliche Infrastruktur ausgebremst, wobei die umweltfreundliche Erzeugung von Wasserstoff eine besondere Herausforderung darstellt. Insbesondere für den Schwerlastverkehr könnte der Wasserstoffantrieb aber derjenige sein, der dabei hilft, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in den nächsten Jahrzehnten zu senken, ja sogar in Richtung Null zu reduzieren.

Tento text v češtině naleznete na následující dvojstránce.

# AUTO & MOBILITÄT

## Veränderungen für die Auto-Zuliefererindustrie?

Die Zulieferindustrie ist kräftig am Umbauen. Und das meinen wir beim Bundesverband eMobilität wörtlich, denn es geht ja bei der Elektromobilität nicht nur um den Neukauf von Fahrzeugen, sondern die Erhaltung der Fahrgestelle und den Austausch der Antriebe. Das Verfahren heißt Retrofitting, wodurch dem alten Fahrzeug ein zweites Leben eingehaucht wird und die Fahrzeuge nicht irgendwo in der Dritten Welt weiterfahren. Wir sind sehr stolz auf diese Entwickler, die sich insbesondere im Bereich Bus und ÖPNV, aber auch bei Lieferfahrzeugen im kommunalen Bereich sehr verdient machen.

Wie die Autohersteller müssen sich auch die Zulieferer konsequent auf den Übergang zu einer sauberen Mobilität vorbereiten und die laufende Transformation nutzen, um die Position der heimischen Autoindustrie in den globalen Lieferketten zu stärken. Viele tschechische Zulieferer produzieren oder entwickeln bereits Produkte für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Ich bekomme durchaus mit, dass sich die Zulieferer ganz gewissenhaft auf neue Trends vorbereiten, zum Beispiel durch Diversifikation oder eine effizientere Produktion. Dazu gehört etwa die Einführung von Elementen von Industrie 4.0.

## Rolle der Politik bei Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit?

Die Politik hat bislang keine konsistente Verkehrswende eingeleitet. Noch immer wird in Deutschland der Dieselmotor staatlich subventioniert und die Anschaffung fossiler Fahrzeuge gefördert. Verbrenner-Fahrzeuge dürfen unvermindert zugelassen werden und zahlreiche Politiker wollen Glauben machen, dass die verschwendeten Fördermilliarden im Bereich Wasserstoff auch in der Mobilität gut angelegt seien. Hier klaffen Wunsch und Wirklichkeit auseinander. Dieses Verhalten schadet den Unternehmen, weil sie in den wirklich wichtigen Umstellungen keine ausreichende Unterstützung erfahren. Nachdem nun auch Brüssel mehr Tempo ins Thema Umweltschutz bringt, scheint vor allem die deutsche Wirtschaftspolitik weit weg von führenden Positionen im Ideenwettbewerb.

Dass privater und öffentlicher Sektor miteinander diskutieren und zusammenarbeiten, ist ungemein wichtig. Doch geht es dabei oft nur um das Thema neuer emissionsfreier Fahrzeuge. Wenn die heimische Automobilindustrie auch in Zukunft all ihre Vorteile für Tschechien einbringen soll – sei es ihr zehnprominenter Anteil am BIP oder ihr Beitrag als zuverlässiger Arbeitgeber – muss die laufende Diskussion intensiviert und eine systemische Unterstützung für die Transformation des Sektors vorbereitet werden. Und das bezieht sich nicht nur auf das Produkt selbst, also das elektrifizierte Fahrzeug, sondern auch auf eine stärkere Automatisierung und Digitalisierung der Produktion. Nur eine solche Strategie kann Tschechien in Zukunft Erfolg bringen.

## Ihre kurze Marktprognose:

Die batterieelektrische Neue Mobilität wird schnell weiterwachsen, weil der Konsument erkennt, dass dadurch viel Geld zu sparen ist. Damit meinen wir nicht nur den Umweltbonus, sondern auch die Reparatur- und Betriebskosten und die Vorsorge zur CO<sub>2</sub>-Abgabe. Preisparität im Einkauf ist bei vielen Anwendungen bereits erreicht. Auf Seiten der Hersteller ist das Bild durchwachsen. Die führenden Automarken bei den in Deutschland zugelassenen reinen eAutos lauten VW, Smart, Tesla, Hyundai und Renault. Die deutschen Autohersteller bemühen sich hier nicht allzu sehr um die Gunst der Käufer\*innen. Sie machen ihr Geschäft weiterhin mit Verbrennern und Hybrid-Fahrzeugen. Zwar schwenken jetzt einige mit Zukunftsaussagen um, aber ob das reicht und wie die Produkte dann nachgefragt werden, vermag niemand seriös zu bewerten. Wer indes glaubt, Verbrenner gibt es weiter, der wird verlieren, wie auch deren Kunden, die mit hohen Abgaben auf CO<sub>2</sub> zu rechnen haben. Wer behauptet, beim batterieelektrischen Antrieb handle es sich um eine Übergangslösung bis zur nächsten klugen Technologie, der irrt und versucht, die eigene Umstellung akademisch hinauszuzögern – wofür es nach dem Urteil aus Karlsruhe keine Akzeptanz mehr gibt. Veränderungen sind jetzt notwendig und längst auch umsetzbar. 🚗

Die Coronavirus-Pandemie 2020 hat die Automobilindustrie sehr hart getroffen. Die Pkw-Produktion ist um fast ein Fünftel, der Gesamtumsatz und der Export sind um ein Zehntel zurückgegangen. Trotz eines äußerst vielversprechenden Produktionshochlaufs Ende 2020 und in der ersten Jahreshälfte 2021 werden die weltweiten Liefer- und Logistikketten durch weitere Pandemiewellen weiterhin gestört. Infolge der anhaltend großen Nachfrage gibt es auf dem gesamten Markt nach wie vor eine kritische Halbleiter-Knappheit, was dazu führt, dass viele Hersteller die Arbeitszeit verkürzen oder sogar die Produktion einstellen. Wir gehen davon aus, dass die Tschechische Republik aufgrund dieses Problems in diesem Jahr etwa 140.000 Fahrzeuge weniger produzieren wird. Es ist deutlich erkennbar, dass der Inflationsdruck in allen Sektoren zunimmt, angefeuert durch die aufgestaute Nachfrage und die Engpässe bei Rohstoffen. Trotzdem bin ich zuversichtlich, dass wir diese Zeit der Ungewissheit hinter uns lassen können und dass sich die Märkte und damit auch die Produktion in der Automobilindustrie schon im Laufe des kommenden Jahres, spätestens aber 2023, stabilisieren werden. 📈

Tento text v češtině naleznete na následující dvojstránce.

# BUDOUCNOST AUTOMOBILU

Bateriové versus vodíkové e-pohony? Jedna z mnoha otázek, která visí nad automobilovým průmyslem. Udržitelná transformace k elektromobilitě umocněná změnami v dodavatelských strukturách a dopady ztížené výroby je výzvou pro českou i německou ekonomiku, které v loňském roce vyrobily 1,2 mil. (Česko) a 3,5 mil. automobilů (Německo). Co pokrok může brzdit a jakým směrem se elektromobilita bude ubírat? Na to jsme se zeptali prezidenta Německého svazu e-mobility (BEM) a výkonného ředitele českého Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP).



**Kurt Sigl**

prezident Německého svazu e-mobility (BEM)



**Zdeněk Petzl**

výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP)

## Role bateriového e-pohonu a největší překážky?

Elektromobilita získala v Německu úžasnou dynamiku. Po dlouhém období tahanic, fám a různých rozrůžek se nyní i mezi odborníky začíná prosazovat názor, že nejlepší řešení pro individuální dopravu představují bateriové elektrické vozy využívající elektřinu z obnovitelných zdrojů. Důvodem jsou nejen stále kvalitnější baterie i vozidla, ale také efektivita celkové koncepce. K elektrické síti se můžete připojit v podstatě kdekoli a elektřina bude z dlouhodobého hlediska cenově dostupná.

Bateriová elektromobilita je v současné chvíli nejpokročilejší technologií čisté mobility, která nás posouvá na cestě k cíli klimatické neutrality. Je to patrné nejen z výrobních plánů jednotlivých značek, ale nakonec to ukazuje i počet elektromobilů, který na hlavních globálních trzích, jako je Čína, EU či USA, v uplynulých deseti letech výrazně roste. Zatímco v roce 2013 jich bylo okolo 400 tisíc, o dva roky později už jejich počet přesáhl milion a v loňském roce přesáhl celkový počet elektromobilů 10 milionů. I v dnešní době však zajištění dostatečného zákaznického komfortu vyžaduje hodně úsilí a pro řadu trhů světa se jedná pouze o částečnou alternativu. Zejména pro Evropu je tak úkolem rozšíření dobíjecí infrastruktury a současně snížení pořizovací ceny elektromobilů.

## Role vodíkového pohonu a největší překážky?

Vodíková elektromobilita nemá v individuální dopravě smysl, bezpochyby ale najde využití v průmyslových aplikacích a příležitostně také v těžké nákladní nebo lodní dopravě. Je potřeba si uvědomit, že pro výrobu zeleného vodíku se musí nově postavit obrovská zařízení, což si vybere svou ekologickou daň. Samotná výroba vodíku je energeticky velmi náročná, a proto je vodík velmi drahý. Vodíkový pohon bývá označován za „šampaňské“ a bude se používat pouze ve vybraných sektorech.

Vodík je právem skloňován jako palivo budoucnosti. Jakkoli výrobci již dnes uvádějí nové osobní i nákladní modely na trh, u této technologie jsme teprve na začátku. Tak jako u bateriových elektromobilů je další rozvoj omezen nedostatečnou infrastrukturou, přičemž zvláštní výzvou bude ekologická výroba vodíku. Především pro těžkou dopravu – ať už silniční, lodní nebo dokonce leteckou – může ale vodík být právě tím pohonem, který v příštích dekádách společnosti dopomůže k celkové redukci CO<sub>2</sub> z dopravy třeba až směrem k nule.

# A MOBILITY

## Jaké změny čeká dodavatelský průmysl?

Dodavatelský průmysl prochází intenzivní transformací. V Německém svazu elektromobility to myslíme doslova, protože elektromobilita nezačíná jen nákup nových vozidel, ale také údržbu podvozku a výměnu pohonného systému. Jedná se o tzv. retrofit (výměna stávající technologie za novější, modernější, účinnější a úspornější, pozn. redakce), který vdechne starým vozidlům druhý život, a ta pak nebudou jezdit v zemích třetího světa. Velmi si vážíme vývojářů, kteří odvádějí skvělou práci zejména na poli autobusové a veřejné dopravy, ale také u užitkových vozidel v komunálním sektoru.

Tak jako výrobci automobilů se i dodavatelé musí důsledně připravit na přechod k čisté mobilitě a využít probíhající transformaci k posílení pozice tuzemského autoprůmyslu v rámci globálních řetězců. Řada českých dodavatelů při tom již dnes vyrábí nebo vyvíjí produkty, které najdou uplatnění ve vozidlech s novými pohony. Osobně vnímám, že dodavatelé se na nové trendy svědomitě připravují, ať již diverzifikací stávajících portfolií či snahou dále zefektivnit svou produkci např. pomocí investic do robotizace a automatizace výroby, tedy zaváděním prvků průmyslu 4.0.

## Jakou roli má politika při udržení konkurenceschopnosti?

Politici dosud nezhájili důslednou transformaci dopravy. Německý stát stále dotuje naftu a podporuje nákup vozidel se spalovacím motorem. Benzinové a dieselové automobily se mohou registrovat bez omezení a řada politiků chce lidem namluvit, že dobrou investicí do rozvoje mobility jsou dotace na vývoj vodíkových pohonů. Jsou to ovšem zbytečně vyhozené miliardy, přání a realita se rozcházejí. Tato opatření poškozují firmy, které pak nemají dostatečnou podporu při opravdu důležité transformaci. Jelikož nyní i v Bruselu nabírá na obrátkách projednávání tématu ochrany klimatu, zdá se, že zejména německá hospodářská politika za inovačními lidry výrazně zaostává.

Tolik potřebná diskuze a spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem se často omezuje pouze na téma nových bezemisních vozidel. Proto, aby domácí automobilový průmysl i nadále přinášel České republice všechny benefity, ať už jde o jeho deseti procentní podíl na tvorbě HDP či jeho přínos coby štedrého a spolehlivého zaměstnavatele, je zapotřebí probíhající diskusi zintenzivnit a připravit systémovou podporu transformace odvětví nejen pokud jde o samotný produkt, tzn. elektrifikované vozidlo, ale i z hlediska posílení automatizace a digitalizace jeho výroby. Jen taková strategie může ČR přinést budoucí úspěch.

## Krátká prognóza vývoje trhu:

„Nová mobilita“ s bateriovými elektromobily se bude dále rychle rozvíjet, protože spotřebitelé si uvědomují, že mohou ušetřit spoustu peněz. A to nejen díky ekologickému bonusu, ale také co se týče nákladů na opravy a provoz a uhlíkové daně. Při nákupu řady vozidel již byla dosažena cenová parita.

U výrobců je situace různá. Nejprodávanějšími čistými elektromobily v Německu jsou VW, Smart, Tesla, Hyundai a Renault. Německé automobilky se v segmentu e-aut o přízeň zákazníků příliš neucházejí a nadále produkují vozidla se spalovacím motorem a hybridy. Některé automobilky sice zveřejňují budoucí strategie, nikdo ale nedokáže seriózně posoudit, zda je to dostatečné a jaká bude poptávka po jejich výrobcích. Ti, kteří věří tomu, že se spalovací motory budou vyrábět i nadále, budou na straně poražených, podobně jako jejich zákazníci, kteří budou muset počítat s vysokou uhlíkovou daní.

Ten, kdo tvrdí, že bateriový elektrický pohon je pouze přechodným řešením na cestě k další chytré technologii, se mýlí a jen se snaží akademicky oddálit vlastní transformaci, která je po rozhodnutí německého ústavního soudu z Karlsruhe nevyhnutelná (Soud uložil zákonodárcům, aby v novele klimatického zákona do konce příštího roku jasněji definovali prostředky, kterými chtějí dosáhnout klimatických cílů po roce 2030, pozn. redakce). Změny jsou nezbytné a již dlouho také proveditelné. 🗳️

Pandemie koronaviru v roce 2020 zasáhla automobilový průmysl velmi tvrdě. Produkce osobních vozidel poklesla téměř o pětinu, celkové tržby a export o desetinu. I přes velmi slibný náběh výroby na konci roku 2020 a v první polovině 2021 další kola pandemie nadále narušují globální dodavatelské a logistické řetězce. V důsledku obrovské poptávky trvá na celém trhu kritický nedostatek polovodičů, který má u řady výrobců za následek omezování směn či dokonce pozastavení výroby. Očekáváme, že letos kvůli tomuto problému Česká republika nevyrobí zhruba 140 tisíc vozidel. Je patrné, že napříč odvětvími posilují inflační tlaky, které živí nahromaděná poptávka a nedostatek surovin. Přesto chci věřit, že toto období nejistoty se nám podaří překonat a již v průběhu roku 2022, nejpozději pak 2023, se trhy a s nimi i výroba v automotive budou stabilizovat. 🗳️

**Interview mit Gundula Ullah,  
Vorstandsvorsitzende  
des Bundesverbandes  
Materialwirtschaft,  
Einkauf und Logistik e.V.  
(BME)**

**Rozhovor s Gundulou Ullah,  
předsedkyní představenstva  
Spolkového svazu pro  
materiálové hospodářství,  
nákup a logistiku  
(BME)**

# DER SUPPLY-CHAIN-MOTOR STOTTERTZADRHÁVÁ MOTOR DODAVATELSKÉHO ŘETĚZCE

**+** Interview: Christian Rühmkorf

Beschaffung und Lieferketten sind ein Unternehmensbereich, der sonst nur „hinter den Kulissen“ abläuft, für den Endkunden nicht einsehbar und auch selten relevant ist. Jetzt „genießt“ dieses Thema große öffentliche Aufmerksamkeit. Stichwort: Halbleitermangel, um nur eines von vielen Material- und Rohstoffproblemen zu nennen. Und dann kommt ab 2023 noch das „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ auf die Wirtschaft zu.

**Frau Ullah, ist die Corona-Krise für die Unternehmen endgültig zur Beschaffungskrise geworden?**

Die aktuelle Beschaffungskrise hat nicht nur mit der COVID-19-Pandemie zu tun. Allerdings sorgt die Corona-Krise dafür, dass die Situation auf dem Beschaffungsmarkt weiter ernst ist. Von der damit einhergehenden Verknappung bei Rohstoffen und Produktionsmaterialien sind nahezu alle Industrien zum Teil massiv betroffen. Das führt beispielsweise zu fehlenden Vorprodukten im Automotive-Sektor – und damit zu langen Lieferzeiten bei den Herstellern. Die Folge ist, dass der Supply-Chain-Motor zu stottern anfängt. Viele Firmen melden derzeit Engpässe, die ihre Produktion beeinträchtigen oder sogar gefährden. Der BME hat in diesem Zusammenhang schon im März dieses Jahres den Begriff „Mangelwirtschaft“ aufgebracht. In vielen Einkaufs-Organisationen steht damit das Risikomanagement und die Absicherung der Versorgung an erster Stelle.

**Was sind neben dem Halbleitermangel aktuell die größten Probleme, mit denen Beschaffungsmanager zu kämpfen haben?**

Es fehlen gegenwärtig vor allem Elektronikbauteile, Aluminium, Holz, Verpackungen und Metallbauprodukte. Darüber hinaus setzen auch fehlende Container-Kapazitäten die Einkaufsabteilungen unter Druck. Die bestehenden Reisebeschränkungen machen es dem Procurement ebenfalls nicht einfach.

**Welche Konsequenzen müssen Wirtschaft und Politik aus den aktuellen Beschaffungs- und Lieferkettenproblemen ziehen? Und insbesondere mit Blick auf die extrem wichtige Automobilindustrie?**

Es geht um die Verbesserungen der Rahmenbedingungen. Für den Einkauf bedeutet das mit Blick auf die Zukunft, die Digitalisierung ganzer Wertschöpfungs- und Lieferketten konsequent voranzutreiben. Wichtig ist ferner eine bessere Versorgungssicherheit. Dazu müssen vor allem die Unternehmen ihre Hausaufgaben machen und ihr Risikomanagement regelmäßig den sich ständig wechselnden Anforderungen anpassen. Die Corona-Krise hat darüber hinaus gezeigt, dass Single Sourcing ausgedient hat. Abhängigkeiten von nur einem Lieferanten müssen reduziert werden. Es ist auch erforderlich, die Lieferketten aufgrund der Marktveränderungen neu und transparenter zu strukturieren. Zudem wird das Thema „Local for Local“ neu durchdacht werden müssen.

**Nákup a dodavatelské řetězce jsou oblasti firemní činnosti, které za normálních okolností běží pouze na pozadí, pro koncového zákazníka nejsou viditelné a většinou ani relevantní. Nyní se toto téma těší velké pozornosti veřejnosti. Klíčové heslo zní: nedostatek polovodičů, což je ale jen jeden z mnoha problémů s materiály a surovinami. A od roku 2023 byznys ovlivní také německý zákon o náležitě péči v dodavatelských řetězcích.**

**Paní Ullah, stala se pro firmy z koronavirové krize v konečném důsledku krize v zásobování?**

Současná krize v zásobování nesouvisí pouze s pandemií covidu-19. Kvůli koronavirové krizi je však situace na dodavatelském trhu stále napjatá. Téměř všechna průmyslová odvětví jsou postižena nedostatkem surovin a výrobních materiálů, v některých případech dokonce masivně. To vede například k nedostatku výchozích produktů v automobilovém průmyslu – a tím i k dlouhým dodacím lhůtám koncových výrobků. V důsledku toho se motor dodavatelského řetězce začíná zadržovat. Mnoho firem se v současné době potýká s výpadkem dodávek, který ovlivňuje nebo dokonce ohrožuje výrobu. Náš svaz v této souvislosti již v březnu letošního roku použil termín „nedostatková ekonomika“. V mnoha nákupních organizacích tak má řízení rizik a zajištění dodávek nejvyšší prioritu.

**S jakými největšími problémy kromě nedostatku polovodičů se nyní manažeři nákupu potýkají?**

Na trhu momentálně chybí především elektronické součástky, hliník, dřevo, obaly a kovové konstrukční výrobky. Kromě toho je velkým problémem nedostatek kontejnerových kapacit. Nákup ztěžují také stávající omezení při cestování.

**Jaké důsledky musí podnikatelé a politici vyvodit ze současných problémů při nákupu a v dodavatelském řetězci, zejména s ohledem na nesmírně důležitý automobilový průmysl?**

Jde o zlepšení rámcových podmínek. Znamená to, že oblasti nákupu ve firmách budou muset do budoucna důsledně prosazovat digitalizaci celých hodnotových a dodavatelských řetězců. Důležité je také zlepšit zabezpečení dodávek. K tomu je potřeba, aby zejména firmy plnily své „domácí úkoly“ a pravidelně přizpůsobovaly řízení rizik neustále se měnícím požadavkům. Koronavirová krize také ukázala, že tzv. single sourcing je už přežitý, závislost na jediném dodavateli je nutně snížit. V důsledku změn na trhu je také nezbytné transparentněji restrukturalizovat dodavatelské řetězce. Kromě toho se bude muset přehodnotit téma „local for local“.



Foto: Shutterstock.com

## „Nachhaltigkeit wird ein Wettbewerbsvorteil“

„Udržitelnost se stane konkurenční výhodou“

**Globale Lieferketten sind eine große Herausforderung für das Qualitätsmanagement. Jetzt werden sich die Compliance-Manager intensiv mit dem neuen Lieferkettengesetz beschäftigen. Ist das Gesetz für die Unternehmen umsetzbar?**

Soziale Verantwortung und Nachhaltigkeit sind eng miteinander verbunden. Der BME hat schon seit 2008 eine Compliance-Initiative ins Leben gerufen, die diese Themen adressiert. Zudem wird Nachhaltigkeit ein Wettbewerbsvorteil werden. So ist es keine Frage ob, sondern wie es Unternehmen umsetzen. Unser Verband leistet hier einen wichtigen Beitrag und unterstützt seine Mitglieder mit zahlreichen Informationsangeboten. Sie reichen von Fachpublikationen über Seminare und Webinaren bis hin zu Kongressen. Zudem bieten wir interessierten Unternehmen seit Neustem eine Zertifizierung im Bereich „Nachhaltigkeit im Einkauf“ an. Last but not least beschäftigt sich die EU-Kommission mit dem Thema Lieferkettengesetz.

**Sind die Zulieferketten für das, was die Unternehmen erwartet, zu verschachtelt und zu sehr international verzweigt, einfach unkontrollierbar?**

Die Corona-Krise ermöglicht uns schon heute einen ersten Blick auf die Herausforderungen, vor denen die Lieferketten in der Zukunft stehen werden. Für Wirtschaft und Politik geht es jetzt gleichermaßen darum, darauf mit neuen innovativen Lösungen zu reagieren. Dazu gehört unter anderem, die mit Global Sourcing verbundenen Vorteile im Einkauf noch stärker für den eigenen Geschäftserfolg zu nutzen. Hinzu kommt: Der Einsatz digitaler Technologien wird künftig für erfolgreiches Lieferkettenmanagement entscheidend sein.

**Welchen Stellenwert hat Tschechien als Zulieferer bei Ihren Mitgliedsunternehmen? Welches Potenzial sehen Sie für Mittel-/Osteuropa, insbesondere für das direkt an Deutschland grenzende Tschechien, beim Thema Nearshoring?**

**Globální dodavatelské řetězce představují pro řízení kvality velkou výzvu. Nyní se manažeři compliance budou intenzivně zabývat novým zákonem o dodavatelských řetězcích. Je reálné, aby firmy tento zákon implementovaly?**

Společenská odpovědnost a udržitelnost spolu úzce souvisí. My jsme již v roce 2008 zahájili iniciativu zaměřenou na dodržování předpisů v této oblasti. Udržitelnost se navíc stane konkurenční výhodou. Nejde tedy o to, zda, ale jak budou firmy tento zákon implementovat. Náš svaz se tématem udržitelnosti intenzivně zabývá a podporuje své členy rozsáhlou informační kampaní, od odborných publikací až po semináře, webináře a kongresy. Kromě toho jsme nedávno začali zájemcům nabízet certifikaci v oblasti udržitelnosti při nákupu. V neposlední řadě se problematikou právních předpisů týkajících se dodavatelského řetězce zabývá Evropská komise.

**Nejsou dodavatelské řetězce na to, co firmy v budoucnu čeká, příliš spletité a mezinárodně rozvětvené, zkrátka nekontrolovatelné?**

Díky koronakrizi už dnes můžeme pozorovat první náznaky výzev, kterým budou dodavatelské řetězce v budoucnu čelit. Nyní je potřeba, aby na ně podnikatelé i politici stejnou měrou reagovali a přicházeli s inovativními řešeními. To mimo jiné znamená, aby při nákupu ještě více využívali výhody spojené s globálním zásobováním. Pro úspěšné řízení dodavatelského řetězce bude v budoucnu zásadní také využívání digitálních technologií.

**Jak důležitá je Česká republika jako dodavatel pro vaše členské firmy? Co se týče nearshoringu, jaký potenciál vidíte pro střední a východní Evropu, zejména pro Českou republiku, která přímo sousedí s Německem?**

Polen, Tschechien, Ungarn und andere Staaten Mittel-/Osteuropas nehmen einen wichtigen Platz in den internationalen Lieferketten ein. Sie sind für das reibungslose Funktionieren der Supply Chains von großer Bedeutung. Dabei ist das Potenzial aus Sicht des BME noch nicht ausgeschöpft. Das zeigt beispielsweise die gemeinsame „Einkaufsinitiative Westbalkan“ von BME, AHK und BMWi. Über 70 deutsche Unternehmen beteiligen sich mittlerweile daran – Tendenz steigend. Daran lässt sich das anhaltend große Interesse an Lieferanten mit Sitz in Europa ablesen.

Tschechien nimmt dabei eine besondere Position ein. Das Land profitiert einerseits von seiner günstigen geographischen Lage; andererseits haben die tschechischen Betriebe in den vergangenen Jahren eine sehr gute Entwicklung vollzogen.

Mittel- und osteuropäische Unternehmen werden auch in Zukunft eine bedeutende Rolle spielen. Nearshoring ist dabei im Kontext von Local for Local zu sehen. Die Unternehmen werden ihre Lieferanten tendenziell näher an die Produktionsstandorte ziehen. Aber wo Chancen bestehen, gibt es auch Risiken. Und gerade in der Automobilindustrie spielt zusehends die Musik in China. Nearshoring ist deshalb für europäische Unternehmen kein Selbstläufer. Das gilt für Firmen in Deutschland genauso wie für Betriebe in Tschechien, Osteuropa oder der EU. 🇪🇺

Polsko, Česká republika, Maďarsko a další země střední a východní Evropy zaujímají důležité místo v mezinárodních dodavatelských řetězcích a mají velký význam pro jejich bezproblémové fungování. Domníváme se, že tento potenciál dosud není vyčerpán. Svědčí o tom například společná nákupní iniciativa našeho svazu, německých zahraničních hospodářských komor a německého ministerstva hospodářství v zemích západního Balkánu. V současné době se jí účastní více než 70 německých firem a vykazuje vzestupnou tendenci. To svědčí o tom, že zájem o evropské dodavatele je stále velký.

Česká republika má v tomto ohledu výjimečné postavení. Jednak těží ze své výhodné zeměpisné polohy, jednak se české firmy v posledních letech velmi dobře rozvíjejí.

Firmy ze střední a východní Evropy budou hrát důležitou roli i v budoucnu. Nearshoring je třeba vnímat v kontextu „local for local“. Firmy budou mít tendenci stahovat své dodavatele blíže k místu výroby. Ale kde jsou příležitosti, jsou i rizika. Zejména v automobilovém průmyslu roste význam Číny. Nearshoring tedy není pro evropské společnosti samozřejmostí. Platí to úplně stejně pro firmy v Německu, v České republice, východní Evropě nebo v celé EU. 🇪🇺

ANZEIGE / INZERCE

www.bechtoplast.cz
info@bechtoplast.cz

### Kunststoffe in Bestform | 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 plasty

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

Automobilindustrie  
1-6/2021Produktion (Tsd.)  
Export (Tsd.)  
Neuzulassungen (Tsd.)Automobilový průmysl  
1-6/2021výroba (tis.)  
export (tis.)  
nově registr. automobily (tis.)

	+16 % (1.735)		+32 % (663)
	+19 % (1.331)		+33 % (610)
	+15 % (1.391)		+19 % (113)

Neuzulassungen  
nach Kraftstoff (Tsd.)Verbrennungsmotor  
davon Benzin  
Diesel  
Hybrid  
davon Plug-in-Hybrid  
Elektro  
Gas (CNG + LPG)Nově registr. automobily  
podle pohonu (tis.)

spalovací motor	-15 % (851,3)	+16 % (105,2)
z toho benzin	-13 % (536,8)	+18 % (75,1)
nafta	-18 % (314,5)	+12 % (30,0)
hybrid	+141 % (384,4)	+127 % (11,1)
z toho plug-in-hybrid	+230 % (163,6)	+194 % (2,2)
elektromobily	+236 % (148,7)	+11 % (1,1)
plyn (CNG + LPG)	+29 % (6,2)	+50 % (1,4)

nach Farbe 

## podle barvy

nach Farbe 

## podle barvy

Top-Marken  
(Neuzulassungen)

Volkswagen	276.486
BMW	118.388
Mercedes-Benz	116.646
Audi	106.397
Opel	84.719
Škoda	84.541

top značky  
(nově registrované)

Škoda	39.644
Volkswagen	10.463
Hyundai	10.225
Toyota	5.130
Mercedes-Benz	4.945
Peugeot	4.514

ANZEIGE / INZERCE

Quellen | Zdroje: VDA, KBA, AutoSAP, SDA

Cybersicherheit in  
der MobilitätsbrancheWAS IST ZU TUN  
CO JE TŘEBA UDĚLATKybernetická bezpečnost  
v odvětví mobility

Connected Cars, Shared Services, Smart Cities und autonome Fahrzeuge - der Wandel durch die Digitalisierung innerhalb der Automobilitätsbranche ist unaufhaltsam und somit auch die Gefahr von steigenden Cyber-Attacken. Durch die Vernetzung von Connected Cars und dem damit verbundenen Austausch riesiger Datenmengen wird Cybersicherheit in der Mobilitätsbranche immer wichtiger, weil sensible Daten ein Einfallstor für Hacker bieten. Die Liste möglicher Angriffsvektoren ist lang, wobei nicht primär das einzelne Auto angegriffen wird, sondern das vernetzte System, das sich aus Lieferketten, Produktion und Infrastruktur in Smart Cities bildet.

Demzufolge wird die Automobilbranche Teil des IOT (Internet of Things), weshalb für die IT-Security Grundlagen zur Sicherheitsarchitektur (Security for Safety) geschaffen werden müssen. Auch ist die Software-Sicherheit bei Hard- und Software sowie die Schwachstellenanalyse (Opensource) der Auto-Software von großer Bedeutung, die Fahrzeughersteller durch einen Cybersecurity-Ansatz anpacken müssen. Dies kann am besten durch cloudbasierte Cybersicherheitsmodelle umgesetzt werden, wie sie bereits von einem Konsortium von großen Automobilherstellern genutzt werden, um so frühzeitig Cyber-Bedrohungen bei Autos zu erkennen, zu schützen und zu reagieren. Auch können Connected Cars als potenzielle Bedrohung der nationalen Sicherheit eingestuft werden, wodurch die Automobilbranche in ferner Zukunft zur kritischen Infrastruktur (KRITIS) gehören wird und somit ganz besonders geschützt werden muss.

Die Automobilbranche befindet sich also auf dem Weg eines Paradigmenwechsels, weshalb die Zukunft der Autobranche demjenigen gehören wird, der am meisten in Cyber-Security investiert, das hard- und softwaretechnisch sicherste Auto beherrscht und somit zum Global Player emporsteigt. 📍

Propojená auta, sdílené služby, chytrá města a autonomní vozidla – proměna automobilového průmyslu způsobená digitalizací a tím i nebezpečí rostoucího počtu kybernetických útoků jsou nezadržitelné. Vzhledem k vzájemnému propojení chytrých automobilů a s tím související výměně obrovského množství dat hraje kybernetická bezpečnost v odvětví mobility stále důležitější roli, protože citlivá data představují vstupní bránu pro hackery. Seznam možných vektorů útoku je dlouhý. Napaden při tom primárně nebývá jednotlivý automobil, ale celý síťový systém zahrnující dodavatelské řetězce, výrobu a infrastrukturu v chytrých městech.

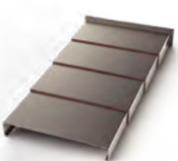
Automobilový průmysl se tak stává součástí internetu věcí (IoT), a proto je potřeba vytvořit základy bezpečnostní architektury (Security for Safety) pro zabezpečení IT. Velký význam má také softwarové zabezpečení softwaru a hardwaru a analýza zranitelnosti (open source) softwaru automobilů, kterou výrobci vozidel musí řešit zabezpečením informačních systémů. K tomu nejlépe slouží cloudové modely, které již nyní používá konsorcium velkých automobilek a které umožňují včas odhalit kybernetické hrozby, chránit se před nimi a reagovat na ně. Propojené automobily lze rovněž klasifikovat jako potenciální hrozbu pro národní bezpečnost, což znamená, že automobilový průmysl se ve vzdálené budoucnosti stane součástí kritické infrastruktury (KI) a bude potřeba jej chránit specifickým způsobem.

Automobilový průmysl tedy prochází změnou paradigmatu. Budoucnost bude patřit tomu, kdo bude nejvíce investovat do kybernetické bezpečnosti, vytvoří nejbezpečnější automobil z hlediska hardwaru i softwaru a stane se tak globálním hráčem. 📍

## Hans-Wilhelm Dünn

Präsident, Cyber-Sicherheitsrat Deutschland  
prezident Rady pro kybernetickou bezpečnost NěmeckaHENNIG CELOSVĚTOVĚ  
global excellence in machine protection

## OCHRANA STROJŮ



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

## DOPRAVNÍKY TŘÍSEK A FILTRACE



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

## OPLÁŠTĚNÍ A OCHRANA ZAŘÍZENÍ



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

# DAS KANN ALLEN FIRMEN PASSIEREN

## CYBERANGRIFF AUF DAS UNTERNEHMEN PARABEL

+ Interview: Christian Rühmkorf



# MŮŽE SE TO STÁT KAŽDÉ FIRMĚ

KYBERNETICKÝ ÚTOK NA FIRMU PARABEL

Nahezu 9 von 10 Unternehmen sind von Cyberangriffen betroffen. Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Studie des Digitalverbands Bitkom, für die mehr als 1.000 Unternehmen quer durch alle Branchen befragt wurden. Dieses Schicksal hat auch das Unternehmen Parabel ereilt. Parabel bietet Entwicklung und Konstruktion im Bereich Maschinenbau, Anlagenbau und Automotive. Wir sprachen mit dem Geschäftsführer Michael Krüsselin und seinem IT-Experten Jaromír Grác über den Hackerangriff, den das Unternehmen mit einem blauen Auge überstand.

Wann und wie haben Sie gemerkt, dass etwas nicht stimmt?

**Grác:** Gleich am Morgen, kurz vor 7 Uhr meldeten meine Kollegen, dass unser SAP-System nicht funktioniert. Ich bin sofort zur Arbeit, habe die Server gecheckt und versucht, mich im SAP-System anzumelden. Die Server waren online, aber beim SAP kam eine Fehlermeldung. Ich konnte mich auch nicht als Administrator beim SAP-Server anmelden. Es war gleich klar, dass es sich um ein Problem in der ganzen Firma handelt, nicht nur bei einzelnen Mitarbeitern. Auch der Neustart der Server hat nichts gebracht. Dann habe ich noch auf dem Server die Logs im Windows geprüft, ob es da z.B. zu einer Aktualisierung am Abend kam, was aber nicht der Fall war. Mehr konnte ich zu dem Zeitpunkt nicht machen. Also habe ich das Problem der Firma ABIA gemeldet, die unser SAP-System verwaltet. Nach ein bis zwei Stunden stand fest, dass unser SAP-System beschädigt ist, einige Daten sogar gelöscht und Dienste beschädigt wurden und es wahrscheinlich zu einem Hacker-Angriff kam. Ich sollte mich an die Firma NWT wenden, die unsere Server verwaltet.

Was konnte die Firma über den Hackerangriff sagen?

**Grác:** Sie hat festgestellt, dass seit zwei Tagen ein unbekannter „Gast“ den Server beobachtete. Er hatte es auf das SAP-System abgesehen, installierte Hackerprogramme und Skripte und versuchte, die Backups des Servers zu zerstören. Darüber hinaus versuchte er den ganzen SAP-Server zu chiffrieren, aber unser Antivirenprogramm konnte das verhindern, der Hacker konnte es nicht deinstallieren. Die Firma NWT erstellte daher eine Sicherungskopie des SAP-Servers für weitere Untersuchungen und stellte die vorherige Version des Servers wieder her, bevor der Server angegriffen wurde. Die Wiederherstellung dauerte dank der Backup-Technologie nur 30 Minuten, viel länger dauerte die Überprüfung des SAP-Servers und der gesamten Umgebung, um herauszufinden, ob der Angreifer auf weitere Geräte oder Server zugegriffen hatte.

Das heißt, der Hacker wollte Ihre Daten blockieren oder entfremden und Lösegeld erpressen?

**Krüsselin:** Ja, wahrscheinlich hätte er das gemacht, wenn wir die Daten verloren hätten. Wir haben Gott sei Dank im SAP keine Daten verloren, weil wir ein Backup vom letzten Tag hatten. Die Antivirus-Software, die uns vor Schlimmerem bewahrt hat, haben wir vor nicht einmal einem halben Jahr gekauft. Die Polizei meint, bei Firmen, die ähnliche Angriffe hatten, habe das Antivirussystem, was wir vorher hatten, nicht geholfen.

Skoro 9 z 10 společností je ohroženo kybernetickými útoky. Vyplývá to z reprezentativní studie německého svazu digitálních technologií Bitkom, na které se podílelo více než 1000 firem ze všech odvětví. Svou zkušenost má i Parabel. Firma, která pro výrobce strojů a zařízení a automobilový průmysl vyvíjí a vyrábí technické produkty. O hackerském útoku, ze kterého Parabel nakonec vyvázl v podstatě se zdravou kůží, jsme hovořili s jeho ředitelem Michaelem Krüsselinem a IT specialistou Jaromírem Grácem.

Kdy a jak jste zjistili, že něco není v pořádku?

**Grác:** Hned ráno, krátce před sedmou, mi kolegové hlásili, že nefunguje SAP. Okamžitě jsem jel do práce, zkontroloval servery a zkusil se do SAPu přihlásit. Servery byly online, ale SAP hlásil chybu. Na server SAP jsem se nemohl přihlásit ani jako administrátor. Okamžitě mi bylo jasné, že máme problém v celé firmě, nejen u jednotlivých zaměstnanců. Zkusil jsem restartovat server, ale ani to nepomohlo. Potom jsem ještě na serveru zkontroloval protokoly ve Windows, chtěl jsem zjistit, jestli například večer proběhla aktualizace, ta ale neproběhla. To bylo vše, co jsem v tu chvíli mohl dělat. Nahlásil jsem problém firmě ABIA, která nám spravuje SAP. Asi za hodinu nebo dvě bylo jasné, že náš SAP je poškozen, některá data byla smazána a některé služby poškozeny a pravděpodobně došlo k hackerskému útoku. Kontaktoval jsem tedy firmu NWT, která nám spravuje servery.

Co jste se od nich o hackerském útoku dozvěděl?

**Grác:** Tam zjistili, že náš server už dva dny sledoval neznámý „host“. Zaměřil se na SAP, nahrál na něj hackerské programy a skripty a pokusil se zničit zálohy serveru. Dále zkusil server SAP zašifrovat, tomu ale zabránil náš antivirový program, hacker ho nedokázal odinstalovat. Firma NWT zálohovala server SAP pro další šetření a obnovila verzi serveru před útokem. Díky zálohovací technologii obnova trvala asi půl hodiny, mnohem více času zabrala kontrola serveru SAP a celého prostředí. Bylo potřeba zjistit, jestli se útočník nedostal i na další zařízení nebo servery.

Takže hacker chtěl zablokovat nebo odcizit vaše data a potom vymáhat výkupné?

**Krüsselin:** Ano, kdybychom o data přišli, pravděpodobně by to udělal. Naštěstí jsme žádná data v SAPu neztratili, měli jsme zálohu z předchozího dne. Ani ne před půl rokem jsme si pořídili nový antivirový software a ten nás zachránil před nejhorším. Policie nám řekla, že firmy, které zažily podobné útoky a měly ten samý antivirus jako původně my, ochráněny nebyly.



Mit anderen Worten, Sie sind mit einem blauen Auge davongekommen.

**Krüsselin:** Erstmal ja.

Das freut uns. Wie solche Angriffe ablaufen und wie man sich besser schützen kann, sind ganz wichtige Infos für unsere Mitgliedsunternehmen. Ganz sicher macht es Sinn, ein Cybersecurity-Audit machen zu lassen, oder?

**Krüsselin:** Genau. Durch die Erfahrungen der anderen haben wir uns vor einiger Zeit intensiver mit dem Thema beschäftigt und deshalb auch abgesichert. Das hat uns geholfen. Wie Sie sagen, mit einem blauen Auge davongekommen.

Können Sie den Schaden ungefähr beziffern?

**Krüsselin:** Die Kosten für die Wartung und den Service betragen ungefähr 50 000 Kronen. Und wir haben andert-halb Tage nicht im SAP arbeiten können. Wir konnten keine Angebote verschicken, keine Rechnungen ausstellen, keine Bestellungen bearbeiten. Diesen Schaden können wir nicht abschätzen.

Haben Sie eine Idee, wie dieser Gast auf den Server gekommen ist? Kann ein eigener Mitarbeiter dafür verantwortlich gewesen sein, absichtlich oder nicht absichtlich? Home-Office steht manchmal in der Kritik, weil die VPN-Verbindung zum Beispiel ein Einfallstor für Hacker sein kann.

**Grác:** Schwer zu sagen. Der Angriff kann zum Beispiel über unzureichend gesicherte Dienste erfolgen, über ein Kamera-System, über ein Handy. Heute hat jeder Mitarbeiter ein Handy mit mobilen Daten. Das kann gehackt werden, wenn die Mitarbeiter im öffentlichen Netz sind. Plötzlich hat man

Jinými slovy – vyvázli jste z toho se zdravou kůží.

**Krüsselin:** Prozatím ano.

To jsme rádi. Jak takové útoky probíhají a jak se před nimi můžeme chránit, to jsou pro naše členy velmi důležité informace. Určitě je potřeba udělat audit kybernetické bezpečnosti.

**Krüsselin:** Přesně tak. Věděli jsme, jaké zkušenosti měli ostatní, a proto jsme se před časem začali tímto tématem intenzivněji zabývat a lépe jsme se zabezpečili. To nás zachránilo. Jak říkáte, vyvázli jsme se zdravou kůží.

## „O všem se příliš mnoho mluví a málo koná.“

„Es wird einfach zu viel über alles geredet und zu wenig gehandelt.“

Můžete vyčíslit přibližnou škodu?

**Krüsselin:** Údržba a servis nás stály asi 50 000 korun. Kromě toho jsme jeden a půl dne nemohli pracovat v SAPu. To znamená, že jsme nemohli posílat nabídky, nemohli jsme vystavovat faktury, nemohli jsme zpracovávat objednávky. Tyto škody odhadnout nemůžeme.

Máte nějakou představu, jak se ten nezvaný host na váš server dostal? Mohl za to někdo z vašich zaměstnanců, ať už úmyslně, nebo neúmyslně? Občas se kritizuje home office, protože například připojení přes VPN může být vstupní branou pro hackery.

ein infiziertes Gerät im Firmennetz und sofort entsteht ein Loch im System. Der Hacker kann sich Zugang zum Intranet verschaffen und diesen Zugang missbrauchen. Wir wissen nur, dass die IP-Adresse, über die der Angriff gelaufen ist, aus dem Ausland war. Komplette Informationen über die Logs etc. kann nur unser Internetanbieter an die Polizei übergeben. Wir müssen abwarten, was die Polizei herausfindet.

Was glauben Sie, warum ist gerade Ihre Firma Parabel ins Visier geraten? Oder machen die Hacker das wie die Kühe – grasen einfach alles ab?

**Krüsselin:** Ich denke, es kann allen Firmen passieren. Es war wahrscheinlich ein globaler Angriff, sie haben interessante Adressen und ihre Schwächen gesucht. Die Polizei hat gesagt, dass zu dieser Zeit auch andere Firmen ähnliche Angriffe gemeldet haben. Sie meinen, es handle sich um eine organisierte Gruppe.

Von wem erwarten Sie jetzt Schritte, die das künftig verhindern könnten? Muss SAP irgendetwas ändern, muss jede Firma selber etwas machen? Erwarten Sie Hilfe vom Staat?

**Krüsselin:** Wir wünschen uns schon Hilfe, aber glauben nicht, dass sich etwas tun wird. Es wird einfach zu viel über alles geredet und zu wenig gehandelt. Unser Unternehmen ist jetzt 25 Jahre alt. Von öffentlicher Seite wurde uns nie geholfen. Wir haben uns immer selber geholfen und werden das auch in Zukunft so machen. Es geht nicht anders.

Was könnte die öffentliche Hand tun, damit sich was ändert?

**Krüsselin:** Auf jeden Fall strafrechtlich restriktiver vorgehen, die Strafen verschärfen. Vielleicht sollte auch die Polizei in diesem Bereich ihre Aktivitäten verstärken. Das Problem ist komplex, es betrifft nicht nur Firmen, sondern auch Privatpersonen. ☹️

ANZEIGE / INZERCE

**Grác:** Těžko říct. Útok může probíhat například přes nedostatečně zabezpečené služby, přes kamerový systém, přes mobilní telefon. Dneska má každý zaměstnanec mobilní telefon s mobilními daty. Když je ve veřejné síti, může ho napadnout hacker. A najednou máte ve firemní síti infikované zařízení a v systému je okamžitě díra. Hacker může získat přístup do interní sítě a zneužít ho. Jediné, co víme, je, že IP adresa, ze které došlo k útoku, byla ze zahraničí. Kompletní informace o protokolech atd. může policii předat pouze náš poskytovatel internetu. Musíme tedy počkat, co policie zjistí.

Proč si myslíte, že se terčem útoku stal právě Parabel? Nebo se hackeři chovají tak nějak jako krávy – spasou všechno, co mají kolem sebe?

**Krüsselin:** Myslím, že se to může stát každé firmě. Pravděpodobně šlo o globální útok, hackeři hledali zajímavé adresy a jejich slabiny. Policie nám řekla, že v té době došlo k podobným útokům i na další firmy. Jsou toho názoru, že je to organizovaná skupina.

Co myslíte, kdo by teď měl podniknout nějaké kroky k tomu, aby se to v budoucnu neopakovalo? Musí něco změnit SAP, musí se o to postarat firmy samy? Očekáváte, že vám pomůže stát?

**Krüsselin:** Páli bychom si, aby nám stát pomohl, ale nevěříme, že to udělá. O všem se příliš mnoho mluví a málo koná. Naší firmě je letos 25 let. Pomoci od státu jsme se nikdy nedočkali. Vždycky jsme si pomáhali sami a tak tomu bude i v budoucnu. Jinak to nejde.

Co by mohl udělat veřejný sektor?

**Krüsselin:** V každém případě by měl postupovat restriktivněji v oblasti trestního práva, zpřísnit tresty. Možná by i policie měla být v této oblasti aktivnější. Je to komplexní problém, netýká se jenom firem, ale i soukromých osob, každého z nás. ☹️

**GIESE & PARTNER**

**Budujeme mosty  
Wir bauen Brücken**

Spojujeme české a německé právo a poradíme Vám komplexně, individuálně a kompetentně.  
Wir führen das tschechische und deutsche Recht zusammen und beraten Sie umfassend, individuell und kompetent.

Foto © Marie Zámečnicková



Plánujete služební cestu či teambuilding?

Vše může začít již ve vlaku!

- vyhradíme vám celý vůz nebo jeho část v pravidelném vlaku po celé ČR i do zahraničí
- využít můžete i konferenční vůz s projektorem a plátnem
- zajistíme občerstvení dle vašich požadavků

Pro více informací nás kontaktujte na [obchod@gr.cd.cz](mailto:obchod@gr.cd.cz).

## Výjezdní vlak

České dráhy a.s.  
[obchod@gr.cd.cz](mailto:obchod@gr.cd.cz)  
[www.cd.cz/firmy](http://www.cd.cz/firmy)



Největší setkání dodavatelů automotive v České republice a na Slovensku se uskuteční 12.-13. října v Olomouci. Využijte možnost setkat se a navázat spolupráci s významnými představiteli sektoru automotive z regionu V4.

## Registrujte se na CEE Automotive Supply Chain 2021

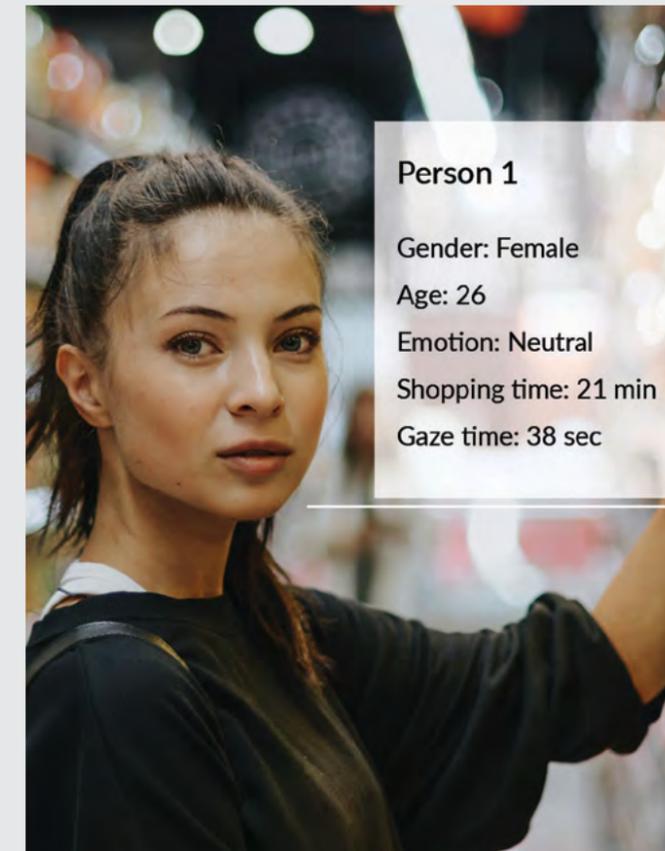
CEE Automotive Supply Chain  
[info@ceeautomotive.eu](mailto:info@ceeautomotive.eu)  
[www.ceeautomotive.eu](http://www.ceeautomotive.eu)



Das Nordhalben Village ist ein neues CoWorking und CoLiving Space bei Kronach. Unsere modernen Wohnungen mit eigenem Büro stehen Ihnen zur Kurzzeitmiete oder länger zur Verfügung. Wir liegen mitten im Frankenwald - nur eine Stunde von Cheb entfernt.

## Nordhalben Village – Leben und Arbeiten in perfekter Natur

Nordhalben Village Vermarktungs-GmbH  
 Halgard Stolte  
 Kronacher Strasse 9  
 D-96365 Nordhalben  
 Tel.: +49 9267 914 6620  
[halgard.stolte@nordhalbenvillage.de](mailto:halgard.stolte@nordhalbenvillage.de)  
[www.nordhalbenvillage.de](http://www.nordhalbenvillage.de)



Person 1

Gender: Female

Age: 26

Emotion: Neutral

Shopping time: 21 min

Gaze time: 38 sec

Know who is your customer, analyze his actions and make the right data-based decisions to improve your efficiency. Understand the performance and maximize your revenue. VIVIDI is 100% GDPR compliant. Transform your business with VIVIDI.

## Make data-based decisions. VIVIDI offline world analytics.

Iterait a.s.  
 Tel.: +420 733 640 125  
[hello@iterait.com](mailto:hello@iterait.com)  
[vividi.io](http://vividi.io)



## Eine Plattform von Unternehmen, die Nachhaltigkeit voranbringen Platforma podniků, které posunují udržitelnost vpřed

Neue Partner...  
Noví partneři...



„Wir sind stolz darauf, ein Familienunternehmen mit einer besonderen Unternehmenskultur zu sein. Die Wahrung und Unterstützung unserer Grundwerte ist für uns von großer Bedeutung. Und vielleicht ist das der Grund, warum Nachhaltigkeit für alles, was wir tun, von grundlegender Bedeutung ist.“

„Jsme pyšní na to, že jsme rodinná firma se specifickou firemní kulturou. Zachování a podpora základních hodnot pro nás hrají hlavní roli. Možná i proto je udržitelnost zásadní pro vše, co děláme.“



„Chemie ist von grundlegender Bedeutung für den Industriewandel. Deswegen setzen wir uns seit vielen Jahren für Nachhaltigkeit ein. Wir wurden ein Teil von #PartnersForSustainability um das Problembewusstsein zu verbessern, Erfahrungen auszutauschen und zu positiven, praktischen Veränderungen beizutragen.“

„Chemie má zásadní význam pro transformaci průmyslu, proto prosazujeme udržitelnost již řadu let. Do skupiny vstupujeme s cílem šířit osvětu, sdílet zkušenosti a přispívat k pozitivní, praktické změně.“



„Unternehmen unserer Größe haben einen starken Einfluss auf die Gesellschaft. Und wir wollen, dass er so positiv wie möglich ausfällt. Die Digitalisierung wird sich positiv auf die Bildung, die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes auswirken. Wir haben große Pläne in den Bereichen grüne Agenda, Bildung und Medienkompetenz.“

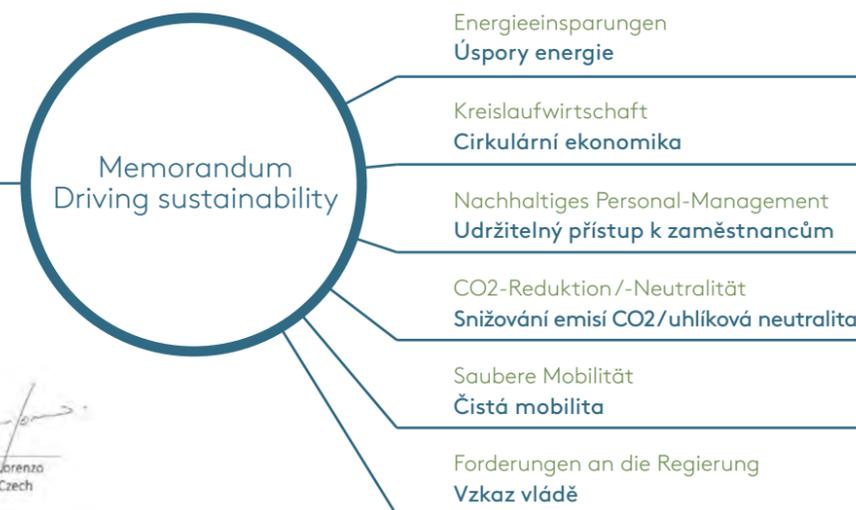
„Firmy naší velikosti mají zásadní dopad na společnost. A my chceme, aby byl maximálně pozitivní. Digitalizace pomůže vzdělávání, kvalitě života i konkurenceschopnosti země. Máme velké plány v oblasti zelené agendy, vzdělávání nebo mediální gramotnosti.“



... die auch das Memorandum unterzeichneten  
... kteří také podepsali memorandum

## Das Memorandum & seine Themen | jeho témata

Das Dokument, mit dem die Unternehmen in die Zukunft gehen  
Dokument, s nímž firmy kráčí vstříc budoucnosti



## RÜCKBLICK | OHLÉDNUTÍ

Kick-off  
25.6.2021



Webinar:  
Sustainable Brand  
Safety  
25.6.2021

Webinar: Lieferkettengesetz  
Zákon o dodavatelských řetězcích  
19.8.2021



Besuch des sächsischen Ministers Günther  
Návštěva saského ministra Günthera  
3.9.2021

Think-Tank



Best Practice Tours



German-Czech Economic Forum + Round Tables



Werden Sie  
Staňte se #PartnersForSustainability

WEBSITE



Gründungspartner | Zakládající partneři



## Das deutsche Lieferkettengesetz Německý zákon o dodavatelských řetězcích

Das deutsche Lieferkettengesetz, offiziell „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz - LkSG) will Unternehmen in die Pflicht nehmen, die Nachhaltigkeit ihrer Lieferkette sicherzustellen.

Es geht vor allem um Menschenrechtsverstöße und Umweltzerstörung. In einem ersten Schritt betrifft dies ab dem Jahr 2023 Unternehmen mit mehr als 3000 Mitarbeitern und damit auch deren direkte Zulieferer.

Frank Ebinger, Professor für nachhaltigkeitsorientiertes Innovations- und Transformationsmanagement am Nuremberg Campus of Technology (NCT), und Mariana Kellerová, Presse-sprecherin bei Siemens CZ, haben bei einem #PartnersForSustainability-Webinar auch mit praxisorientierten Beispielen klar gemacht, dass mit diesem Gesetz auch auf die Zulieferunternehmen in Tschechien komplexe Anforderungen zukommen. Und dies sollte man nicht auf die lange Bank schieben, sondern rasch in Angriff nehmen, so der Hinweis der Experten.

**Cílem německého zákona o dodavatelských řetězcích, oficiálně zákona o náležité péči v dodavatelských řetězcích (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz - LkSG), je přimět firmy k tomu, aby zajistily udržitelnost svého dodavatelského řetězce.**

Především jde o to, aby sledovaly dodržování lidských práv a standardů ochrany životního prostředí. V první fázi od roku 2023 se zákon bude týkat podniků s více než 3000 zaměstnanci a tím pádem i jejich přímých dodavatelů.

Frank Ebinger, profesor pro udržitelný management inovací a transformace na Technologické univerzitě v Norimberku (NCT), a Mariana Kellerová, tisková mluvčí Siemens CZ, na webinári platformy #PartnersForSustainability na případových studiích jasně ukázali, že zákon bude klást komplexní požadavky i na dodavatelské firmy z České republiky. Oba odborníci upozornili na to, že firmy v žádném případě nesmí odkládat přípravu, ale naopak s ní začít co nejdřív.

### Was ist zu tun | Co je třeba udělat:

- Verantwortliche Person benennen
- Grundsatzklärung verabschieden
- Beschwerdeverfahren einrichten

- Durchführung von Risikoanalysen
- Präventionsmaßnahmen festlegen
- Abhilfemaßnahmen festlegen

- Dokumentation 7 Jahre aufbewahren
- Jahresbericht im Web veröffentlichen



- Jmenovat odpovědné osoby
- Schválit strategické prohlášení
- Zavést postup pro podávání stížností

- Provádět analýzu rizik
- Stanovit preventivní opatření
- Stanovit nápravná opatření

- 7 let uchovávat dokumentaci
- Na internetu zveřejnit výroční zprávu

## Besser heute als morgen vorbereiten S přípravou začněte už dnes

Vor allem unmittelbare Zulieferer von deutschen Unternehmen müssen sich auf mehr Struktur und vor allem Transparenz in der Lieferkette einstellen. Dazu gehört auch das Thema Risikomanagement, zum Beispiel bei der Rückverfolgbarkeit von Rohstofflieferungen. Die Digitalisierung der Lieferkette kann dabei ein wertvoller Helfer sein. Doch das Wichtigste sei, den Prozess zur transparenten Gestaltung der Lieferkette und der Risikobewertung zügig anzustoßen, so Ebinger. Deshalb werden die #PartnersForSustainability und die DTIHK weitere Webinare und Workshops als praxisorientierte Hilfe veranstalten.



„ Die größte Strafe für ein Unternehmen ist es, aus dem Lieferantenpool herauszufallen. Firmu nejvíce potrestá to, že vypadne z dodavatelského řetězce.“

Především přímí dodavatelé německých firem se musí připravit na to, že dodavatelský řetězec bude strukturovanější a především transparentnější. Bude zahrnovat i řízení rizik, například při sledovatelnosti dodávek surovin. Cenným pomocníkem při tom může být digitalizace dodavatelského řetězce. Nejdůležitější je však co nejdříve zahájit proces zprůhlednění dodavatelského řetězce a vyhodnocení rizik, uvedl Ebinger. Platforma #PartnersForSustainability a ČNOPK budou k tomuto tématu pořádat další webináře a workshopy, které firmám poskytnou praktickou pomoc.

Weitere Informationen zum Lieferkettengesetz finden Sie hier | Další informace o zákonu o dodavatelských řetězcích:

Link zum Gesetz  
Odkaz na zákon:



Umsetzungshilfen  
Pomůcky pro implementaci:



Mehr zum Lieferkettengesetz  
Další informace o zákoně:





**Continental Automotive Czech Republic s.r.o.**  
Herstellung von Elektronik für die Automobilindustrie  
výroba elektroniky pro automobilový průmysl

Nicola Lukovicsová  
+420-705 698 075  
nicola.lukovicsova@continental.com  
Brandýs nad Labem  
www.continental.com



**HaBeMa Futtermittel GmbH & Co. KG**  
Logistik und Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen  
logistika a obchod se zemědělskými produkty

Martin Teplý  
+49-151 551 32 902  
m.teply@agro-terminal.com  
Hamburg  
www.habema.com, www.agro-terminal.com



**IPMA Česká republika, z. s.**  
Unterstützung von Projektmanagement, Entwicklung der Projektführung, IPMA-Zertifizierung®  
podpora projektového managementu, rozvoj projektového řízení, certifikace IPMA®

Ilona Šrutová  
+420-737 486 139  
info@ipma.cz  
Praha  
www.ipma.cz



**NEXTCLINICS Czech a.s.**  
Dienstleistungen im Bereich Gesundheitspflege: Ambulanzen, Labors, Zentren für Reproduktionsmedizin  
služby v oblasti zdravotní péče: ambulance, laboratoře, centra reprodukční medicíny

Radomír Šimek  
+420-603 245 599  
radomir.simek@next-clinics.com  
Praha  
next-clinics.cz



**Nosta Logistics GmbH**  
Transportdienstleistungen, Import & Export von Komplett- und Teilladungen in Osteuropa  
import a export kompletních celozarových i částečných zásilek ve východní Evropě

Nikolay Lazarov  
+49-548 596 512 343  
nlazarov@nosta.de  
Ladbergen  
www.nosta.de



**SWIETELSKY Real Estate CZ**  
Development  
developerská a realizační činnost

Ing. Jiří Kozel, Ing. Arch. Pavel Vecan  
+420-731 493 387  
j.kozel@swietelsky.cz, p.vecan@swietelsky.cz  
Praha  
www.swietelsky.cz



**TYSSA METAL a.s.**  
Herstellung von Metallknöpfen und Zubehör für Uniformen und Mode-Textilien  
výrobce kovových knoflíků a doplňků pro stejnozkroje a módní oděvy

David Václav Pitra  
+420-778 726 972  
pitra@tyssa.cz  
Praha  
www.tyssa.de



**Passion Communications s.r.o.**  
Kreativ- und Marketingagentur mit Spezialisierung auf Branding  
kreativní a marketingová agentura se specializací na branding

Mike Köppe  
+420-730 554 453  
mike@passioncomm.com  
Praha  
www.passioncomm.com

# Termíny

## Events | Eventy

**20.10.** Jour Fixe, HC Sparta Praha, 02 Arena Prague

**14.12.** Weihnachts-Jour Fixe, Prag  
Vánoční Jour Fixe, Praha

Kontakt: Petr Žwak, zwak@dtihk.cz

## Markt- und Absatzberatung Podpora odbytu a průzkum trhu

**12.-14.10.** Digitale Delegationsreise und Konferenz zum Thema „Energiespeicher und smarte Energieinfrastruktur“  
Digitální delegační cesta a konference na téma energetická úložiště a inteligentní energetická infrastruktura

**19.-21.10.** Digitale Delegationsreise „Bau und Ausstattung von Sportstätten“  
Digitální delegační cesta Výstavba a vybavení sportovních zařízení

Kontakt: Martina Jakl, jakl@dtihk.cz

## Ausbildung, Seminare & Trainings Vzdělávání, semináře & tréninky

**06.10.** Präsentieren auf Englisch  
Prezentační dovednosti v angličtině

**21.10.** Elektronický podpis ve zkratce

**21.10.\*** Die virtuelle Geschäftsstelle - Nähe, Vertrauen und Sicherheit im digitalen Raum  
Digitální kancelář - blízkost, důvěra a bezpečnost v digitálním prostředí

**10.11.** Effektive Kommunikation und Verhandlungen auf Englisch in schwierigen Situationen  
Efektivní komunikace a vyjednávání v angličtině v obtížných situacích

Kontakt: Andrea Husmann, husmann@dtihk.cz  
\* Kontakt: Eva Brychtová, brychtova@dtihk.cz

Änderungen vorbehalten. Weitere Informationen erhalten Sie bei der DTIHK, info@dtihk.cz, www.dtihk.cz  
Změna termínů vyhrazena. Další info: ČNOPK, info@dtihk.cz, www.dtihk.cz

ANZEIGE / INZERCE

# Film

## Das Filmfest

15. Festival  
německy mluvených filmů  
deutschsprachiger Filme

20–26/10  
Praha

2–7/11  
Brno

dasfilmfest.cz



# BAYERISCHE MINISTERIN HUML BESUCHTE DTIHK BAVORSKÁ MINISTRYNĚ HUML NAVŠTÍVILA ČNOPK

Bayerns Staatsministerin für Europaangelegenheiten und Internationales, Melanie Huml, stattete am 14. Juli der DTIHK einen Besuch ab. Der geschäftsführende DTIHK-Vorstand und bayerische Wirtschaftsdelegierte Bernard Bauer sowie einige Mitgliedsunternehmen informierten die Ministerin über den Stand der bayerisch-tschechischen Wirtschaftsbeziehungen und wichtige Projekte zwischen beiden Ländern.

„Bei genauerem Hinsehen erkennt man, dass ein großer Teil der deutsch-tschechischen Wirtschaftsbeziehungen tatsächlich bayerisch-tschechische Wirtschaftsbeziehungen sind“, so Bernard Bauer in seiner Begrüßung. Ein Viertel des deutsch-tschechischen Außenhandels geht auf das Konto Bayerns. Die bayerische und die tschechische Wirtschaft sind vor allem in ihren Produktions- und Zuliefererstrukturen eng miteinander verzahnt, insbesondere im Bereich Automotive und Maschinenbau. Beim Austausch mit Staatsministerin Huml ging es vor allem um digitale Zukunftsthemen wie den 5G-Korridor München-Prag, das Big Data Zentrum Ostbayern-Südböhmen, die Zusammenarbeit der Technischen Hochschule in Prag und der Ostbayerischen Technischen Hochschule Amberg-Weiden im Bereich 3D-Druck sowie um die Kooperation zwischen der TH Brunn und der Universität Augsburg im Bereich magnetische Nanostrukturen. Die Zusammenarbeit beider Länder soll im Bereich Forschung & Entwicklung auch weiter ausgebaut werden, versprach Huml.

Auch die Repräsentanten und CEOs der bayerischen DTIHK-Mitgliedsunternehmen Wieland Electric, bpv Braun Partners, Siemens und Geis berichteten im Gespräch mit der Staatsministerin über die Entwicklung ihrer Geschäftstätigkeit und ihrer Branchen in Tschechien. 🌐



Foto © Václav Bacovský

Bavorská ministryně pro Evropu Melanie Huml navštívila 14. července ČNOPK. Výkonný člen představenstva ČNOPK a obchodní zmocněnec Svobodného státu Bavorsko v České republice Bernard Bauer a zástupci několika členských firem informovali ministryni o česko-bavorských hospodářských vztazích a významných společných projektech obou zemí.

„Když se podíváte blíže, zjistíte, že velká část česko-německých hospodářských vztahů jsou vlastně česko-bavorské hospodářské vztahy,“ prohlásil Bernard Bauer ve svém úvodním projevu. Na Bavorsko připadá čtvrtina česko-německého zahraničního obchodu. Česká a bavorská ekonomika jsou úzce propojeny především ve výrobních a dodavatelských strukturách, a to zejména v automobilovém a strojírenském průmyslu. Účastníci setkání s bavorskou ministryní diskutovali především o digitálních tématech budoucnosti, jako je 5G koridor Mnichov-Praga, BigData centrum Východní Bavorsko-Jižní Čechy, spolupráce ČVUT v Praze a Východobavorské technické univerzity Amberg-Weiden v oblasti 3D tisku. V oblasti magnetických nanostruktur pak VUT v Brně spolupracuje s Univerzitou v Augsburgu. Kooperace obou zemí ve výzkumu a vývoji se bude dále rozšiřovat, slíbila Melanie Huml.

Zástupci a generální ředitelé bavorských členských firem ČNOPK Wieland Electric, bpv Braun Partners, Siemens a Geis na jednání rovněž informovali ministryni o svých obchodních aktivitách v České republice a situaci v příslušných odvětvích. 🌐

# Allen Respekt, dass Sie bei Nachhaltigkeit die Treiber sind! Je pozoruhodné, jak ženete udržitelnost v Česku kupředu!

Auf seinem Prag-Besuch kam der sächsische Staatsminister für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft, Wolfram Günther, mit Unternehmen der deutsch-tschechischen Wirtschaft zusammen. Im Mittelpunkt standen nachhaltige Projekte, insbesondere die Plattform #PartnersForSustainability.

„Klimaneutral werden wir nur gemeinsam“, erklärte Minister Günther mit Blick sowohl auf die intensive wirtschaftliche Zusammenarbeit als auch die kohlelastige Energieproduktion in Tschechien und Sachsen. Auf dem Treffen in der DTIHK-Kuppel präsentierte Bernard Bauer gemeinsam mit René Harun die nachhaltigen Aktivitäten der Kammer wie die Energieeffizienzprojekte EUREM oder Young Energy Europe.

Im Vordergrund stand die nachhaltige Plattform #PartnersForSustainability, die sich seit Frühjahr 2020 praxisorientiert für mehr Nachhaltigkeit in Wirtschaft, Gesellschaft und Politik einsetzt. Über die Plattform und ihre nachhaltigen Strategien informierten den Minister die Vertreter der Partnerunternehmen Škoda Auto (Libor Boček), Bosch (Milan Šlachta), Brose (Petr Zajaroš), Borgers (Uwe Hengstermann), Siemens (Jens Franke) und Vodafone (Zuzana Holá). Bernard Bauer stellte ebenso das Memorandum „Driving Sustainability“ vor, in dem die Unternehmen auch die tschechische Regierung auffordern, Nachhaltigkeit als eine ihrer Prioritäten auszurufen.

„Allen Respekt, dass Sie in Sachen Nachhaltigkeit die Treiber sind“, erklärte Minister Günther. „Wir sind eng miteinander vernetzt, unsere Nachbarländer arbeiten wie ein großer Wirtschaftsraum zusammen.“ Auch Klimaneutralität könne nur grenzübergreifend erreicht werden; man werde daher die Zusammenarbeit beim Thema Nachhaltigkeit intensivieren, so der Staatsminister. 🌐



Sächsischer Minister Günther (1. v. l.) | Saský ministr Günther (první zleva)

Saský ministr pro energetiku, ochranu klimatu, životní prostředí a zemědělství Wolfram Günther se během své návštěvy Prahy setkal se zástupci česko-německého byznysu a hovořil s nimi o udržitelných projektech, především o platformě #PartnersForSustainability.

„Klimaticky neutrální se staneme jen společně,“ prohlásil ministr Günther s odkazem na intenzivní hospodářskou spolupráci mezi Českou republikou a Saskem a na to, že obě země vyrábějí energii z velké části z uhlí. Na setkání v kopuli ČNOPK Bernard Bauer a René Harun představili udržitelné aktivity komory, jako jsou projekty energetické účinnosti EUREM nebo Young Energy Europe.

Největší pozornost byla věnována platformě #PartnersForSustainability, která se od jara 2020 prakticky zaměřuje na větší udržitelnost v podnikání, ve společnosti a v politice. O platformě a o svých udržitelných strategiích ministra informovali zástupci partnerských firem Škoda Auto (Libor Boček), Bosch (Milan Šlachta), Brose (Petr Zajaroš), Borgers (Uwe Hengstermann), Siemens (Jens Franke) a Vodafone (Zuzana Holá). Bernard Bauer také představil memorandum Driving Sustainability, v němž firmy vyzývají českou vládu, aby se udržitelnost stala jednou z jejích priorit.

„Je pozoruhodné, jak ženete udržitelnost v Česku kupředu,“ uvedl na setkání Wolfram Günther. „Jsme navzájem úzce propojeni, naše země spolupracují jako jeden velký hospodářský prostor.“ Klimatické neutrality lze dosáhnout pouze přeshraničně, a proto je potřeba spolupráci v oblasti udržitelnosti ještě zintenzivnit, dodal ministr. 🌐

# Jour Fixe

31.8.2021



Foto: Jaromir Zubak, Christian Rühmkorf

## Auf der Moldau

## na Vltavě

Partner | Partneři:



Sponsoren | Sponzoři:



## Messe Berlin



3-7 November 2021

### BAZAAR BERLIN – jedinečné produkty z celého světa 3.-7. 11. 2021 Berlín

Bazaar Berlin je nejvýznamnějším německým veletrhem uměleckých řemesel, designu a přírodních produktů. Každý rok v listopadu představí své jedinečné zboží na 500 výrobců a maloobchodníků z více než 60 zemí. Jedinečná produkce na berlínské výstaviště tradičně přiláká kolem 40 tisíc návštěvníků.

Na návštěvníky na veletrhu čeká řada lákadel: ukázky uměleckých řemesel, šperky, doplňky, oděvy, designové výrobky, bytový textil, vánoční dekorace, ekologické výrobky, přírodní kosmetika, wellness produkty, ozdobné předměty a dárky, kožené zboží, kabelky, obuv, nábytek, koberce, košíkářství, keramika, sklo, porcelán, hračky a mnoho dalšího.

Po roční pauze způsobené pandemií veletrh letos proběhne ve fyzické podobě. Ve spolupráci se zdravotnickými odborníky organizátoři vypracovali bezpečný koncept založený zejména na důsledných hygienických opatřeních a povinných rozeztupech.

**Jako zastoupení veletrhu nabízíme vstupenky za zvýhodněné ceny.**

Další informace: [www.bazaar-berlin.de](http://www.bazaar-berlin.de)

**BEZPLATNÝ SERVIS PRO VYSTAVOVATELE**

## mes #insights

9.-11. NOVEMBER 2021

### Mobility Electronics Suppliers Expo #MES Insights 2021 Digital. Innovativ. Inspired. 9.-11. 11. 2021

Veletrh MES Expo letos proběhne v čistě digitální podobě. Platforma #MES Insights 2021 je digitálním doplňkem klasického B2B veletrhu zaměřeného na automobily, užitkové vozy a kolejovou přepravu a zájemcům nabídne prostor pro výměnu znalostí, zkušeností a networking.

Budoucí rozvoj mobility je utvářen klíčovými tématy, jako je auto-nomní řízení, elektrifikace, konektivita, digitalizace a shared mobility. #MES Insights 2021 představuje vysoce kvalitní a digitální marketingovou základnu pro získání nových kontaktů a maximalizaci obchodního potenciálu v mezinárodním sektoru dodavatelů elektroniky. Jako jediný svého druhu kombinuje segment železniční a silniční dopravy se zaměřením na elektroniku.

K produktovým skupinám patří technologie pohonu, energie a nabíjecí systémy, telematika, infotainment, pohony, nabíjecí infrastruktura, komunikace, servis vozidel nebo bezpečnostní systémy.

Živě se MES Expo bude konat v roce 2023 jako hybridní akce v kombinaci s #MES Insights.

Další informace: [www.mobility-electronics.de](http://www.mobility-electronics.de)

### Nepropásněte důležité termíny!



**IFA Berlin  
2.-6. 9. 2022 Berlín**

**Mezinárodní veletrh spotřební elektroniky a domácích spotřebičů**

Do 15. listopadu 2021 mají vystavovatelé možnost využít akční cenu Early bird na metr čtvereční!



**InnoTrans  
20.-23. 9. 2022 Berlín**

**Mezinárodní veletrh dopravních technologií, inovačních komponentů, vozidel a systémů**

Uzávěrka přihlášek pro vystavovatele končí 15. října 2021!

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

## Hygienický koncept Messe Berlin pro návštěvníky a vystavovatele

**Bezpečnost a zdraví vystavovatelů, partnerů a návštěvníků mají na berlínském výstavišti nejvyšší prioritu. Společnost Messe Berlin proto ve spolupráci s odpovědnými hygienickými orgány Berlína a Institutem Roberta Kocha vyvinula komplexní koncept bezpečnosti a hygieny.**

**Tento koncept spočívá v dodržování zásad „hygiena“ a „sledování vzdálenosti a kontaktů“ a zahrnuje opatření jako oddělené vchody a východy, širší uličky a omezené sezení před pódií, aby byla zajištěna vzdálenost 1,5 metru. Pravidelně se čistí a dezinfikují hygienická zařízení, kliky dveří a madla. Návštěvníci a vystavovatelé musí při vstupu do areálu prokazovat imunitu, resp. bezinfekčnost na základě platného očkovacího certifikátu nebo aktuálního testu a v prostorách výstaviště mít zakrytá ústa a nos. Musí také vyplnit formulář s kontaktními údaji pro případnou komunikaci s příslušným hygienickým orgánem z důvodu zajištění osob infikovaných SARS-CoV-2.**

**Každá akce na výstavišti je posuzována individuálně, s ohledem na nestálý vývoj kolem pandemie jsou opatření průběžně přezkoumávána a v případě potřeby upravována.**

**Aktualizované instrukce mohou návštěvníci a vystavovatelé sledovat na internetových stránkách Messe Berlin [www.messe-berlin.de/en/visitors/allgemeine-informationen/](http://www.messe-berlin.de/en/visitors/allgemeine-informationen/)**



**spielwarenmesse®**

Nürnberg 2. – 6. Feb 2022

## Živě na místě a také digitálně: Malý výhled na Veletrh hraček 2022

**Od 2. do 6. února 2022** se hračkářský průmysl konečně znovu setká v Norimberku. Přípravy na Spielwarenmesse 2022 jsou v plném proudu. Podle aktuálního a reprezentativního průzkumu mezi návštěvníky se většina nemůže dočkat, až se konečně znovu setká s vystavovateli na živo. Z účastníků ankety, kteří pocházejí z více než 80 zemí, plánuje více než 75 % návštěvu nadcházejícího veletrhu hraček. Tento velmi pozitivní trend jasně potvrzuje důležitost osobních kontaktů a skutečných zážitků z veletrhu.

Aby byla návštěva veletrhu ještě efektivnější, společnost Spielwarenmesse nabízí nové digitální funkce, které byly představeny v zářijovém newsletteru Spielwarenmesse®. Newsletter si můžete objednat na stránkách veletrhu.

### Nepropásněte Spielwarenmesse Dialogue 2022!

25. listopadu 2021 v 10 hodin se přes platformu Zoom uskuteční digitální Spielwarenmesse Dialogue. Exkluzivně představí nové funkce veletrhu a zajímavosti nejdůležitější události v oboru. Bude také informovat o opatřeních, která zajistí, aby se návštěvníci i vystavovatelé na 72. ročníku veletrhu cítili bezpečně. Hlavním řečníkem dialogu bude globální průmyslový analytik na hračky Frédérique Tutt ze společnosti The NPD Group, Inc., který se s účastníky podělí o své odborné znalosti o hračkách.

Zájemci o účast mohou v ČNOPK kontaktovat Zdeňku Goedertovou ([messe1@dtihk.cz](mailto:messe1@dtihk.cz)).



Zdeňka Goedertová, tel.: +420 221 490 310, e-mail: [messe1@dtihk.cz](mailto:messe1@dtihk.cz)



BVV  
Veletřhy  
Brno

## Neustart für die Messen in Brunn nach einem Jahr Pause

Die höhere Immunisierung der Bevölkerung ist ein gutes Signal für den Neustart der Messe- und Kongressveranstaltungen auf dem Brünner Messegelände. Nach einer Zwangspause von fast einem Jahr bereitet die Messe Brunn ein Herbstprogramm vor. „Messen gehören zum Geschäftsleben. Wenn wir arbeiten wollen, müssen wir lernen, noch einige Zeit mit den Covid-Maßnahmen zu leben“, sagt Jiří Kuliš, Generaldirektor der Messe Brunn, der die Messeaktivitäten unbedingt wieder aufnehmen will.

„Veranstaltungen wie Messen, Kongresse und Firmenveranstaltungen müssen im Voraus geplant werden. Planungssicherheit ist notwendig. Wir sehen das in der wachsenden Immunität der Bevölkerung. In Tschechien sind es aktuell etwa 60 Prozent! Wir befinden uns also in einer ganz anderen Situation als noch vor einem Jahr“, kommentiert Kuliš. Daher fürchtet er auch keine weiteren Absagen oder dass Veranstaltungen verschoben werden.

### Messe im 3G-Modus

Als Grundregel gilt der 3G-Nachweis: Nur geimpfte, genesene oder getestete Personen werden zu den Veranstaltungen zugelassen. Das Konzept ist mittlerweile in ganz Europa verbreitet und wird beim Besuch von Restaurants, Sport- und Kulturveranstaltungen, aber auch für Messen und Kongresse angewendet. Die Besucher und Aussteller des Messegeländes müssen beim Eintritt einen Immunitätsnachweis erbringen. Gleiches gilt für das Betriebspersonal.

„Das größte organisatorische Hindernis war bisher die begrenzte Anzahl der Personen in den Hallen. Dieses Kriterium entfällt mit der 3G-Regel seit Anfang September, was unsere Situation deutlich verbessert“, erklärt Kuliš.

Zu den weiteren Sicherheitsmaßnahmen zählen der Mund-Nasen-Schutz nach den aktuell geltenden Regeln oder die Einhaltung von Mindestabständen. Die Gänge in den Messehallen und Streuflächen werden um ein paar Meter vergrößert, Desinfektionsstände gehören zur Standardausstattung. Die Konferenzräume werden vor und nach der jeweiligen Veranstaltung desinfiziert. Aussteller und Besucher können Dienstleistungen und Eintrittskarten online kaufen, um Warteschlangen zu vermeiden.

### Neustart im Herbst

Eine aktuelle Umfrage von Besuchern und Ausstellern zeigt, dass 80 Prozent der Messeteilnehmer Präsentationen vor Ort und persönliche Begegnungen auf einer Messe als wichtig erachten. Online-Formate könnten das Live-Erlebnis nicht ersetzen.

Die Modemessen STYL und KABO eröffneten die neue Messesaison im August. Im September folgten die Fachmesse ANIMAL TECH mit der „National Livestock Show“ und die Welthundausstellung („World Dog Show“). Im Oktober finden die professionellen Sicherheitsmessen IDET, PYROS und ISET statt, die auf reges Ausstellerinteresse stoßen. Die Vorbereitungen für die diesjährige Internationale Maschinenbaumesse, die auf Anfang November verschoben wurde, laufen auf Hochtouren. Auch die Ausbildungsmesse GAUDEAMUS, die 2021 in Brunn gastiert, CARAVANING, eine Messe für Wohnmobile, sowie andere Gastveranstaltungen werden derzeit vorbereitet. Potenziellen Ausstellern, die eine weite Anreise hätten, bietet die Messe Brunn virtuelle Messestände an.

UMFANGREICHER SERVICE FÜR AUSSTELLER Zdeňka Goedertová, Tel.: +420 221 490 310, E-Mail: goedertova@dtihk.cz

Visualisierung der Batterie von Pinflow energy storage  
Vizualizace baterie společnosti Pinflow energy storage



## Nachhaltig innovativ in der Region ENERGIESPEICHERSYSTEME SYSTÉMY SKLADOVÁNÍ ENERGIE Udržitelné inovace v regionu

Das Regionalbüro Pilsen lädt in Zusammenarbeit mit der Westböhmischen Universität in Pilsen zu einem weiteren bayerisch-tschechischen Fachmeeting im Rahmen des Formats „Treffpunkt Hochschule“ ein. Diesmal werden Unternehmen und Hochschulvertreter über innovative Lösungen und Herausforderungen im Bereich der Energiespeichersysteme diskutieren.

Ihre nachhaltigen Lösungen präsentieren zwei erfolgreiche Startups. Das tschechische Startup Pinflow energy storage entwickelt und produziert Batterie-Energiespeicher auf Basis von Vanadium-Redox-Flow-Batterien. „Das ist eine Technologie, die grundsätzlich nur für den stationären Einsatz geeignet ist, aber ihr Potenzial ist enorm“, sagt der Gründer und Geschäftsführer des Startups, Jiří Vrána, der auch im New Technology Research Center der Westböhmischen Universität in Pilsen arbeitet.

Wie man Energie wasserstoffbasiert speichern kann, ist ein Thema für die Firma ostermeier H2hydrogen Solutions GmbH aus der Oberpfalz, die von den Brüdern Peter und Markus Ostermeier Ende 2018 gegründet wurde. Das Unternehmen hat beispielsweise eine modulare Elektrolyse-Batterie entwickelt, die es kleineren Wohneinheiten, mittelständischen Gewerbebetrieben oder Hotels ermöglicht, überschüssige Energie in Form von Wasserstoff über einen längeren Zeitraum zu speichern und wieder in Strom und Wärme umzuwandeln. Im Wettbewerb Energie Start-up Bayern 2020 wurde das Startup der Gebrüder Ostermeier von einer Fachjury unter die 15 besten Energie-Startups gewählt.

Die Veranstaltung findet am 13. Oktober 2021 ab 15 Uhr im Wissenschafts- und Technologiepark in Pilsen statt. Die Veranstaltungssprache ist Englisch. Die Teilnahme ist für Registrierte kostenlos. 📍

Regionální kancelář ČNOPK v Plzni připravuje ve spolupráci se Západočeskou univerzitou v Plzni další ze série česko-bavorských odborných setkání. Tentokrát budou firmy, zástupci univerzit a další aktéři diskutovat o inovativních řešeních v oblasti energetické soběstačnosti.

Svá řešení představí dva úspěšné startupy. Český startup Pinflow energy storage vyvíjí a vyrábí bateriová úložiště energie na bázi vanadové redoxní průtočné baterie. „Jde o technologii vhodnou v podstatě výlučně pro stacionární použití, ale její potenciál je ohromný“, říká zakladatel a jednatel tohoto startupu Jiří Vrána, který také působí ve výzkumném centru Nové technologie na Západočeské univerzitě v Plzni.

Další novinky v oblasti obnovitelných energií představí bavorský host, firma ostermeier H2hydrogen Solutions GmbH, jejímiž zakladateli jsou bratři Peter und Markus Ostermeier. Firma vyvinula například modulární elektrolitickou baterii, která umožní menším obytným jednotkám, středním komerčním společnostem nebo hotelům delší dobu skladovat přebytečnou energii ve formě vodíku a přeměnit ji zpět na elektřinu a teplo. V soutěži Energie Start-up Bayern 2020 byl startup bratří Ostermeierových vybrán odbornou porotou jako jeden z 15 nejlepších energetických startupů.

Akce se koná 13. října 2021 od 15 hodin ve Vědecko-technickém parku v Plzni. Proběhne v anglickém jazyce a pro registrované zájemce je účast zdarma. 📍

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

## Prochazka & Partners: Tschechien als Ziel für westliche Investoren, Nearshoring beeinflusst Industrieimmobilien

Immer mehr internationale Unternehmen aus dem Westen erwägen eine Verlagerung ins östliche Europa. Dieser Trend hat sich durch die Covid-Pandemie noch verstärkt. Multinationale Konzerne haben erkannt, dass sie Lager oder Fabriken in der Nähe ihrer wichtigsten Märkte für strategische Rohstoffe oder Komponenten benötigen. Momentan nutzen Unternehmen wie Bosch, Amazon und Tchibo ihre Standorte in Tschechien, um andere europäische Märkte zu beliefern.

„Für multinationale Unternehmen aus dem verarbeitenden Gewerbe oder der Logistikbranche verfügt Tschechien nach wie vor über billige Arbeitskräfte, die Gehaltsunterschiede können durchaus doppelt so hoch sein. Natürlich sind auch die Grundstücke, der reine Bau oder die Anmietung von Industrieimmobilien günstiger. Im Vergleich zu Asien ist Tschechien zwar teurer, aber die Unternehmen legen heutzutage viel mehr Wert auf eine zuverlässige Lieferkette und damit auf die Ansiedlung von Werken oder Lagern direkt in Europa – auch mit Blick auf die Ereignisse der letzten zwei Jahre“, sagt Petr Narwa, Head of Transaction & Consulting Services bei Prochazka & Partners. Die Beratungsgesellschaft hat sich auf die Mieterbetreuung im Bereich der kommerziellen Immobilien spezialisiert.

## P3 baut in Mittelböhmen eine Halle nach Maß

In der Nähe von Stochov in Mittelböhmen, im Park P3 Prague D6, baut die Gesellschaft P3 eine neue Halle für seinen Kunden, das Logistikunternehmen Andreas Schmid. Bisher teilt sich das Unternehmen den Platz in der bestehenden Halle mit der Herstellerfirma Müller Technik. In unmittelbarer Nähe wurde nun mit dem Bau einer neuen 17.000 Quadratmeter großen und 12 Meter hohen Halle begonnen. Andreas Schmid wird mehr als ein Drittel der Fläche belegen und von hier aus zwei wichtige Kunden aus den Bereichen Einzelhandel und E-Commerce bedienen. Die Halle wird im Frühjahr 2022 fertiggestellt und strebt das Nachhaltigkeitszertifikat BREEAM Excellent an. Ein Teil der Halle steht weiteren Mietern zur Verfügung. „Der Park in Stochov ist von Prag, Kladno und vor allem über die Autobahn D6 nach Karlovy Vary bzw. Nürnberg gut erreichbar. Die neue Halle ist für die Logistik geeignet, kann aber auch noch für die Kleinproduktion angepasst werden“, sagt Aleš Zacha, Senior Leasing & Development Manager bei P3 Logistic Parks. Weitere maßgeschneiderte Projekte bietet P3 aktuell in den Parks P3 Plzeň Myslinka, P3 Lovosice und P3 Ostrava Central an.

ANZEIGE / INZERCE

Zveme Vás na seminář

### Převodní ceny v česko-německém podnikání

5. 11. 2021 - PLZEŇ

Přihlášete se na

[BDO.CZ/UDALOSTI](https://bdo.cz/udalosti)

## Prochazka & Partners: Česko cílem západních investorů, nearshoring začíná mít vliv na industriální nemovitosti

Stále více mezinárodních firem ze Západu zvažuje svůj přesun do východní Evropy. Tento trend prohloubila koronavirová pandemie, kdy si nadnárodní korporace uvědomily, že kvůli strategickým surovinám či součástkám potřebují mít sklady či továrny blíže svým hlavním trhům. Aktuálně tak své prostory v Česku pro účely zásobování ostatních evropských trhů využívají například firmy Bosch, Amazon, Tchibo a mnohé další.

„Z pohledu nadnárodních společností výrobního či logistického sektoru Česko stále disponuje levnou pracovní silou, rozdíl v platech mohou být až dvojnásobné. Levnější jsou samozřejmě i pozemky či samotná výstavba nebo pronájem industriálních nemovitostí. Ve srovnání s Asií pak Česko vychází sice draže, ale i s ohledem na dění v posledních dvou letech je dnes pro firmy důležitější spolehlivost dodavatelského řetězce, a tedy poloha závodů či skladů přímo v Evropě,“ říká Petr Narwa, Head of Transaction & Consulting Services ze společnosti Prochazka & Partners, která se specializuje na zastupování nájemců v oblasti komerčních nemovitostí.

## P3 staví ve středních Čechách novou halu na míru

U střešského Stochova v parku P3 Prague D6 staví společnost P3 novou halu pro svého zákazníka, logistickou firmu Andreas Schmid. Ta dosud sdílí prostor ve stávající hale s výrobní firmou Müller Technik. V těsném sousedství této haly započala výstavba nové haly o velikosti 17 000 m<sup>2</sup> a výšce 12 m. Andreas Schmid zde obsadí více než třetinu plochy a bude odsud obsluhovat dva významné zákazníky z oblasti retailu a e-commerce. Hala bude dokončena na jaře 2022 a bude aspirovat na „zelenou“ certifikaci BREEAM Excellent. Část haly je k dispozici pro další nájemníky. „Park ve Stochově je dobře dostupný z Prahy, z Kladna a hlavně z dálnice D6 do Karlových Varů, resp. na Norimberk. Nová hala je vhodná pro logistiku a zároveň se ještě dá upravit pro drobnou výrobu,“ říká Aleš Zacha, Senior Leasing & Development Manager ve společnosti P3 Logistic Parks. Další výstavbu na míru P3 aktuálně nabízí v parcích P3 Plzeň Myslinka, P3 Lovosice a P3 Ostrava Central.

## Wir laden Sie herzlich zum Seminar ein

### Verrechnungspreise in der deutsch-tschechischen Unternehmenstätigkeit

05. 11. 2021 - PILSEN

Anmeldung unter

[BDO.CZ/EVENTS](https://bdo.cz/events)

## CBRE: Klare Anzeichen für eine Wiederbelebung des tschechischen Gewerbeimmobilienmarktes

Der tschechische Markt für Gewerbeimmobilien durchläuft im Zuge der Corona-Krise große Veränderungen. Laut der Analyse „Mid-Year Market Outlook 2021“ von CBRE, dem führenden Anbieter von gewerblichen Immobiliendienstleistungen, gibt es in sämtlichen Segmenten – ob Büro-, Einzelhandels-, Logistik- oder Industrieimmobilien – klare Anzeichen für einen Aufschwung. Bei den Industrieimmobilien wird 2021 aller Voraussicht nach sogar das Jahr mit dem höchsten Nachfragevolumen. Eine weitere gute Nachricht: Das Investitionsvolumen in Gewerbeimmobilien in Tschechien nimmt weiter zu, das starke Interesse internationaler Investoren hält an. Darüber hinaus gewinnt der Mehrfamilienhaus-Sektor immer mehr an Dynamik. Produkte rund ums Wohnen zur Miete gehören im Inland zurzeit zu den beliebtesten Investitionen.

Das Gesamtvolumen der Investitionen in tschechische Gewerbeimmobilien erreichte im ersten Halbjahr 2021 etwa 803 Millionen Euro. Die Strategien der Investoren wurden neu überdacht, verschobene Transaktionen nochmals verhandelt und vorsichtig neue Transaktionen angebahnt, was sich in der steigenden Zahl der abgeschlossenen Transaktionen widerspiegelt. Der tschechische Markt hat sich als stabiler und sehr gefragter Markt etabliert – und momentan spricht alles dafür, dass das auch so bleibt. Die Investoren beurteilen jedoch Faktoren wie die Nachhaltigkeit der Erträge, Leerstandsquoten oder Anreize mit äußerster Sorgfalt.

## CBRE: jasně známky oživení na českém trhu komerčních nemovitostí

Český trh komerčních realit prochází vlivem koronaviru velkými změnami. Podle analýzy Mid-Year Market Outlook 2021 společnosti CBRE, lídra v oblasti komerčních realitních služeb, vykazují všechny segmenty kanceláří, maloobchodu či logistických a průmyslových nemovitostí známky oživení. U industriálních nemovitostí se letošek dokonce nejspíš zapíše do historie jako rok s vůbec největším objemem poptávky. Dobrou zprávou také je, že objem investic do komerčních nemovitostí v ČR stoupá a zájem mezinárodních investorů zůstává silný. Navíc se čím dál více dostává do kurzu sektor multifamily: produkty nájemního bydlení nyní patří v tuzemsku mezi velmi žádané investice.

Celkový objem investic do českých komerčních nemovitostí dosáhl v 1. polovině roku 2021 cca 803 mil. eur. Docházelo k přehodnocování strategií investorů, opakovanému projednávání odložených transakcí a také opatrnému zahajování nových, což je vidět na vzrůstajícím objemu uzavřených transakcí. Český trh je etablován jako stabilní, velmi žádaný – a zatím nic nenapovídá, že by se to mělo změnit. Investoři však velmi pečlivě vyhodnocují faktory, jakými jsou udržitelnost příjmů, neobsazenost či pobídky.

Magazin der deutsch-tschechischen Wirtschaft  
Magazin česko-německého hospodářství

© Herausgeber | Vydavatel:



Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Výkonný člen představenstva:

Bernard Bauer

Chefredakteur | Šéfredaktor:

Christian Rühmkorf

Redaktion | Redakce:

Zdeňka Janská, Michaela Váňová, Ivana Barková

Redaktionsanschrift | Adresa redakce:

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

Anzeigen | Inzerce:

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

Layout &amp; Satz | Layout &amp; sazba:

Randall &amp; Hopkirk, s. r. o.

Druck | Tisk:

AKONTEXT, s. r. o.

Erscheinungsweise | Vychází:

3x pro Jahr | 3x ročně

Erscheinungsort | Místo vydávání:

Prag | Praha

Nummer | Číslo:

2021 Plus 2

Auflage | Náklad:

6500

Datum | Datum:

5. 10. 2021

ISSN 1213-3469

MK ČR E 6980

Schutzgebühr | Volný prodej:

80 Kč / 3,50 EUR

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit der der DTIHK übereinstimmen muss. Die Redaktion übernimmt für unverlangt eingesandte Manuskripte keine Haftung und behält sich ggf. deren Überarbeitung vor. Inhalt der Artikel unter der Verantwortung der Autoren, die nicht notwendigerweise mit dem Inhalt der Redaktion übereinstimmen muss. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für die Inhalte der Artikel. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für die Inhalte der Artikel. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für die Inhalte der Artikel.



”

Lass dich nicht aufhalten und halte dich nicht zu lange auf!

Nenech se zastavit a ani ty sám se nezastavuj na příliš dlouho!

“

### Was würden Sie heute Ihrem jüngeren Ich empfehlen?

Ich denke, dies ist wirklich der Schlüssel zum Erfolg. Es geht darum, dass man einen Plan hat und diesen verfolgt, aber auch die Flexibilität hat, den Plan anzupassen. Im Leben läuft vieles anders, als man am Anfang denkt, aber wenn man sich „kümmert“ und flexibel auf die Situationen reagiert, ist man am Ende auch erfolgreich.

### Evelyn Fahrenkrug

Managing Director, Boehringer Ingelheim spol. s r.o.

... leitet die Niederlassung von Boehringer Ingelheim in Tschechien. Zuvor hat sie in den Niederlanden, der Slowakei, Frankreich und in Deutschland in unterschiedlichen Funktionen in der Pharmabranche gearbeitet. Evelyn hat zwei Kinder und ist verheiratet.

### Co byste dnes poradila svému mladšímu já?

Myslím, že tohle je skutečný klíč k úspěchu. Jde o to mít plán a řídit se jím, ale zároveň mít možnost tento plán flexibilně upravovat. V životě je spousta věcí jinak, než si na začátku myslíme, ale pokud sami něco děláme a na danou situaci pružně reagujeme, nakonec budeme úspěšní.

... vede pobočku společnosti Boehringer Ingelheim v České republice. Před tím pracovala v Nizozemsku, na Slovensku, ve Francii a v Německu na různých pozicích ve farmaceutickém průmyslu. Evelyn je vdaná a má dvě děti.

# 100 let Bosch Car Service



Každý vůz má v sobě kousek Bosche, my také

- ▶ Nejstarší a největší síť autoservisů na světě
- ▶ Servis vozidel všech značek
- ▶ Se zachováním záruky
- ▶ Náhradní díly Bosch v kvalitě pro prvovýbavu

Rezervujte si prohlídku na [www.boschcarservice.cz](http://www.boschcarservice.cz) nebo pomocí aplikace **Bosch Car Service Asistent**



# Vstupte do světa elektromobility s námi

***e-on***

Drive

[eon-drive.cz](http://eon-drive.cz)