

Ford Puma a Kuga jsou vozi kategorie SUV, do kterých se dobře nasedá a řidič má přehled odění před sebou.

Ford Puma zaujme svou kompaktností a větší Kuga s variabilním zavazadlovým prostorem je navíc k dispozici s hybridním pohonem.

Rezervujte si dvoudenní testovací jízdu na Ford skladem CZ.

České automobilky jsou z krize venku.

Pod 3 lety propadů znovu přichází růst.

Podle združení automobilového průmyslu se tržby v tomto segmentu mezi ročně zvedli o té měř 13%.

Budoucnost ale nemusí být jen růžová, jak sami představitelé združení přiznávají.

Hodně bude záležet na tom, jak zdejší automobilky zvládnou probíhající transformaci s měrem bezemisní mobility a výrobě.

Jak to v tomto směru vypadá s nejvýznamnějším tuzemským výrobcem?

Mladoboleslavskou škodou auto, která tvoří jsou část skupiny Volkswagen?

Jak moc sesní v rámci nové strategie tohoto koncernu počítá?

A jakou roli má v rámci skupiny za ujmout?

Je středa 28. června, tady je Pavel Wondra a pět padesát devět.

Spravorejský podcast se znam správ.

Helena Wiesberg, director at the car.

Helena Wiesberg, ředitelka Centra pro automobilový výzkum v Disburgu a profesorka automobilové ekonomiky na Ostfália University ve Wolfsburgu.

Díky také, díky také, díky také, díky také, díky také, díky také, díky také, díky také.

Co tedy víme o nové strategii Volkswagenu?

Liší se podle vás nějak výrazně o té, kterou společnost ovládla před přibližně dvě malety?

Tehdy firma prohlásila, že se chce změnit, cituje z výroby vozidel na předního světového softwareově řízeného poskytovatele mobility.

Něho řídicím principem je vývoj údržitelných, propojených, bezpečných a na míru navrhovaných řešení mobility pro budoucí generace.

Došlo tedy v tomto směru nějakým změnám?

Když je to změnit?

The Volkswagen group is in a really big transformation right now.

Skupině Volkswagen teď prochází opravdu velkou změnou.

Zejména kvůli zrychlujícímu se vývoji softwareu a budoucí elektromobility.

Takže de o tu samou strategii.

Chci jí teď ale vše urychlit a pomocí snižování nákladů si otevřít prostor pro tyto velké investice.

Musí to udělat teď a chci proto také optimalizovat výrobu mezi jednotlivými značkami tak, aby se věnovali vývoj společně, ale zároveň se od sebe lišili.

V minulosti jsme totiž i z našich analýz zjistili,

že celá skupina Volkswagen má relativně stejné zákazníky, což by nemělo být cílem.

Pak se totiž může stát, že třeba Volkswagen nebo Škoda fungují dobře,

ale jiné značky cílí na stejné zákazníky a pak si je navzájem vykrádají.

Takže tento problém by měl být v dohledné době vyřešen.

Automobilový koncern Volkswagen odpoledne oznámí dlouhodobou strategii výroby.

Podle novin Handelsblatt by mohl výrazně omezit terny závislost svých značek

včetně mladoboleslavské škody.

Ve hře je možnost, že české továrny budou až do posledních vteřin zaměřovat svojí činnost na spalovací motory.

It clearly marks a new era for Volkswagen Group.

Powered by a team that leads with an entrepreneurial spirit.

Automobilový koncern Volkswagen změní svou strukturu.

Jeho šef Oliver Blumé to oznámil před investory.

O budoucnosti značky škoda ale mluvili jen o krajově.

Mladoboleslavská značka v prolášení napsela,

že její budoucnost má být zaměřená na elektromobily.

Tvřzení deníku Handelsblatt, podle kterého má škoda

zůstat zodpovědná i za výrobu spalovacích motorů,

zatím nikdo nekomentoval.

Děkterých správ z německého tisku

nová strategie mohla směřovat k tomu,

že se škoda auto jako jediná část

z celého koncernu Volkswagen

zaměří pouze na výrobu spalovacích motorů.

Zástupce škodovky ale tvrdí, že to tak není.

Víme tedy, jakou roli přisuzuje

škodovce nová strategie Volkswagen

nebo to ještě není rozhodnuto

a upřesně se to v příštích týdnech čiměsíci.

Myslím, že je to trochu nedorozumění.

Podle nové strategie bude mít škoda

nastarost vývoj spalovacích motorů

a toto také bylo oznámeno.

Ale zároveň mají jasno i ohledně

své strategie směrem k elektromobilitě.

Elektroauta se budou dál vyrábět

i v mladé Boleslavy.

Bude tam celé jejich portfolio

včetně úplně nových modelů.

Čili vývoj spalovacích motorů

bude mít nastarostě i škoda auto

a vývoj elektromobilu zase Volkswagen.

Tak aby se zabránilo

zdvojování práce ve vývoj.

Ale výroby se to netíká.

To je jiný příběh.

V Česku dál vyrábět elektrické vozy.

V zástupci firmy odmítli nedávné spekulace,

že by se měla soustředit jen na auto

s spalovacími motory.

Bylo, když se podíváme na současné produkty,

tak tomu tak není.

Spíše to značí, že škodovka se zábměřuje na dákazníky, kteří očekávají půjčnosť od toho hozu.

S týče inovací nadále počítáme s tím, že koda auto bude mít takzvané hytrá řešení.

A nemyslím si, že by docházalo k tomu, že by některé inovace, že náš átrh výrazně pozdí, než ostatní značky.

To byl Martin Jančlen

Mohla byste popisat roli, jakou dosud škodovka v koncernu Volkswagen hrála?

Dálo by se například říct, že jím hlavním úkolem byla výroba auto pro trhy s menší kupní silou?

To by bylo

příliš velké zjednodušení.

Protože mezi důležité trhy pro škodovku patří i Německo, pak samozřejmě Česko nebo Velká Británie, tedy důležité Evropské trhy.

V zároveň Seškoda zaměřuje na rostoucí trhy, jako je Indie.

Ve skupině Volkswagen je škoda hlavní značka, která vyví produkty pro Indii, která se stává jedním z největších automobilových trhů.

Proškoduje to velká příležitost a bude v této strategii lídrem.

Takže tu na jedné straně máme staré trhy, kde je škodovka opravdu populární, a vedle toho nástupna nové rozvějící se trhy, Absolutně.

Určitě není pochy po tom, že Indie nebo Větnam jsou důležité trhy.

A takhle jste už říkala,
že vývoj a výroba jsou dvě odlišné věci.
Pokud celá bude chci škodovka
opravdu prosadit a etablovat
například právě na Indickém trhu,
bude to prostřednictvím obou typu pohonu
tedy elektromotorů i spalovacích motorů,
bude to záviset na tom,
jestli dokáže škoda vyrobit všechny typy
vozidel, a nebo se zblíží
okem 2035, což má být
pro spalovací motory v Evropě,
zlomový moment dostane škodovka
do pozice předního výrobce
pouze spalovacích motorů.
Země celého světa mají plány
pro dosažení nulových emisí.
Není to jenom Evropám, ale i Indie
nebo spojené státy.
A Indie je v tomto ohledu velmi důležitá země,
mají velmi ambiciózní cíle.
Takže to opravdu není jen
záležitost Evropy.
Škoda a celá skupina Volkswagen
se na to v současnosti připravují.
Samozřejmě mají plány do doby,
než bude v Evropě ukončen
prodej nových spalovacích motorů,
ale je potom také mají plány
pro rozvoj elektromobility.
Opět to není jen záležitost Evropy,
takže i škodovka má jasné cíle
pro transformaci svých modelů
na elektromobilitu.
Nejde jen o značku Volkswagen.
Všechny značky v celé skupině
jasné cíle chtějí být
na trhu electro out stejně úspěšné
jako jsou teď
v oblasti spalovacích motorů.
Jak moc je podle vás
při strategickém rozhodování
firm jako Volkswagen
důležitý místní

politický a ekonomický kontext?
Česká vláda F.E.U.
dobře známa jako tvrdý zastán
se spalovacích motorů a politických
opatření, která chrání ich výrobu
by toto hrát nějakou roli
při rozhodování skupiny Volkswagen
například o tom, jak a kde budou
rozdělovat výrobu jednotlivých díl?
Jistě tohra je určitou roli,
protože vždy je jednodušší
investovat do lepších továren,
pokud to vláda podporuje.
V současnosti vidíme, jak vlády
v USA a Číně silně podporují
svůj automobilový průmysl
a Evropa nesmí zůstat pozadu.
Příklad ve Španělsku mají
silnou vládní podporu
pro automobilový průmysl
zejména na protovárny na baterie
a teď proto automobilky budou
investovat do svých nových továren
na baterie právě ve Španělsku.
Teď už nevyrábějí jen auta,
ale prodávají také baterie,
mají své vlastní softwareové firmy,
spouští se tedy hrada investic.
A proto Evropský automobilový průmysl
potřebuje podporu, protože právě
teď se hraje o podíli na novém trhu
a medická a čínská vláda
své automobilky podporují
opravdu intenzivně.
Navývalem bojenském letišti
v líních úplně by mohla vyrůst
továrna na koncernu Volkswagen
na výrobu baterií do electro-out.
Německý koncern vytipoval
prostavbu 3 lokality v Evropě a líně
jsou jednou z nich.
V daném případě může jít o jednu
z největších investičních akcí
v historii Samotné České republiky,

která bude mít zásadní dopad
na udržení konkurence schopnosti
Českého autopřemyslu.

Vybudování Giga sektory
koncernu Volkswagen v Česku
podpořela vláda po jejím jednání,
to řekl ministr průmyslu, Jozef Cíkala
zahnutí stan.

Giga faktory zajistí vznik nových
nadstandartně ohodnocených
pracovních míst v oboru budoucnosti
vytvoří 4000 vysocs kvalifikovaných
pracovních míst.

Tento projekt je obrovskou příležitostí.
Okolní obce se ale obávají třeba
velkého přísunu zahraničních dělníků
a taky ekologických dopadů.

Vypadá to, že vládu zachvátí panika
z toho, že bez Giga faktory
v podstatě tady nebudeme mít co jít
a teď se teda snaží ten zámi
rzískat za každou cenu.

Ta potřeba vody pro výrobovaterí
jak ukazuje u ty dokumentace
je docela vysoká
váská, jakým způsobem se na to okolí
to ve těštvívý nětavoda dostane.

Volkswagen potřeboje více času
na konečné rozhodnutí o výstavbě
takzvané Giga faktory v Evropě
tedy případně i v Česku.

Zároveň ale ujišťuje, že se stavbou
továrne na baterie do electro out
dál počítá.

Jedná ní zástupců České vlády
s koncernými podle ministerstva,
průmyslu a obchodu, ale nadále
pokračují stejně jako technická
výstavbě.

Myslím, že Česká vláda i výrobci
doufali, že se právě jedna z těch továren
na baterie postaví i v Česku.

Ostatně dlouhodobě se u nás sklouje
přirovnání, že jsme pouhou montovnou,

kde nevzniká přidaná hodnota a je to vlastnost nejen automobilového průmyslu, ale i celého Českého průmyslu jako takového.

A že bychom měli více usilovat o to, abychom se z pozice této montovny ekonomice. A spoksta lidí asi i proto četla tu správu oškodovce a spalovacích motorech v rámci nové strategie Volkswagenu jako důkaz, že jsme opravdu straceni.

No k tomu se hodí dodat jednu věc. V Nadej Boleslavy mají opravdu špičkovou montážní linku, kde mohou na jedné lince vyrábět elektroauta i vozidla se spalovacími motory.

A v současnosti třeba také se stavují části baterí pro jiné značky v koncernu. Takže v Nadej Boleslavy se skutečně nevyrábějí jenom spalovací motory.

A je to skutečně tak výmečné, že se na jedné lince vyrábí elektrické i spalovací motory o bít výkls.

Škoda byla v tomto ohledu mezi prvními. Je velká výhoda, pokud můžete na stejné lince dělat elektroauto i voz se spalovací motorem. Řada výrobců nezproto tímto způsobem transformuje své linky pro větší flexibilitu.

No a Škodovka to dělala už dříve.

Na spořáku vám to dost necinka. Kam z penězi aby byly chráněné před inflací.

Font monetika zhodnotí jakoukoliv částku o 6,5 %

a to firmám i do mátnostem.

Více na monetika CZ.

Pokud se na věc podíváme v globálním kontextu, jaké faktory mohli ovlivnit skupinu Volkswagen při formulování

nové strategie. Jak moc například koncern zohledňuje trendy v autovírobě v Číně a Americe. Hrál to určitě velkou roli, protože viděli jak do Evropy přichází konkurence a taky se objevuje řada silných konkurentů v Číně, která je největším automobilovým trhem. Takže museli vždyčně zrychlit tempo a právě to teď pozorujeme. Pokud se podíváte na situaci v Číně tak tam je 50 automobilek a 18 z nich se v tomto roce pokouší vstoupit na Evropský trh. Takže přichází opravdu silná konkurence a to nejen z Číny ale i ze spojených států a mají jednu velkou výhodu neleží na nich to dvojitě břemeno vývoje elektromotorů a zároveň z palovacích motorů pro následující cíléta. V Číně jsme minulý měsíc viděli jak spadl tržní podíl Volkswagenu v segmentu ELECTROOUT kvůli silné konkurenci a tak musí skutečně zrychlit. To je podle mě zásadní důvod proč teď rozdělili různé úkoly pro vývoj v rámci skupiny a proč se optimalizací nákladů snaží vytvořit prostor pro přeměnu svého biznesu směrem k elektromobilitě a automobilovému softwareu když je teď tou největší vzbou. Je ale v takové situaci realisticky možné očekávat růst, proděje a zisků, protože ta nová strategie celkem jasně říká, že navzdory globalní konkurenci chtějí optimalizovat výrobní procesy

a dosáhnout vyšších zisků.
Samozřejmě to není překvapivé,
jako každá velká korporace cílí
na zvyšování zisků, ale jak říkáte,
je to velká korporace cílí
výrobní procesy globalní konkurence.
Je tedy rozumné udržovat tak široké portfolio,
jak je má právě skupina Volkswagen
a zároveň očekávat,
že každá z jeho částí bude navíšovat
proděje a zisků.
Ano, kromě sněžování nákladů
také plánují uvést
nabídku nových modelů
a sní vstoupit na nové trhy.
Takže toto má jednotlivé značky
ve skupině Volkswagen
v příštích letech skutečně v plánu.
Obecně vzato řekla byste,
že jsou Evropské automobilky
schopné držet krok
s svými světovými konkurenty.
Některé z nich, například právě Volkswagen
jsou zatíženy řekněme
hříchy minulosti, tedy třeba kauzou dieseldgate
týkající se v podvodu s emisemi.
Nevím, jak moc to ještě
v současnosti na společnost dopadá,
ale není to určité citlivé místo,
takže i z přehledů tím k tomu.
Jak může Evropský automobilový průmysl
obstát v globalní konkurenci?
Mají ambiciozní cíle
a momentálně se snaží
zrychlit své strategie.
V jednu z velkých výhod Evropského
automobilového průmyslu je navíc.
Fakt, že to jsou
skutečně velký výrobci
a dokáží tak rozdělit náklady na vývoj,
rozložit různé úkoly
a taky drží rizika.
To je opravdu velká výhoda
ve srovnání s menšími start-upy

ze spojiných států nebo činy.
Velkým problémem je dnes,
snaží se najít cestu
jak tuto cenu snížit
a kdyby se jim to podařilo,
skutečně to zásadně změní hru.
Pokud dostanou natrych auta
za atraktivní cenu,
řekněme, pokud Volkswagen
dostane natrych auta za cenu
pod 30 tisíc nebo 25 tisíc eur,
tak to bude zásadní zlom.
Is Škoda
and its development
podíli se i Škoda
a její vývojové oddělení
na hledání těchto nových technologických řešení.
Pokud se podle vás pozornost
zaměřuje hlavně na baterie,
je možné, že by řešení mohlo přít
třeba právě od inženýru ve Škodovce.
Sou součástí tohoto kolektivního
úsilí v rámci celé skupiny Volkswagen
the Volkswagen Group
to find those solutions.
No to možná odhadnete lépe
než já z Německa,
ale je Škodovka je známa
z křzesová auta z příznivým
poměrem ceny a výkonu
s dobrými funkčními vlastnostmi
a spoustou prostoru za rozumnou cenu.
Takže myslím, že řeš Škoda
bude v té nové strategii
v blízké budoucnosti hrát velkou roli.
Ředitel jedné opravdu
velké automobilky, kdy si řekl,
že pokud Evropský automobilový
průmysl neuspěje
v tomto posunuk elektromobilitě
v průmyslnosti Evropské země
známé díky svým turistickým atrakcím,
ale už neje díky svým automobilkám.
Takže teď je tato transformace

skutečně zásadním úkolem
pro všechny Evropské výrobce.
A pokud se jim to nepovede,
zásadní roli v automobilovém sektoru
převezme Čína a další země.
Jak velký problém by to opravdu
znamenovalo nejen pro automobilový průmysl,
ale obecně i celé ekonomiky
například v Německu, Česku a dalších zemích.
Pokud by se tam automobilový průmysl
skutečně změnil z inovativního
a špičkového oboru, jaká si muzeum,
jak říkáte, kdyby prohráli
v globální konkurenci, mohlo by to
skutečně vezt k restrukturalizaci
celých ekonomik.
V nejhorsí možném scénáři by to mohlo
připomínat změny, které jsme v minulosti
viděli v souvislosti s koncem těžby
černého uhlí, což mělo
skutečně velký dopad na Evropské ekonomiky.
Ale Evropští výrobci automobilů
se teď opravdu snaží, aby
tuto změnu zvládli úspěšně.
A mají jednu velkou výhodu.
Skutečně se silně zaměřují na inovace.
Jakho inovace výrobku,
tak inovace výrobních metod.
Když se podíváte, kolik investují
do výzkumu a vývoje,
jsou na světové špičce
a opravdu se tady v tomto směru
dělá hodně práce.
Je to bavíme o elektromobilitě
a tak by to mohlo vypadat,
že elektroauta jsou jediná budoucnost
pro automobilový průmysl.
Ale je tu i vodíkový pohon
a jiné alternativy.
Nemůžeme v tomto ohledu očekávat
nějaké jiné převratné změny
a následné přeformulování velkých strategií,
které teď řešíme.
Ne, v blízké budoucnosti ne.

Elektromobilita je teď jedinou cestou
pro masové trhy
s opravdu velkým množstvím vozidel.
A ty auce mohou načíně poušted
do vývoje ekologických alternativních paliv,
vodíkového pohonu a tak dále.
Ale momentálně nemají žádný způsob,
jak tahle řešení převést
do masového měřítka
a v nejbližší době se na tom těžko něco změní.
Takže v blízké budoucnosti
jsou elektroauta skutečně jedinou cestou
bez emisním vozidlu.
Ty jiné technologie
jsou na začátku svého životního cyklu
v testovací fázi
a v dohledné době se z nich nestanou
mění pro velké trhy.
Helena Wiesbeth, director at the center.
Helena Wiesbeth, ředitelka
centra pro automobilový výzkum
v Dysburgu a profesorka
automotivní ekonomiky na Ostfália
University ve Wolfsburgu.
Děkuju vejmi,
děkuju vejmi.
A to je z dnešní epizody podcastu
5.59 vše.
Pokud pro nás máte nějaký námět
nebo se s námi chcete podělit o vaše dojmy
z poslechu, napište nám na e-mail
za minutu 6, zavináč sczyy.cz.
Nebo se na nás obraďte
na sociálních sítích Twitter a Instagram,
kde nás najdete pod profilem
za minutu 6.
Děkujeme za poslech a těšíme se na příště.