



2 V Soběslavi řídí výrobu Jiří Roučka

Novým manažerem výroby MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. je čtyřiatřicetiletý Jiří Roučka.



2 Zdeněk Strejček pracoval ve firmě pětadvacet let

Nákup pro obě divize MOTORU JIKOV Fostron a.s. měl na starosti Zdeněk Strejček.



3 Dobrodružství s technikou se konalo po šesté

Po dvouleté pauze kvůli Covidu se opět uskutečnila populární akce Dobrodružství s technikou.

2/2022

25. ROČNÍK

NOVINY SKUPINY
MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Před energetickou krizí varuji už rok, nikdo neposlouchal, říká Miroslav Dvořák

Elektřina a zemní plyn za rok zdražily na desetinásobek. Růst cen energií ohrožoval už začátkem roku energeticky náročné provozy, jako jsou například slévárny, nyní však zasahuje téměř každou výrobu. „Vláda k řešení přistupuje velmi pomalu. Podpora domácností několika tisíců není koncepční. Když zkrachují firmy, bude to stát na podpoře v nezaměstnanosti a dalších dávkách násobky toho, co by dala do podpory firem,“ říká v rozhovoru předseda představenstva MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Jaké celofiremní opatření či změnu technologií MOTOR JIKOV zavedl, aby alespoň částečně zmírnil dopad rostoucích cen?

Museli jsme zdražit, to je sice nejrychlejší nástroj, ale dvousečný, protože tak snižujeme vlastní konkurenceschopnost. Pracujeme na úsporných programech. Spočítali jsme, že se nám ve slévárně litiny vyplatí vyrábět o víkendech, kdy je spotová cena elektřiny výrazně nižší. To samozřejmě předpokládá ochotu lidí přijít do práce v sobotu a v neděli a znamená to vyšší náklady na mzdy. V tlakové slévárně měníme vyhřívání pecí. Místo zemního plynu, který zdražuje stejně jako elektřina, budeme využívat LPG. Připravujeme využití střech pro fotovoltaické elektrárny.

Mezi nejvíce zasažené firmy patří bezesporu výrobní podniky závislé na energiích. Krize se však nejspíš dotkne i malých podnikatelů a českých domácností...

Energetická krize, kterou aktuálně procházíme, je nejtěžší zkouškou novodobé české ekonomiky. Obávám se, že dopady budou tak vážné, že si je neumíme ani představit. Do tak těžké zkoušky navíc všichni vstupujeme oslabeni událostmi posledních dvou let. O tom, že jsme na prahu krize, jsem varoval už před dvěma lety. Pak přišel COVID se všemi úskalími a říkal jsem, že to jsme si snad ani nezasloužili. COVID se týkal a bohužel stále ještě týká hlavně zdraví. Na podzim loňského roku jsme začali být svědky bezprecedentního růstu cen energií. Tehdy jsme si mysleli, že jde o jeden z otřesů, které



COVID přinesl do světové ekonomiky jako například nedostatek čipů, logistické výpadky nebo nedostatky surovin. Bohužel ceny plynu a elektrické energie letí nahoru již rok. Dnes se bavíme o desetinásobné úrovni oproti loňsku a ceny, za které se prodává elektřina na burze pro zimní období, jsou ještě o polovinu vyšší. MOTOR JIKOV v této situaci žije už déle než rok. Když jsme před rokem varovali, že to bude průšvih, nikdo nás neposlouchal. Drtivá většina firem měla nakoupenou elektřinu na celý rok 2022. Nyní je čeká skok, se kterým se my potýkáme už od ledna.

Na růst ceny energií mají vliv okolnosti, které nešlo příliš předvídat...

Do složité situace jsme se v Evropě částečně uvrhli sami. Zelená politika Green Dealu, urychleného vypínání jaderných elektráren v Německu, které vede ke kritické závislosti na ruském zemním plynu, naše neschopnost řešit energetickou budoucnost Česka, závislost na energetické burze v Lipsku, to všechno skládá pochmurný ekonomický obraz. Do toho samozřejmě šílená humanitární katastrofa, kterou je válka na Ukrajině se všemi dopady. Vše, co jsem zmínil, větší či menší mírou přispělo k dnešní situaci, která je naprosto alarmující. Stát a ministerstva dnes řeší, jak dopadne zdražování na občany, zde bych hledal prioritně pomoc lidem v tísní – seniorům, matkám samoživitelkám. To je samozřejmě legitimní a správné. Současné ale naprosto skandální způsobem rezignuje na pomoc firmám, na mnohé přitom dopadají zvýšené náklady za energie již od začátku letošního roku.

Pokračování na str. 5

Kolektivní smlouva zatím podepsána jen v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s.

Shodu na požadavcích našla letos firma pouze s odborovou organizací v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Firma po dohodě s odbory navýšila objem mzdových prostředků pro letošní rok o 1,7 milionu korun. Vyšší byl také příspěvek na benefitní kartu, letos dostal každý zaměstnanec 2000 korun. Většina dalších podmínek zůstává na základě shody obou stran nezměněna.

Jednání s druhou odborovou organizací působící v holdingu ZO OS KOVO MOTOR JIKOV uvisla na mrtvém bodě. Shodu neznamenalo ani jednání před nezávislou zprostředkovatelkou. „S ohledem na nestabilní vývoj cen energií a vstupních výrobních komodit, nižší růst odvětví automotivní a v neposlední řadě výhled hospodaření společnosti MOTOR JIKOV na rok 2022 zohledňující nárůst mezd a cen energií doporučuji nezatěžovat společnost MOTOR JIKOV plošným navýšováním mezd a stanovení minimální výše 1 300 Kč,“ konstatovala zprostředkovatelka. Průměrné navýšení mezd v holdingu

MOTOR JIKOV GROUP je přitom vyšší než odbory požadovaných 1300 korun. „Nemůžeme ale přistoupit na plošné zvyšování. Mzdy jsme letos navýšili o více než tři čtvrtiny zaměstnanců. Vnímáme, že vysoká inflace dopadá nejvíce na nízkopříjmové skupiny, kde jsme k navýšování přistoupili opakovaně,“ zdůraznil Miroslav Dvořák.

Odborové organizace vstupovaly do jednání společně nicméně názory na dohodu se v průběhu jednání rozešly. „Jsem přesvědčen o tom, že uzavření samostatné kolektivní smlouvy nezpůsobí žádné komplikace zaměstnancům MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. ani ostatním zaměstnancům skupiny MOTOR JIKOV GROUP. Zaměstnanci MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. jsou odborově organizováni téměř výhradně v odborové organizaci LADA Soběslav a jejich pracoviště i výrobní program jsou odlišné a oddělené od „budějovické“ části skupiny MOTOR JIKOV GROUP,“ uvedla personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantýšová.

Věříme, že je i nadále snahou a cílem obou odborových organizací i firmy udržení sociálního smíru, zajištění dobrých podmínek pro zaměstnance a zachování ekonomické stability zaměstnavatele.

Toho lze dosáhnout, při vzájemném respektu všech zúčastněných, i při existenci více samostatných kolektivních smluv,“ dodala personální ředitelka.



Generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák (vlevo) a předseda odborové organizace ZO OS KOVO LADA Soběslav Josef Moc podepsali kolektivní smlouvu pro aktuální období pro MOTOR JIKOV Strojírenská a.s.

Úvodní slovo generálního ředitele



Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci, přátelé,

Již více než rok se intenzivně a v podstatě na denní bázi zabýváme energetickou krizí. Když jsem byl na poplach na konci loňského roku, kdy bylo jasné, že firmu čeká několikanásobný nárůst nákladů na elektřinu a zemní plyn, vyvolalo to jen malou odezvu. Přesvědčil jsem se bohužel, že sytý hladověmu opravdu nevěří. Prakticky nikoho skokový růst cen elektřiny tehdy nezajímalo. Většina firem měla cenu zafixovanou. Snažili jsme se ukazovat čísla politikům a zdůrazňovali, že tohle čeká úplně všechny prakticky do roka a do dne. Naráželi jsme na nezájem, naše situace byla pro mnohé spíše kuriozitou. Zlom nastal až ve chvíli, kdy všichni zjistili, že ceny neklesají a skokové zdražení, pro mnoho firem likvidační, zasáhne úplně všechny.

Na celé situaci mě nejvíce zklamal přístup politiků. Trh s energií už dávno nefunguje, protože je pokřiven válkou na Ukrajině, uměle vyvolávaným strachem z nedostatku či politickými rozhodnutími o odklonu od jaderné energetiky. O to větší měla být snaha politiků situaci řešit. Bohužel jsme se v podstatě žádného řešení nedočkali. Vláda rozhodla o malé finanční náplasti pro domácnosti, jakéhosi stropu pro malé firmy a velké firmy čekají na konkrétní pomoc dodnes. A to mluvím o tom, co by měla být nejrychlejší pomoc, nenechat firmy padnout. Dlouhodobé řešení jsem bohužel zatím neviděl žádné.

Pro MOTOR JIKOV GROUP nebude příští rok ve znamení skokového zdražení energií, my jsme se s touto realitou již popasovali. Stojí nás to zvýšené úsilí i mnohé oběti, ať už jde o naše pohodlí či pracovní podmínky. Tímto bych chtěl všem zaměstnancům poděkovat, že za firmou stojí a stojí i nadále. Věřím, že se situace v lepší obrátí.

Ing. Miroslav Dvořák
předseda představenstva
a generální ředitel
MOTOR JIKOV Group a.s.

Manažer výroby MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jiří Roučka má zkušenosti z leteckého průmyslu

Manažer pro výrobu MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jiří Roučka má zkušenosti s výrobou profesionálních kuchyní i leteckých motorů. Široký záběr uplatní i Soběslavi, kde má na starosti výrobu od tažných zařízení automobilů přes součástky motorů nákladních vozů až po nýtovací nástroje. „Čeká nás ještě dlouhá cesta. Procesně máme vše nastavené, ale musíme s lidmi mluvit, vysvětlovat, a hlavně dbát na dodržování povinností,“ říká v rozhovoru čtyřiatřicetiletý Jiří Roučka.

V MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v Soběslavi působíte necelý rok. Jak jste se do firmy dostal?

Přes inzerát. Studoval jsem a pracoval v Praze. Před časem jsem se přestěhoval do Hamru, vesnice kousek od Veselí nad Lužnicí. Měl jsem tam prarodiče. Chtěl jsem po nějaké době v Praze zkusit něco jiného. Dvanáct let jsem působil v letectví, už to chtělo změnu. Práci, která nebude tak hodně spjatá s administrativou a regulací. Rok a půl jsem byl ve firmě, která vyráběla profesionální kuchyně, ale cítil jsem potřebu vrátit se ke strojařině. Začal jsem hledat a jedna ze dvou nabídek byla z MOTORU JIKOV.

Co vás přesvědčilo nastoupit do MOTORU JIKOV?

Díval jsem se na YouTube na videa a u MOTORU JIKOV mě zaujala robotizace právě v Soběslavi, říkal jsem si, že by to mohlo být ono. Hlavním impulsem pak byl pohovor s ředitelem pro projektové řízení Tomášem Prášilem a manažerem pro technologii Jiřím Novákem. Vedli se mnou velmi otevřený rozhovor, ocenil jsem, že nešlo o žádné lakování narůžovo. Sympatičtí lidé, to by mohlo být dobré, říkal jsem si tehdy a nemýlil jsem se. To na MOTORU velmi oceňuji, že komunikace je otevřená na všech úrovních managementu. Není problém řešit s ředitelem cokoliv.

Mluvil jste o tom, že předchozí práce byla spjatá s množstvím papírování, regulacemi...

Myslím, že jsem nyní našel místo s celkem rozumnou úrovní (smích). I když je pravda, že jsem třeba nebyl zvyklý na takové množství emailů. U výrobce kuchyní si část administrativy na sebe zbytečně vymysleli sami. Výroba leteckých motorů je pak pochopitelně regulací velmi svázaná.

Jak jste se vlastně do

leteckého průmyslu dostal?

Po strojní průmyslovce jsem nastoupil do francouzské firmy, která obráběla hliníkové slitiny, nerez... Pracoval jsem jako programátor CNC strojů. Po nějaké době jsem přešel na programování tryskačního robota. Při krizi v roce 2008 jsem dostal na výběr, že buď můžu skončit, anebo jít na pozici technologa montáže prvků a dveří do letadel – pro Boeing, Airbus a Embraer. Pak přišla nabídka z GE Aviation na post montážního technologa leteckých motorů, kde jsem se nakonec propracoval na post manažera technologie, kdy jsem měl pod sebou tři desítky lidí.

Létáte rád?

Vždycky před nástupem do letadla poklepávám na dveře, hledám sériová čísla dílů, odkud jsou... (smích) Teď ale vážně. Letectví je tak hlídané, že pokud nelétáte do opravdu rozvojových zemí nebo Ruska, kde se na revize a opravy dost netlačí, nemusíte se ničeho bát. Ale je pravda, že nám jednou ze střežedamerické země přišel motor na generální opravu s dírami po kulkách...

Takže výroba kuchyní v tomto ohledu byla o dost klidnější...

To určitě, jednalo se o profesionální nerezové kuchyně do restaurací. Měl jsem na starosti tým čtyřiačtyřiceti lidí. Výroba zahrnovala například pálení laserem, svařování, CNC ohýbání, elektrochemické čištění... Ale pochopitelně proti automotive nejde o přesnou výrobu.

Do MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. jste nastoupil na pozici projektového manažera. Velmi záhy ale přišla nabídka přejít na post manažera pro výrobu v závodě s miliardovým obrátem. Co vnímáte za necelých pět měsíců na postu za největší výzvu?

Nikdy jsem nebyl zvyklý na velkosé-



Jiří Roučka s partnerkou Ninou a synem Vojtou.

riovou výrobu. V GE Aviation jsme ročně vyráběli do 300 motorů, v MOTORU máme odlitky, u kterých obrábíme od deseti do sta tisíc kusů ročně... Mám ale velké štěstí na tým lidí, kteří výrobě rozumějí, ať už jde o Oldřicha Pihu a jeho tým mistrů, ale i na ředitele Tomáše Vítů, který na mém postu působil přede mnou a velmi mi pomáhá. Každá fabrika má své prostředí, MOTOR se nijak nevymyká strojírenskému oboru. Máme správně nastavené procesy a hlavním úkolem je udržet disciplínu všech lidí napříč úrovněmi, tak abychom procesy dodržovali. Je důležité si uvědomit, že se disciplína netýká pouze operátorů ve výrobě. Je to o důslednosti nás všech, mistrů, vedoucích i manažerů, kteří musí jít příkladem a člověka, který něco nedělá správně upozornit, a hlavně mu vysvětlit, jaké může mít jeho chování následky. Tím samozřejmě nemyslím finanční postihy, to je pro mě až ta nejkrásnější varianta. Ale jedná se zejména o dopady na

kvalitu, zdraví a tým i na výsledky a jméno firmy. I když si to ne třeba zcela každý uvědomuje, tak každý z nás svým chováním a přístupem ovlivňuje celkové výsledky. Je pro mě důležité, aby spolu lidé mluvili a navzájem si naslouchali, protože když budeme spolu mluvit na rovinu a dávat si zpětnou vazbu, resp. nastavovat si zrcadlo, pak jediné tak se můžeme společně posouvat.

Čím toho chcete dosáhnout?

Základem je s lidmi komunikovat. Chodím do výroby mezi lidi, mluvím s nimi. A to nejen o tom, co vnímám, že mají dělat jinak, ale i o tom, jak oni si představují svou práci. Mnozí jsou u obráběcích center roky a mají postřehy, jak věci zlepšit. Zajímají mě jejich názory, jejich problémy. Chci jim pomoci je vyřešit. Vnímám to tak, že pokud budou mít dobré prostředí pro práci a budou spokojeni, budou také zákonitě odvádět lepší práci. Chci, aby se nebáli za mnou

přijít s čímkoliv. Bude-li to v našich silách, pokusíme se problém vyřešit.

Další z velkých potenciálů vidím v digitalizaci výroby, která je v MOTORU v plném proudu a zavádění systému MES, který je velký pomocník ve sledování využití strojů. Těším se i na další využití v rámci výroby, které nám pomůže analyzovat a optimalizovat výrobu.

Mluvil jste o robotizaci, která vás u MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. zaujala. Není to cesta, jak odstranit lidský faktor, který vždy bude představovat riziko chyby?

Robotizace určitě část problému odstraní, ale i o roboty se někdo musí starat. A to jsou většinou lidé, kteří jsou kvalifikováni a chybí nám také. Bohužel žádná výroba není bezúdržbová. Ale do budoucna je to jedna z cest, kterou bychom se

měli ubírat. Ale bez šikovných lidí, kterých je v MOTORU hodně, od lidí z údržby, operátory, seřizovače, kvalifikáře až po technology, si to úplně představit nedokážu.

Velkým tématem pro celou skupinu jsou úspory energií. Vysoké ceny za elektřinu dopadají zejména na slévarenské provozy holdingu, ale určitě jste si i vy zabývali tím, jak byste mohli ušetřit?

Samozřejmě. Měli jsme meetingy s mistry. Nastavili jsme okamžité věci, jako je zhasínání tam, kde nikdo nepracuje a není potřeba tam svítit. V administrativní budově jsme demontovali každou druhou zářivku. Udělali jsme služby na vypínání strojů přes víkendy, kdy se nevyrabí. V pátek po směně se povypínají a v neděli večer se musí obejít a znovu zapnout a připravit na pondělní ráno. Snažíme se tedy elektrickou energii šetřit, ale pochopitelně ve srovnání se slévárnami nás to nezatěžuje tolik.

Co děláte ve volném čase, když se zrovna nezabýváte problémy výroby MOTORU JIKOV?

Já bych neřekl, že se v MOTORU zabýváme jen problémy, takto jsem určitě nechtěl, aby to vyznělo. Řešíme s týmem i zlepšování, optimalizace, jak jsem říkal implementace nápadů, kterých je hromada, tak že se na všechny nedostane hned, ale musíme krok po kroku trpělivě nastavovat a výsledky se zákonitě dostávají.

A když už tak říkajíc vypnu: Mám s přítelkyní čtyřletého syna, volný čas trávím s ním například na výletech. Od osmi let jsem hrál fotbal až od sedmadvaceti, kdy jsem si utrhl vazy i v druhém koleni a musel toho nadobro nechat. Pozitivní vztah ke cvičení jsem si ale uchoval, pravidelně posiluji. Rád vařím a taky rád jím.

Zdeněk Strejček bude po pětadvaceti letech v MOTORU JIKOV odpočívat na chatě v Soběnově

Téměř čtvrt století let pracoval v MOTORU JIKOV Fostron a.s. Zdeněk Strejček. Celou dobu měl na starosti nákup materiálu a do důchodu odcházel z pozice vedoucího nákupu pro obě divize – Formy a Jednouúčelové stroje.

„Zůstal jsem skoro pětadvacet let, a to jsem říkal, že ve fabrice bych nevydržel ani rok,“ říká s úsměvem Zdeněk Strejček. Vyučený automechanik se do MOTORU JIKOV dostal na doporučení kolegy. „Můj bývalý vedoucí, pod kterým jsem pracoval v dílnách u policie, mě dostal do firmy. Tehdy jsem končil se soukromým podnikáním, měl jsem autoopravnu. Dva roky jsem byl u výroby trojkolek Mera a pak jsem přešel do Fostronu.“

Z nákupců, kteří se do firmy do-

stali v devadesátých letech, už zůstal Zdeněk Strejček jako poslední. „Končím v pravou chvíli. Covid vnesl do nákupu velké komplikace. A je celkem jedno, o kterou divizi jde. Jednouúčelové stroje mají násobně více nakupovaných položek. Problém pak je často něco vůbec sehnat natož nakupovat nejlevněji. Naprosto extrémní jsou pak dodací doby. Řídící jednotku od Siemensu jsem objednával v březnu a dodání mi potvrdili na leden příštího roku...“ zdůrazňuje Zdeněk Strejček.

Další komplikací je růst cen materiálu. „Pro divizi formy nakupujeme železo. S obchodníky jsme měli vždy roční smlouvy, nyní se ale cena mění měsíčně. Těžko tak mohou našemu obchodu, který kalkuluje nabídkovou cenu formy,

kterou budeme vyrábět za několik měsíců vůbec říct, za kolik nakonec železo nakoupíme,“ vysvětlil Zdeněk Strejček.

Na odchod do důchodu se tedy už vedoucí nákupu těšil. „Plán je jasný. Mám chatu v Soběnově, kam se odstěhuji. Prodal jsem motorku a kopl jsem si místo ní elektrokoło. Budu chodit na houby, na ryby, posekám trávník... Mám také sedmiletého vnuka, který hraje hokej za MOTOR, takže s ním občas vyrazím na trénink,“ uzavírá spokojený Zdeněk Strejček.

Jako poděkování za dlouholetou práci pro MOTOR JIKOV dostal k odchodu do důchodu od generálního ředitele firmy věcný dar z nabídky MOTORU JIKOV GREEN.



Zdeněk Strejček (vlevo) se rozloučil s MOTOREM JIKOV Fostron a.s. po pětadvaceti letech. Na snímku s bývalým ředitelem MOTORU JIKOV Fostron a.s. divize jednouúčelové stroje Radomírem Hroudou.

Dobrodružství s technikou mělo pro MOTOR JIKOV bronzovou tečku díky týmu T-PROFI

Interaktivní výstavu Dobrodružství s technikou uspořádala Jihočeská hospodářská komora spolu s partnery, mezi které tradičně patří MOTOR JIKOV Group a.s., již po šesté na českbudějovickém výstavišti. Akci letos navštívilo více než 6 000 návštěvníků.

„Probouzet v dětech zájem o techniku, logické myšlení a řemesla je důležité už od mateřských škol, které skrz různé spolupráce s naší firmou navštěvujeme. Velmi si proto vážím toho, že i v této složité době Dobrodružství s technikou naše komora pořádá a dětem hravou formou můžeme představit technologie a stroje, ale třeba i ukázat, jak některé výrobky vznikají,“ řekl Miroslav Dvořák, generální ředitel společnosti MOTOR JIKOV Group, a.s.



Miroslav Dvořák, generální ředitel MOTOR JIKOV Group a.s., při slavnostním zahájení vyslovil přání, aby tradice této výstavy pokračovala i v dalších letech. „Letošní návštěvnost více jak šesti tisíc návštěvníků předčila naše očekávání. Po dvou letech, kdy jsme kvůli covidu nemohli akci pořádat, jsme proto mile překvapeni, že zájem rodičů i dětí o techniku a řemesla neopadl. Naopak. Návštěvníci z mateřských a základních škol a odpoledne rodiče s dětmi přicházeli v průběhu celého dne až do pozdních odpoledních hodin,“ dodává Miroslav Dvořák.



Jihočeští zaměstnavatelé a školy přilákali různorodostí téměř 250 exponátů z oblasti vědy, techniky a řemesel na šest tisíc návštěvníků. Jako první je uvítala expozice MOTOR JIKOV Group a.s. (na snímku ve spodní části).



Expozice MOTOR JIKOV měla několik částí. Na snímku je vidět praktická část, kde si mohli přichodzí otestovat zručnost při jednoduchém montážním úkolu. Kromě toho čekala na děti i zábava v podobě interaktivních her na herní konzoli.



Sedmého ročníku technické soutěže T-PROFI se opět zúčastnil tým MOTOR JIKOV složený z dětí ze ZŠ Nové Hradky a středoškoláků ze Střední průmyslové školy automobilní v Č. Budějovicích pod vedením kapitána, kterým byl mistr odborného výcviku MOTOR JIKOV Group a.s. Zdeněk Struska. Pod vedením kapitána, který měl spíše koordinační, poradní a motivační roli, pak musel tým postavit rekvizitu městečka Profíkov, jehož součástí bylo recyklační středisko. Do tohoto střediska bylo nutné postavit z polytechnické stavebnice Merkur vjezd a pomocí naprogramovaného autíčka Maqueen do něj dovést tříděný odpad.



Dobrodružství s technikou je tradičně určeno dětem již od mateřských školek. Na spolupráci s mateřinkami se MOTOR JIKOV Group a.s. aktivně zaměřuje více než deset let. Součástí expozice tak byla i část věnovaná těm úplně nejmenším návštěvníkům akce.



Třetí místo v konkurenci dvanácti týmů obsadilo v soutěži T-PROFI družstvo MOTOR JIKOV Group a.s. ve složení: Zdenka Horelicová, Barbora Kecová, Jana Kříhová (žákyně ZŠ Nové Hradky), Filip Wichta, Jakub Matoušek, Aleš Čaletka (studenti VOŠ, SPŠ automobilní a technické České Budějovice). „Do soutěže jsem se zapojila proto, že v Nových Hradech chodím na výtvarku a hodně mě to baví. Tak jsem si řekla, že by soutěž mohla být zábavná. Naučila jsem se hodně spolupracovat s ostatními členy týmu a dostávat během časového limitu různé nápady a improvizovat s výtvary,“ sdělila bezprostředně po soutěži žákyně Zdenka Horelicová ze ZŠ Nové Hradky.

Lídři v oblasti plynové mobility představili nové technologie a plány na další rozvoj CNG, LNG a obnovitelných plynů v dopravě

Osobní automobily na vodík, nákladní vozidla na LNG nebo autobusy na CNG. Tyto a další technologie byly k vidění na Dni plynové mobility. Na akci Českého plynárenského svazu (ČPS) vystavily své expozice energetické a technologické firmy, stejně jako významní hráči v oboru automotive, nechyběl ani MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. jako výrobce plnicích stanic na stlačený zemní plyn (CNG). Společnosti zde rovněž představily své plány na další rozšiřování infrastruktury, investice do inovací, a především do rozvoje obnovitelných plynů v dopravě.

Výrobci automobilů ukázali vozy na zemní plyn i vodík

Na českých silnicích jezdí aktuálně téměř 30 000 vozidel na stlačený zemní plyn (CNG). Ten oproti benzinovým či naftovým motorizacím nabízí nejen nižší provozní náklady, ale i emise. Plynová mobilita se prosazuje také v oblasti nákladní dopravy. Podíl vozů poháněných zkapalněným zemním plynem (LNG) se meziročně několikanásobně zvýšil a aktuálně je jich v tuzemsku registrováno již více než 120. Nabízejí dojezd kolem 1200 km a oproti běžným naftovým motorizacím neprodukuje v podstatě žádné škodlivé emise oxidu síry, dusíku ani pevných částic. V oblasti těžké nákladní dopravy dnes neexistuje žádné jiné dostupné palivo, jež by dosahovalo požadované kombinace vysokého výkonu a ekologického provozu.

Výběr z řady lehkých, středních užitkových a nákladních vozidel s pohonem na zemní plyn představila na Dni plynové mobility společnost IVECO. „Tuto technologií se zabýváme téměř 30 let a jako jediní v České republice nabízíme celou produktovou řadu s plynovým pohonem. Nejpopulárnější dodávka na našem trhu IVECO Daily a vozidla střední řady IVECO Eurocargo jsou k dostání s pohonem na CNG. V oblasti těžké dopravy nabízíme model IVECO S-Way v kombinaci CNG a LNG. V případě pohonu na zkapalněný zemní plyn pak s nejdelším dojezdem na trhu, celých 1 600 km,“ řekl Miroslav Hnat, Alternative Propulsion Manager pro CZ a SK, a dodal: „I přes všeobecný nedostatek nových vozidel na trhu, nabízí IVECO svým zákazníkům ekologickou alternativu na LNG, a to s dodáním ještě v roce 2022.“

Na prodej tahačů a nákladních vozidel poháněných CNG a LNG se na českém trhu zaměřuje také společnost Volvo Trucks. „Soustředíme se především na BioLNG, v němž vidíme velký potenciál. Bohužel, současná situace na trhu zemního plynu není příznivá, ale věříme, že po uklidnění se dostane tato technologie opět do popředí zájmu našich zákazníků a bude konkurenceschopná oproti konvenčním palivům,“ informoval Vladimír Myslík, Competence Development Manager ve společnosti Volvo Group Czech Republic, která na akci představila tahač s pohonem na zkapalněný zemní plyn Volvo FH LNG 4x2.

Společnost Toyota Central Europe-Czech přivezla na Den plynové mobility druhou generaci svého vodíkového elektromobilu Mirai. „Hlavní hvězdou naší expozice je Toyota Mirai, první sériově vyráběný vodíkový vůz na světě. Jde o jeho druhou generaci, která je v prodeji už i na českém trhu. Vůz je v podstatě elektromobil, přičemž srdcem systému je soustava



MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. prezentovala na Dni plynové mobility snadné plnění stlačeného zemního plynu i v domácím prostředí pomocí plničky CNG MJ Compact 05.

palivových článků, v níž se reakcí vodíku a kyslíku vyrábí elektřina pro pohon. Velkou výhodou je tankování v délce 3 až 5 minut a dojezd až 600 km,“ řekl Martin Peleška, ředitel Toyota Central Europe-Czech, a dodal: „Zájemci, kteří si nestihnou prohlédnout Toyota Mirai v rámci Dnů plynové mobility, si ji mohou vyzkoušet během naší podzimní roadshow Beyond Zero. Ta probíhá od 7. září do 5. listopadu u všech našich autorizovaných partnerů a návštěvníci se zde kromě vodíku podrobněji seznámí také s hybridním, plug-in hybridním a elektrickým pohonem.“

Osobní vůz poháněný vodíkovým článkem předvedla návštěvníkům akce i společnost Hyundai Motor Czech, která je výhradním dovozcem vozů Hyundai na český trh a distributorem vozů vzešlých z výrobního závodu HMMC ve slezských Nošovicích. „Hyundai NEXO je na českém trhu novinka, přestože se jedná o jeho už druhou generaci. Vůz jsme nechtěli nabídnout českým zákazníkům bez možnosti tankovat vodík. Tato podmínka však padla na konci června, kdy byla v Ostravě otevřena první veřejná vodíková stanice v Česku. Věříme, že s tím, jak budou v příštích letech přibývat další, poroste i zájem o tento druh pohonu, který může být rovnocennou alternativou k bateriovým elektromobilům,“ uvedl Marek Trešl, Product and Marketing Director ze společnosti Hyundai Motor Czech.

Kromě partnerů akce vystavily na Dni plynové mobility svůj vůz například také Pražské vodovody a kanalizace. K vidění byl konkrétně recyklační vůz na vysokotlaký proplach a čištění kanalizace Kaiser ECO na podvozku Scania s pohonem na bioCNG.

Firmy nabízí řidičům vlastní tankovací karty a nové plnicí stanice

V ČR je v současnosti k dispozici 228 plnicích stanic na CNG, čtyři na LNG a jedna na vodík. V rámci podpory budování veřejné infrastruktury pro vozidla v období 2017–2020 bylo podpořeno vybudování 18 LNG stanic, 10 CNG a 9 vodíkových stanic. Na podporu výstavby samotných vodíkových stanic přitom bylo vyčleněno přibližně 350 milionů Kč s tím, že do roku 2023 by mělo vzniknout po dvou stanicích v Praze a v Ostravě a po jedné v Brně, Plzni, Hradci Králové, Ústí nad Labem a v Litvínově.

Společnost innogy je největším hráčem na trhu CNG v ČR. V rámci své expozice návštěvníkům nabídla ucelené informace o výhodách CNG a představila související služby. „Aktuálně v České republice provozujeme 65 plnicích stanic. Zájemcům o vlastní infrastrukturu nabízíme služby spojené s jejich výstavbou včetně financování,“ uvedl Jan Kolečko, manager pro mobilitu společnosti innogy

Energio, a dodal: „Jsme aktivní i v oblasti ekologického BioCNG s podílem téměř 50 % z celého prodaného objemu CNG.“ Svým zákazníkům nabízí innogy Energio také svou vlastní tankovací CNG kartu. Většina plnicích stanic je přístupných 24 hodin a jsou samoobslužné. To znamená, že platba probíhá právě prostřednictvím platební karty CNG.

Na výhody a možnosti své CNG karty nebo ČIPu upozornil zástupce společnosti E.ON Energie. „V současné době vlastníme a provozujeme v Česku 33 plnicích stanic s prodejem CNG a Bio CNG, všechny naše stanice jsou otevřeny NON STOP a pro zákazníky, kteří nemají CNG kartu, máme zajištěný další způsob úhrady CNG, a to prostřednictvím bankovní karty nebo karty CCS. V blízké budoucnosti nevylučujeme aktivity v oblasti vodíku,“ řekl Radek Patera, manažer provozu a servisu – Mobility Services, E.ON Energie.

Společnost GasNet na akci poukázala na emisní cíle, k jejichž snížení se Česká republika zavázala v oblasti nákladní silniční dopravy, a na dosud nedostatečně využitý potenciál alternativních paliv v tomto sektoru. „LNG, má oproti dieselu o 20 % nižší emise CO₂. V dlouhodobém horizontu pak každá koruna investovaná do LNG infrastruktury znamená i investici do plně obnovitelného BioLNG, které si dokážeme vyrobit sami a jehož emisní stopa je prakticky nulová,“ informoval Filip Dostál, Head of

Business Development skupiny GasNet s tím, že do budoucna chce společnost dál rozšiřovat svou síť plnicích stanic na zkapalněný plyn s jasnou vizí, že je tato infrastruktura už teď připravena i na plně obnovitelný zkapalněný biometan (BioLNG).

Budoucnost plynové mobility v ČR patří zeleným plynům

Budoucnost plynové mobility je často skloňována v souvislosti s využitím biometanu v podobě BioCNG nebo BioLNG. V porovnání s tradičním CNG se při spalování jeho obnovitelné varianty uvolňuje zhruba o 60 % méně emisí oxidu uhličitého. Oproti benzínu a naftě jde dokonce až o 80% snížení emisí. Složení biometanu je přitom identické se zemním plynem, pro spalování BioCNG proto motory nevyžadují žádné technické úpravy. Zájem o BioCNG mezi českými motoristy roste. Loni jeho spotřeba meziročně stoupla na 14,91 milionu m³, což představuje zhruba šestinu veškerého CNG prodaného na veřejných plnicích stanicích. Celková spotřeba zemního plynu v tuzemské dopravě loni dosáhla rekordních 97,1 milionu m³.

Snadné plnění stlačeného zemního plynu i v domácím prostředí prezentovala česká společnost

MOTOR JIKOV Strojírenská. Plnička CNG MJ Compact 05 je vhodným řešením pro domácnosti nebo menší firmy. „Jako jediná firma v ČR jsme schopni našim zákazníkům nabídnout řešení od domácí plničky přes vnitropodnikové plnicí stanice až po velké veřejné stanice a stanice pro dopravní podniky. Portfolio našich výrobků je kompletní, snažíme se expandovat na nové trhy a v současné době největší aktivitu věnujeme rozvoji trhu ve Francii,“ informoval Jan Kocourek, manažer prodeje technologií plnění CNG společnosti MOTOR JIKOV Strojírenská, a dodal: „I přes aktuální složité období má zemní plyn v dopravě své místo. Společnosti do rozvoje CNG investovaly nemalé prostředky a například dopravní podniky často na pořízení autobusů čerpaly dotace, tudíž i nadále musejí CNG vozy provozovat. Mnoho našich zákazníků expanduje a s tím dále rozšiřuje své vozové parky i CNG stanice.“ MOTOR JIKOV Strojírenská se mimo oblast CNG angažuje ve stlačování vodíku. Společnost má již připravené řešení pro plnění osobních vozidel i autobusů, které bude společně se svými partnery uvádět na český trh.

Na zelenou variantu CNG se chce zaměřit například Pražská plynárenská. Reaguje tak na rostoucí poptávku motoristů po čisté a udržitelné mobilitě. „Na všech CNG stanicích Pražské plynárenské prodáváme BioCNG. Plynová mobilita má v aktuálním i budoucím mixu své opodstatnění a vozidla jezdící na BioCNG i vodík budeme na silnicích vídat stále častěji,“ konstatoval Martin Pacovský, předseda představenstva Pražské plynárenské. Firma se však již intenzivně připravuje na nástup vodíku ve vzdálenějším horizontu a má připravené lokality pro výstavbu vodíkových plnicích stanic nejen v Praze.

Nové technologie z oblasti LNG na Dnu plynové mobility již tradičně představila společnost Chart Ferox, přední světový výrobce kryogenních zařízení na skladování, dopravu a distribuci LNG. Ve venkovní expozici se mohli zájemci detailně seznámit s fungováním LNG stojanu pro plnění nákladních vozů. „Vedle rozvoje našich aktivit v oblasti CNG a LNG se připravujeme na příchod vodíku. Letos jsme ve spolupráci se společností Ballard Power Systems úspěšně otestovali palivový článek na kapalný vodík. Potvrdili jsme si, že těžká vozidla poháněná palivovými články Ballard budou schopná používat naše systémy palivových nádrží pro kapalný vodík Chart HLH2. To otvírá cestu pro využití tohoto paliva například v nákladních automobilech třídy 8, autobusech, ale také ve vlacích a v lodích,“ popsal Miloš Schmied, produktový manažer společnosti Chart Ferox.

Před energetickou krizí varuji už rok, nikdo neposlouchal, říká Miroslav Dvořák

(Dokončení ze strany 1)

Jako viceprezident sdružení AutoSAP jste již nějaká jednání s vládními představiteli měl. Z vašich slov ale plyne, že se v tomto ohledu na lepší časy neblýská. Je tu naděje, že průmyslové firmy získají cílenou pomoc?

Přímo Evropská unie pobídla takzvaným Dočasným krizovým rámcem, který umožňuje porušit obecná pravidla jednotného cenového trhu s energiemi, k podpoře těch nejvíce postižených firem, kde je vysoká energetická náročnost. Vláda měla připravených 21 miliard korun, ale nakonec z toho vycouvala. Zdálo se jim to moc. Přitom ve stejný den odklepnu téměř deset miliard jako pobídku stavby jediné továrny na baterie do elektroaut... Zdá se nicméně, že ceny elektřiny a plynu už vystoupaly do tak absurdních výšin, že bude potřeba jednotného zása-

hu státu a nejlépe Evropské unie. Elektřina je dnes úzce provázána s plynem, protože zjednodušeně řečeno se její cena určuje podle toho nejdražšího zdroje v celém energetickém mixu. Tím jsou dnes paroplynové elektrárny, které spotřebují na výroby jedné megawathodiny elektřiny dvě megawathodiny plynu. K tomu ještě přidáte cenu emisní povolenky a jste přes 600 euro. Stát musí a zřejmě i využije Dočasného krizové rámce. To ostatně vyplývá například z posledního jednání v Senátu v podvýboru pro energetiku a dopravu. Bohužel kritéria podpory jsou pro firmy téměř likvidační. U velkých podniků se totiž kvalifikují jen ty v provozní ztrátě.

Nejen v době krize je dobré mít portfolio výrobků a služeb, ale třeba i příjmů rozmanité. Tak, aby případná rizika neohrozila celý chod firmy. Jak to máte ve vaší společnosti?



K otázce likvidačně vysokých cen elektrické energie pro firemní sektor se Miroslav Dvořák, generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s., opakovane vyjadřoval do médií. Na snímku hovoří pro Českou televizi.

Je výhodou mít více divizí, které se zaměřují na rozdílné oblasti podnikání? Máte případně nějaký „recept“, jak by se měli v této nejisté době podnikatelé chovat a na co by si měli dát pozor?

Máme štěstí, že kromě sléváren máme v holdingu i nástrojárny,

obrábění a montáže. Bez toho by byly slévárny na zavření. A pokud stát, případně EU, nezasáhne, reálně to hrozí už letos v zimě. V první polovině roku jsme nakupovali elektřinu v průměru za 240 euro za megawathodinu. I přes navýšení našich prodejních cen to znamenalo ve slévárně za šest měsíců ztrátu. Aktuálně jsou ale ceny elektřiny na následující měsíce

trojnásobné! To je za půl roku ztráta dalších několik desítek milionů korun. Na co vláda čeká? Stále neznáme přesné podmínky získání podpory pro velké podniky, když zkrachují firmy, bude to stát na podpoře v nezaměstnanosti a dalších dávkách násobky toho, co by dala do podpory firem. K receptu, na co si dávat pozor? Sebelepší firma se neobjede bez zdravého cash flow. Tuhle stránku byznysu je třeba si pečlivě hlídat a v situaci, kdy nevíte, co vás čeká za měsíc, to platí dvojnásob.

Občas zaznívá názor, že i krize může být pro podnikatele příležitost. Vnímáte, že i nepříznivá situace v podobě energetické krize či války na Ukrajině může přinést svěží vítr do plachet jihočeských podnikatelů?

S trochou nadsázky lze říct, že ti, co přežijí budou mít k dispozici trh práce plný lidí a ekonomiku dou-

fejme opět na rozjezdu, ale za jiných podmínek než při běžné krizi.

Kromě energetické krize se Česko potýká s vysokou inflací, což má dopad i na nás, obyvatele. Jak se k tomuto stavíte z pohledu zaměstnavatele?

Podnikatelé a firmy nejsou stát, aby si řekli: „letos uděláme tu sekeru v rozpočtu ještě větší a všem plošně přidáme deset procent. On to někdy někdo možná zaplatí.“ My musíme postupovat s péčí řádných hospodářů a pokud si na vyšší mzdy nevyděláme, mít je nemůžeme. Zdražování nicméně vidíme všichni při běžném nákupu, takže například v MOTORU JIKOV jsme letos prioritně zvyšovali ty nejnižší mzdy, a to v mnohých případech dvakrát. Chápu, že pro lidi s nízkými mzdami je situace kritická. Rozcházíme se nicméně s představami odborů, které by chtěly zvyšovat mzdy úplně všem. Na to bohužel nemáme.



Slavnostní předání výučních listů a maturitních vysvědčení Vyšší odborné školy, Střední průmyslové školy automobilní a technické v Českých Budějovicích se týkalo i učňů výcvikového střediska MOTORU JIKOV Group a.s. Na snímku přebírá výuční list z rukou ředitele krajské pobočky Úřadu práce ČR v Českých Budějovicích Ivana Loukoty Petr Piskorz, který absolvoval praxi v MOTORU JIKOV. Druhý zleva ředitel školy Jan Šindelář.



Návštěvu spojenou s exkurzí v TOYOTA MOTOR MANUFACTURING Czech Republic v Kolíně absolvovalo oddělení rozvoje lidských zdrojů (RLZ) MOTORU JIKOV Group a.s. Na snímku manažerka RLZ Jana Kozaková (uprostřed) a referentka RLZ Lenka Trnková při prohlídce výrobních prostor kolínské Toyoty. Továrnou je provedl viceprezident TOYOTA MOTOR MANUFACTURING Czech Republic Robert Kiml. Zástupci MOTORU JIKOV se seznámili s personální organizací kolínské automobilky, se systémem školení a hodnocení zaměstnanců.

NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK AŽ 50 000 Kč

určený kmenovým zaměstnancům v hlavním pracovním poměru při náboru nových zaměstnanců

PROFESE S ODMĚNOU ZA NÁBOR

vyhlášené k 1.11.2022

MOTOR JIKOV Fostron a.s.
Divize Formy, divize JÚS

MOTOR JIKOV Slévárna a.s.
Divize Tlaková slévárna

MOTOR JIKOV Strojírenská a.s.

Mistr - divize Formy
Technolog
Technolog - Programátor CNC
Elektromechanik
Obsluha CNC obráběcích center
Obsluha CNC obráběcích center - bez vyučení *

Mistr
Slévač, Slévač - bez vyučení *
Mechanik seřizovač
Elektromechanik

Kontrolor kvality
Mechanik seřizovač
Elektromechanik
Obráběč, Obráběč - bez vyučení *
Strojírenský dělník - manipulant *

Podmínky získání odměny za nábor:

Odměna za nábor je stanovena **ve výši 50 000,- Kč** za každou jednotlivou „náborovou profesi“, kromě profesí Slévač - bez vyučení, Obsluha CNC obráběcích strojů - bez vyučení *, Obráběč - bez vyučení *, Strojírenský dělník - manipulant *, kde činí odměna **20 000,- Kč**

- vyplacení první poloviny odměny (25 000,- Kč / * 10 000,- Kč) po uplynutí 3 měsíců zkušební doby nového zaměstnance,
- druhé poloviny (25 000,- Kč / * 10 000,- Kč) po uplynutí dalších 3 měsíců setrvání nového zaměstnance v hlavním pracovním poměru v rámci společnosti MJG.

Podmínky odměny za nábor se řídí Metodickým pokynem č. 09/16

Kontakt pro lokalitu České Budějovice:

Blanka Novotná, Tel.: +420 389 016 222, e-mail: bnovotna@mjgroup.cz
mob.: 602 355 341

Kontakt pro lokalitu Soběslav a Nové Hradky:

Olina Martinů, Tel.: +420 381 504 105, 101, e-mail: omartinu@mjs.cz
mob.: 724 728 887

MOTOR JIKOV Group a.s.
Kněžskodvorská 2277/26
370 04 České Budějovice
T + 420 389 016 111
F + 420 389 016 330
motorjikov@mjgroup.cz
www.motorjikov.com

Jihočeský hejtman prošel provozy MOTORU JIKOV



Hejtman Jihočeského kraje Martin Kuba si prohlédl provozy MOTORU JIKOV Slévárna a.s. a MOTORU JIKOV Fostron a.s. v Českých Budějovicích. Hejtman prošel provozy divize Formy MOTORU JIKOV Fostron a.s., kde ho o výrobě informoval ředitel divize Martin Dvořák, kromě výroby se Martin Kuba podíval i do konstrukce, kde mu proces vytváření formy pro tlakové lití vysvětlil vedoucí konstrukce Jan Zatloukal (snímek vlevo). Celým podnikem provedl hejtmana generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák. Na snímku vpravo ukazuje Martinu Kubovi lici stroje MOTORU JIKOV Slévárna a.s. divize Tlakové slévárna.

Slévárna přešla kvůli vysokým cenám energie na víkendové směny

S nástupem podzimu přistoupily firmy holdingu MOTORU JIKOV GROUP k úsporným opatřením. Tím nejvýraznějším je změna provozu v divizi Slévárna litiny. „Litinu tavíme v elektrických pecích o objemu čtyř tun. Ty fungují na elektrickou energii. Náklady nám stouply zhruba tři a půl násobně, což při ložském měsíčním nákladu 3,1 milionu dneska dělá přes 11 milionů,“ počítá ředitel divize Slévárna litiny společnosti MOTOR JIKOV Slévárna a.s. Ivan Hotový.

„První opatření, která děláme, jsou samozřejmě vlastní úspory. Vyráběli jsme v pracovní dny, ale to platí vysoké ceny, levnější je energie o víkendech. Takže jsme po dohodě s našimi zaměstnanci přešli na víkendové směny. Vyrábíme od pátku do pondělí včetně. Prostě každý víkend v práci,“ popisuje Ivan Hotový. Tato změna přinese úsporu více než jednoho milionu korun měsíčně.

Dalším opatřením je změna rozvržení pracovní doby pro „nedělníké“ profese, které nejsou přímo pracovní činností napojení na výrobu. „Zachovali jsme pružné roz-

vržení pracovní doby, ale posunuli jsme základní pracovní dobu od 8 hodin,“ informovala personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová. Posunem ušetří firma na elektrické energii, kdy se nemusí v kancelářích ráno svítit a zároveň na vytápění. Minimální teplota v kancelářích, která je nařízením vlády stanovena na 18 stupňů Celsia, musí být zajištěna nejpozději v osm hodin, což je o dvě hodiny později, než bylo dosud.

Dalším opatřením je změna technologie na tavení hliníku na Tlakové slévárna MOTORU JIKOV Slévárna a.s. „Z důvodu skokového zdražení i možného omezení dodávek plynu jsme zvolili jako alternativu propan, tedy LPG. Přejít ze zemního plynu na LPG technicky až tak náročné není. Samozřejmě to stojí poměrně značné peníze, ale předpokládáme, že peníze se nám vrátí v rozdílu ceny propanu a zemního plynu. Důležité je, že dodávky propanu nejsou závislé na Rusku, takže v případě nedostatku zemního plynu nebudeme muset výrobu zastavit,“ zdůrazňuje ředitel divize Tlaková slévárna Petr Šíma.



Setkání s místopředsedou Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky Janem Bartoškem (v čele stolu vlevo) s podnikateli z Jihočeské hospodářské komory zaštil generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, který je také předsedou představenstva Jihočeské hospodářské komory. Ředitel jindřichohradecké likérky Fruko Schulz Josef Nejedlý (na snímku třetí zprava) upozornil poslance Jana Bartoška na to, že vládní program na kompenzaci vysokých cen elektrické energie a plynu obsahuje pro firmy téměř nesplnitelnou podmínku provozní ztráty. „My se snažíme ze všech sil úsporami zůstat alespoň v minimálním zisku a někdo, kdo na podobná opatření rezignuje a vytvoří ztrátu naopak podporu dostane,“ zdůraznil Josef Nejedlý.



Kvůli vysokým cenám elektrické energie ve všední dny, odlévá od září Slévárna litiny MOTOR JIKOV Slévárna a.s. každý víkend. Na snímku lici linka.

Noviny společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. České Budějovice, ročník XXV.

Vydavatel: Vedení společnosti MOTOR JIKOV Group a.s.

Redaktor: Marek Prášil

Adresa redakce: Kněžskodvorská 2277/26, 370 04 České Budějovice

tel. +420 389 016 258, e-mail: mprasil@mjgroup.cz

Grafická úprava: PMK Foto: Archiv MJG Tisk: JAVA Třeboň

Podávání novinových zásilek povoleno s. p. Česká pošta,

ředitelstvím odštěpného závodu jižní Čechy v Č. B.

Použití obsahu jen s písemným souhlasem redakce.

Copyright © MOTOR JIKOV Group a.s. 2022

MMK ČR E 10891



Dozorčí rada MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. má nového člena. Novým členem dozorčí rady je Josef Moc (druhý zleva). Kromě Josefa Moce byli zasedání přítomni i další členové Luboš Příbyl (vlevo), předsedkyně dozorčí rady Eva Káplová, členové dozorčí rady Karel Matoušek (třetí zprava), Jan Zahradník (druhý zprava) a Jindřich Bláha (vpravo). Dozorčí radu informovali o novinkách ve společnosti předseda představenstva MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Miroslav Dvořák (čtvrtý zprava) a člen představenstva společnosti Tomáš Prášil (pátý zprava).