2 **Josef Moc dohlíží na kvalitu výroby**

Pětatřicet let práce pro firmu oslavil letos nový šéf odborů MOTORU JIKOV Strojírenská a.s.

4 **Posádka MOTORU JIKOV skončila v New Energies Rallye sedmá**

Po dvou ročních se tým MOTORU JIKOV opět probojoval do první desítky.

6 **Testování na COVID-19 pokračuje i po prázdninách**

Jediného pozitivního odhalilo testování na COVID-19 po prázdninách.

2/2021 24. ROČNÍK

NOVINY SKUPINY MOTOR JIKOV GROUP

MONITOR

Potřebujeme rozumný mix různých pohonů aut, říká Miroslav Dvořák

„Nerozumím tomu, proč bychom se měli přestat zabývat dalším vývojem spalovacích motorů," říká v rozhovoru pro časopis MED (Mezinárodní ekonomická diplomacie) Miroslav Dvořák, spolumajitel a předseda představenstva jihočeské skupiny MOTOR JIKOV GROUP. Připomíná, že spalovací motory i do budoucna najdou uplatnění v hybridních autech, která výrazně přispívají ke snižování emisí. Miroslav Dvořák je také viceprezidentem Sdružení automobilového průmyslu ČR a předsedou představenstva Jihočeské hospodářské komory. Část rozhovoru pro časopis ministerstva zahraničí, který vedl Jan Žižka, přinášíme i čtenářům MONITORU.

„Česko dosahuje jednoho z nejvyšších podílů automobilového průmyslu na hrubém domácím produktu i exportu ve světě. Tuzemské firmy dodávají spoustu dílů pro automobily se spalovacími motory. Je vůbec možné si tuhle pozici do budoucna udržet?

Určitě ano. Ale záleží na tom, jaké trendy v automobilovém průmyslu převládnou. Cesta stoprocentní elektromobility by byla příliš jednostranná a drahá. Vezměte si, že tady 130 let vyrábíme spalovací motory. To všechno by najednou skončilo, včetně vývoje. Je tu spousta lidí, kteří jsou v tomto oboru skvělými odborníky. Pokud se bude vytvářet dojem, že nic kromě bateriových elektromobilů už nemá budoucnost, mladí lidé ztratí o studium spalovacích motorů zájem. Přitom jsme v jejich rozvoji dosáhli skvělých výsledků, a i dnes je možné těchto zkušeností využít při výrobě aut s hybridním pohonem. Souhlasím s tím, že je třeba omezit ekologickou zátěž, ale měli bychom dát prostor volné soutěži, v níž se budou moci uplatnit automobily s různými alternativními pohony.

Jaký by měl přechod ke stoprocentní elektromobilitě dopad na vaši firmu?

Skupina MOTOR JIKOV GROUP dosahuje tržeb necelých dvou miliard korun, v krizovém roce 2020 to bylo o něco méně – kolem 1,7 miliardy. Zhruba polovina připadá na tu část naší produkce, která je navázána na výrobu aut se spalovacími motory. Dělali bychom samozřejmě vše pro to, abychom tento výpadek nahradili. Už dnes se snažíme naši výrobu ještě více diverzifikovat. Ale naše možnosti jsou omezené. Opíráme se o dvě naše slévárny, na které navazuje naše vlastní obrábění a montáže. Nemohu tyto slévárny jednoduše zbourat a pustit se do něčeho úplně jiného.

Na výroční tiskové konferenci Sdružení automobilového průmyslu AutoSAP vystoupil i první viceprezident sdružení a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák. „Automobilový průmysl si je vědom svých závazků vyplývajících z mezinárodních dohod a klimatických cílů. Ve snaze aktivně přispět k řešení globálního oteplování je proto zásadním investorem do vývoje řešení nízko a bezemisní mobility. Aby toto úsilí nebylo zmařeno, politická reprezentace musí při svých nadcházejících jednáních objektivně vyhodnotit celé spektrum dopadů." Navržená regulace bude podle něj zásadním způsobem ovlivňovat nejen životní prostředí, ale i ekonomiku a konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu: „Bude mít i dopady sociální, ať již na zaměstnanost, 130 let dlouhou tradici výroby motorů, ale například i na přístup k mobilitě pro všechny občany EU."

A dílů pro elektromobily, které byste mohli vyrábět, je mnohem méně než v případě aut se spalovacími motory?

Přesně tak. Už vyrábíme i některé dílce pro elektromobily. Ale pokud přejdete od spalovacího motoru k elektromotoru, vypadne vám spousta součástí. Především bychom podle mého názoru měli brát v potaz také to, o co bude mít zájem zákazník a co pro něj bude přijatelné. Souhlasím s tím, že je nutné chránit životní prostředí, ale nemyslím si, že je rozumné, aby automobilky platily vysoké penále, když nesplní emisní limity.

(Dokončení na straně 3)

Kolektivní vyjednávání skončilo dohodou, na mzdy jde o 6,9 milionu více

Kolektivní vyjednávání mezi zástupci odborů a firmy dospělo po několika kolech ke zdárnému konci. „Podařilo se nám najít shodu ve všech klíčových oblastech. Tradičně nejsložitější je vyjednávání o navýšení mzdových prostředků. Ve všech společnostech jsme se dohodli o navýšení, které dělá v průměru čtyři procenta. Zrušením superhrubé mzdy navíc zůstává lidem ve mzdách dalších sedm procent. Navýšení základní mzdy se samozřejmě promítne i do vyšší pohyblivé složky," uvedla personální ředitelka MOTORU JIKOV Group a.s. Iva Fantyšová.

Celkově vydají společnost holdingu na mzdách za rok o 6,9 milionu korun více než v roce 2019. Rychlejší shodu našli vyjednavači se zástupci soběslavské odborové organizace. Všude ale nakonec byly dohodnuty stejné podmínky týkající se například změny u odměny za plné využití pracovní doby. „Tady jde o zmírnění tvrdosti podmínek. Pokud nastane případ, kdy jedna nepřítomnost v práci (např. jedna pracovní neschopnost), která trvá od 1 do 10 pracovních dnů, zasahuje do dvou rozhodných období (čtvrtletí), bude tato nepřítomnost zahrnuta pro účely nároku na tuto odměnu jen do prvního ze dvou dotčených období. Zaměstnanec tak nepřijde o odměny v obou čtvrtletí, což by podle původních pravidel hrozilo," vysvětlila Iva Fantyšová.

Kolektivní smlouvu pro období do 31.3. 2022 podepsali předsedové odborových organizací Jan Janoušek (vlevo), Josef Moc (vpravo) a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Ke shodě došlo i v otázce rozdělení nákladů na navýšení ceny obědů. Od 1. února 2021 navýšil poskytovatel závodního stravování pro všechny společnosti holdingu MOTOR JIKOV GROUP cenu obědů o deset korun za jedno jídlo. Generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák rozhodl, že zdražení obědů o 10 korun bude do skončení kolektivního vyjednávání platit zaměstnavatel. V rámci kolektivního vyjednání bylo dohodnuto, že polovinu navýšení od 1. června uhradí zaměstnanec a polovinu zaměstnavatel.

Úvodní slovo generálního ředitele

Vážené kolegyně, vážení kolegové, zaměstnanci, přátelé,

věřím, že jste si při dovolených odpočinuli a vrátili jste do práce plni elánu. Zbývající část roku 2021 bude od nás všech vyžadovat stoprocentní nasazení.

První polovina roku byla z výrobního pohledu velmi hektická, ale podařilo se nám navýšené požadavky našich zákazníků zvládnout i za pomoci najímaných pracovníků. Za zvýšené úsilí, díky kterému jsme splnili většinu navýšených objednávek, vám děkuji.

Personální politika, kdy jsme nepřijímali nové zaměstnance, bude nyní naší výhodou. Můžeme flexibilně reagovat na pokles objemů objednávek, který zaznamenáváme od konce prázdnin a čekáme, že to potrvá do konce roku. Situace v celosvětovém obchodu je velmi komplikovaná. Průmyslu chybějí díly, přepravní kapacity, obalové materiály, což v kombinaci s dalšími faktory způsobuje, že ekonomika neroste rovnoměrně.

Nás se dotýkají hlavně problémy v automobilovém průmyslu, kde automobilky kvůli chybějícím komponentům zastavují výrobu. To se stalo i v případě našeho největšího zákazníka švédského výrobce nákladních automobilů Scania. Věřím, že jsme nastavili opatření včas a vše zvládneme.

Situace může na podzim zkomplikovat i situace s covidem-19. Vláda bohužel opět nechává vše na lidech. Máme dnes sice výhodu očkování, ale přesto všem vřele doporučuji nechat se testovat a dodržovat všechna opatření, která nárůst počtu případ omezí. Firma v pravidelném testování určitě pokračovat bude.

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

Josef Moc dohlíží na kvalitu výroby v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s., kde každý měsíc expedují přes půl milionu výrobků

Josef Moc zná MOTOR JIKOV Strojírenská a.s. jako málokdo, vždyť branami soběslavského výrobního závodu prošel poprvé už v roce 1978, před třiačtyřiceti lety, tehdy ještě jako učeň. Nebylo tedy překvapením, že když odcházel na konci loňského roku do důchodu předseda soběslavské odborové organizace Stanislav Tomša, vybrali si do svého čela právě Josefa Moce. Letos oslavil v MOTORU JIKOV pracovní výročí - už 35 let.

Jaké byly vaše začátky v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s.?

Nastupoval jsem v roce 1986 a pracoval jsem na starých SPT obráběcích strojích jako obsluha. Když jsem se to po dvou měsících naučil, přešel jsem na pozici seřizovače. Po pěti letech jsem vyměnil seřizování strojů za dohled nad kvalitou výroby. Přešel jsem na výstupní kontrolu. Firma tehdy ještě vyráběla pletací stroje, které se exportovaly do Ruska.

Dnes pracujete na pozici metrologa, co si pod tím máme představit?

Metrolog provádí kalibraci a údržbu přesných měřidel a přístrojů. Zajišťuje typové a specializační zkoušky, zpracovává návrhy kalibračních postupů, zajišťuje dozorčí činnost a vede k tomu související dokumentaci. Musím zajistit, aby měřící přístroje byly správně nastaveny při kontrole parametrů jednotlivých výrobků.

Práce v kontrole kvality se pro vás za těch 35 let určitě hodně proměnila...

„To rozhodně. Dříve jsme se zabývali v podstatě zakázkovou výrobou, měli jsme vlastní kalírnu, na výrobcích se dělalo spousta činností. Samozřejmě pro výstupní kontrolu to byla náročnější. Dnes se jde cestou velkoobjemové výroby pro automobilový průmysl, kde se kladou extrémní nároky právě na kvalitu. MOTOREM JIKOV Strojírenská a.s. projde měsíčně kolem půl milionu obrobených výrobků a kvalita musí být tedy stále na pozoru.

Při hlídání kvality určitě hraje velkou roli lidský faktor…

Samozřejmě. Máme dnes mnoho automatizovaných měřících zařízení, ale spoustu dalších věcí zastávají lidé. Dnes se zaměstnanci hodně střídají, odcházejí a jejich místa často zaujmou najímaní pracovníci, které musíme pochopitelně vždy důkladně proškolit.

Josef Moc, metrolog MOTORU JIKOV Strojírenská a.s..

Od letošního roku jste v čele soběslavské odborové organizace. Jak jste se k tomu dostal?

K členství v odborech jsem se dostal jednoduše, dřív člověk nastoupil do práce, rovnou s tím dostal i přihlášku do oborů. Funkci předsedy jsem převzal po Stanislavu Tomšovi, který odcházel do důchodu. Myslím, že hlavní funkce odborů dnes spočívá v kontrolním mechanismu a poskytování zpětné vazby přímo z výroby. V tom spočívá moje výhoda, že jsem s prací denodenně spjat. Vidím problémy lidí přímo z první ruky.

Na dni otevřených dveří, který se v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s., konal v roce 2018 jste byl s první vnučkou jako hrdý dědeček. Přibyla vám za tu dobu vnoučata?

Dnes už mám vnučky dvě, čtyřletou Adélku a půlroční Lindušku. Hlídám je rád, syn se snachou bydlí v Soběslavi, takže to nemáme daleko.

Jak trávíte volný čas, když zrovna nejste s vnučkami?

Od mládí jsem vždycky rád sportoval, hrával jsem fotbal za Spartak Soběslav, tehdy to byl krajský přebor. Po úrazu zad jsem musel aktivního hraní zanechat a dal jsme se na trénování. Celoživotním koníčkem je mi houbaření a hlavně rybaření. Od šesti let jsem chodil chytat ryby s tátou. Dodnes aktivně rybařím.

Pochlubte se, prosím, největšími úlovky.

Pokud jde o kapra tak to bylo 77 centimetrů a štika měla myslím 86 centimetrů, obojí se podařilo na Lužnici u Soběslavi, na kterou jako místní rodák nedám dopustit.

Velkou část profesní kariéry spojil Václav Král s MOTOREM JIKOV

V čele Teplárny České Budějovice stojí již téměř pět let Václav Král. Svou profesní kariéru začínal v MOTORU JIKOV Strojírenská, a.s., kde strávil třináct let. Městská teplárna a MOTOR JIKOV úzce spolupracují a vzhledem k nutnosti modernizovat energetickou infrastrukturu firmy, se tato spolupráce ještě prohloubí.

V MOTORU JIKOV jste strávil třináct let, jak na tu dobu vzpomínáte?

Příležitost pracovat v MJS jsem dostal hned po dokončení Vysoké školy ekonomické v Praze a jsem za to dodnes vděčný. Sešla se tam skvělá parta lidí a i po těch letech se stále scházíme. Začínal jsem na pozici manažera nákupu divize Zakázková výroba v Soběslavi a kromě organizace oddělení se přímo staral o strategické dodavatele a později i zákazníky. V té době jsme od nuly rozjížděli projekty jako PALL a následně SCANIA. Probíhala jednání se slévárnami litiny a hliníku, dodavateli speciálního spojovacího materiálu, přípravků i nářadí po celé Evropě.

Po pěti letech jsem přešel na post manažera prodeje a zaměřil se na péči o klíčové zákazníky, vyjednávání nových obchodů i nábor zaměstnanců pro divizi Speciální obrábění a výroba. V té době se začal také vyvíjet projekt CNG plnicích stanic, kterému jsem se, až na roční přestávku, kdy jsem byl uvolněn do funkce radního Jihočeského kraje, věnoval intenzivně až do mého odchodu do nového zaměstnání. Jako radní pro oblasti dopravy, silničního hospodářství, investic, regionálního rozvoje a stavebního a územního plánování, jsem měl příležitost naučit se vidět problematiku rozvoje regionu, dopravy a alternativních pohonů z jiného pohledu.

To všechno považuji za velký přínos a pomohlo mi to poznat specifika energetiky ve světě, ale i myšlení politické reprezentace v České republice. Prosazovat využívání zemního plynu či biometanu v dopravě, vysvětlovat potenciál CNG pro stabilizaci energetické infrastruktury a jeho roli v akumulaci elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů nebylo tenkrát v České republice vůbec lehké. Ty technologie se přitom už dávno využívaly po celém světě. To mě naučilo nevzdávat se, cílevědomě pracovat, a pokud máte podporu majitelů, dobrý produkt a servisní zázemí, úspěch se dostaví.

Čistá bezemisní energie je skloňována ve všech pádech – Teplárnu si mnozí spojují s hromadami uhlí – jak se připravujete na změnu palivového mixu omezující spalování uhlí? Bude hrát větší roli plyn a uvažujete například i o vodíku?

V teplárně jsme systematicky připravili ambiciózní plán na odklon od fosilních paliv ještě před oficiálními evropskými termíny a tuto Strategii pro zelené město následně jednomyslně schválilo zastupitelstvo a rada Českých Budějovic. Tato akciová společnost je totiž 100% vlastněna statutárním městem. Každoročně spálíme přibližně 230.000 tun a postupně ho budeme nahrazovat místními bezemisními a obnovitelnými zdroji energie prostřednictvím napojení naší sítě na tepelný napáječ z elektrárny Temelín což nahradí cca třetinu uhlí.

Další třetinu energetické potřeby našich zákazníků pokryjeme využíváním biomasy v podobě dřevní štěpky a pro zbytek pak využijeme energetický potenciál komunálních a živnostenských odpadů proměněný v zařízení na energetické využívání odpadů (ZEVO) na elektřinu a teplo. V brownfieldu dosluhující výtopny Vráto postavíme ZEVO s kapacitou na energetické využití jihočeských odpadů, které už nebude možné podle nové legislativy od roku 2030 skládkovat. Zemní plyn bude hrát roli stabilizační a záložní pro případ výpadku některého z výše jmenovaných zdrojů. Tím zachováme bezpečnost kogenerační výroby, stabilitu dodávek bez ohledu na počasí, stabilizujeme ceny energií, zvýšíme komfort odběratelů a ještě zlepšíme životní prostředí v hustě osídlené aglomeraci. Co se týká vodíku, vnímáme ho spíše jako vzdálenější budoucnost energetiky a dopravy. V podmínkách České republiky ho zatím v masivní míře neumíme vyrobit příliš ekologicky a není dořešena ani jeho bezpečná distribuce.

MOTOR JIKOV pracuje na modernizaci energetické infrastruktury a jednou z částí, která do ní zapadá je i teplo a spolupráce s Teplárnou České Budějovice. Jak bude spolupráce s MOTOREM JIKOV vypadat do budoucna a co bude potřeba v rámci modernizace udělat?

Průběžně jsme konzultovali připravovaný projekt modernizace a nastavili rámec budoucí spolupráce při přestavbě výměníkových stanic a využití odpadního tepla. Motor patří k našim největším zákazníkům s celoročními odběry tepla a této dlouholeté spolupráce si opravdu vážíme. Bez věrných zákazníků bychom nemohli realizovat výše popsanou transformaci našich provozů, ze které budou mít v konečném důsledku užitek nejenom přímí odběratelé energií, ale i široká veřejnost.

Inflace, růst cen vstupů závislých na vývoji ceny elektřiny, cena emisních povolenek, to vše ovlivňuje, jak se mění cena tepla pro podniky i domácnosti. Na co se mají obě skupiny v příštích obdobích připravit?

Máte pravdu. Životy lidí i podnikání firem jsou čím dál více ovlivňovány státními regulacemi, dotacemi a živelnými změnami legislativy. Naše popsaná strategie však vsází na místní, resp. regionální řešení a odpovídá jihočeské mentalitě a zdravému, selskému rozumu. Jsme přesvědčeni, že využívání místně dostupných zdrojů energie, průběžná maximalizace účinnosti výroby a snižování energetických ztrát je přirozená a správná cesta. Navyšování počtu odběrných míst a spokojenost zákazníků s našimi službami je toho snad důkazem.
Teplárna bude navíc plnit stále potřebnější roli při stabilizaci místní elektrizační soustavy, která je s rozvojem neřiditelných obnovitelných zdrojů (FVE), tepelných čerpadel, elektromobility při odstavování stabilních uhelných elektráren stále větším problémem. Soustavy zásobování teplem již dnes mají vyřešenou efektivní akumulaci energií a stávají se též důležitým prvkem decentralizace výroby elektřiny. Tyto technologické možnosti však lokální, malé zdroje tepla nemají a podle připravovaného evropského balíčku Fit for 55 budou muset i tyto zdroje platit nemalé poplatky za vypuštění skleníkových plynů vznikajících při spalování fosilních paliv. Realizaci našeho dekarbonizačního plánu tedy vnímáme také jako profesionální závazek. Díky popsanému, světově unikátnímu palivovému mixu, budou dopady revoluční legislativy na ochranu klimatu na naše zákazníky minimální. Jejich budovy napojené na sdílenou síť distribuce tepla pak totiž budou automaticky splňovat ty nejpřísnější požadavky na ekologii a účinnost využívání tepla.

V letošních říjnových volbách kandidujete do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Před osmi lety jste v jednom rozhovoru prohlásil, že vás „politika zajímá jako člověka, protože vám není lhostejné, co se kolem děje, jak žijeme a jak budou žít naše děti". Politická mapa se za osm let změnila k nepoznání. Jak je to s vaší motivací a politickou orientací?

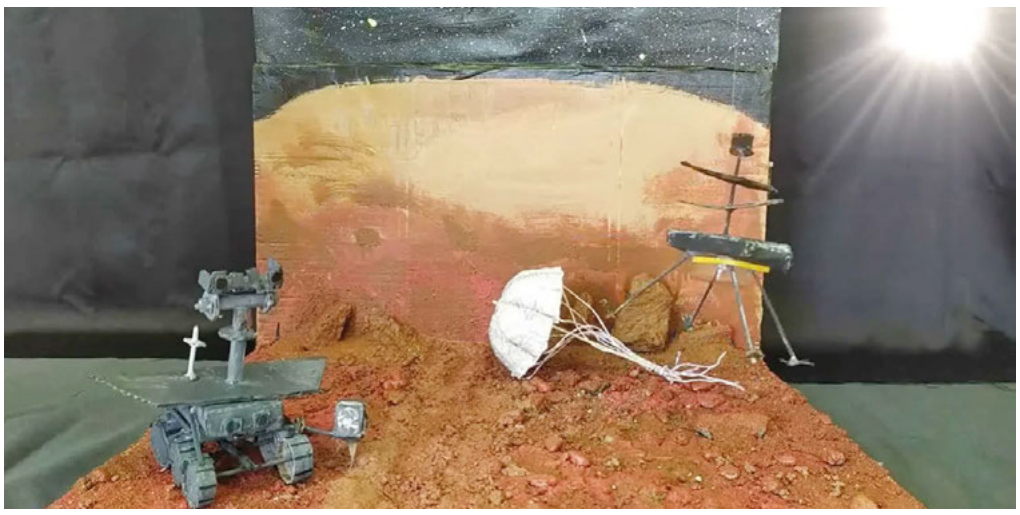
Vnímám to pořád stejně. Při pracovních či turistických cestách a pobytech jsem poznal dost zemí světa a o to radši jsem se vždy vracel do mé rodné vlasti. Domov mám jenom jeden a to tady, v jižních Čechách. Nepatřím ani na Západ, ani na Východ. Můžeme se tam poučit, inspirovat, ale jinak jsem velký patriot. Vždycky říkám, že naši předkové nám odkázali velké bohatství a možnost svobodně rozhodovat o budoucnosti. Nesmíme si nechat vzít do dobré, co máme rádi, a naopak je naší povinností změnit to špatné. Jsme nadějí pro naše děti, že i ony budou mít stejnou příležitost a proto se letos ucházím o hlasy voličů na kandidátce SPOLU.

***Václav Král** (41) absolvoval ekonomické vzdělání se zaměřením na podnikovou ekonomiku a management. Dříve pracoval jako manažer MOTORU JIKOV Strojírenská, kde byl mj. zodpovědný za rozvoj projektu CNG (využívání zemního plynu v dopravě). Působil také jako radní Jihočeského kraje pro regionální rozvoj, investiční činnost, dopravní obslužnost, silniční hospodářství, územní plánování, stavební a územní řízení. Byl členem statutárních i kontrolních orgánů státního podniku či společností zřizovaných krajem a několika pracovních skupin v rámci ministerstev ČR. Je členem výkonné rady Teplárenského sdružení ČR, předsedou představenstva Teplárny České Budějovice a předsedou správní rady ZEVO Vráto. Po otci převzal zemědělskou firmu podnikající v živočišné výrobě. Je ženatý a jako správný král má tři syny.*

Tým T-Profi MOTORU JIKOV zachytil přistání sondy na Marsu v krátkém videoklipu

Zcela nové výzvy představoval šestý ročník soutěže T-Profi pro pravidelného účastníka – tým MOTORU JIKOV. V minulých letech se soutěž konala vždy v rámci jednoho dne na jednom místě a stavělo se ze stavebnice Merkur. Aby se letošní ročník mohl uskutečnit, museli organizátoři sáhnout po online formě. Tým MOTORU JIKOV vytvořil video záznam přistání sondy na Marsu a její setkání s místními entitami.

Tým, který reprezentoval MOTOR JIKOV na šestém ročníku soutěže T-Profi tvořili studenti Střední průmyslové školy, Vyšší odborné školy automobilní a technické Č: Budějovice David Vančura, Tomáš Pavlásek a Petr Piskorz, žáci Základní školy Nové Hrady Jana Kříhová, Kateřina Michaelová a Adam Strejček a vedoucí týmu mistr odborného výcviku MOTORU JIKOV Zdeněk Struska.



Záběr z videa, které žáci a studenti týmu MOTOR JIKOV pro soutěž připravili.

Technická soutěž T-Profi Talenty pro firmy, kterou Jihočeská hospodářská komora a Jihočeská společnost pro rozvoj lidských zdrojů uspořádaly již pošesté, opět ocenila nejlepší týmy složené z žáků škol a zástupců firem. Kvůli covidovým omezením letos soutěž probíhala převážně v online prostředí a soutěžící se museli poprat s nelehkým zadáním. A to vytvořením animovaného filmu na téma Cílová stanice vesmír. Porotou nejlépe hodnocené týmy získaly při finálovém vyhlášení, které se konalo ve virtuální realitě, slavnostní trofej a následně i věcné ceny od partnerů soutěže.

Jedenou z podmínek letošní soutěže byla komunikace prostřednictvím online prostředí. „Jelikož měly děti za sebou již rok školní výuky online, nebylo toto prostředí pro ně žádnou novinkou. Přesto však musím konstatovat, že tato komunikace je daleko náročnější. Všechny myšlenkové pochody musí být vyřčeny během určeného časového limitu. Cokoli vás napadne po, může skončit v propadlišti zapomnění. A ačkoli nebylo letošní umístění našeho týmu nejlepší, musím všechny pochválit. Snažili se popasovat se s náročným úkolem a výsledkem bylo úžasné video na téma vesmír," zdůraznila manažerka pro rozvoj lidských zdrojů MOTORU JIKOV Group a.s. Jana Kozaková.

„Soutěžící při svých vystoupeních ukázali, že umí spojovat různé obory a vzdělávací oblasti. V našich školách zatím není příliš obvyklé učit mezioborově, jsme v tomto smyslu trochu pozadu. Stejně tak trochu zaostáváme v podpoře projektů, které podporují týmovou spolupráci žáků a studentů," myslí si Jana Kalová, proděkanka pro učitelské obory z Přírodovědecké fakulty Jihočeské univerzity a také členka odborné poroty. Vyzdvihla i snoubení teorie a praxe v soutěži: „Toto spojení se organizátorům podařilo. Zajímavé bylo i zapojení rakouských soutěžních týmů. Studenti v praxi zažili, jak je důležité umět alespoň trochu cizí jazyky. Soutěžící ukázali obrovské tvůrčí a komunikační schopnosti, kreativitu, znalosti, šikovnost, vynalézavost, trpělivost a také prezentační schopnosti."

Šestý ročník technické soutěže T-Profi vyvrcholil 17. června 2021 v odpoledních hodinách. Žáci, pořadatelé, ale i zástupci firem a zájemci z řad veřejnosti mohli sledovat vyhlášení nejlepších týmů jak v živém streamu na YouTube kanále Jihočeské hospodářské komory, tak i ve speciálně připraveném virtuálním prostředí. Po online prezentacích 10 jihočeských a 2 rakouských týmů odborná porota složená ze zástupců firem a škol ohodnotila výstupy a odprezentované animované filmy vytvořené sedmičlennými týmy. Jako nejzdařilejší vybrala porota tým společnosti RENOMIA, a.s., tým MOTORU JIKOV skončil ve skupině na 7. – 12. místě.

Soutěž T-Profi je technicky zaměřená soutěž, která má za cíl popularizovat technické vzdělávání. Letos z důvodu pandemie Covid-19 prověřila i digitální dovednosti žáků základních i středních škol. „Soutěž T-profi je vynikajícím počinem. Každá aktivita, která podnítí a posílí zájem studentů, učitelů i veřejnosti o informační technologie, je velmi cenná," dodává Jana Kalová.

Vítěznému týmu společnosti Renomia, a.s. předal ceny hejtman Jihočeského kraje Martin Kuba a předseda představenstva Jhk a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Potřebujeme rozumný mix různých pohonů aut, říká Miroslav Dvořák

(Dokončení ze strany 1)

Zatím se zdá, že tlak na razantní přechod k elektromobilitě bude v Evropě silný. Myslíte, že máte šanci něco v tomhle změnit?

Ne. Ale změnu může přinést to špatné, co je teď mezi námi. Mám na mysli nemoc covid-19. Pandemie znamená obrovské finanční zatížení. Také kupní síla lidí bude omezená, nejspíš nám bude dost dlouho trvat, než se vrátíme k dřívější životní úrovni. A sázka na stoprocentní bateriovou elektromobilitu by mi v této situaci připadala nezdravá. Některé automobilky dávají přednost hybridním pohonům s tím, že se od nich posunou k vodíku. Můžeme se samozřejmě bavit o tom, jestli je tou správnou cestou právě vodík. Ale nepovažuji za správné, abychom se vydali pouze jedním směrem. Nerozumím ani tomu, proč bychom se měli přestat zabývat dalším vývojem spalovacích motorů, když právě hybridní auta dnes výrazně přispívají ke snižování emisí. Bateriové elektromobily sice vypouštějí méně emisí, ale to ještě neznamená, že je nižší jejich celková uhlíková stopa.

Nejvyšší podíl autoprůmyslu v ekonomice dnes vykazují Slováci a Češi. Zdá se ale, že jejich postavení by rádi převzali Poláci a Maďaři, kteří se snaží využít právě přechodu k elektromobilitě. Polsko se díky jihokorejským investicím stalo vůbec největším evropským výrobcem baterií. Co by podle vás měla v této situaci dělat česká vláda? Měla by elektromobilitu podpořit?

V nějaké rozumné míře. Bylo by vhodné, aby podpořila budování potřebné infrastruktury. Tím mám na mysli nejenom dobíječky pro elektromobily, ale i čerpací stanice pro automobily s dalšími alternativními pohony. My jsme se mimo jiné zaměřili na stlačený zemní plyn – stavíme CNG stanice. V Česku je asi 250 velkých veřejných stanic CNG, my už jsme postavili zhruba třicet z nich.

Je možnéCNG považovat za reálnou alternativu?

Je to určitá přechodná cesta. Stále jde o spalovací motor, je to pořád stejné auto, náklady na přechod od benzínu k CNG jsou relativně nízké a cena CNG je oproti benzínu o dost nižší. A poměrně významně také snížíte emise. Stavíme čerpačky i pro různé firmy včetně Linde a společností, které využívají vysokozdvižné vozíky. Dneska už se bavíme o čerpacích stanicích na vodík.

Chcete se podílet na stavbě čerpacích stanic na vodík? V jakém časovém horizontu?

To záleží na poptávce. Náš byznys v oblasti CNG jsme postavili na autobusech a vysokozdvižných vozících. Někteří provozovatelé autobusové dopravy – například v Ostravě – už chystají přechod na vodík. My vodíku věříme. Ale jak jsem říkal, jsem přesvědčen, že by tu měl být rozumný mix různých pohonů. A jejich podíl by měl určovat trh.

Auta na vodíkový pohon jsou ale také elektromobily…

Ano, ale je v nich větší podíl motorových dílů.

Ještě se vrátím k mé původní otázce. Považujete tedy vysoký podíl autoprůmyslu v české ekonomice za výhodu nebo nevýhodu?

Určitě to je jedna z našich předností. Díky automobilovému průmyslu tu máme silný vývoj, naše odvětví je tahounem automatizace. Nedělejme si ale iluzi, že všechny firmy s českými majiteli, kteří vyrábí autodíly, dodávají do tuzemských automobilek. V našem případě to například neplatí, vyvážíme do zahraničí. Na zdejší automobilky jsou více navázáni nadnárodní dodavatelé.

Co přesně začínáte vyrábět pro elektromobily?

Dílce startérů, alternátorů… Také máme nástrojárnu a vyrábíme jednoúčelové stroje. Postavíme velkou mašinu za 50 milionů korun, která zpracuje dílce a na konci z ní vypadne například topení pro BMW. Takovou obráběcí a montážní linku jsme například dodali pro francouzskou společnost Valeo do Ruska nebo do Brazílie. Podobné linky se uplatňují i při výrobě elektromobilů. Zaměřujeme se pochopitelně i na další produkci, kterou přechod k e-mobilitě nijak neohrozí. Jsou to třeba součásti golfových vozíků – pedálové a brzdové soustavy i bubny na kola, které dodáváme do Ameriky pro společnost E-Z-GO. A je jedno, jestli v těchto vozících bude spalovací motor nebo elektromotor. Dále vyrábíme držáky blatníků, kardanové hřídele pro traktory do Itálie. Kdyby tyto traktory přešly na elektrický pohon, naše dodávky to také nijak neovlivní. Podobné to je u držáků na otvírání dveří nebo stěračů, které dodáváme společnosti Brose a následně se stávají součástí automobilů BMW. Pro Bramac jsme zase dokončili linku na výrobu tašek.

Jak velká je toto všechno část vašeho byznysu?

Jsou to stamiliony korun z celkových tržeb na úrovni necelých dvou miliard… Největší ranou by pro nás bylo, kdyby na elektrický pohon rychle přecházela Scania. Máme naději, že to přijde až po roce 2030. Ale s ukončením části výroby musíme počítat už ve dvacátých letech. Mimo jiné dodáváme dílce ke startérům klasických motorů pro japonské společnosti Mitsubishi a Aisin. Vyrábíme také nýtovací pistole – od těch malých až po velké pro letecký průmysl. Na první pohled tato produkce s automobilovým průmyslem nijak nesouvisí, ale to platí jen zčásti. Nýtovací pistole od nás totiž míří i do automobilek a nelze vyloučit, že v době přechodu k elektromobilitě se jejich poptávka sníží. Možná budou muset šetřit na obnově nářadí. Všichni budeme muset šetřit.

.

Posádka MOTORU JIKOV nechala v 9. ročníku New Energies Rallye většinu konkurence za sebou

Jediné auto s pohonem na CNG na startu devátého ročníku New Energies Rallye patřilo týmu MOTORU JIKOV Group a.s. Zatímco ještě v předchozím ročníku rallye, která propaguje alternativní pohony, tvořily vozy s pohonem na zemní plyn téměř polovinu startovního pole, koronavirová pandemie jako by tento pohon smetla z nabídky prodejců automobilů a tím pádem i startovního pole závodu.

Posádka MOTORU JIKOV je tradičním účastníkem New Energies Rallye.

Start a parc fermé (uzavřené parkoviště pro účastníky závodu) se již tradičně odehrály v Českém Krumlově. Trasa dvoudenního závodu se pak vine silničkami českokrumlovského okresu.

Posádka MOTORU JIKOV Group a.s. ve složení řidič Jan Kocourek a navigátor Marek Prášil se s přesilou elektromobilů popasovala se ctí a v třicetičlenném poli skončila celkově na vynikající sedmé příčce. „Za celý závod jsme udělali jedinou drobnou chybu v závěru jedné z rychlostních zkoušek, takže nás penalizace nestála ztrátu umístění. Stejně jako v minulých letech se ukázala nepraktičnost elektromobilů, které potřebují dlouhý čas na dobíjení a současně absolutní nepřipravenost dobíjecí infrastruktury v Česku. Nabíjet někde například jen pět elektromobilů najednou představuje obrovský problém," zdůraznil manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jan Kocourek.

Soutěž Czech New Energies Rallye se v uplynulých osmi ročnících vždy jezdila jako doprovodný podnik Rallye Český Krumlov, ta ovšem letos byla odložena na podzimní termín. Pro pořadatele 9. New Energies Rallye ale přesunutí nepřipadalo v úvahu především kvůli kalendáři FIA Alternative Energies Cup, proto si původní termín ponechali a rallye pro elektrická auta se před prázdninami uskutečnila.

Tradiční klání se i tentokrát muselo obejít bez uzavřených tratí a celý průběh soutěže probíhal v běžném provozu. Samotná rallye čítající celkově 381,17 km se navíc musela vejít do pouhých dvou dnů. To v kombinaci s hned 217,08 měřenými kilometry ve zkouškách pravidelnosti (RS) udělalo rallye ještě náročnější než kdy dříve.

Na rozdíl od klasického závodu, kde vítězí ten, kdo trasu projede nejrychleji, vítězí u rallye pravidelnosti ten, kdo trasu projede v co nejpřesnějším souladu se zadanými průměrnými rychlostmi.

Každá zkouška pravidelnosti je rozdělena na několik úseků, ve kterých musí řidič udržovat stanovenou průměrnou rychlost tak, aby na každém místě trati projel v přesný čas od začátku etapy. Tyto časy se měří pomocí GPS na skle vozidla v tajných měřících bodech podél trasy. Každá odchylka o desetinu sekundy znamená trestné body. Kdo nasbírá nejméně trestných bodů, vítězí.

Umístění posádky MOTOR JIKOV

6. ročník 2017	5. místo
7. ročník 2018	11. místo
8. ročník 2019	18. místo
9. ročník 2021	7. místo

Do závodu odstartoval posádku MOTORU JIKOV z českokrumlovského náměstí Svornosti starosta města Dalibor Carda.

Vodík již brzy natankují motoristé na veřejných stanicích

Alternativou k elektromobilům, které se do budoucna věří, jsou vozy poháněné vodíkem. V Česku zatím fungují pouze neveřejné plnicí stanice, například ta v Neratovicích. To se ale již brzy změní. S tím, jak se na trhu objevují vozy poháněné tímto palivem, přirozeně se objevují i projekty na veřejné plnicí stanice. Na konci roku by se měly otevřít hned dvě – v Praze a Litvínově.

A na „tankování" vodíku, případně i jeho skladování, chystají i další firmy. MOTOR JIKOV nechce zůstat pozadu. „Máme velkou zkušenost s projektovým řízením, budováním, výrobou a servisem stanic na CNG. V tomto ohledu tedy máme co nabídnout. Vodíkovou cestou se tedy intenzivně zabýváme," zdůraznil generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák. Oproti velkým CNG stanicím je cena těch vodíkových zhruba trojnásobná. Vládou nedávno schválená Vodíková strategie pro ČR předpokládá, že ekologická budoucnost nebude patřit jen elektromobilitě. Stát bude stejně jako některé další země štědře podporovat i vodíkový pohon. Může se stát do budoucna úspěšným konkurentem aut na baterie, na něž se výrobci vozů, včetně české Škody Auto, v současnosti zaměřují. Vysoké náklady na pořízení vodíkových vozů (až dva miliony korun) i výrobu vodíku, zejména toho zeleného z obnovitelných zdrojů, mají z nemalé části investorům pokrýt národní a EU dotace.

První vodíkové osobáky u nás nesou značku Toyota. Modelu Mirai dosud celosvětově prodala 15 600, jde prý zpočátku hlavně o šíření povědomí o vodíkové technologii. S nabídkou je už připravená i světová jednička se 16 tisíci globálně prodanými vodíkovými SUV Nexo – Hyundai. Osobních vozů s tímto pohonem by dle vládní strategie mohlo jezdit u nás do čtyř let na pět tisíc, do devíti let už 45 tisíc. Auta mají rozšířit nabídku vozů s nízkými emisemi a přispět ke splnění ekologických závazků EU. Cena by během následujících let měla dostat na úroveň elektromobilů. I ty jsou ale zatím o poznání dražší než klasické spalovací vozy.

Jedná se v podstatě také o elektromobil s elektromotorem. Na rozdíl od čistě elektrických vozů na velké a dlouho dobíjené baterie si vodíkové auto (s výjimkou malé vyrovnávací baterie) vyrábí elektřinu samo – v palivovém článku z nasávaného vzduchu a vodíku, natankovaného během pár minut. Vyšší oproti mnoha elektromobilům je nejen pořizovací cena, ale i dojezd. Emise škodlivin do ovzduší jsou v obou případech nulové. Pokud ovšem nezapočítáme z většiny stále „špinavou" výrobu elektřiny a vodíku.

Jedná se o investici 40–80 milionů korun. Ročně se u nás vyrobí kolem 100 tisíc tun vodíku, přičemž vládou schválená Vodíková strategie předpokládá, že do roku 2050 jeho spotřeba vzroste na 1,7 milionu tun ročně. Tolik Česko nebude schopné vyrobit, a vládní dokument tedy počítá s nárůstem dovozu a investicemi do projektů na transport a skladování vodíku. Zastánci vodíkového pohonu vyzdvihují jeho ekologické přednosti, jednoduché a rychlé tankování, dostatečně velký dojezd.

Bateriové i vodíkové automobily se mají podle představ úředníků z Bruselu stát za cenu miliardových dotací důležitým řešením ekologických problémů planety a v oboru dopravy mají zásadně přispět k omezení šíření skleníkových plynů, oxidu uhličitého. Faktem ovšem je, že podobná místní opatření svět těžko zachrání – Evropa se na globální produkci CO_2 podílí pouhými osmi procenty.

Propagátory vodíkového pohonu jsou asijské automobilky Toyota a Hyundai s vozy Mirai (vlevo) a Nexo, jejichž cena se však zatím blíží dvěma milionům korun.

Další stanici CNG připravuje firma pro Brno

Na mapě veřejných plnicích stanic z produkce MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v letošním roce přibude kromě českobudějovické stanice i zařízení na jihu Moravy. „Aktuálně jde do výroby stanice, která bude umístěna v Brně Ivanovicích, čekáme ještě na vydání stavebního povolení. Pokud vše půjde podle plánu měla by motoristům sloužit od listopadu letošního roku," informoval Jan Kocourek, manažer prodeje CNG MOTORU JIKOV Strojírenská a.s.

Technologie MJ Compact plus 60 JAB – stanice vyrobená přímo v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s., se skládá z jednoho kompresoru SVB 950/300 NG od výrobce J.A. Becker & Söhne GmbH & Co. KG o výkonu 60 Nm^3/hod a tlakového zásobníku CNG o objemu 3080 litrů. Na CNG stanici bude navazovat výdejní oboustranný stojan Tatsuno, osazený koncovkami NGV1 pro osobní a lehké užitkové automobily.

Stanice bude postavená u areálu Best Drive v těsné blízkosti hlavní silnice z Brna na Svitavy. První stanice tohoto typu pro komerční využití, prozatím jediný prototyp, funguje v MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v Soběslavi jako vnitropodniková stanice pro služební vozy a vysokozdvižné vozíky již čtvrtým rokem.

Praktické zkoušky v provozu

Učni oboru obráběč kovů tradičně dělali praktické zkoušky v provozu MOTORU JIKOV, kde absolvovali praxi. Na snímku je Michal Pánek, který praktickou zkouškou končil tříletý učební obor bez maturity na partnerské škole firmy Střední průmyslové škole, Vyšší odborné škole automobilní a technické v Českých Budějovicích. „Plánuji udělat si ještě jeden obor – zámečníka. To znamená ještě dva roky školy," řekl Michal Pánek při praktické zkoušce. Zatímco školní vyučování bylo v loňském školní roce prakticky pouze on-line formou, na praxi učni docházeli. „Škola byla původně proti, my jsme je ale přemluvili, takže alespoň z pohledu praktických znalostí to pro kluky nebyl ztracený rok. Z firem jsme však byli jediní," zdůraznil mistr odborného výcviku MOTORU JIKOV Zdeněk Struska.

Kalírnou cinkaly zásilky potrubní pošty, vzpomíná Petr Krutký

Přesně na čtyřicet let zaokrouhlil Petr Krutký své pracovní působení v MOTORU JIKOV Slévárna a.s. „Nastupoval jsem 6. července 1981, když jsem nad tím nedávno přemýšlel, říkal jsme si, jak je to možné, když jde o státní svátek," poznamenal Petr Krutký při rozloučení s firmou, při němž převzal věcný dar od generálního ředitele MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslava Dvořáka. Den upálení mistra Jana Husa, 6. července, je ale státní svátkem až od roku 1990.

Z celé pracovní kariéry strávil Petr Krutký první rok na brusírně a dalších devětatřicet let na kalírně. „Proti dnešnímu provozu, kdy je na kalírně jen několik lidí, to bylo úplně nesrovnatelné. Tehdy se kalilo pro celý MOTOR JIKOV, externě například i pro ČZ Strakonice a další firmy. Kromě kalících a žíhacích pecí tam byly i tryskače, lakovna... Jelo se na třísměnný provoz a celkem měla kalírna pětadvacet lidí," vzpomíná Petr Krutký.

Jedna dílna byla dokonce vyčleněna pro absolventy civilní služby, ti tam byli tehdy čtyři. Součástí kalírny byly i slévárenské laboratoře, kde se měřila kvalita železa. Dokonce i laboranti tehdy pracovali na tři směny. „Tehdy fungovala v kalírně potrubní pošta, kterou se posílali odlitky právě do laboratoře, kde se vyhodnotily a v případě problémů se musela zastavit výroba. Pamatuji se, jak to vždycky cinkalo, když poštou jely vzorky," podotkl Petr Krutký.

Jako dar k odchodu do důchodu si Petr Krutký vybral křovinořez z nabídky MOTORU JIKOV GREEN. „Syn má zahradu, momentálně je na dovolené, takže budu chodit pracovat tam," podotkl se smíchem Petr Krutký, který má dva syny a dvě vnoučata ve věku deset a dvanáct let. „Práce v MOTORU JIKOV mě bavila," uzavřel Petr Krutký vzpomínání na čtyřicet let, které pro firmu odpracoval.

Petr Krutký přezval od vedoucího výroby MOTORU JIKOV Slévárna a.s., divize Slévárna litiny, Dušana Skopce dar k odchodu do důchodu – křovinořez z nabídky MOTORU JIKOV GREEN.

Běžný účet s odměnou 2 %: Měsíční odměnu 2 % ze mzdy po dobu trvání až 12 měsíců, v maximální celkové částce 10 000 Kč, obdrží klient po připsání mzdy na účet v UniCredit Bank do 15. dne v následujícím měsíci. Podmínkou je vedení účtu v UniCredit Bank a pravidelné zasílání mzdy na účet v UniCredit Bank. Měsíční poplatek za vedení U konta je 0 Kč, pokud je na tento účet zasílána mzda v minimální výši 12 000 Kč. Detailní podmínky jsou zveřejněny na stránkách https://www.unicreditbank.cz/cs/ostatni/bank-at-work-ucet.html. • Nabídka platí od 1. 10. do 31. 12. 2021.

Toto sdělení slouží pouze pro informační účely a není návrhem na uzavření smlouvy.

NOVÝ BENEFIT PRO NAŠE ZAMĚSTNANCE OD UNICREDIT BANK

Na základě naší dlouhodobé spolupráce s UniCredit Bank jsme vyjednali možnost využít jejich promoakce a nabídnout našim zaměstnancům zcela nový finanční benefit. Jak tento benefit funguje a co stačí udělat pro jeho získání, jsme se zeptali koordinátora programu UniCredit Bank pana Pavla Řepáska.

Co přináší nový benefit našim zaměstnancům a jak jej mohou získat?
Jedná se o možnost získat k výplatě mzdy každý měsíc další 2 procenta, a to po dobu jednoho roku, až do celkové výše 10 tisíc korun. Získat jej může každý váš zaměstnanec, který u nás doposud nemá zřízen běžný účet, kam mu chodí mzda z firemního účtu vaší společnosti.

Budu tedy novým klientem. Co pro získání odměny musím udělat?
Je to jednoduché. Vyberete si běžný účet z naší nové nabídky účtů, založíte si jej na pobočce a nahlásíte bankéři promokód vaší společnosti. Pokud si účet založíte přímo online, zadáte jej v průběhu zakládání účtu. Založení účtu trvá pouhých 10 minut. **Promokód pro vaši společnost je 6686338.** Následně požádáte mzdové oddělení o zasílání mzdy na váš nový účet do UniCredit Bank.

Co když u vás již běžný účet mám, ale doposud mi na něj nechodí mzda?
I v tomto případě vám náš benefit můžeme nabídnout. Zde je pouze třeba přijít osobně do naší pobočky a opět bankéři nahlásit promokód. Bankéř jej doplní k vašemu stávajícímu účtu a pak jen stačí dát pokyn svému zaměstnavateli, aby vám zasílal mzdu na tento účet.

Zmiňoval jste, že si můžeme vybrat z nabídky účtů. Jaké účty nabízíte?
UniCredit Bank nabízí tři zcela nové účty START, OPEN a TOP. Všechny účty jsou jednoduché, přehledné a navržené tak, aby vyhovovaly individuálním potřebám každého klienta. Kromě základních parametrů nabídnou i benefity v podobě cestovního pojištění, cashbacku, ale i oblíbených výběrů z bankomatů v tuzemsku i v zahraničí zdarma. Samozřejmostí je také Internet Banking nebo mobilní Smart Banking.

Jaké další výhody jsou spojeny s nabídkou UniCredit Bank pro naše zaměstnance?
Nyní máme mimořádnou nabídku spotřebitelského úvěru s odměnou v podobě vrácení první splátky. U nově zřízené PRESTO Půjčky vám ji vyplatíme na účet vedený v UniCredit Bank, ze kterého je úvěr splácen, a to do 60 dnů po obdržení první splátky.

Týká se vaše nabídka jen zaměstnanců Motor Jikov Group?
Ne. Platí pro všechny zaměstnance ve skupině vašich firem.

Kontakty:
Pobočka České Budějovice
Nám. Přemysla Otakara II. 35
Olga Brandejsová Dipl. ek.
Tel.: 721 048 782
olga.brandejsova@unicreditgroup.cz

Pro založení účtu použijte svůj promokód **6686338**.

Přečtěte si informace, jak a kde účet založit a co vše k němu ještě získáte navíc a zdarma.

Detailní podmínky jsou zveřejněny na stránkách https://www.unicreditbank.cz/cs/ostatni/bank-at-work-ucet.html.
Toto sdělení slouží pouze pro informační účely a není návrhem na uzavření smlouvy. • **Nabídka platí od 1. 10. do 31. 12. 2021.**

UniCredit Bank

Testování na covid-19 přineslo po prázdninách mezi zaměstnanci jediného pozitivního

Povinnost testovat zaměstnance na covid-19 skončila pro firmy v červnu. Firmy holdingu MOTOR JIKOV GROUP ale s testováním antigenními testy pokračovaly i o prázdninách a po jejich skončení. „Testování nabízíme lidem v podstatě jako benefit, a to všem tedy i očkovaným. Protože ani očkování nechrání před nakažením. To mohou potvrdit. Sám jsem nemoc prodělal dvakrát, z toho jednou po dokončeném očkování," zdůraznil generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Reportáž o testování natáčela ve firmě redaktorka Českého rozhlasu České Budějovice Jitka Cibulová Vokatá:

V českobudějovickém MOTORU JIKOV GROUP testují zaměstnance dokonce každý týden. „Po dovolených se testují všichni, a když dovolené nejsou, tak asi padesát až šedesát procent," uvádí manažerka prodeje MOTORU JIKOV Slévárna a.s., divize Tlaková slévárna, Kateřina Schwarzová.

Libuše Tašnerová nevynechá jediné testování, chodí pravidelně každý týden. „Mám přeci jenom jedno dítě do dvanácti let, které není očkované, tak pro jistotu," vysvětluje.

Do testovací místnosti přišla také Lenka Hotová. „Měli jsme celozávodní dovolenou, tak pro jistotu, ale předpokládám, že do budoucna to každý týden využívat nebudu, protože jsem plně očkovaná," říká.

MOTORU JIKOV GROUP testuje každé pondělí a úterý. A to i přesto, že se nákup testů prodraží. „Přestože je to relativně finančně náročné, sto tisíc měsíčně, rozhodli jsme se, že budeme v testování pokračovat. Pokud bychom totiž neměli k dispozici lidi, ohrozili bychom výrobu," komentuje generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák.

Společnost je ale v tomto směru na jihu Čech spíše výjimkou. „Viscofan testuje dobrovolně na vyžádání, Jednota dává k dispozici testy zaměstnancům, ve firmě ZVVZ testují po celozávodní dovolené, Groz-Beckert má povinné testování, takže je to v rukou každé firmy. To, že některé podniky netestují, je pochopitelně otázka finanční zátěže," dodává Miroslav Dvořák, který zastává i funkci předsedy představenstva Jihočeské hospodářské komory.

Od začátku července do konce září se při týdenní frekvenci uskutečnilo ve firmách hodingu MJG celkem více než 3600 testů z toho byl jediný pozitivní. Testování se pravidelně účastní zhruba dvě třetiny zaměstnanců.

„V současné době máme mezi zaměstnanci proočkovanost na úrovni téměř šedesáti procent. Pomáhali jsme zprostředkovat očkování pro zaměstnance MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. v Soběslavi, kde je přeci jen dostupnost nižší než v Českých Budějovicích, kde funguje očkovací centrum Jihočeského kraje na Výstavišti, kam je možné v určité dny i bez registrace," doplnil Miroslav Dvořák.

Na tiskové konferenci Krajské hygienické stanice České Budějovice na začátku prázdnin Miroslav Dvořák apeloval na potřebnost testování i poté, co stát povinnost k 30. červnu zrušil. Ředitelka Krajské hygienické stanice Jihočeského kraje Kvetoslava Kotrbová tehdy také další testování ve firmách uvítala. „Já osobně považuji testování ve firmách a školách za velmi důležité, protože přináší přehled. Osobně bych doporučovala firmám, aby v testování pokračovaly," uvedla.

V neformálním duchu se uskutečnilo setkání dozorčí rady MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Setkání se zúčastnili (zleva): předseda odborové organizace MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Josef Moc, členové dozorčí rady Karel Matoušek, Jindřich Bláha, Jan Zahradník, předseda představenstva a generální ředitel MOTORU JIKOV Group a.s. Miroslav Dvořák, členové představenstva MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Jiří Slíva, Eva Káplová, člen dozorčí rady Luboš Přibyl a ředitelé MOTORU JIKOV Strojírenská a.s. Petr Šíma a Radek Mach.

Školení zaměstnanců nepřerušil ve firmě ani covid-19 a s ním spojená opatření. Pokud to bylo možné, přesunula se školení do virtuálního prostoru. Online formou proběhlo například i školení mistrů výroby společností MOTORU JIKOV GROUP (na snímku).

Noviny společnosti MOTOR JIKOV Group a.s. České Budějovice, ročník XXIV.
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.
MK ČR E 10891
Použití obsahu jen s písemným souhlasem redakce. Copyright © MOTOR JIKOV Group a.s. 2020

MOTOR JIKOV

NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK AŽ 50 000 Kč

určený kmenovým zaměstnancům v hlavním pracovním poměru při náboru nových zaměstnanců

PROFESE S ODMĚNOU ZA NÁBOR

vyhlášené k 1.9.2021

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

Obsluha CNC obráběcích center
Obsluha CNC obráběcích center - bez vyučení *
Nástrojař
Obráběč

MOTOR JIKOV Slévárna a.s.
Divize Tlaková slévárna

Slévač
Slévač - bez vyučení *
Mechanik seřizovač
Elektromechanik

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 *, 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 společností 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 Hrady:
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