

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

AUTOMOBILKA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH

Vliv světové krize na její působení v regionu a ve státě

Magisterská diplomová práce

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

AUTOMOBILKA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH

Vliv světové krize na její působení v regionu a ve státě

Magisterská diplomová práce

Studijní program: Odborná francouzština pro hospodářskou praxi

Vedoucí práce: Mgr. Jitka Uvírová, Ph.D.

Autor: Bc. Jana Jurníčková

Olomouc 2010

Univerzita Palackého v Olomouci
Filozofická fakulta

Prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma: „AUTOMOBILKA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH“ vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího diplomové práce a uvedla jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Olomouci, dne 27. dubna 2010

Podpis:

Poděkování

Mgr. Jitce Uvírové, Ph.D.

Ing. Tomáši Buroňovi, M.Sc.

Ing. Miloslavu Balcarovi

a mému manželovi Lukáši Jurníčkovi

za jejich čas a cenné rady a připomínky, které mi věnovali při psaní této práce.

OBSAH:

Úvod	1
ČÁST A – Bakalářská diplomová práce.....	3
1. Charakteristika regionu	4
1.1 Fakta o regionu	5
1.2 Přírodní a geografické podmínky	5
1.3 Doprava.....	6
1.4 Obyvatelstvo	8
1.5 Hospodářství	8
2. Společnost Hyundai Motor Company	10
2.1 Filozofie korporace.....	10
2.2 Vize.....	10
2.3 Politika managementu.....	10
2.4 Strategie	11
2.5 Postoj k životnímu prostředí	11
2.6 Environmentální filozofie	11
2.7 Globální environmentální politika.....	12
3. Volba lokality investorem.....	13
3.1 Geografická kritéria	13
3.2 Technická kritéria	13
3.3 Pracovní síla	14
4. Projekt investice	15
4.1 Údaje o záměru.....	15
4.2 Předmět záměru.....	15
4.3 Technické zázemí	16
5. Časový plán a průběh výstavby.....	18
5.1 První problémy s odkupem pozemků v lokalitě.....	18
5.2 Odpor vůči výstavbě automobilky.....	19
5.3 EPS vs. CzechInvest	19
5.4 Zvrat v jednání o odkoupení pozemků	20

5.5	Zpracování stanoviska EIA.....	21
5.6	Investiční smlouva, Deklarace porozumění	21
5.7	Vlastní výstavba	22
5.7.1	Slavnostní zahájení stavby.....	23
5.8	Komplikace – Kauza EPS vs. Hyundai	24
5.8.1	Mediální přestřelka začíná.....	24
5.8.2	Vyhrocení sporu o dešťovou kanalizaci	27
5.8.3	Kontrolní den Hyundai – opět kritika ze strany EPS	30
5.8.4	Úřady hrozí Hyundai zbouráním staveb.....	30
5.8.5	Výtah ze stavebního zákona	31
5.8.6	Další kritika ze strany EPS	32
5.8.7	Důsledky protiprávního jednání Hyundai	33
5.8.8	Kauza nejen Hyundai	34
6.	Vliv výstavby na životní prostředí	35
6.1	Vliv na chráněná území a významné krajinné prvky	35
6.1.1	Zvláště chráněná území	35
6.1.2	Významné krajinné prvky	36
6.1.3	Evropsky významné lokality	37
6.2	Vliv výstavby na vody a půdy.....	37
6.2.1	Vlivy na povrchové a podzemní vody.....	37
6.2.2	Vlivy na kvalitu vod.....	39
6.2.3	Vlivy na půdy.....	39
6.3	Vliv výstavby na faunu a floru.....	40
6.3.1	Charakteristika fauny a flory v dotčené lokalitě a okolí	40
6.3.2	Předpokládané vlivy výstavby na faunu a floru.....	42
6.4	Vliv na ovzduší.....	43
6.5	Vliv na hladinu hluku	43
6.6	Vliv na hmotný majetek a kulturní památky.....	44
6.7	Vliv na krajinu jako celek	44
7.	Vliv na rozvoj regionu	45
7.1	Vliv na infrastrukturu	45
7.2	Vliv výstavby na zaměstnanost	47

7.3	Související vlivy	48
8.	Ekonomický výhled do budoucna	50
8.1	Dopady na ekonomiku	50
8.2	Kontroverzní aspekty	51
ČÁST B – Magisterská diplomová práce		53
9.	Dostavba Hyundai v Nošovicích	54
9.1	Hyundai Nošovice v roce 2008	54
9.2	Mediální boj po x-té... ..	56
9.3	Obchvat Frýdku – Místku	56
9.4	Integrovaná prevence a omezování znečištění	58
9.5	Sadové úpravy	61
9.6	Dceřiné společnosti Dymos a Hysco	65
10.	Uvedení do provozu	68
10.1	Sériová výroba spuštěna naplno	71
10.2	Omezení výroby	71
10.3	Práce na druhé směně	72
10.4	Dostavba druhé haly převodovkárny	72
11.	Úspěchy, komplikace	74
11.1	Úspěch poprvé – Slavnostní zahájení výroby	74
11.2	Úspěch podruhé – Eco Drive 2009	75
11.3	Úspěch potřetí – Výroba modelu Kia Venga	75
11.4	Komplikace poprvé – Omezení dopravy	75
11.5	Komplikace podruhé – Dopravně-logistický plán	79
11.6	Komplikace potřetí – Stávka zaměstnanců	82
12.	Práce v Hyundai Nošovice	90
12.1	Zaměstnanecké benefity	90
12.2	Výkonnostní prémie pro výrobní pozice	92
12.3	Péče o zaměstnance	94
12.4	Sportovní aktivity v HMMC	96
13.	Společenská odpovědnost firmy	98
13.1	Oblasti společenské odpovědnosti firmy	98

13.2 Společenská odpovědnost Hyundai Motor Company.....	99
13.2.1 Konkrétní projekty CSR v Hyundai Motor Company	102
13.2.1.1. Hyundai Hope on Wheels	104
13.3 CSR v Hyundai Motor Manufacturing Czech.....	105
13.3.1 Ekologická a environmentální oblast	105
13.3.2 Sociální oblast.....	106
14. Globální ekonomická krize	109
14.1 Americká hypoteční krize 2007.....	109
14.2 Celosvětová finanční krize	112
15. Krize automobilového průmyslu.....	113
15.1 Průmysl osobních automobilů před krizí	113
15.2 Dopady krize na konkrétní automobilové výrobce.....	116
15.2.1 Dopady krize na značku Chrysler	117
15.2.2 Dopady krize na skupinu General Motors.....	117
15.2.3 Dopady krize na skupinu Ford.....	119
15.2.4 Dopady krize na Hyundai	120
15.3 Shrnutí dopadů krize	121
16. Trh, výroba a krize v ČR	122
16.1 Trh nových osobních automobilů v ČR.....	122
16.2 Výroba osobních automobilů v ČR a nástup krize	127
17. Šrotovné	132
17.1 Vlivy zavedení šrotovného v některých zemích EU.....	132
17.2 SAP a jeho hodnocení šrotovného	136
Závěr.....	139
Resumé	141
Seznam tabulek	144
Seznam grafů	145
Seznam obrázků	147
Přílohy	150
Příloha č.1 Otevřený dopis generálnímu řediteli společnosti HMC.....	150
Příloha č.2 Deklarace porozumění	153
Příloha č.3 Zákaz provedení stavby.....	167

Příloha č.4 Znalecké posudky na kanalizaci - Souhrnná zpráva	168
Příloha č.5 Rozhodnutí o odstranění staveb.....	171
Příloha č.6 Pokuta pro Hyundai	172
Příloha č.7 Druhá pokuta pro Hyundai	175
Příloha č.8 Třetí pokuta pro Hyundai	178
Příloha č.9 Rozhodnutí o odstranění dalších staveb.....	182
Příloha č.10 Výzva k zastavení prací.....	183
Příloha č. 11 Dohoda o stávkové pohotovosti.....	184
Příloha č. 12 ISO 9001 – Politika řízení jakosti.....	185
Použité zkratky.....	186
Anotace.....	187
Seznam použité literatury	188

ÚVOD

Na severní Moravě vyrostla automobilka. Korejský investor, společnost Hyundai Motor Company, zde vystavěl výrobní závod za 25 miliard korun, nabídl obyvatelům Moravskoslezského kraje šest tisíc – přímých i nepřímých – pracovních míst a za rok 2009 (i přes globální ekonomickou krizi) zvýšil objem výroby osobních automobilů v České republice o 118 tisíc kusů.

Investice probíhá v mém rodném regionu a mám rodinné vazby mezi lidmi připravujícími projektovou dokumentaci celého výrobního závodu, proto výběr tématu byl snadný. Celou kauzu sleduji od počátku a dalo by se říci, že po čtyřech letech mediálních tahanic a mého intenzivního soustředění se na celý projekt docela dobře „vidím pod pokličku“ tohoto záměru. Tento pohled „dovnitř“ chci svou práci nabídnout i běžným lidem, kteří nemají možnost sledovat celou kauzu natolik podrobně a kteří se tak mohou ve všech zápletkách okolo Hyundai velmi snadno ztrácet.

Magisterská diplomová práce „Automobilka Hyundai Nošovice“ navazuje na vlastní bakalářskou diplomovou práci „Příchod korejského investora na severní Moravu a jeho vliv na region“, publikovanou v roce 2008. Doplnuje nové informace o vývoji za uplynulé dva roky a snaží se zodpovědět některé „dříve“ položené otázky. Přináší tak ještě obsáhlejší pohled, tentokrát i z hlediska reálných dopadů na ekonomiku, region i životy lidí. Navíc některé původní údaje doplňuje novými a přesnějšími daty.

Zvažovala jsem, kolik informací z původní práce převzít, aby byl výsledek optimální, zda udělat z původního textu výtah či zda využít pouze některé kapitoly. Nicméně nakonec jsem došla k závěru, že pokud bych jakkoli zkrátila původní text, vypadly by z celku důležité souvislosti a výsledná práce by pak nebyla dostatečně komplexní. Pokud je mým cílem podat ucelený obraz automobilky, jejího vývoje a dopadů na region, obyvatelstvo i celou zemi, pak je nezbytné mít informace naprosto kompletní; cokoli bych zkrátila nebo vynechala, výsledný obraz by neodrážel realitu. Proto jsem se rozhodla využít veškerého textu své bakalářské diplomové práce (mimo úvodu, závěru a resumé) a doplnit jej o nové informace

a nové pohledy na změny za poslední dva roky. Práce je rozdělena na dva celky, po stranu 52 (kapitola 8) je tedy text původní – označený písmenem A, od strany 54 (kapitola 9) najdeme text nový – označený písmenem B. Využití původního textu je dokladem zcela autentického pohledu na celou korejskou investici v průběhu času, proto věřím, že bude i čtenáři vnímáno pozitivně.

Práce je doplněna grafy, tematickými obrázky a přílohami, které dotvářejí komplexní pohled na celou investici a dokládají pravdivost uváděných informací.

ČÁST A

Bakalářská diplomová práce

PŘÍCHOD KOREJSKÉHO INVESTORA NA SEVERNÍ MORAVU A JEHO VLIV NA REGION

1. CHARAKTERISTIKA REGIONU

„Když chce Ostravák zjistit, jaké bude počasí, musí sledovat polskou televizi. Nebo k předpovědi vysílané pražským studiem přičíst jeden až dva dny, půjde-li vítr správným směrem.“

Tento vtíp koluje internetem a docela trefně vystihuje, jak zbytek republiky vnímá Ostravsko, respektive celý severomoravský region. „Dálný východ“, kde mají lidé „kratke zobaky“ a zastaralé továrny, kde jsou desítky tisíc nezaměstnaných, kde se nevyplatí natřít dům na bílo, protože do půl roku bude černý kvůli znečištěnému ovzduší... A navíc se tam budovy pomalu, ale jistě, propadají do štol z důvodu všudypřítomného poddolování...

Obrázek 1: Ostrava – metropole regionu



Navzdory tomuto nepříznivému obrázku, řada ekonomů uvádí sever Moravy jako investičně velmi výhodnou oblast. A potvrzují to i statistiky – v posledních třech letech prožila Ostrava rozmach podobný tomu, který se již dříve odehrál v Praze či v Brně. Firmy v Moravskoslezském kraji během loňska utržily 348 miliard korun, což je po Středočeském kraji, který utržil 462 miliard, nejlepší výsledek v republice. Bezesporu největší podíl na tom mají firmy jako Mittal Steel, OKD nebo Vítkovice Holding, s mnohamiliardovými obraty. A v brzké době k nim přibude i automobilka

Hyundai. Přestože má tento korejský závod začít plně vyrábět v roce 2009, už teď je v ekonomice znát příchod subdodavatelských podniků.

1.1 Fakta o regionu

Moravskoslezský kraj je – s výjimkou hlavního města Prahy – nejlidnatější region ČR, přestože rozlohou je pouze mírně nadprůměrný. Od 19. století patří mezi nejvýznamnější průmyslové oblasti střední Evropy, zejména pro svůj zpracovatelský průmysl (především hutnictví) a také pro těžbu černého uhlí.

- Rozloha: 5 427 km²
- Počet obyvatel: 1 249 290 (k datu 31. 12. 2006)
- Hustota osídlení: 230 osob/km²
- Správní centrum: město Ostrava (309 098 obyvatel k 31. 12. 2006)¹

1.2 Přírodní a geografické podmínky

Co se týče přírodních a geografických podmínek, jde o region velmi rozmanitý. Na západě zahrnuje masiv Hrubého Jeseníku s nejvyšším vrcholem kraje Pradědem (1492 m), na jihovýchodě pohoří Beskydy s nejvyšším vrcholem Lysou horou, významné pro svou turistickou úlohu a lesní hospodářství. Mezi těmito masivy leží Opavsko-Ostravská pánev, oblast zemědělství, průmyslu a největších měst. Je zde soustředěna nejvyšší hustota obyvatelstva. Nejvýznamnější města regionu jsou Ostrava, Bohumín, Karviná, Orlová, Havířov, Frýdek-Místek, Český Těšín, Třinec, Opava a Nový Jičín.

Na území Moravskoslezského kraje se nachází 3 chráněné krajinné oblasti (CHKO Beskydy, CHKO Jeseníky a CHKO Poodří) a dalších 125 menších chráněných území. Největší část kraje patří k úmoří Baltského moře (největší řeka Odra s přítoky Opavou, Ostravicí a Olší) a malé části na jihu regionu náleží k úmoří Černého moře. Největším vodním dílem v oblasti je přehradní nádrž Šance, která spolu s menší vodní nádrží Morávka zásobuje pitnou vodou území uvnitř pomyslného

¹ Zdroj: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/info_zchar.html>

šesti-úhelníku mezi městy Nový Jičín – Ostrava – Karviná – Český Těšín – Třinec – a obcí Ostravice.

Obrázek 2: Těšínské Beskydy



1.3 Doprava

Z logistického hlediska má region významnou strategickou polohu, leží na historické dopravní spojnici mezi Baltským mořem na severu a Středozezemním mořem na jihu.

Účelná silniční doprava je zajišťována především mezinárodní silnicí E 462 (I/48) vedoucí z Nového Jičína přes Frýdek-Místek a Český Těšín na hranici s Polskem, mezinárodní silnicí I/11 z Bruntálu přes Opavu, Ostravu a Český Těšín na hranici se Slovenskem, rychlostní silnicí R56 z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí, která zajišťuje přímé spojení do Beskyd, a nově i dálnicí D47 z Lipníku nad Bečvou do Ostravy, jejíž plný provoz by měl být zahájen v listopadu 2008. Hlavními hraničními přechody regionu jsou Český Těšín a Bohumín s Polskem a Bumbálka a Mosty u Jablunkova se Slovenskem.

Obrázek 3: Mapa silniční a dálniční sítě regionu



Železniční síť je zastoupena tratí č. 270 – koridorem Vídeň (A) – Břeclav – Přerov – Ostrava – Bohumín – Kraków (PL), který je rovněž napojen na koridor Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Petrovice u Karviné – Warszawa (PL), dále tratí č. 320 Bohumín – Český Těšín – Mosty u Jablunkova – Žilina – Košice (SK). Hlavní železniční hraniční přechody jsou Petrovice u Karviné (PL) a Mosty u Jablunkova (SK).

Letecká doprava je zajišťována mezinárodním letištěm Ostrava – Mošnov, které je vybaveno 3 600 m dlouhou přistávací dráhou vhodnou pro všechny typy letadel a je tak největším regionálním letištěm v ČR.

Vodní doprava v současné době v kraji neexistuje, nicméně už je připraven projekt vodního spojení řek Odry a Dunaje, které by mělo procházet regionem.

1.4 Obyvatelstvo

Největší část obyvatelstva regionu je zaměstnána ve zpracovatelském průmyslu, nejvyšší průměrná měsíční mzda je v odvětví těžby nerostných surovin. Průměrná výše nezaměstnanosti mužů činí 10,88%, žen 14,76%. Celková nezaměstnanost v Moravskoslezském kraji tedy odpovídá 12,58%.²

Dříve téměř výhradně dělnický a hornický region dnes disponuje čtyřmi vysokými školami (Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Ostravská univerzita, Slezská univerzita v Opavě včetně Obchodně Podnikatelské fakulty v Karviné a soukromá Vysoká škola podnikání v Ostravě) a tedy i dostatkem kvalifikovaných vysokoškolsky vzdělaných pracovníků.

1.5 Hospodářství

Již od 19. století patří Moravskoslezský kraj mezi nejdůležitější průmyslové oblasti střední Evropy. Stěžejní roli v hospodářství kraje hraje zpracovatelský průmysl (31,2 % z krajského úhrnu), dále pak obchod (11,1 %), komerční služby (8,7 %). Celostátně významná je těžba uhlí, podíl tohoto odvětví na regionálním úhrnu činil 6,5 %, a výroba a rozvod elektrické energie, tepla a vody (5,8 %).³

V kraji se nachází 12 průmyslových zón v různém stavu připravenosti. Jejich průměrná obsazenost je cca 65%. Domácí i zahraniční investoři však mohou pro nové podnikatelské záměry využít i stávajících průmyslových objektů a oblastí.

Velkým potenciálem v tomto směru jsou území tzv. brownfields. Lze je definovat jako *"Opuštěné či nevyužívané území, které je oproti zeleným plochám postiženo vlivem předchozího využívání (ekologická a jiná rizika), a které vyžaduje zvláštní péči při jeho regeneraci."*⁴ V regionu je poměrně velké množství těchto území, zejména v ostravsko-karvinské oblasti (areály bývalých dolů, odkaliště,

² Zdroj: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/info_prac.html>

³ Zdroj: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/info_hosp.html>

⁴ Citace: <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/info_hosp.html>, odstavec „Brownfields“

průmyslové odvaly), ale i na Novojičínsku a jinde (sklárky průmyslových a chemických odpadů, objekty bývalých zemědělských družstev, opuštěné historické a vojenské areály apod.).

Bohužel, investoři stále ještě preferují zařídit své podnikání na „zelené louce“. Tzv. greenfields jsou jednoznačně méně náročnější na přípravu podnikání, a to jak z hlediska finančního, tak i technického a časového. Tento trend však má negativní dopady na rozvoj území, investoři zabírají zemědělskou půdu a přitom narůstá počet nezužitkovaných ploch brownfieldů. Jejich využití je tedy „hudbou budoucnosti“.

2. SPOLEČNOST HYUNDAI MOTOR COMPANY

2.1 Filozofie korporace

“Naší kreativní výzvou je splnit svou úlohu – vytvořit bohatší životní styl pro lidstvo – a spolupřispívat k harmonii a úspěchu našich akcionářů, zákazníků a dalších klíčových osob v automobilovém průmyslu.”

2.2 Vize

Inovace pro lidstvo

- *Globální orientace – Nadále růst jako trvale oblíbený přední světový výrobce automobilů, vkládající důvěru ve světovou společnost*
- *Úcta k člověku – Přispívat ke společné prosperitě lidstva pomocí špičkových technologií, šetrných k životnímu prostředí*
- *Pohyb zákazníků – Při tvorbě obchodní kultury stavět zákazníka na první místo a nadále podporovat jeho pohyb vpřed*
- *Technická inovace – Inovovat vyspělé technologie s lidmi jako nejdůležitějším prvkem*
- *Tvorba nové kultury – Vytvořit takovou automobilovou kulturu, ve které jsou lidé respektováni a stávají se tím nejdůležitějším⁵*

2.3 Politika managementu

Základem politiky společnosti je management založený na důvěryhodnosti a důvěře ve všech úrovních, jak ve vztazích mezi managementem a pracovníky, tak mezi nadřízenými a podřízenými i mezi společností a zákazníky a ostatními subjekty vstupujícími do obchodních vztahů se společností. Takto vedený management by měl probíhat v úzkém vztahu k pracovištím, měl by zahrnovat efektivní přímou

⁵ Citace: odstavce „2.1 Filozofie korporace“ a „2.2 Vize“ jsou převzaty ze stránek společnosti HMMC, <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=corporate-philosophy>>

komunikaci a včasné řešení případných problémů a měl by motivovat k rozvoji schopností pracovníků a ke zvyšování jejich morálky. Krédem společnosti je transparentní management, v němž jsou jasně a zřetelně specifikovány úkoly jednotlivých pracovišť i pracovníků, a naprostá průhlednost transakcí. Poctivý obchod je předpokladem zvyšování etiky managementu.

2.4 Strategie

- *Globální management*
- *Zlepšování hodnoty značky*
- *Neustálé inovace řízení*
- *Ustanovení systému ekologického řízení*
- *Posilování konkurenceschopnosti výrobků⁶*

2.5 Postoj k životnímu prostředí

Environmentálním sloganem společnosti je: "*HYUNDAI: Ekologie na prvním místě*"⁷

Společnost HMC si uvědomuje zhoršující se životní prostředí, změny klimatu, omezenost nerostných surovin a energetických zdrojů a další environmentální problémy, které už se netýkají pouze ekosystému, ale mají přímé dopady i na životy obyvatel a na podnikání. Proto se společnost HMC snaží o vývoj a výrobu takových automobilů, které by neprohlubovaly již tak dost vážnou environmentální situaci.

2.6 Environmentální filozofie

Hyundai Motor Company si váží lidských hodnot a svou firemní společenskou odpovědnost naplňuje prostřednictvím ochrany životního prostředí ve jménu harmonie člověka, životního prostředí a společnosti.

⁶ Citace: odstavec „2.4 Strategie“ je převzat ze stránek společnosti HMMC, <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=corporate-philosophy>>

⁷ Citace: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=environment>>

2.7 Globální environmentální politika

- *Uznáváme životní prostředí jako klíčový prvek podnikání a vytváříme firemní hodnoty proaktivním prosazováním ekologického managementu*
- *Podporujeme vývoj a distribuci ekologicky šetrných výrobků*
- *Zasazujeme se o snižování škodlivin a o ochranu zdrojů a energie pro jejich udržitelné využití ve všech fázích životního cyklu našich výrobků, od vývoje přes výrobu, prodej a použití po jejich likvidaci*
- *Všem našim zaměstnancům poskytujeme environmentální školicí kurzy, podporujeme naše dodavatele v ekologickém řízení a přispíváme k veřejnému blahu*
- *Vyhovujeme všem mezinárodním i národním ekologickým zákonům, předpisům a smlouvám. Pokračujeme ve zdokonalování ekologického řízení a svou činnost předkládáme veřejnosti⁸*

⁸ Citace: odstavce „2.6 Environmentální filozofie“ a „2.7 Globální environmentální politika“ převzaty ze stránek společnosti HMMC,
<<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=environment>>

3. VOLBA LOKALITY INVESTOREM

Nošovický závod na výrobu automobilů korejské společnosti Hyundai Motor Company je první investicí této společnosti na území „Starého kontinentu“. Výši prostředků potřebných pro realizaci tohoto záměru odhaduje vedení HMC na 1 miliardu eur. Proč se korejský investor rozhodl umístit svou továrnu právě na severní Moravu?

Přestože se malá vesnice v podhůří Beskyd na první pohled vůbec nemusí jevit jako výhodná lokalita, při bližším zkoumání zjistíme, že realita je naprosto odlišná. Nejenže je odtud velmi blízko do Polska i na Slovensko, ale zlepšuje se i spojení na západ na Prahu a na jih ve směru Brno a Vídeň.

3.1 Geografická kritéria

ČR se nachází v centru střední Evropy, investoři míří na východ, kde mají výbornou šanci uchytit svou produkci na trzích postkomunistických zemí, tak proč neumístit své výrobní zázemí právě při východních hranicích ČR? Z hlediska logistiky je to naprosto ideální místo. V případě Hyundai navíc blízkost a dopravní dostupnost žilinského závodu sesterské automobilky Kia Motors předurčuje Nošovice k možnosti úzké spolupráce a sdílení sítě subdodavatelů.

3.2 Technická kritéria

Předpoklady pro realizaci záměru byly dle vyjádření HMC následující: minimálně 200 ha rovinné plochy, kapacitně dostačující napojení na technickou infrastrukturu a dostupnost pracovní síly. Z nabízených lokalit v regionu (jednalo se i o průmyslových zónách v Mošnově na Novojičínsku, v Dolní Lutyni na Karvinsku a v Holešově na Zlínsku) se investor rozhodl vybrat právě Nošovice jako nejvhodnější místo pro zamýšlené účely. Tamní průmyslová zóna o rozloze 260 ha je platným územním plánem určena pro umístění výrobních aktivit a nevztahují se na ni žádná zvláštní omezení ani z hlediska životního prostředí, ani z jiných technických hledisek. Plocha je ze severní strany ohraničena železniční tratí Frýdek-Místek – Český Těšín a rozvodnou Nošovice, z východní a jižní strany umělou vodotečí –

přivaděčem Lučina (přivaděč Žermanické přehrady) a ze západní strany hranicí ochranného pásma elektrického vedení vysokého napětí 400 kV. Plocha původně sloužila zemědělským účelům, bylo zde pěstováno zelí jako hlavní surovina pro místní Zelárnu – výrobu kysaného zelí. Jediným průmyslovým podnikem v blízkém okolí je pivovar Radegast Nošovice.

Zóna se nachází v těsné blízkosti rychlostní silnice R48, která spolu s navazující silnicí I/11 (hlavní tah na Žilinu) zajišťuje přímé spojení nejen na západ do ČR, ale i na sever do Polska a na východ na Slovensko. Velkou výhodou lokality je i její snadná napojitelnost na železniční síť. Mezi přednosti průmyslové zóny Nošovice patří také blízkost hlavních rozvodů technické infrastruktury – v obci se nachází elektrická rozvodna o napětí 400/110 kV, dále tranzitní plynovod, oblastní vodovod a kanalizace svedená do čistírny odpadních vod ve Frýdku-Místku. Společnost HMC tedy nebude muset provádět náročné investice do inženýrských sítí.

3.3 Pracovní síla

V neposlední řadě je nespornou výhodou umístění továrny na území severní Moravy dostupnost pracovní síly. Ostravsko, Karvinsko a Frýdecko-Místecko jsou oblastmi nejvíce postiženými průmyslovou restrukturalizací v 90. letech, proto se také vyznačují nejvyšší mírou nezaměstnanosti v rámci ČR. Investor slibuje vytvoření přibližně 3 000 přímých a 5 000 nepřímých pracovních míst. Ekonomové a politici si mnou ruce nad očekávaným snížením nezaměstnanosti. Za tuto pomoc naší ekonomice nabídla vláda Korejcům desetileté daňové prázdniny a 200 tisíc korun jako dotace na každé vytvořené pracovní místo. Hyundai Motor Company nabídku samozřejmě přijala a ČR tak vyhrála nad dalšími zeměmi v jednání – Maďarskem a Polskem – a získala investici za v přepočtu 30 miliard korun.

4. PROJEKT INVESTICE

„Velikostí tohoto investičního záměru představuje projekt společnosti HMC jednu z největších přímých zahraničních investic do výstavby závodu na zelené louce v České republice.“⁹

4.1 Údaje o záměru:

- Oficiální název: „Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Nošovice“
- Plocha záměru: 260 ha
- Výrobní kapacita: 300 000 osobních automobilů za rok
- Lokalita záměru: Katastrální území obcí Nošovice a Nižní Lhoty, Moravskoslezský kraj

4.2 Předmět záměru

„Předmětem záměru je nová výstavba automobilového závodu na výrobu osobních automobilů spolu s veškerým nezbytným technickým zázemím a vybavením a skladovacími prostory a plochami.“¹⁰ Jedná se tedy o investici do zpracovatelského průmyslu, konkrétně do oboru výroby motorových vozidel. Tento obor je OECD považován za high-tech sektor. Převážná většina produkce bude určena pro export do zemí západní i východní Evropy. Tento bude významným přínosem ke zlepšení obchodní bilance České Republiky. Předpokládají se však také další nikoli zanedbatelná pozitiva – tvorba pracovních míst (přímých i nepřímých), přínos know-how, který by měl vést ke zlepšení kvalifikace českých pracovníků, a také větší příležitosti pro subdodavatelské podniky zabývající se dodávkami komponentů, zboží a služeb.

⁹ Citace: EIA, str. 8, odstavec B.I.5

¹⁰ Citace: EIA, str. 7

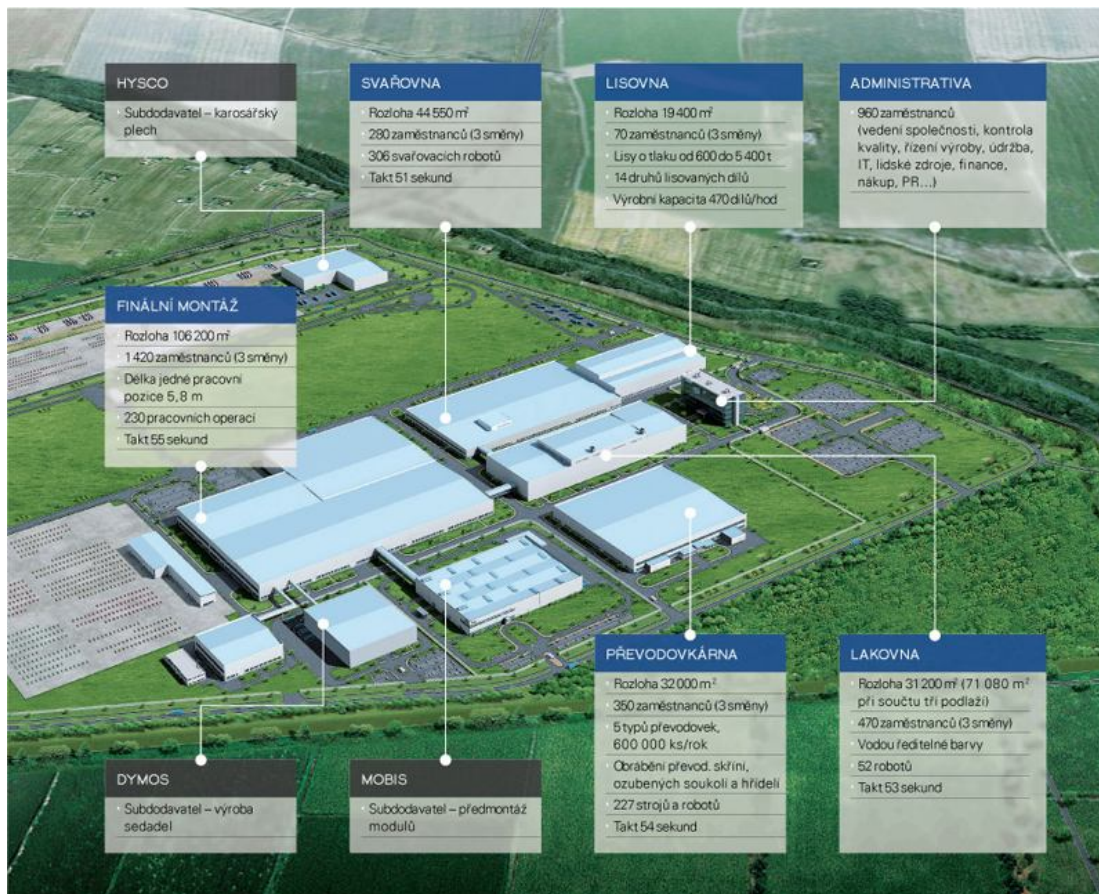
Investor si je vědom i negativních dopadů na okolí závodu, zejména kumulace vlivů dopravy, ať už z hlediska dovozu komponentů a odvozu vyrobených automobilů, nebo z hlediska vlastního provozu závodu, spalování zemního plynu nebo provozu zkušební dráhy v areálu automobilky. Společnost HMC přiznává zvýšenou imisní zátěž v oblasti hluku a kvality ovzduší v blízkém okolí závodu, nicméně podle jejích údajů tato zátěž nebude výraznější povahy a není proto důvod se znepokojovat. Odborníci nejen z řad ekologie jsou jiného názoru, shodují se na tom, že výstavba a následný provoz automobilky v těsné blízkosti Chráněné krajinné oblasti Beskydy budou znamenat extrémní zátěž jak pro obyvatelstvo, tak pro přírodu. Objevují se i obavy z logistických problémů – podle některých není páteřní silniční síť mezi Nošovicemi a Žilinou schopná kapacitně i technicky pojmout výrazně zvýšené množství kamionové dopravy plynoucí ze spolupráce obou závodů. Názory ani dostupné informace tedy nejsou jednoznačné.

4.3 Technické zázemí

Jako generální projektant plánovaného závodu byla vybrána akciová společnost Technoprojekt se sídlem v Ostravě, která má dlouholeté zkušenosti s přípravou dokumentace podobných průmyslových objektů, mimo jiné například projektovala závod TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile) v Kolíně, sesterskou automobilku KIA v Žilině (SK) či PSA Peugeot Citroën v Trnavě (SK).

Dle technických dispozic bude areál nošovického závodu po dokončení zahrnovat např. karosárnu, lisovnu, lakovnu, svařovnu, montážní halu, motorárnu, převodovkárnu, sklady, administrativní budovu, celní skladiště, zkušební dráhu pro vyrobená auta atd. Výrobce neplánuje jako součást závodu odlévání odlitků z lehkých slitin, oceli či litiny.

Obrázek 4: Schéma budoucí automobilky



Moderní výrobní a montážní závod společnosti Hyundai Motor Company bude vyrábět čtyři druhy osobních automobilů: C-Segment Sedan/Wagon, C-Segment MPV, RV. Zároveň se předpokládá vytvoření nových obchodních a dodavatelských vazeb mezi automobilovým závodem a subdodavateli z České Republiky, Evropy a také z Asie, protože část komponentů potřebných pro výrobu bude dovážena z Jižní Koreje.

5. ČASOVÝ PLÁN A PRŮBĚH VÝSTAVBY

Koncem září 2005 se v českých médiích objevily první zprávy o chystané investici korejské automobilky Hyundai na území České Republiky. Moderní továrna na výrobu osobních automobilů by se měla začít stavět v roce 2006 a podle prvních odhadů by už v roce 2009 měla plně vyrábět.

5.1 První problémy s odkupem pozemků v lokalitě

Jako možná lokalita bylo poprvé zmíněno Ostravsko. Moravskoslezský kraj okamžitě začal hledat vhodný pozemek. Dne 18. října 2005 informoval server www.lidovky.cz o odletu hejtmana Moravskoslezského kraje Evžena Tošenovského do Koreje za prezidentem společnosti Hyundai Motor Company, aby tam loboval za investici do regionu.¹¹ Začátkem listopadu krajské zastupitelstvo rozhodlo, že pokud se společnost HMC rozhodne umístit výrobní závod do lokality průmyslové zóny Nošovice, kterou jí kraj nabídl, každá ze 420 domácností z obcí Nošovice a Nižní Lhoty na Frýdecko-Místecku, na jejichž katastrálním území se zóna nachází, dostane 100 tisíc korun jako kompenzaci za zhoršené podmínky bydlení po dobu výstavby automobilky. I přes toto vstřícné gesto se ovšem objevuje dost závažný problém: pozemky v nošovické zóně vlastní asi 160 majitelů včetně zemědělského družstva, které disponuje klíčovou plochou uprostřed zóny – bez ní není možné areál scelit. Sedm vlastníků a družstvo odmítlo tyto pozemky prodat. Navíc rozhodnutí kraje odškodnit nošovické 100 tisíci korunami některé usedlíky spíš rozčílilo než motivovalo k prodeji. Pocit, že si je kraj chce „koupit“ na svou stranu, je ještě více utvrdil v postoji neprodávat. Zemědělskému družstvu kraj nabídl náhradní pole deset kilometrů od Nošovic, pětiletou garanci a šedesát milionů korun jako kompenzaci nákladů na přestěhování výroby. Družstvo však požaduje téměř 150 milionů korun a patnáctiletou záruku, že o nová pole nepřijde.¹² A to ještě nevyčíslo odškodné za ztrátu naděje užívat v EU značku Nošovické kysané zelí. Žádost o označení původu místní speciality, unikátní například právě díky složení půdy a blízkosti hor, už půl roku leží na stole v Bruselu. Petr Hejl, který zpracovával dokumenty pro Evropskou

¹¹ Zdroj: <<http://www.blisty.cz/art/27487.html>>

¹² Zdroj: <<http://www.ihned.cz>>, čl. Jak se kraj a Hyundai snaží vybudovat zónu v Nošovicích

Komisi, upozorňuje, že pokud se družstvo s celou výrobou bude muset přestěhovat, bude muset zároveň stáhnout i tuto svou žádost o ochranu označení původu v EU, což mu způsobí ztráty ještě mnohem vyšší.

5.2 Odpor vůči výstavbě automobilky

Družstvo sepsalo petici proti výstavbě továrny Hyundai, kterou podpořilo přes 360 místních i lidí z okolí. Otázkou zůstává, proč anketa nošovické radnice probíhající ve stejnou dobu jako podepisování výše zmíněné petice, přinesla naprosto odlišné výsledky. Z 631 dotázaného obyvatele obce plných 453 – což představuje 71 procento obyvatel – souhlasí s výstavbou.¹³ Atmosféra v dříve přátelské vesnici zhoustla natolik, že se lidé přestali bavit se svými sousedy. Jedni vyčítají druhým, že prodali, nebo naopak, že neprodali, jedni automobilku za humny chtějí, druzí jsou proti, ale nikdo není ochoten veřejně přiznat, na které straně barikády vlastně stojí. Kraj nabídl vlastníkům 150Kč za metr čtvereční půdy. Stovkám lidí by tak v peněženkách mohly přibýt miliony. Asi dvaceti rodinám, jejichž domky stojí přímo v průmyslové zóně, slíbil kraj vyplatit štědré kompenzace za nutnost přestěhovat se jinam. I obec má slíbeny prostředky navíc – například na zlepšení infrastruktury. Ale pokud majitelé přesto odmítnou prodat, Nošovice krajské peníze neuvidí. Na úpatí Beskyd víří emoce. *"Jsem s nervama na pochodu. Bojím se, že mně někdo podpálí chalupu a podřeže děcka. To se nedá vydržet!" říká jeden ze starousedlíků, který dosud odmítá pole prodat. "Chceme hospodařit na našich polích. Když si vzpomenu, jak nám je kdysi komunisti brali, a teď, když jsme je dostali zpět, bych se ho měl vzdát?! Jméno vám ale neřeknu, je to tady hon na čarodějnice."*¹⁴

5.3 EPS vs. CzechInvest

Na přelomu listopadu a prosince 2005 část obyvatel Nošovic založila sdružení s názvem Půda pro život. Společně s Ekologickým právním servisem (dále jen EPS) poslali otevřený dopis generálnímu řediteli HMC¹⁵, v němž se odvolali na deklarovanou filozofii a společenskou odpovědnost firmy a žádali vedení

¹³ Zdroj: <<http://www.ihned.cz>>, čl. Kvůli Hyundai se nošovičtí nezdraví

¹⁴ Citace: <<http://www.ihned.cz>>, čl. Kvůli Hyundai se nošovičtí nezdraví

automobilky, aby neumísťovala svou výrobu do nošovické lokality kvůli negativním environmentálním i sociálním dopadům. Bez výsledku.

Jiří Nezhyba z Ekologického právního servisu vidí za rozdělenou vesnicí nátlak nejen kraje, ale i společnosti CzechInvest – Agentury pro podporu podnikání a investic. Tato státní příspěvková organizace podřízená Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR zpracovala pro HMC investiční pobídky a veškeré posudky na průmyslové zóny připadající v úvahu. Zájmem CzechInvestu jako vládní organizace je samozřejmě přilákat investora. Snahy ekologů zabránit stavbě označuje CzechInvest jako „nezodpovědné jednání“¹⁶, které by v konečném důsledku mohlo investora odradit. Nabízí se otázka, zda je pro CzechInvest (potažmo pro vládu) důležitější příroda nebo průmysl.

Podle Nezhybova vyjádření obchází domácnosti v oblasti krajem najatá firma lobující za investici i nátlakovými prostředky. CzechInvest přilévá olej do ohně prohlášeními, že Hyundai postaví automobilku v Polsku a namísto nových pracovních míst se obyvatelé severní Moravy dočkají pouze zvýšené dopravy a ničeho jiného. Do třetice zmiňuje nátlak odborářů jak z ostravských, tak z třineckých hutí, kteří v korejské investici samozřejmě vidí příležitost pro svou produkci.¹⁷ Dalšími významnými firmami v kraji, které rovněž důrazně vyzývají nošovické k prodeji, jsou například novojičínský Autopal nebo kopřivnická Tatra.

5.4 Zvrat v jednání o odkoupení pozemků

V pondělí 12. prosince 2005 krajský hejtman Evžen Tošenovský oficiálně oznamuje, že společnost Hyundai Motor Company s největší pravděpodobností v Nošovicích stavět nebude. Zastupitelstvo se totiž nedohodlo s vlastníky půdy. Přesto však hejtman dává ještě „poslední šanci“, do pátku 16. prosince, kdy stanovuje opravdu poslední termín výkupu pozemků. Ve středu 14. prosince se podaří vyjednat kompromis se zemědělským družstvem, které souhlasí s prodejem. 16. prosince 2005

¹⁵ Viz Příloha č. 1 Otevřený dopis generálnímu řediteli společnosti HMC

¹⁶ Zdroj: <http://www.rozhlas.cz/komentare/rannipoznamka/_zprava/206043>

¹⁷ Zdroj: <<http://www.ihned.cz>>, čl. Kvůli Hyundai se nošovičtí nezdraví

ve velmi vypjaté atmosféře (údajně dokonce pod pohrůžkou smrti¹⁸) prodávají poslední vlastníci své pozemky a korejský investor má tedy volnou cestu na český trh.

5.5 Zpracování stanoviska EIA

Současně s procesem odkupování pozemků bylo zadáno zpracování posouzení vlivů na životní prostředí (tzv. EIA), což je velmi důležitý dokument, který zhodnocuje dopady chystaného průmyslového závodu na životní prostředí, hluk, dopravu nebo bezpečnost v lokalitě. Zároveň slouží jako podklad pro vydání dalších povolení. Posudky ovšem byly zadány současně na všechny tři projednávané lokality (tedy Nošovice, Mošnov a Holešov). Server aktualne.centrum.cz stejně jako server www.eps.cz označují tento počín jako naprosto nestandardní a zbytečně nákladný, protože automobilka prozatím závazně nepotvrdila ani samotnou investici, ani lokalitu, v níž by chtěla podnikat. Odborníci zabývající se právě posuzováním vlivů na životní prostředí se shodují, že pokud se Hyundai rozhodne pro jednu z projednávaných zón, posudky na zbylé dvě zóny jsou zbytečné. CzechInvest se hájí tím, že chce Korejcům nabídnout všechny možnosti, aby se mohli odpovědně rozhodnout. Náklady na vypracování posudků navíc jsou dle mluvčí CzechInvestu Jany Víškové zanedbatelné ve srovnání s celkovým přínosem investice. Navíc se podle ní dají zbylé dva posudky využít pro další investory.

5.6 Investiční smlouva, Deklarace porozumění

Začátek roku 2006 probíhá ve znamení vyjednávání a doladování smluv mezi korejským investorem a českou vládou a dne 18.5.2006 je v Jižní Koreji konečně podepsána smlouva na investici ve výši zhruba jedné miliardy euro. Hyundai má začít stavět do tří měsíců po nabytí právní moci stavebního povolení, nejpozději však do 31.12.2007.

Souběžně s doladováním smluv o investici probíhají také jednání mezi Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen HMMC), zástupci Moravskoslezského kraje, CzechInvestu a Ministerstva průmyslu a obchodu na straně

¹⁸ Zdroje: <<http://www.eps.cz/php/index.php?cat=prip&art=hyundai-nosovice>>,
<<http://www.archiweb.cz/news.php?action=show&id=616&type=1>>,
<http://www.bbc.co.uk/czech/domesticnews/story/2005/12/051216_cz_nosovice_1245.shtml>

jedné a nevládními organizacemi Ekologický právní servis, Děti země – Klub za udržitelnou dopravu, Beskydčan – sdružení pro obnovu a udržení kvality prostředí Moravskoslezských Beskyd a sdružení Půda pro život zastupující občany Nošovic na straně druhé. Výsledkem těchto jednání je Deklarace porozumění¹⁹ (dále jen Deklarace) uzavřená mezi výše uvedenými subjekty dne 3. listopadu 2006. Deklarace upravuje zmírňování negativních dopadů výstavby a následného provozu automobilového závodu Hyundai v Nošovicích, způsoby ochrany přírody v dotčené oblasti i postupy jednání v případě příštích investic podobného rozsahu nejen na území severní Moravy, ale i celé ČR, včetně postihů za jejich nedodržení.

5.7 Vlastní výstavba

Od 1. listopadu 2006 probíhala skrývka ornice a podornice v areálu budoucí automobilky, v prosinci se pak začalo se srovnáváním terénu.

Dne 14. března 2007 se do provizorních kancelářských prostor v Nošovicích stěhují první administrativní pracovníci a manažeři, kteří mají na starosti výstavbu a přípravu výroby v závodě. Přes padesát pracovníků společnosti včetně nejvyššího vedení opustí stávající kanceláře v Axis Office Parku v Ostravě – Hrabové, kde sídlili dosud a kde nadále zůstanou pouze pracovníci lidských zdrojů, financí a public relations. Vzhledem ke složitější dopravě z Ostravy do Nošovic je od 15. března zřízena nová přímá autobusová linka určená pouze pro zaměstnance HMMC. Tato linka je plně financována společností HMMC.

Ve středu 18. dubna 2007 byl slavnostně vztyčen první pilíř budoucí automobilky – konkrétně haly na výrobu převodovek. Tomuto okamžiku přihlíželi zaměstnanci firem Takenaka (generální dodavatel stavby), AMCO (koordinace a inženýrský dohled stavby) a samozřejmě investora HMMC. Členové vedení všech tří firem pilíř nejprve podepsali, pak jej pokropili tradičním japonským saké a nakonec jej posypali rýží jakožto symbolem štěstí a úspěchu.

¹⁹ Viz Příloha č.2 Deklarace porozumění

Obrázek 5: Průmyslová zóna Nošovice v dubnu 2007



5.7.1 Slavnostní zahájení stavby

O týden později, dne 25. dubna 2007 byla slavnostně zahájena stavba automobilového závodu Hyundai v Nošovicích. Jednalo se o obrovskou událost. Hyundai k tomu uvedl: „*Seznam hostů z české strany (bez novinářů a dealerů vozů Hyundai) čítá téměř 220 jmen. Mezi nimi jsou všichni ministři vlády ČR, všichni členové hospodářského výboru Poslanecké sněmovny a hospodářského výboru Senátu, poslanci a senátoři zvolení v Moravskoslezském kraji, velvyslanec Korejské republiky v Praze, kompletní Rada Moravskoslezského kraje v čele s hejtmanem kraje, Rada města Ostravy, klíčoví představitelé (minulí i současní) agentury CzechInvest, primátoři a starostové Frýdku-Místku, Třince, Jablunkova, Nošovic, Dobré a dalších deseti obcí v okolí zóny, rektori všech čtyř univerzit v kraji, ředitelé krajských a okresních úřadů Policie ČR, Cizinecké policie, Celní správy, Finančního ředitelství, Úřadů práce, ale také představitelé Agentury pro regionální rozvoj, Hospodářské komory a dalších organizací a institucí. Počet oficiálních hostů z Koreje převyší sto osob, v čele s panem Čong Mong-ku, předsedou společnosti Hyundai Motor Company. V delegaci bude rovněž paní Han Mjung-suk, která byla až do*

letošního března předsedkyní korejské vlády.“²⁰ Po tiskové konferenci následoval ceremoniál se státními hymnami České a Korejské Republiky a slavnostními projevy. Nakonec si šestnáct nejvýznamnějších hostů navléklo bílé rukavice, uchopilo připravené rýče a provedlo první symbolický výkop.

Během května 2007 byly započaty stavby všech výrobních budov automobilky, poslední stavba – administrativní budova – bude podle plánu zahájena v říjnu 2007. Podle původních plánů by stavební práce v převážné většině měly být dokončeny do konce roku 2007 a od ledna 2008 by měla začít instalace technologií. Pokud by tomu tak bylo, počátkem října 2008 by mohla být spuštěna zkušební výroba a v březnu 2009 by mohla být zahájena sériová výroba prvních dvou modelů.

5.8 Komplikace – Kauza EPS vs. HMMC

Připomíná to tenisové utkání. Soupeři si obratně předávají míček z jedné strany hřiště na druhou. Těžko říct, kdo má vlastně navrch...

5.8.1 Mediální přestřelka začíná

Dne 25. dubna 2007 vydává Ekologický právní servis první tiskové prohlášení o tom, že Hyundai nedodrжуje závazky vyplývající z Deklarace porozumění. Společnost HMMC se v ní spolu s ostatními signatáři Deklarace zavázala mimo jiné k dodržování právního řádu ČR a k ochraně veřejných zájmů, zejména přírody, životního prostředí a zdraví a života obyvatel.²¹

Prvním bodem kritiky společnosti HMMC je projektová dokumentace ke stavebnímu řízení na závod převodovkárny. Podle vyjádření EPS tato dokumentace neobsahuje zákonem vyžadované vypořádání vlivů na životní prostředí, které zahrnuje posouzení hlukových emisí, emisí do ovzduší a celkové objemy odpadních vod. EPS ve své tiskové zprávě uvádí, že o tomto nedostatku informovalo společnost HMMC již v lednu 2007, ale Hyundai na toto oznámení nereagovala. EPS dále poukazuje na to, že stavební úřad v Dobré stavební povolení vydal i přes neúplnost dokumentace, tedy protiprávně.

²⁰ Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=26>

²¹ Viz Příloha č.2 Deklarace porozumění, odst. 1

Druhým kritizovaným bodem je neochota Hyundai používat při stavbě nejlepší dostupné technologie a respektovat doporučení obsažená ve stanovisku EIA. Tento dokument ukládá použít pro odvádění veškerých vod ze závodu systém, který neovlivní ani půdu, ani podzemní či povrchové vody. Tomuto odpovídá např. systém svařovaných spojů, který se ovšem společnost nechystá použít.

Do třetice EPS zmiňuje liknavost společnosti HMMC, která nereaguje na podněty ze strany EPS. Podle vyjádření právníka EPS Pavla France je takovéto jednání neodpovědné a neprofesionální.

O dva dny později zveřejňuje HMMC vyjádření k tiskové zprávě EPS. Na úvod zmiňuje důkazy o plnění své firemní filozofie, a to jak z hledisek technologických, tak i ekologických, které však nemají nic společného s body, na které poukazuje Ekologický právní servis. K těm se Petr Vaněk, tiskový mluvčí HMMC, vyjadřuje až poté. Výtky EPS označuje za nedorozumění a odvolává se na vydané stavební povolení, které by v případě nezákonné dokumentace nebylo vydáno. Co se týče typu potrubí, zavazuje se Hyundai požádat o nezávislý posudek odborníky z Vysoké školy Báňské – technické univerzity Ostravy. Výsledky přislíbují dodat do týdne.

Dne 15. 5. 2007 Ekologický právní servis zveřejňuje další tiskovou zprávu o nelegální stavbě v Nošovicích. Podle ní Hyundai stále ještě nedodal slibovaný posudek na typ potrubí a navíc naprosto protizákonně započal se stavbou dešťové kanalizace. V rozporu se stanoviskem EIA a podmínkami územního rozhodnutí, které požadují potrubní systém chránící půdu i podzemní a povrchové vody před případným znečištěním, a současně v rozporu s vlastní dokumentací pro stavební povolení, kde se Hyundai zavazuje použít plastové potrubí s elektrosvařovacím kroužkem, používá pro stavbu kanalizace nevhodné betonové potrubí. Svá tvrzení dokládá EPS fotografiemi z pokládky potrubí a výčtem porušených zákonů, smluv a dokumentů.

Obrázek 6: Nelegální betonové potrubí



Společnost HMMC se ještě téhož dne brání vydáním vlastního stanoviska k výše zmíněné tiskové zprávě Ekologického právního servisu, ve kterém „*rozhodně popírá veškerá nařčení EPS z porušování zákonů České Republiky při výstavbě dešťové kanalizace v Nošovicích*“²².

V případě nepovolené stavby se hájí faktem, že pro budovanou část dešťové kanalizace v areálu závodu není potřeba stavební povolení, ale stačí tzv. stavební ohlášení, které bylo řádně a včas podáno stavebnímu úřadu. Dle vyjádření HMMC tedy žádná část stavby není realizována před nabytím právní moci příslušných povolení. V rámci spolupráce s EPS a jako vstřícné gesto však společnost HMMC rozhodla o okamžitém zastavení stavby ve sporném úseku.

Nedodaný posudek na typ potrubí Hyundai zdůvodňuje žádostí osloveného znalce o prodloužení doby nezbytné pro zpracování posudku.

²² Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Stanovisko společnosti k oznámení Ekologického právního servisu“ ze dne 15. 5. 2007

5.8.2 Vyhrocení sporu o dešťovou kanalizaci

Dne 4. června 2007 se spor mezi EPS a HMMC vyhrocuje. Právníci EPS zveřejňují další tiskovou zprávu, v níž obviňují Hyundai ze lži a dokládají informace o nezákonnosti stavby. Podle této zprávy je tvrzení HMMC o tom, že stavba byla v souladu se zákonem, lživé a Hyundai tak klame veřejnost i všechny signatáře Deklarace. Právní řád České Republiky totiž sice umožňuje v určitých případech podat místo žádosti o stavební povolení pouze tzv. stavební ohlášení, nicméně i v tomto případě musí stavitel počkat na rozhodnutí stavebního úřadu. Příslušný úřad má na toto rozhodnutí 30 dní, pakliže do 40 dní od podání ohlášení nedostane stavitel písemný souhlas, může zahájit stavbu. Společnost Hyundai však podává ohlášení 26. dubna a 9. května již zahajuje stavbu dešťové kanalizace, aniž by vyčkala příslušného souhlasu. Dne 11. května stavební úřad v Dobré stavbu zakazuje²³ z důvodu neúplné podkladové dokumentace. Dne 15. května upozorňuje EPS na porušení zákona, Hyundai následně stavbu zastavuje.

Investor však ještě téhož dne zveřejňuje vyjádření k výše uvedené tiskové zprávě a rezolutně odmítá veškerá nařčení ze lži. Na oplátku obviňuje Ekologický právní servis z manipulace. Přiznává, že stavební úřad v Dobré stavbu dešťové kanalizace zakázal, svůj postoj však hájí tím, že zmíněný zákaz stavby byl společností HMMC dodán více než týden poté, co byla stavba zastavena. V tomto tiskovém vyjádření Petr Vaněk popisuje chronologii jednotlivých kroků jak společnosti, tak stavebního úřadu, objevují se ovšem nesrovnalosti s předchozími prohlášeními. Vaněk zde totiž uvádí, že investor zastavil pokládku potrubí již 14. května (tedy o den dříve, než bylo uvedeno v předchozí tiskové zprávě Hyundai ze dne 15. 5. 2007²⁴) a to „z důvodu pochybností o jeho kvalitě“²⁵. Vaněk dále zmiňuje, že investor nepředpokládal vydání zákazu stavby a tudíž žádná prohlášení společnosti HMMC nemohou být považována za lži, neboť „byla učiněna v dobré víře“²⁶. Dle jeho slov

²³ Viz Příloha č.3 Zákaz provedení stavby

²⁴ Viz <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Stanovisko společnosti k oznámení Ekologického právního servisu“ ze dne 15. 5. 2007

²⁵ Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Vyjádření Hyundai k tiskové zprávě EPS“ ze dne 4. 6. 2007

²⁶ Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Vyjádření Hyundai k tiskové zprávě EPS“ ze dne 4. 6. 2007

stavba „nemohla být zahájena ,přes zákaz stavebního úřadu‘, jak uvádí EPS, protože ke dni zahájení stavby nebyl zákaz ještě ani vydán, natož doručen společnosti HMMC“²⁷.

Dne 6. června 2007 reaguje Ekologický právní servis na vyjádření automobilky rozsáhlým článkem, v němž upozorňuje na dezinformace ze strany HMMC, manipulaci veřejným míněním a pokusy zakrýt nezákonný postup pomocí zavádějících argumentů.²⁸ Zmiňuje fakt, že automobilka nedodržela 40-ti denní lhůtu pro vyjádření stavebního úřadu a tedy vůbec neměla začít stavět, čímž odmítá Vaňkovo tvrzení, že investor stavěl „v dobré víře“²⁶. Dále EPS poukazuje na rozpor ve vyjádřeních HMMC ve věci dat a důvodů k zastavení stavby dešťové kanalizace. Podle slov Mgr. Jiřího Nezhyby z EPS je snaha společnosti HMMC zastírat skutečný stav věcí velmi zneklidňující.

Následuje stanovisko Hyundai k tomuto vyjádření EPS a znovu je v něm zmíněno, že investor neočekával zamítnutí ohlášení, a proto neváhal začít se stavbou. V následujícím odstavci stanoviska je vyjádřeno překvapení nad mediální kampaní EPS a v návaznosti na něj je znovu připomenuta deklarovaná politika společnosti, tedy transparentnost a otevřenost. Otázkou zůstává, proč jsou v „transparentních“ prohlášeních Hyundai takové rozpory?

Další téměř tři měsíce probíhá korespondence mezi Hyundai a Ekologickým právním servisem²⁹, kdy se jedna i druhá strany snaží prosadit vlastní řešení. Vyvrcholení této debaty přichází 27. srpna, kdy automobilka zkonstatuje, že nevidí prostor pro dosažení shody, a oznamuje signatářům Deklarace, že její návrh na změnu technologie již byl Magistrátem města Frýdku-Místku schválen.

Ekologický právní servis toto vyjádření nemůže nechat bez odezvy. Dne 11. září 2007 se objevuje další tiskové prohlášení týkající se sporu o kanalizaci v nošovickém závodě. EPS v něm zmiňuje, že Hyundai sice upustil od použití betonového potrubí, ale rozhodl se pro levnější technologii, než jakou doporučilo

²⁷ Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Vyjádření Hyundai k tiskové zprávě EPS“ ze dne 4. 6. 2007

²⁸ Zdroj: <<http://www.eps.cz/php/index.php?cat=arch&art=news&x=2009940>>

²⁹ Tato korespondence je dostupná na stránkách <www.responsibility.cz>, sekce Hyundai – Komunikace s Hyundai

stanovisko EIA, čímž porušuje deklarovanou filozofii firmy, kdy ta se zavazuje používat při výstavbě závodu nejmodernější technologie. Pavel Franc z EPS vidí důvod výběru jiného typu potrubí v šetření HMMC a v návaznosti na výše zmíněnou filozofii firmy označuje toto jednání za klamání veřejnosti. Navíc je v této zprávě zpochybněna kompetentnost vodoprávního úřadu Magistrátu města Frýdku-Místku, který dle vyjádření EPS „*evidentně selhal ve své funkci ochránce veřejných zájmů, neboť souhlasil se změnou technologie, přestože Hyundai nedisponuje dostatečnými důkazy o tom, že levnější a horší technologie, kterou nakonec použil, skutečně splňuje podmínky stanoviska EIA*“³⁰.

Hyundai okamžitě reaguje na tuto zprávu a opírá se o výsledky tří nezávislých znaleckých posudků zpracovaných po dohodě s EPS na žádost CzechInvestu (jedná se posudky Jiřího Vaňourka, znalce v oboru stavebnictví, Ing., Petra Plichty, odborníka v oboru vodohospodářské stavby, a Ing. Petra Pomazala, znalce v oboru stavebnictví a vodní hospodářství)³¹. Podle vyjádření investora z těchto posudků nevyplývá bezpodmínečná nutnost použít při stavbě nejdražší technologii (technologie plastového potrubí s integrovaným svarem je jednou, nikoli však jedinou možností) a HMMC považuje tyto posudky za dostatečné podklady pro další rozhodování a to i v případě vodoprávního úřadu. Ke zvoleným technologiím se vyjádřilo i Ministerstvo životního prostředí, Magistrát města Frýdku-Místku měl tedy dostatek podkladů pro schválení navrhovaného řešení, a tudíž jeho rozhodnutí nemůže být zpochybněno. V závěru zprávy Petr Vaněk odmítá zpochybnění firemní filozofie Ekologickým právním servisem a opakuje, že výrobní závod HMMC v Nošovicích bude nejmodernější automobilkou v Evropě a bude představovat absolutní světovou špičku.

Osobně jsem konzultovala použití v konečné fázi zvoleného plastového hrdlového potrubí s gumovým těsnícím kroužkem s projektantem s dlouholetými zkušenostmi v oboru a ten mi potvrdil jeho vhodnost. Podle jeho slov je to běžně používané potrubí, je naprosto v souladu s normami a zákony České Republiky a plně vyhovuje stanovisku EIA, není proto důvod zpochybňovat jeho kvalitu.

³⁰ Citace: <<http://www.eps.cz/php/index.php?cat=arch&art=news&x=2040285>>

³¹ Viz Příloha č.4 Znalecké posudky na kanalizaci – Souhrnná zpráva

5.8.3 Kontrolní den Hyundai – opět kritika ze strany EPS

Koncem října 2007 navštívili signatáři Deklarace staveniště budoucí automobilky Hyundai v Nošovicích. Zainteresované nevládní organizace posuzovaly, jak společnost HMMC plní své závazky. Účelem tzv. kontrolního dne byla snaha zmírnit vleklou se spor ohledně dešťové kanalizace. Zástupci Ekologického právního servisu ovšem opět našli důvod ke kritice.

Dne 1. listopadu se v tisku objevuje zpráva o nestandardním postupu výstavby továrny. EPS upozorňuje na to, že nebýt zbytečných průtahů, plnila by zmiňovaná dešťová kanalizace už dnes svůj účel. Ovšem pokud se teprve teď pokládá potrubí a přitom některé objekty budoucí automobilky jsou už zastřešeny, voda z těchto střech a z celého staveniště není řádně odváděna mimo areál.

Hyundai tuto zprávu ponechává bez komentáře. Asi se ani není čemu divit.

5.8.4 Úřady hrozí Hyundai zbouráním staveb

O pět dní později, dne 6. listopadu, ovšem stavební úřad v Dobré informuje o zahájení řízení o odstranění staveb³² z důvodu jejich provedení v rozporu s rozhodnutím stavebního úřadu. Dne 20. listopadu na toto rozhodnutí reaguje EPS dalším tiskovým prohlášením, ve kterém ochotně poskytuje podrobné informace o důvodech zahájení tohoto řízení. Zmiňuje změny v půdorysných rozměrech objektů, dispoziční řešení interiérů či umístění technické infrastruktury. Jiří Nezhyba z EPS komentuje jednání automobilky slovy: „*Potvrzuje se nám, že automobilka je ochotna plnit své závazky z Deklarace porozumění a právní předpisy v zásadě jen tehdy, když se jí to hodí. Sebe prezentace Hyundai jako zodpovědného a spolehlivého souseda, pro kterého má být ekologie na prvním místě, se opakovaným porušováním smlouvy a zákonů stává nevěrohodnou.*“³³

Hyundai se k tomuto vyjadřuje ještě týž den a jednoznačně odmítá jakékoli ohrožení průběhu výstavby. Připouští, že během stavebních prací může dojít k některým změnám, například při rozhodnutí investora použít modernější stroje

³² Viz Příloha č.5 Rozhodnutí o odstranění staveb

³³ Citace: <<http://www.eps.cz/php/index.php?cat=arch&art=news&x=2057973>>

a zařízení vyžadující méně prostoru může dojít ke zmenšení výrobních hal o několik metrů, což v konečném důsledku pozitivně ovlivní např. spotřebu energií.

Společnost HMMC uvádí, že tyto změny sama oznámila stavebnímu úřadu a ten po provedené kontrolní prohlídce zahájil řízení o odstranění staveb. Toto řízení je dle vyjádření Hyundai v tomto případě jediným možným právním krokem na cestě povolování změn stavby, jejichž realizace již byla zahájena³⁴. Investor nepředpokládá žádné průtahy ve výstavbě s ohledem na schválený harmonogram a zavazuje se do 22. listopadu 2007 předložit stavebnímu úřadu veškerou dokumentaci týkající se prováděných změn a zažádat o jejich povolení. Podle vyjádření Petra Vaňka je stavební úřad po doložení potřebných dokladů povinen zastavit řízení o odstranění staveb a zahájit řízení o povolení změn. Ověřovala jsem si tuto informaci ve stavebním zákoně č. 183/2006 Sb., ale došla jsem k jinému závěru.

5.8.5 Výtah ze stavebního zákona

§ 129 opravdu uvádí následující postup: „*Stavební úřad nařídí vlastníku stavby (...) odstranění stavby (...) prováděné nebo provedené bez rozhodnutí nebo opatření stavebního úřadu vyžadovaného tímto zákonem anebo v rozporu s ním (...). Pokud (...) stavebník nebo vlastník požádá o její dodatečné povolení a předloží podklady ve stejném rozsahu jako k žádosti o stavební povolení, stavební úřad přeruší řízení o odstranění stavby a vede řízení o podané žádosti (...). Bude-li stavba dodatečně povolena, řízení o odstranění stavby zastaví.*“³⁵ Tento postup však rozhodně není jediný možný a týká se staveb již započatých (v tomto případě protiprávně). Investor měl změny ve stavebním záměru ohlásit stavebnímu úřadu ještě před započatím prací a požádat úřad o povolení těchto změn. Podle § 118 stavebního zákona „*Stavební úřad může na odůvodněnou žádost stavebníka nebo jeho právního nástupce povolit změnu stavby před jejím dokončením. (...) Změnu ohlášené stavby lze provést na základě souhlasu stavebního úřadu s jejím ohlášením. Přitom se postupuje přiměřeně podle § 105 až 107.*“³⁶ Tyto paragrafy vymezují podmínky

³⁴ Zdroj: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Vyjádření k tiskové zprávě Ekologického právního servisu“ ze dne 20. listopadu 2007

³⁵ Citace: Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, § 129, odst. 1 písm. b), odst. 3

³⁶ Citace: Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, § 118, odst. 1 a 4

ohlášení stavby, které jsem zmiňovala již v odstavci 5.8.2. Společnost HMMC tedy prokazatelně zvolila protiprávní cestu, přestože ji na tuto skutečnost Ekologický právní servis několikrát upozorňoval. Důvodem takového postupu byla s největší pravděpodobností snaha dodržet časový plán výstavby a nenarušit čekáním na schválení změn zahájení výroby.

Obrázek 7: Foto ze stavby, 3. 12. 2007



5.8.6 Další kritika ze strany EPS

Než se vůbec stihne vyřešit tato kauza, objevuje se dne 18. prosince další tiskové prohlášení Ekologického právního servisu, a tentokrát se kritizovaným bodem stává použitý odlučovač ropných látek napojený na výše diskutovanou dešťovou kanalizaci. Podle vyjádření EPS tento odlučovač není schválen vodoprávním úřadem ve Frýdku-Místku a navíc nesplňuje podmínky EIA, tudíž může znamenat reálné ohrožení životního prostředí. Investorem dodané dokumenty dokládající vhodnost zvoleného typu odlučovače ropných látek a právní podklad jeho výstavby vyhodnotili

právníci EPS dokonce jako možné podvrhy a předali je České obchodní inspekci k prošetření. Opět je zpochybněna ekologická a právní „čistota“ automobilky i její serióznost.

Hyundai vzápětí informuje o svém přesvědčení, že tato nová kauza je rozvířena na popud jednoho z neúspěšných uchazečů o dodávku odlučovače ropných látek, který neunesl zamítnutí své nabídky a reagoval způsobem nepříliš vhodným, tedy kontaktováním EPS. Ve věci podvržených dokumentů Vaněk konstatuje, že *„sdělení EPS o tom, že některé dokumenty, předložené naší společností, ‚vyhodnotili právníci GARDE – EPS jako možné podvrhy‘ považujeme za tak ubohé a nízké, že se k němu nehodláme vyjadřovat.“*³⁷

5.8.7 Důsledky protiprávního jednání Hyundai

Dne 15. ledna 2008 přichází jediný rozumně přijatelný důsledek nelegálního počínání společnosti HMMC – stavební úřad v Dobré vyměřuje investorovi pokutu ve výši jednoho milionu korun za stavbu provedenou v rozporu se stavebním povolením³⁸. Další pokuta ve výši 500 tisíc korun následuje 12. února³⁹ a o dva týdny později Hyundai dostává ještě jednu⁴⁰ ve stejné výši jako předchozí. Ani to však nestačí a 29. února 2008 vydává stavební úřad v Dobré v pořadí už druhé oznámení o zahájení řízení o odstranění dalších osmi staveb⁴¹. Ekologický právní servis na tuto skutečnost upozorňuje ve své tiskové zprávě ze dne 4. března 2008. O týden později přichází výzva k okamžitému zastavení stavebních prací⁴². Osobně však myslím, že není třeba se obávat bourání staveb v nošovickém závodě. Stát přece nemůže dopustit, aby kvůli českému právnímu řádu přišel o mnohamiliardovou investici. S trochou nadsázky by se dalo říct, že „našinec“ přece pochopí, že v takovémto případě musí jít zákon stranou...

³⁷ Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Reakce HMMC na tiskové prohlášení EPS (odlučovače ropných látek)“ ze dne 18. prosince 2007

³⁸ Viz Příloha č.6 Pokuta pro Hyundai

³⁹ Viz Příloha č.7 Druhá pokuta pro Hyundai

⁴⁰ Viz Příloha č.8 Třetí pokuta pro Hyundai

⁴¹ Viz Příloha č.9 Rozhodnutí o odstranění dalších osmi staveb

⁴² Viz Příloha č.10 Výzva k zastavení prací

Jiří Nezhyba k opakujícím se problémům v Nošovicích uvádí: „Hyundai porušil zákony již několikrát, je proto skutečně obtížné se domnívat, že jde o nějakou výjimku. Vidím to spíše jako určitý neblahý trend, kdy automobilka buduje svůj nošovický závod tak řečeno zákonům navzdory.“⁴³ Investor ponechává toto prohlášení do dnešního dne bez odezvy.

5.8.8 Kauza nejen Hyundai

Celá kauza má však ještě hlubší kořeny. Cílem kritiky Ekologického právního servisu se poměrně oprávněně stává i Ministerstvo průmyslu a obchodu a agentura CzechInvest, které porušují Deklaraci porozumění a i přes sjednané závazky i nadále podporují záměry zemědělských oblastí ve prospěch průmyslu a preferují zastavení těchto lokalit před využitím stávajících volných průmyslových ploch. Tisková zpráva ze dne 8. ledna 2008 poukazuje na fakt, že MPO a CzechInvest v Deklaraci porozumění sice přislubují nepodporovat podnikatelské záměry na ploše greenfields, pokud jsou tyto záměry realizovatelné v lokalitách brownfields, ovšem skutečnost je podle vyjádření EPS odlišná. Zdá se, že stále ještě mají u nás přednost průmysl a momentální zisky z přilákání investora než trvalé hodnoty v podobě nezdevastované přírody a životního prostředí...

Obrázek 8: Současný stav výstavby



⁴³ Citace: <<http://eps.cz/php/index.php?cat=arch&art=news&x=2079931>>

6. VLIV VÝSTAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1 Vliv na chráněná území a významné krajinné prvky

Průmyslová zóna Nošovice, kde probíhá výstavba továrny na výrobu automobilů Hyundai, se nachází v krajině charakteristické rozlehlými loukami a zemědělsky využívanými plochami. Lesní porosty jsou typické pro stoupající svahy Beskyd, rovinatá oblast pod úpatím hor neobsahuje výraznější vzrostlou stromovou vegetaci. Louky zde střídají pole, na kterých je v okolí Nošovic pěstováno zelí střídavě s kukuřicí a dalšími obilninami. Stromové a keřové porosty se objevují podél vodních toků a umělých přivaděčů, podél polních cest a některých komunikací a v okolí rozptýlené venkovské zástavby.

Samotný areál budoucí továrny se nachází na původně zemědělsky využívaných pozemcích, mezi nimiž stálo 20 rodinných domů. Ty musely být pro záměry investora zbourány. Přes dotčené území protékají dva drobné, v létě vysychající, potoky, Řepník a Pazderůvka, které jsou ovšem jako biosystémy znehodnoceny a plní pouze funkce odvodňovacích příkopů. Na severu zóny se nachází malý lesík, který – spolu s oběma potoky – bude muset být zlikvidován.

V blízkosti průmyslové zóny Nošovice se nachází několik krajinných prvků se zvláštním režimem. Zde je jejich přehled:

6.1.1 Zvláště chráněná území (dále ZCHÚ)

- Přírodní památka Profil Morávky – nachází se přibližně 2 km západně od areálu automobilky a jedná se o tok řeky Morávky v nepravidelném šterkovém korytě se skalními prahy a peřejemi
- Přírodní památka Kamenec – mokřadní území asi 3 km severozápadně od stavebního záměru
- Přírodní rezervace Novodvorský močál – unikátní lesní mokřad zhruba 3,5 km severozápadním směrem od průmyslové zóny

- Přírodní památka Skalická Morávka (v současné době v návrhu) – různorodá skladba biotopů říčního koryta se štěrkovými náplavami, vzdálená cca 800 m západním směrem
- CHKO Beskydy – hranice území probíhá přibližně 2 km jihovýchodně od areálu Hyundai

Obrázek 9: Přírodní památka Skalická Morávka



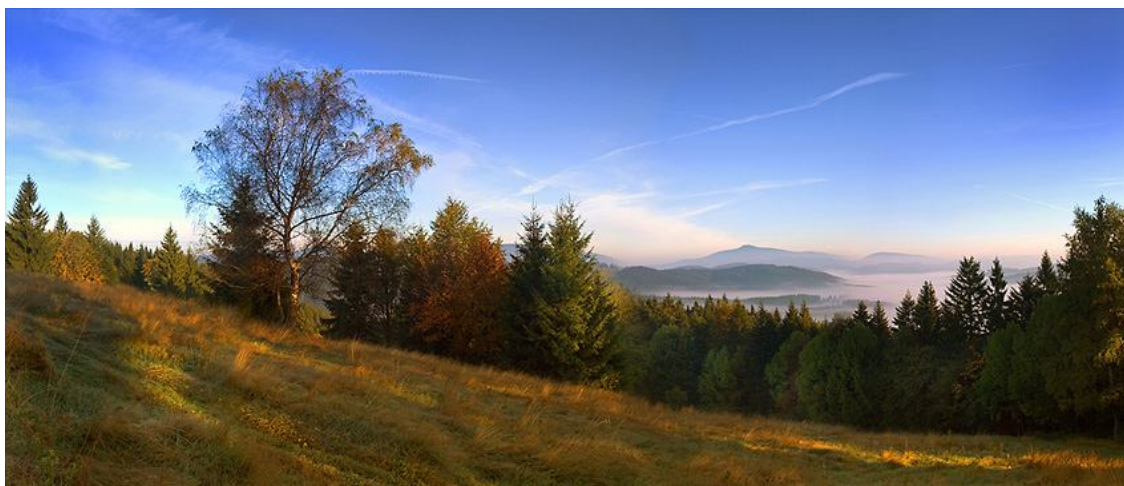
6.1.2 Významné krajinné prvky (dále VKP)

- Zmiňovaný potok Řepník
- Zmiňovaný potok Pazderůvka
- Zmiňovaný lesík na severu zóny
- Údolní niva a vlastní tok řeky Morávky
- Lesy v okolí Žermanického přivaděče

6.1.3 Evropsky významné lokality (dále EVL)

- Evropsky významná lokalita Niva Morávky – cca 650 m od hranice průmyslové zóny severozápadním směrem
- Evropsky významná lokalita a Ptačí oblast (dále PO) Beskydy – přibližně 2 km od hranice areálu jihovýchodním směrem

Obrázek 10: CHKO Beskydy



Podle stanoviska EIA nebudou žádné z těchto významných lokalit plánovým záměrem nijak dotčeny, pokud bude investor respektovat podmínky doporučené tímto stanoviskem. Jediným rizikovým aspektem výstavby by mohla být nedůsledná rekultivace ploch zasažených stavebními pracemi, které by se tak mohly stát snadným terčem jednoletých rumištních plevelů a alergenních rostlin. EIA tedy doporučuje předejít této možné situaci důslednou rekultivací všech dotčených ploch.

6.2 Vliv výstavby na vody a půdy

6.2.1 Vlivy na povrchové a podzemní vody

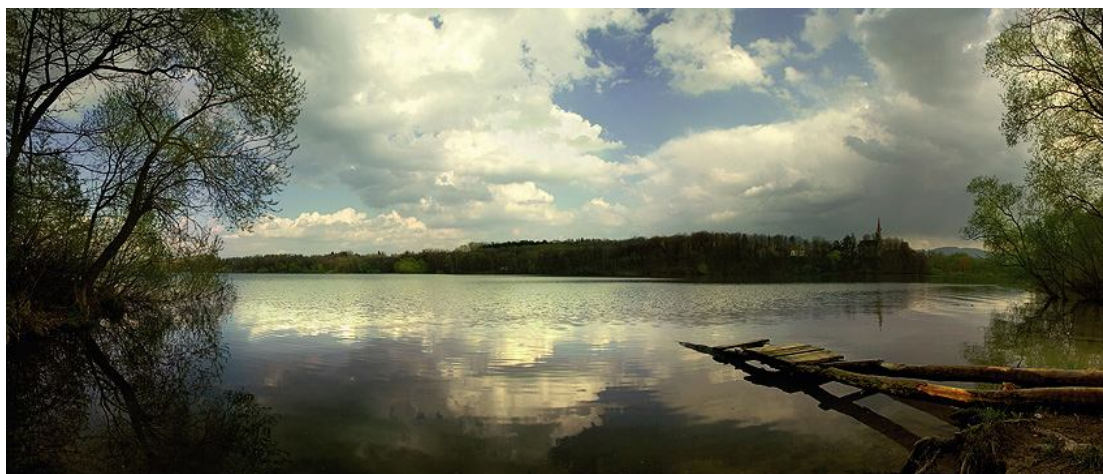
Odborníci se shodují na faktu, že výstavba závodu bude mít velmi značný dopad na odvodnění oblasti. Hyundai srovnává pláň a zhutňuje terén, aby mohl postavit výrobní haly a parkoviště pro vozy. Ekologové tento zásah do krajiny řadí k nejvážnějším hrozbám dneška. Tzv. „sealing“ neboli nepropustné zakrytí povrchu

patří k velmi rizikovým faktorům výstavby podobných komplexů a Evropská unie chce tento problém řešit chystanou směrnicí o ochraně půdy.

Nejproblematictějším faktorem sealingu je výrazně stoupající riziko záplav v případě přívalových dešťů. Vezmeme-li například právě nošovickou zónu, půda v této lokalitě byla dříve schopná pojmout tisíce kubíků vody. Dnes už to ale neplatí, takže pokud začne v Beskydech vydatně pršet, nebude mít voda dostatek volné půdy, která by ji mohla vsáknout, a místo toho bude vybudovanou dešťovou kanalizací rychle svedena do umělých přivaděčů a do nížiny, kde může přispět k rozsáhlejším záplavám, ohrožit více lidí a způsobit větší škody, než jaké by zapříčinila, kdyby mohla volně vsáknout do půdy.

Těmto negativním dopadům by z velké části měly zabránit tzv. retenční nádrže, které by měly zabezpečovat plynulý odtok dešťové vody ze závodu do přírodních vodotečí, aby tato koryta nevysychala ani nepřetékala. Voda z retenčních nádrží by zároveň měla být využívána pro účely údržby komunikací a zeleně v areálu závodu. Současně dojde k dílčím změnám povodí Žermanického přivaděče a potoků Řepník a Pazderůvka. Změny budou mít podíl i na snížení hladiny podzemních vod, neovlivní však využívané zdroje vody.

Obrázek 11: Vodní nádrž Žermanice



6.2.2 Vlivy na kvalitu vod

Během výstavby závodu EIA zmiňuje výrazná rizika ohrožení kvality vod, a to zejména z důvodu provozu těžké techniky na staveništi. Dokument proto navrhuje používat při stavbě pouze techniku ve výborném stavu, u které nehrozí úkapy ropných látek, mít na staveništi dostatek chemických WC a zabezpečit systém oplachu vozidel vyjíždějících ze staveniště na veřejné komunikace.

Během provozu závodu EIA počítá se třemi typy odpadních vod: Splaškové vody ze sociálních zařízení včetně závodní kuchyně budou přes odlučovače tuků svedeny do městské kanalizace ústící do čističky odpadních vod (dále ČOV) ve Frýdku-Místku. Znečištění těchto vod bude standardní a plně v rozsahu norem stanovených kanalizačním řádem. Silně znečištěné odpadní vody z technologických procesů výroby (např. z lisovny, lakovny, karosárny, montáže atd.) budou předčištěny v podnikové ČOV, která bude speciálně upravená pro různé druhy znečištění. Takto předčištěná voda bude opět ústít do městské kanalizace svedené do ČOV Frýdek-Místek. Posledním typem odpadních vod jsou mírně znečištěné technologické vody, které budou systémem jednotného kanalizačního sběrače svedeny do ČOV ve Sviadnově, která bude rekonstruována, aby bylo dosaženo dostatečného přечиštění těchto odpadních vod.

6.2.3 Vlivy na půdy

Téměř 98 procent plochy průmyslové zóny Nošovice sloužilo intenzivní zemědělské produkci. Půda v dotčené lokalitě patří do II. třídy tzv. ochrany zemědělské půdy, kdy je tato dle Metodického pokynu odboru ochrany lesa a půdy Ministerstva životního prostředí ČR ze dne 1. 10. 1996 definována jako zemědělská půda s nadprůměrnou produkční schopností. „*Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.*“⁴⁴ Přestože tato skutečnost byla na úřadech nepochybně známa, změna územního plánu ve prospěch průmyslové zóny byla bez námitek odsouhlasena.

⁴⁴ Citace: EIA, str. 209, odst. 2.

Zábor natolik velké zemědělské plochy, navíc s výše zmíněným stupněm ochrany, je bezesporu negativním vlivem s dopadem na celé okolí. EIA v tomto směru doporučuje alespoň zmírnění dopadů skryvkou ornice a jejím přeložením na zemědělské plochy v okolí. Odborníci však poukazují na fakt, že takovéto jednání do budoucna nic neřeší, protože půda je složitý mechanismus pevně spjatý s místem, kde vzniknul, a který při přeložení ztrácí důležité vlastnosti nezbytné pro jeho ekologickou stabilitu.

Co se týče znečištění půdy, nepředpokládá EIA žádná výraznější rizika spojená s výstavbou či provozem automobilky. Přesto doporučuje preventivní opatření, jako například dostatečné vybavení areálu sanačními prostředky pro případ havárie.

Na rozdíl od závěrů stanoviska EIA vnímají ekologové negativní půdní dopady jako velmi významné. Opět se tím otevírá prostor pro diskuzi zejména na téma brownfields vs. greenfields.

6.3 Vliv výstavby na faunu a floru

6.3.1 Charakteristika fauny a flory v dotčené lokalitě a okolí

Průmyslová zóna se nachází v podbeskydské oblasti charakteristické především poměrně pestrá skladbou jak fauny, tak flory. Tato pestrost je dána zejména zachovalostí přírodního prostředí díky Chráněné krajinné oblasti Beskydy a malému průmyslovému využití jejího okolí.

Lesy v oblasti jsou převážně bukové, s příměsemi dalších druhů stromů. Dřeviny mimo lesní území jsou rozptýlené, mají charakter ostrovní vegetace a jedná se především o běžné druhy ovocných stromů v zahradách usedlostí a v jejich okolí, např. jabloně, švestky či ořešáky, a dále obvyklé druhy stromů jako např. lípy a břízy, z jehličnanů smrk a modřín. V okolí vodotečí se vyskytují vrby, duby a javory, z keřového porostu bez černý, lísky, kaliny a místy trnky. Okolí Žermanického přivaděče je významné svým dubohabrovým porostem.

Flora dotčené oblasti (mimo ornou půdu) je poměrně bohatá, jedná se o luční květenu běžnou pro podhorské oblasti, v okolí vodotečí se vyskytují vlhkomilné rostliny. Podél potoka Řepníku se objevují problematické úseky zachvácené invazní křídlatkou japonskou, velmi odolnou a vytrvalou plevelní rostlinou. Žádná z vyskytujících se bylin nepatří mezi zvláště chráněné druhy rostlin, objevují se ovšem ohrožené druhy rostlin, mezi něž patří například sporýš lékařský nebo jmelí listnáčové pravé.

Fauna sledované lokality je velmi pestrá zejména díky už zmiňované CHKO Beskydy. V oblasti se vyskytuje celé spektrum živočichů včetně silně ohrožených druhů, např. vydra říční, křepelka polní, čáp černý, sova pálená, rejsek horský, včelojed lesní, ještěrka živorodá či slepýš křehký. Mezi vyskytující se ohrožené druhy patří veverka obecná, čáp bílý, strakapoud prostřední, ťuhýk obecný, vlaštovka obecná, kuňka žlutobřichá, ropucha obecná, zlatohlávek, čmelák polní či mravenci rodu *Formica*.

Obrázek 12: Ohrožený čáp bílý



6.3.2 Předpokládané vlivy výstavby na faunu a floru

Přímo v průmyslové zóně bude v rámci stavby závodu muset být pokáceno několik stovek stromů z okolí rozptýlené zástavby určené k demolici, většinou se jedná o ovocné stromy, ale je zde i přibližně 20 přírodovědecky hodnotnějších lip. Dále budou muset být zlikvidovány veškeré porosty podél vodotečí a cest i samostatně stojící stromy. Z důvodu poměrně vysoké kvality dřevin má výstavba automobilky významně negativní vliv na lokalitu. Porosty v přímém kontaktu se zájmovým územím (okolí Žermanického přivaděče a okolí energetického koridoru) mají být podle projektové dokumentace zachovány. EIA důrazně doporučuje zachovat v rámci výstavby co nejvíce původních dřevinných ploch a dále využít přesazení některých druhů stávajících porostů pro následné ozelenění areálu.

Na přibližně 80% dotčené plochy (cca 208 ha) bude provedena skrývka ornice, čímž bude nenávratně změněno místní prostředí a zlikvidována vegetace. Ovšem vzhledem k tomu, že převážná většina zájmového území sloužila zemědělským účelům, nacházejí se zde prakticky jen běžné druhy rostlin, zejména polní plevely. Chráněné druhy rostlin se na ploše výstavby nenacházejí. Jedinou výjimkou je louka na severozápadním okraji plochy, která je významnější bylinným porostem charakteristickým pro zvýšenou hladinu podzemních vod. Je doporučeno řešit náhradní prostředí pro tyto druhy rostlin v okolí navrhovaných retenčních nádrží. Z hlediska flory je tedy možné říct, že výstavba nemá významnější vliv na místní vegetaci.

Likvidace přirozeného území ovlivní pro řadu živočišných druhů (zejména ptáků) i stanoviště, a to jak potravní, tak hnízdní a reprodukční. Jedná se zejména o silně ohroženého čápa černého, který ztratí své loviště, dále křepelku polní, která ztratí své hnízdiště skrývkou ornice, a sovu pálenou a sýčka obecného, kteří přijdou o svá hnízdiště z důvodu demolice staveb v lokalitě. Z ohrožených druhů se jedná například o koroptev polní, která bude dotčena stejnými vlivy jako křepelka polní, dále jsou to ťuhýk obecný, který výstavbou také ztratí své hnízdní prostředí, vlaštovka obecná (z důvodu demolice stavení), některé druhy žab (např. ropucha zelená nebo kuňka žlutobřichá), které k reprodukci využívaly zamokřená území

a kaluže podél cest v lokalitě. Vzhledem k dostatku náhradních ploch v okolí závodu se nepředpokládá významné ohrožení výše uvedených živočišných druhů. Ekologové však důrazně doporučují začít se stavebními úpravami areálu mimo dobu hnízdění.

6.4 Vliv na ovzduší

Největší imisní zátěž je předpokládána v době výstavby, konkrétně v etapě skrývky ornice a terénních úprav průmyslové zóny. Zejména prašnost je v tomto období velmi vysoká, ale vzhledem k dočasnosti zemních prací ji lze označit za akceptovatelnou. Co se týče předpokládaných imisních příspěvků po zahájení výroby včetně zvýšeného provozu na přilehlých komunikacích, modely použité pro výpočty budoucí zátěže vykazují pouze mírné znečištění, které by rozhodně nemělo znamenat překročení imisních limitů a je zcela akceptovatelné. Zdravotní rizika by mohly přinášet pouze poléťavý prach a oxidy dusíku, které mohou při špatných rozptylových podmínkách zhoršovat kvalitu ovzduší v nejbližším okolí. Tyto imisní prvky mají negativní vliv na rozvoj respiračních onemocnění u zvýšeně citlivé části populace, především dětí a starších osob. Tato zvýšená nemocnost by však neměla přesáhnout 3% proti současnému stavu.

6.5 Vliv na hladinu hluku

Lze předpokládat dva typy hlukové zátěže související s plánovaným záměrem:

- Hluk z areálu závodu: neměl by podle předpokladů a dostupných měření překročit hygienické limity, neboť bude účelně eliminován 15-ti metrovým protihlukovým valem o délce 2,5 km vybudovaným mezi obcí a areálem automobilky.
- Hluk z dopravní obsluhy závodu: netýká se pouze obce Nošovice, na jejímž katastrálním území se závod nachází, ale také obce Dobrá, přes kterou vede hlavní příjezdová cesta k závodu. Hluk z automobilové dopravy bude snížen protihlukovými opatřeními podél dotčených komunikací a neměl by tak výrazněji zasáhnout do života obyvatel.

6.6 Vliv na hmotný majetek a kulturní památky

Pro výstavbu je nutné odstranit 20 obytných stavení nacházejících se přímo v zájmové lokalitě a dále je nutné najít náhradní umístění pro dva sakrální útvary – kříže, které jsou záměrem také dotčeny.

6.7 Vliv na krajinu jako celek

Obrázek 13: Typická beskydská krajina - jak sem zapadne automobilka?



Obecně je možno konstatovat, že vlivy na krajinu jako celek budou značné. Jedná se zejména o vznik kompletně nové charakteristiky území, namísto polí zde bude trvalá zástavba s průmyslovými objekty plošné i výškové dominance. Proto lze vliv výstavby považovat za velmi nepříznivý až významný. Objekty závodu včetně protihlukového valu jsou výrazně většího měřítká než okolní zástavba, navíc se jako celek o ploše 260 ha stávají významně dominantním vizuálním prvkem oblasti, a to při pohledech prakticky ze všech stran. Panorama krajiny je samozřejmě nejvýrazněji zasaženo při pohledu od severu na masiv Beskyd, kdy automobilka doslova „razí“ mezi okolní rozptýlenou zástavbou, a opačně při pohledu ze všech výškových bodů pohoří a z přilehlých svahů, odkud lze spatřit oblast jihovýchodně a jižně od Frýdku-Místku. Z tohoto důvodu EIA doporučuje zvolit pro fasády výrobních hal střízlivé barevné řešení, které opticky sníží negativní působení komplexu, a zajistit osázení celého areálu včetně protihlukového valu dostatečným množstvím dřevin, aby byly vytvořeny náhradní biotopy mírnící negativní dopady na přírodní prostředí lokality.

7. VLIV NA ROZVOJ REGIONU

7.1 Vliv na infrastrukturu

Příchod korejské automobilky Hyundai do Nošovic s sebou přinesl výrazně pozitivní aspekt co se týče infrastruktury. Stávající dopravní tepna spojující Moravu s Polskem, tzv. „stará 48“ napojená na silnici I/11 vedoucí na Slovensko, byla podle odborníků kapacitně i technicky nevyhovující a absolutně nemohla pojmout výrazně zvýšené množství převážně kamionové dopravy, které se s rozběhem automobilky předpokládá. Do té doby vlekoucí se výstavba čtyřproudové rychlostní silnice R48, která měla původní komunikaci nahradit, se rozběhla nevídaným tempem. Investice za téměř tři miliardy korun byla podmínkou výstavby automobilky a stát tedy neváhal udělat vše pro to, aby tuto podmínku Korejcům splnil. Ředitelství silnic a dálnic zažádalo o spolufinancování projektu z fondů Evropské unie a dostalo k tomuto účelu přes 37 milionů eur. Stavba zhruba dvacetikilometrové spojnice mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem byla započata na jaře roku 2005 a dokončena koncem listopadu 2007. Jejím zprovozněním se výrazně ulevilo okolním obcím. Protisměrné pruhy jsou odděleny středovým pásem a veškerá křižení jsou vedena mimoúrovňově, což přispívá k větší bezpečnosti. V obydlených oblastech jsou podél silnice instalovány protihlukové stěny. Významným prvkem stavby je téměř 750 m dlouhý silniční most přes údolí řeky Stonávky. Vzhledem k tomu, že silnice vede v těsné blízkosti CHKO Beskydy, muselo se při její stavbě počítat se speciálními prvky, např. zvláštní koridory pro migraci velkých šelem (medvěd hnědý, rys ostrovid, vlk obecný, liška obecná), které se v oblasti vyskytují.

Nově vybudovaná rychlostní silnice R48 však neřeší problém kvalitního dopravního spojení mezi Moravou a Slovenskem úplně. Postavený úsek končí v Českém Těšíně a je tedy navázán spíše na hraniční přechod Chotěbuz (PL). Ovšem naprostá většina kamionové dopravy dále využívá stávající silnici I/11 vedoucí z Třince přes Jablunkov na Slovensko. Vybudování kvalitního tahu i tímto směrem je přislíbeno do konce roku 2011, jenže to už budou obě korejské automobilky dva roky plně vyrábět. Obyvatelé regionu se shodují na tom, že silnici by bylo potřeba postavit do konce roku 2009, aby už mohla být využívána při zahájení produkce Hyundai.

Reálné možnosti však ukazují, že i údaj 2011 je poměrně optimistický. Odborníci se shodují, že severní Morava se tedy dopravnímu kolapsu stejně nevyhne. Podle předběžných odhadů vzroste po zahájení výroby nošovické automobilky doprava v regionu o šest set kamionů denně. Přispějí k tomu nejen obě automobilky, ale i jejich dodavatelé. Pro nový přímý tah na Slovensko prozatím chybí projektová dokumentace. V ní budou muset být zakomponovány stejné speciální prvky jako v případě R48 – v oblasti Jablunkovského průsmyku je totiž přirozený biokoridor velkých šelem, jejich migrace je zde ještě častější než v lokalitě poblíž Nošovic, a navíc mezi Bystřicí a Oldřichovicemi se vyskytuje chráněná vydra říční. Ekologové a ochránci zvířat proto výrazně apelují na co nejrychlejší postavení nové dopravní tepny obsahující migrační koridory, protože jinak podle nich hrozí dramatický úbytek těchto šelem v důsledku jejich kolizí s vozidly.

Obrázek 14: Biokoridor pod silnicí R48



Změny v infrastruktuře se chystají i ve Frýdku-Místku. Okresní město vzdálené pouhých 7 km od Nošovic zatím stále nemá vlastní silniční obchvat a už dnes je dopravní situace v centru neúnosná. Město se rozkládá podél řeky Ostravice

a v současnosti jsou oba její břehy spojeny pouze dvěma mosty, z nichž jeden je součástí zmiňované R48 a denně jím projede 50 tisíc aut. Tato situace se po zahájení automobilové výroby v Nošovicích ještě zhorší. Zastupitelé města proto žádají od státu finanční pomoc na stavbu obchvatu a třetího mostu přes Ostravici, který by měl alespoň zčásti ulevit frekventované silnici. Předběžné odhady hovoří o dokončení obchvatu v roce 2010. Osud mostu je však prozatím nejistý, protože proti jeho stavbě se bouří obyvatelé Frýdku-Místku, podle územních plánů totiž stavba zasáhne do odpočinkových zón města, Sadů Bedřicha Smetany a cyklistické stezky vedoucí podél řeky.

7.2 Vliv výstavby na zaměstnanost

Jedním z největších argumentů (ne-li největším vůbec) pro příchod korejského investora na severní Moravu bylo očekávané snížení nezaměstnanosti, která je v tomto regionu po Ústecku druhá nejvyšší v republice. Společnost HMMC slíbila vytvoření 3 tisíc přímých pracovních míst, odhady hovoří o dalších 9 tisících nepřímých pracovních místech v subdodavatelském sektoru.

Automobilka od začátku deklaruje svůj záměr zaměstnat v závodě převážně pracovníky z Moravskoslezského kraje a vyjádřit tím svou podporu zemi, která jí ochotně pomohla s plánovanou investicí. Ze statistických údajů⁴⁵ k 15. lednu 2008 vyplývá, že společnost HMMC zaměstnává v současné době 555 osob. 532 zaměstnanců je z České Republiky, z toho 482 pochází z Moravskoslezského kraje. Během roku 2008 hodlá Hyundai zaměstnat 1500 nových pracovníků a zhruba totéž množství plánuje přijmout i během následujících dvou let. Z tohoto důvodu bylo dne 21. ledna 2008 v Ostravě otevřeno náborové centrum Hyundai a během prvního týdne jej navštívilo přes tisíc uchazečů. Ne všichni však projdou vstupními testy a pohovory. Šéf náborového týmu Jiří Havlín k tomu říká, že „*kdyby ale byla úspěšnost někde kolem třiceti procent, byli bychom spokojeni.*“⁴⁶

⁴⁵ Zdroj: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Přehled statistických údajů zaměstnanců HMMC (k 15. lednu 2008), ze dne 21. ledna 2008

⁴⁶ Citace: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Náborové centrum Hyundai má za sebou rušný týden“ ze dne 25. ledna 2008

Ekonomové se však obávají, že toto korejské předsevzetí nebude tak snadno realizovatelné. Poukazují na fakt, že když před nedávnem zahajovala výrobu automobilka TPCA v Kolíně, také slibovala zaměstnat tři tisíce lidí a i přes masivní mediální kampaň se jí nepovedlo tento počet ani zdaleka naplnit. Navíc se objevil neblahý trend, že automobilka odlákala stávajícím firmám kvalifikované pracovníky a nezaměstnanost tedy nesnížila. Prezident republiky Václav Klaus doufá, že se tento trend nezopakuje také na severní Moravě. I pracovní a personální agentury se shodují na tom, že Hyundai bude české zaměstnance shánět jen obtížně. Nabízí totiž zejména dělnickou práci u pásu, obsluhu strojů a montážní práce. Zaměstnanci tudíž nebudou mít téměř žádné vyhlídky na dynamický profesní růst či postup v kariéře. A to je důležitý faktor nejen pro mladé lidi. Hyundai sice už zahájila náborovou kampaň mezi absolventy středních a vysokých škol v kraji, ale je otázkou, kolik mladých nabídku přijme a případně jak dlouho ve firmě vydrží. Šanci proto mají spíše slovenští a polští uchazeči, pro které jsou české podmínky ve srovnání s jejich zemí výhodnější.

Nicméně představitelé státu i Hyundai jsou optimističtí a věří, že se slibovaná čísla podaří naplnit. Pracovní úřady v okolí Nošovic už hlásí první snížení nezaměstnanosti – podle údajů pracovního úřadu ve Frýdku-Místku klesla nezaměstnanost za poslední rok o více než dvě procenta. Důvody jsou připisovány aktivitě subdodavatelských firem. Ty jsou si vědomy, že pokud nezaměstnají kvalitní pracovníky teď, zaměstná je potom sama Hyundai. Poptávka je zejména po klasických řemeslnících (svářeči, zedníci, zámečníci) a pracovnících logistiky, hlavně řidičích kamionů, a také po specialitech ve stavebnictví a strojírenství. Uvidíme, jaký vývoj bude v příštích měsících.

7.3 Související vlivy

Nejvýraznější je vliv na ceny nemovitostí v regionu. Opět se potvrzuje zlaté pravidlo o tom, že nejvýhodnější je investice do nemovitostí. Automobilka, vzhledem ke svému záměru zaměstnávat převážně lidi z regionu, nehodlá pro „přespolní“ stavět žádné firemní bydlení, proto se této úlohy ujal soukromý sektor a reality v okolí Nošovic se staly takřka „zlatým dolem“. Zájem je nejen o pozemky a prostory

k bydlení, ale i o výrobní haly a průmyslové objekty v okolí, které by mohly sloužit stávajícím i nově vznikajícím subdodavatelským firmám. Je patrný i zvýšený zájem o průmyslové zóny v oblasti.

Podle údajů realitních kanceláří je nárůst cen nemovitostí velmi značný až dramatický. Jestliže ještě na přelomu roku 2005/2006 stál běžný dvoupokojový byt ve Frýdku-Místku průměrně 500 tisíc korun a třípokojový byt tamtéž okolo 800 tisíc korun, blízkost Hyundai a rostoucí poptávka vyhnala jejich ceny na více než dvojnásobek. Běžný dvoupokojový byt ve Frýdku-Místku dnes koupíte v průměru za 1 250 000 Kč, třípokojový pak za téměř 1 700 000 Kč. Cenový nárůst zaznamenaly i ceny pozemků, metr čtvereční stavební parcely se na přelomu roku 2005/2006 prodával v průměru za 100 Kč, dnes jeho cena v okolí Nošovic nejde pod 350 Kč a ve Frýdku-Místku dokonce pod 500 Kč. Tam už se ovšem dostává k poptávkové hranici. Průměrný rodinný dům v lokalitě koupíte za zhruba 4 miliony korun. Rostou také ceny pronájmů v oblasti, ty je potřeba jak pro stavební dělníky, tak pro zaměstnance Hyundai. A staví se i nové bydlení, například v obci Dobrá mezi Nošovicemi a Frýdkem-Místkem se budují dvě ubytovny pro celkem 360 lidí. Restaurace v okolí se přestavují na penziony a i rodinné domy se mění na ubytovny.

Velmi lukrativním byznysem se stává pronájem nadstandardních bytů pro korejské manažery s rodinami, kteří do České Republiky přijíždějí pouze na několik měsíců, nejvýše let. Tito zástupci domovské společnosti HMC zde dohlížejí na hladký průběh výstavby a chodu automobilky. Pro ředitele divizí, kteří se zde usadí natrvalo, se automobilka rozhodla postavit v Dobré tři luxusní domy.

8. EKONOMICKÝ VÝHLED DO BUDOUCNA

8.1 Dopady na ekonomiku

- Struktura ekonomiky: Česká Republika je ve srovnání s evropskými ekonomikami stále zaměřená více na průmysl než na služby, tento trend prohloubí i korejská investice. Automobilový průmysl je kvůli vysokému podílu produkce určené pro export závislý na ekonomikách zemí, do kterých jsou auta od nás vyvážena. Vzhledem k růstu ekonomické aktivity v celé Evropě se však podle odborníků není potřeba obávat stagnace.
- Vývoj HDP: Odborné studie se shodují na tom, že investice výrazně ovlivní růst hrubého domácího produktu a to o více než 5 % ročně. V ČR se dnes podíl automobilové produkce na tvorbě HDP pohybuje mezi 4 až 5 %. Po zahájení výroby Hyundai by se tento podíl mohl vyšplhat až na 6,5 %.
- Veřejné finance: Rozpočet ČR bude obohacen o celou řadu příjmů, jako jsou například daně z příjmů fyzických a právnických osob, sociální a zdravotní pojištění zaměstnanců, DPH z produkce nebo daně ze zisku subdodavatelských firem. V neposlední řadě je nutno zmínit úspory na vyplácených sociálních dávkách a podporách v nezaměstnanosti. Podle některých ekonomů by celkové příjmy plynoucí z investice Hyundai do rozpočtu státu mohly přesáhnout 4 miliardy ročně.
- Měnové kurzy: Ekonomové se shodují na tom, že příchod Hyundai na český trh utuží současný trend posilování koruny vůči euru, odhady hovoří o 4 % ročně.
- Zahraniční obchod: Česká ekonomika v současné době vykazuje aktivní platební bilanci, k čemuž výraznou měrou přispívá právě automobilový průmysl. Ten se na vývozu podílí téměř dvaceti procenty, přičemž pro export je určeno 80 až 85 % produkce. Po příchodu Hyundai se bude tento trend ještě více stupňovat, nárůst přebytku obchodní bilance by se měl pohybovat v řádu 1 % HDP.

8.2 Kontroverzní aspekty

Hyundai staví v Nošovicích továrnu za 30 miliard korun. Korejská investice má zajistit 3 tisíce přímých pracovních míst a produkci 300 tisíc aut ročně. V ČR se tak sníží nezaměstnanost, podpoří se vývoz a tím zvýší hospodářský růst, automobilka přiláká do země nové investory jako subdodavatele atd. Krásná vidina. Ovšem realita není tak jednoznačná.

Vzhledem k tomu, že se jedná o investici do automobilového průmyslu, objevují se mnohá rizika. Například fakt, že středoevropský trh výrobců automobilů je poměrně hodně zaplněn, ne-li přímo přeplněn. V ČR vyrábí Škoda a nově TPCA, na Slovensku žilinská KIA a trnavská PSA, v sousedním Německu Volkswagen, Opel a další... Bude pro nová auta opravdu dostatek odbytiště? Jistě, Hyundai argumentuje tím, že poměrně značná část evropského vozového parku je zastaralá a s přibývajícími a stále se zpřísnujícími ekologickými normami bude potřeba tato auta nahradit novými. Otázkou je, jestli středoevropská produkce automobilů přece jen nebude časem převyšovat poptávku.

Jiným argumentem je vázanost automobilového průmyslu na ropu. Budme upřímní, při vzácnosti této suroviny a při současné politické situaci na Blízkém východě není možnost ropné krize až tak nereálná. Pokud budou automobilky donuceny přeorientovat výrobu na nový typ automobilů, nebude nám nošovický areál tak trochu nadbývat? Vždyť podobně dopadla továrna LG Philips v Hranicích, LCD obrazovky vytlačily z trhu ty klasické a než by investor předělal výrobu na nový typ, vyplatí se mu raději postavit novou továrnu více na východ. Doufejme, že podobný osud Hyundai nečeká.

Kontroverzním aspektem jsou i slibované subdodavatelské zakázky. S rychlostí, s jakou se k nám hrnou další korejské firmy navázané na Hyundai, to prozatím spíše vypadá, že na naše firmy zbudou místa v druhé řadě, tedy jako dodavatele dodavatelů. Přímou v areálu nošovické automobilky už má své místo jistě firma Mobis dodávající podvozky a firma Dymos dodávající sedadla. V okolních průmyslových zónách už se usadili výrobci automobilových komponentů jako například SungWoo High-Tech, DongHee Industrial nebo Sejon. I další investoři

obsazují průmyslové zóny od Ostravy přes Třanovice až po Karvinou a Český Těšín. České firmy podílející se přímo na výrobě a dodávce komponentů tedy budou zřejmě ve výrazné menšině. Petr Vaněk z HMMC uvádí, že prostor pro české firmy bude dostatečný zejména ve službách a obchodě. Podle jeho vyjádření bude pro Hyundai i pro ostatní přicházející firmy potřeba zajistit logistiku, ostrahu objektů, vybavení kanceláří, ochranné oděvy a pomůcky, terénní a zahradní práce... Podle něj bude poptávka i po stavebních dělnících, protože pro investory bude potřeba postavit vhodné objekty. Vlastní závod Hyundai však nestaví Češi, ale japonská firma Takenaka. Ta mimo jiné stavěla i kolínskou automobilku TPCA.

A je tu ještě jeden aspekt: nabízené desetileté daňové prázdny. To je dost dlouhá doba na to, aby u nás Korejci vydělali dost peněz za velmi výhodných podmínek, a ve chvíli, kdy pro ně podmínky přestanou být tak výhodné, přestěhovali se o pár desítek nebo stovek kilometrů víc na východ. Nebyli by první ani poslední, kteří by tuto variantu zvolili – a nám by tady zůstaly prázdné výrobní haly a tisíce nezaměstnaných s velmi malou možností dalšího uplatnění. A teď nemyslím jen ty, kteří pracovali přímo pro Hyundai, ale i ty, kteří pracovali v subdodavatelských firmách, protože i jejich produkce by najednou byla nadbytečná. Někteří ekonomové se obávají, že kvůli výše uvedeným argumentům je z dlouhodobého hlediska tato investice velmi riziková. Nezbyvá než věřit prohlášením společnosti, že do závodu v Nošovicích neinvestuje mnohamiliardové částky jen proto, aby se za pár let stěhovala, a že zde chce zůstat navždy⁴⁷.

⁴⁷ Zdroj: <www.hyundai-motor.cz>, sekce „Média“, článek „Budeme zde navždy!“ ze dne 7. prosince 2006

ČÁST B

Magisterská diplomová práce

AUTOMOBILKA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH

O DVA ROKY POZDĚJI

9. DOSTAVBA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH

9.1 Hyundai Nošovice v roce 2008

15. 2. 2008 vychází tisková zpráva⁴⁸, že celkový objem investice společnosti Hyundai do výstavby závodu v Nošovicích překročil hranici 10 miliard korun. Investice do výstavby činila k 31. lednu 2008 celých 214 566 000 EUR (v přepočtu 5 401 030 164 Kč) a investice do strojů a zařízení činila 185 902 000 EUR (tedy 4 678 241 591 Kč). Naprostá většina investovaných prostředků v tomto roce bude použita na pořízení strojů a vybavení, protože stavební část je až na drobné výjimky hotová. Je nutné dokončit pouze svrchní pláště střech, vyasfaltovat spojovací komunikace a postavit parkoviště a plot okolo areálu. Chybí také ještě administrativní budova a haly dodavatelských firem Hysco a Dymos.

Velmi diskutovanou zůstává otázka zaměstnanců HMMC. Skeptici poukazují na dělnickou práci u pásu, kterou automobilka nabízí, a na nesnáze například kolínského závodu TPCA, který dodnes nebyl schopen naplnit avizovanou kapacitu pracovních míst a tento deficit kompenzuje pracovníky z Vietnamu, Číny, Mongolska a dalších zemí. Společnost HMMC naopak v tomto směru hýří optimismem a z nedostatku pracovní síly si rozhodně vrásky nedělá. Argumentuje faktem lidnatosti kraje, blízkosti velkých měst i vysokou mírou nezaměstnanosti. Ve vzdálenosti 30 minut dojezdového času od Nošovic žije totiž více než 600 tisíc obyvatel. Hyundai v lednu otevřela v Ostravě náborové centrum a už po dvou měsících má v databázi přes 5 500 uchazečů.

Ze statistiky ke dni 1. březnu 2008⁴⁹ vyplývá:

Počet zaměstnanců společnosti HMMC:	788
Zastoupení podle pohlaví	636 mužů, 152 žen
Průměrný věk	29,5 let

⁴⁸ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=69>

⁴⁹ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=71>

Zaměstnanci podle občanství:

Česká Republika	760
Korejská Republika	13 ⁵⁰
Slovenská Republika	14
Angolská Republika	1

Zastoupení pracovníků podle kraje trvalého bydliště

Moravskoslezský	695
Zlínský	26
Olomoucký	18
Jihomoravský	8
Středočeský	9
Praha	2
Ústecký	1
Vysočina	1

K 31. květnu 2008 už Hyundai zaměstnává 1016 pracovníků a s dalšími 186 má již podepsány pracovní smlouvy⁵¹. V roce 2008 plánuje společnost HMMC nábor celkově 1500 pracovníků, v roce 2009 dalších 800 a o rok později ještě 660. Z nábory v roce 2008 je plánováno přijmout cca 120 pracovníků managementu a administrativy a cca 1390 do výrobního sektoru.

Společnost HMMC se rozhodla podpořit i dopravní dostupnost závodu pro své zaměstnance: z Ostravy, Frýdku – Místku, Havířova, Nového Jičína, Třince,

⁵⁰ Počet Korejců pracujících pro HMMC je vyšší, nicméně naprostá většina z nich jsou zaměstnanci mateřské firmy Hyundai Motor Company vyslaní do ČR na dlouhodobý pracovní pobyt

⁵¹ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=73>

Orlové – Lutyně a Karvině jezdí speciální autobusy, zaměstnanci hradí polovinu ceny jízdného, druhou polovinu platí zaměstnavatel. K 1. září bude tato autobusová síť doplněna o další linky.

Zahájení sériové výroby je oficiálně plánováno na březen 2009, nicméně společnost HMMC nevylučuje ani dřívější termín. U této příležitosti proběhne tzv. Grand Opening Ceremony, velkolepé slavnostní zahájení korejské působnosti v ČR.

9.2 Mediální boj po x-té...

Ani během roku 2008 neustává mediální boj mezi společnostmi Hyundai Motor Manufacturing Czech a Ekologickým právním servisem týkající se výstavby výrobního závodu v Nošovicích. Diskutovaných témat je hned několik, od řešení dopravy přes ozelenění areálu až po připomínky k plnění Deklarace porozumění. Mediálnímu tlaku ze strany EPS se nevyhnul ani Moravskoslezský kraj, Ministerstvo průmyslu a obchodu a agentura CzechInvest.

Dne 17. ledna 2008 se Ekologický právní servis obrací na společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech se žádostí o vypracování a dodání Dopravně – logistického plánu, který by měl minimalizovat externality související s provozem automobilky⁵². Odvolává se přitom na článek publikovaný na serveru www.novinky.cz, v němž je uvedeno, že automobilka začne už v březnu 2008 s poloprovozními testy v převodovkárně⁵³. Hyundai toto tvrzení popírá a uvádí, že zkušební výroba bude zahájena až v srpnu, sériová pak v listopadu⁵⁴. Předložení kompletního Dopravně – logistického plánu tak odsouvá na konec roku 2008, popř. začátek roku 2009.

9.3 Obchvat Frýdku – Místku

Jenže kolem Hyundai se v loňském roce rozhořela ještě jedna kauza, která sice nemá přímou souvislost s automobilkou, nicméně těch nepřímých vazeb je zde

⁵² Zdroj: <<http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/17-01-2008-dopravne-logisticky-plan-info.PDF>>

⁵³ Zdroj: <www.novinky.cz/clanek/128841-hyundai-uz-zacal-v-nosovicich-ozivovat-stroje.html>

⁵⁴ Zdroj: <<http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/14-02-2008-hmmc-zkusebni-provoz.pdf>>

dost a dost. Jedná se o plánovaný obchvat města Frýdku – Místku. Automobilka Hyundai zvýšenou dopravou v okolí svého závodu urychlila potřebu jeho dokončení a v opozici nestojí nikdo jiný, než občanské sdružení Beskydčan, známý odpůrce samotné automobilky. Celá tato kauza má však mnohem hlubší kořeny, které nejsou předmětem této práce, proto se tomuto tématu budeme věnovat pouze okrajově.

Plánování obchvatu Frýdku – Místku sahá do doby před 15 lety. Představitelé města si tehdy nechali vypracovat studii porovnávající různé varianty, kudy by mohl plánovaný obchvat vést. Přestože ze zpracované studie jednoznačně vyšla najevo vhodnost severní varianty trasy (výrazně méně negativních dopadů jak na obytné zóny a územní plány dotčených obcí, tak i na chráněné přírodní lokality), radnice nakonec bez jasného důvodu a bez vysvětlení přijala jižní variantu, která je sice kratší, nicméně absolutně nevyhovující. Obchvat tedy povede v těsné blízkosti sídliště, přes přírodní památku Profil Morávky a navíc město jako investor nemá dořešeny základní otázky týkající se např. likvidace skládky a úložiště toxických odpadů nacházejících se přímo v plánované trase obchvatu. Město se brání tím, že do plánování jižní trasy obchvatu již vložilo nemalé prostředky a tudíž začít znovu uvažovat o severní variantě je nemožné, protože výstavba by se protáhla o dalších 15 let. Nicméně pokud by byla jižní varianta natolik bezproblémová, jak město tvrdí, už dávno mohla být na světě a občané Frýdku – Místku mohli dýchat čistší vzduch už dnes. Bohužel, spory s ekologií a obcemi, jichž se jižní varianta týká, se táhnou již zmíněných 15 let a radnice je jednoduše ignoruje.

Ted, s příchodem Hyundai, se dopravní situace ve městě stala dále neúnosnou, denně projede centrem města přes 43 000 aut, rychlé dokončení obchvatu je tedy absolutní nutností. Ovšem občanské sdružení Beskydčan se odmítá smířit s variantou, která zničí naprosto unikátní lužní les zapsaný mezi Evropsky významné lokality a navíc lidem nijak neuleví od emisí a prašnosti – jen je přenesení z centra města na sídliště.

Občanské sdružení Beskydčan tedy podalo na Krajský úřad Moravskoslezského kraje správní žalobu⁵⁵. Radnice města Frýdku – Místku kontruje

⁵⁵ Text žaloby: <http://www.obchvatfm.cz/images/dokumenty/zaloba_Beskydcan.pdf>

trestním oznámením na občanské sdružení Beskydčan, „protože prý ohrožuje zdraví a životy 60 tisíc lidí kvůli pár žábám.“⁵⁶ Krajský soud v Ostravě přiznal žalobě odkladný účinek⁵⁷, město má tedy do přijetí soudního rozhodnutí o celé záležitosti zákaz jakéhokoli dalšího postupu. Řešení této patové situace, natož dokončení samotného obchvatu, jsou v nedohlednu.

Obrázek 15: Varianty obchvatu



9.4 Integrovaná prevence a omezování znečištění

Dne 31. ledna 2008 byla Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje předána dokumentace pro vydání rozhodnutí o integrované prevenci a omezování znečištění (dále jen IPPC – Integrated Pollution Prevention and Control). Bez tohoto rozhodnutí by nebylo možné zahájit provoz v nošovickém závodě Hyundai. Společnost HMMC v tomto dokumentu připomíná, že nošovická lakovna jako největší potenciální zdroj znečištění bude patřit k absolutní evropské špičce. Spolu se společností DuPont,

⁵⁶ Citace: <<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/208562248420011-nedej-se>>

⁵⁷ Zdroj: <http://www.obchvatfm.cz/images/dokumenty/usneseni_odkladny_ucinek_obchvat_fm_ostr.pdf>

předním světovým výrobcem barev a laků pro automobilový průmysl, aktivně hledá cesty ke zkvalitnění laků a tedy i ke snížení možných škodlivin. Společnost DuPont se na žádost HMMC zavázala urychlit vývoj nových technologií laků (vodou ředitelných), aby tyto byly na trhu již v roce 2011. Minimální podíl rozpouštědel v lacích umožní snížit emise aromatických uhlovodíků natolik, že si to dnes nedovedeme ani představit.

Hyundai se v tomto dokumentu dále zavazuje co nejvíce chránit životní prostředí v lokalitě, ve které staví svůj závod, a nechce dále přispívat k většímu znečištění, než jaké v kraji již je. Podle studie HMMC budou výsledné objemy emisí VOC (těkavé organické látky) z lakovny po plném uvedení automobilky do provozu představovat pouze 47% hodnoty původně předpokládané stanoviskem EIA.

Ekologům je však i toto málo a proto se 8.5.2008 ozývají s připomínkami⁵⁸, týkajícími se hned několika oblastí. Jedná se zejména o ovzduší a odpadní vody. Hyundai se v dokumentaci IPPC zavazuje dodržet hladinu emisí na úrovni 16g/m², zatímco EPS požaduje snížení limitu až na 10g/m². Ekologům se nelíbí ani parametry budované čistírny odpadních vod – vycházejí z názoru, že použitím vhodnějších technologií by bylo možné dosáhnout ještě nižších hodnot vypouštěných škodlivin, což je vzhledem ke stavu životního prostředí v dané lokalitě více než žádoucí. Ve zprávě je navíc uvedeno, že podklady společnosti HMMC předložené stavebnímu úřadu v Dobré ohledně stavebního povolení výše zmíněné ČOV obsahovaly jiné údaje, než jaké jsou uvedeny v IPPC. EPS navíc znovu kritizuje fakt, že primárním zdrojem vody pro výrobní závod Hyundai je řeka Morávka, na kterou jsou ovšem vázána specifická rostlinná společenstva. Analýza případného vlivu provozu automobilky na tuto lokalitu však není nikde zpracována. Posledním bodem kritiky je plánovaná doprava maximálního možného množství surovin po železnici – o tomto záměru se totiž nikde ve zprávě IPPC nepíše. O tři týdny později přidává EPS ještě 1 připomínku týkající se odlučovače olejových látek z dešťové vody.

Hyundai reaguje 10. června 2008 a rozhodně popírá, že by údaje uvedené v připomínkách EPS byly relevantní. Co se týče emisí v ovzduší, uvádí, že při

⁵⁸ zdroj: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/08-05-200-pripominky_ippc-hmmc.pdf>

splnění požadovaného limitního množství 10g/m^2 není možné splnit nároky na kvalitu laku. Znovu proto připomíná spolupráci se společností DuPont, která usilovně pracuje na vývoji nových typů vodou ředitelných laků, aby emisní zátěž mohla být co nejmenší.

Co se týče odpadních vod, Hyundai jakkoli odmítá, že by použité technologie neodpovídaly nejmodernějším standardům a byly snad méně účinné než jiné. Navíc uvádí, že podklady pro integrované povolení obsahují stejné údaje jako žádost o povolení změn stavby ČOV předložené stavebnímu úřadu v Dobré.

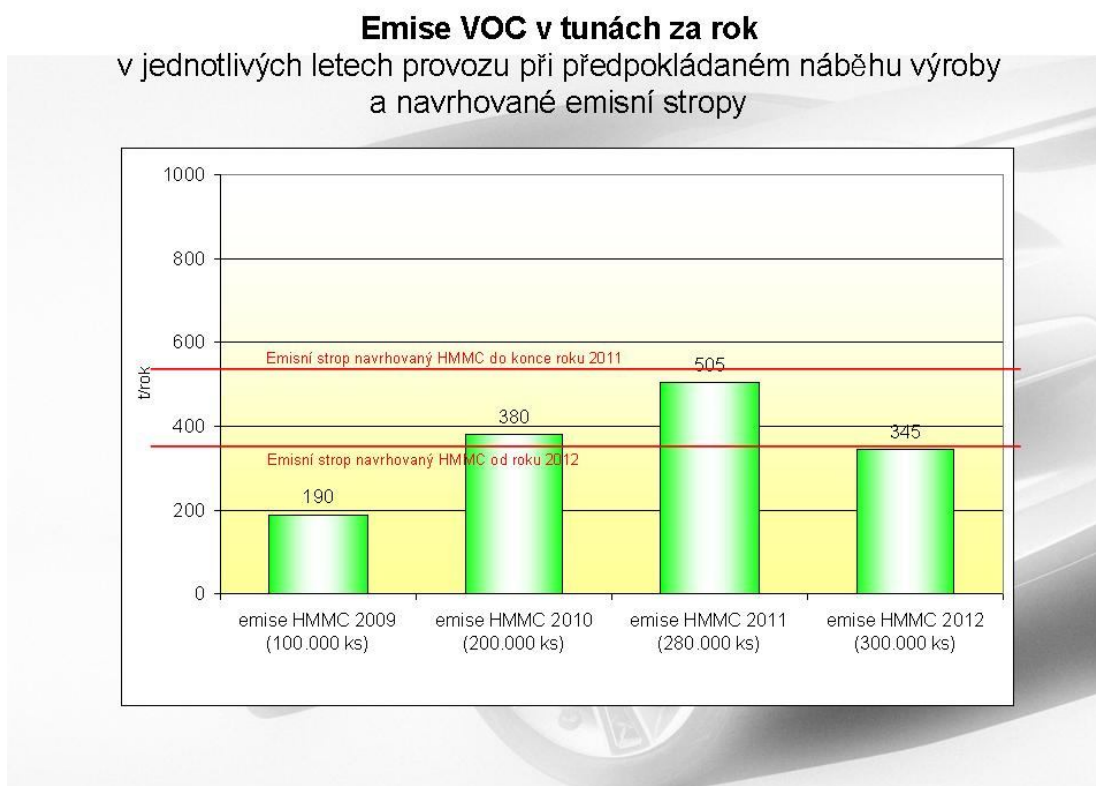
Hyundai také odmítá jakýkoli zásah do EVL Niva Morávky, neboť se zavazuje čerpat vodu potřebnou pro provoz závodu přímo z přehradní nádrže Morávka (v případě potřeby z přehradní nádrže Šance), tudíž o zásahu do chráněné údolní nivy nemůže být řeč. Bod železniční dopravy je podle HMMC v žádosti o vydání integrovaného povolení zmíněn dostatečně, přičemž konkrétní podobu bude podrobněji rozebírat slíbená logistická studie.

Ekologickému právnímu servisu toto ubezpečení zjevně nestačí a nestačí mu ani Vyjádření odborně způsobilé osoby (dále OZO) – společnosti CENIA – zpracované na žádost Moravskoslezského kraje. Dle jeho slov z 10. června 2008 „Vypořádání připomínek účastníků řízení je provedeno velmi nedostatečně, pochybnosti vznesené některými účastníky týkající se zejména: souladu s BAT, celkových emisí VOC a návrhu některých podmínek provozování tak zůstaly nevyjasněné.“⁵⁹

Společnost HMMC i v této absurdní situaci vydává dne 27. června 2008 další stanovisko, v němž ubezpečuje všechny zainteresované strany o svých úmyslech co nejméně zasáhnout do životního prostředí a splnit všechny reálné požadavky vedoucí k udržení co nejpříjemnějších podmínek v okolí závodu. Zmiňme snad jen srovnání s ostatními automobilkami v ČR v otázce emisních stropů VOC: Hyundai Nošovice se zavazuje dosáhnout maximální hodnoty 25g/m^2 , zatímco konkurenční TPCA v Kolíně má hranici 35g/m^2 a mladoboleslavská Škoda Auto dokonce 45g/m^2 .

⁵⁹ Citace: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/10-06-2008-vyjadreni_cenia_garde.pdf>

Graf 1: Předpokládané emise těkavých organických látek v HMMC



9.5 Sadové úpravy

Dalším sporným bodem se stává ozelenění výrobního areálu Hyundai v Nošovicích. Jak již bylo zmíněno v první části práce, při prvotních představbních úpravách terénu se některé z původních stromů ponechaly v zásobě pro následné ozelenění, aby mohly být po dokončení stavebních prací znovu implementovány do své domovské lokality. K těmto stromům má přibýt další množství nové zeleně sloužící ke zkrášlení areálu a k jeho lepšímu vizuálnímu sloučení s okolní krajinou. Odborná studie společnosti LÖW & spol., s.r.o. „Posouzení stavby průmyslové zóny Nošovice z hlediska krajinného rázu v k.ú. Nošovice“ ze dne 7. září 2006, detailně rozebírá nejvhodnější řešení sadových úprav a doporučuje konkrétní opatření, kterými se Hyundai má při ozeleňování areálu řídit (tento závazek plyne z čl. 15 uzavřené Deklarace porozumění⁶⁰ a ze Stanoviska EIA).

⁶⁰ Viz Příloha č. 2 Deklarace porozumění

Ekologický právní servis dne 3. dubna 2008 připomínkuje projekt sadových úprav, který předkládá HMMC. Terčem kritiky se stává především nedůslednost v naplňování doporučení Studie LÖW & spol., s.r.o., např. nedostatečná obnova původních pásů přirozené zeleně v trasách rušených potoků Řepník a Pazderník – HMMC navrhuje pouze jednoduchou řadu dubu letního namísto doporučeného min. 20m širokého pásu vzrostlé zeleně, tedy alespoň dvojité, ne-li trojitě řady dřevin, navíc v celé délce původních potoků, ne jen v určité části. Dále pak EPS připomíná nutnost výsadby alejí okolo původních polních cest vedoucích skrz areál a také pravoúhlého sadu v prostoru jižně od administrativní budovy, se kterými v projektu HMMC není téměř vůbec počítáno. Naopak souvislý pás dřevin okolo celého areálu Hyundai, který projekt obsahuje, studie LÖW & spol., s.r.o. důrazně odmítá a zdůvodňuje to přílišným rušivým zásahem do krajiny.

Nejvíce kritizovaným prvkem je však původnost rostlin. Jak Stanovisko EIA, tak i Studie LÖW & spol., s.r.o. zavazují Hyundai k výsadbě pouze geograficky původních druhů rostlin a stromů, které jsou přizpůsobené místním podmínkám, a to jak půdním, tak klimatickým. Společnost HMMC však tento argument při zpracovávání projektu sadových úprav nevzala v úvahu a navrhla vysadit v areálu nepůvodní zeleň, např. čínské javory, americké duby, červeně kvetoucí hlohy, červené lísky apod⁶¹.

Posledním ekology požadovaným prvkem je umístění mobilní zeleně na plochu CBU – odstavného parkoviště pro hotové automobily, aby velká vybetonovaná plocha nepůsobila příliš nápadně.

Dne 5. května 2008 přichází odpověď ze strany Hyundai. Společnost se k připomínce ekologů staví velice vstřícně a zavazuje se vysázet aleje podél cest i sad před administrativní budovou, doplnit druhou řadu stromů okolo potoků Řepník a Pazderník, aby byla dodržena šíře 20m, i vyměnit nepůvodní druhy dřevin za druhy původní, přestože návrh s nepůvodními dřevinami byl projednán a odsouhlasen odborem životního prostředí Magistrátu města Frýdku-Místku.

⁶¹ Zdroj: <<http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/03-04-2008-vyjadreni-sadove-upravy.pdf>>

Obrázek č. 16: Upravený dřevinný pás v trase původního potoka Řepník



Nicméně nad poslední připomínkou EPS zřejmě zůstal rozum stát i společnosti HMMC, neboť její vyjádření mluví za vše: „Na ploše CBU ovšem považujeme umístění stromů (byť solitérních či ve formě mobilní zeleně) za velmi problematické s ohledem na systém provozu parkoviště hotových automobilů a zejména jejich možného poškození či znečištění. Navrhujeme však vyznačit trasu cesty na ploše CBU například pomocí zeleného nátěru plochy – prosíme o Vaše vyjádření.“⁶²

Vstřícný krok ze strany Hyundai Motor Manufacturing Czech ovšem Ekologickému právnímu servisu nestačí, a proto dne 5. června 2008 zasílá nejen automobilce, ale zároveň i Moravskoslezskému kraji, Ministerstvu průmyslu a obchodu a Agentuře pro podporu podnikání a investic Czechinvest Oznámení o porušení čl. 15 Deklarace porozumění a Výzvu k odstranění jejího porušování ve věci implementace doporučení studie Löw & spol., s.r.o.. Vypořádání připomínek ze strany HMMC je podle EPS naprosto neakceptovatelné, a proto žádá o okamžité

⁶² Citace: <<http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/05-05-2008-HMMC-sadove-upravy.PDF>>

zastavení již započaté výsadby a předložení zásadně upraveného projektu sadových úprav, který bude důsledně dodržovat všechna doporučení Studie Löw & spol., s.r.o. a ve kterém budou náležitě zapracovány veškeré připomínky a návrhy EPS. V případě nedodržení těchto požadavků do 15 dnů se EPS zavazuje uveřejnit v evropsky významných médiích článek o velikosti 1/3 novinové stránky o tom, že Hyundai nerespektuje povinnosti vyplývající z Deklarace porozumění, a to na náklady společnosti HMMC⁶³.

Hyundai reaguje osobní schůzkou zástupců své společnosti včetně prezidenta HMMC Eok Jo Kima se zástupci EPS dne 13. června 2008. Na té je dohodnuto, že výsadba stromů a keřů v areálu nošovické automobilky se přeruší a bude se v ní pokračovat až na podzim, kdy bude již snad úspěšně projednán znovu upravený návrh sadových úprav.

Během letních měsíců je z hlediska sadových úprav na „ekologicko-automobilovém bojišti“ klid, nicméně dne 8. října 2008 se na scénu opět vydává Ekologický právní servis a zasílá Hyundai Výzvu k doložení plnění čl. 15 Deklarace porozumění: „Vzhledem k tomu, že kalendářní podzim začal již před více než třemi týdny, dovolujeme si požádat, abyste nás urychleně informovali o stavu zpracování návrhu sadových úprav, době, kdy nám bude návrh zaslán a kdy by měl být stranami Smlouvy projednán. Do doby, než tento projekt bude dotčenými stranami schválen, HMMC není oprávněn realizovat sadové úpravy dle původního návrhu, neboť by tímto porušil čl. 15 Smlouvy.“⁶⁴

Hyundai reaguje omluvou za časovou prodlevu, kterou odůvodňuje nenalezením vhodné společnosti, která by byla schopná v daném časovém úseku nový projekt kvalifikovaně zpracovat. Termín tak posouvá na jaro 2009, přičemž zimní období považuje za dostatečně dlouhé k projednání veškerých případných připomínek ze strany EPS. V dalším dopise pak následně upřesňuje vybranou firmu, která zpracuje projekt sadových úprav v souladu se Studií společnosti Löw & spol., s.r.o., a také využití již zakoupených nepůvodních dřevin jejich osazením do

⁶³ Zdroj: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/05-06-2008-porusení_deklarace_sadove_upravy.pdf>

⁶⁴ Citace: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/08-10-2008_vyzva_dolozeni_plneni_sadove_upravy_eps.pdf>

vnitřního prostoru mezi výrobními halami, kde nebudou nikterak rušivým prvkem vzhledem k okolní krajině a kde jejich výsadbu povolila i výše zmiňovaná Studie.

Obrázek 17: Dřevinná výsadba mezi výrobními halami HMMC



Další zprávy o průběhu výsadby nejsou známy, proto předpokládám, že obě strany se dohodly na požadavcích EPS a areál bude ozeleněn v souladu se Studií Löw & spol., s.r.o. a tedy i s Deklarací porozumění a Stanoviskem EIA.

9.6 Dceřiné společnosti Dymos a Hysco

Během června a července 2008 se v médiích objevují další obvinění společnosti HMMC ze strany Ekologického právního servisu. Opět se jedná o nepovolené stavby, tentokrát dceřiných společností Hyundai – Dymos a Hysco.

První z nich, společnost Dymos, je dodavatelem sedadel do automobilů. V rámci stavebního povolení byla schválena v areálu Hyundai Nošovice hala Dymos jako montovna autosedaček. Jenže rozšíření využití haly o výrobu polyuretanových výplní do sedaček a sklad nebezpečných chemických látek bylo ohlášeno až po vydání stavebního povolení. EPS zde upozorňuje na možnost znečištění životního prostředí a podává tedy nejdříve odvolání proti stavebnímu povolení, a poté i žalobu ke Krajskému soudu v Ostravě. Jednání Hyundai se stavebním úřadem označuje EPS jako tzv. „salámovou metodu“, kdy investor vybuduje nejprve ty části projektu, které jsou bezproblémové, a teprve poté zažádá o povolení kontroverzních součástí. Tento postup je pro investora mnohem jistější, co se týče získání požadovaného povolení, protože úředníci jsou v tu chvíli tlačeni do schválení ze dvou stran. Investorem samotným a také státem, který investici jako takovou podporuje a navíc je de facto zaměstnavatelem daných úředníků, kteří mají schvalování projektu ve své kompetenci. Nepovolení příslušných změn v projektu znamená mnohamiliardové ztráty – a těm je potřeba se vyhnout.

Krajský soud v Ostravě následně zakázal pokračovat ve stavbě továrny Dymos až do konečného rozhodnutí a proto se firma obrátila na Ekologický právní servis s návrhem na mimosoudní vyrovnání. EPS dle svých slov ověřil veškeré dopady nově plánovaných technologií na životní prostředí a usoudil, že vlastně nejsou nijak významné. Dále vypracoval sérii požadavků, které má Dymos splnit, jinak bude finančně sankcionován, a poté celou žalobu stáhnul. Dle vyjádření EPS jim „z této dohody neplyne žádný přímý ani zprostředkovaný finanční prospěch“⁶⁵. Nabízí se tedy otázka, proč se EPS prvně tolik angažoval v zastavení stavby z důvodu významných dopadů na životní prostředí, když teď tyto dopady považuje za zanedbatelné...

Druhou – dle EPS – nepovolenou stavbou v areálu Hyundai Nošovice je výrobní závod společnosti Hysco, dceřiné společnosti HMMC. Výstavba haly na zpracování ocelových svitků byla totiž údajně započata bez stavebního povolení. Hyundai se od této informace distancuje, neboť zodpovědnost za stavbu leží v rukou

⁶⁵ Citace: <<http://www.eps.cz/cz2115224tz/tiskove-zpravy>>

přímo firmy Hysco – dceřiné společnosti HMMC. Ta se k případu pro jistotu nevyjadřuje vůbec.

Obrázek 18: Vizualizace výrobní haly Hysco



Nicméně nutno podotknout, že i přes všechny problémy a komplikace, které (někdy méně, někdy více oprávněně) ekologové kolem Hyundai rozvířili, automobilka zdárně dokončila stavbu a dne 3. listopadu 2008 úspěšně rozjela výrobu automobilů.

10. UVEDENÍ DO PROVOZU

„Blahopřeji pracovníkům Hyundai Motor Manufacturing Czech i pracovníkům všech dodavatelských a spolupracujících firem k tomuto historickému úspěchu. Děkuji všem za mimořádné pracovní nasazení, s jakým se podařilo za jeden a půl roku postavit a zprovoznit nejmodernější automobilový závod v Evropě – jsem si jistý, že tento výkon vejde do moderní průmyslové historie.“⁶⁶

Těmito slovy začal prezident společnosti HMMC novou éru v historii nošovického závodu korejské automobilky Hyundai. Dne 31. října 2008 vydal Stavební úřad v Dobré souhlas se zkušebním provozem pro výrobní haly závodu HMMC. Stavbu zkontrolovali pracovníci Stavebního úřadu i Hasičského záchranného sboru Moravskoslezského kraje a nic už tedy nestojí v cestě tolik očekávané výrobě. V pondělí 3. listopadu se tedy vozy Hyundai i30 rozjedou ke svým novým majitelům – do České Republiky, ale i do celé Evropy. Zákazníci už tak nemusejí čekat dlouhé měsíce na dodání svých vysněných automobilů až z Koreje.

Výroba začala v 9 hodin ráno malou firemní slavností za účasti vedení společnosti a zaměstnanců HMMC i některých dodavatelských firem. O týden dříve získala povolení zkušebního provozu i převodovkárna v Nošovicích, na jejíž produkci už i čekal sesterský závod Kia Motor v Žilině, takže tomu, aby první sériově vyrobený vůz na severní Moravě sjel z výrobního pásu, už nic nebrání.

Miroslav Kačmarčík, starosta obce Nošovice, v jejímž katastrálním území se automobilka nachází, okomentoval pondělní start výroby podstatně méně pompézně, než prezident HMMC Eok Jo Kim, nicméně stále dosti vzletně: „Hyundai obci zatím přinesl jen prach. Prachy žádné. Věřím, že bude vstřícnější, až začne vyrábět.“⁶⁷ I pod jeho sarkasmem je však cítit pozitivní nádech.

Jenže nic není černobílé a o pouhé dva dny později přichází další mediální přestřelka – a tentokrát velmi peprná. EPS znovu poukazuje na stavby v areálu Hyundai Nošovice, které nesplňují kritéria stavebních povolení. Tentokrát je to dle

⁶⁶ Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=80>

⁶⁷ Citace: <<http://ekonomika.ihned.cz/c1-29758420-z-nosovic-vyjizdeji-prvni-ceske-vozy-hyundai>>

jejich slov už 7 objektů, které nejsou řádně povoleny Stavebním úřadem v Dobré a které jsou tedy postaveny nezákonně. Jedná se například o administrativní budovu, sklad hotových aut, parkovací a nakládací plochy atd. Jiří Nezhyba, právník sdružení EPS, počítá, kolik staveb celkem se za dobu budování výrobního závodu v Nošovicích začalo stavět v rozporu se stavebním povolením nebo dokonce úplně bez něj. Výsledné číslo se podle něj blíží třicítce. Pak k tomu dodává: „Hyundai navíc manipuluje veřejnost a dokonce i své zaměstnance, když ve svém firemním zpravodaji o porušování zákonů při výstavbě továrny informuje zavádějícím způsobem, a to v seriálu s výmluvným názvem 'Mýty a pověry o HMMC'“. ⁶⁸ Velmi ostrá kritika porušování zákonů ze strany Hyundai je argumentačně podložena výtahem ze stavebního zákona a přesným popisem procesu povolování změn staveb ve vztahu k již vydaným stavebním povolením.

Reakci Hyundai ze dne 6. listopadu 2008 nelze než ocitovat: „Tisková zpráva Ekologického právního servisu (EPS) je jen dalším rituálním tancem, tentokrát načasovaným ke spuštění sériové výroby v závodě Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) v Nošovicích. V úterý 4. listopadu zaslali ekologičtí právníci společnosti HMMC e-mailem dopis, ve kterém žádají o vysvětlení aktuálního stavu, a den nato, ve středu 5. listopadu, bez toho, že by vyčkali na odpověď, rozeslali do médií svou tiskovou zprávu. Společnost HMMC sděluje, že ke všem objektům, bezprostředně souvisejícím s výrobou aut v nošovickém závodě, získala od stavebního úřadu v Dobré buď povolení zkušební provozu nebo povolení předčasného užívání a jejich provoz tak není v rozporu se zákonem. Uvedená povolení se nevztahují na administrativní budovu, která je ovšem ještě stále ve výstavbě, společnost HMMC ji nevyužívá a administrativa HMMC nadále obývá provizorní areál z unimo buněk na okraji parkoviště hotových vozů.“ ⁶⁹

V pondělí 10.11.2008 vedení společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech svolalo oficiální zahájení výroby za účasti významných hostů, jako např. ministra průmyslu a obchodu Martina Římana, hejtmana Moravskoslezského kraje Evžena Tošenovského a dalších. Na programu byla kromě oficialit a briefingu

⁶⁸ Citace: <<http://www.eps.cz/cz2128630tz/tiskove-zpravy>>

⁶⁹ Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=82>

s novináři i prohlídka nošovického závodu. Ministr průmyslu a obchodu Martin Říman se ve svém projevu zaměřil na budoucnost a vyčíslil vliv nošovické produkce Hyundai na HDP kolem 1% ročně a saldo obchodní bilance státu na výši cca 50 miliard ročně. Moravskoslezský hejtman Evžen Tošenovský se naopak vrátil ke kořenům celé investice a připomenul problémy s odkupy pozemků. Nicméně dle jeho slov věří, „že lidé po čase zapomenou na nepříjemnosti, které provázely výstavbu. Přeji jim, aby začali žít s Hyundai jako s dobrým sousedem. Snad tady mnohé čeká jejich životní kariéra.“⁷⁰ Ovšem ani toto oficiální zahájení výroby se neobešlo bez zásahu ekologů.

EPS vydává dne 10. listopadu 2008 další tiskové prohlášení, ve kterém „považuje za nutné připomenout, že automobilka dosáhla zahájení výroby za cenu opakovaného porušení zákonů a vážných problémů při plnění smluvních závazků podle Deklarace porozumění.“⁷¹ Čtyřstránkový dokument zveřejněný na stránkách www.eps.cz shrnuje veškeré přečiny HMMC v souvislosti s chybějícím stavebním povolením, neohlášenými změnami staveb a neplněním požadavků stanoviska EIA a Deklarace porozumění. Hyundai tentokrát nechává zprávu bez komentáře.

Velká sláva na půdě nošovického závodu se však konala i o den později, tedy 11. listopadu 2008. Byl totiž předáván první v ČR vyrobený vůz Hyundai i30 – nová majitelka si pro něj přijela až z Chomutova. Jako první zákazník měla výsadní právo prohlédnout si celý areál automobilky a poobědvat v korejské kantýně.

Dalšími zákazníky se stalo devět středních technických škol a učilišť v regionu a také Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, které dostaly 28 vozů Hyundai i30 jako dárek ke studijním účelům. Tyto vozy pocházejí ze zkušební výroby a nejsou proto určeny pro běžný provoz. Budou tedy sloužit výhradně jako statická učební pomůcka. Společnost HMMC má tak nastartovánu spolupráci se školskými zařízeními v oblasti severní Moravy a chce tímto krokem podpořit kvalitní přípravu studentů na budoucí povolání – a to třeba právě v závodu Hyundai v Nošovicích.

⁷⁰ Citace: <<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=621739>>

⁷¹ Citace: <<http://www.eps.cz/cz2129441tz/tiskove-zpravy>>

10.1 Sériová výroba spuštěna naplno

5000 vozů. To byl expediční cíl oddělení Podpory prodeje na listopad 2008. Tento cíl byl úspěšně splněn a první vyrobená auta směřovala na trhy západní a střední Evropy. Díky kampani „Made in CZ“ (vyrobena v České republice) byla tato auta vyrobena v českých národních barvách – bílé, modré a červené.

Dne 17. února 2009 přijel do nošovické automobilky první vlak, který z Koreje dovezl výrobní díly. Železniční vlečka je zpočátku využívána pouze pro dopravu dílů, nicméně do budoucna bude sloužit i jako distribuční kanál pro hotové vozy.

10.2 Omezení výroby

Přestože Hyundai jako jediná automobilka v České republice ještě v prosinci 2008 tvrdila, že žádné omezení výroby z důvodu poklesu poptávky v době světové krize nehrozí, už 7. ledna 2009 vedení rozhoduje o zkrácení pracovního týdne na pouhé čtyři dny. Poptávka po nových vozech na světovém automobilovém trhu se natolik propadla, že se společnost uchýlila k řešení zastavit v pátek všechny výrobní linky a zaměstnance poslat domů se 68% platu. Eok Jo Kim, prezident společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech, k této situaci řekl: „Zkrácení výrobního týdne o jeden den je pro nás velmi nepříjemné řešení, ale s ohledem na situaci na evropském automobilovém trhu je to jediné realistické východisko.“⁷²

Toto opatření se samozřejmě nedotklo pouze stávajících zaměstnanců HMMC, ale i nových uchazečů o zaměstnání v nošovické automobilce. Firma totiž dočasně pozastavila veškerý nábor pracovníků a odložila i plánovaný start druhé pracovní směny. Naštěstí ne na dlouho – koncem února se poptávka po korejských vozech ze severní Moravy zvýšila natolik, že už 2. března 2009 se opět rozjel nábor pracovníků na druhou směnu a HMMC obnovilo výrobu v celém pracovním týdnu.

Růst poptávky po vozech Hyundai lze vidět i v dosažených číslech, zatímco objem prodeje v dubnu klesl v celém odvětví o 12,3 procenta, korejská značka

⁷² Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=88>

dosáhla navýšení prodeje o 10 procent. Získala tak podíl 2,3 procenta na evropském trhu nových automobilů (období leden – duben 2009), přičemž ve stejném období předcházejícího roku dosahoval její podíl na trhu pouze 1,7 procenta.

10.3 Práce na druhé směně

Dne 7. září 2009 se v nošovické automobilce rozjíždí druhá směna. Poptávka po vozech Hyundai i30 a také plánovaný začátek sériové výroby vozů Kia Venga koncem roku 2009 si vynutily více zaměstnanců a vícesměnný provoz.

Dopolední směna od 7 hodin do 15:45 tedy zůstává a k ní se přidává noční směna od 22:15 do 7:00 hodin ráno. Pracovní týden začíná v pondělí ráno dopolední směnou a končí v sobotu ráno směnou noční. Pracovníci tak vždy odpracují 5 dní a mají volný víkend, přičemž směny se po týdnu střídají. Volbu noční směny namísto např. odpolední zdůvodňuje vedení jednak snazší dopravou do závodu (menší provoz na silnicích než v hodinách dopravní špičky), jednak volným odpolednem pro zaměstnance, kteří se tak mohou věnovat svým rodinám či koníčkům apod.

V souvislosti se zahájením dvousměnného provozu byla také ukončena činnost Náborového centra Hyundai v Ostravě. Vzhledem k faktu, že všichni potřební zaměstnanci jsou řádně vybráni, proškoleni a již zahájili svou kariéru v severomoravské automobilce, není už tedy aktivita náborového centra potřeba. Rozšíření výroby na třísměnný provoz a výrobní kapacitu 300 tisíc automobilů ročně se plánuje až na rok 2011, kdy možná bude činnost centra v určité podobě obnovena, nicméně pro tuto chvíli pozbývá masivní personální středisko významu a pouze by odčerpávalo finanční zdroje. Nábor individuálních pracovníků tak bude nadále probíhat už pouze přímo v areálu HMMC v Nošovicích.

10.4 Dostavba druhé haly převodovkárny

V září 2009 oznámila společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech svůj záměr postavit v Nošovicích vedle stávající haly na výrobu převodovek druhou takovouto výrobní halu. Tímto krokem by Hyundai zdvojnásobila svou výrobní kapacitu na převodovky. Nová produkce by měla směřovat do sousedního žilinského

závodu a sloužit tak sesterské společnosti Kia Motor Slovakia. Stavební projekt haly i potřebné dokumenty už jsou hotové, stavět se má začít přibližně v květnu 2010 a zaměstnáno zde bude dalších 256 lidí.

Z dostupných spisů EIA – posouzení vlivů na životní prostředí pro novou převodovkárnu – je patrné, že záměr nijak výrazně nezasáhne do životního prostředí ani do života místních obyvatel. Nedotkne se zemědělské půdy (ta již byla zabrána průmyslovou zónou jako takovou), zdrojů vody, lesních porostů ani významných krajinných prvků. Tím, že se jedná o novou halu budovanou uvnitř již existující průmyslové zóny, jsou dopady na krajinu v tomto ohledu naprosto zanedbatelné, ne-li přímo nulové.

Otázkou zůstávají emise hluku a spalin, které se zvětšením objemu výroby zcela jistě vzrostou také. Jedná se zejména o technologické a energetické zdroje a související dopravu. Nicméně hluková studie předpokládá navýšení hlukové zátěže o běžný stupeň, zejména z provozu chladicích jednotek a prachových filtrů umístěných na střeše či podél stěn haly. Tento nárůst by neměl být nijak výrazný a mimo areál závodu by se prakticky neměl projevit. Stejně tak emise tuhých znečišťujících látek (TZL) by však podle modelů ani při zvýšeném objemu výroby neměly překročit stanovené limity. Ani nárůst dopravy směřující do či z nové převodovkárny by neměl být nijak zásadní, v průměru se jedná o necelé jedno nákladní vozidlo za hodinu navíc oproti současnému stavu.

EIA v tomto směru řeší i nakládání s odpadními vodami a odpady jako takovými a důsledně zavazuje Hyundai využívat možnosti třídění odpadů a jejich odborné likvidace specializovanými firmami dle zákona č. 185/2001 Sb. a jeho platných dodatků a prováděcích vyhlášek č. 381/2001 Sb., 383/2001 Sb. a 384/2001 Sb. Pokud tedy Hyundai dodrží všechna stanovená doporučení, nebude vliv nové haly na výrobu převodovek na okolní obyvatelstvo ani životní prostředí nijak podstatný.

11. ÚSPĚCHY, KOMPLIKACE

11.1 Úspěch poprvé – Slavnostní zahájení výroby

Dne 24. září 2009 proběhl v nošovické automobilce slavnostní akt zahájení výroby, tzv. Grand Opening Ceremony. Pozváno bylo několik set významných hostů jak z České republiky, tak z Jižní Koreje. Na programu byla prohlídka závodu, tisková konference či proslovy významných osobností a jejich podepisování na symbolický vůz Hyundai i30, který je dnes vystaven v přízemí administrativní budovy. Přestože závod produkuje korejské vozy už od listopadu loňského roku, dosud byla výroba pouze zkušební. Ta se však osvědčila a tímto dnem tedy začíná běžet standardní sériová výroba. Je tedy jasné, že Hyundai opravdu má důvod k oslavě.

Necelý rok po spuštění sériové výroby, v září 2009, tedy vypadají čísla vztahující se k nošovickému závodu takto⁷³:

Celková investovaná částka:	25 miliard korun
Výrobní kapacita / rok:	200 tisíc vozů
Počet zaměstnanců HMMC:	2000
Počet nových pracovních míst v dodavatelských firmách:	4000
Objem produkce určené pro Evropský trh:	90%
Objem produkce určené pro Střední východ a Afriku:	10%

V roce 2011 má kapacita výroby dosáhnout 300 tisíc vozů ročně, přičemž provoz továrny by měl být třísměnný.

⁷³ Zdroj: HMMC News, číslo 10/2009, str. 4

11.2 Úspěch podruhé – Eco Drive 2009

Velkým úspěchem firmy v oblasti ekologie automobilového průmyslu je výroba zcela nových modelů vozů i30 s dieselovým motorem a zařízením ISG (Idle Stop&Go), které samo vypíná spalovací motor např. při zastavení na semaforu. Doposud byla tímto unikátním systémem vybavena pouze auta s benzínovými motory, Hyundai proto přišel s absolutní novinkou. Zařízení má snížit spotřebu nafty až na průměrné 4l na 100km a navíc má snížit i emise CO₂.

Na podporu těchto modelů připravila společnost akci s názvem „Eco Drive 2009“, kdy motorističtí novináři z České republiky, Slovenska, Rakouska a Norska měli možnost ve čtvrtek 1. října 2009 usednout za volanty těchto nových modelů a sami si při cestě do své vlasti vyzkoušet jízdní vlastnosti ekologicky šetrných automobilů 21. století.

Hyundai Motor Manufacturing Czech má v plánu uskutečnit z této první akce tradici a příští jízdy „Eco Drive“ pro novináře z dalších evropských zemí plánuje na jaro 2010.

11.3 Úspěch potřetí – Výroba modelu Kia Venga

Dne 2. listopadu 2009 se v nošovickém závodě začal vyrábět model sesterské automobilky KIA – vůz Kia Venga. Po modelech Hyundai i30 a Hyundai i30cw (verze kombi) se jedná o třetí model vyráběný v severomoravské automobilce. Prvních 60 aut jasně červené barvy bylo připraveno k převzetí v pátek 3. prosince 2009. Přijeli si pro ně dealeři značky Kia z celé republiky, zájemci o tyto vozy si je tedy mohli zakoupit ještě do konce roku.

11.4 Komplikace poprvé – Omezení dopravy

Dne 27. května 2009 dostává vedení Hyundai Motor Manufacturing Czech dopis od občanského sdružení Půda pro život, jednoho ze signatářů Deklarace porozumění. V tomto dopise je uvedeno, že se neustále zvyšuje množství vozidel projíždějících přes obce Nošovice a Nižní Lhoty do závodu Hyundai, a to jak kamionů, tak i osobních automobilů zaměstnanců HMMC. Občanské sdružení Půda

pro život se odvolává na čl. 13 Deklarace porozumění a žádá Hyundai o okamžitou nápravu tohoto nežádoucího stavu.

Těžkou soudit, na čí straně je pravda, neboť kolem areálu HMMC je vybudována okružní silnice, která je určena speciálně pro dopravu do i ze závodu a to jak pro kamiony, tak i pro vlastní potřebu zaměstnanců samotných. Toho se také drží Hyundai ve své odpovědi na výše zmíněný dopis.

Pan Petr Michník, právník společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech, nejdříve zmiňuje, že tvrzení o nárůstu počtu projíždějících vozidel přes obce Nošovice a Nižní Lhoty je pro něj naprostým překvapením, protože nikdo si na tento problém dosud nestěžoval. Následně uvádí, že průjezd kamionů musí být pouze náhodný, určená okružní cesta do závodu je nejkratší a také nejlépe průjezdná. Podle jeho názoru může být vysvětlení projíždějících kamionů pouze dvojí:

a) řidič kamionu přijede dříve, než je plánovaný čas nakládky nebo vykládky, a vzniklou časovou mezeru vyplní tím, že se zajede do Nošovic např. najíst;

nebo

b) řidič bloudí.

První variantu považuje pan Michník za málo pravděpodobnou a druhou variantu slibuje vyřešit přidáním ještě výraznější cedule označující hlavní příjezdovou cestu do závodu.

Co se týče dopravy zaměstnanců osobními automobily, pan Michník připouští, že v době začátku a konce směny, tedy při zvýšené kumulaci dopravy dovnitř a vně závodu, mohou někteří zaměstnanci místo okružní komunikace využívat silnici vedoucí přes zmíněné obce. Nicméně tato komunikace je veřejná a vedení společnosti nemůže zaměstnancům nařídit, aby ji nepoužívali. Manažeři sami proto udělali jakýsi „mini-průzkum“, kdy sledovali právě v exponované době mezi 15:50 a 16:15 provoz automobilů jedoucích ze závodu, přičemž vozidel odbočujících do obce Nošovice napočítali cca 60. Vzhledem k běžnému provozu v této obci není krátkodobé navýšení o tento počet aut dle jejich slov nijak zásadní.

Do hry se ovšem opět vkládá i Ekologický právní servis a požaduje po Hyundai písemné doložení smluv či jiných dokumentů, které by prokázaly, že dodavatelské kamiony nejezdí do závodu HMMC ve dnech klidu podle čl. 13 Deklarace porozumění. Toto omezení dopravy vozidel nad 7,5t se týká:

- Všech sobot v červenci a srpnu v době od 7:00 do 20:00 hodin
- Dalšíh 12 sobot v roce v době od 7:00 do 20:00 hodin
- Všech nedělí v roce v době od 00:00 do 22:00 hodin
- Státních svátků v době od 7:00 do 22:00 hodin

Odpověď HMMC je velice stručná: V uvedené době „výroba v HMMC neprobíhá.“⁷⁴ Bohužel, dle dostupných informací, také nepravdivá. Ekologický právní servis zadal Ing. Janu Kudělkovi z Frýdlantu nad Ostravicí zakázku na provedení monitoringu nákladní dopravy související s provozem HMMC a výsledky tohoto monitoringu⁷⁵ nejsou pro Hyundai nijak pozitivní. Podle tohoto šetření totiž automobilka mnohonásobně překračuje závazky plynoucí z Deklarace porozumění.

Monitoring byl proveden během tří prázdninových víkendů (15. – 16. 8. 2009; 22. – 23. 8. 2009; 29. – 30. 8. 2009) na centrálním parkovišti HMMC, v době od 7:00 do 20:00 hodin v soboty a od 0:00 do 22:00 hodin v neděle. Následující tabulka mapuje jeden ze sledovaných dnů, sobotu 22. srpna 2009.

Legenda tabulky:

D – směr jízdy do závodu,	Z – směr jízdy ze závodu
N – tahač s návěsem,	V – valník
S – sklápěč,	P – valník s přívěsem
A – tahač s návěsem pro přepravu automobilů	

⁷⁴ Citace: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/17-09-2009_hmmc-odpoved.pdf>

⁷⁵ Dostupné na <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/vyhodnoceni_monitoringu_dopravy.pdf>

Tabulka 1: Monitoring nákladní dopravy v HMMC

sobota 22.8. 2009						
Měření prováděl:		Michulková Aneta, Kožuchová Pavla				Viz. příloha
Pořadí	Čas	Směr jízdy	Značka vozidla	Popis vozidla	Přepravce	číslo fotografie
1.	08:32	Z	x	A	x	4
2.	08:33	Z	x	A	x	5
3.	08:41	D	Daf	A	x	6
4.	09:11	Z	x	A	x	7
5.	09:35	D	Volvo	A	x	8
6.	9:45	D	Iveco	A	Algai	9
7.	9:46	D	Mercedes	A	x	10
8.	9:47	D	Mercedes	A	x	11
9.	9:53	D	x	A	x	12
10.	10:12	D	Scania	A	Qualitrans-Cargo	13
11.	10:43	Z	x	A	x	14
12.	10:44	D	Scania	A	x	15
13.	10:45	D	MAN	A	x	16
14.	10:47	D	Scania	A	x	17
15.	11:26	D	x	A	x	18
16.	11:35	D	x	A	x	19

17.	11:45	D	MAN	A	x	20
18.	11:46	D	Daf	A	x	21
19.	11:53	Z	x	S	x	22
20.	12:51	Z	x	A	x	23
21.	12:51	Z	Volvo	A	x	24
22.	12:52	Z	x	A	x	25
23.	12:52	Z	x	A	x	26
24.	12:52	Z	x	A	x	27
25.	12:53	Z	x	A	x	28
26.	12:53	Z	x	A	x	29
27.	13:51	Z	x	A	Qualitrans-Cargo	30
28.	13:51	Z	x	A	Qualitrans-Cargo	31
29.	13:51	Z	x	A	Qualitrans-Cargo	32
30.	14:28	Z	SCANIA	A	x	33
31.	16:27	D	x	A	x	34
32.	16:27	D	x	A	x	35
33.	16:55	Z	x	N	x	36
34.	18:49	D	x	A	x	37

Celkem bylo zjištěno 51 vozidel nad 7,5t, které přijely do závodu nebo z něj odjely ve sledované době, z toho 50 vozidel v soboty a 1 vozidlo v neděli. Do závodu jelo 23 automobilů, ze závodu 28. Největší intenzita dopravy byla celkově mezi 8. a 14. hodinou.

Ekologický právní servis upozornil na nepravdivé informace ze strany HMMC v tiskové zprávě ze dne 18. října 2009 a na stránkách www.responsibility.cz zpřístupnil výsledky výše zmíněného monitoringu včetně fotografií zachycujících příjíždějící a odjíždějící vozidla. Vedení společnosti HMMC nechalo dosud tuto zprávu bez jakékoli odezvy.

11.5 Komplikace podruhé – Dopravně-logistický plán

Dne 24. července 2009 zasílá Ekologický právní servis společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech výzvu, aby doplnila chybějící informace v dopravně-logistickém plánu týkajícím se nošovického automobilového závodu. EPS zdůrazňuje zejména neuspokojivá vysvětlení některých závěrů, ke kterým došlo vedení Hyundai. Ta se týkají převážně nedostatečného využití železniční vlečky pro převoz výrobních komponent a hotových vozů do a z areálu automobilky – a z tohoto důvodu i preferování kamionové dopravy. Ekologickému právnímu servisu přijde zpracování dopravně-logistického plánu argumentačně málo obsáhlé, proto žádá Hyundai o zpřesnění a odpovědi na popsané otázky, a to do 30 dnů.

Hyundai nereaguje. EPS proto 7. září 2009 volí další krok: podle čl. 9 Deklarace porozumění uplatňuje své právo na zvolení uznávaného odborníka, který sám přezkoumá předložený dopravně-logistický plán a zhodnotí, zda je vypracován opravdu s ohledem na veřejné zájmy, nebo pouze s přihlédnutím na ekonomické zájmy automobilky. Jako tohoto uznávaného odborníka volí EPS tým tvořený společnostmi Steer Davies Gleave a The Logistics Research Centre – Heriot-Watt University. První zmíněná společnost vznikla v roce 1978 ve Spojeném Království a zabývá se případovými studiemi a poradenskými službami v oblasti logistiky a udržitelné dopravy. Druhým členem týmu je Výzkumné centrum logistiky při Univerzitě Heriot-Watt v Edinburgu ve Skotsku. Univerzita datuje svůj vznik do roku 1821 a specializuje se na obchod a průmysl. Samotné Výzkumné centrum

logistiky při této univerzitě bylo založeno v roce 1997, ale svou činnost začalo už v 80. letech. Centrum se zabývá především zpracováním a posouzením nejrůznějších aspektů logistiky velkých firem a institucí. Tento Ekologickým právním servisem vybraný tým by měl zpracovat nezávislý audit na předložený dopravně-logistický plán HMMC.

Společnost Hyundai na zprávu reaguje teprve o 10 dní později, a to dopisem, v němž doplňuje odpovědi na původní otázky EPS. Jako hlavní důvody většího využití kamionové dopravy pro dovážení výrobních komponent od dodavatelů uvádí zejména nedostatečné napojení dodavatelských firem na železnici a blízkost firem v regionu, kdy je silniční doprava na takovou vzdálenost jednoznačně rychlejší. Co se týče exportu již hotových automobilů ven ze závodu, tam potom zmiňuje zejména nestabilní poptávku trhu a tedy nestejnorodé počty exportovaných vozů stejně jako místa jejich určení. Vzhledem k přepravním podmínkám společnosti ČD Cargo je nutné vybavit vlak o délce min. 18-25 vagónů, tedy cca 200 automobilů. Tak rozsáhlé objednávky od jednoho odběratele v současné hospodářské recesi HMMC dostává jen výjimečně, proto je jednodušší pokrýt poptávku po hotových vozech dopravou kamionovou, kdy jeden tahač je schopen odvézt až osm hotových vozů Hyundai a dopravit je přesně na určené místo bez nutnosti překládky automobilů do a z vlaku. Navíc zmiňuje časovou úsporu, která je vzhledem k přepravním podmínkám značná – dodací lhůty ČD Cargo totiž vypadají následovně⁷⁶:

- 24 hodin za každých započatých 200km
- 12 hodin výpravní lhůta
- 12 hodin za průjezd každou ze stanic:

Ostrava, Brno, Praha, Plzeň, Ústí nad Labem

- 24 hodin za průjezd tratí Frýdek-Místek – Český Tešín

⁷⁶ Zdroj: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/17-09-2009_hmmc-dopravni_plan_odpoved.pdf>

Součtem těchto lhůt se dostáváme k výsledné dodací lhůtě automobilových zásilek (přičemž mezinárodní železniční podmínky jsou obdobné, 24 hodin za každých započatých 400km a navíc nutnost překládání zboží na hranicích s Ruskem, Ukrajinou a Španělskem z důvodu jiného rozchodu železničních kolejí), a to nepočítáme zvýšenou možnost poškození dodávaných automobilů či jejich odcizení při překládkách. Celkem se není čemu divit, že takové podmínky v současné době Hyundai neakceptuje a preferuje klasickou kamionovou dopravu.

O uplatnění práva na posouzení odborníkem se Hyundai zmiňuje až v dalším dopise ze dne 5. října 2009. Podivuje se výběru zahraničních subjektů a poukazuje na fakt, že tuzemská firma, univerzita či jiná instituce by posouzení provedla stejně kvalitně a přitom méně nákladně, než společnost zahraniční. Navrhuje také zvážit načasování auditu, neboť vzhledem k nejasné situaci na automobilovém trhu není možné jednoznačně určit objemy produkce a vývozu hotových automobilů stejně jako kupní sílu odběratelů. Navíc zmiňuje brzké rozšíření produkce o vozy Kia Venga, které také ovlivní logistiku. Podle HMMC by tedy bylo vhodnější počkat s auditem do jara 2010, kdy již budou známa konkrétní data z prodeje obou značek a z provozu na dvou směnách.

Ekologický právní servis reaguje poměrně rychle, o dva týdny později má vedení Hyundai na stole vysvětlení výběru odborníka i odpovědi na námitky ohledně načasování auditu. Společnost Steer Davies Gleave a The Logistics Research Centre – Heriot-Watt University byli vybráni proto, aby byla maximálně dodržena podmínka čl. 9 Deklarace porozumění: odborník musí být uznávaný v oblasti logistiky v automobilovém průmyslu. Hlavními kritérii výběru přitom byla maximální profesionalita, nestrannost a nezávislost, což podle EPS zahraniční společnost splňuje lépe než společnost tuzemská. Načasování provedení auditu ponechává EPS v rukou společnosti Hyundai, ale zároveň ji nabádá, aby se neuchylovala ke zbytečným průtahům.

Vedení HMMC se uvedené vysvětlení samozřejmě nezamlouvá, a proto dne 18. listopadu 2009 ve vší slušnosti odepisuje Ekologickému právnímu servisu a znovu jej žádá o upřesnění kritérií použitých pro výběr vhodné posuzující firmy.

Předpokládá, že zmíněný britský tým nebyl jediným navrženým kandidátem, a proto se ještě jednou chce doptat na konkrétní důvody zvolení této varianty.

EPS odepisuje hned 24. listopadu 2009, nicméně žádané informace bychom v jeho odpovědi hledali marně. Opět se dozvídáme o kritériích profesionality, nestrannosti a nezávislosti, kterým britský tým údajně vyhověl ze všech kandidátů nejlépe. Co přesně si ale pod těmito pojmy máme představit, to už pánové ekologové jaksí nezmiňují...

Faktem je, že touto „dopisovou přestřelkou“ končí jakékoli dostupné informace o celém dopravně-logistickém plánu Hyundai. Nezbývá než doufat, že Britové budou ve svém auditorském snažení opravdu profesionální, nestranní a nezávislí a že dojdou k takovým závěrům, které ve svých důsledcích povedou ke spokojenosti všech zúčastněných stran, tedy jak společnosti Hyundai, tak EPS, tak i obyvatel okolí automobilky.

11.6 Komplikace potřetí – Stávka zaměstnanců

Mentalita korejských a českých zaměstnanců je velice odlišná. Tyto rozdíly ve vnímání práce a kompletně v náhledu na život se plně projeví v prvním prosincovém týdnu roku 2009 a přinesly s sebou nemalé problémy pro všechny zúčastněné.

Pracovní podmínky v Hyundai Motor Manufacturing Czech zjevně nejsou až tak ideální, jak je představuje vedení společnosti⁷⁷. Podle samotných zaměstnanců je totiž situace naprosto odlišná od prezentovaných myšlenek a realita je až alarmující.

Zaměstnanci jsou v průměru čtyřikrát do týdne od pondělí do čtvrtku nuceni zůstat na směně od 2 hodiny déle, než je jejich standardní pracovní doba. Týká se to však vždy jen dvou týdnů v měsíci (automobilka vždy po týdnu střídá denní a noční směny), tedy plně v mezích zákona. Tyto vedením nařízené přesčasy jsou podle mluvčího společnosti Petra Vaňka propláceny dle zákona běžnou hodinovou mzdou a 25% příplatkem. Potud oficiální informace.

⁷⁷ Podrobně viz kapitola 12. Práce v Hyundai Nošovice

Neoficiální zdroje přímo z řad zaměstnanců ovšem mají na věc jiný názor. Pracovníci tráví v závodě ne o dvě hodiny za den víc, ale de facto o tři (dvě hodiny přesčasů a třetí jako součet povinných přestávek na jídlo a oddech) a tyto hodiny propláceny údajně nejsou. Jenže pokud se jedná o proplácení povinných přestávek na jídlo a oddech, ty ze zákona proplatit nelze, protože se nezapočítávají do pracovní doby. Takže v tomto ohledu je právo jednoznačně na straně Hyundai.

Nicméně problémem zůstává počet nařízených přesčasů. Zákon ukládá, že firma může přesčasy nařídit pouze výjimečně. Pokud ovšem pracovníci nošovické automobilky osm hodin přesčasů během 14 dní zakoušejí už půl roku v kuse, pak je něco v nepořádku a rozhodně to není výjimka. Vedení společnosti se brání skluzem v plánu a nutností vyrábět větší objem vozů kvůli zvýšenému počtu objednávek, ovšem zaměstnanci tvrdí, že pro hotové automobily není odbyt. V areálu nošovického závodu už se musela dvakrát navyšovat kapacita odstavných ploch a skladu hotových aut, vozy tam stojí a expedice probíhá v menších objemech, než v jakých probíhá produkce. Za těchto okolností je nasnadě otázka, zda je opravdu nutné nařizovat zaměstnancům přesčasy z objektivních důvodů, nebo zda jsou nošovičtí tlačeni ze strany korejského vedení, aby jednoduše splnili plán výroby bez ohledu na reálný odbyt?

Co je však možná ještě větším problémem, než nařízené přesčasy, jsou samotné pracovní podmínky v nošovickém závodě. Ne že by bylo zázemí automobilky nevyhovující, to naopak, je to moderní, čistá továrna. Nicméně Korejci sem zavedli vlastní systém stylu práce včetně např. oddechových pauz. Zaměstnanci mají samozřejmě dle zákona pauzu na oběd v délce trvání 45 minut po odpracovaných šesti hodinách, ale kromě této doby mají nařízeny dvě povinné desetiminutové přestávky na oddech. Během nich mají možnost zajít si na WC nebo se jít napít (v halách jsou dostupné barely s vodou). Má to ovšem dva „háčky“:

- a) zaměstnanci NESMÍ opustit linku a odejít na WC nebo pro vodu mimo dobu těchto povinných přestávek,
- b) přestávky jsou společné pro všechny zaměstnance a pokud se mají na WC vystřídat všichni pracovníci haly najednou, musí si vystát i několikaminutovou

frontu. Z toho vyplývá, že pokud stojí frontu, nestihnou si zajít pro vodu a občerstvit se. A naopak pokud jdou nejdříve pro vodu, nemají šanci stihnout WC.

Podle anonymních zaměstnanců Hyundai se pak už několikrát stalo, že se pracovníci pomohli přímo na lince, protože nesměli odejít na WC, nebo že zkolabovali z nedostatku tekutin a musela je odvézt záchranná služba⁷⁸. Jíst a pít se smí podle nařízení managementu pouze v kuchyňce, nikoli v tzv. „rest area“, tedy v odpočinkové zóně, kde jsou nainstalovány sedačky a stolečky. Hygienická kontrola totiž zjistila, že v halách finální montáže a převodovkárny jsou ve vzduchu obsaženy výpary z olejů používaných do strojů, a proto není vhodné konzumovat jídlo či pití mimo uzavřený prostor těmito výpary nedotčený. Bohužel, nikdo se už nestará o to, že kuchyňka je místnost cca 2x2m určená pro všechny pracovníky haly (cca 100 i více lidí) a je vybavená jednou varnou konvicí, jednou mikrovlnnou troubou a jednou elektrickou zásuvkou (tedy když si jeden ohřívá jídlo v mikrovlnce, nemůže si druhý zalít čaj a naopak)⁷⁹.

Problémy jsou však i v jiných oblastech. Ve výrobních halách je v zimním období v průměru 12 – 13°C, v letním období se zase pracovníci potí „jak krysy“⁸⁰. Zvednout v hale teplotu o pouhé dva stupně Celsia totiž stojí přibližně 400 tisíc korun, na což automobilka – dle mínění svých zaměstnanců – zřejmě nemá peníze. Dokonce se uvádí i případ šikany, kdy se pracovník (dnes už bývalý) odmítl dostavit na povinný přesčas z důvodu zařizování pohřbu v rodině. Nadřízený mu poslal vytýkácí dopis a přeřadil ho na jinou práci, kterou vzhledem ke svému malému vzrůstu nemohl vykonávat – celý den musel stát na špičkách a dotahovat šrouby na šasi automobilů⁸¹.

Nejabsurdnější ze všech nařízení je pak zákaz smíchu na některých provozech: korejský management je přesvědčen, že pokud se zaměstnanci stíhají usmívat jeden na druhého, mají zřejmě málo práce⁸². Informace však nelze ověřit,

⁷⁸ Zdroj: Internetová diskuze: <<http://www.ct24.cz/ekonomika/74449-odbory-nosovicke-automobilky-hrozi-dalsi-stavkou/diskuse>>

⁷⁹ Zdroj: <<http://www.hyundai.phorum.cz/viewtopic.php?f=40&t=212>>

⁸⁰ Citace: <<http://www.hyundai.phorum.cz/viewtopic.php?f=40&t=214>>

⁸¹ Zdroj: Internetová diskuze: <<http://www.ct24.cz/ekonomika/74449-odbory-nosovicke-automobilky-hrozi-dalsi-stavkou/diskuse>>

⁸² Zdroj: <<http://www.hyundai.phorum.cz/viewtopic.php?f=40&t=212>>

pocházejí z internetových diskuzí a vedení HMMC je přechází mlčky. Nikdo ze zaměstnanců neuvede veřejně své jméno, protože se obává postihu vedení. A na ostravsku je lépe mít nějakou práci, byť s přesčasy a špatnými podmínkami, než nemít práci žádnou. Nicméně pokud jsou tyto informace pravdivé, pak je situace opravdu alarmující. A také se není čemu divit, že se zaměstnanci vzbouřili.

V úterý 1. prosince 2009 proběhla první vzpoura ve svařovně – asi 20 pracovníků odmítlo nastoupit na další povinný odpolední přesčas. O pouhý den později, ve středu 2. prosince 2009, napětí vygradovalo a zaměstnanci začali doopravdy stávkovat – přes 400 (z celkových 500) pracovníků montovny zastavilo v 16 hodin všechny montážní linky a odešlo od pásů do kantýny vyčkat, jak na vzniklou situaci zareaguje korejské vedení. To bylo podle zaměstnanců nečekanou stávkou naprosto zaskočeno. Stávka nebyla řízena odbory, nicméně ty ji naprosto podporovaly. V 17 hodin po jednání s vedením společnosti se zaměstnanci vrátili k linkám a odpracovali zbylou hodinu přesčasů. K další stávce se pak údajně schylovalo i ve čtvrtek, konkrétně na lakovně, ale vedení původně nařízený přesčas nakonec zrušilo.

Zaměstnanci požadovali především zastavení neustálých povinných přesčasů, navýšení příplatku za přesčasy a také navýšení mezd. Tím, že stávka nebyla ohlášená a proběhla zcela spontánně, vedení společnosti na ni nahlíží jako na svévolné přerušení výroby v době přesčasu. Za to však mohou stávkujícím pracovníkům hrozit i určité sankce. Jeden z českých manažerů HMMC údajně dostal hodinovou výpověď za to, že nepřímě vyjádřil sympatie s jednáním pracovníků⁸³.

Vedení odborů živelnou stávku označuje za poslední možnost zaměstnanců, jak s vedením automobilky vykomunikovat nevyhovující stav pracovních podmínek. Odboráři celkově hodnotí úroveň komunikace vedoucích pracovníků s řadovými zaměstnanci i s odborovou organizací jako naprosto nedostatečnou, pracovníci ani odboráři nejsou se svými návrhy a připomínkami vyslyšeni a tohle byla jediná šance, jak získat pozornost a začít o těchto podmínkách konečně jednat. Vedení odborového svazu je plně připraveno stát za pracovníky a v případě, že by z ředitelství Hyundai

⁸³ Zdroj: <<http://www.hyundai.phorum.cz/viewtopic.php?t=526&f=41>>

padly jakékoli postihy na stávkující zaměstnance, je odhodláno je bránit všemi možnými a dostupnými prostředky.

Jenže na Hyundai je navázána obrovská masa dalších dodavatelských firem a vzhledem k faktu, že veškeré zásobování HMMC probíhá v režimu „just-in-time“, tedy „právě v čas“, aby nemusely být řešeny zásoby materiálu a skladovací plochy, musejí přesčasů mnohdy nařizovat i dodavatelské firmy. Proto další živelná stávka proběhla ve čtvrtek odpoledne ve společnosti Dymos, která sídlí přímo v nošovické průmyslové zóně a pro Hyundai dodává sedadla. Také trvala hodinu a zúčastnilo se jí cca 100 pracovníků. O menších firmách napojených na nošovickou automobilku se nikde nepíše, dá se však předpokládat, že pracovní doba jejich zaměstnanců nebude nijak výrazně lepší. Anonymní zaměstnanec dodavatelské firmy CZ-Daebo situaci komentuje slovy: „Také jsme kvůli nim nuceni do přesčasů. Jak se má člověk proti takovým praktikám bránit? Opět platí to, že za branami Hyundaie končí české zákony a platí zde vlastní – nové korejské.“⁸⁴

Situaci v nošovickém závodě bude nejspíš řešit i Oblastní inspektorát práce v Ostravě. Ten – po proběhlých událostech – plánuje poslat do automobilky kontrolu, přestože konkrétní podnět na její provedení nedostal ani od zaměstnanců Hyundai, ani od odborového svazu.

Odbory v pondělí 7. prosince 2009 vyhlásily v Hyundai stávkovou pohotovost. Zároveň jasně formulovaly požadavky zaměstnanců:

- zastavení nařizování přesčasů nebo alespoň jejich omezení na absolutní minimum
- vyplacení mimořádné prémie 5000Kč každému zaměstnanci za přesčasů za tento rok
- nepotrestání 400 pracovníků, kteří ve středu spontánně přerušili výrobu

Pokud se vedení HMMC k těmto požadavkům nepostaví kladně, jsou odbory připraveny vyhlásit stávku. V úterý proběhla krátká informativní schůzka, na které si

⁸⁴ Citace: <<http://www.denik.cz/ekonomika/ke-stavce-v-hyundai-20091204.html>>

management HMMC s odboráři vyjasnil požadavky a dohodl se na termínu schůzky, která povede k projednání podmínek zaměstnanců. Tato schůzka se uskutečnila ve středu 9. prosince 2009 ráno a podařilo se na ní vyřešit nejpálčivější požadavek zaměstnanců: vedení společnosti se rozhodlo zrušit veškeré povinné přesčasy na měsíc prosinec. Vzniklý skluz ve výrobě navrhlo řešit dobrovolnou přesčasovou směnou v sobotu, přičemž vedení přislíbilo zaměstnancům, kteří směnu odpracují, bonus navíc ve výši 400Kč, oběd zdarma a proplacení cesty do a z práce.

Nicméně další jednání vedení HMMC a odborového svazu KOVO (pod nějž spadají odbory nošovické automobilky) už zdaleka nebyla tak pozitivní. V pátek 11. prosince 2009 odboráři opět zmiňují stávku jako možné řešení, neboť se jim nelíbí přístup managementu. Ten totiž odborářům nedává žádný prostor, aby mohli mluvit se zaměstnanci a informovat je o vývoji jednání. Veškeré žádosti odborů tímto směrem, aby mohli uspořádat schůzku s pracovníky a komunikovat jim postoje vlastní i postoje managementu, byly doslova smeteny ze stolu. Vedení HMMC navíc za zády odborů rozdalo mezi zaměstnance letáky vyzývající je k účasti na sobotním přesčasu.

Management automobilky navíc žádá exemplární potrestání pracovníků, kteří svévolně dne 2. prosince 2009 přerušili výrobu, aby se už v budoucnu nic podobného neopakovalo, protože firmě tím vznikla škoda ve výši několika set tisíc korun. Odbory toto potrestání zásadně odmítají, neboť dle jejich názoru byla tato divoká stávka jediným možným řešením situace pracovníků. Přerušují proto celé jednání a odcházejí ze schůze. Dle jejich slov se není o čem bavit, pokud management není ochoten na tento požadavek přistoupit.

V pondělí 14. prosince 2009 informuje vedení odborového svazu KOVO o svém plánu upozornit na alarmující situaci v Hyundai Motor Manufacturing Czech některé mezinárodní instituce, mezi něž patří např.:

- Světová federace kováků – IMF
 - organizace sdružující 173 odborových svazů kovodělníků z 91 zemí světa včetně odborového svazu KOVO

- odboráři s nimi chtějí zkoordinovat spolupráci v rámci velkých korejských firem, aby k podobným situacím už v budoucnu nemohlo docházet
- Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj – OECD
 - Odboráři chtějí využít své zákonné právo na podání (stížnost) kvůli porušování odborových práv
- Management Hyundai Motor Company v Jižní Koreji
 - Cílem je informovat o tom, jak se vedení HMMC chová k českým zaměstnancům
- Odborový svaz HMC v Jižní Koreji
 - Odborům vadí způsob, jakým s nimi management HMMC jedná, a o tom chtějí informovat své korejské odborové kolegy

Teprve tento krok zabral a vedení nošovické automobilky konečně přistoupilo v úterý 15. prosince 2009, tedy po dvou týdnech od propuknutí zaměstnanecké vzpoury, na požadavky odborového svazu KOVO. Management tedy rozhodl, že⁸⁵:

- zruší všechny nařízené přesčasy na měsíc prosinec 2009 (s výjimkou výše zmíněné dobrovolné pracovní soboty s bonusem 400Kč, obědem zdarma a proplaceným cestovným pro zaměstnance, kteří dne 19. prosince 2009 přijdou do práce)
- případné další přesčasy v budoucnu budou nařizovány pouze v opravdu mimořádných situacích
- nepotrestá zaměstnance, kteří 2. prosince 2009 způsobili hodinovou odstávku výroby

⁸⁵ Zdroj: <<http://www.youtube.com/watch?v=5Hfu2ctW6rY>>

- problémy nátlaků na zaměstnance a šikany na pracovišti budou řešeny individuálně a všichni vedoucí pracovníci ve výrobě projdou školeními, jak komunikovat s podřízenými, jak je motivovat, odměňovat a řešit případné spory
- otázka komunikace mezi vedením společnosti, odborovou organizací a zaměstnanci bude předmětem dalšího kolektivního vyjednávání, přičemž výsledek tohoto vyjednávání bude obsažen v kolektivní smlouvě na rok 2010.

Všechny tyto požadavky byly sepsány do smlouvy⁸⁶ uzavřené mezi společností Hyundai Motor Manufacturing Czech, Zaměstnaneckou radou a odborovou organizací. Odborová organizace pak po podpisu smlouvy odvolala stávkovou pohotovost.

Tímto ovšem celá kauza nekončí, v únoru 2010 proběhlo v nošovickém závodu šetření Státního úřadu inspekce práce. Výsledky nejsou nikterak potěšující, inspekce odhalila několikanásobné porušování zákonů. Jedná se zejména o nedodržení podmínek pro nařízení práce přesčas, neúplné nebo chybějící předpisy pro stroje a zařízení, nedostatečná školení zaměstnanců v oblastech organizace práce a prevence rizik či nedodržování povinných kontrol zdravotní způsobilosti při nástupu do zaměstnání. Inspekce také upozornila na celkově špatnou úroveň komunikace s odborovými svazy. O dalším postupu v šetření inspekce teprve rozhodne. Je ale možné, že zahájí správní řízení a potom by automobilce mohl za porušení zákona hrozit postih – konkrétně pokuta až do výše dvou milionů korun. Dle vyjádření inspektorů se však firma k výsledkům kontroly postavila kladně a má zájem je řešit. Věřme, že tento postoj zůstane i po odchodu inspektorů a opadnutí zájmu médií.

⁸⁶ Viz příloha č. 11 Dohoda o stávkové pohotovosti

12. PRÁCE V HYUNDAI NOŠOVICE

12.1 Zaměstnanecké benefity

Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech se jako velký podnik a odpovědný zaměstnavatel rozhodla zavést pro své zaměstnance systém benefitů. Ty mají za úkol zaměstnance motivovat k vyššímu pracovnímu výkonu, zajistit mu určité nadstandardní podmínky a udržet ho ve firmě. Zaměstnanci mají možnost využívat celou škálu zaměstnaneckých výhod:

- Zdravotní pojištění
 - Společnost HMMC uzavřela smluvní dohody s Všeobecnou zdravotní pojišťovnou (VZP) a s Oborovou zdravotní pojišťovnou zaměstnanců bank, pojišťoven a stavebnictví (OZP). Zaměstnanci HMMC – pojištěnci těchto subjektů – mají nárok na nadstandardní balíčky zdravotní péče, např. očkování apod.
- Výhodné pořizovací ceny a tarify na mobilní telefony
 - Po ukončení zkušební doby si mohou zaměstnanci zakoupit 2 mobilní telefony (pro sebe a rodinného příslušníka) za zvýhodněnou cenu a čerpat na ně zvýhodněné tarify. Tento benefit se vztahuje na mobilního operátora O2.
- Příspěvek na dopravu
 - Z Ostravy, Havířova, Frýdku-Místku, Orlové, Karviné, Třince a Nového Jičína jezdí do Nošovic a zpět autobusové linky, které provozuje Moravskoslezský kraj. Společnost Hyundai svým zaměstnancům přispívá 50% na náklady spojené s dopravou těmito autobusy. Při cestách na víkendové přesčasové směny hradí HMMC zaměstnancům plné jízdné.

- Dotované obědy
 - Dotované obědy se poskytují zaměstnancům v kantýnách HMMC v Ostravě – Hrabové a přímo ve výrobním závodě v Nošovicích. Zaměstnavatel zde přispívá 55% do výše 80Kč. Zaměstnanci si mohou vybrat mezi klasickou českou jídelnou nebo tradiční jídelnou korejskou.
- Příspěvek na životní pojištění
 - Je poskytován u pojišťovny Allianz
- Příspěvek na penzijní připojištění
 - Je ze zákona poskytován u všech penzijních fondů
- Zvýhodněné bankovní produkty
 - Zaměstnanci HMMC po uplynutí zkušební lhůty mají nárok na poskytnutí zvýhodněných sazeb u půjček, úvěrů, hypoték, osobních účtů, pojištění domácnosti, vozidel či cestovního připojištění – vše u ČSOB nebo pojišťovny Allianz
- Slevy na automobily vyrobené v Nošovicích
 - Sleva 8% z akční ceny na vůz i30
 - Sleva 10% z akční ceny na vůz i30cw
- Tříměsíční kurzy anglického a korejského jazyka
 - Probíhají přímo na půdě HMMC v Nošovicích, vždy 90 minut 1x týdně, zaměstnanec hradí polovinu ceny kurzu, tj. 1000Kč (učebnice v ceně). Podmínkou je dosažení 80% hodnocení (docházka + testy), v opačném případě zaměstnanec doplácí i druhou polovinu ceny kurzu.

- Zvýhodněné cestování – Cestovní kancelář Orbix
 - Smluvní partner Cestovní kancelář Orbix zprostředkovává zájezdy Exim tours se slevou 11% na běžné zájezdy a 8% na last minute, dále poskytuje 7% slevu na ubytování v tuzemských i zahraničních hotelech a 5% slevu na jazykové pobyty Student Agency. Zástupce cestovní kanceláře Orbix pracuje přímo v HMMC a zajišťuje také rezervaci jízdenek, letenek a ubytování či dokonce i půjčení aut. Veškeré slevy se vztahují na zaměstnance HMMC a 1 doprovázející osobu.
- Praní oděvů
 - V areálu HMMC má svou provozovnu i prádelna. Firma Renatex zajišťuje praní a čištění oděvů a zaměstnanci mohou využít jejích služeb jak pro pracovní, tak pro osobní oblečení.

12.2 Výkonnostní prémie pro výrobní pozice

Od 1. října 2008 zavedla společnost HMMC pro své zaměstnance motivační systém odměn za pracovní výkon, tzv. výkonnostní prémie. Hodnocení je bodované, probíhá vždy kvartálně a zaměstnanec má možnost získat díky této prémii až 6000,- Kč navíc. Hodnocená kritéria jsou následující:

- Docházka: započítávají se veškeré absence pracovníka mimo dovolené, svatby, pohřbu přímého příbuzného, lékařské prohlídky nařazené zaměstnavatelem, svědectví u soudu a darování krve. Neomluvená absence vylučuje nárok na prémii. Max. počet dosažených bodů je 50.
- Kvalita práce: vedoucí zaměstnanec hodnotí pracovníka jedním z 5 stupňů kvality (skill level). Odráží se zde chybovost, zlepšovací návrhy, výkon atd. Přehodnocení stupně kvality probíhá každých 14 dní, přičemž rozhodující pro výslednou prémii je dosažený skill level v posledním dni čtvrtletí. Maximální počet dosažených bodů je 20.

- Přístup k práci a bezpečnost práce: zde se hodnotí dodržování směrnic a nařízení společnosti a bezpečnostních předpisů. Za nedodržování nařízení (např. zákaz kouření mimo vyhrazené prostory, nošení nedovolených předmětů – iPod, MP3 přehrávač apod., nepoužívání ochranných pomůcek a nástrojů...) může vedoucí skupiny zaměstnanci body odejmout. Maximální počet dosažených bodů je 30.

Podle celkového počtu dosažených bodů pak zaměstnanci náleží kvartální odměna. Příklady hodnocení ukazuje následující tabulka:

Tabulka 2: Hodnocení – výkonnostní prémie

Popis/Description	Docházka Attendance	Stupeň kvality Skill Level	Přístup k práci & bezpečnost Working Behaviour & Safety	Celkové skóre Total score	Prémie (Kč) Perf. bonus (CZK)
Zaměstnanec 1 Employee 1	1 x darování krve / 1x blood donor	2	Žádné porušení pravidel/ No rules broken	95	6 000
	50	15	30		
Zaměstnanec 2 Employee 2	1 x darování plazmy, 2 dny dovolená / 1x plasma donor, 2 days vacation	2 + 5 extra bodů (za dobrou práci) / 2 + 5 extra points (good quality job)	Žádné porušení pravidel/ No rules broken	85	4 800
	35	20	30		
Zaměstnanec 3 Employee 3	1 týden nemoc / one-week illness	2	Žádné porušení pravidel/ No rules broken	65	3 600
	20	15	30		
Zaměstnanec 4 Employee 4	1 týden nemoc/ one-week illness	2	Měl MP3 na lince (-10 bodů), kouřil mimo vyhrazené prostory (- 5 bodů) / Having MP3 on the line (-10 points), smoking in prohibited area (- 5 points)	50	1 800
	20	15	15		
Zaměstnanec 5 Employee 5	1 x neomluvená absence/ 1 unexcused absence	1	Žádné porušení pravidel/ No rules broken	0 (neomluvená absence = ztráta bonusu) / 0 unexcused absence = lost of bonus	0
	0	20	30		

12.3 Péče o zaměstnance

Vstupní školení absolvují všichni noví zaměstnanci HMMC. Jedná se o čtyřdenní kurz, ve kterém jsou nováčci informováni o mateřské společnosti Hyundai Motor Company, o automobilovém trhu, výrobním procesu a o korejské kultuře. Zároveň se dozvědí o veškerých pravidlech práce v závodě Hyundai v Nošovicích, o bezpečnosti a ochraně zdraví a o personálních záležitostech a systému benefitů.

Jedním z nejfrekventovanějších školicích programů je pobyt v sesterském závodě Kia Motor Slovakia (KMS) v Žilině. Je organizován pro všechna oddělení spjatá s výrobou – tedy pro pracovníky výrobních hal, pro zaměstnance údržby, kvality či řízení zásob. Školení bývá zpravidla čtyřtýdenní nebo delší a díky jazykové blízkosti češtiny a slovenštiny je dostupné opravdu pro všechny zaměstnance. Společnost Hyundai hradí pracovníkům veškeré náklady spojené se školením, zajišťuje jim dopravu do závodu KMS, ubytování, stravu, pracovní oděvy i cestovní pojištění.

Další školení se uskutečňují v domovské zemi společnosti Hyundai – v Koreji. Tréninkové programy zejména pro oddělení montáže probíhají v tréninkovém centru v Namyangu či v závodech v Ulsanu a Asanu a trvají zpravidla dva až tři týdny (ale i několik měsíců). Během této doby mají pracovníci možnost seznámit se prakticky s náplní své práce a s korejskými standardy kvality, ale také poznat kousek země jako takové – během víkendu je pro ně totiž připraven bohatý program ve stylu poznávacího zájezdu. Navíc mezi praktickými částmi školení jsou zařazeny i přednášky o interkulturních rozdílech obou zemí. Další zahraniční školení probíhají v závodech Hyundai různě po světě, např. v čínském Pekingu nebo v tureckém Haosu.

Školení v HMMC ale provádějí i externí firmy, např. dodavatelé nejrozličnějších technologií a obslužných zařízení. Takovýchto školení se zúčastňují zejména pracovníci údržby, aby byli schopni kvalifikovaně poskytovat veškerý servis v případě jakýchkoli obtíží na výrobních linkách.

HMMC dokazuje svůj zájem o spokojenost svých zaměstnanců také průzkumy adaptace. V nich se dotazuje nových pracovníků, jak jsou spokojeni s přijetím, s pracovními podmínkami a benefity, s dostupností informací i s obsahem a formou pořádaných školení. Výsledky vycházejí zpravidla vesměs pozitivně, ale také přinášejí podněty a prostor ke zlepšení. Zaměstnanci hodnotí velmi kladně přijetí v HMMC jak ze strany nadřízených, tak ze strany kolegů. Dále velmi pozitivně vnímají vstupní školení a systém benefitů, naopak rezervy vidí v dostupnosti informací a pracovních instrukcí a také by uvítali větší množství teambuildingových aktivit na seznámení s dalšími kolegy.

Součástí péče o zaměstnance je i Lékařské centrum přímo v areálu Hyundai. Provozovatelem tohoto centra je zdravotnické zařízení Sagena s.r.o., které zaštiťuje lékařské a rehabilitační centrum se sídlem ve Frýdku-Místku. Přímo v hale finální montáže se tak usídlila praktická lékařka, která je zároveň závodní lékařkou HMMC. Má na starosti veškeré vstupní, výstupní i periodické prohlídky zaměstnanců, zodpovídá za bezpečnost ochrany zdraví při práci, provádí zdravotnický dozor na pracovištích a podílí se na plánu prevence pracovních úrazů. Zároveň zajišťuje v areálu HMMC první pomoc. Navíc zaměstnanci HMMC si k ní mohou nechat převést zdravotní kartu a registrovat se u ní jako stálí pacienti. Ordinance také připravuje různé preventivní programy, např. očkování proti chřipce či klíšťové encefalitidě, programy pro odvykání kouření či snižování hmotnosti nebo různé přednášky o zdravém životním stylu.

Teambuilding – jako forma zážitkového vzdělávání a budování týmu – je další výrazně podporovanou oblastí v HMMC. Vedení společnosti si je dobře vědomo důležitosti sebranosti týmů a aktivních pozitivních vazeb mezi pracovníky pro maximální pracovní výkon a dobrou spolupráci zaměstnanců. Proto společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech přispívá každému zaměstnanci až 1500Kč ročně na teambuildingové aktivity v rámci jeho oddělení či pracovní skupiny. Teambuildingové aktivity jsou plánovány mimo pracovní dobu a konkrétní náplň si vybírá samo oddělení podle domluvy se členy. Podmínkou je účast alespoň 50% členů daného oddělení nebo sekce, přičemž aktivit je možno vybrat několik nebo

opakovat jednu vybranou a to až do výše příspěvku zaměstnavatele. Základní nabídka teambuildingových aktivit je následující:

- Sportovní den (volejbal, fotbal atd.)
- Turistické výlety
- Paintball
- Bowling
- Rafting
- Návštěva lanového centra

Iniciativě se však meze nekladou a zaměstnanci se mohou dohodnout na zcela jiné aktivitě, která více vyhovuje jejich potřebám či zaměření.

12.4 Sportovní aktivity v HMMC

Na pomezí benefitů a teambuildingových aktivit jsou sporty. Jednou ze sportovních parket zaměstnanců HMMC je squash – v dubnu 2008 odstartoval nultý ročník neoficiálního squashového turnaje pracovníků Hyundai. Jeho účastníci pevně věří, že ač nebyl organizován samotným vedením společnosti, ale vznikl takřkajíc „z lidu“, dá v budoucnu vzniknout nové tradici a bude se pravidelně opakovat.

Naopak „shora“ iniciovanou sportovní aktivitou je fotbal. Nošovický závod vytvořil pro své zaměstnance vnitřní fotbalovou ligu HMMC. Vedení společnosti vnímá tuto aktivitu jako důležitou součást teambuildingových prostředků pro budování kvalitních osobnostních vazeb na pracovišti. Ligy se účastní celkem 8 mužstev složených ze zaměstnanců jednotlivých provozů. Každé úterý odpoledne se tak setkávají fotbalisté Hyundai na nošovickém hřišti a hrají po jednom utkání z každé skupiny. Následně bude sestaven reprezentační tým FC Hyundai, který bude zaregistrován do pravidelných soutěží v regionu. Při finálových zápasech navíc zajišťuje Hyundai jako bonus pivo pro všechny návštěvníky zdarma.

Obrázek 19: Finále fotbalové ligy HMMC 2008



S tímto tématem souvisí i sponzoring juniorského A-týmu klubu Fotbal Frýdek-Místek (bývalé Válcovny plechu), k němuž se společnost HMMC dne 17. září 2008 zavázala při podpisu partnerské smlouvy na období let 2008 - 2013. Dostáváme s tím k tématu společenské odpovědnosti firmy, neboť prezident společnosti HMMC Kim Eok Jo uzavření této partnerské smlouvy komentuje slovy: „Jsme si dobře vědomi skutečnosti, že být globálním investorem v regionu neznamená jen vytváření pracovních míst a výrobu aut, ale i účast na společenském životě – určitou sociální odpovědnost, chcete-li. Na mladé generaci nám opravdu záleží, proto může být naše partnerství považováno i za příspěvek ke správnému a zdravému životu mládeže.“⁸⁷

⁸⁷ Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=78>

13. SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST FIRMY

Společenská odpovědnost firmy obecně je v současné době velmi diskutovaným tématem. Firmy si stále více uvědomují, že dnes už není možné uvažovat pouze v hodnotách okamžitého zisku, ale je potřeba do jednání podniku zahrnout i pohled do budoucna. Žádná firma neexistuje sama o sobě, bez jakýchkoli vazeb na okolí. Pokud chce tedy dlouhodobě správně fungovat, musí přijmout zodpovědnost za své jednání nejen uvnitř, ale i navenek. V případě společenské odpovědnosti firem (Corporate Social Responsibility – CSR) se nejedná pouze o vyvážené a odpovědné vztahy k obchodním partnerům, dodavatelům apod. Jedná se o ucelený pohled na okolí firmy jako takové, o přispívání firmy k udržitelnému rozvoji a zlepšování stavu společnosti, ve které působí, a to i nad rámec vlastního komerčního působení. Jde o změnu orientace společností z krátkodobých cílů na dlouhodobé, z maximalizace zisku na jeho optimalizaci.

13.1 Oblasti společenské odpovědnosti firmy

Společenská odpovědnost firem se týká zejména třech oblastí, často nazývaných 3 P – „People, Planet, Profit“ (Lidé, planeta, zisk). To v praxi znamená soustředění nejen na ekonomický růst firmy, ale i na sociální a environmentální aspekty činnosti podniku.

- Z ekonomického hlediska lze zmínit např. kodex podnikatelského chování firmy, principy transparentnosti, odmítání korupce či zdravé vztahy k zákazníkům, dodavatelům, investorů či akcionářům.
- V sociální oblasti se jedná zejména o dodržování lidských práv, zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, odmítání diskriminace, rozvoj lidského kapitálu či vyváženost pracovního a osobního života zaměstnanců.
- V environmentální oblasti zmiňme zejména ekologickou výrobu produktů a služeb, zmenšování dopadů na životní prostředí např. používáním recyklovaných surovin apod. či ochranu přírodních zdrojů.

Jedině důsledným dodržováním pravidel společenské odpovědnosti firem může podnik pomoci k udržitelnému rozvoji a ke spokojenému životu nejen vlastních zaměstnanců, ale i lidí provázaných s existencí podniku ať už místně či jinak. Chování v souladu s principy CSR navíc mění pohled na firmu jako takovou a přináší zisky nefinanční podoby, např. dobré jméno firmy, vztahy důvěry mezi provázanými subjekty či kvalitní lidský kapitál.

13.2 Společenská odpovědnost Hyundai Motor Company

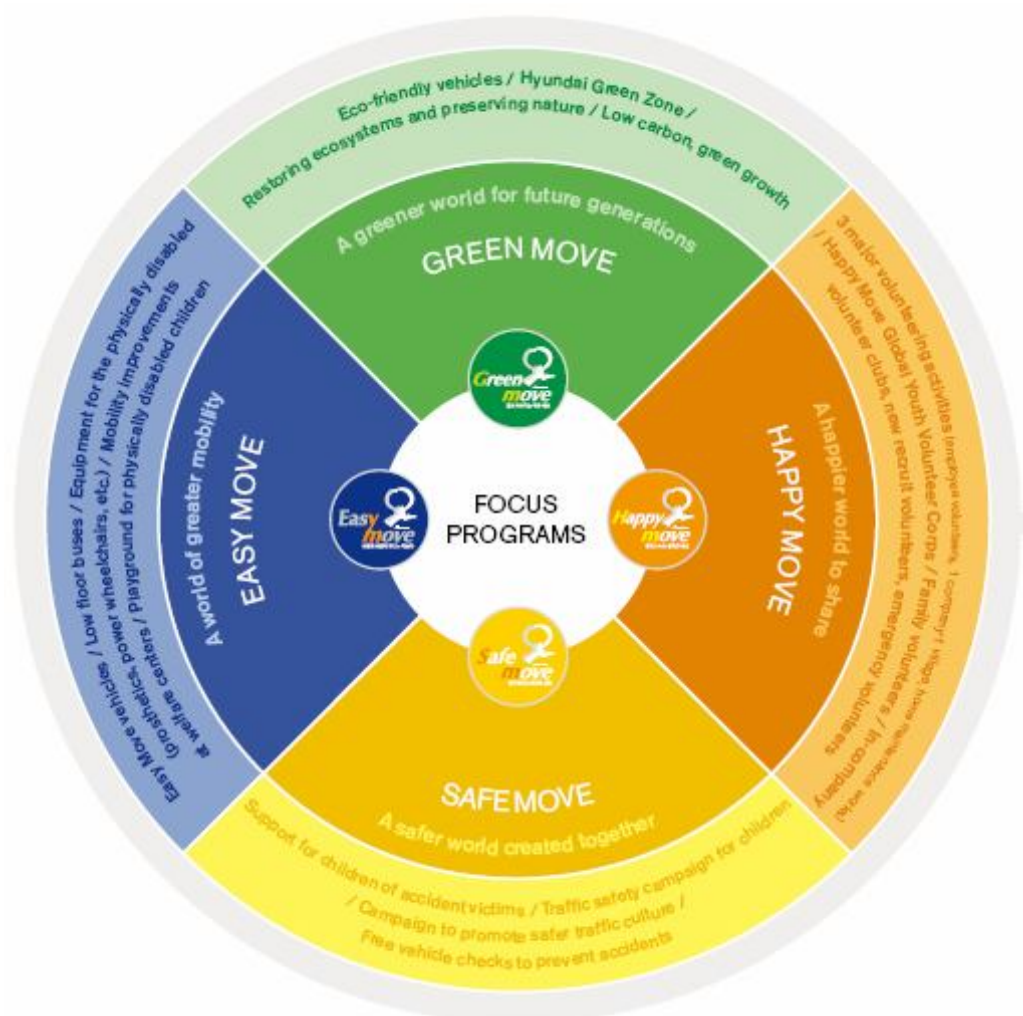
Obrázek 20: Zeměkoule odpovědnosti Hyundai Motor Company



Společnost Hyundai Motor Company si je dobře vědoma důležitosti společenské odpovědnosti firmy, proto do své činnosti implementovala program s názvem „Moving the World Together – Pohnout světem společně“⁸⁸. Tento program má za cíl vylepšit životní podmínky lidí po celém světě a zahrnuje celou řadu prospěšných aktivit v nejrůznějších státech světa.

Projekty Sociální odpovědnosti firmy Hyundai Motor Company jsou rozděleny do 4 okruhů, z nichž každý se zaměřuje na určitou specifickou oblast, ve které chce „pohnout světem“.

Obrázek 21: Okruhy CSR projektů v Hyundai Motor Company



⁸⁸ Dokument s názvem 2008 Hyundai Motor Company Social Contribution Activities White Paper mapuje veškeré CSR aktivity společnosti a je dostupný na <<http://csr.hyundai.com>>

- Green move („Zelený krok“) – projekty zaměřené na ekologii
 - Ekologická vozidla
 - Obnova ekosystémů a ochrana přírody, tzv. „Hyundai Zelená zóna“⁸⁹
 - Snižování emisí uhlíku, ozeleňování krajiny (sázení stromů atd.)
- Easy move („Snadný krok“) – projekty zaměřené na lepší mobilitu občanů
 - Nízkopodlažní autobusy
 - Vybavení pro tělesně postižené, upravená auta pro snadnou obsluhu
 - Hřiště pro tělesně postižené děti, vybavení v centrech sociální péče
- Happy move („Šťastný krok“) – dobrovolnické aktivity zaměřené na
 - Děti, rodiny
 - Centra sociální péče atd.
 - Řízení dopravy ve velkých městech jihovýchodní Asie
- Safe move („Bezpečný krok“) – projekty zaměřené na bezpečnost na cestách
 - Podpora dětí, jejichž blízcí zemřeli při dopravních nehodách
 - Kampaně pro děti zaměřené na bezpečnost dopravy
 - Bezplatné kontroly vozidel jako prevence nehodovosti

⁸⁹ Hyundai Green Zone je projekt společnosti HMC v Číně, který má za cíl zatravnit poušť.

13.2.1 Konkrétní projekty CSR v Hyundai Motor Company

Hyundai se angažuje v prospěšných projektech po celém světě. Tyto aktivity jsou „šité na míru“ specifickým podmínkám v jednotlivých zemích, můžeme sem zařadit např. vybavení indických státních škol lavicemi a židlemi, sponzoring nigerijských dětí (jídlo, ošacení, vzdělání, bydlení), mobilní kliniku s bezplatnou zdravotnickou péčí v Uzbekistánu, sponzoring chorvatské rezervace pro medvíďata, která přišla o matku v důsledku pytláctví či dopravní nehody, finanční pomoc obětem zemětřesení na Haiti... Projekty v některých zemích však stojí za obsáhlejší zmínku.

JIŽNÍ KOREA - DOMOV CELÉ SPOLEČNOSTI HMC: V každé ze čtyř oblastí CSR, na které se Hyundai zaměřuje, najdeme nejen užitečný a prospěšný projekt. Zmínme alespoň některé z nich:

- V září 2006 uvedla Hyundai na korejský trh automobil s názvem Grand Starex, který vyvinula speciálně pro tělesně postižené osoby, které mají s cestováním v běžných automobilech problémy. Od té doby nepřestává s jeho vývojem a dnes je k dispozici několik verzí tohoto modelu vybavených nejrůznějšími detaily, které usnadňují handicapovaným cestování: např. výtah na invalidní vozík nebo elektricky ovládaná sedačka, která se vytočí ven z vozidla, sjede dolů, aby se na ni handicapovaný mohl přesadit, a potom s ním zase vyjede zpět do vozidla.

- Projekt „Looking for Three-Leafed Clover – Hledáme trojlístek“ je zaměřen na pomoc dětem, které při dopravních nehodách ztratily své blízké nebo jsou samy vážně zraněny. Dobrovolníci nejen z řad zaměstnanců Hyundai se pro tyto děti stávají tzv. „Wish Angels – Anděly přání“ a pomáhají jim vyrovnat se s novou životní situací. Projekt je ovšem zaměřen nejen na emocionální podporu obětí, ale i na plnění dětských přání, např. nákup hudebního nástroje a lekce hraní na něj apod. Zároveň je pro tyto děti každoročně pořádáno několik různých akcí, např. letní tábory či výlety na zajímavá místa země.

PERU: v této jihoamerické zemi také funguje několik prospěšných projektů:

- Pomoc peruánským městům zasaženým zemětřeseními – Hyundai tato města zásobuje jak materiálně (potravin, léky, hygienické potřeby...), tak i pracovně

(do oblasti jsou vysíláni dobrovolníci, kteří pomáhají místnímu obyvatelstvu znovu vybudovat zničené domy, školy, nemocnice, komunikace apod.).

- Projekt „Un Techo Para Mi País – Střecha pro mou zemi“ je zaměřen na pomoc 30% nejchudšího obyvatelstva země. Pro tyto lidi zde dobrovolníci stavějí domy k bydlení.

TURECKO: další země, kde společnost HMC vybudovala svou továrnu a kde se také angažuje v oblasti společenské odpovědnosti.

- Stipendia umožňují dětem z chudých rodin studovat na středních i vysokých školách – Hyundai tak podporuje vzdělanost mezi nejchudšími obyvateli země.

- Nedaleko městečka Izmit v regionu Ali Kahya dceřiná společnost HMC Hyundai Assan Otomotiv Sanayi (HAOS) během posledních dvou let vysázela přes 2000 stromů, čímž přispěla k ozelenění oblasti.

- Projekt Hyundai Teksem je zaměřen na vzdělávání dětí v oblasti dopravní bezpečnosti, a to zábavnou formou. Jedná se o divadelní představení handicapovaných herců, kteří dětem zábavnou a srozumitelnou formou vštěpují pravidla silničního provozu a seznamují je se zásadami první pomoci při nehodách. Hyundai tím podporuje dobrou věc na obou stranách – jak vzdělávání dětí v této oblasti, tak i zapojení tělesně postižených lidí do prospěšné činnosti.

SÚDÁN: v této zemi společnost Hyundai Motor Company rozjela opravdu velice specifický projekt adaptovaný přesně na místní podmínky:

- Důležitým dopravním prostředkem v Súdánu jsou vozíky tažené osly. Právě tyto vozíky naložené nejrůznějším zbožím jsou ale v noci nejčastější příčinou dopravních nehod, neboť ulice ani vozíky nejsou osvětlené. Vedení Hyundai Motor Africa proto přišlo s nápadem namontovat na všechny vozíky tažené osly reflektory, aby byly v nočním provozu lépe vidět. Tímto krokem se významně zasloužilo o podporu prevence nehodovosti na silnicích.

RUSKO: společnost Hyundai Motor Manufacturing Rus (HMMR) se rozhodla podpořit bezpečí dětí na silnicích:

- Projekt „Kids Auto Park“ zahrnuje dětské dopravní hřiště s 3D kinem, kde se děti seznámí s nejčastějšími důvody dopravních nehod. Děti si mohou samy zkusit řídit speciální mini-automobily a zábavnou formou se naučí dopravní předpisy. Kids Auto Park je určen dětem od šesti do deseti let.

SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ: v USA funguje velké množství projektů, od staveb domů pro handicapované válečné veterány, přes projekty darování krve až po sponzorství kulturních festivalů apod. Je však jeden projekt, který mě nesmírně zaujal, proto jsem se rozhodla věnovat mu samostatný blok.

13.2.1.1 Hyundai Hope on Wheels

Dceřiná společnost HMC v USA, Hyundai Motor America, už přes deset let pořádá kampaň s názvem „Hyundai Hope on Wheels – Hyundai Naděje na kolečkách“, ve které doteď věnovala už více než 14 milionů amerických dolarů na podporu boje proti dětské rakovině. Sponzoruje jimi nejrozličnější fondy zaměřené na boj proti dětské rakovině, ale také i samotné lékaře, kteří se podílí na výzkumu léčení dětské rakoviny. Ročně dostane grant na podporu výzkumu přes 30 lékařů z celých Spojených států.

Kampaň každoročně podporuje i tzv. National Youth Ambassador – dítě, které úspěšně vybojovalo svůj boj s rakovinou. V loňském roce to byla jedenáctiletá Samantha Heim, v roce letošním je to dvanáctiletá Brianna Commerford. Tyto děti svým odhodláním k boji s rakovinou a pozitivním přístupem k nemoci a léčbě motivují ostatní dětské pacienty k vytrvalosti a naději – jako tváře celého projektu Hope on Wheels povzbuzují nemocné děti a přinášejí jim a jejich rodinám naději a také nemalé finanční prostředky pro boj s touto vážnou nemocí.

V rámci této kampaně navštěvuje Hyundai desítky dětských nemocnic po celých Spojených státech, aby se do kampaně mohly zapojit i samy nemocné děti, a to barevnými otisky svých dlaní symbolizujících naději na putovní vůz Hyundai Santa Fe.

Obrázek 22: Hyundai Santa Fe – putovní vůz Hyundai Hope on Wheels



13.3 CSR v Hyundai Motor Manufacturing Czech

Česká dceřiná společnost HMC, Hyundai Motor Manufacturing Czech ctí zásady své mateřské společnosti, proto se snaží prezentovat svůj výrobní závod v Nošovicích jako „dobrého souseda“.

13.3.1 Ekologická a environmentální oblast

Jedním z projektů zahrnutým do společenské odpovědnosti firmy HMMC je projekt „Saved Greenery – Zachráněná zeleň“. Jedná se o aktivitu firmy motivovanou ekologickým přínosem krajiny – tedy zahrnutou do environmentální oblasti a ochrany přírodních zdrojů. Projekt začal v roce 2006, kdy bylo více než 1000 stromů a keřů z původní lokality nošovického staveniště vyňato i s kořenovým balem, který byl následně obalen jutou, a přesazeno na okraj průmyslové zóny do připravených jam. Zeleň zde čekala přes rok, po celou dobu výstavby výrobních hal, aby později mohla být přesazena na nová místa v areálu, kde již bude natrvalo. Hyundai tímto krokem podporuje původnost dřevin v lokalitě a s ohledem na potřeby závodu i co nejmenší zásahy do původní vegetace. Zakázku na přesazení těchto dřevin dostala ke zpracování firma korejská, protože dle slov HMMC žádná česká firma o tento úkol nejevila zájem.

Dalším pozitivním krokem v environmentální oblasti je zavedení systému ekologického řízení výrobního závodu ISO 14001, jehož součástí je např. i řádný systém nakládání s odpady, jejich třídění a odvoz. Povinnost řádně třídit odpad podle předem stanovených pravidel a do přesně označených nádob má v HMMC každý zaměstnanec. Kromě nádob na běžný odpad plynoucí z provozu závodu jsou ve výrobních halách i v administrativní budově nainstalovány sběrné nádoby na elektroodpad, které mohou zaměstnanci využít i pro osobní potřebu. Další certifikací, kterou chce HMMC získat, je ISO 9001 – politika řízení jakosti. Společnost se tím zavazuje k základním principům a zásadám ve svém provozu⁹⁰. Třetím a posledním certifikátem je ISO 18001 – systém řízení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Poslední dva zmíněné certifikáty již sice nejsou součástí environmentální politiky firmy, nicméně jsou důležitou součástí jejího řízení i celkové společenské odpovědnosti firmy.

Ale existuje ještě jeden projekt přispívající velmi výrazně právě k environmentální oblasti společenské odpovědnosti firmy: Blue Drive. Program Blue Drive představuje ekologicky šetrné modely automobilů, které jsou charakteristické využitím technologií přispívajících ke snížení emisí, spotřeby paliva a k celkové ochraně životního prostředí. Hyundai tak konkuruje dalším výrobcům na automobilovém trhu, kteří již také začali investovat do výroby hybridních modelů. Prvním „Blue“ modelem korejské značky bude právě nošovická i30 Blue, kterou bude následovat Elantra LPI a další modely vyráběné jinde ve světě.

13.3.2 Sociální oblast

Angažovanost firmy Hyundai v sociální oblasti lze demonstrovat na již zmíněné podpoře juniorského fotbalového klubu Frýdek-Místek, ale také na podpoře aktivit místních institucí v bezprostředním okolí závodu. Společnost HMMC každoročně podporuje například mikulášskou besídku pro děti ze Základní školy a školky v Nošovicích. Mikuláše, čerta a anděla hrají zaměstnanci Hyundai a balíčky sladkých dobrot a školních pomůcek pro děti věnuje vedení společnosti HMMC.

⁹⁰ Viz Příloha č. 12 ISO 9001 – Politika řízení jakosti

Do této oblasti lze také zařadit finanční pomoc ve výši 50 tisíc korun na pokrytí nejnnutnějších výdajů, kterou firma poskytla rodině Paškových z Dobré, kterým 23. prosince 2007 vyhořel dům, nebo materiální pomoc v hodnotě 200 tisíc korun věnovanou obětím povodní na Moravě v roce 2009. Jednalo se zejména o čisticí a desinfekční prostředky, lopaty, pracovní rukavice či kbelíky.

Hyundai se tak snaží pomáhat svému okolí ve správný čas tam, kde je to nejvíc potřeba. Dokazuje to i kampaň darování krve, kdy se vedení firmy v dubnu 2009 rozhodlo podpořit transfúzní stanice v regionu a motivovat své zaměstnance, aby darovali krev, např. pomocí distribuce letáčků s informacemi či bezplatné informační telefonní linky. Akce se zúčastnilo přes 130 zaměstnanců HMMC a to jak prvodárců, tak i pravidelných dárců. Všichni dostali od vedení firmy drobný dárek – hrneček a sladkosti.

Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech podporuje také vzdělávání. Dne 11. září 2009 podepsala s Vysokou školou báňskou – Technickou Univerzitou Ostrava smlouvu o stáži talentovaných studentů v nošovické automobilce. Tato stáž bude probíhat v rámci projektu „Inkubátor talentovaných ekonomů a manažerů podniků“. Vybraní studenti budou moci několik měsíců „na vlastní kůži“ poznat chod a řízení automobilového závodu a zkusit si práci na nejrůznějších odděleních a pozicích. Stáž je určena studentům druhého ročníku navazujícího magisterského studia.

Nadační fond Hyundai je další z oblastí společenské odpovědnosti firmy HMMC. Byl založen v únoru roku 2007 a jeho cílem je podporovat rozvoj regionu a společnosti. Náplní jeho činnosti je finanční podpora obecně prospěšných projektů, které jsou v souladu s Deklarací porozumění, kterou podepsala společnost HMMC spolu s dalšími organizacemi a institucemi. Projekt může předložit prakticky kdokoli, od jednotlivců přes neziskové organizace a zájmová sdružení až po firmy a obce. Tematika projektů by se měla pohybovat v mezích environmentální prospěšnosti či ekologie, zvýšení kvality a transparentnosti veřejné správy, komunitních aktivit a integrace menšin či vzdělávacích koncepcí nebo kultury. Zmíníme několik projektů, které získaly grant v roce 2009:

- Vyčištění a úprava studánek v Beskydech
- Přírodní komunitní centrum v Jeseníku nad Odrou
- Naučná stezka okolí Morávky ve Skalici
- Kavárna – nácvikové pracoviště pro osoby se zdravotním postižením
- OVArt – umělecký program v bývalých průmyslových budovách v Moravskoslezském kraji

Přidělení grantů vybraným projektům schvaluje dozorčí a správní rada Fondu sestávající ze zástupců významných firem a institucí Moravskoslezského kraje.

Obrázek 23: Studánka U Jelenka, Beskydy (okres Frýdek – Místek)



14. GLOBÁLNÍ EKONOMICKÁ KRIZE

Bez alespoň stručného pohledu na příčiny a vývoj globální krize se nelze plně věnovat krizi automobilového průmyslu. Proto se teď v krátkosti zaměříme na vývoj na finančních trzích v nedávné době.

14.1 Americká hypoteční krize 2007

Globální ekonomickou krizi de facto odstartovala americká hypoteční krize v roce 2007. Její počátky však spadají do doby ještě o několik let dříve. Nerovnosti na amerických akciových trzích v 90. letech byly způsobené technologickým pokrokem (tzv. „internetová revoluce“ a související vlivy) a masivními nákupy akcií třeba i ztrátových firem americkými domácnostmi, které byly tlačeny vidinou velkého zisku. Zákonitý propad těchto uměle nadhodnocených akcií by už v roce 2000 způsobil v USA hospodářskou recesi – nebýt zásahu americké centrální banky FED, která radikálně snížila úrokové sazby a „srovnala“ tím propadající se trh. Firmy měly možnost vyvážit ušlé příjmy z propadu akcií levnými bankovními úvěry a stejně tak i domácnosti měly příležitost sáhnout si na cizí peníze – úrokové sazby hrály v jejich prospěch.

Tento trend se projevil zejména v oblasti bydlení. Součástí tzv. „Amerického snu“⁹¹ je i touha mít vlastní dům, a to i přesto, že existuje velká skupina Američanů, která na jeho pořízení nemá dostatečné příjmy. Nízké úrokové sazby úvěrů na bydlení, které se v té době dostaly až na úroveň 5% u fixních hypoték a dokonce až na 3,5% u pohyblivých hypoték⁹², však umožnily i těmto méně majetným skupinám obyvatel na takovouto hypotéku dosáhnout. Tento trend je jasně patrný z grafu 2, který znázorňuje nárůst počtu prodaných rodinných domů v USA v letech 2002 – 2005. Právě v této době totiž na fungování trhu působila snížená úroková sazba FEDu. Do té doby se počet prodaných domů držel stabilně pod hranicí 900 tisíc

⁹¹ Tzv. „Americký sen“ je jakousi vidinou či vírou Američanů, že svým úsilím, moudrostí a odvahou může každý člověk dosáhnout vyššího společenského postavení, materiálního zabezpečení a zbohatnutí, tj. mít vlastní auto, dům, dobré postavení ve firmě a dostatek prostředků na pohodlný život. Tento postoj charakterizuje heslo: „Z poslíčka milionářem.“ Příkladem Amerického snu je nynější prezident USA Barack Obama.

⁹² Zdroj: <<http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky>>

domů ročně, po zásahu FEDu se toto číslo rapidně zvyšuje. Zvyšuje se však i cena pořizovaných rodinných domů, což je logickým důsledkem zvyšující se poptávky.

Graf 2: Počet prodaných nových rodinných domů v USA (v tisících)



Bohužel, žádný ze schvalujících bankéřů si v té době nepoložil otázku, jak budou tyto skupiny obyvatel schopny hypotéky splácet za 5 let, až se jim překlopí úrokové sazby. Přestože bankéři museli přinejmenším tušit, že se nemajetné skupiny obyvatel dostanou do velkých potíží se splácením, tlak ze strany vedení je nutil poskytovat úvěry bez ohledu na to, že výkyv ve výši úrokových sazeb je zjevně pouze dočasný.

Ve chvíli, kdy FED opět zvýšil úrokové sazby z rekordního 1% na 2,25% na začátku roku 2004 (přičemž v radikálním zvyšování pokračoval i dál – v prosinci 2005 už byla základní úroková sazba na úrovni 4,25% a o rok později dokonce 5,25%), se situace na trhu nemovitostí začala rapidně zhoršovat. V létě roku 2006 tato uměle vytvořená bublina splaskla. Dramaticky klesl počet žádostí o hypotéku i počet prodaných rodinných domů, přičemž průměrná doba prodeje nového rodinného domu vzrostla ze čtyř na deset měsíců! Méně bonitní domácnosti se dostaly do obrovských potíží se splácením, protože růst úrokových sazeb hypoték jim zvýšil měsíční splátky mnohdy až na třetinu příjmů. Pokud k tomu připočteme i radikální růst cen ropy (a tedy i pohonných hmot), je jasné, že takovou zátěž nemohly rodinné rozpočty dlouho vydržet. Seškrtané výdaje se projeví zejména v poklesu poptávky po automobilech, elektronice, nábytku, stavebním materiálu či zahradní technice.

Část domácností pak přestala hypotéky splácet úplně. Průměrné náklady na jednu nesplácenou hypotéku činí pro banku přibližně 50 tisíc dolarů. Princip je takový, že banka zabaví domácnosti dům a obratem ho chce prodat na trhu, aby tak pokryla náklady na nesplacený úvěr. Problém nastává ve chvíli, kdy je rizikových úvěrů v ekonomice země takové množství, jaké se v danou dobu objevilo v USA. Nízké úrokové sazby FEDu totiž přímo iniciovaly vznik bubliny rizikových hypoték ve výši 480 – 680 miliard dolarů⁹³! Pokud si uvědomíme, že téměř všechny tyto hypotéky byly uzavírány v určitém časově omezeném a poměrně krátkém období, jejich důsledky se zákonitě musí projevit také v určitém omezeném období. Banky chtějí zabavené domy prodat na trhu nemovitostí přibližně ve stejné době a všechny najednou. Vezmeme-li v úvahu, že v tu dobu už poptávka po nemovitostech zase rapidně klesla, trh je přesycen a domácnosti ve velkém škrtají výdaje ve svých rozpočtech, je nám jasné, že banky sice mají aktiva (zabavené nemovitosti), ale ta nejsou likvidní. K čemu je mi dům, když ho nemám komu prodat a přitom potřebuji peníze? Ceny nemovitostí tak znovu klesají, banky zabavené domy prodávají hluboko pod cenou a ocitají se tak ve velkých ztrátách.

Aktuální data ukazují, že problémy se splácením rizikových hypoték má až 20% domácností⁹⁴! Přitom podle propočtů se dá usuzovat, že banka obecně je schopná bez problémů přečkat, pokud má v portfoliu 2 – 3% nesplácených hypoték. Pokud počet neplatičů překročí 3%, pak se banka dostává do krize likvidity, protože pokud nemá dostatečné rezervní zdroje, nemá čím pokrýt své náklady. Prodat nemovitost na přesyceném trhu trvá i několik měsíců (a to i v případě prodeje pod cenou) a banka tak nemá kam sáhnout pro okamžité peníze. Jakmile však má banka v portfoliu více než 5% neplatičů, znamená to pro ni buď bankrot, nebo řízené převzetí silnější finanční institucí.

To se stalo hned několika předním americkým finančním institucím. V kombinaci s podstatně sníženou spotřebou domácností, propadem amerického dolaru a neustálým zvyšováním cen ropy se roztočil kolotoč tentokrát už globální ekonomické krize v letech 2008 – 2009.

⁹³ Zdroj: <<http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>>

⁹⁴ Zdroj: <<http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>>

14.2 Celosvětová finanční krize

Hospodářský vývoj probíhá v cyklech – ekonomická aktivita kolísá, po období růstu logicky následuje období vrcholu a poté recese. Pokles ekonomiky má ozdravné účinky, firmy, které nejsou schopny „přežít“, uvolní místo zdravým společností, a znovu následuje období růstu. Hluboká recese se však může dostat až do stádia krize, která má ovšem převážně negativní důsledky.

Právě to se stalo v letech 2008 – 2009, kdy se roztočil kolotoč negativních ekonomických faktorů a zasáhl prakticky celý svět. V důsledku americké hypoteční krize se postupně propadly akciové trhy po celém světě a několik předních světových bank buď zbankrotovalo, nebo byly převzaty jinými finančními institucemi. Velké i malé společnosti byly donuceny propouštět zaměstnance a omezovat výrobu a naplno se projevila snížená kupní síla domácností i firem. Dramaticky poklesla cena ropy a propadl se také americký dolar. Ekonomiky jednotlivých zemí klesají i o několik procent, investoři nemají důvěru v nestabilní trhy a vlády se snaží zavádět opatření, která by pomohla zmírnit dopady krize.

Řešení hospodářské krize však musí být v souladu s dlouhodobými cíli. Pokud budeme zvažovat pouze momentální okolnosti a budeme krátkozrace „lepit“ rozpočty nevyrovnanými dotacemi, bude se krize pouze prohlubovat a přijatá opatření nepřinesou žádaný užitek. Je potřeba nastavit systémové procesy, které podpoří investice, znovu oživí poptávku a tím i výrobní aktivitu firem, sníží nezaměstnanost a znovu vyrovnejší rozpočty. Pouze tak můžeme dosáhnout opětovného oživení ekonomiky a znovunastolení hospodářského růstu.

15. KRIZE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

15.1 Průmysl osobních automobilů před krizí

Toto období je v Evropě charakteristické uvedením mnoha nových modelů i nových tříd na trh, zrychlujícím se tempem technologického vývoje či zvyšováním výrobních kapacit. Je také poznamenáno příchodem asijských automobilek, které se snaží vytvářet automobily s evropským designem (např. právě modely i30 z Nošovic) a samozřejmě zde staví své továrny, jako např. Hyundai v Nošovicích nebo Kia v Žilině na Slovensku. Dalším výrazným faktorem je růst celého sektoru, i když ve srovnání s dřívější dobou je poněkud pomalejší. Evropské automobilky postupně zaplňovaly perspektivní východní trhy a přesouvaly zde svou výrobu, zmiňme např. Renault a jeho výrobní závod v Turecku, VW na Slovensku a v Rusku nebo TPCA v České republice...

Amerika z hlediska poptávky po osobních automobilech vykazovala odlišný charakter. Zdejší zákazníci vyžadovali velká robustní auta, velkou oblibu zde mají segmenty SUV, Offroad a limuzíny (menší vozy jsou často až třetí v rodině). Pro tyto velká sportovně užitková auta však nemusely být zaváděny nejmodernější technologie. Legislativa také americké výrobce nenutila – tak jako v Evropě – k vývoji a používání úsporných motorů. Auta měla velkou spotřebu (cena paliva je v USA výrazně nižší, proto nebyl tlak na snížení spotřeby, a vyšší hmotnost vozu v tomto ohledu také hraje svou zásadní roli) a nebyl zde tlak na co největší prostor pro posádku při co nejmenším rozměru a veliké tuhosti a bezpečnosti karoserie.

Toto období je také charakteristické cenovou válkou mezi konkurenty v segmentu. Důvody, proč mnoho evropských a asijských značek nedodávalo do USA svou produkci, jsou dva: již sám o sobě dosti přeplněný trh a také fakt, že se evropské a asijské značky zaměřily hlavně na menší úspornější vozy, které pravý Američan nepovažuje za plnohodnotné.

Trhy východní Evropy a Asie nebyly tak jednotné, nicméně přesto lze vypožorovat určité společné charakteristiky. Je zde poptávka po levnějších a menších vozech – ale rozhodně ne kategorie mini. Pro zdejší rodiny je pořízení byt i jednoho

levnějšího auta zátěž, a proto jej využívají jako rodinný vůz. Není zde takový tlak na technologickou vyspělost, proto jsme svědky toho, že modelové řady, které jsou v Evropě už považovány za výběhové, jsou na východní trhy zaváděny jako naprosté novinky. Tento trend můžeme sledovat např. u série Octavia Tour, Astra Classic či při uvedení nového „Passatu“ v Číně, který byl ve skutečnosti Škoda Super první generace - pouze se znakem VW a spoustou chrómu. Můžeme také zmínit „nafukování“ aut na platformě malých vozů, např. Kia Rio, Škoda Felicia, Škoda Fabia Combi/Sedan, Honda City, Renault Thalia, Dacia Logan či ruská Lada Kalina...

V Indii, ráji kol a motorek, se snaží po roce 2000 uchytit výrobci velmi malých a levných vozů. Typickým příkladem je automobilka Tata a její model Nano za 40 tisíc korun, nebo model malé dodávky Iris. Indii automobilová krize nijak specificky nezasáhla a únor 2010 byl již třináctým měsíc v řadě, kdy v Indii rostly prodeje aut. V lednu 2010 se prodalo rekordních 153 tisíc vozů.⁹⁵

Obrázek 24: Model Tata Nano za 40 tisíc korun



V automobilovém průmyslu, obzvláště v Evropě, byla vždy veliká konkurence. Ta byla a je příčinou velice rychlého vývoje, který je velmi finančně

⁹⁵ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/auto/194134-v-indii-se-v-unoru-prodal-rekordni-pocet-aut.html>>

náročný. Od konce 80. let se mezi výrobci rozšířilo obrovské množství nových technologií, které byly dříve doménou vyšších tříd nebo vznikly zcela nově. Z obrovské škály vyberme jen některé:

- Z oblasti bezpečnosti je to například zavedení brzdových asistentů ABS, ESP a dalších (ostatní asistenty si každá automobilka pojmenovala jinak), airbagů, parkovacích asistentů, optických kabelů nebo v poslední době kontroly vzdálenosti od předchozího auta či samočinného brzdění.
- Z oblasti pohodlí můžeme zmínit veliké rozšíření elektroniky pro nastavení nejrůznějších činností, např. stahování okýnek, nastavení zrcátek, navigace, tempomat, klimatizace, centrální zamykání i bez klíčku, natáčení světel. Do této oblasti patří i velmi pokročilé řídicí jednotky.
- Dalším okruhem je technická vybavenost. Patří sem samozřejmě rostoucí nároky na zvyšování výkonu motorů při co nejmenší spotřebě paliva. Tento požadavek se automobilkám dařil zvládat hlavně díky rozšíření mnohem náročnějších dieselových motorů s přeplňováním (turbem) a později s přímým vstřikováním. Nároky rostly taktéž na platformy (zjednodušeně podvozky), které jsou z hlediska vývoje cenově nejnáročnější.

Proto jsme byli a stále jsme svědky spojování značek do koncernů či společného vývoje automobilů určité třídy (např. MPV VW Sharan, Ford Galaxy a Seat Alhambra; z dnešní doby např. spojení automobilek Toyota a Peugeot-Citroen v české továrně TPCA, kde se vyrábí mini modely Aygo, 107 a C1). Stále častěji je také zvykem licenční prodej určité části vozu, např. motoru či převodovky. Typickým výrobcem je Honda, která dodávala motory firmě Rover. A ještě další možností, jak vyvážit vlastní deficit v technologiích, je samostatný vývoj komponent pro automobilový průmysl od externistů (např. výrobce Bosh a jeho přímé vstřikování Common-Rail nebo společnost Honeywell a její přeplňování dodávané do většiny dieselových a dnes nově i benzínových motorů).

Všestranný vývoj – doslova „smršť“ nových technologií, implementace nových legislativních norem (např. emisní normy EURO 1-5) a čím dál větší nároky na bezpečnost – to vše se odrazilo v postavení automobilek, které svou produkcí zásobovaly evropský automobilový trh. Výrobci, kteří nedokázali držet krok s těmito trendy, popř. nepřistoupili ke spojení do koncernů či k dodávkám komponentů od externistů (viz výše), nebyli schopní dlouhodobě obstát. I zde jsou ale určité výjimky, např. ruská Lada, která se zaměřovala na méně náročné trhy.

V 90. letech a počátkem nového tisíciletí prošlo tímto procesem mnoho automobilek. Z těch významnějších v roce 1991 Volkswagen získal Škodu, v roce 1995 značka BMW převzala skupinu Rover Group a dále General Motors získal Daewoo (dnes Chevrolet) a Saab. Skupina Ford převzala Volvo a Jaguar, zatímco Renault koupil Dacii. Většina automobilek, která nestíhala držet krok s dobou, tak v tomto období přežila pod „křídly“ silnějšího partnera. Nicméně současně několik značek zaniklo, nejvýraznější je konec Rover Group (původně převzatá skupinou BMW, ale přesto stále ztrátová). Automobily Rover z této produkce skončily úplně, značka Mini přežila pod křídly BMW a Land Rover pod Fordem. Velké problémy měla kolem roku 2004 také celá skupina Fiat, nicméně té se podařilo díky záplavě novinek a restrukturalizací přes toto těžké období přenést.

Mnoho firem v západní Evropě svůj klesající podíl (daný příchodem nových značek a nových modelů) kompenzovalo vývozem na trhy východní Evropy a Asie, zejména v Číně a Indii. Přesto se již kolem roku 2006 v Evropě mluvilo o nadvýrobě a množily se spekulace o tom, že již není možné v tomto segmentu udržet růst.

Situaci na českém trhu se budu podrobněji věnovat v jednom z dalších bloků.

15.2 Dopady krize na konkrétní automobilové výrobce

Po pádu amerických bank v čele s Lehmann Brothers na podzim roku 2008 se projeví prohlubující se ekonomické problémy, a to nejen ve finanční sféře, ale i v jiných odvětvích hospodářství. Toto období se stalo velmi náročným obzvláště pro automobilový průmysl, který již před finanční krizí nebyl zcela v kondici. Krize nejvíce zasáhla americké koncerny a automobilky v jejich držení. Lze vypořádat

velký rozdíl mezi americkými firmami, které zjevně nestačí na technologicky vyspělejší evropské výrobce či levnější – a kvalitou téměř srovnatelné – asijské producenty. Samo vedení koncernu General Motors v prosinci 2008 zákazníkům přiznalo, že "ačkoli jsme stále lídrem v prodeji v USA, uznáváme, že jsme vás zklamali. Poškodili jsme vaši důvěru tím, že jsme nechali naši kvalitu klesnout pod úroveň celého odvětví a že se naše návrhy (automobilů) staly ošuntělými."⁹⁶

15.2.1 Dopady krize na značku Chrysler

Jako první dolehla krize na Chrysler, dne 1. července 2009 jej zčásti koupil Fiat. Ten má zkušenost z nedávné restrukturalizace a v poslední době je velmi stabilní. „Konkurzní soud schválil prodej většiny aktiv zkrachovalé americké automobilky Chrysler skupině v čele s italským konkurentem Fiat. Prodej je pro Chrysler jedinou možností k odvrácení likvidace. Rozhodnutí přišlo jen několik hodin před očekávaným vyhlášením bankrotu největší americké automobilky General Motors. Fiat bude mít v novém podniku dvacetiprocentní podíl. Dvanáct procent případné americké a kanadské vládě a 68 procent odborům. Chrysler požádal o ochranu před věřiteli koncem dubna 2009.“⁹⁷

15.2.2 Dopady krize na skupinu General Motors

Mezi automobilky s největšími problémy patří skupina General Motors (GM). Tato firma, která vládla světovému automobilovému trhu celých 76 let, se dnes potácí v hluboké krizi. Díky tomu získala prim v prodeji v roce 2009 Toyota⁹⁸. Dne 1. července 2009 vyhlásil koncern General Motors řízený bankrot (jedná se o třetí největší bankrot v historii USA). Americká administrativa zaplatila 60 miliard dolarů, čímž se stala ze 61% vlastníkem. Akcie firmy se okamžitě přestaly obchodovat. Nicméně již po rekordních 40 dnech se podařilo General Motors dostat z bankrotového režimu. Nový GM vlastněný státem, započal vlastní restrukturalizaci, při které si firma chce ponechat pouze značky Buick, Chevrolet, Cadillac a GMC.

⁹⁶ Citace: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/156255-automobilka-gm-priznala-nase-auta-jsou-osuntela-a-malo-kvalitni.html>>

⁹⁷ Citace: <http://ekonomika.idnes.cz/soud-schvalil-prodej-aktiv-americkeho-chrysleru-italskemu-fiatu-ph6-/eko-zahranicni.asp?c=A090601_073948_eko-zahranicni_cen>

⁹⁸ Zdroj: <http://ekonomika.idnes.cz/automobilka-gm-vyhlasila-bankrot-usa-postihl-nejvetsi-prumyslovy-krach-14w-/eko-zahranicni.asp?c=A090601_141117_eko-zahranicni_vem>

Zbytek automobilek chce prodat nebo ukončit jejich existenci, týká se to značek Hummer, Saab, Opel (i jeho anglické verze Vauxhall) a Pontiac (o kterém bylo rozhodnuto, že skončí). V Americe bude postupně zavřeno 14 továren a 20 tisíc pracovních míst z původních 88 tisíc bude zrušeno. Starý koncern GM hospodařil v roce 2008 s neuvěřitelnou ztrátou 30,9 miliardy a v roce 2007 dokonce 43,3 miliardy dolarů⁹⁹.

Díky velkým úsporným opatřením se novému GM daří zlepšovat výsledek a za 2. pololetí 2009 je ve ztrátě „pouze“ 1,2 miliardy dolarů. Dle mého názoru je velice účelné podívat se, jak se tato opatření dotkla značek uvnitř koncernu.

„General Motors do října příštího roku ukončí výrobu vozů značky Saturn a postupně rozpustí její distribuční síť. Pokus prodat Saturn firmě Penske Automotive Group nevyšel, jednání se ve středu bez výsledku uzavřela.“¹⁰⁰

Největší evropskou divizi Opel se GM snažil prodat kanadské společnosti Magna, nicméně jednání ztroskotala, a proto se GM rozhodl pro radikální propouštění. V Evropě se toto opatření dotkne 8 300 zaměstnanců, přičemž kompletně v celé své skupině chce GM propustit 20% zaměstnanců¹⁰¹.

„Největší americká automobilka General Motors ukončí činnost své značky Hummer poté, co zkrachoval pokus o její prodej čínské strojírenské firmě Sichuan Tengzhong Heavy Industrial Machinery. Oznámila to v noci GM. Prodej značky za 150 miliónů dolarů (téměř tři miliardy Kč) podle agentury Reuters zamítly čínské regulační úřady. Ukončení činnosti značky ohrozí zhruba 3000 pracovních míst. GM dosáhla konečné dohody o prodeji v říjnu a transakci chtěla dokončit tento měsíc.“¹⁰²

„Největší americká automobilka General Motors zruší do konce roku přibližně 21 tisíc pracovních míst. Obětí hospodářské recese se stane i značka

⁹⁹ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/173445-automobilka-general-motors-unikla-z-bankrotoveho-rezimu.html>>

¹⁰⁰ Citace: <<http://www.novinky.cz/auto/180396-znacka-saturn-skonci-automobilka-general-motors-neuspela-s-prodejem.html>>

¹⁰¹ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/189844-automobilka-opel-propusti-tisice-lidi.html>>

¹⁰² Citace: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/193134-gm-ukonci-znacku-hummer-po-neuspesnem-pokusu-o-prodej.html>>

Pontiac, které se hodlá GM zbavit. Pokud by se nenašel kupec, automobilka Pontiac do roku 2010 zanikne.“¹⁰³

Další automobilkou pod křídly GM je Saab, kterého se snažila na podzim 2009 koupit firma Spyker. Společnosti se ovšem nedohodly na podmínkách prodeje, a tak GM oznámil, že Saab končí. Avšak nakonec se firmy znovu sešly a v únoru 2010 dospěly k finální dohodě. Nizozemský Spyker za automobilku dle agenturních zdrojů zaplatí 400 milionů dolarů¹⁰⁴.

15.2.3 Dopady krize na skupinu Ford

Americká značka Ford toto těžké období přežila mnohem lépe. Dokonce ve třetím čtvrtletí 2009 měla čistý zisk přes 990 milionů dolarů¹⁰⁵, zejména díky snížení nákladů a zvýšení prodeje vlivem vládních příspěvků na koupi nového auta. Ford se rozhodl ponechat si jen značky Ford, Lincoln a Merkur a pro zlepšení své bilance již dříve prodal luxusní značky Jaguar a Land Rover (obě značky v roce 2008 firmě Tata Motors za 2,3 miliardy dolarů¹⁰⁶). Naposledy prodal i značky Aston Martin a Volvo Car.

Poslední zmiňovanou – švédskou značku Volvo Car – získal Ford v roce 1999 od firmy Volvo (ta se dnes zabývá výrobou a prodejem nákladních vozů) za 6,45 miliardy dolarů. V říjnu 2009 ji však nabídl k prodeji a dne 28. března 2010 podepsal smlouvu o budoucím prodeji s největší soukromou čínskou automobilkou Geely. Hodnota transakce nebyla uvedena, avšak analytici se domnívají, že Volvo Car má hodnotu asi 2 miliardy dolarů. Čínská značka Geely by měla také převzít výrobu tradičních britských černých taxíků Manganese Bronze, u kterých chce část výroby (konkrétně karoserie) přesunout do Číny. Geely počítá s investicí 900 milionů do Volva a zachování výroby ve Švédsku¹⁰⁷.

¹⁰³ Citace: <<http://www.novinky.cz/auto/167523-general-motors-hazi-pontiac-pres-palubu.html>>

¹⁰⁴ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/190309-saab-je-zachranen-koupi-ho-nizozemsky-spyker.html>>

¹⁰⁵ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/187669-ford-se-dohodl-na-prodeji-divize-volvo-cinske-firme.html>>

¹⁰⁶ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/auto/177749-indicka-firma-tata-vykazala-ztratu-kvuli-divizi-jaguar-land-rover.html>>

¹⁰⁷ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/196017-cinane-kupuji-automobilku-volvo.html>>

Obrázek 25: Nad halou Volvo Car už vlaje i čínská vlajka



15.2.4 Dopady krize na Hyundai

Dravost korejské značky je zcela zřetelná ve vytyčených cílech – z původních 4,2 milionů prodaných vozů v roce 2008 si automobilka zvýšila plán až na 6 milionů do roku 2010, a to i přes nástup globální krize. Pro Evropský trh společnost Hyundai plánovala navýšení prodeje o 10% na 350 tisíc vozů v roce 2009. Dalším cílem bylo vyrobit v roce 2009 nejméně 185 tisíc vozů v Nošovicích a 300 tisíc v roce 2010¹⁰⁸.

Korejský management si zprvu faktor krize vůbec nepřipouštěl. Byl přesvědčen, že moderní a malé automobily i10, i20 a i30 s evropským designem je přes krizi přenesou bez větších problémů. Ještě v říjnu 2008 Hyundai vykazoval růst 12% a v prosinci pak pokles o 1,6% (ten byl dán jednorázovým poklesem Korejského trhu o 30%, přičemž na ostatních trzích poptávka rostla o 8%)¹⁰⁹. Počátkem roku 2009 však krize zasáhla i sebevědomou korejskou automobilku a ta musela omezit výrobu – v lednu a únoru 2009 se v Nošovicích vyrábělo jen 4 dny v týdnu¹¹⁰. Skluz ve výrobě už se nepodařilo dohnat (a to ani pomocí přesčasů na konci roku). Automobilka sestrojila o 67 tisíc vozů méně – přesně 118 tisíc. Šrotovné

¹⁰⁸ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=87>

¹⁰⁹ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=86>

¹¹⁰ Viz kapitola 10. Uvedení do provozu

však této korejské značce velmi pomohlo – v dubnu 2009 (tedy v době kdy trh klesal o 12%) totiž navýšila prodej v Evropě o 10%. Zásadní podíl na tom mělo zavedení šrotovného v Německu, díky čemuž na tamním trhu prodeje Hyundai vzrostly o neuvěřitelných 134%. Ve Velké Británii, kde byla tato státní podpora také zavedena, byl výsledek rovněž úctyhodný, růst o 19%¹¹¹.

Obrázek 26: Hyundai i30 vyráběný v Nošovicích



15.3 Shrnutí dopadů krize

Obecně je možno říci, že evropské a asijské automobilky nebyly krizí zasaženy natolik mohutně, jako ty americké, nicméně i přesto jsou dopady značné. Poklesy prodejů, omezování výroby, redukování počtu zaměstnanců, to vše mělo negativní vliv na celé odvětví. Z tohoto důvodu se vlády mnoha zemí rozhodly tento segment podpořit přímými dotacemi (kapitálové vstupy, šrotovné¹¹² atd.).

¹¹¹ Zdroj: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media_zprava&id=91>

¹¹² Viz kapitola 17. Šrotovné

16. TRH, VÝROBA A KRIZE V ČR

16.1 Trh nových osobních automobilů v ČR

Po revoluci se trh s automobily v České Republice vyvíjel poněkud specifickěji než v západních zemích, nicméně v poslední době se stále více přibližuje evropskému „normálu“. Zpočátku zde měla veliký podíl na prodejkách automobilka Škoda, a dále pak značky Opel, Volkswagen, Seat, Renault či Ford. Asijské značky na náš poměrně malý trh přišly výrazně později, nicméně v roce 2009 obdržela rekordních 5,2% trhu korejská automobilka Hyundai a dostala se tak na páté místo v prodeji v ČR. Roste také podíl sesterské společnosti Kia, která v závodě HMMC v Nošovicích vyrábí svůj model Kia Venga. Ten je veřejnosti představován v masivní reklamní kampani jako „české auto“.

Kia Venga i Hyundai i30 jsou automobily patřící na spodní okraj nižší střední třídy a cenově velmi konkurují klasickým velikanům jako Volkswagen Golf či Ford Focus. A očividně se těmto modelům daří: za první tři měsíce roku 2010 je Hyundai pátou a Kia šestou nejprodávanější značkou na českém trhu s podílem 4,5%, respektive 4% ¹¹³. „Hyundai i30, který se vyrábí v závodě HMMC v Nošovicích, je v ČR nejprodávanějším automobilem této značky. Aktuálně jeho prodeje tvoří 30,7% ze všech jedenácti modelů Hyundai prodávaných na českém trhu.“ ¹¹⁴

Tabulka 3: Podíl jednotlivých značek na českém trhu

	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009
1	ŠKODA 75,5%	ŠKODA 60,4%	ŠKODA 55,7%	ŠKODA 47,1%	ŠKODA 49,6%	ŠKODA 47,7%	ŠKODA 48,1%	ŠKODA 37,1%	ŠKODA 29,5%
2	VW 3,4%	Opel 5,9%	Ford 6,4%	VW 6,2%	VW 7,0%	Renault 6,1%	Renault 7,7%	Ford 6,4%	Ford 7,6%
3	Lada 2,9%	VW 5,4%	Opel 4,9	Ford 6,2%	Renault 5,8%	Peugeot 5,8%	VW 5,2%	Renault 5,6%	VW 7,3%
4	Opel 2,6%	Seat 4,9%	VW 4,5	Opel 6,1%	Peugeot 5,7%	VW 5,1%	Peugeot 4,8	VW 5,3%	Renault 6,6%
5	Seat 2,4%	Renault 3%	Renault, Fiat 3,7%	Renault 4,7%	Opel 5,3%	Ford 4,4%	Opel 4,0%	Peugeot 4,9	Hyundai 5,2%
	Hyundai 0,2%	Hyundai 1,5%	Hyundai 1,1%	Hyundai 1,5%	Hyundai 1,1%	Hyundai 2,2%	Hyundai 3,5%	Hyundai 4,9%	Hyundai 5,2%

¹¹³ Zdroj: <<http://portal.sda-cia.cz/stat/>>

¹¹⁴ Citace: <http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/index.php?rubrika=media2_zprava&id=10>

Další zajímavostí je, že počet nově registrovaných aut a ojetin byl přibližně stejný. V posledních letech, jak uvádí statistika SDA (Sdružení dopravců automobilů) v tabulce 4, se dokonce ojetá auta registrují v mnohem větším počtu než auta registrovaná poprvé. Mnoho ojetých automobilů se do ČR dováží ze zahraničí, protože tamní vozy jsou značně levnější, obzvláště pokud jsou lehce bourané. Tento stav je daný nižší kupní silou českého obyvatelstva – mnoho domácností volí levnější vozy z bazaru. Pro srovnání uvádím statistiky počtu registrací nových a ojetých vozů. Ty se však před rokem 2004 vytvářely z údajů vedených prodejci, tedy nikoli úřady, proto není zaručené, že jsou zcela přesné¹¹⁵. Některá vozidla prodaná v pohraničí navíc mohla být registrována v sousedních zemích.

Graf 3: Prodeje a registrace nových osobních automobilů



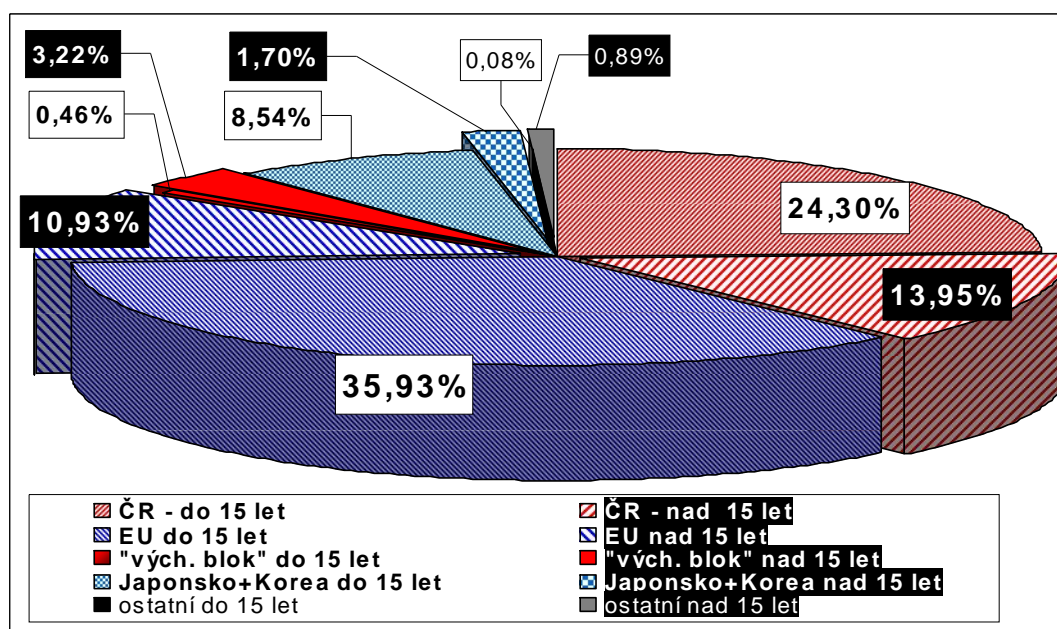
Tabulka 4: Registrace ojetých osobních automobilů

Registrace ojetých osobních automobilů v jednotlivých měsících a letech Registration of Used Passenger Cars by Month and Year												M ₁	2006-8
Celkem/Total													Rok/Year
Období/Period	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
2006	8 692	9 730	13 604	13 671	16 584	15 249	14 945	19 317	18 393	20 447	18 208	14 303	183 143
2007	15 604	15 854	18 916	19 370	20 584	19 107	18 486	19 110	15 948	20 187	16 536	13 167	212 869
2008	16 168	18 349	18 945	23 589	21 313	21 941	23 095	19 486	19 547	18 835	14 893	14 813	230 974

¹¹⁵ Zdroj: <http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182>

Dalším problémem českého trhu je vysoké staří vozového parku, které trápí většinu postkomunistických zemí. Zajímavostí je, že od revoluce průměrný věk automobilů nijak zásadně neklesá a překračuje hranici třinácti let. Pro ilustraci uvádím zprávu Sdružení automobilového průmyslu (dále jen SAP): „Vozový park v ČR je v porovnání s vyspělými zeměmi EU zastaralý a obnova novými osobními automobily nedosahuje ani poloviny obvyklého průměru (což je ročně 8 % až 10 % z celkového počtu registrovaných vozidel). K 30. červnu 2009 bylo v ČR registrováno celkem 4 409 508 osobních automobilů v průměrném věku 13,68 roku. Podíl vozidel starších 10 let činí 58,96 % (ve vyspělých zemích EU a v některých dalších zemích se tento podíl pohybuje na hodnotě 25 až 35 %). K 30. 6. 2009 bylo registrováno 2 599 820 ks osobních automobilů ve věku nad 10 let, počátkem roku 2006 to bylo „jen“ 2 152 437 ks (54,37%) všech registrovaných osobních automobilů. Za 3,5 roku se tedy počet vozidel starších než 10 let zvýšil o 447 383 ks, přičemž celkový počet osobních automobilů registrovaných v ČR se za stejné období zvýšil zhruba o stejný počet, konkrétně o 450 800 vozidel (jedná se o nová i ojetá z dovozu celkem). Toto opět dokumentuje fakt, že obnova vozového parku v ČR v podstatě neprobíhá.“¹¹⁶

Graf 4: Složení vozového parku dle stáří a země výroby



¹¹⁶ Citace: Tisková informace č.26/2009 dostupná na <www.autosap.cz>

Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., který od roku 2009 zavedl poplatky při registraci staršího vozidla nesplňujícího emisní normu alespoň EURO 3, je první vlaštvkou v boji proti zastaralému vozovému parku. Jen ve druhé polovině roku 2009 bylo vyřazeno 150 000 vozů z registru. Někteří odborníci (a hlavně automobilky) jsou přesvědčení, že nejlepší stimulací by bylo takzvané šrotovné. Názory na něj však nejsou jednotné a samo téma je natolik obsáhlé, že se mu budu věnovat s samostatné kapitole.

Česká republika a bývalý východní blok mají ale ještě jednu společnou charakteristiku: složení tříd automobilů. Marginální podíl na těchto trzích mají malé vozy a nižší střední třída, viz tabulka 5. Je však pravdou, že příklon k menším úspornějším vozům lze v poslední době vypožorovat i v západní Evropě.

Tabulka 5: Registrace nových osobních automobilů v ČR dle tříd

Registrace nových osobních automobilů podle obchodních tříd Registration of Brand New Passenger Cars by Business Classes			2008	
Třída/Class	Celkem/Total		Z toho SDA/From this CIA	
	Ks Units	Podíl Share	Ks Units	Podíl Share
Mini	7 328	5,10%	7 328	5,10%
Malé/Small	60 393	42,04%	36 734	25,57%
Nižší střední/Low Medium	23 141	16,11%	23 141	16,11%
Střední/Medium	19 397	13,50%	6 617	4,61%
Vyšší střední/Executive	3 842	2,67%	1 386	0,96%
Luxusní/Luxury	398	0,28%	398	0,28%
MPV	15 595	10,86%	11 458	7,98%
Sportovní/Sport	965	0,67%	963	0,67%
Terénní/SUV	5 324	3,71%	5 296	3,69%
Nezařazeno/Notclassified	7 278	5,07%	5 344	3,72%
Celkem/Total	143 661	100%	98 665	68,68%

Třída / Class

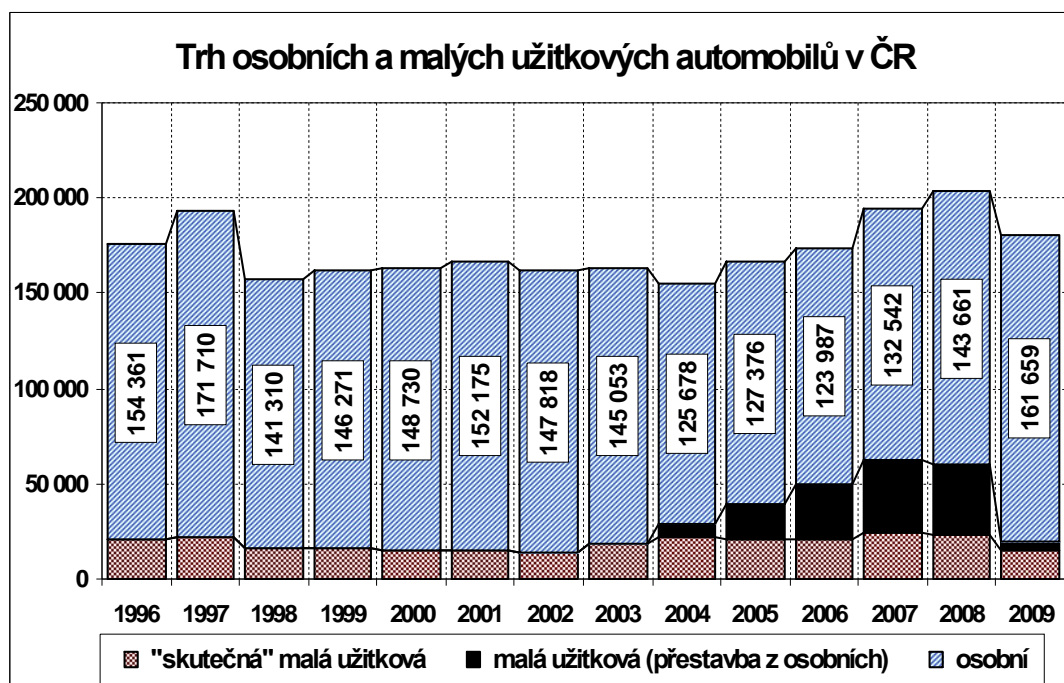
- Mini
- Malé / Small
- Nižší střední / Low Medium
- Střední / Medium
- Vyšší střední / Executive
- Luxusní / Luxury
- MPV
- Sportovní / Sport
- Terénní / SUV
- Nezařazeno / Notclassified

M₁
2008

Graf 4 znázorňuje vývoj prodeje osobních a lehkých užitkových automobilů (segment M1 a N1) v České republice v letech 1996 – 2009. Je z něj jasně patrné, že až do roku 2008 se počet nově registrovaných vozidel (obou kategorií) držel na přibližně stejné hranici, popř. mírně rostl. Propad zaznamenáváme až v roce 2009, což je evidentně důsledkem hospodářské krize.

Z grafu je ale také patrná určitá deformace, která se projevila v letech 2004 – 2009. Zákony v tomto období neumožňovaly podnikatelům odečíst si DPH u automobilů kategorie M1, tedy klasických osobních vozů. Chytré české hlavy ovšem vymyslely způsob, jak se tomuto omezení vyhnout, a začaly mohutně přestavovat osobní automobily na malé dodávky, které už jsou považovány za vozidla kategorie N1¹¹⁷ a dá se u nich tedy odečíst DPH. Přestavba byla poměrně snadná, stačilo vložit posuvnou přepážku mezi sedadla a zavazadlový prostor a zaslepit zadní okna, např. pomocí nalepovací fólie. Výsledkem tohoto jednání je fakt, že počet nově registrovaných automobilů v roce 2009 je téměř o dvacet tisíc větší než v roce 2008, přestože celkový počet nově registrovaných vozů kategorie M1 a N1 ve stejném období výrazně poklesl. Tento rozdíl je dán uvolněním legislativy DPH – jak je patrné v grafu, černé části znázorňují takto přestavěná vozidla.

Graf 5: Vývoj prodeje automobilů segmentu M1 a N1 v ČR



Počet přestaveb osobních na malá užitková = odborný odhad.

Do roku 2003 včetně = vykázané prodeje, od roku 2004 = první registrace.

= deformace trhu

¹¹⁷ Do kategorie N1 – lehké užitkové vozy – patří např. Ford Transit, VW Trasporter, Opel Combo atd.

Z tabulky 6 plyne, že téměř polovina vozů v třídě N1 váží do 2 tun. Lze tedy předpokládat, že se z velké části jedná o výše zmíněné přestavěné osobní automobily, neboť hmotnost klasických dodávek bývá značně vyšší.

Tabulka 6: Rozdělení segmentu N1 podle hmotnosti vozů

Registrace nových lehkých užitkových automobilů podle obchodních tříd Registration of Brand New Light Commercial Vehicles by Business Classes			N ₁	2008
Celkem/Total			Z toho SDA/From this CIA	
Třída/Class	Ks Units	Podíl Share	Ks Units	Podíl Share
Do/Up to 2 T	25 337	42,24%	13 579	22,64%
Do/Up to 3 T	24 723	41,21%	22 414	37,37%
Do/Up to 3,5 T	7 219	12,03%	7 219	12,03%
Nezařazeno/Noclassified	2 707	4,51%	2 015	3,36%
Celkem/Total	57 279	100%	43 212	68,68%

Třída / Class	Color
Do / Up to 2 T	Yellow
Do / Up to 3 T	Orange
Do / Up to 3,5 T	Green
Nezařazeno / Noclassified	Grey

16.2 Výroba osobních automobilů v ČR a nástup krize

Přestože tradice výroby automobilů v Čechách sahá až do 19. století¹¹⁸, věnovat se celému tomuto období by vystačilo na samostatné téma. Proto se v této kapitole mapující vývoj v tomto odvětví zaměříme až na dobu porevoluční, která přímo ovlivňuje současnou situaci.

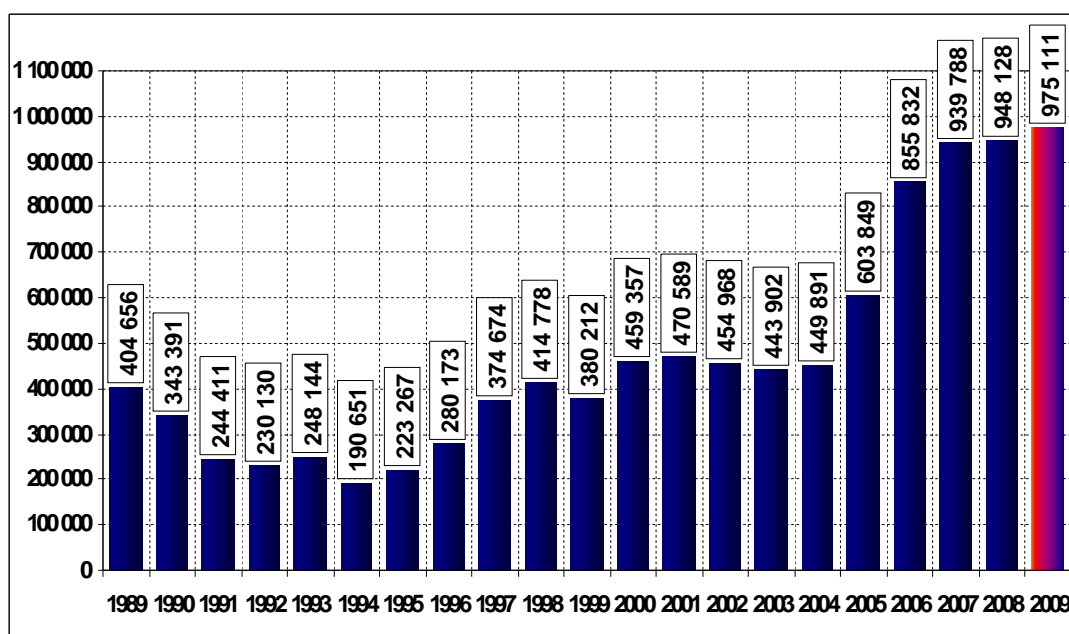
Graf 5 velmi názorně shrnuje výrobu všech motorových vozidel v České republice od revoluce až po současnost. Můžeme v něm sledovat trend téměř neustále rostoucí výroby – vzhledem k orientaci českého hospodářství na tento průmysl je to jev naprosto přirozený a žádoucí. Na tomto pozitivním vývoji mají nemalý podíl i nově příchozí automobilky, např. TPCA v Kolíně či právě Hyundai v Nošovicích.

Hlavní podíl u nás měly vždy osobní automobily – v roce 2009 jich bylo 970 410 kusů (souhrn kategorie M1 a N1). Zbývající 4 701 kus patří do kategorií

¹¹⁸ První automobil vyrobený na českém území byl NW Präsident z roku 1898. Vyrobila jej Kopřivnická vozovka – dnes Tatra Kopřivnice. Automobil měl výkon 7 koní a dosahoval maximální rychlosti 25 km/h. Dnes je vystaven v Národním technickém muzeu.

vyšších, tedy mezi autobusy (tradiční výrobce Iveco Czech Republic – dříve Karosa) a nákladní automobily nad 3,5 tuny (např. kopřivnická Tatra nebo letňanská Avia Ashok Leyland Motors s.r.o.).

Graf 6: Výroba motorových vozidel v ČR v letech 1989 – 2009



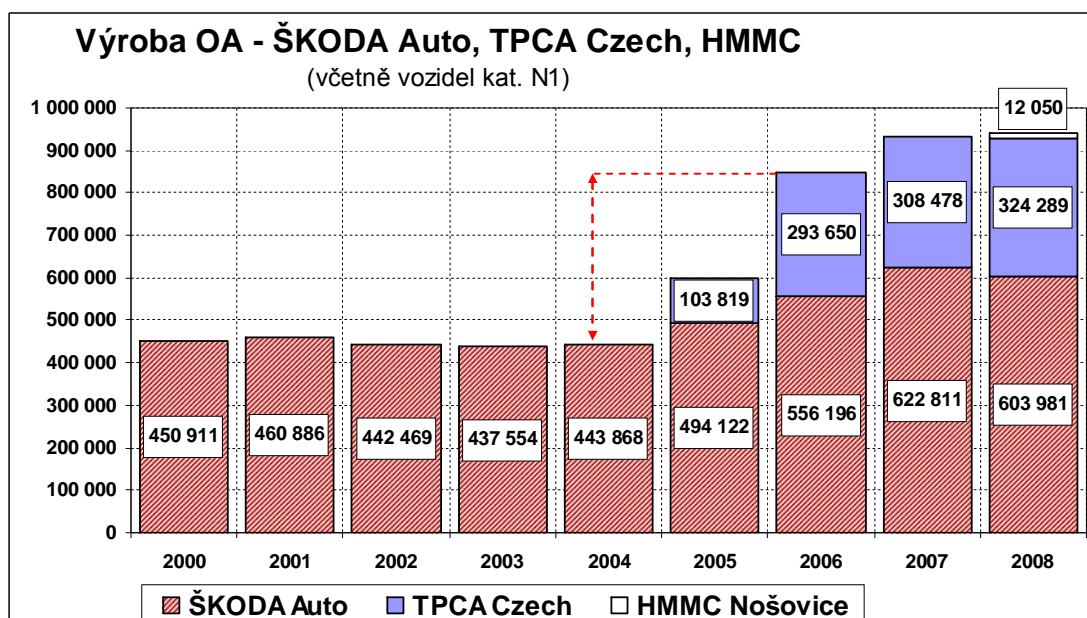
Už od 2. světové války měla hlavní podíl ve výrobě společnost Škoda. Tu v roce 1991 koupil německý koncern Volkswagen (bez strojírenské části v Plzni) a vytvořil tím dnešní automobilku Škoda-Auto. V roce 1998 ukončila výrobu osobních vozů konkurenční Tatra Kopřivnice¹¹⁹ a Škoda-Auto tak po roce 2000 mohla dosáhnout podílu výroby osobních automobilů dokonce 99,9%.

Do roku 1994 však ve Škodě dochází ke stagnaci výroby, protože z důvodu příchodu zahraničních značek ubylo zákazníků na domácím a východním trhu. Navíc inovativní Favorit v zahraničí nebyl ještě zcela konkurenční. První nárůst výroby je viditelný až v roce 1995 díky příchodu nové Škody Felicia vyvíjené za pomoci Volkswagenu. Další dramatický nárůst je patrný v roce 1997 – o rok dříve na trh vstupuje model Octavia, který je zcela vyvinut Volkswagenem. Po roce 2000 se celková výroba držela těsně pod hranicí 500 000 vozů za rok – tyto výsledky přímo

¹¹⁹ Zdroj: <http://www.tatra.cz/web_cz/oldhistorie_cz.asp>

kořespondují s úspěšností společnosti Škoda-Auto. Dramatický a naprosto bezprecedentní nárůst výroby mezi lety 2004 – 2006, kdy se výroba téměř zdvojnásobila, je způsoben příchodem automobilky TPCA a současně rozšířením výroby Škody-Auto.

Graf 7: Nárůst produkce českých automobilek

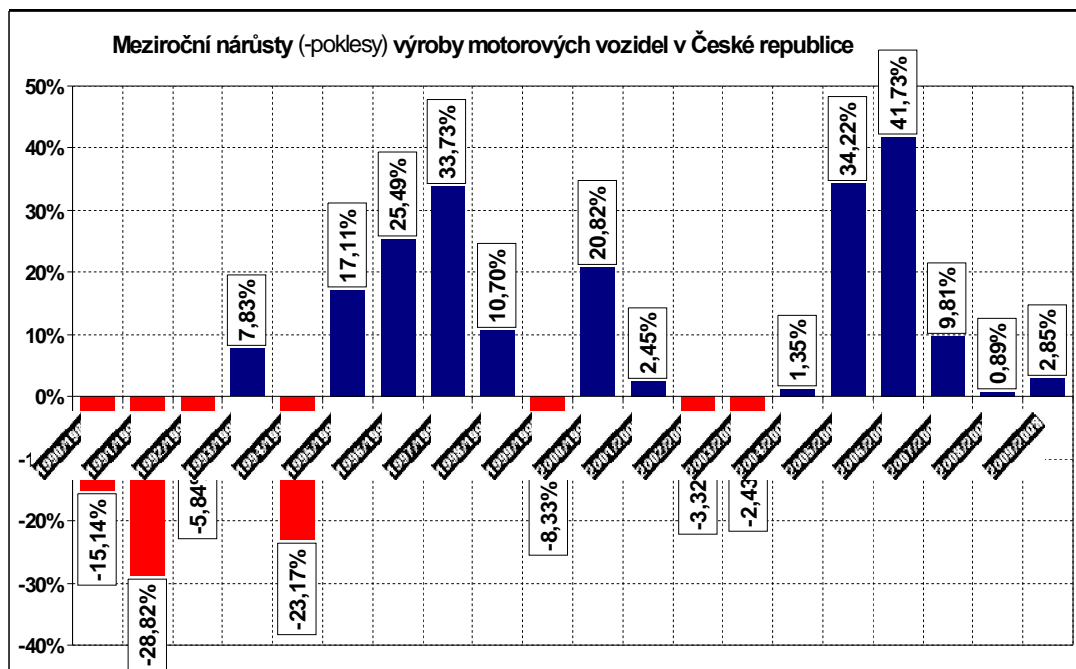


Statistiky týkající se výroby mohou být při nepřesné analýze špatně chápány. Například na podzim roku 2008 pomalu přichází recese. Celé odvětví sice – v souhrnných číslech – roste¹²⁰, nicméně důvodem tohoto faktu je pouze mírný nárůst výroby v kolínské továrně Toyota Peugeot Citroën Automobile (tento závod je zaměřen na kategorii mini, která se v době recese prodává lépe než ostatní kategorie vozů) a zahájení výroby v Hyundai Motor Manufacturing Czech v Nošovicích (za poslední dva měsíce roku 2008 vyrobila severomoravská automobilka 12 tisíc vozů). Prodeje společnosti Škoda-Auto již v tomto období na evropských trzích mírně stagnují, přičemž to se zákonitě projevuje na snížení výroby.

Graf 7 přehledně ukazuje meziroční změny ve výrobě osobních automobilů na českém území v průběhu uplynulých dvou dekad.

¹²⁰ Viz Graf 6: Nárůst produkce českých automobilek

Graf 8: Meziroční změny výroby automobilů v letech 1989 – 2009



V roce 2009 je zřejmá další animozita odvětví – výroba navzdory všem předpokladům opět roste a to o 3,20%¹²¹ (konkrétně o 30 076 vozů). Důvody jsou zcela zřejmé:

- V mnoha zemích EU bylo zavedeno tzv. šrotovné. Díky němu neklesla výroba kolínské TPCA, a ta následně vykázala růst o 2,53%, a také Škodě-Auto nespadla výroba tak prudce, ale „jen“ o 13%¹²². Tento pokles se netýká závodu Škoda-Auto v Číně, kde výroba i nadále roste.
- Rok 2009 byl průlomový i pro nošovickou automobilku Hyundai – ta totiž konečně vyráběla plných dvanáct měsíců. Přestože z původně plánovaných téměř 200 tisíc vozů nakonec vyrobila „pouze“ 118 tisíc, toto číslo se zákonitě musí promítnout v celkových objemech výroby.

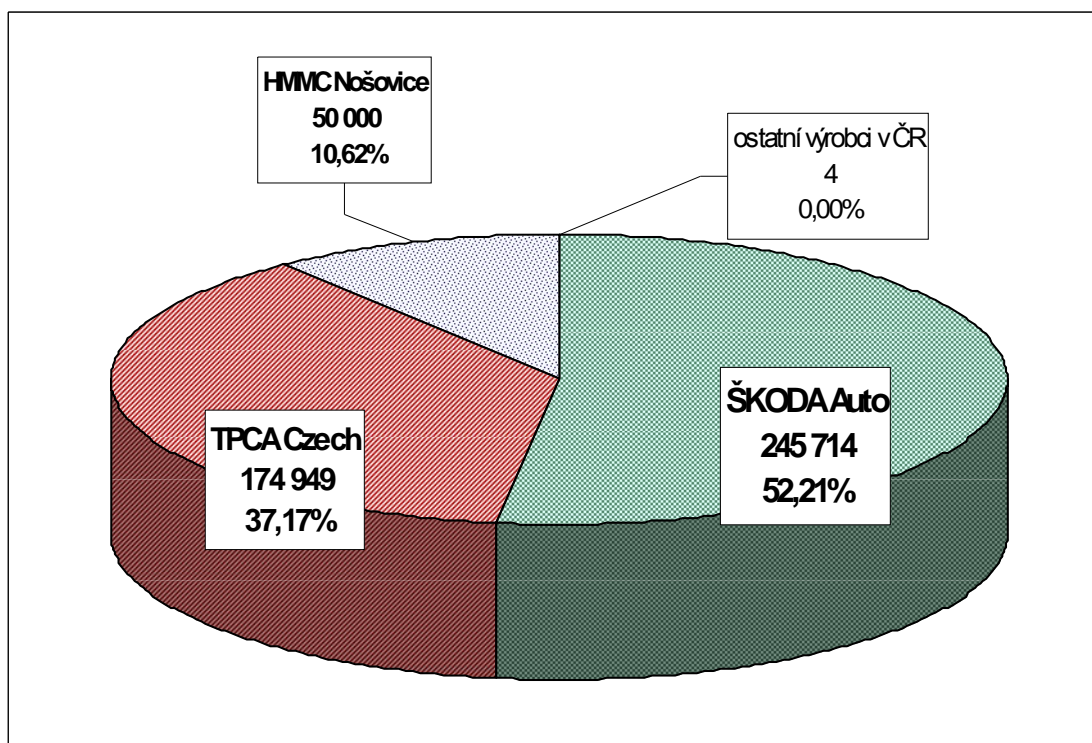
Samozřejmě vlivem zahájení výroby TPCA a HMMC se změnil podíl výroby automobilů připadajících jednotlivým značkám. Tento jev dokumentuje graf 8

¹²¹ Zdroj: Tisková informace SAP č. 2/2010 dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

¹²² Zdroj: <http://www.skoda-auto.cz/CZE/news/info/news/News/Pages/2010_18_Skodavroce2009.aspx>

shrnující data za první pololetí roku 2009. Podíly jednotlivých výrobců se však budou ještě výrazně měnit, neboť se v nejbližší době projeví plná kapacita výroby v HMMC (v roce 2011 to má být 300 tisíc vozů). Jen pro srovnání: v roce 2000 vyráběla Škoda-Auto 99,9% osobních automobilů v ČR.

Graf 9: Podíly automobilek na výrobě osobních vozů za 1. pololetí 2009



100 % = 470 667 ks

Nebýt hospodářské recese, bylo by v České republice v roce 2009 vyrobeno zhruba o 150 tisíc vozů více. Přestože tedy celé odvětví stále vykazuje růst, konkrétní negativní dopady související s reálným poklesem výroby jsou značné. Jmenujme např. nižší zaměstnanost v oboru (propouštění agenturních zaměstnanců, propouštění v dodavatelském sektoru, omezování výroby zejména na počátku roku 2009, zastavení nábory nových zaměstnanců atd.), nižší příjmy státu z daní firem i z odvodů zaměstnanců, pomalejší nárůst mezd, nižší kupní sílu obyvatelstva atd.

17. ŠROTOVNÉ

Šrotovné je vládní finanční podpora obnovy zastaralého vozového parku obyvatel. Má za cíl motivovat občany k výměně starého vozu za nový, přičemž podmínkou je ekologická likvidace starého automobilu. Zároveň má šrotovné krátkodobě stimulovat poptávku po nových autech a tím přispět k udržení produkce automobilek v době hospodářské recese. Dalším faktorem je i zvýšení bezpečnosti provozu a nižší ekologická zátěž.

Otázka šrotovného je však velmi palčivá, a to hned z několika důvodů:

- jedná se o rozdělení velkého objemu peněz
- je to zásah do samočinného fungování trhu
- jedná se o jednostrannou podporu jednoho odvětví
- dává politikům možnost střetu
- poskytuje široký prostor pro lobbying různých zájmových skupin – automobilek, ekologů...
- v neposlední řadě je to žhavé téma pro média.

Důvodů je samozřejmě ještě více, ale toto jsou stěžejní – a nejkontroverznější – aspekty. Mým záměrem není vyslovit v této práci šrotovnému jasné ano či ne, spíše se chci zaměřit na dopady jeho zavedení na ekonomiky států Evropské Unie.

17.1 Vlivy zavedení šrotovného v některých zemích EU

Většina automobilek – zejména ty, které mají v nabídce nějaký model splňující kritéria šrotovného – samozřejmě vnímá zavedení této podpory prodeje pozitivně. Jejich argumentace je velmi prozaická. Na prvním místě je ekologičnost: proč vyrábět velmi drahá auta splňující přísné ekologické normy, když po silnicích stále jezdí mnoho starých neekologických znečišťovatelů? Jen si srovnáme, jaké množství emisí vyprodukuje Trabant v porovnání s vozy splňujícími ekologickou

normu EURO 5? V Itálii provedli v roce 2004 zajímavý test. Podle jeho výsledků tři vykouřené cigarety vypustí do ovzduší desetkrát větší množství spalin než půlhodina spuštěného motoru vozu Ford Mondeo¹²³ (rok výroby vozu 2002 – tedy model splňující tehdy ještě mnohem mírnější normu EURO 3).

Dalším argumentem výrobců je zvýšení bezpečnosti provozu, neboť pasivní bezpečnost je u starších modelů jednoznačně mnohem menší (absence deformačních zón, airbagů, ABS atd.) a možnost selhání z důvodu opotřebování je velmi vysoká. U starších aut mohou selhat např. brzdy, hrozí zadrhnutí ložisek v kolech či selhání motoru při předjíždění, mnohdy se stává, že nesvíí všechna světla a špatně osvětlené vozidlo je vystaveno většímu riziku dopravních nehod apod. V neposlední řadě producenti vyzdvihují podporu zaměstnanosti a s ní spojený ekonomický kolotoč a všechny již zmíněné ekonomické aspekty.

Pravdou je, že šrotovné výrobě v ČR opravdu pomohlo, ač sama česká vláda toto protikrizové opatření nezavedla¹²⁴. To kritizovali někteří dodavatelé součástek pro automobilový průmysl, kteří tvrdí, že se na Českou republiku pohlíží jako na „černého pasažera šrotovného“¹²⁵. Okolní země EU totiž šrotovné zavedly a vnímají rozhodnutí ČR toto opatření nevyužít jako příživnictví. Zvedne-li se totiž prodej aut v Evropě, budou z toho nejvíce těžit právě české automobilky a čeští dodavatelé, a to i přesto, že u nás šrotovné zavedeno není. Naše hospodářství totiž stojí na automobilovém průmyslu nejvíce z celé Evropy.

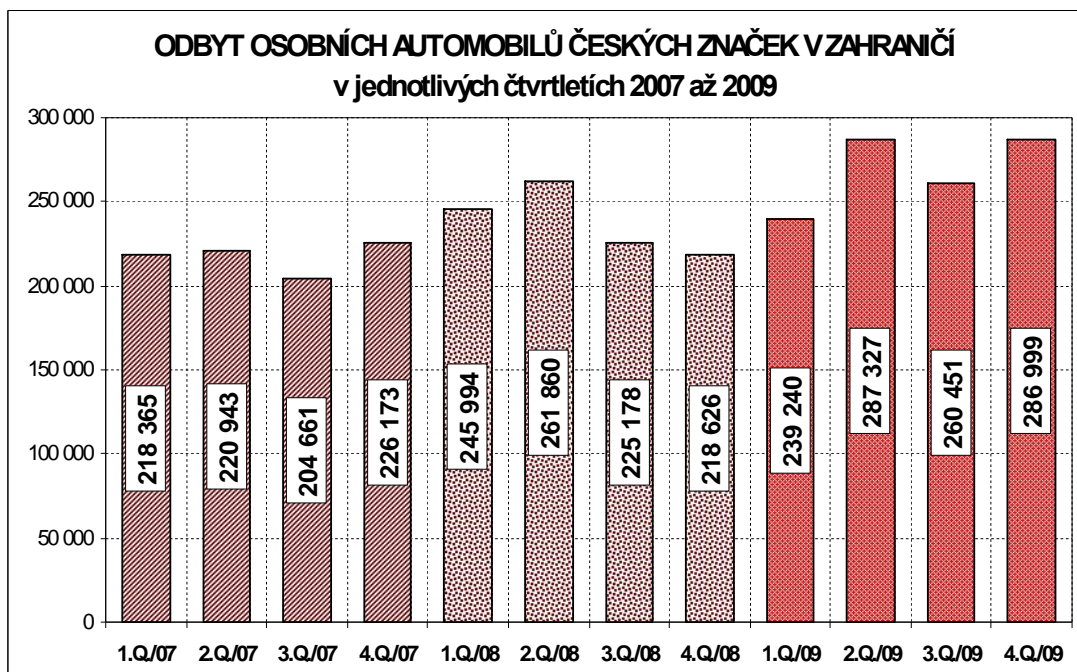
Obecně lze říci, že propad prodeje a s tím spojené výroby započal na podzim roku 2008 a velmi silně pokračoval v první polovině roku 2009. Druhá polovina roku 2009 byla charakteristická oživením trhu díky šrotovnému, avšak data z prvních měsíců roku 2010 mluví o dalším propadu. Z grafu 9 je zřetelné, jak se postupem doby zvyšoval odbyt českých výrobců automobilů díky zavádění šrotovného v evropských zemích.

¹²³ Zdroj: <<http://mtw.fordclubs.org/article.php?article=67&rubrik=5>>

¹²⁴ Po dlouhých debatách bylo šrotovné v ČR schváleno Poslaneckou sněmovnou (zejména díky masivní podpoře levice) v rámci protikrizového balíčku. Zároveň však poslanci nechali konečné rozhodnutí o přijetí či nepřijetí šrotovného na vládě a ta se nakonec rozhodla jej nevyužít.

¹²⁵ Zdroj: <http://auto.idnes.cz/cesko-je-kvuli-srotovnemu-cerny-pasazer-evropy-fabie-jdou-ale-na-dracku-1n0-/automoto.asp?c=A090319_095201_automoto_fdv>

Graf 10: Vliv šrotovného v EU na odbyt českých automobilek



Zůstává však otázkou, zda se trh díky šrotovnému ještě více nevyčerpal. Pokud totiž zastáváme názor, že hospodářská krize již odeznívá, musíme přiznat, že velmi pomalu. „Výroba osobních automobilů v Evropě se v loňském roce propadla o 13 procent na 13,4 miliónu vozů, tedy na nejnižší úroveň za 14 let. Vyplývá to z údajů Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA). Největším producentem motorových vozidel v Evropské Unii zůstalo Německo, kde se výroba snížila o 14 procent na 5,2 miliónu vozů. Česká republika obsadila pátou příčku s produkcí 974 569 vozů, uvedla ACEA ve své zprávě. Poptávka po osobních automobilech v EU loni klesla o 1,3 procenta. Ve druhém pololetí poptávka díky šrotovnému a oživení ekonomiky stoupla po výrazném propadu v první polovině roku.“¹²⁶ Z uvedené zprávy vyplývá, že v pokles výroby byl dán snížením poptávky po automobilech mimo území Evropské Unie, kde šrotovné zavedeno nebylo. Je také pravdou, že výroba autobusů, nákladních automobilů v kategorii N2 a N3, přívěsů či pracovních strojů a traktorů, které nebyly podporovány šrotovným, klesala o 50-70%¹²⁷.

¹²⁶ Citace: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/194516-vyroba-aut-v-evrope-klesla-nejnize-za-14-let.html>>

¹²⁷ Zdroj: Tisková informace 25/2009 dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Při hodnocení šrotovného se SAP snaží vyzdvihnout jeho pozitiva a udává příklad Slovenska (u ostatních trhů nebyl vliv vyčíslen úplně přesně). „, Např. ve Francii bylo z celkového množství 2 268 tis. prodaných vozů 550 až 600 tis. kusů dotováno tzv. „šrotovným“, v Německu to bylo podle údajů ACEA 1 300 až 1 400 tis. vozů (cca 35 % z celkových registrací), v Itálii cca 470 tis. ks a na Slovensku 39 275 ks. Bohužel přesná čísla s výjimkou Slovenska nejsou k dispozici.“¹²⁸ Kompletní zpracování však zatím nebylo vydáno ani tam.

Tabulka 7: Výsledky šrotovného na Slovensku ke dni 31. 8. 2009

1.vlna od 9.3.- 25.3.2009 13 pracovních dní	
2.vlna od 6.4 - 14.4.2009 5 pracovních dní	
Vyřazeno vozidel (odhlášeno z registru)	44 200 ks
Prodáno vozů k 31.8.09 (v rámci šrotovného)	37 258 ks
zbývá	6 942 ks
Dotace státu (příspěvek)	47 657 500,00 EUR
Vybrané DPH (za vozy v rámci šrotovného)	63 279 314,13 EUR
Další vybrané poplatky (odhlášení a registrace)	2 525 328 EUR
Přínos pro SR	18 147 142,13 EUR
to je po přepočtu cca	462 752 124 Kč

Musíme přiznat, že počet vyřazených automobilů je za tak krátkou dobu opravdu veliký – obzvláště pozitivní dopad má tento trend u automobilů starších dvaceti let, které nesplňují emisní normu EURO 2.

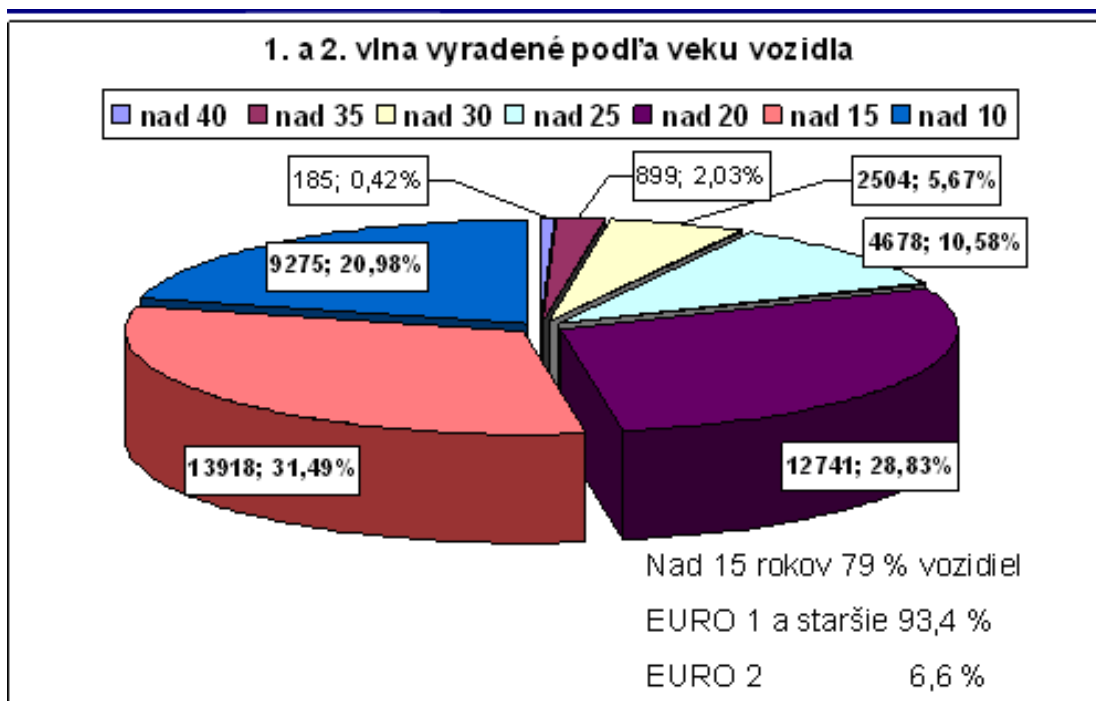
Ze statistik SAP je patrné, že průměrná cena automobilu na Slovensku před dotací byla v přepočtu¹²⁹ 293 923 korun a následná cena pro zákazníka (po odečtení šrotovného) byla 238 636 korun. Průměrný příspěvek od státu přitom byl 32 618 korun a průměrný bonus od prodejců 22 669 korun¹³⁰. Zákazníci tak při nákupu vozu ušetřili v průměru více než 55 tisíc korun a to je – dle mého názoru – vysoce motivující faktor.

¹²⁸ Citace: Tisková zpráva č. 4/2010 dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

¹²⁹ Kurz EUR/CZK v roce 2009 byl na úrovni cca 1EUR = 25,50Kč

¹³⁰ Zdroj: Tisková zpráva č. 27/2009 dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 11: Věk vyřazených vozů z registru v důsledku šrotovného (SK)



Kritici zavedení vládního šrotovného poukazovali na fakt, že pokud tuto podporu prodeje nezavede stát, budou nuceni ji zavést sami výrobci a nabídnout zákazníkům slevy, aby si je získali. To se také projevilo na našem trhu: toto „soukromé“ šrotovné zavedl např. italský Fiat, který lidem nabídl slevu 18 – 50 tisíc korun, nebo právě Hyundai, jež nabídla do prodeje limitovanou edici dvou set vozů s 30 tisícovým bonusem. Jiní výrobci, např. Renault nebo Dacia, zavedli velké slevy nebo např. Škoda plošně snížila ceny některých svých modelů.

17.2 SAP a jeho hodnocení šrotovného

Na samém konci roku 2009 vydalo SAP tiskovou informaci 30/2009¹³¹ s předběžným hodnocením šrotovného v EU. Vychází ze statistik Evropská asociace automobilových výrobců ACEA, které zhodnotilo šrotovné v následujících zemích EU: Německo, Francie, Itálie, Velká Británie, Španělsko, Nizozemí, Portugalsko, Řecko, Rumunsko, Rakousko, Slovensko a Lucembursko. Klady tato zpráva shrnula do 5 základních bodů, zamysleme se nad nimi:

¹³¹ Zdroj: <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

1) **Registrace vozů** se za 10 měsíců roku 2009 snížila o 6%. Při analýze dat však zjišťujeme, že během prvního čtvrtletí, kdy mělo šrotovné zavedeno zatím pouze Německo (největší trh), byl zaznamenán propad prodeje o 17%. Naopak od června, kdy vstoupily v platnost pobídkové akce ve většině zemí EU, prodeje zase začaly růst. Při hlubší analýze spatřujeme velký rozdíl mezi zeměmi, které šrotovné zavedly a které ne. Tam, kde bylo šrotovné zavedeno, se meziroční prodeje pohybovaly od -24% do +26%, přičemž většina zemí udržela poptávku na úrovni kolem roku 2008. Naproti tomu v zemích, které šrotovné nezavedly, se meziroční prodeje propadly mnohem více, v průměru o 25 – 33%. Nejlépe dopadla Belgie s poklesem o 14%, nejhůře dopadlo krachující Lotyšsko, jehož automobilový trh téměř zanikl – propad o 80% je alarmující.

2) **Existuje jasný posun poptávky k menším automobilům.** Ten je dán faktem, že auta, jejichž motor produkuje méně CO₂ (většinou se jedná o malé modely), jsou v některých zemích daňově výhodnější. Nejvíce z toho vytěžily automobily segmentu A, B a C (mini, malé vozy a nižší střední třída). V Německu tyto segmenty obdržely 84% pobídek.

3) **Jasný odklon od vozů se vznětovým motorem.** SAP tuto informaci uvádí jako přímý důsledek zavedení šrotovného. Tento propad dieselových motorů je však samozřejmý, protože u kategorií A a B nemají význam žádný a pro kategorii C sice význam mají, nicméně i pro ni v současné době vycházejí benzinové motory výhodněji. Má to dva důvody: benzinové motory jsou oproti dieselovým značně levnější a také mnohé automobilky zavedly jeho přeplňování, čímž jsou i úspornější. V Itálii navíc rostl podíl automobilů využívajících LPG¹³² a CNG¹³³.

4) **Emise CO₂ se prudce snížily.** Průměrné emise u nově registrovaných vozů dosáhly 142 g/km, což je meziroční pokles kolem 10g/km. V dřívějších letech se tento pokles pohyboval kolem 2g/km. Tohoto výsledku bylo samozřejmě dosaženo díky zvýšenému prodeji malých aut, která jsou lehčí a méně výkonná, mají menší spotřebu a tím jsou i ekologičtější.

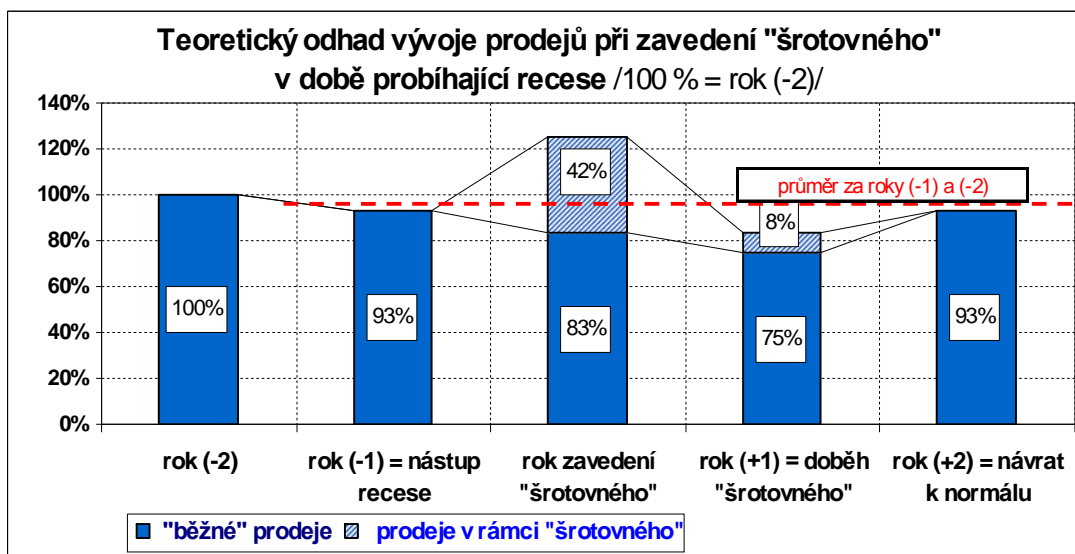
¹³² Jedná se o propan-butan používaný do spalovacích motorů.

¹³³ Jedná se o stlačený zemní plyn.

5) **Šrotovné může být samofinancovatelné.** Balance šrotovného, kdy na výdajovou stranu dosadíme vládní podporu a na stranu příjmovou DPH vybrané z prodeje vozů, může skončit kladným saldem. Např. ve Španělsku dosáhl čistý příjem státu v rámci šrotovného 40 milionů EUR a na Slovensku 22 milionů EUR.

Kompletní hodnocení šrotovného v této chvíli ještě nelze provést, protože se zatím neprojeví případné nevýhody. Když odhlédnu od argumentu, že je podporován pouze jeden (i když velmi důležitý) segment, je bez pochyby, že šrotovné v mnoha zemích značně pomohlo automobilkám překonat velice těžký rok 2009. Zůstává však otázka, jaké budou prodeje v roce 2010 (Česká republika během prvního čtvrtletí prozatím vykazuje přibližně stejnou poptávku jako v roce 2009¹³⁴).

Graf 12: Odhad dopadů zavedení šrotovného v ČR



Zvýšení prodeje vlivem "šrotovného" přesahuje poklesy předpokládané v následujících letech.

SAP je v prognózách ohledně šrotovného poměrně optimistické (viz graf 11), podle jeho propočtů se meziroční zvýšení a poklesy prodeje během let krize v důsledku zavedení šrotovného vyrovnají. Ve třetím roce už navíc předpokládá navrácení poptávky na běžnou úroveň. Nezbyvá než doufat, že se tato velmi nejistá predikce vyplní.

¹³⁴ Zdroj: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/196907-v-cesku-se-letos-prodalo-vic-aut-nez-loni.html>>

ZÁVĚR

Honoré de Balzac jednou prohlásil: „Za každým velkým majetkem se skrývá zločin.“¹³⁵ Ekologický právní servis by jeho výrok možná parafrázoval: „Za každou velkou investicí se skrývá zločin.“ A možná by jej v duchu aplikoval na automobilku Hyundai v Nošovicích.

William Shakespeare řekl: „Peklo je prázdné. Dáblové jsou mezi námi.“¹³⁶ Zaměstnanci Hyundai Motor Manufacturing Czech by mu možná dali za pravdu. A měli by přitom na mysli svého chlebodáře.

Giovanni Bosco kdysi napsal: „Raduj se, konej dobro a nech vrabce štěbetat.“¹³⁷ Možná by tohle mohlo být motto managementu korejské společnosti Hyundai. Nechává řeči plynout kolem a dál se věnuje svému poslání.

Marcel Proust výstižně vyjádřil podstatu dění okolo nás: „Svět se nám jeví jako pravdivý a přitom je pro každého jiný.“¹³⁸ Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech je takovým „mikrosvětem“ na severní Moravě. A trpí stejným problémem jako svět – každý ji vidí ze svého úhlu pohledu. Ekologický právní servis neustále přichází s novými kritikami, co dělá Hyundai špatně a čím ohrožuje přírodu a obyvatele okolí Nošovic, a zaměstnanci se hlasitě bouří, jak je vedení doslova „dře z kůže“. K této už tak dosti negativní atmosféře se navíc přidává hospodářská krize. Stručně řečeno – Hyundai to v Česku rozhodně nemá jednoduché...

Pokud se však zkusíme na celou investici podívat objektivně, musíme připustit, že původní negativní scénáře se prozatím rozhodně nenaplnily. Automobilka úspěšně rozjela výrobu a i přes krizi na automobilovém trhu už v prvním roce svého působení výrazně pomohla české ekonomice. Továrna dosud zaměstnala 2 tisíce pracovníků a další 4 tisíce nových pracovních míst vzniklo u dodavatelských firem. V celém regionu se tak výrazně snížila nezaměstnanost.

¹³⁵ Citace: <<http://cs.wikiquote.org/wiki/Zlo%C4%8Din>>

¹³⁶ Citace: <<http://cituj.cz/Citaty/kat-130.aspx>>

¹³⁷ Citace: <<http://citaty.cyberserver.cz/bosco-giovanni>>

¹³⁸ Citace: <http://www.ipma.cz/dokumenty_clanky/uzka_mista.doc>

Z velké části právě díky produkci HMMC český trh výroby automobilů zaznamenával růst i v období hospodářské krize. Díky zavedení šrotovného v některých zemích EU a cenové dostupnosti modelů i30 vyráběných v Nošovicích můžeme už dnes „dýchat čistší vzduch“. A nebo také můžeme využít např. nových naučných stezek v oblasti Beskyd, na kterých se automobilka podílela finančním sponzoringem. Dalo by se říci, že z její existence už v této chvíli profitujeme všichni. I ti, kteří jsou stále zarytě proti...

Nic není černobílé a je naprosto samozřejmé, že ne všechno kolem nošovické investice bylo a je zcela v pořádku. Mediální kampaň rozvířená příchodem korejské automobilky a zejména výstupy Ekologického právního servisu ale zafungovala jako jakýsi „kontrolní systém“. Cokoli Hyundai udělala a nebylo to stoprocentně v souladu se zájmy obyvatel či přírody, vždy to EPS odhalil a nenechal na ní doslova nit suchou. Společnost tak byla nucena opravdově se řídit zákony České republiky a volit taková řešení, která jsou opravdu ta nejvhodnější. Pohledem dneška by se dalo říci, že Ekologický právní servis de facto odvedl kus dobré práce. Zapomeneme-li na fakt, že gigantická automobilka opravdu nezapadá do podbeskydské krajiny, musíme uznat, že je vybavena nejmodernějšími technologiemi, které opravdu minimalizují negativní dopady jak na obyvatele blízkého okolí, tak na chráněnou přírodu Beskyd.

Velký problém, který se objevil ke konci roku 2009, byla stávka zaměstnanců kvůli neustálým přesčasům a nevyhovujícím pracovním podmínkám. Nicméně díky spolupráci odborů a dlouhému vyjednávání s managementem firmy se podařilo vyjednat zaměstnancům lepší pracovní podmínky a zrušení povinných přesčasů.

Také je nutno připomenout aktivity firmy vztahující se k jejímu cíli „Být dobrým sousedem.“ Hyundai podporuje školy v regionu, rozdává sponzorské dary při živelných pohromách, financuje projekty pro handicapované.

Celou investici sleduji už čtyři roky – prakticky od počátku. Musím přiznat, že ač jsem původně byla velkým skeptikem a rozhodně jsem stála na straně opozice, dnes, po veškerém hledání souvislostí a zkoumání reality, uznávám, že automobilka Hyundai v Nošovicích přináší regionu i zemi mnoho dobrého. Sama za sebe jí tedy vyslovuji rozhodné ANO.

RÉSUMÉ

The Korean investor Hyundai Motor Company has built a new car factory in the North Moravia region. The company established its daughter company Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) in the Czech Republic. At the foothill of Beskydy mountains, the area of 260 ha is now covered by an industrial zone with about 10 factory buildings designed for production of Hyundai and Kia cars.

I decided to write a thesis about this topic for two reasons. Firstly, the plan concerns my native region, and secondly, a member of my family is involved in the preparation of the factory construction project, so I have all the information at first hand. Here is the résumé of some main topics of the thesis:

The whole investment started at the end of 2005 when the land was redeemed from the local inhabitants. During 2006, the industrial zone and the construction project were being prepared. The construction of the factory itself began in April 2007 and the trial production started in November 2008.

In the Czech Republic, there is an association which protects nature and deals with environmental aspects of great investments and their influence on inhabitants. This association, Ekologický právní servis (EPS), is formed by lawyers: they observe the behaviour of investors and companies and they control their activities. If there is anything wrong, the lawyers inform the public (by media) and they push the company to set things right even with legal proceedings.

EPS was also controlling all the activities of the Hyundai Motor Manufacturing Czech. Many times they drew public attention to unfair practices of the company and their effort has given a good result. The enterprise in Nošovice is a modern, clean factory with a minimum of negative impacts to the environment and inhabitants. The ecologists have done a really good job.

The world economic crisis has influenced Hyundai Motor Manufacturing Czech in the first quarter of 2009, even though the management – in December 2008 – proclaimed no cutback in the production. In January 2009, the workweek was

already reduced to 4 days because of the shortage of the orders. This situation lasted until February 2009 and in March the production was fully renewed. The cutback in the production influenced also the recruitment but fortunately not for a long time.

The factory employs 2,000 people at the moment; another 4,000 are employed by its supplying companies. That equals 6,000 positions opened in north Moravia. Hyundai has markedly helped the region in that regard because unemployment in north Moravia is really high.

But recently, a problem arose just in the employee sphere. The Korean mentality is totally different from the Czech one and the factory is managed by Korean rules. This causes a big discomfort among the employees and management, which concerns the working conditions. Workers are allowed to have a rest three times a day. They have a long lunch break (45 minutes) and two short pauses to “have a rest” (10 minutes). During these 10 minutes they are allowed to attend to their needs or drink some water. They are not allowed to leave the manufacturing line except for during the break. But when the whole manufacturing hall (more than 100 people) has to use the restroom at the same time, it results in a long queue and it is not possible to manage both – either you go to the restroom or you go to drink some water. There have been several accidents because of these working regulations: people have wet pants or collapsed because of dehydration and they had to be taken to a hospital.

Another problem in Hyundai Motor Manufacturing Czech concerned overtime work. People were forced to work 2 hours overtime – 4 days a week, two weeks a month. The Czech laws state that the company can order an overtime work only in the state of emergency. But the overtime work in Hyundai Nošovice has lasted for more than half a year and the employees have already had enough of it. They organized a strike, which lasted an hour, and after a two weeks’ negotiation, a new contract about overtime work conditions in HMMC was signed.

Hyundai Motor Company cares a lot about corporate social responsibility. All around the world, it has many projects helping disadvantaged people live a better life. It sends material assistance to areas affected by flood, earthquake, tsunami etc.,

it supports medical care in developing countries, it sponsors medical research of child cancer in the USA, it finances attaching reflectors to donkey carts in Sudan to prevent night accidents etc. In the Czech Republic, Hyundai Motor Manufacturing Czech donated 28 cars from testing operation to technical schools of the region, provided material and financial help to people affected by the 2009 flood and sponsors St. Nicholas Party at Nošovice school.

The last but great topic of the thesis deals with the world economic crisis and how Hyundai survived this period in comparison with other car producers. It gives a summary of the reasons leading to the crisis and the impact on the motor car companies all over the world. Within the Czech Republic, I studied the effect which the new production of Hyundai Nošovice had on the Czech market by comparing current state with the preceding period when there were only two car factories (Škoda-Auto and TPCA). Despite of the crisis, the influence of HMMC production on our economy is really great, the factory has produced 118 thousands of cars during 2009. Our international trade balance-sheet has a new and big export item – and this is very positive.

The last chapter is mapping the influence of the scrappage program on the car producers. It brings statistics illustrating the car market growth despite the crisis. This state support helped Hyundai in Europe because small car models produced in Nošovice are much requested.

During my work on this topic I came to an opinion that Hyundai will bring welfare to our country. Nothing is black-and-white, there are lot of controversial aspects of the factory, the most visible one is the gigantic industrial zone in the close proximity of Beskydy mountains... But I believe that the positive effects will outbalance all the negatives and in the end, we will be quite happy that the Koreans are here.

SEZNAM TABULEK:

Tabulka 1: Monitoring nákladní dopravy HMMC

Zdroj: <http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/vyhodnoceni_monitoringu_dopravy.pdf>

Tabulka 2: Hodnocení – výkonnostní prémie

Zdroj: HMMC News č. 10/2008, dostupné na <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-news-10.pdf>>

Tabulka 3: Podíl jednotlivých značek na českém trhu

Zdroj: výťah ze statistických dat dostupných na <<http://portal.sda-cia.cz/stat/>>

Tabulka 4: Registrace ojetých osobních automobilů

Zdroj: výroční zpráva SDA 2008, dostupná na >http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182>

Tabulka 5: Registrace nových osobních automobilů v ČR dle tříd

Zdroj: Výroční zpráva SDA 2008, dostupná na >http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182>

Tabulka 6: Rozdělení segmentu N1 podle hmotnosti vozů

Zdroj: Výroční zpráva SDA 2008, dostupná na <http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182>

Tabulka 7: Výsledky šrotovného na Slovensku ke dni 31. 8. 2009

Zdroj: Tisková zpráva č. 27/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>>

SEZNAM GRAFŮ:

Graf 1: Předpokládané emise těkavých organických látek v HMMC

Zdroj: <[http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/ Predpokladane_emise_VOC_2009-2012.jpg](http://www.responsibility.cz/fileadmin/responsibility-upload/pripady/hyundai/Predpokladane_emise_VOC_2009-2012.jpg)>

Graf 2: Počet prodaných nových rodinných domů v USA (v tisících)

Zdroj: <<http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky2>>

Graf 3: Prodeje a registrace nových osobních automobilů

Zdroj: Výroční zpráva SDA 2008, dostupná na <http://portal.sda-cia.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=243&Itemid=182>

Graf 4: Složení vozového parku dle stáří a země výroby

Zdroj: Tisková zpráva č. 26/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 5: Vývoj prodeje automobilů segmentu M1 a N1 v ČR

Zdroj: Tisková zpráva 04/2010, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 6: Výroba motorových vozidel v ČR v letech 1989 – 2009

Zdroj: Tisková zpráva č. 25/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 7: Nárůst produkce českých automobilek

Zdroj: Tisková zpráva č. 25/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 8: Meziroční změny výroby automobilů v letech 1989 – 2009

Zdroj: Tisková zpráva č. 2/2010, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 9: Podíly automobilek na výrobě osobních vozů za 1. pololetí 2009

Zdroj: Tisková zpráva č. 25/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 10: Vliv šrotovného v EU na odbyt českých automobilek

Zdroj: Tisková zpráva č. 2/2010, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 11: Věk vyřazených vozů z registru v důsledku šrotovného (SK)

Zdroj: Tisková zpráva č. 27/2009, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

Graf 12: Odhad dopadů zavedení šrotovného v ČR

Zdroj: Tisková zpráva č. 4/2010, dostupná na <<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={BB4C3B3E-B6BE-4AFB-8BF3-B0D38E531DE7}>>

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek 1: Ostrava – metropole regionu

Zdroj: <<http://www.photopost.cz>>, autor Jan Füst

Obrázek 2: Těšínské Beskydy

Zdroj: <<http://www.panoramata.cz>>, autor Marcel Fujčík

Obrázek 3: Mapa silniční a dálniční sítě regionu

Zdroj: <<http://www.rsd.cz>>

Obrázek 4: Schéma budoucí automobilky

Zdroj: <<http://www.hyundai-motor.cz>>

Obrázek 5: Průmyslová zóna Nošovice v dubnu 2007

Zdroj: <<http://www.vojkovice.eu>>

Obrázek 6: Nelegální betonové potrubí

Zdroj: <<http://www.eps.cz>>

Obrázek 7: Foto ze stavby, 3. 12. 2007

Zdroj: fotogalerie Technoprojekt a.s.

Obrázek 8: Současný stav výstavby

Zdroj: <<http://ostravablog.cz>>

Obrázek 9: Přírodní památka Skalická Morávka

Zdroj: <<http://nature.hyperlink.cz/Beskydy/index.htm>>

Obrázek 10: CHKO Beskydy

Zdroj: <<http://www.panoramata.cz>>, autor Marcel Fujčík

Obrázek 11: Vodní nádrž Žermanice

Zdroj: <<http://www.panoramata.cz>>, autor Marcel Fujčík

Obrázek 12: Ohrožený čáp bílý

Zdroj: <<http://leossmiricky.kek.cz>>, autor Leoš Smiřický

Obrázek 13: Typická beskydská krajina – jak sem zapadne automobilka?

Zdroj: <<http://www.panoramata.cz>>, autor Marcel Fujčík

Obrázek 14: Biokoridor pod silnicí R48

Zdroj: <<http://www.dalnice.com>>

Obrázek 15: Varianty obchvatu

Zdroj: <http://www.obchvatfm.cz/images/obrazky/cb_mapa.jpg>

Obrázek 16: Upravený dřevinný pás v trase původního potoka Řepník

Zdroj: <<http://www.responsibility.cz>>

Obrázek 17: Dřevinná výsadba mezi výrobními halami HMMC

Zdroj: <<http://www.responsibility.cz>>

Obrázek 18: Vizualizace výrobní haly Hysco

Zdroj: <<http://www.technoprojekt.cz/hysco.php>>

Obrázek 19: Finále fotbalové ligy HMMC 2008

Zdroj: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-news-09.pdf>>

Obrázek 20: Zeměkoule odpovědnosti Hyundai Motor Company

Zdroj: 2008 Hyundai Motor Company Social Contribution Activities White Paper, dostupné na <<http://csr.hyundai.com>>

Obrázek 21: Okruhy CSR projektů v Hyundai Motor Company

Zdroj: 2008 Hyundai Motor Company Social Contribution Activities White Paper, dostupné na <<http://csr.hyundai.com>>

Obrázek 22: Hyundai Santa Fe – putovní vůz Hyundai Hope on Wheels

Zdroj: <<http://www.hyundai-motor.cz/hyundai/download/hyundai-news-17.pdf>>

Obrázek 23: Studánka U Jelenka, Beskydy (okres Frýdek – Místek)

Zdroj: <<http://www.estudanky.cz/nahledy-studanky-okres-FM-cislo-strana-3.html#>>

Obrázek 24: Model Tata Nano za 40 tisíc korun

Zdroj: <<http://www.novinky.cz/auto/177749-indicka-firma-tata-vykazala-ztratu-kvuli-divizi-jaguar-land-rover.html>>

Obrázek 25: Nad halou Volvo Car už vlaje i čínská vlajka

Zdroj: <<http://www.novinky.cz/auto/196264-geely-hodla-do-divize-volvo-car-investovat-900-milionu-dolaru.html>>

Obrázek 26: Hyundai i30 vyráběný v Nošovicích

Zdroj: <<http://www.hyundai.cz/nabizene-modely/i30/vlastnosti-modelu/fotogalerie.html>>

Otevřený dopis generálnímu řediteli společnosti Hyundai Motor Company

V Brně a Nošovicích dne 28. 11. 2005

Vážený pane generální řediteli Čong Mong-ku,

společnost Hyundai Motor Company (dále jen Hyundai M. C.) oficiálně oznámila záměr vybudovat v České republice svůj výrobní závod. Z doposud zveřejněných informací ze strany společnosti a českých politiků vyplývá, že upřednostňovanou lokalitou je katastrální území obce Nošovice.

Již samotný fakt zvažování této eventuality vzbudil bouřlivou reakci občanů žijících v této lokalitě, kteří proti záměru realizace průmyslové zóny v Nošovicích sepsali protestní petici. K petici se do dnešního dne připojilo 357 místních občanů a další se přidávají (viz příloha). K obraně proti tomuto záměru a k ochraně svých práv vytvořili spolu s vlastníky pozemků, které by měly být využity na výstavbu závodu, občanské sdružení Půda pro život.

Jménem tohoto sdružení a programu GARDE Ekologického právního servisu (organizace právníků zabývajících se ochranou životního prostředí a lidských práv) se na Vás tímto obracíme s žádostí, aby společnost Hyundai Motor dostála svým závazkům vyplývajícím z její politiky společensky odpovědného chování a zvážila své rozhodnutí umístit svůj výrobní závod u obce Nošovice.

Domníváme se, že nasměrování Vaší investice do Nošovic by s sebou přineslo nepřiměřené společenské a environmentální důsledky a bylo by v příkrém rozporu s Vaší deklarovanou filozofií a politikou společenské odpovědnosti a trvale udržitelného rozvoje. Chceme Vás proto upozornit zejména na některé problematické aspekty plánované investice:

1. Negativní dopad investice na životní prostředí

Nošovice leží na úpatí Moravskoslezských Beskyd, v bezprostřední blízkosti hranice Chráněné krajinné oblasti Beskydy a připravované Národní přírodní památky Skalická Morávka. Není zde přítomen těžký průmysl a většina pozemků na místě plánovaného závodu je tvořena ornou půdou. Prostou přítomností závodu a nárůstem dopravy v jeho okolí dojde ke zničení charakteru této podhorské oblasti. Společnost Hyundai M. C. má přitom jedinečnou možnost zachovat se společensky a environmentálně odpovědně a vybrat si méně problematickou lokalitu pro svou investici.

1.1. Proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)

V této souvislosti je třeba zdůraznit, že investiční záměr společnosti Hyundai M. C. bude podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí, který s ohledem na požadavky vyplývající z práva Evropských společenství bude vyžadovat posouzení možných alternativ řešení, s cílem vyhodnotit, která z možností je environmentálně nejvhodnější. S ohledem na dosavadní informace, které jsou k dispozici, lze s těží předpokládat, že při objektivním posouzení dopadů investice by právě lokalita v Nošovicích mohla být vyhodnocena jako nejvhodnější.

1.2. Společenská odpovědnost společnosti Hyundai M. C.

Hyundai M. C. definuje ve své Globální environmentální politice ochranu životního prostředí jako klíčovou politiku svého podnikání. Současně proklamuje, že jedním z cílů společnosti je „*minimalizování environmentálního dopadu vlastního působení*“ a „*tvorba lepšího životního prostředí pro budoucí generace*“ (Hyundai Motor Corporation Sustainability Report, 2002/2003, str. 12). Domníváme se, že by nebylo možné označit realizaci investice společnosti Hyundai M. C. v Nošovicích za společensky odpovědnou, a to ani ve smyslu mezinárodních standardů definovaných Směrnicí OECD pro nadnárodní společnosti ze dne 27. 6. 2000 (k tomu srov. čl. V Směrnice).

2. Negativní dopady na místní komunitu

2.1. Bezprostřední negativní dopady

Oblast u Nošovic, která by měla být využita k výstavbě závodu, je v současnosti obhospodařována místním zemědělským družstvem, které zaměstnává až 120 obyvatel přilehlých obcí. Výstavbou závodu by družstvo přišlo o půdu, na které hospodaří, což by pro něj mělo zásadní ekonomické důsledky a prakticky by mohlo vést k jeho likvidaci.

Dále je třeba zmínit, že plánovaný závod by zabral většinu území v okolí obce, či by významně zvýšil množství tranzitní dopravy. Není proto divu, že velká část místních občanů protestuje proti tomuto záměru. (viz příloha)

2.2. Společenská odpovědnost společnosti Hyundai M. C.

Nezohlednění uvedených skutečností by podle našeho názoru bylo v rozporu se závazkem společnosti dodržovat principy sociální odpovědnosti, kterou sama definovala jako „*respekt vůči hodnotám a zájmům svých stakeholderů včetně ... místních komunit*“ (HMC 2002-2003 Sustainability Report, str. 12). Současně se domníváme, že takovýto postup by byl také v rozporu s čl. II, bod 3 Směrnice OECD.

3. Neetická jednání v souvislosti s přípravou investice

Investice předpokládaného rozsahu má zákonitě jak ekonomický, tak i politický rozměr pro kteroukoliv hostitelskou zemi. Oslovení hned několika zemí současně, tak jak to učinila společnost Hyundai M. C., vytváří pochopitelně velký tlak na jednotlivé státy. Snaha nabídnout silnému investorovi co nejvýhodnější podmínky, vede v konečném důsledku k zasahování do práv občanů ze strany státu a k procesu destabilizace demokratického fungování hostitelské země. Nejinak tomu je v případě budování závodu sesterské společnosti Kia Motors Corp. (součást Hyundai – Kia Automotive Group) na Slovensku, kde státní orgány ve snaze vyhovět společnosti Kia Motors Corp. často postupují v rozporu se zákonem. Přitom Kia Motors Corp. taktéž na začátku oslovila jednotlivé země ve střední Evropě.

Vzhledem k tomu, že společnost Hyundai M. C. si musí být dobře vědoma toho, že její postup vede k vytvoření mimořádného tlaku na státní orgány, domníváme se, že uvedené je v zásadním rozporu s jejím závazkem předcházet etickým přečinům a zohledňovat etické normy při tvorbě obchodních rozhodnutí (HMC 2003-2004 Sustainability Report, str. 26).

V této souvislosti si dovoluujeme zdůraznit, že toto zjištění je o to závažnější, když společnost Hyundai M. C. předpokládá zahájení stavby již v květnu roku 2006. Naplnění tohoto cíle je přitom možné pouze v případě porušení právních předpisů České republiky. Nejsme si jisti, zda

právě tyto důsledky hodlá společnost Hyundai M. C. vyvolat, jestliže definuje svou společenskou odpovědnost jako: respekt k hodnotám a zájmům všech zainteresovaných skupin (HMC 2002-2003 Sustainability Report, str. 12).

Pevně věříme, že s ohledem na výše uvedené skutečnosti Vaše společnost zváží, zda pro lokalitu u obce Nošovice je nejvhodnějším místem pro realizaci nového výrobního závo. Současně si Vás dovoluujeme požádat, abyste nás vyrozuměl o dalších zamýšlených krocích vztahujících se k předmětné lokalitě, a tímto dále deklarujeme naši ochotu jednat se společně s Hyundai M. C. za účelem vyjasnění si našich stanovisek.

S pozdravem,

Za program GARDE Ekologického právního servisu:

Pavel Franc

Jiří Nezhyba

Filip Gregor

Za občanské sdružení Půda pro život:

Ludmila Kozlová

Jiří Kozel

Jiří Juřica

Kontaktní adresy:

Ekologický právní servis
program GARDE
Dvořákova 13
602 00 Brno

Občanské sdružení Půda pro život
Nošovice 35
PSČ: 739 51

DEKLARACE POROZUMĚNÍ

ze dne 3. listopadu 2006 uzavřená mezi

(1) Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., společností, založenou podle práva České republiky, se sídlem v Ostravě, Hrabová, Axis Office Park Ostrava – Budova B, Na rovince 874, PSČ 720 00 ("HMMC"),

(2) Moravskoslezským krajem, jedním ze 14 krajů České republiky, se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava ("MSK"),

(3) Ministerstvem průmyslu a obchodu, se sídlem Na Františku 32, 110 15 Praha 1 ("MPO")

(4) Agenturou na podporu investic a podnikání CzechInvest, příspěvkovou organizací Ministerstva průmyslu a obchodu, se sídlem Štěpánská 15, 120 00 Praha 2, ("CzechInvest"),

(5) Ekologickým právním servisem, občanským sdružením s právní subjektivitou, vzniklým podle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů, se sídlem Převrátilská 330, 390 01 Tábor ("EPS")

(6) Beskydčanem – sdružení pro obnovu a udržení kvality prostředí Moravskoslezských Beskyd, občanským sdružením s právní subjektivitou, vzniklým podle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů, se sídlem Muchovice 393, 739 14 Ostravice ("Beskydčan")

(7) Půdou pro život, občanským sdružením s právní subjektivitou, vzniklým podle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů, se sídlem Nošovice 35, 739 51 Dobrá ("Půda pro život")

(8) Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, občanským sdružením s právní subjektivitou, vzniklým podle zákona č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů, se sídlem se sídlem Cejl 48/50, 602 00 Brno ("Děti Země")

Strany (1), (2), (3) a (4) jsou dále nazývány "Strany H-projektu", strany (5), (6), (7) a (8) jsou dále nazývány "Strany občanských sdružení".

Vzhledem k tomu, že

- HMMC byla založena v České republice s cílem postavit a provozovat automobilový výrobní závod ("Závod") na území Nošovic v Moravskoslezském kraji v České republice
- Moravskoslezský kraj je zodpovědný za rozvoj Průmyslové zóny Nošovice (dále jen "Průmyslová zóna"), včetně výstavby technické a dopravní infrastruktury
- CzechInvest je zodpovědný za podporu a rozvoj přímých zahraničních investic, včetně podpory rozvoje průmyslových zón v České republice

Strany H-Projektu prohlašují, že rozvoj, výstavba a provoz Závodu pozitivně přispějí ekonomickému a sociálnímu rozvoji Moravskoslezského kraje a České republiky jako celku.

Vzhledem k tomu, že

- EPS je nevládní, neziskovou a nepolitickou organizací právníků hájící právními prostředky životní prostředí a lidská práva a prosazující mimo jiné odpovědnost nadnárodních korporací
- Beskydčan je nevládní neziskovou organizací, jejímž hlavním cílem je ochrana přírody, krajiny a životního prostředí Moravskoslezských Beskyd zákonnými prostředky, včetně praktické činnosti a účasti v rozhodovacích procesech
- Půda pro život hájí kvalitu života, zdraví a životní prostředí místních obyvatel v okolí Průmyslové zóny Nošovice
- Děti Země svou činností chtějí chránit přírodu, krajinu a životní prostředí, účastnit se rozhodovacích procesů a podporovat veřejnost, provádět veřejnou kontrolu dodržování zákonů a prosazovat ekologické parametry koncepcí, politik, územních plánů, konkrétních záměrů s cílem zlepšit kvalitu života občanů a udržitelný stav přírody ČR

Strany občanských sdružení prohlašují, že příprava a realizace Průmyslové zóny a Závodu v sobě nesou možná enviromentální, společenská i ekonomická rizika nejen pro Moravskoslezský kraj, ale pro Českou republiku jako celek.

Na základě zvážení vzájemných slibů a závazků, uvedených níže, se tímto strany této Deklarace dohodly na následujícím:

Strany této Deklarace souhlasí, že jejím smyslem je mimo jiné odstraňovat, zmírňovat a kompenzovat případné negativní dopady Závodu a Průmyslové zóny na životní prostředí, přírodu a krajinu, lidské zdraví a majetek dotčených osob, a to po celou dobu existence Závodu a Průmyslové zóny a působení jejich případných negativních vlivů.

Smyslem Deklarace je rovněž zajistit další trvalé systémové změny, a dále posilovat respekt k lidským právům a principům trvale udržitelného rozvoje při přípravě obdobných záměrů na území České republiky.

Strany této Deklarace společně odsuzují anonymní výhrůžky, kterým byli vystaveni někteří bývalí vlastníci pozemků v Průmyslové zóně, jako čin, který odporuje principům demokratického a právního státu.

Protože Strany H-projektu ujišťují Strany občanských sdružení, že

- 1 HMMC a MSK se zavazují, že ve všech správních řízeních týkajících se Průmyslové zóny a Závodu budou v rámci svých příslušných kompetencí důkladně naplňovat věcné i formální požadavky českého právního řádu a dále vyvinou veškeré úsilí, aby všechna rozhodnutí příslušných správních orgánů ve věci Průmyslové zóny a Závodu byla v souladu s českým právním řádem a obsahovala dostatečné a kvalitní podmínky k ochraně veřejných zájmů, zejména k ochraně přírody, krajiny, životního prostředí, zdraví a života obyvatel.

- 2 HMMC se zavazuje požádat o vydání integrovaného povolení podle zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci pro všechny technologické celky v Závodě a vyvinout veškeré úsilí k tomu, aby toto integrované povolení získalo před povolením zkušebního provozu.
- 3 MSK, MPO a CzechInvest se zavazují okamžitě a trvale ukončit přípravu Průmyslové zóny Šilheřovice a Průmyslové zóny Dolní Lutyně. MSK se dále zavazuje zaměřit se na obnovu nevyužívaných průmyslových areálů (brownfields) po celém území Moravskoslezského kraje namísto umísťování průmyslových zón na „zelené louce“ (greenfields).
- 4 MPO a CzechInvest se zavazují za účelem zajištění trvale udržitelného rozvoje trhu průmyslových nemovitostí v ČR v programovacím období 2007 až 2013 preferovat regeneraci ploch brownfields před realizací průmyslových zón na greenfields.

Za tímto účelem:

- MPO a CzechInvest předloží nejpozději do 31.12.2006 Evropské komisi ke schválení Program Nemovitosti (dále jen Program) v rámci Operačního programu podnikání a inovace, který vytvoří podmínky pro poskytnutí vyšší míry veřejné podpory pro projekty brownfields, tj. možnost čerpání veřejné podpory až do výše 100% investičních nákladů akce,
- MPO a CzechInvest podpoří při implementaci Programu projekt realizace průmyslové zóny na ploše greenfields pouze v případech, kdy žadatel doloží a prokáže, že v daném místě a čase není schopen obdobnou průmyslovou zónu připravit na ploše brownfields, nebo že průmyslová zóna realizovaná v daném místě a čase na ploše brownfields není dostatečně velká vzhledem k reálné či potenciální poptávce ze strany investorů a potřebám daného regionu,
- MPO a CzechInvest budou při implementaci Programu podporovat realizaci greenfields pouze v souladu s územně plánovací dokumentací,
- MPO a CzechInvest bude při implementaci Programu zvýhodňovat projekty rozšíření stávajících průmyslových zón před projekty realizace průmyslových zón bez návaznosti na zastavěná průmyslová území,
- MPO a CzechInvest budou v rámci Programu poskytovat podporu rozvoji nemovitostí ve všech fázích jejich životního cyklu – příprava, výstavba, rozvoj, rekonstrukce, regenerace – za účelem podpory trvale udržitelného rozvoje území.
- MPO a CzechInvest zajistí vznik veřejné národní databáze brownfields na základě vyhledávacích studií brownfields a dalších zdrojů nejpozději do konce roku 2007,
- MPO a CzechInvest předloží vládě ČR do konce roku 2007 ke schválení návrh národní strategie regenerace brownfields,

- MPO a CzechInvest zorganizují v průběhu let 2007-2008 na celostátní úrovni a v každém kraji ČR semináře zaměřené na problematiku brownfields a jejich propagaci za účelem získání nositelů projektů jejich regenerace.
- 5 HMMC a MSK se zavazují, že v rámci svých příslušných kompetencí v Projektu splní všechny podmínky a kompenzační opatření uvedené v příslušném Stanovisku Ministerstva životního prostředí k dokumentaci vyhodnocení dopadu na životní prostředí projektu "Výrobní závod Hyundai Motor Company v Průmyslové zóně Nošovice" ze dne 5.5.2006 („Stanovisko EIA“), týkající se výstavby a provozu Závodu a výstavby technické a dopravní infrastruktury v Průmyslové zóně. HMMC a MSK se zavazují implementovat doporučení obsažená ve stanovisku EIA, jak je blíže uvedeno v Příloze 1 této Deklarace.
- 6 Kromě kompenzací, uvedených ve Stanovisku EIA, HMMC přesadila namísto pokácení v oblasti Průmyslové zóny zhruba 900 stromů.
- 7 Kromě kompenzací, uvedených ve Stanovisku EIA, je na základě Usnesení vlády ČR č. 550 MSK připraven ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí, Správou chráněné krajinné oblasti Beskydy a Stranami občanských sdružení vyprojektovat, postavit a udržovat mezi Slezskými Beskydami a Moravskoslezskými Beskydami přírodní koridor pro velké savce. Strany občanských sdružení budou součástí projektového týmu, budou se podílet na výběru vhodné trasy pro umístění koridoru, aktivně podpoří jednání s obcany a zastupiteli příslušných obcí při projednávání nezbytné změny územního plánu a při majetkoprávní přípravě projektu. Občanská sdružení jsou oprávněna se podílet na správě a údržbě koridoru.
- 8 Na základě Usnesení vlády ČR č. 550 z roku 2006 je MSK, stejně jako Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), povinen realizovat veškerá nezbytná protihluková opatření podél veřejných komunikací a železničních tratí s cílem chránit obyvatele Dobré, Nošovic a Nižních Lhot před dopady dopravního ruchu, vytvářeným dopravci a dodavatelem HMMC. Při umístování, povolování a realizaci nových staveb bude zajištěna trvalá pohoda bydlení obyvatel ze všech podstatných hledisek (ve smyslu §13, odst. 1, vyhlášky č. 137/1998 Sb.)
- 9 HMMC se hlásí k závazku minimalizovat externalitu vznikající v souvislosti s provozem Závodu, a proto se zavazuje při přípravě svého dopravně logistického plánu („Dopravní plán“) zohlednit jak své ekonomické zájmy, tak veřejný zájem na minimalizaci negativního působení dopravy na životní prostředí. Nejpozději 6 měsíců po zahájení zkušební výroby předá HMMC Dopravní plán a vysvětlující zprávu Stranám občanských sdružení. Strany občanských sdružení mají právo nechat tuto zprávu posoudit uznávaným odborníkem v oblasti logistiky v automobilovém průmyslu; smlouva s odborníkem vybraným Stranou občanských sdružení bude uzavřena společností HMMC. Pokud odborník na základě přiměřeného zvážení okolností dojde k závěru, že Dopravní plán nezohledňuje dostatečně veřejný zájem, pak písemně navrhne odpovídající změny Dopravního plánu a předloží vysvětlení a odůvodnění těchto změn. HMMC a Strany občanských sdružení pak budou v dobré víře jednat s cílem dosáhnout dohody o navrhovaných změnách Dopravního plánu. Pokud HMMC a Strany občanských sdružení nedosáhnou této dohody do tří měsíců od zahájení vyjednávání z důvodů nepřiměřeného

- postoje HMMC, budou Strany občanských sdružení oprávněny požadovat po HMMC, aby oznámila prostřednictvím inzerátu zveřejněného v českém celonárodním deníku, že porušila tuto Deklaraci.
- 10 SŽDC na základě Usnesení vlády ČR č. 550 z roku 2006 (bod II.3. a IV.3) a jeho přílohy č. 3 optimalizuje na náklady Státního fondu dopravní infrastruktury v objemu přes 9 miliard Kč železniční trať Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek – Český Těšín a Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova tak, aby HMMC mohla maximalizovat využití železnice namísto silnic.
 - 11 HMMC se zavazuje podniknout veškeré nezbytné kroky, aby splnila standardy EMAS II, definované v Nařízení č. 761/2001 Evropského parlamentu a zapojí se do programu EMAS II. HMMC zahájí činnosti nezbytné pro splnění tohoto závazku do dvou let od veřejného prohlášení HMMC o zahájení hromadné výroby v Závodě a vyvine veškeré úsilí k zavedení EMAS II do 4 let od tohoto prohlášení.
 - 12 HMMC se zavazuje s periodicitou dvou let vypracovávat zprávu o udržitelnosti svých činností založenou na principech Sustainability Reporting Guidelines, zavedených Global Reporting Initiative; tato zpráva bude představovat část zprávy o udržitelnosti celé skupiny Hyundai Motor Company. HMMC zahájí činnosti nezbytné pro splnění tohoto závazku do dvou let od veřejného prohlášení HMMC o zahájení hromadné výroby v Závodě.
 - 13 HMMC se zavazuje nad rámec platné právní úpravy akceptovat omezení pro dopravu nákladními auty s maximální přípustnou hmotností nad 7,5 tun takto:

- o sobotách v měsících červenec, srpen	07:00 – 20:00 hod
- dalších 12 sobot v průběhu kalendářního roku	07:00 – 20:00 hod
- o nedělích v průběhu celého roku	00:00 – 22:00 hod
- o státních svátcích	07:00 – 22:00 hod
 - 14 HMMC se zavazuje zřídit na podporu občanské společnosti a komunitních programů v rámci území dotčeného provozem Závodu nadaci nebo nadační fond ve smyslu zákona č. 227/1997 Sb., o nadacích a nadačních fondech a přispět do ní (něho) částkou 20 milionů Kč v těchto splátkách: 5 mil. Kč do konce roku 2006, dalších 5 mil. Kč do konce června 2007, dalších 5 mil. Kč do konce prosince 2007 a zbylých 5 mil. Kč do konce června 2008. HMMC se dále zavazuje této nadaci (fondu) od roku 2009 každoročně poskytovat finanční příspěvek v řádu milionů Kč. HMMC a MSK navrhnou po jednom členovi správní rady a dozorčí rady nadace (fondu), další 2 členy správní rady a další 2 členy dozorčí rady nadace navrhnou Strany občanských sdružení. Finanční prostředky nadace (fondu) budou rozdělovány na základě vzájemné dohody HMMC, MSK a Stran občanských sdružení zejména na projekty přispívající k ochraně a zlepšení životního prostředí, projekty vedoucí ke zvýšení povědomí o životním prostředí a jeho ochraně či projekty propagující životní prostředí s cílem zaujmout širokou veřejnost s tím, že z této podpory jsou předem vyloučeny takové projekty, které by mohly být v zásadním rozporu s cíli Stran občanských sdružení.
 - 15 Nad rámec podmínek stanovených povolením ke změně krajinného rázu se HMMC zavazuje implementovat doporučení č. 2 až 10 ze studie zpracované

společností LÖW & spol., s. r. o. dne 7. září 2006, jak je podrobněji uvedeno v Příloze 2 k této Deklaraci.

MSK vyvine veškeré úsilí ke splnění výše uvedených doporučení vztahujících se na území mimo areál Závodu.

Pak Strany občanských sdružení ujišťují Strany H-projektu, že

- A Občanská sdružení respektují funkční vymezení Průmyslové zóny Nošovice tak, jak byla definována v Územním plánu velkého územního celku Beskydy, schváleném vládou České republiky dne 25.3.2006, jehož závazná část byla vyhlášena sdělením Ministerstva pro místní rozvoj v částce 59 Sbírky zákonů v roce 2002, a v Územním plánu obce Nošovice, včetně jeho změny č. 1, schválené Zastupitelstvem obce Nošovice dne 31.7.2004, jehož závazná část je obsažena v obecní vyhlášce č. 2/2001 a změny č. 2, schválené Zastupitelstvem obce Nošovice dne 10.5.2006, jehož závazná část je obsažena v obecní vyhlášce č. 1/2005, a Územním plánu obce Nižní Lhoty, včetně jeho změny č. 1, schválené Zastupitelstvem obce Nižní Lhoty dne 3.10.2001, jejíž závazná část je obsažena v obecní vyhlášce č. 1/2001. Občanská sdružení prohlašují, že nepodniknou žádné kroky k přezkoumání shora uvedených územních plánů.
- B Občanská sdružení považují Stanovisko Ministerstva životního prostředí k dokumentaci vyhodnocení dopadu na životní prostředí projektu "Výrobní závod Hyundai Motor Company v Průmyslové zóně Nošovice" ze dne 5.5.2006, za základní dokument, vyhodnocující dopady výrobního závodu Hyundai Motor Company. EPS se zavazuje stáhnout svoji žalobu ze dne 4.7.2006 proti výše uvedenému Stanovisku EIA, podanou u Městského soudu v Praze dne 7.7.2006 pod číslem jednacím 8 Ca 193/2006, a to do 31.12.2006.
- C Strany občanských sdružení vzhledem k závazku HMMC a MSK uvedeném v bodě č. 15 této Deklarace respektují rozhodnutí Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 2. října 2006 (které nabylo právní moci dne 5. října 2006) pod čj. MSK 144691/2006 ve věci odvolání EPS ze dne 4.8.2006 proti rozhodnutí Magistrátu města Frýdek-Místek ze dne 7.7.2006, jednací číslo OŽPaZ/3385-4/2006/Kos/246, týkajícího se souhlasu k zásahu Závodu do krajinného rázu.
- D Občanská sdružení respektují rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy IX o odvolání Děti Země ze dne 11.8.2006 proti rozhodnutí Správy chráněné krajinné oblasti Beskydy ze dne 21.7.2006, jednací číslo BAR/101/36, týkajícímu se výjimky z ochrany zvláště chráněných živočišných druhů ve vztahu k výstavbě Závodu.
- E Občanská sdružení se neodvolají proti rozhodnutí Obecního úřadu Dobrá ze dne 29.9.2006, jednací číslo SÚ 600/2006-328/Ko, týkajícímu se územního rozhodnutí pro protihlukový val, skryvku ornice a podornice a vyrovnávací práce I, vydanému na návrh MSK, a proti příslušné spisové dokumentaci, se kterou jsou Občanská sdružení obeznámena.
- F Občanská sdružení se neodvolají proti rozhodnutí Obecního úřadu Dobrá jednacího čísla SÚ 689/2006-328/Ko, týkajícího se územního rozhodnutí pro terénní úpravy a zemní práce (Land Leveling II) vydanému na návrh HMMC.

- G Občanská sdružení se neodvolají proti rozhodnutí Obecního úřadu Dobrá jednáciho čísla SÚ 690/2006-328/Ko , týkajícího se územního rozhodnutí pro Závod, vydaného na návrh HMMC.
- H Občanská sdružení vyvinou přiměřené úsilí k tomu, aby jejich členové a jiní představitelé nezaložili žádná nová sdružení s cílem obejít principy této Deklarace. Pokud jiné občanské sdružení projeví zájem o účasti ve schvalovacím procesu Závodu a Průmyslové zóny, Strany občanských sdružení vyvinou přiměřené úsilí, aby přesvědčila představitele takového sdružení, aby se připojili k této Deklaraci a postupovali podle jejich principů.
- Strany občanských sdružení nebudou podporovat žádnou stranu, jedající v rozporu s principy této Deklarace, zejména, pokud by vznášela nepřiměřené požadavky vůči Stranám H-projektu.
- I Strany občanských sdružení mají právo se zúčastnit správních řízení týkajících se přípravy, výstavby a povolování provozu Závodu a Průmyslové zóny. Občanská sdružení se však zavazují, že nevznášou žádné námitky či odvolání a nebudou iniciovat žádné právní kroky v souvislosti s žádnými správními řízeními, týkajícími se přípravy, výstavby a povolování provozu Závodu a Průmyslové zóny či jakýmkoliv jiným způsobem aktivně vystupovat v přípravné projektové fázi, při výstavbě a povolování provozu Závodu a Průmyslové zóny, a nebudou iniciovat a ani podporovat takovou činnost svých členů nebo jiných občanských sdružení či jejich členů.
- Strany Deklarace se dohodly na následující spolupráci při přípravě projektových dokumentací týkajících se Závodu a Průmyslové zóny:
- navrhovatel (HMMC, MSK) seznámí Strany občanských sdružení s příslušnou projektovou dokumentací, a to buď před zahájením správního řízení anebo v jeho průběhu
 - jednotlivá občanská sdružení mají možnost informovat navrhovatele o svých výhradách a připomínkách k příslušné dokumentaci ve lhůtě 7 dnů ode dne doručení výzvy k seznámení se s příslušnou dokumentací

Závěrečná ustanovení:

- I. V případě, že HMMC nesplní jakýkoliv ze svých závazků plynoucích z této Deklarace, Strany občanských sdružení uveřejní na náklady HMMC oznámení formou inzerátu o velikosti nejméně 1/3 novinové strany obsahující jednoznačnou informaci o tom, že HMMC porušila svůj závazek plynoucí z této Deklarace a uvede, o porušení kterého ustanovení této Deklarace se jedná, popíše skutkový stav a uvede odůvodnění svého názoru. Oznámení bude uveřejněno v jednom z následujících evropských významných médií podle volby HMMC: The Guardian, Die Zeit, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Der Spiegel, Le Figaro, Le Monde; ve dvou z následujících českých médií podle volby HMMC: Ekonom, Hospodářské noviny, MF Dnes, Lidové noviny, Právo; a ve dvou z následujících regionálních deníků podle volby HMMC: Moravskoslezský deník, Frýdecko-místecký a Třinecký deník, Listy moravskoslezské, regionální příloha pro Moravskoslezský kraj MF Dnes.

- II. V případě, že MSK, (MPO) nebo CzechInvest nesplní jakýkoliv ze svých závazků plynoucích z této Deklarace, Strany občanských sdružení uveřejní na náklady MSK, MPO nebo CzechInvest oznámení formou inzerátu o velikosti nejméně 1/3 novinové strany obsahující jednoznačnou informaci o tom, že MSK, MPO nebo CzechInvest porušily svůj závazek plynoucí z této Deklarace a uvede, o porušení kterého ustanovení této Deklarace se jedná, popíše skutkový stav a uvede odůvodnění svého názoru. Oznámení bude uveřejněno ve dvou z následujících českých médií podle volby MSK, (MPO) nebo CzechInvest: Ekonom, Hospodářské noviny, MF Dnes, Lidové noviny, Právo; a ve dvou z následujících regionálních deníků podle volby MSK, (MPO) nebo CzechInvest: Moravskoslezský deník, Frýdecko-místecký a třinecký deník, Listy moravskoslezské, regionální příloha pro Moravskoslezský kraj MF Dnes.
- III. V případě, že kterákoliv ze Stran občanských sdružení nesplní jakýkoliv ze svých závazků plynoucích z této Deklarace, na základě společné písemné výzvy Stran H-projektu to občanské sdružení, které svůj závazek porušilo, uveřejní na své náklady oznámení formou inzerátu o velikosti nejméně 1/4 novinové strany obsahující jednoznačnou informaci o tom, že porušilo svůj závazek plynoucí z této Deklarace a uvede, o porušení kterého ustanovení této Deklarace se jedná, popíše skutkový stav a uvede odůvodnění svého názoru. Oznámení bude uveřejněno podle volby Stran občanských sdružení ve dvou z následujících českých médií: MF Dnes, Lidové noviny, Právo, Ekolist, Respekt; a ve dvou z regionálních deníků podle volby Stran občanských sdružení: Moravskoslezský deník, Frýdecko-místecký a třinecký deník, Listy moravskoslezské, regionální příloha pro Moravskoslezský kraj MF Dnes.
- IV. Právo uveřejnit inzerát podle výše uvedených ujednání vznikne oprávněné straně po marném uplynutí náhradní lhůty 15 dnů od doručení oznámení o porušení této Deklarace příslušné straně, obsahující výzvu k odstranění tohoto porušení. Pokud příslušná strana nezvolí navržená media pro zveřejnění inzerátu do 15 dnů od doručení výzvy, pak oprávněná strana zvolí příslušná media sama.
- V. Tato Deklarace a informace o jejím podpisu všemi jejími stranami bude v nejbližším možném a vhodném termínu (předběžně dohodnuto na termín 20.11.2006) zveřejněna na společné tiskové konferenci všech stran. Plný text této Deklarace bude jejími stranami uveřejněn.
- VI. Strany H-projektu berou na vědomí, že Strany občanských sdružení se touto Deklarací zavazují zejména učinit některé jednorázové procesní úkony, které pro ně znamenají definitivní ztrátu jistých práv v předmětných správních řízeních. Naproti tomu Strany H-projektu, se touto Deklarací zavazují zejména k činnostem, které je nutno plnit dlouhodobě, popřípadě trvale tak, aby byl naplněn smysl Deklarace. S ohledem na tyto skutečnosti všechny Strany souhlasí, že se Deklarace uzavírá na dobu určitou, a to po dobu výstavby a provozování Závodu.

- VII. Strany H-projektu budou v období let 2007 až 2013 zasílat Stranám občanských sdružení na jejich výzvu zprávu o naplňování jednotlivých ustanovení této Deklarace. Každá ze stran H-projektu bude zodpovídat za vypracování a zaslání zprávy v rozsahu svých činností a závazků. Zprávy s podklady prokazujícími plnění této Deklarace budou zasílány nejpozději do 30 dnů od obdržení příslušné výzvy Stran občanských sdružení.
- VIII. Pokud Zastupitelstvo Moravskoslezského kraje neschválí příslušnou změnu územně plánovací dokumentace ke splnění závazku podle bodu č. 3 této Deklarace, a to do 31.12.2006, pak Strany občanských sdružení přestávají být vázány povinnostmi vyplývajícími z této Deklarace vůči MSK.
- IX. Tato Deklarace se uzavírá v 8 (osmi) originálech v angličtině a v 8 (osmi) originálech v češtině. V případě rozporu mezi originály této Deklarace v češtině a v angličtině bude za rozhodující považována česká verze.

Na důkaz výše uvedeného byla tato Deklarace podepsána v Ostravě shora uvedeného data:

Za Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o.

Jméno:

Funkce:

Za Moravskoslezský kraj

Jméno:

Funkce:

Za Ministerstvo průmyslu a obchodu

Jméno:

Funkce:

Za CzechInvest

Jméno:

Funkce:

Za EPS

Jméno:

Funkce:

Za Beskydčan

Jméno:

Funkce:

Za Půda pro život

Jméno:

Funkce:

Za Děti Země

Jméno:

Funkce:

EIA KONEČNÉ PODMÍNKY ZÁMĚRU				ODPOVĚDNOST	DOPAD DEKLARACE NEVLÁDNÍCH NEZISKOVÝCH ORGANIZACÍ	
FÁZE	FAKTOR	ČÍSLO ODSTAVCE	POPIS ODSTAVCE		Dopad na projekt/ŘEŠENÍ	REALIZOVATELNOST
Příprava	VODA	07)	Veškeré vody svedené kanalizací, případně příkopy je navrhováno svést do těchto retenčních nádrží.	HMC	Obvyklá podmínka, realizována	REALIZOVATELNÉ
Příprava	VODA	08)	Retenční nádrže by měly mít regulovaný odtok tak, aby koryta vodotečí Řepník a Pazderna byla stále dotována (hrozí nebezpečí, že při delším bezsrážkovém období by v profilech opouštějících průmyslovou zónu byla koryta zcela suchá).	HMC	Neobvyklá podmínka, byla sjednána dohoda s příslušným odborem MŽP, že toky nebudou dotovány. Dopad by byl o něco větší objem retenčních nádrží. Místo dotace vodních toků dohoda s MŽP o zřízení odučovače oleje, který bude umístěn u vpusť do retenčních nádrží a u výpusť do koryta Žermanické vodoteče.	ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ
Příprava	VODA	14)	Přeložky koryt vodotečí Řepník a Pazderna budou převážně zatrubněné - resp. budou tvořeny nově vybudovanou kanalizací lze doporučit, aby tam, kde je to schůdné, byla koryta řešena jako otevřená.	HMC/MSK*	Obvyklá podmínka, bude splněna	REALIZOVATELNÉ
Příprava	HLUK	31)	Podél vnitroareálové komunikace ve směru k obytné zástavbě byla navržena absorpční PHC o výšce 3 m v úseku vymezeným vjezdem do areálu závodu a křížením s železniční vlečkou.	MSK (výška absorpční PHC do 5 m)	OK Česká strana	REALIZOVATELNÉ
Příprava	HLUK	32)	Dále podél vnitroareálové komunikace ve směru k obytné zástavbě byla navržena absorpční PHC o výšce 4 m v úseku podél severní hranice areálu mezi křížením s dráhou železniční vlečky.	MSK (výška absorpční PHC do 5 m)	OK Česká strana	REALIZOVATELNÉ
Příprava	HLUK	33)	Podél zbývajících částí vnitroareálové komunikace ve směru k obytné zástavbě byla navržena absorpční PHC o výšce 3 m v úseku dlouhém cca 500 m od křížení s železniční vlečkou s vnitroareálovou komunikací dále směrem na jih.	MSK (výška absorpční PHC do 5 m)	OK Česká strana	REALIZOVATELNÉ
Příprava	HLUK	35)	Podél železniční vlečky ve směru od železniční tratě do průmyslové zóny v úseku vymezeném železniční tratí a odstavnou plochou vyrobených automobilů v areálu zóny byla navržena absorpční PHC o výšce 3 m.	MSK po hranice Závodu	OK Česká strana	REALIZOVATELNÉ
Příprava	FLORA A FAUNA	42)	V rámci přípravy a následné realizace navrhovaného retenčního prostoru mezi vlečkovým a trasou R49 na toku Řepník prověřit možnost zachování části levobřežního porostu podél Řepníku jižně od přejezdu místní komunikace do Vojkovic, retenci řešit takovým způsobem, aby zachované části břehového porostu mohly tvořit součást břehových porostů nového pruhu vodních ploch v území.	HMC/MSK (Podle území)	Možné pouze mimo výrobní závod HMC, jelikož uvnitř závodu je umístěna železniční vlečka a kontejnerové překladiště. Vlečku nelze vzhledem k velikosti pozemku přemístit.	ČÁSTEČNĚ REALIZOVATELNÉ
Příprava	FLORA A FAUNA	43)	V rámci přípravy a následné realizace zvážit s ohledem na stáří a roční období možnost přesazení mladších perspektivních jedinců dlouhověkých dřevin (lípy, javory, duby) s doprovodných porostů podél Řepníku s možností využití v rámci sadových úprav a řešení vzhledu zastřešeného prostoru.	HMC	Podmínka realizována	REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	VZDUCH	81)	Pro dopravu surovin a výrobků v maximální míře využít železniční dopravy s ohledem na oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší.	HMC	Je záležitostí provozu - HMC posoudí prostřednictvím Glovisu.	REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	VODA	85)	V zimních měsících bude preferován mechanický úklid sněhu, používání solí bude minimalizováno.	HMC/MSK	Zvažuje se možnost instalace systému pro tání sněhu pod vozovkou nebo mechanický úklid sněhu.	REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	NPA-FLORA A FAUNA	114-ART451)	Před započetím stavebních prací je vhodné provedení průzkumu území s cílem odlovení všech případně se vyskytujících jedinců kuňky žlutobílé a jejich přenesení do předem vytipovaných vhodných lokalit.	HMC/MSK	Obvyklá podmínka - ok	REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	NPA-VODA	114-ART452)	Všechny provozy automobilového závodu je potřeba v maximální míře zajistit před případnými haváriemi a následným únikem škodlivin do prostředí.	HMC	Obvyklá podmínka - ok	REALIZOVATELNÉ
	NPA-OBECNÉ	114-ART453)	Pro eliminaci případného negativního vlivu zvýšené intenzity dopravy na migraci šelem v oblasti Jablunkovské brázd a Jablunkovského průsmyku (vlk obecný, medvěd hnědý, rys ostrovid, vydra říční) je vhodné zlepšit migrační propustnost stávajících propustí (a dobudování 2-3 suchých propustí o průměru min. 80 cm) v silničním tělese obchvatu obce Mosty u Jablunkova (úsek komunikace I/11 Jablunkov-Mosty u Jablunkova).	MSK s Ministerstvem dopravy	Obvyklá podmínka - ok	REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	OBECNÉ	114-ART454)	Při přepravě materiálu do závodu ze zahraničí přijmout účinná fyto- a zoosanitární opatření, aby bylo zabráněno zavedení nepůvodních druhů organismů do krajiny.	HMC	Neobvyklá podmínka pro dovoz pozelových součástek. Obvykle aplikovaná pouze u dovozu potravin.	REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-ART455)	Všechny nebezpečné plochy v areálu závodu (včetně obvodního zemního valu) a po jeho obvodu udržovat v kulturním stavu tak, aby bylo zabráněno případnému šíření nepůvodních invazivních nebo expanzivních druhů rostlin do krajiny. Zvláštní pozornost věnovat vlhkostním nebo hydrochorním druhům (jako je křídlatka nebo netýkavka). V případě výskytu invazivních nebo expanzivních druhů přijmout razantní opatření k jejich eradikaci.	HMC/MSK (Podle území)	Zahradnické práce, více povinností, přijatelná podmínka	REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	VZDUCH	114-ART456)	Technické řešení osvětlení závodu řešit tak, aby bylo maximální měrou bráněno světelnému znečištění. Zejména venkovní osvětlení řešit tak, aby bylo zabráněno světelnému záření v horních úhlech.	HMC	Podmínka bude splněna po vydání územního rozhodnutí.	REALIZOVATELNÉ

PROVOZ	VODA	114-NATURA 2000-1)	Monitoring kvality podzemních vod v říční nivě Morávky s cílem zjištění eventuálního úniku škodlivin z areálu závodu a následné provedení jejich včasné sanace.	HMC		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	VZDUCH	114-NATURA 2000-2)	Monitoring kvality ovzduší v okolí průmyslové zóny - úhmy jednotlivých pevných a plyných emisí, zejména ve vztahu k EVL Beskydy, s cílem realizovat případná technická a administrativní opatření k jejich snížení v případě zjištění výrazného nárůstu objemu emisí (např. úpravy systému dopravy).	HMC		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	VZDUCH	114-NATURA 2000-3)	Monitoring intenzity a prostorového rozložení silniční dopravy v okolí průmyslové zóny zejména ve vztahu k EVL Beskydy. Monitoring eventálních střetů migrujících živočichů (předmětů ochrany EVL Beskydy) s vozidly, resp. s trasami silničních komunikací v širším okolí průmyslové zóny (zejména v úseku Nošovice-Třinec-Mosty u Jablunkova) s cílem navržení případných úprav (zlepšení migrační propustnosti) těchto komunikací.	Ministerstvo dopravy		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-NATURA 2000-4)	Monitoring výskytu nepůvodních invazivních nebo expanzivních druhů s cílem zabránění jejich šíření do krajiny.	HMC/MSK (Podle území)		REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	FLORA A FAUNA	114-ART67-1.	Terminování stavebních prací	HMC/MSK (Podle území)	Terminování stavebních prací - HMC může splnit za předpokladu, že nebudou podána žádná odvolání do příslušných správních rozhodnutí.	REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	FLORA A FAUNA	114-ART67-2.	Transfery obrátlovců	HMC/MSK (Podle území)	Situaci by měl posoudit odborník - podmínka nepředstavuje žádný problém, pouze vyžaduje vhodné dodržení časového plánování a postupu.	REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	FLORA A FAUNA	114-ART67-3.	Nakládání s organickou hmotou	HMC/MSK (Podle území)		REALIZOVATELNÉ
VÝSTAVBA	FLORA A FAUNA	114-ART67-4.	Kompenzační opatření	HMC/MSK (Podle území)		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-ART67-MONITORIN G 1)	Monitoring kvality povrchových vod opouštějících průmyslový areál (viz odběry z Pazdručky, Řepníku, příp. Osíniku). Soustavou vrtů by měla být kontrolována také kvalita a množství vody podzemního kolektoru. Monitoring by měl být zaměřen na sledování vydatnosti průtoků/výšky hladiny spodních vod a chemických parametrů vody (mezi sledované látky zařadit analýzy na znečištění ropnými látkami, resp. dalšími nízkými látkami používanými při výrobě).	HMC		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-ART67-MONITORIN G 2)	Monitoring kvality ovzduší ve spolupráci s ČHMÚ. Stěžejní je v daném ohledu nárůst oxidů dusíku ze zvýšené automobilové dopravy v regionu. Z podkladových studií vyplývá, že nárůst dopravy (a emise NO _x) v místě PZ bude kompenzován plynulostí dopravy na nově budovaném komunikačním systému (zejména rychlostní komunikaci R 48). Přesto by bylo vhodné zvýšené koncentraci NO _x věnovat do budoucna pozornost. Zvýšenou emisí dusíku jsou potenciálně ohrožena oligotrofní stanoviště v CHKO Beskydy. V případě detekce významného nárůstu NO _x (v ovzduší v souvislosti s provozem závodu HMC) zahájit také monitoring vybraných oligotrofních společenstev (klímaxové smrčiny, rašeliniště ap.) a požadovat reorganizaci podnikové dopravy s důrazem na ekologicky méně závadné způsoby (viz železnice, hromadná autobusová doprava).	HMC		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-ART67-MONITORIN G 3)	Monitoring hlukových emisí z výroby, zejména ve vztahu k blízké lokalitě CHKO Beskydy.	HMC		REALIZOVATELNÉ
PROVOZ	FLORA A FAUNA	114-ART67-MONITORIN G 4)	Monitoring návštěvnosti CHKO Beskydy a to zejména okolí vybraných turisticky exponovaných míst, které leží v blízkosti ZCHÚ. Potenciálně konfliktní lokality bude potřeba projednat se Správou CHKO Beskydy. V případě prokázání negativního vlivu turismu přistoupit na regulaci návštěvnosti prostřednictvím vybudovaných naučných tras a informačních center.	MSK		REALIZOVATELNÉ

Příloha č.2 k Deklaraci porozumění

doporučení č. 2 až 10 ze studie zpracované společností LÖW & spol., s. r. o. dne 7. září 2006

2. V trase rušeného potoka Řepník je třeba obnovit přirozený pás vzrostlé a zapojené zeleně o minimální šířce 20 m na všech nezpevněných plochách trasy, uvnitř i vně závodu. Pás je nutno obnovit i ve zpevněném prostoru mezi novou vlečkou a dálnicí.
3. V trase zrušeného potoka Pazderník je nutno obnovit další přirozený pás vzrostlé a zapojené zeleně o minimální šířce 20 m v úsecích před a za dálnicí, po novou železniční vlečku a dále krátkého úseku na nezpevněných plochách trasy u objektu mytí a oprav a dále úseku za halou montáže modulů po hranici území nad terénním zářezem.
4. Okolo potoka na okraji Nošovic je třeba v celé délce doplnit, případně vysadit přirozený pás vzrostlé a zapojené zeleně o minimální šířce 10 m.
5. V trasách čtyř paralelních polních cest od Nošovic a dále v jejich stopě v areálu Hyundai, na všech nezpevněných plochách je třeba vysadit aleje stromů až po vlastní objekty hal. Reminiscenci nejsevernější cesty je třeba, v rámci provozních možností, projít formou solitérních stromů i přes zpevněnou plochu skladu hotových aut.
6. Před severními fasádami svařovny a montážní haly, souběžně s nimi, je třeba vysadit aleje stromů.
7. V prostoru jižně od administrativní budovy je třeba vysadit sad v pravoúhlých rozponech, překračující i na plochu parkoviště.
8. Ostatní výsadby zeleně nesmí ani hmotově, ani vzhledově konkurovat shora popsaným výsadbám.
9. Při ostatních výsadbách je třeba se vyvarovat nepřirozených organických půdorysů, viditelných z nadhledů.
10. Všechny druhy dřevin, použitých ve výsadbách musí být mimo výsadbu sadu a prostory vnitrobloků, geograficky původní.

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

Č.j. SÚ 479.2/2007-330/Ko

V Dobré dne 11. 5. 2007

ameco (Asset Management Co., Ltd.) , o.s.
Jiráskova 457
738 01 Frýdek-Místek
IČO: 277 68 236

Rozhodnutí

Dne 26.4.2007 jste ohlásili dočasnou stavbu **zařízení staveniště** pro vybudování výrobního závodu Mobis Automotive Czech s.r.o. a současně změnu zařízení staveniště H PROJECT před dokončením, na ploše průmyslové zóny Nošovice. Změna ohlášené stavby spočívá ve změně dešťové kanalizace. K ohlášení změny stavby byla připojena projektová dokumentace, která obsahuje technickou zprávu a situační výkres.

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, (dále jen „stavební zákon“) podle ustanovení § 107 odst. 2 stavebního zákona

zakazuje

provedení výše uvedené změny dočasné stavby zařízení staveniště označené jako „H PROJECT“ sekce 01.

Odůvodnění

Součástí ohlášení nebylo vyádření respektive závazné stanovisko dotčeného orgánu na úseku ochrany vod (Magistrát města Frýdku-Místku, odbor životního prostředí a zemědělství). Bez tohoto dokladu nelze ohlášenou změnu stavby posoudit.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení ke Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu, podáním u zdejšího stavebního úřadu.



Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Znalecké posudky ve věci odkanalizování průmyslového areálu

Souhrnná zpráva

Dne 3.11.2006 byla mezi HMMC, MSK, MPO, CI, EPS a dalšími nevládními organizacemi uzavřena Deklarace o porozumění (dále jen Deklarace) v souvislosti s výstavbou automobilového závodu Hyundai na území průmyslové zóny Nošovice.

V květnu 2007 se signatáři Deklarace sešli v sídle MSK za účelem kontroly plnění vzájemných závazků. Na tomto jednání se strany nedokázaly shodnout, jakým způsobem má být naplňována podmínka: „Pro odvádění technologických, dešťových a splaškových vod použít systém, který neovlivní půdy, podzemní vody a povrchové vody (např. systém svařovaných spojů)“, která byla předepsána společnosti Hyundai jako investorovi průmyslového areálu ve stanovisku k posouzení vlivů průmyslového areálu na životní prostředí (EIA) a potažmo v rozhodnutí o umístění stavby. Za účelem nalezení kompromisu přijatelného pro HMMC na jedné straně a EPS na druhé straně, bylo dohodnuto, že CzechInvest nechá v této věci vypracovat tři nezávislé znalecké posudky. V návaznosti na to, CzechInvest definoval zadání pro vypracování posudku a formou výzvy více zájemcům (výzva viz příloha) oslovil 6 soudních znalců a 6 autorizovaných inženýrů k podání nabídky na vypracování posudku. Na tuto výzvu reagovalo 7 oslovených odborníků, z nichž byli na základě posouzení nabídek a jejich vyhodnocení podle zvolených kritérií vybráni 3 úspěšní uchazeči (protokol viz příloha). Jedná se o znalce Jiřího Vaňourka dlouholetého zaměstnance a vedoucího pracovníka společnosti Vodárny a kanalizace, a.s. Karlovy Vary, a.s., dále o znalce Ing. Petra Plichtu projektanta z Ústí nad Labem, který je zároveň autorizovaným inženýrem v oboru vodohospodářské stavby a konečně o znalce Ing. Petra Pomazala dlouholetého pracovníka Státní vodohospodářské inspekce při České inspekci životního prostředí z Karviné. Jejich znalecké posudky tvoří další přílohu této zprávy. Jedná se o posudky, které se liší rozsahem i obsahem. Jako nejucelenější se jeví posudek Ing. Pomazala, naopak posudek Ing. Plichty trpí nedodělkami a na žádost zadavatele bude ještě dopracován (viz příložené pokyny pro doplnění posudku).

Na první otázku „Které systémy kanalizačního potrubí s ohledem na materiálové charakteristiky, nepropustnost a trvanlivost spojů a další konstrukční vlastnosti splňují výše uvedenou podmínku EIA; proč některé systémy kanalizačního potrubí výše uvedenou podmínku nesplňují?“ odpověděli jednotliví znalci takto:

Znalec Jiří Vaňourek: „Při dodržení a dosažení požadovaných technických parametrů, specifikovaných v ČSN, EN je zaručena vodotěsnost u všech uvedených kanalizačních gravitačních trubních systémů, včetně jejich hrdlových spojů, které mají své těsnění pryžové a nebo z pružného polyuretanu. Toto platí za podmínky, že jsou příznivé geologické a hydrogeologické podmínky, kde uložený trubní kanalizační systém je plně stabilizovaný a nedochází zde k nežádoucím pohybům, které mohou být příčinou vyosení kanalizačních trub a tím i porušení těsnosti hrdlových spojů. Kameninové, plastové a případně i betonové kanalizační trouby lze použít za normálních podmínek kladených na stavbu kanalizačního zařízení. Polypropylenové a polyethylenové kanalizační trouby lze použít za zprísňených podmínek kladených na stavbu kanalizačních zařízení, kde je kladen větší důraz na komplexní ochranu životního prostředí.“

Znalec Ing. Petr Plichta: „Pro zajištění absolutní homogenity a nepropustnosti potrubí připadá v úvahu pouze zmiňovaný systém svařovaných spojů pomocí integrovaného odporového drátu, který zajistí stejné vlastnosti týkající se vodotěsnosti ve spoji jako ve vlastním potrubí. U všech ostatních používaných systémů kanalizačního potrubí je spoj kanalizačních trub slabší místo z hlediska propustnosti i trvanlivosti materiálu oproti části vlastního potrubí. Jako vyloženě nevhodné považuji pro dané zadání použití betonového či železobetonového potrubí z důvodů uvedených v posudku.“

Znalec Ing. Petr Pomazal: „Z uvedeného rozboru různých trubních systémů vyplývá, a provozní zkušenosti to potvrzují, že systémy kanalizačního potrubí z kameniny, sklolaminátu, tvárné litiny a čediče plně vyhovují uvedené podmínce EIA. Rovněž tak i systémy z plastu (PP, PE, PVC) i přes svou větší zranitelnost jsou použitelné. Použití potrubí pro odpadní vody, do kterých je občasná možnost průniku vod s ropnými látkami či ropných látek samotných, při haváriích nebo při uložení do horninového prostředí, které může být ovlivňováno starou ekologickou zátěží s kontaminací obsahující i ropné látky, musí být posouzeno projektantem. Systémy z betonu a z železobetonu jsou z hlediska použití rizikové, zejména pro nedostatečnou odolnost proti chemické korozi a možnosti zpětného uvolňování ropných látek (vyplavování), po event. úniku ropných látek do dopravované vody. Nevývohují tedy v tomto uvedené podmínce EIA. Pro odvod dešťových vod neznečištěných je jejich použití možné. Rozhodnutí o použití musí předcházet hydrogeologický průzkum a výsledky hodnocení možností průniku ropných látek do systému.“

Na druhou otázku: „Které systémy kanalizačního potrubí používají metodu svařovaných spojů; srovnajte technické parametry různých typů potrubí se svařovaným spojem s ohledem na nutnost naplnění výše uvedené podmínky stanoviska EIA; jaké jsou výhody popřípadě nevýhody systémů se svařovanými spoji oproti ostatním typům potrubí?“ odpověděli jednotliví znalci takto:

Znalec Jiří Vaňourek: „Jedním z nejrozšířenějších a nejvíce používaných materiálů v ČR a EU pro trubní kanalizační systém s nejvyššími nároky na vodotěsnost, který lze svařovat, je polyethylen PE, který svými svařenými spoji zabezpečuje absolutní vodotěsnost celého kanalizačního systému. Kanalizační trubní systém se svařenými spoji je možno využít v nepříznivých geologických a hydrogeologických podmínkách, zvláště pro svojí houževnatost a velmi dobrou rázovou odolnost, kde je zaručen stále vodotěsný spoj. Tento systém využívající materiálu PE je jediným, který využívá možnosti svařovaných spojů. U trubních kanalizačních systémů tvořených z materiálu kamenina, beton, plast, sklolaminát a tvárná litina, nelze řešit hrdlové spoje svařováním.“

Znalec Ing. Petr Plichta: „Metoda svařovaných spojů se používá u plastového potrubí. Typy svařovaných spojů jsou „Svařování na tupo“ a „Spojování potrubí pomocí integrovaného odporového drátu v hrdle“. Výhodou systému se svařovanými spoji ve vazbě na podmínku EIA je zajištění homogenity a absolutní nepropustnosti potrubí. Životnost spojů je shodná se životností samotného potrubí. Chemická odolnost je daná tudíž chemickou odolností daného materiálu. Nevýhodou je poněkud vyšší nárok na technologickou kázeň (přípravy svařovaného spoje) při svařování, než při používání potrubí s pryžovým těsněním.“

Znalec Ing. Petr Pomazal: „Potrubí se svařovanými spoji dodávají v současné době v ČR tři firmy: Maincor, Bocr Trading a Rehau. Vyráběné systémy vykazují dobrou kvalitu. Použití potrubí se svařovanými spoji je vhodné tam, kde se nepředpokládá nestabilní podloží a výraznější kolísání hladiny podzemní vody. Konkrétní vhodnost dalšího použití a podmínky

použití musí posoudit projektant, na základě geologického a hydrogeologického průzkumu dotčené lokality.

Z uvedených odpovědí vyplývá, že se názory znalců na věc někdy méně a někdy více liší. Podle znalce Vaňourka a znalce Pomazala splňují podmínku EIA obecně všechny systémy. Použití betonových a železobetonových systémů je však třeba zvlášť pečlivě projektově zvážit. Podle znalce Plichty splňuje podmínku EIA pouze systém svařovaných spojů pomocí integrovaného odporového drátu. Použití betonového potrubí považuje znalec Plichta s ohledem na podmínku EIA jako vyloženě nevhodné. Znalci Vaňourek a Plichta shodně doporučují použití svařovaných spojů ve složitých geologických a hydrogeologických poměrech, naopak znalec Pomazal před jejich použitím v těchto případech varuje. Všichni znalci se shodují v tom, že je třeba každou situaci posoudit individuálně, což může učinit pouze příslušný projektant. Dále se shodují v tom, že sebelepší systém nezajistí ochranu půd a spodních vod, pokud není správně proveden a v tomto ohledu zdůrazňují úlohu lidského činitele při přípravě ložné plochy a hutnění obsypů.

Závěry

Přestože vybraní znalci nedošli ke stejnému výkladu sporné podmínky EIA, z jejich převládajícího názoru lze učinit následující závěry.

1. Betonové nebo železobetonové kanalizační systémy je vhodné použít pouze pro odvod dešťové vody, která nepřišla do styku s ropnými látkami, popřípadě která byla ropných látek s dostatečnou bezpečností zbavena (tedy za odlučovačem ropných látek navrženým na přívalové deště).
2. Ostatní kanalizační systémy je možné využít za předpokladu, že jejich využití bylo dostatečně posouzeno dle ČSN a EN a podloženo příslušnými výpočty.
3. Použití PE potrubí se svařovanými spoji pomocí integrovaného odporového drátu je velmi vhodné, ale musí být také podloženo posouzením s ohledem na chemické vlastnosti přepravované odpadní vody a s ohledem na geologické a hydrogeologické podmínky dané lokality.
4. Stejně důležité jako správný výběr a návrh kanalizačního systému je jeho správné provedení a v tomto smyslu je třeba přípravu ložné plochy, pokládku potrubí, spojování trub a obsyp a hutnění podrobit zvýšenému dohledu a supervizi.

V Praze dne 1.7.2007

Ing. Hanuš Krejčí, CSc.
hlavní koordinátor projektu
CzechInvest

8.11.07

EP

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

739 51 Dobrá 230
telefon: 558 412 302
fax: 558 641 202
e-mail: vkocich@dobra.cz

Č.j. SÚ 1244/2007/Ko

V Dobré dne 6.11.2007

BESKYDČAN

sdrúžení pro obnovu a udržení kvality životního prostředí Moravskoslezských Beskyd
Muchovice 393
739 14 Ostravice

Půda pro život
Nošovice 35
739 51 Dobrá

Ekologický právní servis
Dvořákova 13
602 00 Brno

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
Cejl 48/50
602 00 Brno

Občanské sdružení pro ochranu přírody a zdravého života
Na Valše 21
702 16 Ostrava

Informace o správních řízeních

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, vás v souladu s § 70 odst. 2 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, informuje, že budou zahájena řízení z moci úřední podle ust. § 129 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění zákona č. 68/2007 Sb., o odstranění staveb prováděných v rozporu s rozhodnutím stavebního úřadu. Jedná se o tyto stavby v areálu automobilového závodu Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC):

- 1) sekce 05 - SO 510 Převodovkárna, stavební povolení ze dne 2.3.2007 č.j. SÚ 1230/2006-328/Ko
- 2) sekce 08 Infrastruktura – SO 810 Energo centrum, SO 871 Potrubní tunel 2 – stavební povolení ze dne 3.4.2007 č.j. SÚ 1229/2006-330/Ko
- 3) sekce 02 – SO 210 Lisovna, SO 220 Svařovna – stavební povolení ze dne 16.3.2006 č.j. SÚ 1232/2006-330/Ko.

Řízení budou vedena samostatně pro jednotlivé stavby (sekce).

Obecní úřad Dobrá
stavební úřad

Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

ADRESA: 739 51 Dobrá 230
VYŘIZUJE Ing. Václav Kocich
TEL.: 558 412 302
FAX: 558 641 202
E-MAIL: vkocich@dobra.cz
Č.J.: SÚ 1395/2007-338/Ko
DATUM: 15.1.2008

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
AXIS OFFICE PARK, budova B
Na Rovince 874
720 00 Ostrava – Hrabová

Rozhodnutí

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění zákona č. 68/2007 Sb., (dále jen „stavební zákon“), a jako místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., (dále jen „správní řád“), zjistil porušení povinností vyplývajících Vám ze stavebního zákona. **Porušení zákona spočívá v tom, že jste jako stavebník prováděli stavbu „H – PROJECT“, sekce 08 Infrastruktura (Utilities) v rozporu se stavebním povolením.**

Zmíněným postupem z Vaší strany došlo k porušení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona, za které Vám Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, ukládá

pokutu ve výši 1 000 000,-Kč, slovy jeden milión korun.

Pokuta je splatná do 15 dnů ode nabytí právní moci tohoto rozhodnutí převodem na účet číslo **1681975309/0800** u České spořitelny a.s., pobočka v Dobré, **variabilní symbol 2012.**

Účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 písm. b) správního řádu je společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., IČ 27773035, se sídlem **AXIS OFFICE PARK OSTRAVA – Budova B, Na Rovince 874, 720 00 Ostrava – Hrabová.**

Odůvodnění

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) vydal právnické osobě Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen „HMMC“) dne 3.4.2007 pod č.j. SÚ 1229/2006-330/Ko stavební povolení na stavbu označenou jako „H – PROJECT“, sekce 08 Infrastruktura (Utilities). Stavební povolení nabylo právní moci dne 21.4.2007. Stavba je součástí automobilového závodu v průmyslové zóně Nošovice.

SÚ 395/2007-338/Ko

V průběhu kontrolní prohlídky stavby, která se uskutečnila dne 30.10.2007, bylo zjištěno, že stavba je prováděna v rozporu se stavebním povolením. V podmínkách pro provedení stavby, které byly stanoveny ve výše uvedeném stavebním povolení, bylo stanoveno, že: „*Stavba bude provedena podle projektové dokumentace vypracované v roce 2006, předložené společností Technoprojekt, a.s., se sídlem v Ostravě, Havlíčkovo nábřeží 38, a ověřené ve stavebním řízení*“ (viz podmínka č. 1). Přesný rozsah odchylek mezi skutečným provedením stavby a stavebním povolením je zřejmý z dokumentace předložené stavebnímu úřadu dne 22.11.2007, která je přílohou k žádosti o dodatečné povolení stavby podle § 129 odst. 2 stavebního zákona a dále z dokumentace pro změnu územního rozhodnutí stavby „H Project“.

Rozpor se stavebním povolením byl zjištěn u následujících stavebních objektů (SO) stavby sekce 08 Infrastruktura: SO 810 Energo centrum, SO 870 Potrubní tunel, SO 871 Potrubní tunel a dále u provozních souborů této stavby. Zjištěný rozpor spočívá v následujících skutečnostech:

SO 810 Energo centrum

- hala Energo centra byla posunuta o cca 90 m východním směrem. Zastavěná plocha haly je v celém rozsahu umístěna mimo zastavěnou plochu podle ověřené projektové dokumentace ke stavebnímu povolení,
- půdorysný rozměr haly se změnil z původních 111,17 m x 58,17 m na skutečné rozměry 80,90 m x 77,90 m,
- výška objektu v nejvyšším bodě (po atiku) se snížila z původní výšky 13,00 m na 11,70 m,
- změnilo se dispoziční řešení místností s provozními soubory, laboratoří, zasedacích místností, kanceláří, sociálního zařízení, šaten, skladů a velínu,
- změna dispozice jednotlivých místností má za následek změnu dispozice vzduchotechnických jednotek a zdravotnických,
- změna v umístění haly se projevila ve změně dispozice napojovacích bodů venkovních inženýrských sítí.

SO 870 Potrubní tunel

- potrubní tunel je nahrazen potrubním mostem. Most je veden v jiné trase, než původní potrubní tunel.

SO 871 Potrubní tunel 2

- změnil se půdorys a průřez potrubního tunelu mezi objektem SO 300 Lakovna a SO 510 Převodovkárna. Průřez se z původní velikosti 2,2 x 2,5 m zmenšil na novou velikost 0,68 x 2,4, délka se zkrátila z původních 112,86 m na novou délku 60,0 m.

PS 811 Upravna vod, PS 812 Kompresorová stanice, PS 822 Parní kotelna, PS 831 Čerpací stanice požární vody

- v souvislosti se změnou umístění i vnitřního dispozičního řešení haly Energo centra (SO 810) se změnila rovněž dispozice těchto provozních souborů.

V době konání kontrolní prohlídky stavby konané dne 30.10.2007 byly výše uvedené stavební objekty včetně provozních souborů téměř dokončeny. Nebyly provedené některé dokončovací stavební práce a nebyla ukončena montáž provozních souborů.

Stavební úřad oznámil zahájení řízení o správním deliktu dne 17.12.2007 a za účelem jeho projednání nařídil na den 4.1.2008 ústní jednání o jehož průběhu byl sepsán protokol. Jednání se zúčastnil zplnomocněný zástupce HMMC.

Stavební úřad v průběhu řízení prokázal, že došlo ke správnímu deliktu, kterého se společnost HMMC dopustila tím, že jako stavebník prováděla stavební objekty SO 810 Energo centrum, SO 870 Potrubní tunel a SO 871 Potrubní tunel včetně souvisejících provozních souborů v rozporu se stavebním povolením. Tímto protiprávním jednáním je naplněna skutková podstata správního deliktu podle ustanovení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona.

Při určení výše pokuty stavební úřad přihlédl v souladu s § 182 odst. 2 stavebního zákona k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán. Podle ustanovení § 181 odst. c) stavebního zákona se za správní delikt podle § 180 odst. 3 písm. e) uloží pokuta do 1 000 000 Kč. Stavební úřad vyměřil pokutu v maximální výši sazby s ohledem na značný rozsah odchylek prováděné stavby od stavebního povolení

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování, stavebního řádu a památkové péče, podáním u zdejšího stavebního úřadu.



Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Na vědomí:

- Obec Dobrá, finanční odbor

Č.i. SÚ 1395/2007-338/Ko

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

ADRESA: 739 51 Dobrá 230
VYŘIZUJE: Ing. Václav Kocich
TEL.: 558 412 302
FAX: 558 641 202
E-MAIL: vkocich@dobra.cz
Č.J.: SÚ 38/2008-338/Ko
DATUM: 12.2.2008

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
AXIS OFFICE PARK, budova B
Na Rovince 874
720 00 Ostrava – Hrabová

Rozhodnutí

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění zákona č. 68/2007 Sb., (dále jen „stavební zákon“), a jako místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., (dále jen „správní řád“), zjistil porušení povinností vyplývajících Vám ze stavebního zákona. **Porušení zákona spočívá v tom, že jste jako stavebník prováděli stavbu „H – PROJECT“, sekce 05 Převodovkárna (Transmission) v rozporu se stavebním povolením.**

Zmíněným postupem z Vaší strany došlo k porušení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona, za které Vám Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, ukládá

pokutu ve výši 500 000,-Kč, slovy: pětsettisíc korun.

Pokuta je splatná do 15 dnů ode nabytí právní moci tohoto rozhodnutí převodem na účet číslo 1681975309/0800 u České spořitelny a.s., pobočka v Dobré, **variabilní symbol 2084.**

Účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 písm. b) správního řádu je společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., IČ 27773035, se sídlem AXIS OFFICE PARK OSTRAVA – Budova B, Na Rovince 874, 720 00 Ostrava – Hrabová.

Odůvodnění

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) vydal právnícké osobě Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen „HMMC“) dne 2.3.2007 pod č.j. SÚ 1230/2006-330/Ko stavební povolení na stavbu označenou jako „H – PROJECT“, sekce 05 Převodovkárna (Transmission). Stavební povolení nabylo právní moci dne 21.3.2007. Stavba je součástí automobilového závodu v průmyslové zóně Nošovice.

Č.j. SÚ 38/2008-338/Ko

1

V průběhu kontrolní prohlídky stavby, která se uskutečnila dne 30.10.2007, bylo zjištěno, že stavba je prováděna v rozporu se stavebním povolením. V podmínkách pro provedení stavby, které byly stanoveny ve výše uvedeném stavebním povolení, bylo stanoveno, že: „*Stavba bude provedena podle projektové dokumentace vypracované v roce 2006, předložené společností Technoprojekt, a.s., se sídlem v Ostravě, Havlíčkovu nábřeží 38, a ověřené ve stavebním řízení*“ (viz podmínka č. 1). Přesný rozsah odchylek mezi skutečným provedením stavby a stavebním povolením je zřejmý z dokumentace předložené stavebnímu úřadu dne 22.11.2007, která je přílohou k žádosti o dodatečné povolení stavby podle § 129 odst. 2 stavebního zákona.

Rozpor se stavebním povolením spočívá v následujících skutečnostech:

- půdorysný rozměr haly se změnil z původních 180 m x 160 m na skutečné rozměry 200 m x 160 m,
- změnilo se umístění a půdorysné rozměry téměř všech provozních i obslužných místností haly. Mezi nejvýraznější změny patří zejména:
 - a) místnost rozvodny a místnost s generátory byly přesunuty z původně severního okraje haly na okraj západní,
 - b) kotelna na severní fasádě byla posunuta o 3 moduly (cca 60 m) východním směrem,
 - c) odpočívárny původně navržené na několika místech vnitřních prostor haly byly nahrazeny centrální kantýnou v severní části haly,
 - d) v prostoru původně plánovaných šaten při severní stěně haly je umístěna místnost přesného měření, šatny jsou posunuty o 2 moduly východním směrem,
 - e) v prostoru původně určeném pro výdejnu jídel a odpočívárnu při východním okraji haly je umístěn sklad údržby a kontrolní místnost,
- chladič věže byly přesunuty z jižní fasády na střechu v severní části objektu,
- byl snížen výkon plynové kotleny z 3 x 270 kW na 2 x 200 kW,
- počet vratových clon s plynovým vytápěním byl zvýšen z 9 ks na celkový počet 11 ks,
- počet hlavních vzduchotechnických jednotek na střeše byl snížen z 8 na 5 ks pro zimní provoz. Pro letní provoz je systém vzduchotechniky doplněn o 6 ks přívodních jednotek a 12 ks střešních ventilátorů namísto původních 8 ks přívodních jednotek a 16 střešních ventilátorů,
- změnila se dispozice napojovacích bodů venkovních inženýrských sítí.

V době konání kontrolní prohlídky stavby konané dne 30.10.2007 byly práce na stavebním objektu 510 dokončeny a probíhaly montážní práce na provozním souboru 510.

Stavební úřad oznámil zahájení řízení o správním deliktu dne 15.1.2008 a za účelem jeho projednání nařídil na den 29.2.2008 ústní jednání o jehož průběhu byl sepsán protokol. Jednání se zúčastnil zplnomocněný zástupce HMMC.

Stavební úřad v průběhu řízení prokázal, že došlo ke správnímu deliktu, kterého se společnost HMMC dopustila tím, že jako stavebník prováděla stavební objekt SO 510 Převodovkárna v rozporu se stavebním povolením. Tímto protiprávním jednáním je naplněna skutková podstata správního deliktu podle ustanovení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona.

Při určení výše pokuty stavební úřad přihlédl v souladu s § 182 odst. 2 stavebního zákona k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán. Podle ustanovení § 181 odst. c) stavebního zákona se za správní delikt podle § 180 odst. 3 písm. e) uloží pokuta do 1 000 000 Kč.

Stavební úřad vzal v úvahu to, že ke správnímu deliktu došlo činností a nikoliv pouze opomenutím nebo nedbalostí. Nedošlo sice k zásadnímu rozdílu v umístění stavby (délka haly se zvětšila o jeden modul tj. 20 m), ale zcela se změnilo dispoziční řešení jednotlivých místností haly. Rozpor se stavebním povolením se rovněž dotýká veřejných zájmů chráněných dotčenými orgány. Na základě těchto skutečností vyměřil stavební úřad pokutu v polovině výše sazby.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování, stavebního řádu a památkové péče, podáním u zdejšího stavebního úřadu.



Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Na vědomí:

- Obec Dobruška, finanční odbor

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

ADRESA: 739 51 Dobrá 230
VYŘIZUJE: Ing. Václav Kocich
TEL.: 558 412 302
FAX: 558 641 202
E-MAIL: vkocich@dobra.cz
Č.J.: SÚ 39/2008-338/Ko
DATUM: 26.2.2008

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.
AXIS OFFICE PARK, budova B
Na Rovince 874
720 00 Ostrava – Hrabová

Rozhodnutí

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění zákona č. 68/2007 Sb., (dále jen „stavební zákon“), a jako místně příslušný správní orgán podle ustanovení § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., (dále jen „správní řád“), zjistil porušení povinností vyplývajících Vám ze stavebního zákona. Porušení zákona spočívá v tom, že jste jako stavebník prováděli stavbu „H – PROJECT“, sekce 02 Lisovna a svařovna (Press & Body Shop) v rozporu se stavebním povolením.

Zmíněným postupem z Vaší strany došlo k porušení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona, za které Vám Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, ukládá

pokutu ve výši 500 000,-Kč, slovy: pětsettisíc korun.

Pokuta je splatná do 15 dnů ode nabytí právní moci tohoto rozhodnutí převodem na účet číslo 1681975309/0800 u České spořitelny a.s., pobočka v Dobré, variabilní symbol 2091.

Účastníkem řízení podle § 27 odst. 1 písm. b) správního řádu je společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., IČ 27773035, se sídlem AXIS OFFICE PARK OSTRAVA – Budova B, Na Rovince 874, 720 00 Ostrava – Hrabová.

Odůvodnění

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) vydal právnícké osobě Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen „HMMC“) dne 16.3.2007 pod č.j. SÚ 1232/2006-330/Ko stavební povolení na stavbu označenou jako „H – PROJECT“, sekce 02 Lisovna a svařovna. Stavební povolení nabylo právní moci dne 4.4.2007. Stavba je součástí

automobilového závodu v průmyslové zóně Nošovice. V podmínce č. 1 pro provedení stavby, která je součástí výrokové části stavebního povolení, bylo stanoveno, že: „stavba bude provedena podle projektové dokumentace vypracované v roce 2006, předložené společností Technoprojekt, a.s., se sídlem v Ostravě, Havlíčkově nábřeží 38 a ověřené ve stavebním řízení“.

V průběhu kontrolní prohlídky stavby, která se uskutečnila dne 30.10.2007, bylo zjištěno, že stavba je prováděna v rozporu s výše uvedeným stavebním povolením. V době konání kontrolní prohlídky byla stavba téměř dokončena. Byly prováděny závěrečné práce v interiéru haly.

Přesný rozsah odchylek mezi skutečným provedením stavby a stavebním povolením je zřejmý z dokumentace předložené stavebnímu úřadu dne 22.11.2007, která je přílohou k žádosti o dodatečné povolení stavby podle § 129 odst. 2 stavebního zákona. Rozpor se stavebním povolením spočívá v následujících skutečnostech:

- půdorysný rozměr haly svařovny (SO 220) se změnil z původních 280 m x 165 m na skutečné rozměry 270 m x 165 m,
- hala lisovny (SO 210), která navazuje na halu svařovny se posunula o 10 m vzhledem k původní poloze z důvodu změny velikosti SO 220 Svařovna,
- změnilo se umístění a půdorysné rozměry některých místností haly SO 210. Mezi tyto změny patří zejména:
 - a) sociální zařízení v lisovně (původně modul P11 – P10, PE – PD) je přemístěno ze severního okraje haly k jižní fasádě,
 - b) denní místnost, šatny a soc. zařízení lisovny jsou přesunuty z modulu P16 – P14 do modulu P11 – P10 tj. cca 60 m východním směrem,
 - c) není realizován sklad údržby (původně místnost č. 017 v modulu P8 – P9, PA – PB),
 - d) není realizována výrobní plocha laserového svařování (původně č. 028 v modulu P9 – P13, PA – PB), do tohoto prostoru bylo přemístěno sociální zařízení (viz, bod b), manipulační prostor a sklad nářadí,
 - e) uzavřený sklad dílů (původně č. 022, P3 – P4, PB – PD) je přesunut do modulu P1 – P2, PD – PE a není stavebně oddělen od okolního výrobního prostoru,
- změnilo se umístění a půdorysné rozměry některých místností haly SO 220. Mezi tyto změny patří zejména:
 - a) ve výrobním prostoru svařovny (modul BE – BF, B13 – B12) není realizována zasedací místnost (č. 018), na části tohoto uvolněného prostoru je vybudován základ pro technologické zařízení,
 - b) v modulu BI – BJ, B 14 – B 15 je vybudována kancelář (č. 047), podle projektové dokumentace zde měl být sklad údržby (č. 003) a část výrobní plochy (č. 001),
 - c) místnosti sociálního zařízení v modulu B 14 – B 15, BI – BH jsou posunuty o 15 m do modulu BI – BJ,
 - d) namísto jídelny (č. 106) je vybudována dílna údržby (010), kancelář údržby (011), kancelář (008) a provozní místnost (009), namísto výdeje jídel (č. 105) je vybudována místnost záložní výroby (007),

- e) jídelna je nově umístěna v modulu B 10 – B 9, BA – BB v prostoru, kde měla být podle stavebního povolení šatna mužů (124), kontrolní místnost (120) a sklad nářadí (121),
- f) v modulu BA – BB, B11 – B 13 jsou drobné dispoziční změny v umístění šaten a dílen údržby (č. 014, 015) sociálních zařízení (017) a vzdělávacích místností (018 a 019),
- g) kotelná (původně č. 133) je přesunuta z modulu B7 – B8, BA – BB o cca 40 m do modulu B10 – B11 (nově č. 024),
- h) není realizována kancelář č. 132 v prostoru modulu BA – BB, B7 – B8,
- i) místnosti zkušeben (203, 204, 205 a 210) v jihovýchodní části svařovny (moduly B1-B3, BA-BB) jsou nahrazeny kancelářemi (040, 041 a 042) a zasedací místností (039),
- j) sociální zařízení v jihovýchodní části svařovny (B1 – B2, BA – BB) je posunuto cca o 1 modul západním směrem (tj. 20 m) a přiléhá k vnější obvodové stěně (původně přiléhalo k prostoru výrobní haly),
- k) v severovýchodní části svařovny (modul B1-B2, BJ – BI) je vedle místnosti nabíjení baterií (055) vybudována navíc místnost korekce svarů (054),
- l) v modulu BI – BH, B4 – B5 je v prostoru výrobní haly (č. 001) vybudováno sociální zařízení (č. 051, 052 a 053),
- m) není vybudována zasedací místnost (původně označena č. 019) ve výrobním prostoru (modul B4 – B5, BG – BH),
- změnila se dispozice a rozšířil se počet venkovních skladů technických plynů u SO 220 Svařovna,
- změnil se průřez a výška SO 250 Dopravníkový most. Šířka mostu se zmenšila z 10 m na 8,18 m, výška nad komunikací se zvýšila z 4,5 m na 4,81 m a světlá výška mostu se zvětšila z 4,2 m na 4,33 m,
- došlo k dílčím posunům v umístění některých technologických zařízení provozních souborů (PS) 210 Lisovna a 220 Svařovna,
- změnil se počet a tepelný výkon stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší (kotle, vytápěcí a větrací jednotky, vratové clony),
- v souvislosti se změnou dispozice některých místností a se změnou rozměrů haly svařovny došlo ke změně umístění napojovacích bodů venkovních inženýrských sítí. Posuny napojovacích míst činí převážně několik metrů, ojediněle i několik desítek metrů.

Stavební úřad oznámil zahájení řízení o správním deliktu dne 15.1.2008 a za účelem jeho projednání nařídil na den 29.2.2008 ústní jednání o jehož průběhu byl sepsán protokol. Jednání se zúčastnil zplnomocněný zástupce HMMC.

Stavební úřad v průběhu řízení prokázal, že došlo ke správnímu deliktu, kterého se společnost HMMC dopustila tím, že jako stavebník prováděla stavbu „H-PROJECT“, sekce 02 Lisovna a svařovna v rozporu se stavebním povolením. Tímto protiprávním jednáním je naplněna skutková podstata správního deliktu podle ustanovení § 180 odst. 3 písm. e) stavebního zákona. Při určení výše pokuty stavební úřad přihlédl v souladu s § 182 odst. 2 stavebního zákona k závažnosti správního deliktu, zejména ke způsobu jeho spáchání a jeho následkům a k okolnostem, za nichž byl spáchán. Podle ustanovení § 181 odst. c) stavebního zákona se za správní delikt podle § 180 odst. 3 písm. e) uloží pokuta do 1 000 000 Kč.

Stavební úřad vzal v úvahu to, že ke správnímu deliktu došlo činností stavebníka a nikoliv pouze opomenutím nebo nedbalostí. Při vyměření výše pokuty stavební úřad porovnával rozsah odchylek mezi ověřenou projektovou dokumentací k stavebnímu povolení a skutečným provedením stavby. Konstatoval, že stavba byla provedena ve značném rozporu se stavebním povolením. Tento rozpor se navíc dotýká veřejných zájmů chráněných dotčenými orgány. Na základě těchto skutečností vyměřil stavební úřad pokutu v polovině výše sazby.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho doručení ke Krajskému úřadu Moravskoslezského kraje, odboru územního plánování, stavebního řádu a památkové péče, podáním u zdejšího stavebního úřadu.



Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Na vědomí:

- Obec Dobrá, finanční odbor

Č.j. SÚ 39/2008-338/Ko

4

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

ADRESA: 739 51 Dobrá 230
TELEFON: 558 412 302
FAX: 558 641 202
E-MAIL: vkocich@dobra.cz
DATUM: 29.2.2008
Č.j.: SÚ 229/2008/Ko

BESKYDČAN

sdužení pro obnovu a udržení kvality životního prostředí Moravskoslezských Beskyd
Muchovice 393
739 14 Ostravice

Půda pro život
Nošovice 35
739 51 Dobrá

Ekologický právní servis
Dvořákova 13
602 00 Brno

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
Cejl 48/50
602 00 Brno

Informace o správních řízeních

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, Vás podle § 70 odst. 2 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, informuje, že budou zahájena řízení z moci úřední podle ust. § 129 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění zákona č. 68/2007 Sb., o odstranění staveb prováděných v rozporu s rozhodnutím stavebního úřadu. Jedná se o následující stavby umístěné v areálu automobilového závodu Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (HMMC):

- 1) sekce 08 Infrastruktura – SO 870 Potrubní most
- 2) sekce 10 Venkovní plochy - SO 1061 Splašková kanalizace, SO 1062 Rozvody zemního plynu, SO 1063 Vodovodní potrubí, SO 1066 Kabely VN, SO 1067 Kabely NN, SO 1068 Venkovní osvětlení, SO 1069 Kabely a chráničky slaboproudu.

Řízení budou vedena samostatně pro obě sekce. V případě sekce 10 Venkovní plochy nebudou předmětem řízení jednotlivé stavební objekty v celém rozsahu, ale jen jejich dílčí části prováděné v rozporu se stavebním povolením.

Obecní úřad Dobrá
stavební úřad



Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Obecní úřad Dobrá – stavební úřad

ADRESA: 739 51 Dobrá 230
VYŘIZUJE: Ing. Václav Kocich
TELEFON: 558 412 302
FAX: 558 641 202
E-MAIL: vkocich@dobra.cz
Č.j.: SÚ 269/2008/Ko
DATUM: 11.3.2008

Výzva

Obecní úřad Dobrá, stavební úřad, jako stavební příslušný podle ust. § 13 odst. 1 písm. g) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 68/2007 Sb., (dále jen „stavební zákon“), a jako místně příslušný správní orgán dle ust. § 11 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb., provedl dne 15.2.2008 kontrolní prohlídku sekce 10 Venkovní plochy a sekce 04 Montážní hala, které jsou součástí stavby „H –PROJECT“. Při prohlídce bylo zjištěno, že některé stavební objekty sekce 10, respektive jejich částí, jsou prováděny v rozporu se stavebním povolením vydaným dne 30.4.2007 pod č.j. SÚ 1228/2006-330/Ko.

Na základě tohoto zjištění Vás v souladu s § 134 odst. 4 stavebního zákona

vyzývám**k bezodkladnému zastavení těch prací na stavebních objektech:**


SO 1061 Splašková kanalizace,
SO 1063 Vodovodní potrubí,
SO 1066 Kabely VN,
SO 1067 Kabely NN,
SO 1068 Venkovní osvětlení,
SO 1069 Kabely a chráničky slaboproudu ,
které jsou prováděny v rozporu se stavebním povolením.

Obecní úřad Dobrá
stavební úřad

Ing. Václav Kocich
vedoucí stavebního úřadu

Obdrží doporučeně:

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., AXIS OFFICE PARK – budova B, Na Rovince 874, 720 00 Ostrava
– Hrabová



Mimořádné vydání / Special Issue
15/12/2009

Vážení zaměstnanci,
dnes 15. prosince 2009 byla podepsána dohoda, kterou se ve společnosti zrušila stávková pohotovost. Pro jasnost a přehlednost přinášíme text dohody v plném znění.

**SPOLEČNÁ DOHODA ZAMĚSTNAVATELE, ODBOROVÉ ORGANIZACE A ZAMĚSTNANECKÉ RADY K DŮVODŮM, CÍLŮM
A POŽADAVKŮM STÁVKOVÉ POHOTOVOSTI**

V reakci na vyhlášení stávkové pohotovosti se po jednáních všechny tři strany dohodly na následujícím:

Přesčasová práce a přeložení začátku noční směny

Přesčasová práce bude v budoucnu využívána k zajištění mimořádných provozních potřeb a konána v souladu s právními předpisy a kolektivní smlouvou a nebude již uplatňována ve stejné míře jako doposud. Práce přesčas bude zaměstnavatelem nařizována pouze s přihlednutím na její výjimečnost a na vážné provozní důvody.

Organizace sobotní přesčasové práce dne 19.12.2009 bude zabezpečena na základě individuálních dohod se zaměstnanci. Čerpání dovolené 28-29.12.2009 bude zaměstnancům umožněno za předpokladu, že ještě mají možnost čerpat dovolenou z nároku pro rok 2009 nebo náhradní voľno.

Všichni zaměstnanci, kteří se zúčastnili pracovní soboty 28. listopadu a nebo kteří přijdou do práce v sobotu 19. prosince, obdrží jednorázovou odměnu 400,- za každou z těchto sobotních směn plus sto procentní proplacení oběda a autobusových jízdenek.

Přeložení začátku plánované noční směny na 20.12.2009 bude provedeno v případě, že dne 19.12.2009 bude zajištěna výroba v dostatečném počtu zaměstnanců.

Písemná upozornění na méně závažná porušování povinností vyplývajících z právních předpisů - interně nazývaných „vytýkáci dopisy“

Vytýkáci dopisy za zastavení výroby dne 2. prosince 2009 nebudou vystaveny a iniciátory přerušení výroby nebudou nijak trestáni. Pokud v budoucnu dojde k podobnému spontánnímu a svévolnému zastavení výroby z jakékoliv příčiny bez předchozího smířčícího řízení zúčastněných stran, odborová organizace a Zaměstnanecká rada nebudou proti pošetilosti viníků, včetně jejich eventuálního trestního stíhání za vzniklou materiální škodu.

Zmíňovaný nátlak na zaměstnance

Společnost se zavazuje neprodleně vyšetřit celou situaci a řešit individuální případy. Budou nastaveny interní procesy vedoucí k účinnému a efektivnímu řešení podobných případů. Společnost dostatečným způsobem informuje zaměstnance o možnostech řešení dotazů, návrhů, stížností a sporů zaměstnanců. Součástí preventivních opatření budou i speciální kurzy „vedení lidí“ pro vedoucí zaměstnance.

Zlepšení vzájemné komunikace


Všechny strany se zavazují vytvořit podmínky a pravidla pro lepší interní komunikaci na všech úrovních řízení. Těmito pravidly se bude vedení společnosti zabývat v průběhu ledna 2010.

Všechny zainteresované strany budou důsledně dodržovat sjednané způsoby informování, projednávání a spolurozhodování, včetně poskytování informací s dostatečným předstihem.


Zaměstnavatel se zavazuje, že pro zlepšení komunikace mezi ním a odborovou organizací, odborovou organizací a zaměstnanci přijme řadu opatření včetně způsobu uvolňování členů výboru odborové organizace, která budou řešena v rámci kolektivního vyjednávání pro rok 2010 a následně zakotvena v kolektivní smlouvě.

Na základě výše uvedených závazků odborová organizace dnešním dnem ukončuje vyhlášení stávkové pohotovosti.


Za zaměstnavatele



Za odborovou organizaci



Za Zaměstnaneckou radu



POLITIKA QMS HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH S.R.O.

„Pro společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., dále jen HMMC, je na prvním místě spokojenost zákazníků. Tomuto závazku vyhovíme naplněním naší politiky managementu – Důvěryhodný Management, Všestranný Management a Otevřený Management.“

Společnost HMMC se snaží dosáhnout co nejlepších výsledků dodržováním následujících zásad a principů:

Poskytovat kvalitní produkty a služby a dbát na jejich neustálé zlepšování
Naším cílem je vyrábět produkty požadované kvality k zajištění spokojenosti všech našich zákazníků. Celá organizace je zaměřena na dlouhodobé, cílevědomé a trvalé zvyšování efektivnosti procesů a kvality poskytovaných produktů. Do tohoto procesu jsme zapojili i externí dodavatele.

Staráme se o své zaměstnance

„Spokojený, motivovaný a kvalifikovaný zaměstnanec je stejně důležitý jako externí zákazník, protože je to on, kdo nejvíce ovlivňuje kvalitu námi poskytovaných produktů a služeb.“ Organizace je tak kvalitní, jak kvalitní má zaměstnance. Proto společnost HMMC nejen udržuje, ale neustále zvyšuje odborné znalosti, povědomí a praxi všech svých zaměstnanců.

Respektujeme životní prostředí

Snažíme se snižovat spotřebu energií a surovin v souladu s moderními technologiemi. Používat přednostně ekologicky šetrné materiály, výrobky, technologie a služby. Recyklaci nebo šetrností používaných materiálů snižovat jejich možné negativní dopady na životní prostředí.

Soulad a plnění legislativních požadavků

Dosahovat a udržovat shody s právními předpisy a zákony. Vytvářet odpovídající opatření vedoucí k zamezení ztráty a zneužití informací.

Otevřený přístup

Podporovat výměnu informací a otevřený dialog se zaměstnanci, veřejností, zákazníky a obchodními partnery a tím vytvářet vzájemně prospěšné vztahy.

Zásady této politiky jsou závazné pro všechny zaměstnance HMMC.

Vedení HMMC vytváří podmínky, které vedou k naplnění těchto zásad a cílů.

Kim Eok-Jo
Prezident HMMC

POUŽITÉ ZKRATKY:

A	Rakousko
ABS	Anti-lock Brake System
ACEA	Evropské sdružení výrobců automobilů
BAT	Best Available Techniques
CNG.....	Compressed Natural Gas
ČOV	Čistička odpadních vod
DPH	Daň z přidané hodnoty
EIA.....	Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí
EPS	Ekologický právní servis
ESP	Elektronický stabilizační program
EU.....	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
FED.....	Americká centrální banka
GARDE – EPS	Globální odpovědnost, program EPS
GM.....	General Motors
HDP	Hrubý domácí produkt
HMC	Hyundai Motor Company
HMMC.....	Hyundai Motor Manufacturing Czech
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IMF	Světová federace kováků
KMS.....	Kia Motor Slovakia
LCD	Liquid crystal display
LPG.....	Liquefied Petroleum Gas
MPO.....	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OKD.....	Ostravsko-Karvinské doly
OZO	Odborně způsobilá osoba
PL	Polsko
PO	Ptačí oblast
PSA.....	Peugeot Citroën Automobile
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
SDA	Sdružení dopravců automobilů
SK	Slovensko
SUV	Sportovní užitkový vůz
TPCA.....	Toyota Peugeot Citroën Automobile
TZL.....	Tuhé znečišťující látky
VKP	Významný krajinný prvek
VOC.....	Těkavé organické látky
VW.....	Volkswagen
ZCHÚ	Zvláště chráněné území

ANOTACE

Autor MDP	Bc. Jana Jurníčková
Katedra a fakulta	Katedra romanistiky Filozofické fakulty UP
Název BDP:	AUTOMOBILKA HYUNDAI V NOŠOVICÍCH
	Vliv světové krize na její působení v regionu a ve státě
Vedoucí BDP:	Mgr. Jitka Uvírová, Ph.D.
Počet stran:	190
Počet příloh	12
Použitá literatura:	78 titulů
Klíčová slova:	Moravskoslezský kraj, Hyundai, investice, automobilový průmysl, legislativa, životní prostředí, rozvoj regionu, stávka, společenská odpovědnost, ekonomická krize, šrotovné
Charakteristika práce	Práce mapuje příchod automobilky Hyundai do České Republiky od počátků jednání o investici přes zahájení výroby až po současnost. Je zaměřena na podání nezaujatého pohledu na výstavbu závodu, neboť běžně dostupné informace jsou jednostranné a neobjektivní. Pojednává o aspektech výstavby, o vlivech na životní prostředí či rozvoj regionu a pracovních podmínkách v závodě. Shrnuje příčiny a průběh světové ekonomické krize 2008 – 2009 a mapuje její dopady na působení automobilky a přináší také statistiky dokládající vliv výroby v Nošovicích na českou ekonomiku.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

Výrobní závod společnosti Hyundai Motor company na území průmyslové zóny Nošovice - STUDIE:

1. BAJER, Tomáš, RNDr. CSc.: *EIA – Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/01 Sb. ve znění zákona č. 93/04 Sb.*, oznamovatel: Moravskoslezský kraj, zhotovitel: ECO-ENVI-CONSULT, vydáno 16. 12. 2005
2. BANAŠ, Marek, Mgr.: *Posouzení vlivu záměru „Výstavby automobilového závodu společnosti Hyundai Motor Company“ v prostoru připravované průmyslové zóny Nošovice na území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí podle §45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění*, vydáno listopad 2005
3. HAVEL, Bohumil, MUDr.: *Znalecký posudek: Vlivy na veřejné zdraví – hodnocení zdravotních rizik hluku a imisí*, vydáno listopad – prosinec 2005
4. KURAS, Tomáš, RNDr. Ph.D.: *Biologické hodnocení dle ustanovení § 67 zákona č. 114/1992 Sb. a § 18 vyhlášky č. 395/1992 Sb.*, vydáno listopad 2005
5. MACHÁČEK, Milan, RNDr., FALTYS, Vladimír, RNDr.: *Biologický průzkum (závěrečná zpráva)*, vydáno prosinec 2005
6. NEZHYBA, Jiří, DRAHOKOUPIL, Jan: *Analýza studií dopadu projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku zpracovaných pro agenturu CzechInvest*, vydáno květen 2006
7. PLICHTA, Petr, Ing.: *Znalecký posudek o odkanalizování průmyslového areálu*, vydáno červen 2007
8. POMAZAL, Petr, Ing.: *Znalecký posudek č. 58 Odkanalizování průmyslového areálu*, vydáno červen 2007
9. ŠICHTAŘOVÁ, Markéta: *Studie dopadu projektu Hyundai Motor Company na českou ekonomiku*, zhotovitel: Next Finance s.r.o., vydáno prosinec 2005
10. VAŇOUREK, Jiří: *Znalecký posudek ve věci posouzení vlivů jednotlivých druhů kanalizačních systémů na životní prostředí*, vydáno červen 2007
11. ZAHRADNÍK, Petr, JEDLIČKA, Jan: *Předpokládaný dopad projektu hyundai Motor Company na českou ekonomiku*, vydáno prosinec 2005 – leden 2006

Ostatní dokumenty:

12. Fotogalerie Technnoprojekt a.s.
13. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu
14. 2008 Hyundai Motor Company Social Contribution Activities White Paper
15. HMMC News, magazín pro zaměstnance HMMC, vydání 1 – 24 (do 3/2010)

Internetové stránky:

16. <<ftp://ftp.hyundai-motor.cz>>
17. <<http://aktualne.centrum.cz>>
18. <<http://citaty.cyberserver.cz/bosco-giovanni>>
19. <<http://cituj.cz/Citaty/kat-130.aspx>>
20. <http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavní_strana>
21. <<http://cs.wikiquote.org/wiki/Zlo%C4%8Din>>
22. <<http://csr.hyundai.com>>
23. <<http://ekonomika.ihned.cz>>
24. <<http://leossmiricky.kek.cz>>
25. <<http://mtw.fordclubs.org/article.php?article=67&rubrik=5>>
26. <<http://nature.hyperlink.cz/Beskydy/index.htm>>
27. <<http://ostravablog.cz>>
28. <<http://portal.sda-cia.cz>>
29. <<http://www.aaabyty.cz>>
30. <<http://www.archiweb.cz>>
31. <<http://www.autosap.cz>>
32. <<http://www.bbc.co.uk/czech>>
33. <<http://www.beskydy.cz>>
34. <<http://www.beskydy-info.cz>>
35. <<http://www.blisty.cz>>
36. <<http://www.businessinfo.cz>>
37. <<http://www.casopis.biz>>
38. <<http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani>>
39. <<http://www.ct24.cz/ekonomika>>
40. <<http://www.czechinvest.org>>
41. <<http://www.dalnice.com>>
42. <<http://www.denik.cz>>
43. <<http://www.dopravni.net>>
44. <<http://www.e-fotobanka.cz/Profit4.html>>
45. <<http://www.eps.cz>>
46. <<http://www.estav.cz>>
47. <<http://www.estudanky.cz/uvod.html>>

48. <<http://www.euroekonom.cz>>
49. <<http://www.frydecko-mistecko.cz>>
50. <<http://www.frydek-mistek.cz>>
51. <<http://www.hw.ac.uk>>
52. <<http://www.hyundai.phorum.cz>>
53. <<http://www.hyundaihopeonwheels.org>>
54. <<http://www.hyundai-motor.cz>>
55. <<http://www.idnes.cz>>
56. <<http://www.ihned.cz>>
57. <http://www.ipma.cz/dokumenty_clanky/uzka_mista.doc>
58. <<http://www.karvinsko24.cz>>
59. <<http://www.kr-moravskoslezsky.cz>>
60. <<http://www.mesec.cz>>
61. <<http://www.msunion.cz>>
62. <<http://www.nadacnifondhyundai.cz>>
63. <<http://www.novinky.cz>>
64. <<http://www.obchvatfm.cz>>
65. <<http://www.odboryhmmc.cz/uvod.html>>
66. <<http://www.panoramata.cz>>
67. <<http://www.photopost.cz>>
68. <<http://www.responsibility.cz>>
69. <http://www.rozhlas.cz/komentare/rannipoznamka/_zprava/206043>
70. <<http://www.rsd.cz>>
71. <<http://www.sml.hw.ac.uk/logistics>>
72. <<http://www.stavebni-forum.cz>>
73. <<http://www.steerdaviesgleave.com>>
74. <http://www.tatra.cz/web_cz/oldhistorie_cz.asp>
75. <<http://www.virtually.cz>>
76. <<http://www.vojkovice.eu>>
77. <<http://www.youtube.com/watch?v=5Hfu2ctW6rY>>
78. <<http://zpravodajstvi.ecn.cz>>