



EUROPEAN CLUSTER  
COLLABORATION PLATFORM

# Sustainably from A to B: Transition Pathway for Mobility

## Summary



EU Clusters Talks  
7 February 2024, 8:30 – 9:45 CET

An initiative of the European Union



## Udržitelně z bodu A do bodu B: přechodová cesta pro mobilitu

### SHRNUTÍ

European Cluster Collaboration Platform (ECCP) zorganizovala přednášku EU Clusters Talk, která proběhla 7. února 2024 a jejímž cílem bylo představit stav a obsah přechodové cesty, diskutovat o kritických výzvách a možných řešeních pro ekosystém.

#### Program přednášky:

Moderátorka: Zivile Kropaite

1. Novinky z ECCP, **Nina Hoppmann**
2. Přechodová cesta pro mobilitu  
**Dario Bazargan**, Politický úředník, GROW.i.2 - Námořní a železniční zásobování, Evropská komise  
**Giuseppe Marotta**, Asistent pro politiku, GROW i.2 - Automobilový a cyklistický průmysl, Evropská komise
3. Panelová debata:  
**Jean-Baptiste Hahn**, Vedoucí oddělení pro evropské záležitosti, CARA  
**Libor Dobeš**, Výkonný ředitel, Autoklastr  
**Rudolf Aunkofer**, Výkonný ředitel, CNA Centre for Transportation and Logistics  
**Pascal Strobel**, Řízení projektů malých a středních podniků a výzkumu a vývoje, Automotive Transformation Hub, saarland.innovation&standort
4. Možnosti financování, **Nina Hoppmann**, členka týmu ECCP

#### Klíčová sdělení

- Cesta přechodu k mobilitě je spolutvorbou zaměřenou na podporu ekologického a digitálního přechodu a budování odolnosti.
- Komise bude žádat o přísliby, což jsou závazky zúčastněných stran podniknout realizovatelné kroky na základě zjištěných výzev, příležitostí a opatření nezbytných pro urychlení přechodu.
- Důležitými prvky pro zachování konkurenceschopnosti ekosystému jsou kvalitní přenos technologií, podnikání, integrace pokročilých technologií a mezinárodní spolupráce.
- Dlouhodobé plánování a dohoda o strategickém zaměření mohou zajistit konzistentní výrobní kapacity potřebné pro globální konkurenceschopnost.
- Zařazení cyklistického průmyslu do plánu přechodu ukazuje rostoucí hospodářský význam tohoto odvětví, který je pro udržitelný přechod nezbytný. Klastry zaměřené na mobilitu začaly do svých aktivit zahrnovat i cyklistický průmysl.

### 1. Novinky z ECCP

**Nina Hoppmann**, členka týmu, ECCP

Po úvodním slovu moderátorky Zivile Kropaite představila Nina Hoppmannová novinky ECCP:

1. Registrujte se na [Evropskou klastrovou konferenci 2024](#), která proběhne 7. – 8. května 2024.

2. Zveřejnění nástroje [Kodex chování pro zdravý, spravedlivý a ekologický potravinový systém](#).
3. Zapište si datum konání konference Clusters meet Regions v italském Miláně ve dnech 26.-27. března 2024.
4. Pozvánka na [veřejný kulatý stůl 29. února](#) k ekologickému a digitálnímu přechodu ekosystému mobility. .
5. Bezplatná zkušební verze [Trend Universe](#) pro všechny uživatele ECCP s profilem a novými inovačními trendy.

## 2. Přechodová cesta pro mobilitu

*Dario Bazargan, Politický úředník, GROW.i.2 - Námořní a železniční zásobování, Evropská komise*

*Giuseppe Marotta, Asistent pro politiku, GROW i.2 - Automobilový a cyklistický průmysl, Evropská komise*

Dario Bazargan představil přechodovou cestu pro mobilitu, která byla vypracována v rámci aktualizované průmyslové strategie Evropské unie. Tato strategie zdůrazňuje potřebu urychlit ekologický i digitální přechod a zároveň zajistit odolnost, zejména v důsledku COVID-19, ve 14 průmyslových ekosystémech, včetně mobility. Cesta přechodu je spolutvorbou zaměřenou na podporu těchto přechodů. Zahrnuje spolupráci členských států, průmyslových odvětví, místních a regionálních orgánů a klastrů s cílem zmapovat výzvy, potřeby a opatření nezbytná k dosažení společných cílů. Tento proces byl zahájen výzvou zúčastněným stranám, aby se připojily v roce 2021, což vedlo k pracovnímu dokumentu útvarů zveřejněnému v roce 2022. Následovala první akce u kulatého stolu pro spoluvytváření v listopadu 2022, které se zúčastnilo více než 150 zúčastněných stran, a několik následných kulatých stolů pro spoluvytváření.

Nyní je zveřejněn plán přechodu k mobilitě, který obsahuje více než 100 konkrétních opatření na podporu dvojího přechodu a zvýšení dlouhodobé odolnosti a konkurenceschopnosti. Tato opatření jsou rozdělena do sedmi hlavních bloků: udržitelná konkurenceschopnost, regulace a veřejná správa, sociální rozměr, dovednosti, výzkum a inovace a technologická řešení, infrastruktura a investice a financování. Zpráva také podrobně popisuje úlohu klastrů a klastrové spolupráce při podpoře malých a středních podniků (MSP) a zdůrazňuje několik opatření, včetně mapování stávajících partnerství, zakládání nových klastrů a začleňování společností, identifikace nových oblastí spolupráce nebo podpory intermodality prostřednictvím meziodvětvových iniciativ.

Giuseppe Marotta se zaměřil na fázi společné realizace, která nyní začíná. V této fázi jde o to, aby se nastíněné kroky promítly do konkrétních opatření, která posunou ekologický a digitální přechod v rámci ekosystému mobility. Zahájení je naplánováno na 29. února, kdy se uskuteční osobní akce v Bruselu. Zúčastněné strany se vyzývají, aby se zúčastnily a aktivně se podílely na tomto dalším kroku. Bude zveřejněna výzva k přijímání závazků. Tyto sliby jsou závazky zúčastněných stran podniknout realizovatelné kroky na základě zjištěných výzev, příležitostí a opatření nezbytných pro prosazení přechodu. Tyto závazky by měly být v souladu s akčními oblastmi určenými v plánu přechodu na mobilitu, a přestože nejsou právně závazné, slouží jako nástroj pro sledování pokroku a řešení případných problémů v průběhu přechodu. Evropská komise bude tento proces podporovat prostřednictvím platformy pro podporu zúčastněných stran na cestě k přechodu, což je specializovaná webová platforma pro formulování, nahrávání a veřejné sledování závazků.

### 3. Penelová diskuze

Panelisté diskutovali o inovačních potřebách a výzvách v automobilovém a železničním odvětví, o aktivitách jejich klastrů na podporu inovací a spolupráce, o významu meziodvětvových aktivit s ostatními ekosystémy a o začlenění cyklistického odvětví do ekosystému mobility.

Libor Dobeš nastínil přístup svého klastru k inovacím a spolupráci v rámci ekosystému mobility a zdůraznil integraci pokročilých technologií a mezinárodní spolupráci. Jejich aktivity se zaměřují na využití technologií, jako je umělá inteligence a strojové učení, ke zvýšení energetické účinnosti a produktivity výrobních zařízení. Zdůraznil také význam národního a mezinárodního propojení, např. prostřednictvím sítě EACN. Meziodvětvová a přeshraniční spolupráce může podpořit inovace a nabídnout možnost sdílení osvědčených postupů napříč různými ekosystémy. V zrcadle evropského přístupu se také v České republice účastní kulatých stolů, kde se setkávají místní zainteresované strany, velké společnosti a výzkumná a vývojová centra, aby si vyměňovaly zkušenosti, vytvářely pracovní skupiny a řešily konkrétní výzvy.

Pascal Strobel se zabýval výzvami, kterým čelí automobilový průmysl v německém Sársku, se zvláštním zaměřením na technologie a produkty. Strategie zahrnuje spolupráci se zúčastněnými stranami v regionu s cílem diskutovat a identifikovat osvědčené postupy a technologie, které slibují pokrok v tomto odvětví. Vláda ji podporuje závazky na podporu technologického transferu a podnikání. Důraz na kvalitní transfer technologií a podnikání naznačuje strategickou snahu zajistit, aby region zůstal v čele inovací v automobilovém průmyslu.

Rudolf Aunkofer vyjádřil svou podporu evropské přechodové cestě, zejména pro její význam pro výzvy, kterým čelí evropský železniční průmysl. Železniční odvětví se vyznačuje roztržitostí trhů jednotlivých zemí, přičemž malé a střední podniky jsou závislé na několika velkých společnostech, které provozují mezinárodní železniční systémy. Hlavní výzvou je překlenout propast mezi těmito lokalizovanými malými a středními podniky a velkými výrobci originálního vybavení (OEM) a prodejci v celé Evropě. Cílem je podpořit integrovanější evropský železniční technický průmysl. Dále zdůraznil význam získávání mladších talentů. Vzhledem ke stárnoucí pracovní síle je pro budoucí přechod na nový systém zásadní vytvořit dynamičtější a mezinárodně atraktivnější průmyslový ekosystém. Cílem tohoto přístupu je nejen zvýšit konkurenceschopnost a inovace evropského železničního technologického průmyslu, ale také zajistit jeho udržitelnost a přizpůsobivost tváří v tvář vyvíjejícím se globálním výzvám.

Guiseppe Marotta potvrdil, že na evropském trhu převažují malé a střední podniky, přičemž více než 90 % společností působí na místní nebo regionální úrovni. Významným zjištěným problémem je však omezená viditelnost těchto malých a středních podniků mimo jejich bezprostřední geografickou oblast. K řešení tohoto problému slouží nástroj pro zavádění přechodových cest, jehož cílem je usnadnit širší zviditelnění a komunikaci pro společnosti všech velikostí, nejen pro velké korporace, které jsou již zvyklé působit na mezinárodní úrovni. Připravovaná webová platforma má sloužit jako nástroj pro navazování kontaktů.

Jako slibnou oblast pro synergii vyzdvihl také potenciál spolupráce napříč ekosystémy, konkrétně mezi odvětvími energetiky a mobility. S přechodem na elektromobilitu by elektrická vozidla (EV) a jejich baterie mohly hrát klíčovou roli jako nárazník pro energetickou síť. Pascal Strobel rovněž zdůraznil inovační úsilí podniků působících na pomezí energetiky a automobilového průmyslu, které se zaměřují na výrobu nabíjecích systémů a řešení usnadňujících energetické transakce mezi dodavatelem energie a elektromobily. Tento přístup by měl být součástí širší strategie zaměřené na dosažení významné úrovně autarkie, kdy si každá domácnost může potenciálně vyrábět a spravovat vlastní energii. Jean-Baptiste Hahn se ztotožnil s důrazem na podporu evropských subjektů v oblasti dopravy, aby se staly nezávislejšími na fosilních palivech, konkrétně prostřednictvím zavádění elektřiny a zeleného vodíku.

Pokud jde o potřebnou rychlost digitalizace, Rudolph Aunkofer uvedl, že odvětví jako železniční technika a doprava, která tradičně zaostávala v zavádění digitálních technologií, nyní tento trend přijímají. Cestu přechodu považuje za klíčový nástroj a strategii, která poskytuje jasný plán pro zvýšení tempa a dynamiky inovací v těchto odvětvích. Poukázal také na významnou konkurenční výhodu evropských společností v železničním průmyslu: zachování kompletního hodnotového řetězce v rámci Evropy. Tento neporušený hodnotový řetězec v dopravě a železničním průmyslu představuje jedinečnou příležitost k posílení a udržení ekosystému v rámci Evropy.

Libor Dobeš hovořil o důležitosti dlouhodobého plánování a dohody o strategickém zaměření pro zajištění konzistentních výrobních kapacit potřebných pro globální konkurenceschopnost. Potřebujeme spolehlivé dodávky surovin a strategická partnerství, jak je vidět na nedávné krizi v oblasti čipů a následné spolupráci OEM a TIER dodavatelů. Úspěch v tomto konkurenčním prostředí závisí na kombinaci několika faktorů: dostupnosti energie, dodávkách surovin, inovativních technologiích a kvalifikovaném personálu. Vyslovil se pro dlouhodobé programy na podporu postupných přechodů s důrazem na evoluci namísto revoluce, aby se minimalizovala rizika a zajistil udržitelný pokrok. Vzhledem k tomu, že konkurence je globální, existuje tlak na inovace a velmi rychlý vývoj produktů. Automobilový průmysl potřebuje zkrátit lhůty pro návrh a vývoj nových modelů z více než čtyř let na pouhých 24 měsíců, což dokazují přední konkurenti, jako je Tesla a čínští výrobci elektromobilů. Tento posun vyžaduje agilnější a efektivnější inovační ekosystém, který je schopen rychle transformovat nápady do produktů připravených k uvedení na trh, což ilustruje hluboké změny nutné k udržení konkurenceschopnosti na dnešním rychlém globálním trhu.

Rudolf Aunkofer ukázal, že inovace často vyžadují skok víry a ochotu spotřebitelů zpochybnit převládající normy. Ukázal analogii s uvedením telefonů bez tlačítek na trh. Tvrdil, že podobnou proměnou prochází i ekosystém mobility, který se stává stále inteligentnějším a reaguje na zpětnou vazbu uživatelů. Tento posun s sebou nese nejen schopnost společností odhadnout reakce, ale také jejich odpovědnost ukázat, co je možné prostřednictvím inovací. Tento pohled zdůrazňuje dvojí úlohu odvětví: inovovat v rámci regulačních rámců a zapojit veřejnost a předvést pokroky, které se mohou zpočátku zdát netradiční, ale mají potenciál výrazně zlepšit ekosystém mobility.

Libor Dobeš uvítal, že zařazení mobility vedle automobilového průmyslu odráží širší chápání vývoje tohoto odvětví a naznačuje strategický posun směrem k zahrnutí širšího spektra řešení mobility. Jean-Baptiste Hahn ocenil zahrnutí cyklistického průmyslu do cesty transformace s tím, že tento sektor často postrádá zastoupení v evropských institucích a sdruženích. Jedná

se o významný krok ke zvýšení jeho viditelnosti na evropské úrovni, zejména pokud jde o programy financování. Řečník doufá ve větší přímou podporu a otevřené výzvy k financování na pomoc tomuto ekosystému. Jeho klastr již integroval cyklistický průmysl do klastru a všiml si strategické konsolidace ve Francii s cílem efektivně strukturovat a oživit cyklistický ekosystém, což dokazuje vyspělý přístup k integraci cyklistiky do celého spektra mobility. Dále hovořil o jedinečném původu a vývoji cyklistického ekosystému ve srovnání s jinými odvětvími dopravy. Cyklistický ekosystém, který byl zpočátku poháněn aktivismem a občanskými iniciativami, se výrazně rozrostl a vyznačuje se výrazným základem, který má kořeny v komunitě a ekologické advokacii. Odvětví nyní přijímá tradičnější ekonomické rámce, aby posílilo svou pozici a vliv. Giuseppe Marotta zdůraznil širší závazek k diverzifikaci ekosystému mobility a uznal potenciál cyklistického průmyslu přispět k udržitelným dopravním řešením a hospodářskému růstu v Evropě. Tento vývoj od občanského aktivismu k uznání průmyslu podtrhuje vyzrálý pohled na roli cyklistiky v prostředí mobility, který je v souladu s širšími cíli udržitelnosti, inovací a hospodářského rozvoje.

Dario Bazargan na závěr uvedl, že diskuse zdůraznila potřebu pokročit v ekologickém přechodu v rámci globální konkurenceschopnosti a rychlého vývoje, což vyžaduje naléhavá opatření v oblasti komplexní analýzy a podpory procesu přechodu (včetně přístupu k surovinám, dodavatelským řetězcům nebo rozvoje dovedností), urychlení inovací a rozvoje technologií a budování synergií mezi odvětvími i v rámci nich. Cílem další fáze cesty přechodu je sjednotit zúčastněné strany, usnadnit výměnu a sdílení osvědčených postupů na podporu těchto cílů. Musíme pokračovat v úzkém dialogu se zúčastněnými stranami, abychom využili společné odborné znalosti a zdroje všech zúčastněných stran.

## 4. Možnosti financování

1. [Effects of disruptive changes in transport: towards resilient, safe and energy efficient mobility](#); termín podání přihlášek 5. září 2024.
2. [Advanced digital development tools to accelerate the development of software defined vehicles that enable zero-emission mobility \(2ZERO Partnership\)](#); termín podání přihlášek 18. dubna 2024.
3. [Strategic Business Alliance for Urban Mobility \(EIT Urban Mobility\)](#); Termíny uzávěrek: 20. května a 20. listopadu 202.
4. Příležitosti pro MSP: Výzvy Euroclusters jsou dostupné na [European Cluster Collaboration Platform](#).