

Název díla:	ŠKODA Mladá Boleslav	Období výstavby:	
Základní údaje o přípravě a zhotovování díla		Cena (mil. Kč) :	
Údaje o stavebníkovi			
Generální projektant stavby			
Projektant významných objektů			
Vyšší zhotovitel			
Provozovatel			
Obrázek / situační schema 		Popis díla: ŠKODA AUTO a.s. je největší český výrobce automobilů. Sídlo společnosti je v Mladé Boleslavi, kde je i největší výrobní závod, v rámci ČR má dva další výrobní závody v Kvasinách a ve Vrchlabí. Od roku 1991 je součástí koncernu Volkswagen. Dlouhodobě je největší českou firmou podle tržeb, největším českým exportérem a jedním z největších českých zaměstnavatelů. Po pádu centrálně řízeného hospodářství se podnik vrátil k historickému názvu, od roku 1990 jako Automobilový koncern ŠKODA a.s. a od roku 1991, po privatizaci německým koncernem Volkswagen Group, jako ŠKODA, automobilová a.s. Současný název užívá od roku 1997.	
Z historie nového závodu (1957 – 1964). V roce 1957 rozhodla vláda o výstavbě nového závodu v Mladé Boleslavi tak, aby automobilka byla schopna zvýšit denní výrobu z 50-60 vozů na 400 až 500, tj. roční kapacita přes 100 tisíc vozů. V roce 1960 začala velkorysá výstavba nové automobilky na ploše cca 80 hektarů, s vlastní elektrárnou, vlastním nákladním nádražím, délkou vleček 10 km a délkou vnitřních komunikací 13 km, které spojovaly 40 nových budov. Na investici se podílelo více než 300 dodavatelů, z toho 134 zahraničních včetně těch z nesocialistických zemí (indukční pece Siemens a ACEC, formovací stroje Coleman, tlakové lící stroje Triulzi, obráběcí automaty Renault, lisovna Chausson, svařovací automaty Languedin atd.). Vznikl tak rozsáhlý moderní průmyslový provoz, který představoval naprostou špičku v zemích RVHP a jednu z nejmodernějších továren v celé Evropě vůbec (AZNP) - Rok 1990 Situace v tehdejších AZNP (Automobilové závody, n. p.), spolu s privatizační prioritou nové federální i české vlády, vedly k jednoznačnému závěru: najít pro automobilku vhodného zahraničního partnera schopného přinést investice a zajistit prodejnost vozů, neboť samostatná automobilka s malou výrobní kapacitou by jinak neměla šanci přežít. Mezi 24 zájemci byly např. firmy BMW, Fiat či General Motors, od srpna 1990 byly finalisty již jen francouzská automobilka Renault a německý koncern Volkswagen. Koncern Volkswagen přišel s naprosto odlišnou a velkorysou nabídkou: na oddlužení AZNP, na			

Podklady: vybráno z textů na portálu WIKIPEDIA

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing. Jiří Hájek, hajekj.prosek@seznm.cz

průběžnou modernizaci Favorita a vývoj nových modelů, na rozšíření výrobní kapacity automobilky až ke 400 tisícům vozů ročně a na celkovou stavební a technologickou obnovu všech tří závodů přislíbil investovat 9 miliard německých marek v průběhu deseti let – a s tím, že Škoda bude plnohodnotnou čtvrtou značkou koncernu VW (spolu s Audi a SEATEm). Není tedy divu, že ho také vláda Petra Pitharta dne **9. prosince 1990** vybrala jako nejlepšího uchazeče. Souběžně s tím došlo k přejmenování automobilky a na přelomu března a dubna 1991 vznikla **Škoda, automobilová akciová společnost**.

Významné objekty nebo části díla

Obrázek / schema	Komentář
Obrázek / schema	Komentář
Obrázek / schema	Komentář

Technické , organizační a jiné zajímavosti:

- Z historie**

Firma historicky navazuje na společnost Laurin & Klement, která se v roce 1925 stala součástí strojírenského koncernu Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni, od roku 1930 nesla název Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP) a spolu s mateřskou firmou se v období II. světové války stala součástí nacistického gigantu Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“. Po válce se v rámci totální reorganizace a zestátnění průmyslu osamostatnila pod novým názvem Automobilové závody, národní podnik (AZNP) a značku Škoda používala pouze pro výroby.

Po pádu centrálně řízeného hospodářství se podnik vrátil k historickému názvu, od roku 1990 jako Automobilový koncern ŠKODA a.s. a od roku 1991, po privatizaci německým koncernem Volkswagen Group, jako ŠKODA, automobilová a.s. Současný název užívá od roku 1997.

Spojení Škody s koncernem VW se uskutečnilo 16. dubna 1991, kdy Volkswagenu připadl podíl 30% společnosti. Škoda se poté stala čtvrtou značkou koncernu (vedle značek VW, Audi a Seat), když Volkswagen zvýšil svůj akciový podíl, nejprve 19. prosince 1994 na 60,3%, a poté 11. prosince 1995 na 70%. 30. května 2000 už Volkswagen vlastnil 100 % podíl Škody Auto.

Poznámky: Pokud text dostatečně nepostihuje technickou ani organizační charakteristiku stavby, je možné a vhodné zaslat úpravy a doplňky na adresu Kanceláře ČSSI (cssi@cssi-cr.cz nebo abadzic@cssi-cr.cz).

Podklady: vybráno z textů na portálu WIKIPEDIA

Jméno a kontaktní adresa autora: Ing. Jiří Hájek, hajekj.prosek@seznm.cz