

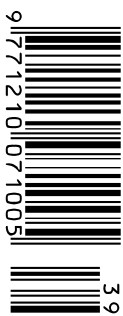
ekonom

39



Závody, kdo zemi více zadluží

Vláda Petra Fialy zvedne dluh Česka za čtyřleté funkční období o více než bilion korun. Více než kabinet Andreje Babiše.



ÚVĚR PRO ŽIVNOSTNÍKY A MALÉ FIRMY

od **4,5%** p.a.

Předčasné splacení zdarma

- Online do 15 min. nebo na 134 pobočkách
- Výše úvěru až 2,5 milionu bez doložení účelu
- Do 600 000 Kč bez daňového přiznání
- Účet zdarma pro přehled nad splátkami

Nejedná se o návrh na uzavření smlouvy. Banka si vyhrazuje právo žádosti nevyhovět a může si vyžádat doložení výše příjmu. Nabídka je platná do 15.12.2024.

moneta.cz

 **MONETA** | MONEY BANK

OBSAH

Názory

- 6 David Busta: Pět věcí, kterých lidé před smrtí nejvíce litují

Události týdne

- 8 Přehled nejdůležitějších zpráv uplynulého týdne

Téma čísla

- 10 Státní rozpočet: Pokračují závody, kdo zemi více zadluží

Rozhovor

- 20 Roman Sikora: Ostravsko už není černé, ale zůstává plné pracovitých lidí. Toho musíme využít

Další témata

- 26 Zájem o hypotéky roste vysokým sazbám navzdory, banky tak nic nenutí zlevňovat
- 30 Komunismus destrukoval estetiku české vesnice víc než podobu města
- 34 Vítězem soutěže Nápad roku je kapesní kardiolog pro každého
- 36 Firmy žádají právo o pomoc. Před soud mívá první spory ohledně umělé inteligence
- 40 Objednat hotový program a čekat na něj nefrčí. Software se dnes vyvíjí jinak

Investice

- 42 To nešťastné úmrtí. Mladí bankéři na Wall Street chtějí lidštější pracovní dobu

Právo

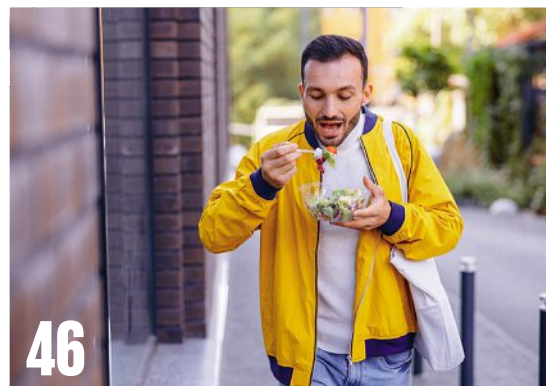
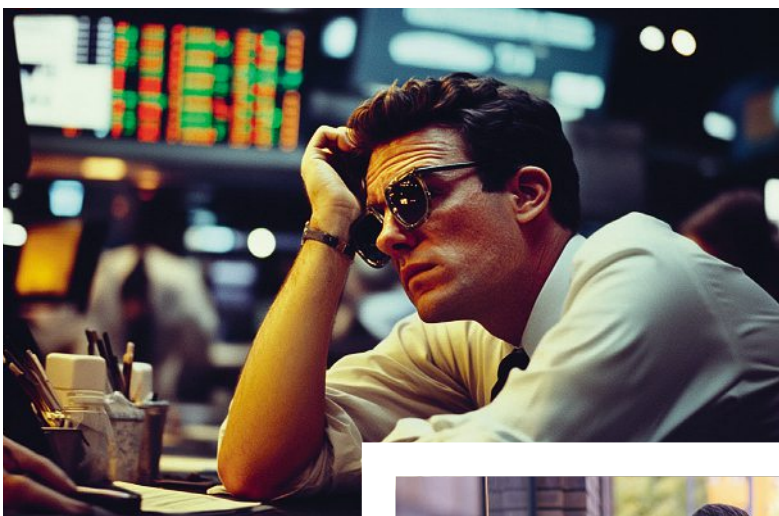
- 44 Deglobalizace nutí technologické firmy šít své produkty na míru lokálním trhům

Lifestyle

- 46 Přestaňte hltat. Snížíte riziko obezity i srdečních onemocnění
- 48 Volkswagen ID. Buzz: Výkon vzhůru, cena dolů

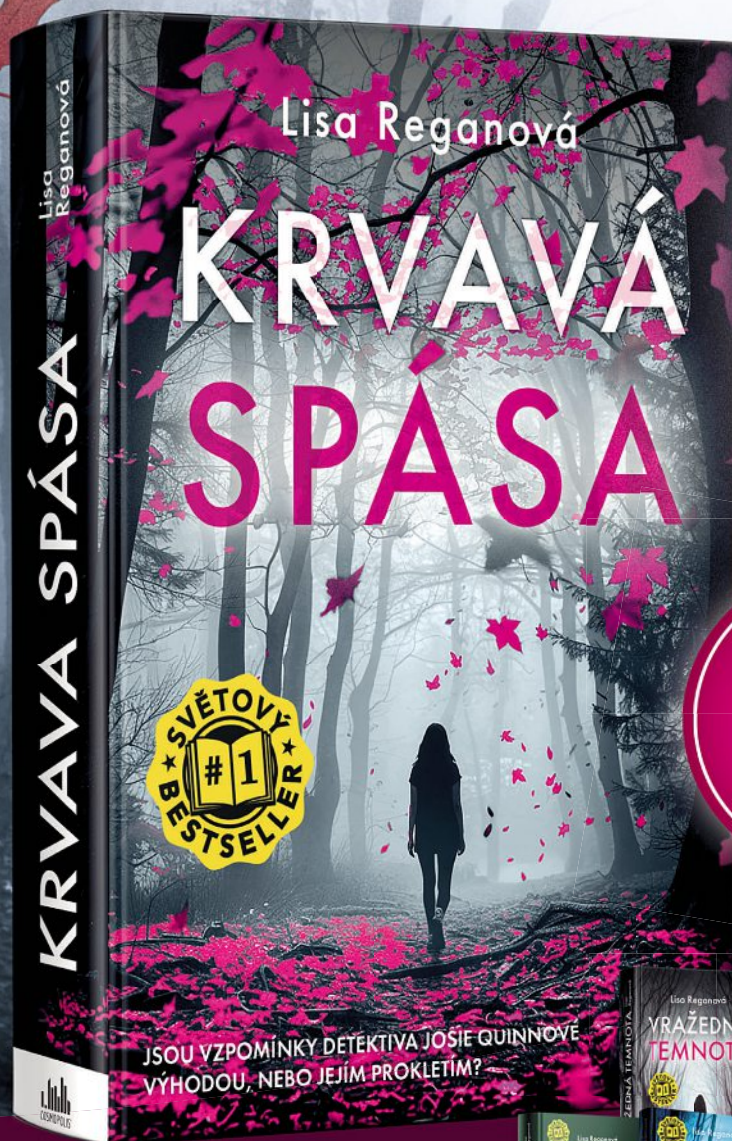
#datavize

- 50 Kolik protopí Češi



JSOU VZPOMÍNKY JOSIE QUINNOVÉ VÝHODOU, NEBO PROKLETÍM?

COSMOPOLIS



Devátý díl ze série Lisy Reganové přináší Josii Quinnové další zapeklitý případ. Tělo, které vyplaví povodně, má na sobě bundu jejího zemřelého manžela Raye. Josie se musí vrátit ve vzpomínkách na střední školu a její paměť je jedinou výhodou, kterou Josie nad zvráceným vrahem má. Ten ale chce dál skrývat své tajemství za jakoukoliv cenu...

Návykové
thrillery



Nakladatelský dům
GRADA

Pět věcí, kterých lidé před smrtí nejvíce litují

– TEXT – David Busta – FOTO – Lukáš Bíba

Umět se učit z vlastních chyb je skvělá schopnost. Jak ale říká investor Warren Buffett, umět se učit z chyb druhých je ještě lepší. A v některých případech to ani jinak nelze. Mezi ně jistě patří příležitost poučit se z toho, čeho lidé nejvíce litují, když se jejich čas nachýlil. O tématu vyšla už řada knih, kdy mezi nejpopulárnější patří Čeho před smrtí nejvíce litujeme od australské paliativní pečovatelky Bronnie Wareové. Doplnit je mohou myšlenky ze zatím nepřeložené knihy Die with Zero od Billa Perkinse, který je mimo jiné také manažerem hedgeového fondu, filmovým producentem nebo hráčem pokeru.

Podle Wareové lidé před smrtí nejčastěji litují nedostatek odvahy žít autenticky podle svých přání, a ne podle očekávání ostatních, ať už je nastavuje rodina, pracovní kolektiv nebo sociální bublina. Zkrátka chybou je neplnit si své sny. Stejněho tématu se týká hned několik pravidel z Perkinsovy knihy, ve které klade důraz na to, aby se člověk nebál utrácet za zážitky. Podle něj je klíčem ke štěstí snažit se umířit s nulou na bankovním účtu – se zážitky a zaopatřenou rodinou. Pokud podle Perkinse člověk umírá s plnou peněženkou, někde udělal chybu.

U spořících a investujících lidí je prý typické, že své úspory a bohatství v čase neustále zvyšují bez ohledu na věk. Přitom by ideálně měl člověk co nejvíce utrácet za zážitky ve svých 20 nebo 30 letech, kdy se těší dobrému zdraví, a akumulovat bohatství až později. Vrcholem by pak mělo být období ve věku 55 až 60 let a následně by měl majetek zase klesat. Nutno podotknout, že kniha je psaná pro jedince, kteří mají slušné výděly a žijí poměrně strohým způsobem života. Nejde o výzvu k nezodpovědnému rozhazování peněz.

Stejně tak se nejedná o výzvu, aby lidé kašlali na své potomky a nic jim nenechali. Naopak Perkins zdůrazňuje, aby se bohatství předávalo dětem dříve než na smrtelné posteli. Vzhledem k dnešní délce dožití děti často dědí ve věku 60 let, kdy má pro ně majetek zlomek hodnoty

co dříve. Bývaly by jej potřebovaly o 25 let dříve, kdy budovaly rodinu.

Lítost nad chybějícími zážitky a autentičtější životem pak podle Wareové doplňuje postesk, že daný člověk věnoval přespříliš času práci na úkor jiných aktivit. Většina ze starých lidí prý byla přesvědčena, že kdyby zjednodušili svůj životní styl a lépe se rozhodovali, nepotřebovali by pravděpodobně tolik peněz, za kterými se jinak tak moc honili. Mezi typicky chytré rozhodování pak konkrétně Perkins řadí umět pracovat s rizikem, kdy přímo vyzývá, aby se lidé nebáli hlavně v mládí rozumně riskovat, zkoušet podnikat a jít štěstí naproti.

Umírající pacienti také litovali toho, že potlačovali během života své skutečné pocity a nevyjádřili svůj názor proto, že se chtěli vyhnout konfliktu a mít raději klid. Ve výsledku se v nich hromadil hněv, hořkost, zášť, což se posléze negativně projevilo na jejich zdraví.

Se zmíněnými souvisí i zbylá dvě přání, a to je věnovat se více svým přátelům a být prostě šťastný. Podle Wareové jsou lidé na smrtelné posteli přesvědčení, že být šťastný a spokojený v životě je do značné míry osobní volba bez ohledu na sociální status nebo majetek.

A jak jsou na tom se spokojeností Češi? Podle výzkumu společnosti Kantar je spokojených se svým životem celkově 54 procent dotázaných, s rodinným 60 procent, s pracovním 49 procent a se společenským 46 procent respondentů. Nejspokojenější je přitom část populace, kterou výzkumníci nazývají bezstarostnými. Je jich kolem 13 procent, vzděláním i příjmy jsou průměrní. Potřebují mít kolem sebe mnoho přátel. Rádi cestují po světě a i jinak se snaží mít rozhled. Jen o něco méně jsou se životem spokojení lidé ze skupiny zodpovědní, kteří jsou spíše introverti a plánovači, vyhledávají společnost chytrých lidí, tvrdě pracují, ale snaží se o balancování práce a volného času. Patří mezi ně 14 procent populace. ■



Autor je redaktorem HN

KLIMATICKÁ ZMĚNA DISKRIMINUJE



Klimatickou změnou trpí hlavně ženy

Změna klimatu se týká nás všech. Její dopad na různé krajiny a lidi je ale velmi rozdílný. Věděli jste, že ženy a dívky z celého světa nachodí pro vodu každý den až 200 miliónů hodin? V CARE podporujeme ženy z různých zemí v boji proti změně klimatu. Jejich příběhy najdete na:

www.klimatickazmenadiskriminuje.cz

Projekt je realizován s podporou České rozvojové agentury.



care[®]



www.care.cz



1. Nike mění CEO, jejím akcím to prospělo

Akcie gigantu v byznysu Nike si polepšily o více než devět procent ve chvíli, kdy byl oznámen návrat Elliotta Hilla. Manažer, jenž ve firmě strávil 32 let, odešel v roce 2020, kdy byl na pozici výkonného ředitele jmenován John Donahoe. Ten ve čtyřiašedesáti letech oznámil odchod do penze.

Ke změně dojde 14. října a navrátilce, jenž je o čtyři roky mladší, jako CEO oproti předchozím pozicím povýší. Při té příležitosti nahrál pětiminutové video, v němž vyjádřil svou oddanost značce a shrnul vlastní profesní historii.

Nike prošla turbulentními roky. Donahoe ji úspěšně provedl pandemií covidu-19 a vytáhl její akcie na historické maximum. Následně se však v jediném, nejhorším obchodním dni 28. června propadly téměř o 20 procent. Stalo se tak poté, co společnost uvedla, že v novém fiskálním roce očekává pokles tržeb.

Experti tvrdí, že Nike nevyšel marketing kolem olympiády v Paříži a přivést zákazníky zpět se v konkurenci inovativnějších rivalů On a Hoka nepodařilo.

2. VW v Číně krátí výrobu, včetně Škodovek

Koncern Volkswagen a jeho nejstarší čínský partner SAIC Motor plánují v reakci na slábnoucí poptávku po automobilech se spalovacími motory uzavřít v příštím roce další závod v Číně. První na řadě by měla být továrna ve městě Nan-ťing, kde se vyrábějí modely Volkswagen Passat a Škoda a jejíž roční kapacita je 360 tisíc vozů.

Společný podnik obou automobilek SAIC Volkswagen Automobile funguje už 40 let. Před dvěma lety ukončil výrobu v jedné továrně, další omezila produkci a mohla by být také uzavřena, případně zrekonstruována, neboť firma se víc zaměřuje na chytré elektromobily a transformuje postupně výrobu na součástky.



3. Po Facebooku Rusové přijdou i o WhatsApp

Americká společnost Meta Platforms, mimo jiné vlastníci sociální sítě Facebook, zakázala ruským státním médiím vysílat

přes její zařízení. Tvrdí, že používala klamavou taktiku k provádění tajných vlivových operací na internetu.

Kreml považuje takový postup za nepřijatelný. V roce 2022 označil Metu za extremistickou organizaci a úřady zablokovaly Instagram a Facebook. Státní úřady však západním uživatelům svůj obsah prezentují dál. Miliony běžných lidí v Rusku stále používají chatovací aplikaci WhatsApp.

Americký ministr zahraničí Antony Blinken prohlásil, že státy by měly k aktivitám ruské státní televize RT přistupovat jako k tajným zpravodajským operacím.



4. Výrobce sedadel Adient bude propouštět

Vyrobce sedadel pro automobily Adient uzavře v souvislosti s restrukturalizací závody Trim v České Lípě a Stráži pod Ralskem, o práci přijde v nejbližších dvou letech postupně 1100 lidí. Firma tak reaguje na změny v automobilovém průmyslu. Konečné uzavření závodu v České Lípě je plánované ve druhé polovině příštího roku, závod ve Stráži pod Ralskem by měl výrobu ukončit počátkem roku 2026.

Adient je globálním lídrem v produkci automobilových sedadel. Má přes 200 závodů a zaměstnává na 70 tisíc. Sedadla dodává pro všechny velké automobilové výrobce. V České republice má firma závody také v Mladé Boleslavi, Kvasinách, Roudnici a Boru u Tachova.



5. Britské aerolinky se stahují ze City Airport

British Airways bez udání důvodu zrušily všechny své lety z UK City Airport v Southamptonu na příští léto. Jejich dceřiná firma BA City Flyer odtud o víkendech vypravovala spoje do Bergeracu, Dublinu, Fara, Malagy a Mallorky. Dotčení zákazníci budou moci provést změny v rezervaci, i na jiné aerolinky, nebo žádat o vrácení peněz v plné výši.

Mluvčí letiště řekl, že lituje ztráty jakékoli trasy, zvláště poté, co před minulým rokem byla do provozu uvedena prodloužená ranvej.





Se vším, co vidíte,
pomáhá HELIOS.

Navštivte nás na Mezinárodním
strojírenském veletrhu,
od 8. do 11. 10.

Digitální továrna [pavilon F]
na stánku 207



MSV 2024

Filip Hazuka
ředitel, RECUTECH s.r.o.

HELIOS nám vyřešil Digitalizaci výroby ve světě průmyslu 4.0.

Informační systémy pro řízení firmy



helios.eu



HELIOS

Rozšířte své možnosti



Nejvíce v příštím roce narostou výdaje na investice, a to hlavně na budování dopravní infrastruktury za 117 miliard korun. Peníze v první řadě půjdou na stavbu nových dálnic.

Státní rozpočet: Pokračují závody, kdo zemi více zadluží

I za růstu ekonomiky Fialova vláda počítá s obřím dluhem. V roce parlamentních voleb koalice nechce škrtnat ani zvyšovat daně.

–TEXT– Josef Pravec –FOTO– ČTK

Ačkoliv má česká ekonomika v příštím roce růst o více než dvě a půl procenta, vláda premiéra Petra Fialy, respektive ministerstvo financí, navrhuje pro rok 2025 státní rozpočet s deficitem 230 miliard korun. Výsledkem bude, že za čtyřleté funkční období zadluží současný kabinet zemi o více než 1,1 bilionu korun. Podle propočtů Ekonomu to i po očištění o inflaci,

tedy po převodu na stálé ceny z roku 2014, bude o 53 miliard korun více, než kolik činilo zadlužení za předchozí vlády Andreje Babiše. Propočet nezahrnuje případné vyšší zadlužení v důsledku povodní.

Podle exministra financí Miroslava Kalouska, který po léta zprava kritizuje vysoké rozpočtové schodky, to představuje „účetní zoufalství lidí, kteří netuší, jaké

systémové změny by měli do fiskální politiky promítat“. Podle něj by se měly týkat penzijního a zdravotního pojištění, mezd státních zaměstnanců nebo i dotací. Na levici zase ekonomka Ilona Švihlíková požaduje omezit vysoké výdaje na obranu a rozběhnout jako prorůstové opatření výstavbu bytů.

Ke stlačení schodku nepřiměla koaliční politiky ani vzpomínka na nedávnou dvoucifernou inflaci, ačkoliv právě vysoké deficity bývají podle liberální ekonomické teorie živnou půdou pro růst cen.

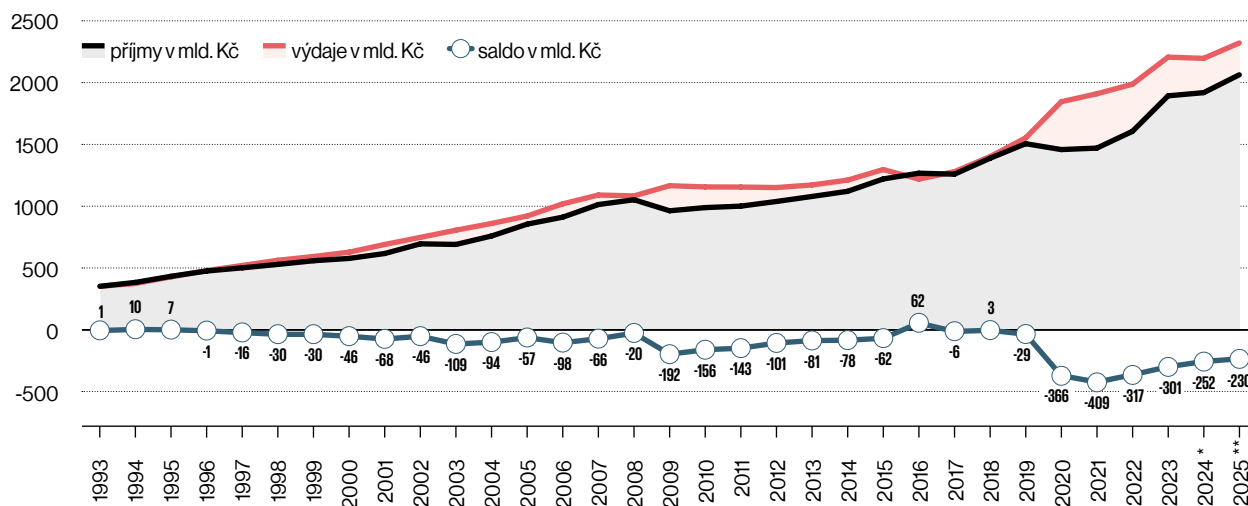
Konsolidace v nedohlednu

Vláda sice konsolidaci veřejných rozpočtů označuje za prioritu, postupuje ale pomalu – více než dvouprocentní strukturální deficit (jde o rozdíl mezi pravidelnými příjmy a pravidelnými výdaji) má v příštím roce

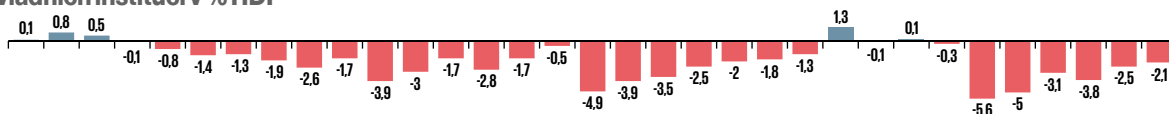
klesnout jen o jedno promile HDP. Rychlejší postup brzdí neochota škrtnat v roce parlamentních voleb. Například výdaje na platy státních zaměstnanců meziročně vzrostou z 267 na 278 miliard korun. Kabinet odmítá firmám i lidem zvýšit daně, přičemž daňová kvóta – tedy poměr příjmů z daní a veřejného pojištění vůči HDP – nyní představuje 33,1 procenta HDP, zatímco v předcovidovém roce 2019 to bylo 34 procent. „Z pravivosti si vláda vybrala nižší příjmy, z levicovosti vyšší výdaje a výsledkem je stamiliardový deficit v roce, ve kterém ministerstvo financí očekává solidní růst. To nelze hodnotit jinak než jako dlouhodobě neudržitelnou rozpočtovou politiku,“ hodnotí návrh hlavní ekonom společnosti Cyrrus Vít Hradil.

David Marek, šéfeconom poradenské společnosti Deloitte a poradce prezidenta Petra Pavla, nekritizuje přímo schodek, ale jeho výši. Míní, že resort měl přijít s deficitem

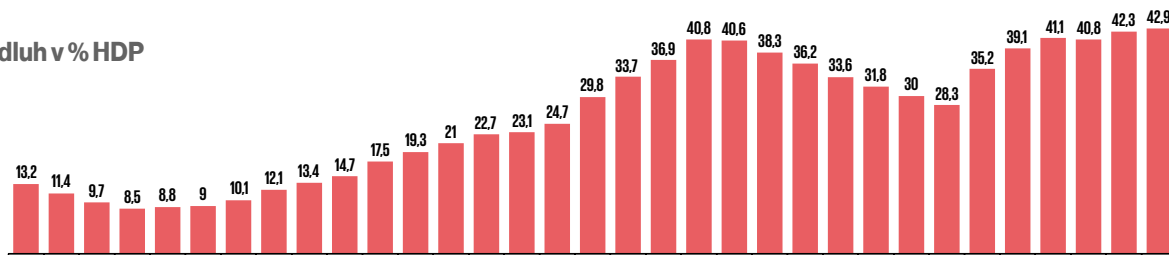
Vývoj státního rozpočtu v Česku (reálně dosažené výsledky)



saldo vládních institucí v % HDP



státní dluh v % HDP



Pozn.: *predikce a schválený rozpočet, **rozpočtový návrh vlády

Zdroj: ČSÚ, MFČR

Výše výdajů vybraných rozpočtových kapitol (v mld. Kč)

	2024	2025	změna
ministerstvo práce a sociálních věcí	927	968	4 %
ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy	269	287	7 %
ministerstvo obrany	151	154	2 %
ministerstvo dopravy	104	139	34 %
ministerstvo vnitra	97	105	8 %
ministerstvo zemědělství	54	59	9 %
ministerstvo průmyslu a obchodu	40	36	-10 %
ministerstvo spravedlnosti	36	39	8 %
ministerstvo financí	23	24	4 %
ministerstvo životního prostředí	21	21	0 %
ministerstvo pro místní rozvoj	15	13	-15 %
ministerstvo kultury	17	21	24 %
ministerstvo zdravotnictví	11	18	63 %
ministerstvo zahraničních věcí	10	10	0 %

Hlavní příjmy státního rozpočtu (v mld. Kč)

	2024	2025	změna	
daně celkem	952	1031	8 %	
v tom:	DPH	387	414	7 %
	spotřební daně	159	157	-1 %
	firemní daně	215	244	13 %
	zdanění fyzických osob	122	145	19 %
pojistné na sociální zabezpečení	756	809	7 %	

Zdroj: MFČR, dopočet Ekonomu

státního rozpočtu o 50 miliard nižším. Ten současný totiž znamená, že se konsolidace příslibená v programovém prohlášení vlády z roku 2021 prakticky zastavuje.

Podle jiných ekonomů ale vláda postupuje rozumně. „Na jedné straně se kritizuje malá podpora ekonomického růstu, na druhé nedostatečná ambice ohledně konsolidace veřejných financí. Z kombinace těchto dvou úhlů pohledu si dělám závěr, že návrh je sestaven právě tak akorát,“ řekl Ekonomu Pavel Sobišek, hlavní ekonom UniCredit Bank v České republice. Z hlediska výdajů podle něj prakticky nepřichází v úvahu škrtnat v sociální oblasti a ani není žádoucí zužovat vládě prostor pro tvorbu fiskální politiky, na kterou jí zbývá mimo mandatorní a kvazimandatorní výdaje (tedy peníze na platy státních zaměstnanců či na armádu) pouhých sedm procent rozpočtu.

S deficity k prosperitě

Andrej Babiš rozpočtové deficity omlouval epidemií covidu. Nyní jsou podle vládních politiků hlavním důvodem dopady ruského útoku na Ukrajinu a s ním

(a s evropským Green Dealem) spojené zdražení energií. Důsledkem je, že každoroční úhrada úroků státního dluhu už přijde na 100 miliard korun. Před covidem to bylo 40 miliard. V roce 2019 státní dluh představoval 28,3 procenta HDP, v příštím roce to podle srpnového odhadu ministerstva financí bude 42,9 procenta (*o rozdíl mezi rozpočtovými sliby a realitou více v článku na str. 19*).

Jak naznačuje mezinárodní srovnání, půjčené peníze v posledních letech pouze hasily aktuální problémy a pomáhaly udržovat sociální smír, k prosperitě nepřispěly. Ještě v roce 2022 se ekonomika Česka podle Indexu prosperity – společného projektu portálu Evropa v datech a České spořitelny – nacházela na devátém místě v Evropské unii, letos se propadla na čtrnácté. Index hodnotí zejména velikost vyprodukované přidané hodnoty, výši veřejného zadlužení a inflace, úroveň zahraničních investic i stav robotizace.

Helena Horská, šéfeconomka Raiffeisenbank a Fialova poradkyně, ale připomíná, že deficit kromě úhrady úroků starých dluhů nyní tvoří už jen peníze na investice (*více v rozhovoru na str. 16*). Právě ty by v budoucnu měly přispět k nezbytné modernizaci domácí ekonomiky a přinést rovněž hospodářský růst. S postupem resortu financí a vlády souhlasí i ekonom Michal Skořepa z České spořitelny: „Pokud půjde o investice kvalitní, pak je v pořádku, aby se na jejich splácení podílely i další generace, aby byly hrazeny na dluh.“

Podle ministra Stanjury má jít o výdaje rekordní, což je pravda jen z pohledu nominálních čísel. Pokud se jejich objem 251 miliard korun (přičemž 96 miliard jde z Evropské unie) očistí od spotřebitelské inflace, zůstávají rekordní investice v roce 2016. Ty podle ekonoma Lukáše Kovandy byly po přepočtu na ceny z roku 2010 vyšší o 13 miliard.

I když ministrova slova o rekordu úplně neplatí, meziročně investice přece jen narostou o 66 miliard. Hlavně půjde o prostředky na výstavbu a rekonstrukci dopravní infrastruktury. Zde ministerstvo dopravy v příštím roce

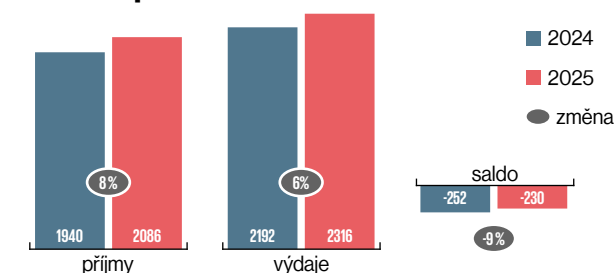
Z pravicovosti si vláda vybrala nižší příjmy, z levicovosti vyšší výdaje. Výsledkem je stamiliardový deficit v roce, kdy ministerstvo financí očekává solidní růst.

počítá se 117 miliardami korun. Jenomže plánované investice ještě mohou klesnout kvůli povodním, pokud se v následujících týdnech ukáže, že peníze budou více potřeba na opravy. Druhou variantou, jak sanovat škody po přírodní katastrofě, je podle Stanjury prostě zvýšit schodek o 10 miliard (a ten letošní o 30).

Hodně peněz půjde každopádně armádě, už druhým rokem. Ze zákona musí tyto výdaje dosahovat výše dvou procent HDP, což je závazek Česka vůči NATO. Téměř polovina z vyčleněné 161 milionové sumy má jít na vyzbrojovací a modernizační programy, hlavně na posílení pozemních sil a nadzvukového letectva. „To jsou investice par excellence. Celé dějiny lidstva nás učí, že země, která neinvestuje do zbrojení, je dříve či později napadena jinou zemí, což pak může mít negativní dopady ekonomické i neekonomické. Lapidárně řečeno: nedostatek zbrojních investic dnes vede k horšímu blahobytu později,“ zdůrazňuje Skořepa.

Rostou i výdaje na výzkum, vývoj a inovace. Půjde o 51,6 miliardy korun, což je o osm procent víc než letos.

Státní rozpočet ČR v roce 2025 (v mld. Kč, zaokrouhleno)



Zdroj: MFČR

Prokletí úředníci

Stanjura v souvislosti s rozpočtem věří v udržení sociálního smíru. Náklady na důchodové pojištění jsou naplánovány na 717 miliard korun a zahrnují peníze na valorizaci penzí počátkem příštího roku. Po ní průměrný důchod naroste o 356 korun na 21 078 korun.

Celkem na sociální výdaje půjde 1,096 bilionu korun, o 31 miliard korun více než letos. Ačkoliv tyto výdaje rostou, v rámci Evropské unie se Česko stále řadí mezi

inzerce



Volba srdcem i rozumem

Škoda Octavia neodmyslitelně patří do života Čechů, ať už jako firemní nebo rodinný vůz. Po modernizaci je ještě reprezentativnější, komfortnější, ekologičtější, ale i ekonomičtější.

Navzdory obohacené výbavě zůstaly ceny na velmi příznivé úrovni. Už základní výbavový stupeň Essence zahrnuje například kožený multifunkční volant, přední výškově nastavitelná sedadla s bederními opěrkami, LED světlomety s denním svícením, dešťový a světelný senzor, infotainment Media 10⁺, parkovací senzory vzadu, 8 airbagů, asistent udržování jízdního pruhu nebo Front Assist s nouzovým brzděním, detekcí chodců i cyklistů a asistencí při průjezdu křižovatkou.

Zároveň lze také volit mezi standardní šestistupňovou manuální převodovkou a sedmistupňovou převodovkou DSG. Vyšší specifikace přidávají nejen luxusnější vzhled, ale také výbavové highlighty známé z prémiového segmentu. Jde třeba o Matrix-LED přední světlomety nové generace, adaptivní podvozek, třízónovou klimatizaci, vyspělé asistenční systémy a mnoho dalšího. Díky tomu Octavia získává stále větší oblibu jako služební vozidlo pro střední a vyšší management.

Výhodně na všechny způsoby

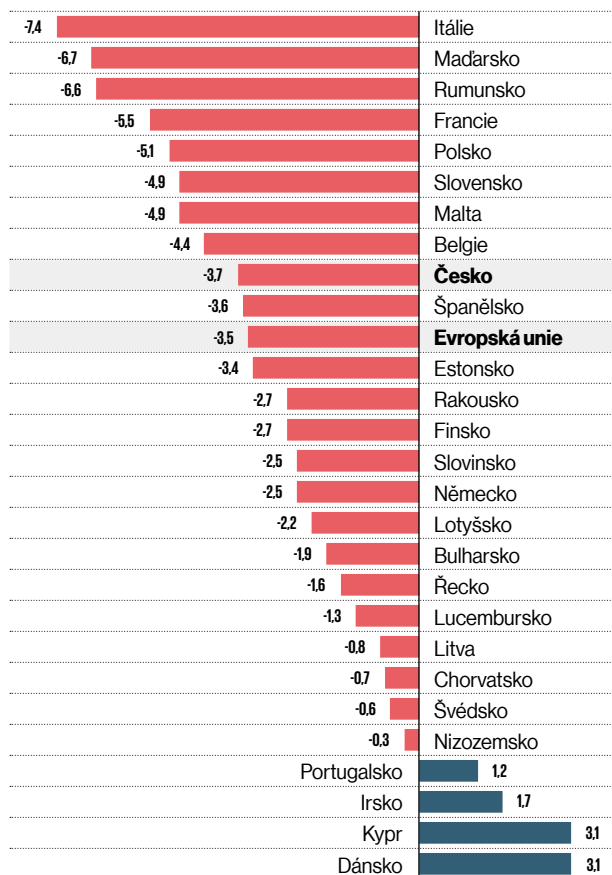
Nová Škoda Octavia představuje lákavou alternativu pro firemní i soukromé zákazníky. Ti všichni mohou kromě platby v hotovosti využít i značkové financování od Škoda Financial Services. Vedle úvěru Financování CHYTŘE lze volit i operativní leasing. Každý si tak může zvolit model, který vyhovuje jeho aktuálním potřebám. Pro klienty, kteří si pořídí alespoň 2 vozy během 12 měsíců, jsou tradičně připraveny velkoobdobratelské benefity.

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Octavia Essence 1,5 TSI

Doporučená prodejní cena včetně DPH	569 900 Kč
Doba pronájmu	36 měsíců
Roční nájezd	15 000 km
Pravidelná měsíční splátka bez DPH*	5500 Kč

* Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla. Součástí finanční služby je pojištění od Allianz pojistovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 15 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový vztah.

Saldo vládního hospodaření v zemích EU v roce 2023 (% HDP)



Zdroj: Eurostat

země s podprůměrnými výdaji na sociální ochranu v přepočtu na HDP. V roce 2021, kam zatím sahá mezinárodní srovnání, šlo na ni u nás podle Eurostatu 21,9 procenta HDP, zatímco unijní průměr byl 29,9 procenta. Podle ekonomky Horské od domácího rozpočtu nelze čekat více, pomoci mají soukromé peníze.

Zdaleka největším zaměstnavatelem je v Česku stát, který v příštím roce bude platit skoro půl milionu lidí, o pětinu více než před deseti lety. Dvě pětiny z nich jsou pedagogové regionálních škol, přičemž politici právě učitelům slíbili nadprůměrné mzdy.

Zaměstnanců státu přibude v příštím roce 1200, většinou půjde o příslušníky armády a členy bezpečnostních složek. Samotných státních úředníků podle analýzy think-tanku IDEA už šestý rok mírně ubývá, ekonomové to však pokládají za kosmetickou změnu. „Šetřit by se mělo především racionalizací státní správy, díky které by klesl

jejich počet,“ tvrdí Sobíšek. Navíc už státní správa pohltila příliš mnoho lidí. Podle bývalého šéfa ČNB Pavla Kysilky jde o desetitisíce osob a desítky miliard korun zbytečných rozpočtových výdajů. „Zoufale chybí v produktivní ekonomice, úspěšným firmám, školám či zdravotním a sociálním institucím,“ podotýká. Podle ekonomů je proto potřebné, aby si vláda nechala zpracovat audit státních agend, který by odhalil vše duplicitní nebo zbytečné.

Ještě než se tak případně stane, čeká Fialův kabinet jednání s odbory, které tlačí na zvýšení mezd i platů státních zaměstnanců.

Koaliční vláda už překročila k omezení dotací podnikatelům, na něž půjde meziročně o 17 miliard korun méně. I tak zbude 47,7 miliardy například na podporu obnovitelných zdrojů energie, digitální a technologický rozvoj či útlum hornictví. Jde však rovněž o osmimiliardovou úhradu ztrát veřejné železniční dopravy.

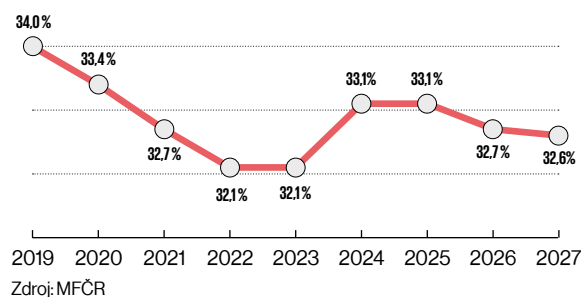
Opatrně s daněmi

Protože výdaje mají růst, v příštím roce o 124 miliard korun, nevyhnou se politici a ekonomové do budoucna debatám o způsobech zvyšování příjmů. Zmíněná složená daňová kvóta ostatně představuje v Česku 33,1 procenta a je podstatně níže než průměr v Evropské unii, který je nad 41 procenty.

„Ohledně růstu některých daní je legitimní vést v budoucnu diskuse, ovšem bylo by žádoucí citlivě zvažovat, komu a o kolik. Obecně nejsem zastáncem zvyšování zdanění práce. Prostor vidím, pokud by to bylo nutné, u spotřeby a kapitálu,“ říká Sobíšek z UniCredit Bank.

Příjmy jsou ovlivněny snížením daní z příjmů při zrušení superhrubé mzdy v roce 2021. Mělo jít o dočasnou úlevu, znamená totiž výpadek asi 80 miliard korun ročně, s návratem k původní výši zdanění nicméně vláda nepočítá. Koaliční strany v čele s ODS ostatně slíbily daně nezvyšovat, takže je potřeba hledat jiné možnosti.

Vývoj české daňové kvóty



„Na straně příjmů pokládám za žádoucí odstranění řady daňových úlev. Nejde jen o zdanění tichého vína, ale třeba o snížené sazby DPH, limity pro placení DPH a podobně. Tím by do rozpočtu začaly téct desítky miliard korun, aniž by bylo třeba měnit daňové břemeno u mezd,“ míní ekonom Skořepa.

Nižší výnos daní má podle něj na svědomí i fakt, že nemalá část v Česku produkovaného zisku končí v cizině. „Zahraničním vlastníkům domácích firem se daří část přidané hodnoty účetně vyvádět mimo Česko, čímž se zmenšuje prostor pro růst mezd a zisků, a tedy i pro růst výnosu daně z příjmů,“ podotýká ekonom.

Vláda si prozatím pomáhá daní z mimořádných zisků, jejíž výnos podle analýzy resortu financí stále ještě neuhradil výdaje státu na pomoc domácnostem i firmám v době růstu cen energií. Proti prodlužování této praxe protestuje exministr Kalousek. „V roce 2025 to bude čistá zlodějina,“ zdůrazňuje. Tuto daň mají odvádět velké energetické firmy a banky, avšak z větší části ji hradí polostátní ČEZ. Letos podle odhadu zaplatí 27 až 34 miliard korun.

Rozdílná východiska

Vláda Petra Fialy možná státní rozpočet sestavuje naposledy, protože není jasné, zda jeho současný návrh založený na co nejnižších daních a s neseškrtnými výdaji pomůže koaličním stranám vyhrát volby. Ty jsou na programu za rok v říjnu. I kdyby se po nich staronový kabinet obnovil, rozpočtová politika už může vypadat jinak. V případě, že by například oslabil ODS, lze čekat částečný ústup od politiky nízkých odvodů. To by teoreticky mohlo vést k rychlejšímu snižování schodků. Ve hře nicméně mohou být také nové výdaje: Piráti už teď do návrhu například marně prosazovali peníze na dostupné nájemní bydlení.

Budoucí rozpočtové záměry ANO 2011, podle průzkumů aktuálně nejsilnější strany, jsou rozporuplné. Také ona Babišovými ústy opakovaně slibuje nezvyšovat daně. Současně však chce více peněz na investice a přidávat státním zaměstnancům. K tomu i rychleji snižovat rozpočtový deficit. Ačkoliv by utlumila růst výdajů na armádu, bez rychlého a přitom málo pravděpodobného ekonomického růstu taková rozpočtová velkorysost možná není. ■

inzerce

EK019947



RICHARD PAULŮ

Managing director a člen představenstva Sladoven Soufflet ČR

„Šetřit teplem a ještě vyrábět elektřinu navíc? To zahřeje!“

Sladovněm Soufflet jsme na naše náklady instalovali pět kogeneračních jednotek, které jim výhodně vytvářejí teplo potřebné k sušení sladu a zároveň vyrábějí elektřinu do distribuční sítě. K celému řešení jsme přidali i kuráž se do jedinečného projektu pustit.

www.cezesco.cz/kuraz

Musíme do školství, zdravotnictví i do penzí pustit soukromé peníze

– TEXT – Josef Pravec – FOTO – Libor Fojtik

Diskuse nad hospodařením s veřejnými prostředky se podle Heleny Horské, hlavní ekonomky české Raiffeisenbank a poradkyně premiéra Petra Fialy, často zužuje na státní rozpočet. Pomíjejí se tak souvislosti. „Chceme-li obnovit stabilizační a vyrovnávací funkci rozpočtů, musí vlády pokračovat ve strukturálních reformách od penzí přes zdravotnictví a školství po samosprávu. A také uskutečnit daňovou reformu,“ řekla týdeníku Ekonom. Při hledání nových příjmových položek se přimlouvá za progresi u daně z příjmů právnických osob.

Kam se rozpočtové hospodaření za současné vlády posunulo? Stát zadluží stejně nebo možná i více než ta předchozí.

Neměli bychom se bavit, o kolik korun zadlužení vzrostlo a vzroste, ale o kolik procent se zvýšilo ve vztahu k výkonosti ekonomiky. Když se Andrej Babiš v roce 2017 stal premiérem, veřejný dluh, tedy dluh všech vládních institucí vůči HDP, činil 31,7 procenta. V roce 2021, kdy jeho vláda končila, šlo už o 40,7 procenta. Takže narostl o devět procentních bodů. Když se podíváme na dluh vlády Petra Fialy, která se také ještě potýkala s doznívající covidovou epidemií a následně s dopady energetické cenové krize, dluh podle prognózy skončí v roce 2025 na úrovni 45 procent HDP. Takže přírůstek dluhu vůči HDP byl za vlády Andreje Babiše dvojnásobný. Podle mě je kritika současného kabinetu za tempo zadlužování úplně slepá.

Kritici návrhu rozpočtu na příští rok tvrdí, že deficit 230 miliard korun je při více než dvouprocentním růstu HDP jednoduše moc.

Také bych si za rostoucí ekonomiky přála vyrovnané rozpočty. Jenomže realita je taková, že když rozjedete veřejné rozpočty a prudce zvýšíte jejich výdaje, nejdříve je okamžitě zastavit. V domácnosti, když jste si koupili dovolenou nebo auto na splátky a k tomu ještě máte hypotéku, tak také, ačkoliv vám poroste mzda, nemůžete vše najednou splatit.



Bez reformy důchodového systému, sociálních dávek, zdravotnictví, školství, ale i reformy samospráv to nezvládneme.

Proč vlastně výdaje ve státním rozpočtu nemůžeme rychle srazit?

Navržený deficit 230 miliard korun pro rok 2025 je možné rozložit. Na prvním místě je to 100 miliard, které stát musí zaplatit za úroky státního dluhu. Za staré dluhy. Když to odečtete, zbývá 130 miliard. Přitom se Fialova vláda zavázala investovat v příštím roce z národních zdrojů 155 miliard korun. Takže dohromady tyto dvě položky převyšují o 25 miliard korun schválený schodek. Což jinými slovy znamená, že v jiných částech rozpočtu se musely najít úspory a že v těchto zbývajících částech je rozpočet vlastně přebytkový. To ale není alibi, abychom už nedělali nic, i tak se musíme pokusit o reformy.

Jak byste rozpočet sestavila vy?

Naším problémem je hlavně strukturální schodek. Máme ho v našich státních financích zabudován bez ohledu na ekonomický růst a představuje asi dvě procenta HDP, tedy asi 170 miliard korun. I když by se už nijak nezvyšovaly výdaje. Pokud by tedy vláda skutečně chtěla uzdravit veřejné finance a ty mohly v budoucnu hrát roli stabilizátora, aby například za hospodářské recese existoval prostor pro aktivní rozpočtovou politiku, musí se sáhnout především do mandatorních a kvazimandatorních výdajů. Takže bez reformy důchodového systému a sociálních dávek, zdravotnictví, školství, ale i reformy samospráv to nezvládneme.



O reformách všech těchto složek se hovoří dlouho. Co ale konkrétně znamená reformovat?

Často porovnáváme se světem například výdaje na školství. I ty naše se zdají být vysoké – podle Eurostatu představují pět procent, evropský průměr je přitom 4,7 procenta. Jenomže se bavíme pouze o veřejných zdrojích a ve vyspělých zemích jde do vzdělávání rovněž mnoho soukromých prostředků. Pro zdravotnictví i penze platí to samé. Také do nich v Česku proudí především veřejné peníze a soukromých tam máme strašně málo.

Helena Horská

Je absolventkou Vysoké školy ekonomické v Praze a studovala také na Institutu světové ekonomiky v Kielu. Od roku 2004 pracuje jako hlavní ekonomka české Raiffeisenbank, kde je také členkou dozorčí rady. Před dvěma lety si ji premiér Petr Fiala vybral do svého poradního týmu, zasedá v Národní ekonomické radě vlády. Jako odbornice na měnovou politiku je autorkou řady odborných publikací, včetně článků o cílování inflace. Příležitostně přednáší na vysokých školách.

Tyto záležitosti přitom nemůže financovat jen stát a hradit je z našich společných peněz. Nároky na tyto systémy rostou, stárne populace a klesá počet ekonomicky aktivních lidí. A současně to nechceme hradit na úkor schodků, tedy na dluh.

Neznamená to postupnou privatizaci veřejných služeb?

Slovo privatizace nerada používám, v české kotlině už začíná mít pejorativní nádech. Vnímám to celé jako spoluzodpovědnost či spoluúčast. Uznávám, že to pro mnohé je problém. Hlavně od doby covidu. I firmy tehdy přece űukaly na dveře státu a žádaly o pomoc. Mnozí se teď domnívají, že mají na vše nárok, a nechtějí slyšet, že zdroje jsou omezené. Proto bych nemluvila o privatizaci, ale spíše o motivaci. Aby se lidé třeba lépe starali o své zdraví. A mnoho lidí by si také ve zdravotnictví rádo zaplatilo za nadstandard. Už teď se tam za včasné termíny platí, pouze to není oficiální. Proč to tedy konečně nelegalizovat? Stejně tak je nutné více se zajímat o majetek a finanční rezervy na dobu stáří. Stát se totiž má starat o bezpečnost a zajistit základní služby, které je přitom nutné lépe definovat a jasně vymezit.

Ani nové definice asi nic nezmění na tom, že s více než 700 miliardami korun výdaje na důchody zůstanou největší rozpočtovou položkou.

Důchodový systém i podle propočtů někdejší Potůčkovy komise (*Martin Potůček vedl důchodovou komisi do skončení mandátu vlády Bohuslava Sobotky v roce 2017 – pozn. red.*) nyní měl být v přebytku, protože zatím pracuje početná generace Husákových dětí. Místo toho je ve ztrátě, což je důsledek toho, že se během covidu důchody zcela nadstandardně valorizovaly.

Co s tím?

Opět jde o větší objem vlastních úspor na stáří. To by přitom nemusel být takový problém. Čísla ukazují, že se v Česku

spoří vysoko nad evropským průměrem. I za inflace míra úspor u většiny lidí představovala skoro pětinu jejich disponibilního příjmu. Jenomže skoro polovina z nich má peníze na bankovních účtech, kde úroky inflaci nepřebily. Přitom už dávno před covidem se tu pro úspory vytvořila atraktivní alternativa, protože lidé, a to i ze střední třídy, začali peníze na stáří ukládat do nemovitostí. Což byla reakce na skutečnost, že tu nebylo moc jiných příležitostí.

Pokud jde o sociální dávky, dáváme je malé, zato ale mnoha lidem a netlačíme na jejich pracovní aktivitu. Takže podporuji zavedení jednotné sociální dávky, která by byla zpočátku vysoká. Její vyplácení by ale mělo podmínky: musí nutit rodiče pracovat nebo hledat práci a děti chodit do školy a podobně. Pamatovat musí i na to, aby lidé v problémech nebydli v bytech, kde za ně stát hraří přemrštěné náklady. To jen živí obchodníky s chudobou.



Pojďme se u firem bavit o progresivním zdanění. Diskutuj o tom ostatně i v USA. Progrese by se mohla odvíjet od úrovně zisku.

Nicméně podle zmiňovaného Eurostatu je v Česku podíl výdajů na sociální ochranu včetně důchodů podstatně nižší než v západní Evropě, zejména ve Francii.

Chceme se inspirovat Francií a zeměmi, které jsou na samotné hraně udržitelnosti svých sociálních systémů? Navíc zrovna ve Francii tyto bobtnající výdaje nijak nepomáhají udržovat sociální smír. V západní Evropě mají vysoké deficity veřejných rozpočtů a za situace, kdy tam lidé nechtějí platit výrazně vyšší daně, už nevědí, jak dál. A mimochodem, dvě třetiny evropských států zvýšily či plánují zvyšovat věk odchodu do důchodu. Raději bych se inspirovala třeba v Izraeli, kde mají větší podíl soukromých peněz včetně příspěvků od zaměstnavatelů.

Evropským rozpočtovým premiantem je Dánsko, tam mají přebytek. Co dělají jinak než ve Francii nebo u nás?

Mají dobře nastavený důchodový systém i trh práce. Stát platí vysoké dávky v nezaměstnanosti, ale nutí lidi, aby si

novou práci rychle našli a byli aktivní. Velmi tam podporují samostatnost a zodpovědnost. K tomu tam mají jednoduchou státní správu včetně municipalit. I to pomáhá snižovat výdaje. A Dánsko přitom plánuje zvýšit věk odchodu do důchodu po roce 2030 na 68 let.

Když jsme u výdajů – co naši učitelé? Mají být opravdu placeni ve výši 130 procent průměrné mzdy?

Je pro to nutné najít úspory jinde. Závazek je namístě, avšak podle mého názoru by se i školství měly dotknout změny. To regionální sice nějakými reformami prošlo, do jeho vyšší kvality se ale bohužel nijak zvlášť nepromítly. Jen narostly personální náklady. Problém je spojen právě i s tím, že v Česku existuje ohromné množství malých obcí a ty mívají vlastní malou školu. K tomu malé zdravotní středisko nebo malou nemocnici.

Rozpočty obcí jsou v přebytku a stát, který jim peníze posílá, hospodář s deficitem. Je to normální?

Za první pololeť letošního roku měly obce rekordní přebytky 86 miliard korun a stát vykazoval schodek 170 miliard. To odporuje principu řádného hospodáře. Obce mají peníze na účtech s úroky daleko nižšími, než za kolik si stát půjčuje. Obce by se alespoň měly spojit a peníze společnými silami investovat a využívat evropské fondy. Najít si společného odborníka na investice a úvěry, třeba i „létajícího“ školníka pro více škol a možná i sdíleného starostu.

Dovedete si představit i nové daně?

Můžeme se bavit o tom, že úroveň zdanění zůstane zhruba stejná, je však potřeba změnit strukturu. Máme nízké zdanění majetku, neadekvátně vysoké zatížení nízkopříjmových osob, a to jak zaměstnanců, tak živnostníků. Máme vysoké zatížení příjmů střední pracující třídy a naopak málo progresivní zdanění těch, kteří vydělávají více. Podívat bychom se měli také na zdanění právnických osob. Doba je opravdu divoká a některé podniky měly v posledních letech nečekané příjmy, třeba ve farmacii, energetice, pak banky a nyní zbrojní průmysl. Daň z mimořádných zisků či daně sektorové jsou nesystémové, pojďme se i u firem bavit o progresivním zdanění. Diskutuj o tom ostatně i v USA. Progrese by se mohla odvíjet od úrovně zisku, to by bylo předvídatelné a každá firma by měla zcela legální volbu výjimečný zisk zmírnit, třeba tím, že zvýší mzdy svým zaměstnancům či zvýší investice. Nebo se o část výjimečného zisku přes daně rozdělit s celou společností. ■

Sen o vyrovnaných státních financích vždy zahrnala hospodářská i politická realita

– TEXT – Josef Pravec

Na podobu českých státních rozpočtů má vliv i tradice: nikoliv náhodou zdobí chodbu před pracovním ministrem financí galerie portrétů jeho předchůdců od vzniku samostatné republiky roce 1918. Převažuje mínění, že zejména v dávnější minulosti, za první republiky, převažovala snaha šetřit. Realita byla jiná. První československý ministr financí Alois Rašín, národohospodář i představitel byznysu hned po vyhlášení samostatnosti v roce 1918 zdůrazňovali výhody střídavých rozpočtových výdajů a tím nízkých odvodů, stát ale hospodařil se schodkem. Republika musela převzít většinu dluhů habsburské monarchie a přitom se potýkala s poválečným ekonomickým a sociálním rozvratem. Zoufale se hledaly nové zdroje příjmů, proto se zdanil majetek a přepych, rostly spotřební daně a po německém vzoru se zavedla nová daň z obrátu.

Veřejnost hodnotila daňovou politiku jako zbytečně tvrdou a všemožně se bránila, takže výsledkem byly ohromné nedoplatky a rostoucí státní dluh. Změnu k lepšímu přinesla až hospodářská konjunktura, na jejímž vrcholu prosadil ministr financí Karel Engliš daňovou reformu. Snížila přímé zdanění, protože záměrem bylo motivovat každého občana vydělávat a přispět k obecné prosperitě. Na pár let se dokonce podařilo přechýlit rozpočty do přebytku – v roce 1928 činil 1,3 miliardy korun, což znamenalo více než desetinu státních příjmů.

Idyly ukončila Světová hospodářská krize. K tomu od roku 1933, po nástupu Adolfa Hitlera k moci v Německu, rostly výdaje na obranu. O čtyři roky později pohlcovaly více než polovinu českého státního rozpočtu. Pražská vláda opět hledala nové příjmy, zavedla například mimořádnou daň ze zisku, jejíž sazbu u právnických osob stanovila na 40 procent. Bez ohledu na to rostl státní dluh, který vyšplhal na 46 miliard korun, na 64 procent HDP. Generální ředitel Živnostenské banky Jaroslav Preiss proto předpovídal, že státní finance zakrátko zkolabují. Ještě než se tak mohlo stát, pohltilo v závěru 30. let republiku nacistické Německo.

I za první republiky se peníze na státní výdaje hledaly, kde se dalo. Kvůli hospodářské krizi a zbrojení stejně státní dluh vystoupal na 68 procent HDP.

Po únorovém převratu v roce 1948 se komunistické vlády v teorii snažily o uměřenou rozpočtovou politiku. To však v kompletně postátněné zemi přispívalo ke zvyšování takzvaného vnitřního dluhu, který byl odrazem nedostatečných investic a tím rostoucího zaostávání Československa za vyspělým světem. V samotném závěru socialistické éry, ve snaze nepoštvat proti sobě lidi zrušením dotací nejvíce kupovaného zboží, zejména základních potravin, rostla snaha pomoci si za cenu rozpočtového schodku.

Proto první polistopadový ministr financí Václav Klaus začal v roce 1990 rozpočtovým provizóriem a seškrtnáním výdajů. Přísná rozpočtová politika byla i jedním z východisek jeho ekonomické reformy. O něco později rozpočtu pomáhal fakt, že řada vládních programů, například na odstraňování ekologických škod, se kryla výnosy z privatizace. V letech 1996 a 1997 – podle ekonoma Pavla Kyselky – státní rozpočet již získal expanzivní podobu. Za vlád ČSSD deficit rostl s argumentem, že ekonomický růst schodkové financování umožňuje a že je nezbytné i touto cestou investovat a zvyšovat spotřebu v zájmu rychlejšího dohánění Západu. Výsledkem byl postupný vzestup státního dluhu, který se zrychlil za finanční krize v letech 2008 a 2009.

Situace, kdy výdaje převyšovaly příjmy, se změnila až s vysokým ekonomickým růstem. V roce 2016, kdy finance vedl Andrej Babiš, rozpočtové hospodaření dokonce skončilo přebytkem ve výši 1,3 procenta HDP. O pět let později, za covidu a Babišova premiérství, však deficit vystřelil na rekordních 420 miliard korun. ■

ROZHOVOR

—TEXT— Alžběta Vejvodová

—FOTO— Tomáš Škoda

Roman SIKORA

generální ředitel OKD

Ostravsko už není černé, ale zůstává plné pracovitých lidí. Toho musíme využít

VDole ČSM ve Stonavě má Česko poslední černouhelné šachty, kde se ještě těží. Podle původních plánů měla těžba skončit v roce 2022, změnil to vývoj cen uhlí po vypuknutí války na Ukrajině. Horníci tak v Dole ČSM zažívají prodlouženou jízdu. Je jich ale nedostatek, a firma navíc naráží na územní limity těžby. Celkově černé uhlí v Česku nemá perspektivu. Společnost OKD, která poslední důl provozuje, už jasně vidí definitivní konec. O atmosféře v „odvětví bez budoucnosti“ a o tom, jaké bude Ostravsko bez uhlí, si týdeník Ekonom povídal s ředitelem OKD Romanem Sikorou.

Kolik uhlí se v Dole ČSM v průměru těží?

Na rok máme v plánu 1,2 milionu tun. Reálně ale vytěžíme skoro dvakrát tolik materiálu, protože poměr hlušiny a uhlí je zhruba 42 ku 58. Ročně tedy musíme z dolu vytáhnout 2,5 milionu tun. Materiál se pak v úpravně roztřídí a hlušina se ukládá nebo prodává. Používá se zejména pro zakládání silnic a dálnic.

Jak si stojí poměr hlušiny k uhlí v porovnání se zahraničím?

Mám zkušenost z černouhelného dolu v Polsku, tam jsme měli 65 procent kamení ku 35 procentům uhlí. Důl ČSM si tedy v tomto srovnání stojí dobře.

Kolik stojí vytěžení měsíčního objemu uhlí?

Vytěžíme ho měsíčně v průměru 100 tisíc tun a náklad na jednu tunu činí asi pět tisíc korun. Takže prostým vynásobením celkové náklady na těžbu vyjdou na 500 milionů korun. To je současně minimální objem tržeb, které musíme každý měsíc realizovat, aby se těžba vyplatila.

Těžba uhlí se v Česku utlumuje už více než desetiletí. Jak toto tempo změnilo vypuknutí války na Ukrajině?

Těžba v posledním činném Dole ČSM měla být původně ukončena k 31. prosinci 2022. Představenstvo OKD ale již v červnu 2022 rozhodlo o jejím prodloužení do druhého čtvrtletí 2023 a následně do začátku roku 2026, tedy do okamžiku přirozeného dotěžení v té době dobývaných porubů. Válka na Ukrajině totiž změnila pohled

na uhlí a uvažování energetických firem. I dřívější odpůrci alespoň dočasně vnímali uhlí jako důležité palivo zajišťující bezpečnost dodávek elektřiny a tepla ve středoevropském regionu. Embargo na ruské uhlí v Evropě v kombinaci se zastavením exportu uhlí z Polska, které bylo nuceno ponechat si veškerou těžbu pro vlastní potřebu, vedlo k historicky nejvyšším prodejním cenám v rámci OKD a umožnilo pokračovat v těžbě. To hrálo důležitou roli v době energetické krize. Cena tepla se tehdy sice zvýšila, ale pro zhruba sto tisíc domácností v Moravskoslezském kraji mnohem méně, než kdyby uhlí z OKD k dispozici nebylo.



Další prodloužení těžby uhlí je nereálné. Bylo by to rozhodnutí za miliardy a to žádný politik neudělá.

Teď ale ceny uhlí opět klesají. Jak se to odrazí na hospodářství OKD?

Hospodářský výsledek neděláme jen z prodeje uhlí, protože ten je velmi citlivý na vývoj světových cen, kterým se musíme přizpůsobit. Protože zrovna teď ceny uhlí klesají, nemůžeme sedět a koukat se založenými rukama. Musíme snižovat náklady a šetřit. Udělali jsme to i v oblasti personálních nákladů a od srpna jsme snížili počet administrativních zaměstnanců o 31. Obrovsky se dá ušetřit také na manipulaci. Dá se vymyslet alternativní způsob ukládání hlušiny a uhlí tak, abychom je nevozili na velkou vzdálenost, protože každý kilometr převozu tu práci prodražuje. Pokud by se ale ceny uhlí vyvíjely tak, jak se vyvíjejí teď, budeme poměrně těžko spřádat plány na rok 2025, abychom zůstali v černých číslech. Naštěstí ale vidíme na trhu signály, že by se situace mohla už ve čtvrtém čtvrtletí letošního roku částečně otočit opět v náš prospěch.

Kdy těžba v Dole ČSM definitivně skončí?

K 31. prosinci 2025 budeme mít ještě dva poruby k do-těžení. Předpokládám, že se to stane v průběhu prvního kvartálu 2026.

Kolik uhlí ještě vytěžíte?

V letošním roce to bude 1,2 milionu tun a v příštím 1,145 milionu.

A kolik ho v podzemí ještě zůstane?

Podle posledního odhadu bude ekonomicky smysluplné vytěžitelných ještě zhruba 2,6 milionu tun, což není moc.

Dokážete si představit, že by se termín uzavření dolu ještě posunul?

Moc ne. Zejména proto, že hornicko-geologické podmínky, ve kterých teď těžíme, nám už neumožní otvírat další poruby, protože bychom se museli trefovat mezi ty už dříve vytěžené. To je hornicky velký problém, protože ve vytěžených porubech se vytváří oxid uhelnatý, který necítíte, nevidíte, ale je velmi nebezpečný a může zabíjet. Dále bude i problém se zajištěním potřebného počtu horníků. Neustále jich ubývá, je problém s obsazeností směn.

Nedalo by se třeba těžit méně?

Nedalo. Fixní náklady jsou tak vysoké, že se to nevyplatí.

Takže ani politické rozhodnutí už v tuto chvíli nemůže konec těžby zvrátit?

Bylo by to politické rozhodnutí za miliardy. To nikdo myslím neudělá.

Proč za miliardy?

Miliardy bychom museli vynaložit na investiční důlní díla, tedy přípravu zásob uhlí k dobývání. Snižující se po-pávka po uhlí každopádně vzhledem k environmentální politice EU nenahrává dalšímu pokračování. A v nepo-slední řadě jsme velmi limitováni v tom, kterým směrem můžeme těžit.

To znamená, že nemůžete těžit tam, kde byste potřebovali a kde by to bylo ekonomicky efektivní?

Zavázali jsme se, že nebudeme těžit ve směru Staré Město, abychom umožnili znovuzalidnění tohoto pro-storu. Zavázali jsme se také, že nebudeme těžit směrem k hraniční řece Olze. Jinak by nám Poláci nepodepsali posouzení vlivu těžby na životní prostředí. Zbývá tedy

směr Louky nad Olší a Ostrava, tam už jsou poruby tolik vytěžené, že by bylo nebezpečné otvírat další. Těžba by už ani nebyla rentabilní, protože ji musíme v okamžiku výskytu oxidu uhelnatého zastavit, stáhnout lidi, vpouštět do dolu inertní plyn. To všechno stojí peníze. Další věc je zmíněný nedostatek horníků. Nábor se pohybuje v řádu jednotek měsíčně, odcházejí jich desítky. Průměrný věk důlních pracovníků je 50 let. Odcházejí do důchodu, proto-že už mají odfáráno stanovených 3300 směn. Odcházejí i na nemoci, posttraumatické stavy z otrěsových jevů. Mladí lidé vůbec nepřicházejí a ani si nedokážou představit, že by dnešní mladá generace chtěla spojit svůj profesní život s perspektivou roku a půl pod zemí. Dodávám, že ani tak nepotřebujeme horníky, kteří osm hodin házejí lopa-tou – těch máme dost. Potřebujeme takové, kteří obsluhují strojní zařízení, jako jsou dobývací a razicí kombajny, a vyznají se i v trhavinách.



V Česku chybí horníci. Nábor nových se pohybuje v řádu jednotek měsíčně, z Dolu ČSM ale odcházejí desítky lidí.

PROPUŠTĚNÉ HORNÍKY TRH VSTŘEBÁ**Horník tedy potřebuje určité vzdělání. To se už ale v Česku získat nedá, že?**

Nedá. Z důvodu připravovaného útlumu hornické čin-nosti zaniklo hornické učňovství již před mnoha lety. Na pracovním trhu jsou k dispozici jen pracovníci s důlní praxí, kteří už jednou branami OKD prošli a teď pobírají důchod či se rekvalifikovali. Z těch se vrátila jen část. Ani pro horníky z Polska, kde se bude nadále těžit, už kvůli blížícímu se konci hornické činnosti u nás nejsme příliš atraktivní.

Jaké vlastnosti musí člověk mít, aby mohl být horníkem?

Říká se, že se musí dívat jedním okem nahoru a druhým dolů. To znamená, že musí extrémně dbát na bezpečnost. Hornická pracoviště jsou mnohdy s chabým osvětlením, je tam nebezpečná podlaha, jsou tam podvěsné drážky, strojní zařízení, trubky a podobně. Druhá nesmírně důležitá věc je odolnost. I když na důlní pracoviště



Plat 57 tisíc korun hrubého měsíčně pro horníka je dost. Stejně placenou práci nenajdou v Moravskoslezském kraji lehce.

vháníme studený vzduch, teplota se tam pohybuje mezi 28 a 32 stupni Celsia a v takto vysoké teplotě musí horníci pracovat.

Jaká je teď atmosféra v dole, když se už vidí na konec těžby?

Je to 50 na 50. Polovina havířů se už těší, až skončí, podle kolektivní smlouvy se s nimi vyrovnáme odstupným a už pracovat nebudou. To jsou obvykle ti starší, kteří se při ukončení těžby dočkají předčasného nebo řádného důchodu. Druhá polovina lidí jsou mladí, mají hypotéky a byli by rádi, kdybychom těžbu udrželi co nejdéle.

Jak velké vyrovnání horníci po ukončení těžby dostanou?

Pro ty s nejdelší odpracovanou dobou to bude až jedenáctinásobek průměrné měsíční mzdy.

Jaký je průměrný plat horníka?

Podle nejčerstvějších informací je to asi 57 tisíc hrubého.

Myslíte si, že po útlumu těžby dokážou propuštění horníci tady v regionu najít práci za podobnou mzdu?

Ne tak lehce, průměrná úroveň platu v hornictví je v porovnání s dalšími průmyslovými obory pořád slušná. Na druhou stranu si ale myslím, že ti, kteří budou chtít pracovat, bez práce nezůstanou. Po omezení provozu huti Liberty žádný velký problém sociálního charakteru necítíme. Už zhruba 700 lidí si práci našlo. Teď čeká výpověď dalších 1600 zaměstnanců Liberty, ale nemyslím si, že by je pracovní trh Moravskoslezského kraje nedokázal vstřebat.

PO TĚŽBĚ VYTĚŽIT DĚDICTVÍ MINULÝCH GENERACÍ

Kolik lidí teď pracuje v Dole ČSM a kolik jich budete moci zaměstnat po útlumu těžby na sanaci dolu?

Teď máme kolem 3300 pracovníků, z toho 2500 je kmenových a zhruba 800 je tady od dodavatelů na smlouvu. Tyto smlouvy dokážeme ukončit bez větších nákladů. Jinými slovy po ukončení těžby bude třeba postarat se především

o těch 2500. Na útlum těžby a sanaci dolu jich budeme potřebovat zhruba 700. Máme ale také například společný projekt s Třineckými železárnami, který by měl pomoci zaměstnat přibližně 160 lidí. Nabízíme k jejich podnikání lokalitu ČSM-Jih. Chtějí tam co nejdříve po ukončení těžby vybudovat šrotiště, které by zásobovalo jejich novou pec k produkci zelené oceli.

V minulosti jste tedy pracoval na dole v Polsku. Dokázal byste porovnat podmínky v polském a českém hornictví?

Nechci se nikoho dotknout, ale v polském dole jsem znamenal větší nepořádek. Je tam o něco horší organizace. Když někdo nepřijde na směnu, prostě se vyteží méně uhlí a nic moc se z toho nedělá. Tady v Česku by se to stát nemohlo, byly by za to hned sankce. My jsme náturou prostě trochu blíž Němcům než Poláci. Ale jinak jsem žádný zásadní rozdíl neviděl. Používají tam stejné těžební kombajny jako u nás, používají stejnou výztuž. Také hornoslezská pánev je stejná na obou stranách hranice. Je jedno, jestli do ní sfáráte z české, nebo z polské strany.

Proč tedy u nás těžba končí a za hranicí poběží dál?

V Polsku je na uhlí závislých 90 procent tepláren a elektřáren. U nás jen 44 procent a to číslo neustále klesá. Poláci deklarují jako konec rok 2049. Já si ale myslím, že to možná půjde i za tento horizont.

Nicméně těžba uhlí tady na Dole ČSM skončí dřív, než stihnou teplárny na Ostravsku přejít na alternativní palivo. Otázka tedy je, proč s koncem těžby tak spěcháme?

Teplárny přecházejí na alternativní palivo velice rychle. Například ta ve Frýdku-Místku už je předělaná na plyn. Příšli jsme tedy o jednoho zákazníka. Celkem nyní dodáváme ještě do sedmi tepláren tady v moravskoslezském regionu a všechny deklarují, že zvládnou přejít na plyn do roku 2027 nebo 2028. Do té doby si koupí černé uhlí v Polsku.

Proč jste vlastně přešel do OKD, když jste sám dříve pracoval v Polsku, kde je perspektiva hornictví výrazně delší?

Protože český majitel Daniel Křetínský polský důl, kde jsem pracoval, prodal a nový majitelé nám nenabídli pozice. Ani se nedivím, taky bych nechtěl, aby mi v Česku řídilo důl jedenáct Poláků. Navíc jsme během covidu mnohdy ani nemohli přes hranice.

Loňský zisk OKD byl 2,9 miliardy korun. Všechny peníze půjdou do sanačního fondu, který se použije na sanaci dolu?



Z těžaře developerem. Taková by mohla být budoucnost **Romana Sikory**, který od roku 2022 stojí v čele OKD a řídí poslední černouhelný důl v Česku.

O rok dříve jsme měli čistý zisk 5,1 miliardy korun, takže jsme v roce 2023 státu na dividendě mohli poskytnout 1,8 miliardy korun. Rezervu na technickou likvidaci a odstupné pro zaměstnance tvoříme už několik let. Od letoška dokonce existuje zákonná povinnost celou rezervu na technickou likvidaci, která činí 3,3 miliardy korun, postupně převést na účet vytvořený k tomuto účelu. Letos na něj poukážeme 1,4 miliardy korun, v příštím roce 950 milionů.

Jak dlouhá bude sanace posledního dolu? V čem bude její náročnost?

Bude trvat zhruba tři roky, spolkně přibližně 3,3 miliardy korun na technickou likvidaci. Na to, abychom se vyrovnali s lidmi, bude potřeba dalších 1,5 miliardy korun.

Co bude na území dolu, až těžba skončí?

To je dobrá otázka. My bychom to také rádi s jistotou věděli. Bohužel nevíme, zda nám Evropská unie umožní podnikání, aby to nebylo vnímáno jako veřejná podpora. Pakliže dostaneme zelenou, máme samozřejmě už připravené projekty. Jde zejména o podnikání s pozemky a nemovitostmi. OKD disponuje asi 800 hektary většinou v lokalitě Stonava-Karviná. Některé jsou vhodné k výstavbě průmyslových hal. Do budoucna bychom proto chtěli být investorem, který

postaví halu na míru klientovi. Pak máme pozemky vhodné k výstavbě rodinných domů. Tak trochu sázíme na to, že v okolí vznikne gigafactory a vzroste i potřeba kvalitního bydlení. Teď odtud lidé odcházejí a snahou města Karviná je přitáhnout je zpátky. A pak je tu spolupráce s ČEZ, kterému se chystáme pronajmát pozemky, aby mohl vybudovat fotovoltaickou elektrárnu.

Využijete nějak i zkušenosti z hornictví?

Ano. Chceme navázat na to, co umíme nejlépe, a to je příprava uhelných směsí. Máme k dispozici míchárenu uhlí na Stonávce, což je poměrně slušný areál, strojně a mechanicky vybavený právě k tomu. Chystáme se nakupovat uhlí na volném trhu a využít i kalů, které tady máme jako dědictví po minulých generacích. Rádi bychom také pracovali s důlním plynem, který bude k dispozici ještě nějakých 15 nebo 20 let po ukončení těžby. Budeme ho jímat. Chceme postavit kogenerační jednotku, vyrábět elektřinu a teplem zásobovat výzkumný park Eden Silesia.

Kdyby se tyto plány podařilo naplnit, jak významná firma by OKD pro region byla?

Byl by to nevelký zaměstnavatel se slušným byznysem. Jeden z ekonomicky silnějších.



Univerzita a gymnázium sousedí s oblastí, kde žijí nepřizpůsobiví. Ale i tuto syrovost našeho regionu mám rád.

ČERNÝ KRAJ BEZ UHLÍ MÁ ZELENOU PERSPEKTIVU

Čím vlastně bude konec těžby pro Ostravsko a Karvinsko? Jak se region změní, když zmizí i poslední činný důl?

Já bych byl rád, aby tento region dokázal lidem něco nabídnout. Vedení kraje a města Karviná má vizi zřídít kulturně-technický POHO park na bývalém Dole Gabriela. Pak by navazovalo golfové hřiště v Lipinách, Eden Silesia a možná náš projekt určený k zábavně-naučnému využití, což by umožnilo prodloužit návštěvníkům pobyt. K tomu máme i Darkovské moře. To vše by měla spojit nová tramvajová trať. To by mohlo být něco, co dá regionu hornicko-průmyslový šmrnc.

Má tedy ekonomickou perspektivu?

Ta je dobrá. Jen je potřeba sem dostat lidi. Vytvořila se tu specifická struktura obyvatelstva. Od 50. let minulého století sem přicházeli obyčejní lidé za prací na šachtě. Byla to dobře oceněná jednoduchá práce, která ale nepřispívala k rozvoji intelektu. Nyní bychom sem potřebovali přitáhnout vzdělanější vrstvy. Krůček po krůčku se to daří, lidé už nacházejí práci třeba v IT. Tento trend je potřeba rozvíjet.

Moravskoslezským krajem se v uplynulém týdnu prohnaly ničivé povodně. Ovlivní region v dlouhodobé perspektivě?

Je to opravdu smutný pohled. Věřím ale, že kraj se z této katastrofy vzpamatuje, byť to bude nějakou dobu trvat. Vlna solidarity v regionu je ohromující. I přes zdánlivou „rozhádanost“ a nesourodost názorů umíme táhnout za jeden provaz, když je to potřeba. To mě opravdu těší.

Říkáte o sobě, že jste ostravský patriot. Na co podle vás mohou být Ostravsko a Karvinsko hrdé?

Na svou minulost, která je tady neustále svým způsobem přítomná a je jednoznačně spjatá s hornictvím. Těch téměř 200 let dobývání uhlí v ostravsko-karvinském revíru je dědictví, na které nemůžeme a nesmíme zapomenout. Měli bychom na ně myslet i při tvorbě nových projektů, aby

pořád to uhelné podhoubí a dědictví tvrdé práce zůstávalo. To je totiž věc, na které tento region může stavět.

Do jaké míry se daří zachovat důlní dědictví? Ted v červenci jsme byli svědky bourání skipové věže Dolu Lazy. Šachty se zasypávají a za pár let už tu nebude možné sfát.

Většinou zde vzniknou brownfieldy a snad přitáhnou nové podnikatele. Ale třeba díky POHO parku na Dole Gabriela by měly zůstat zachovány důlní budovy, které mají kouzlo přelomu 19. a 20. století a jsou nádherné. I my tady na ČSM bychom rádi nějakým monumentem upozornili na to, co hornictví bylo. Rádi bychom zachovali možnost sfát pod zem. Na druhou stranu ne všechno je možné zachovat. Podívejte se třeba na bývalý Důl František. Tam také stojí skipová věž a zatím nenachází uplatnění.

Dřív se říkalo, že je Ostrava černá. Jaká je podle vás teď?

Zelená. Do Ostravy se pumpují nemalé peníze nejen z evropských fondů a je to podle mě na ní vidět. I nedávno otevřený studentský kampus je architektonicky velmi zajímavý. Jsem rád, že se v Ostravě rozvíjí školství. To je podle mě velice důležité pro budoucnost. Mám řadu kamarádů z jiných koutů Česka, kteří když sem přijedou, jsou překvapení, že to tady není tak zdevastované, jak čekali. Tady v Karviné je tedy na jedné straně univerzita, gymnázium a přes cestu jsou oblasti, kde žijí nepřizpůsobiví. To je fakt, ale já osobně mám i tuto syrovost našeho regionu rád.

Zůstane stále stejným regionem, když zcela zmizí doly?

Určitě. Dojde sice k přerodu z těžkého průmyslu na lehčí, ale průmyslové jádro zůstane. Ostravsko a Karvinsko je regionem pracovitých a odvážných lidí a to je potřeba využít. ■



Roman Sikora (59)

Generálním ředitelem OKD je od dubna 2022. Do firmy přišel z pozice výkonného ředitele polského černouhelného dolu PG Silesia, kde řídil organizaci všech povrchových činností. Předtím pracoval v hutnictví. Vystudoval Vysokou školu báňskou – Technickou univerzitu Ostrava, obor strojní zařízení dolů a hutí. Je držitelem titulu MBA v oboru ekonomika řízení podniků.

Zájem o hypotéky roste vysokým sazbám navzdory, banky tak nic nenutí zlevňovat

– TEXT – Martin Petříček

Tahle čísla překvapila i experty na hypotéky. Banky a stavební spořitelny poskytly v srpnu nové úvěry na bydlení celkem za 25,7 miliardy korun, což proti předchozímu měsíci představuje skok takřka o třetinu. Je to zároveň největší objem peněz, jaký banky půjčily na bydlení od začátku roku 2022.

Je to jako na houpačce, od zamrzlého trhu až po překotný růst, který může skončit vytvořením bubliny. Ta by nebyla výhodná pro nikoho, protože by nejspíš byla spojena s nutnými regulacemi a zrychleným zdražováním nemovitostí. Vysoký zájem o úvěry spolu se situací na trhu navíc dává bankám poměrně komfortní prostor, aby se snižováním hypotečních sazeb nespěchaly.

Úroky u nových hypoték se sice po více než dvou letech dostaly pod

I když nyní banky vykazují stále nižší objemy hypoték než v rekordním roce 2021, jsou spokojené. Mají výrazně větší marži.

pětiprocentní hranici, zdroje, které banky k financování úvěrů využívají, nicméně zlevňují mnohem rychleji. Zatímco aktuální nabídkové ceny se pohybují v průměru kolem 4,8 procenta, tříleté úrokové swapy – cena peněz na trhu, za kterou si banky půjčují – se pohybují kolem 3,2 procenta. To představuje hrubou marži kolem 1,6 procenta.

Banky se v nynější situaci hojí i po slabších předchozích obdobích. V letech 2020 a 2021, kdy se hypotéky prodávaly pod dvě procenta,

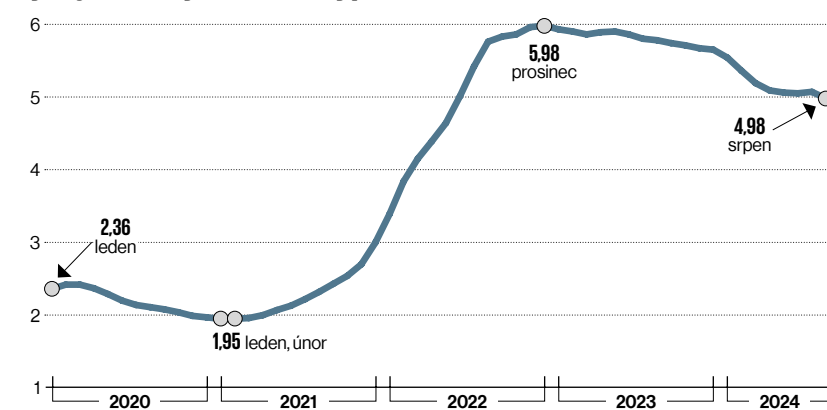
to vypadalo, že banky mají hypoteční žně. Jenže marže tehdy byly nepatrné, dosahovaly jen několika desetin procenta. S rostoucí inflací začaly poté stoupat i úrokové sazby a zájem o půjčku na bydlení se vytratil. „I když nyní banky dělají nižší objemy hypoték než v rekordním roce 2021, jsou spokojené. Z nově sjednaného portfolia úvěrů mají výrazně větší výnos,“ říká obchodní ředitel skupiny Partners Jan Brejl.

Trh může rozhybat nový hráč

K udržování drahých hypoték K udržování drahých hypoték přispívá také situace na trhu. Silná hypoteční trojka – Česká spořitelna, ČSOB Hypoteční banka a Komerční banka – drží více než 75 procent trhu a až na výjimky se ani jeden z těchto finančních ústavů v minulosti sám od sebe nepouštěl do agresivnější cenové politiky. Profilují se jako banky s širokou produktovou nabídkou, dobrým servisem, nikdy jim moc nedávalo smysl, aby se snažily prosadit cenou.

Ještě před pár lety se mezi tuto trojku snažily proniknout středně velké banky, které prahly po hypotečním byznysu a zároveň disponovaly dostatečnou kapacitou pro hladké zpracování žádostí. Spouštěly různé marketingové akce, odpouštěly poplatky, snižovaly úrokové sazby. Nutily velkou trojku, aby nějak zareagovala. A fungovalo to – hypoteční trh se stal velmi konkurenčním.

Vývoj úrokových sazeb hypoték (u nově poskytnutých úvěrů v %)



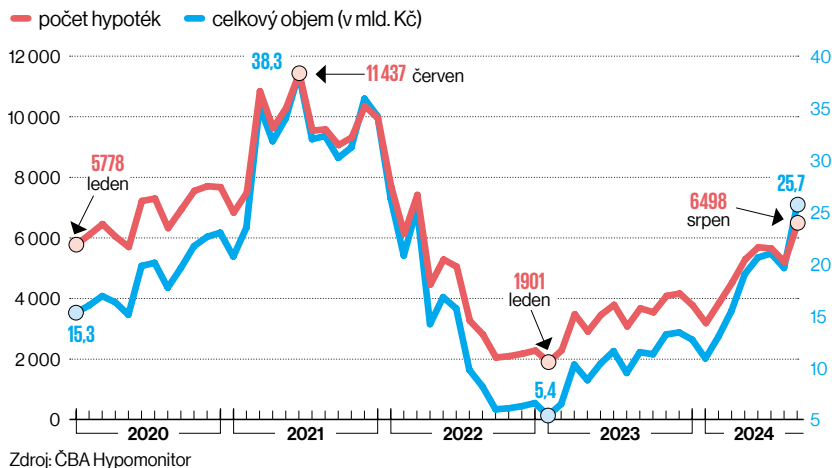
Zdroj: ČBA Hypomonitor

Postupem času však vyzývatelů začalo ubývat. Sberbank po zahájení ruské agrese na Ukrajině skončila, Raiffeisenbank se nyní soustřeďuje na to, aby bez problémů zvládla propojení s Equa bank. Moneta, mBank, Air Bank a Fio banka měly loni na nově poskytnutých hypotékách jen malý tržní podíl a Banka CREDITAS poskytování hypoték ukončila. UniCredit Bank se s takřka deseti-procentním podílem vyhoupla mezi větší banky, byť od vedoucí trojice má stále značný odstup.

„Velké banky tak nemají nyní ze středního pole významnějšího vyzývatele, který by je nutil k reakci. Nemají důvod snižovat sazby,“ domnívá se Brejl. Vypadá to, že se svým aktuálním tržním podílem jsou spokojené jak velké, tak malé banky. I je mohl velký zájem o hypotéky překvapit. Své plány většinou nastavují na začátku roku a nyní mají „splněno“. Management nemusí mít ambice půjčovat víc, změna může nastat v lednu, kdy klesá zájem o hypotéky a nastoupí nové plány.

Hypoteční specialista projektu Bidli Daniel Horňák říká, že bank na trhu je málo a že k oživení by mohl pomoci vstup nového hráče. To by se mohlo

Počty a objemy nově poskytnutých hypoték



už brzy splnit. Během prvního čtvrtletí příštího roku chce poskytování hypoték spustit Partners Banka, která oficiálně vstoupila na bankovní trh letos na jaře. S jakou politikou přijde, však zatím nechce Brejl odhalit. Dosud se banka snažila přilákat nové klienty poměrně vysokým úročením spořicíh účtů.

Aktuálně mohou banky relativně vysokou cenou odrazovat část klientů i z toho důvodu, aby je zvládly odbavovat. Právě s vyřizováním žádostí měly některé banky v minulosti problémy. Často kvůli tomu, že v době, kdy o hypotéky nebyl takový zájem,

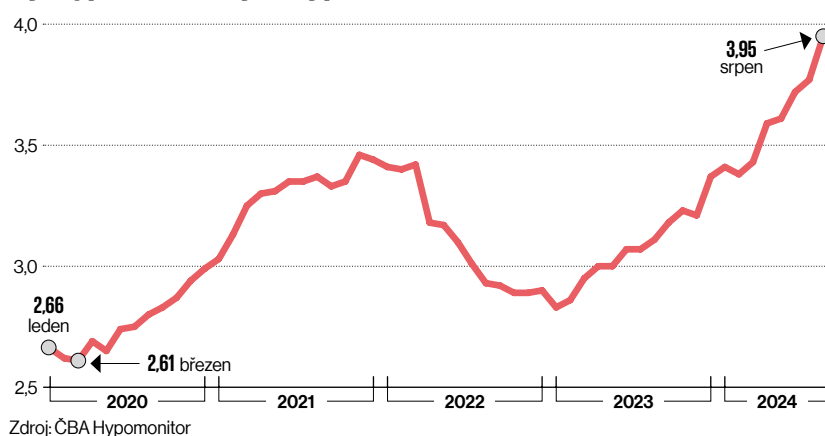
část zaměstnanců propustily nebo je přesunuly do jiných oddělení. Nyní tak nemají lidi, kteří by hypotéky zpracovávali.

Nové sankce pro přeběhlíky

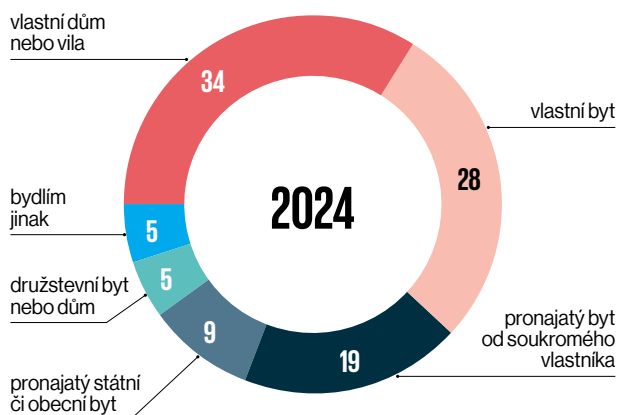
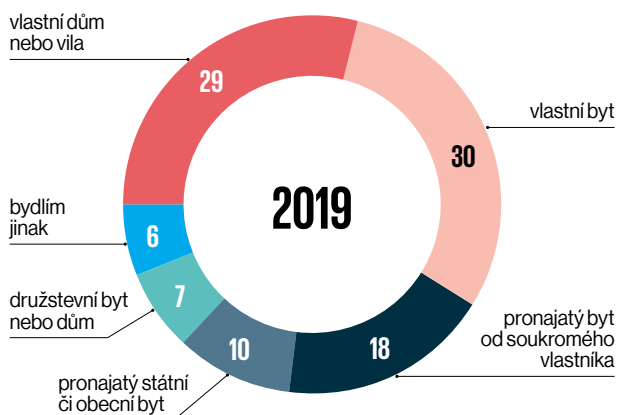
Jedním z důvodů vysokého srpnového zájmu o sjednání či refinancování hypotéky mohla být také změna v zákoně o spotřebitelském úvěru. Od září se na nově uzavřené či nově refinancované smlouvy vztahují nová pravidla ohledně předčasného splacení hypotéky. Určují, kolik mohou banky naúčtovat klientům, pokud jim hypotéku předčasně splatí a odejdou jinam. Dosud v tom panovala džungle, pravidla připouštěla jen účelně vynaložené náklady. Nově jim mohou klienti částečně kompenzovat náklady, které vzniknou, když lidé předčasně vrátí nezúročené peníze.

Banka předčasně vrácené peníze může použít na poskytnutí nového úvěru jinému klientovi. Úroková sazba se však bude obvykle lišit od té původní. V případě, že je nižší, vznikne bance ztráta, kterou si nově může u klienta nárokovat. Čím větší je rozdíl mezi těmito sazbami, tím vyšší je ztráta, a tedy i poplatek,

Vývoj průměrné výše hypoték (u nově poskytnutých úvěrů v mil. Kč)



Kde Češi bydlí (v %)



Pozn.: Reprezentativní průzkum provedený v průběhu srpna.

Zdroj: Průzkum Partners, MindBridge Consulting

kteřý klient musí uhradit. Poplatek je nicméně zastropován. Výše limitu je stanovena na 0,25 procenta z předčasně splacené jistiny za každý rok do konce fixace. Nejvýše jde o jedno procento.

Místopředseda představenstva společnosti Gepard Finance David Eim si nicméně není jistý, jak moc se tato změna odrazila v srpnových číslech. Zda šlo o přirozený vývoj, nebo snahu lidí „zafixovat“ si staré podmínky. Bude podle něj třeba ještě vyčkat, jak se bude vyvíjet zájem o hypotéky v dalších měsících.

To, že „starých“ smluv se nová pravidla nedotknou, je dalším důvodem,

proč se banky nepohrnou do snižování sazeb. „Každé snížení sazby na trhu zvyšuje motivaci klientů vzít svou hypotéku a ‚odnést‘ si ji tam, kde to budou mít levnější. Banky proto nemají zájem vyvolat cenový souboj, za který by nakonec zaplatili všichni,“ říká Eim.

Podle lidí z trhu jsou nové sankce za předčasné splacení stále poměrně malé a dřívějšímu přechodu klientů z jedné banky do druhé nezabrání. „Prakticky nic neřeší, náklady jsou symbolické, na sazby to tedy přímý vliv mít nebude,“ říká Horňák. Pokud se například klient rozhodne splatit hypotéku na čtyři miliony korun dva

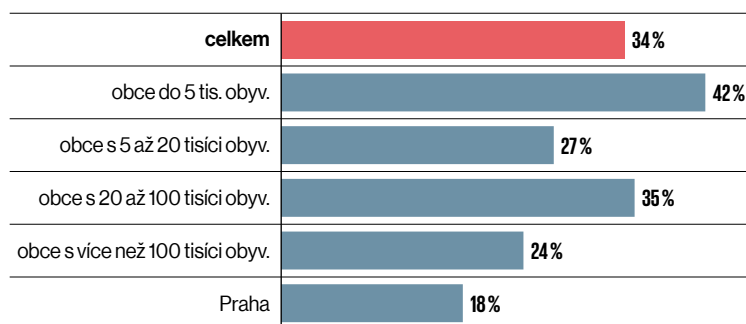
roky před koncem fixace, zaplatí nejvýše 20 tisíc korun. Budou-li v tu dobu sazby o jeden procentní bod nižší, než má klient aktuálně u původní hypotéky, vrátí se mu zaplacená pokuta díky nižší splátce za devět měsíců.

Horší dostupnost bydlení

Jak rychle tedy hypotéky půjdou dolů? „Bude záležet na ceně zdrojů, do konce roku očekávám sazby někde kolem 4,5 procenta,“ říká Horňák. Brejl dodává, že do poloviny příštího roku se budou úroky držet kolem čtyř procent, bude záležet na tom, jakým tempem

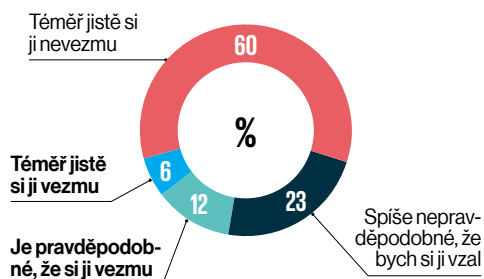
Češi a hypotéky

Kde žijí lidé, kteří spláčí či v minulosti spláceli hypotéku



Pozn.: Reprezentativní průzkum provedený v průběhu srpna.

Kolik lidí plánuje hypotéku



Zdroj: Průzkum Partners, MindBridge Consulting

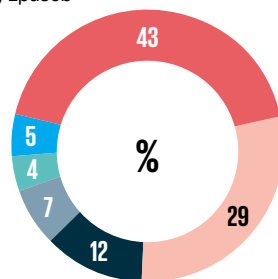
bude své úrokové sazby snižovat Česká národní banka. Promluví do toho tedy i vývoj ekonomiky. Lidé nicméně s poklesem sazeb počítají, protože preferují kratší fixace. Zhruba tři čtvrtiny hypoték jsou uzavřené s pevnou úrokovou sazbou na tři roky.

Na rozdíl od dřívějšíka už totiž delší fixace nenabízejí významně nižší úrokovou sazbu než ty krátkodobé. „Desetiletá fixace je nyní dražší. Není zajímavá sama o sobě ani s tím, že bych ji časem refinancoval. Za poslední čtvrtletí jsme nezprostředkovali ani jednu hypotéku s fixací delší než pět let,“ říká Eim. Pokud by však úrokové sazby šly nahoru, domácnosti to při situaci, kdy preferují kratší splatnost, velmi pocítí.

Aktuální čísla také naznačují všeobecné zhoršování dostupnosti vlastního bydlení. Za poslední rok stoupla průměrná velikost nové hypotéky o tři čtvrtě milionu, bezmála na čtyři miliony. To při současné průměrné úrokové míře necelých pět procent a splatnosti úvěru 30 let znamená měsíční splátku 21 tisíc korun. U dvacetileté hypotéky to je 26 tisíc.

Z jakých zdrojů Češi při koupi nemovitosti doplňují hypotéku

- Měli jsme naspořeno
- Dostali jsme hypotéku na celou nemovitost, nepotřebovali jsme jiný zdroj
- Darem nebo půjčkou přispěli rodiče
- Půjčili jsme si ještě jinde, například od známých nebo v práci
- Rodiče či příbuzní se zaručili vlastní nemovitostí
- Jiný způsob



Pozn.: Reprezentativní průzkum provedený v průběhu srpna.

Zdroj: Průzkum Partners, MindBridge Consulting

Podle nedávného průzkumu Partners a MindBridge Consulting mění složitá situace na realitním trhu postoje Čechů k vlastnímu bydlení. Ještě v roce 2019 uváděly téměř tři čtvrtiny Čechů, že je rozhodně výhodnější bydlet ve svém, po pěti letech je takto

jednoznačně rozhodnutých pouze 43 procent respondentů.

Celkově sice pořád převládá příklon k vlastnímu bydlení, ale toto přesvědčení během posledních pěti let výrazně „vychladlo“, nejnižší podpora vlastního bydlení je zejména mezi mladšími ročníky, tedy ve věkové skupině 18 až 30 let.

Složitá situace na realitním trhu mění postoje Čechů k vlastnímu bydlení. Ubylo lidí, podle nichž je výhodnější bydlet ve vlastním.

Finanční poradce Partners Ondřej Hatlapatka říká, že jde o reakci na aktuální ekonomickou situaci. „Pět let nezažíváme nic jiného než strach. Lidé nechápou, proč úrokové sazby tak podražily a proč padají tak pomalu,“ říká. Trend nicméně kopíruje situaci na evropském trhu – ziskat nemovitost budou mít šanci jen lidé s vysokými příjmy a ti, kdo ji zdědí. ■

inzerce

EK015958

VISA



Nejlepší banka 2024
ESG Počín roku

VISA



Nejlepší pojišťovna 2024
ESG Počín roku

Vyberte **počin roku bank a pojišťoven**, který vedl ke zlepšení kvality života nebo přispěl k udržitelnosti a ochraně životního prostředí.



Komunismus destruoval estetiku české vesnice víc než podobu města

– TEXT – Vojtěch Wolf – FOTO – Lukáš Biba

Dotace nejsou všespásné, říká Petr Štěpánek, od prosince 2023 šéf Centra pro regionální rozvoj České republiky (CRR), pod které spadá druhý největší dotační operační program ve státě. Cílem Integrovaného regionálního operačního programu je, aby se vyrovnala životní úroveň v různých částech republiky, jak environmentální, tak sociální a ekonomická. „Jde samozřejmě i o dostupnost infrastruktury a kvalitní architektonické a urbanistické prostředí,“ říká. Bude vždycky rád, když uvidí, že lidé z horšího regionu neutíkají žít jinam.

Pro obnovu poškozeného majetku obcí a krajů připravilo ministerstvo pro místní rozvoj 200 milionů korun v programu Živel. Už se hlásí zájemci? Na co tyto peníze mohou jít? Program spadá pod ministerstvo a Centrum pro regionální rozvoj bude dělat administrativu těchto prostředků. V tuto chvíli už má Živel alokaci 800 milionů a další zdroje se hledají. Za sebe musím říct, že je – prizmatem permanentní kritiky státu – až neuvěřitelné, že když přijde taková krizová situace, jako jsou letošní původně, stát se rozjede jako dobře namazaný stroj a řeší se jen detaily.

Ptám se ale, na co tyto peníze budou moci být využity.

To teprve upřesňujeme ve spolupráci s dalšími resorty. Naše cílová skupina je veřejná správa. Peníze tedy budou moci určitě využít samosprávy, města a obce, kraje a jim podřízené organizace. Ministerstvo pro místní rozvoj bude muset ze zákona připravit strategii obnovy velmi rychle. Role CRR je v tom, že má na postižených územích lidi a kanceláře. Díky tomu máme i přímé spojení na samosprávy, takže tam budeme pomáhat hlavně administrativně. Program Živel má svá pravidla a soustředí se na obnovu klíčové infrastruktury. Zároveň musí být komplementární k ostatním finančním zdrojům určeným na obnovu, ať už od ministerstva dopravy, od životního prostředí či MPSV.

Můžete alespoň přiblížit, na co může být použito těch 800 alokovaných milionů?

Nechci být alibista, ale voda zatím neopadla a nevíme, jaké škody povodně napáchaly a co přesně bylo zničeno. Typicky ale může jít třeba o obecní infrastrukturu, opravu poničených škol či zmíněné zničené komunikace. Identifikovali jsme i některé městské bytové domy. Musíme to sladit i s činností neziskových organizací a pojišťoven.

Integrovaný regionální operační program má pro období 2021–2027 vyčleněno přibližně 117,7 miliardy korun. Věříte, že se vyčerpají všechny peníze včas? V minulosti mělo Česko s čerpáním problém.

V minulém období 2014 až 2020 jsme úspěšně vyčerpali všechno. V současném máme předloženy konkrétní projekty pro 70 procent z vyčleněných peněz. Nedovedu si představit, že by se nevyčerpaly všechny. Jednak je v programech méně peněz než v minulosti, zároveň se zájemci už naučili žádosti dobře procesovat a umí to i odpovědné organizace.

Myslíte, že aktuální záplavy nějak změní strukturu výzev? V IROP máte například miliardy připravené na cyklostezky, silnice druhé třídy či eGovernment. Je tam nějaký prostor, jak ty peníze využít v kontextu současné katastrofy?

Jsmo k tomuto účelu schopni využít jednu z os tohoto programu, která se týká sociálního bydlení. Přizpůsobení programů možné je, ale obvykle stačí využívat jejich struktury. Jsou do nich dlouhodobě zakomponovány podmínky pro větší retenci vody. Například mohou zaplatit stavební



Z našeho programu půjdou stovky milionů například na opravy škol, obnovu poničených komunikací, ale i městských domů.



Petr Štěpánek

Od prosince 2023 šéf Centra pro regionální rozvoj. V minulosti řídil mj. Státní fond životního prostředí ČR, kde spouštěl program Zelená úsporám, nebo multimediální divizi vydavatelství Economia. Působil na několika univerzitách (aktuálně VŠCHT), realizoval projekty aplikovaného výzkumu v oblasti udržitelného rozvoje měst, smart cities a dostupného bydlení. Podílel se na přípravě strategického plánu hlavního města Prahy v Institutu plánování a rozvoje.

materiál při budování dlažby na náměstí, která má vodu zadržet. Parametry v připravovaných výzvách často řeší právě potřebu vyrovnávat se se změnami klimatu či živelnými katastrofami a IROP výrazně přispěl k tomu, že se současné povodně zvládly podstatně lépe než v minulosti. Byly to evropské peníze z Integrovaného regionálního operačního programu, které de facto zaplatily hasičům, policii a záchrance moderní techniku. Právě nasazení těchto složek zachránilo letos životy a majetek. Málokdo tuší, že by to bez peněz z unie nebylo. Celkem se bavíme o bezmála 12 miliardách korun. A dalších 9,3 miliardy je připraveno v současném období. Tyto peníze jsou naprosto zásadní.

Nehrozí tedy, že peníze z IROP půjdou nakonec na něco jiného?

Ne. Předběžné odhady škod hovoří asi o 17 miliardách a samozřejmě nejspíš ještě vzrostou. Česko má pro toto programovací období k dispozici přes půl bilionu korun, v kontextu evropských fondů nejde o nějak velkou částku a nebude to vyžadovat žádné systémové změny.

Co je vlastně cílem tohoto programu?

Cílem IROP je regionální koheze. Tedy soudržnost, aby se vyrovnala životní úroveň v regionech, jednak environmentální, ale i sociální a ekonomická. Jde samozřejmě i o dostupnost infrastruktury a kvalitní architektonické a urbanistické prostředí. Ostatně toto dotační období se

už nesoustřeďuje na kdysi omílané rozhledny a hotely, zlepšuje se i veřejné prostranství. Cílem je, aby to tam lépe vypadalo, lidem se lépe žilo a neutíkali jinam.

Není pro lidi nakonec důležitější, jestli snáze seženou dobře placenou práci, než to, že mohou jezdit po městě na kolech?

Teď budu mluvit jako architekt. Obecně dotace nejsou všespásné. Na základě empirických zkušeností umíme říct, kde se nám dobře žije a jak to místo na nás působí. Mezi architekty se dává za vzorový příklad takového skvělého místa třeba Litomyšl. Když tam přijdete, máte pocit, že je to město s kvalitou života jako někde na Západě. Jde o skoro dokonalý prostor, kde vše funguje a chybí ty příznačné červené praporky, které často vídáte v postkomunistické střední a východní Evropě. Obecně taková východní města poznáte například podle deficitu stavební kultury. Postavíme třeba školku či jinou občanskou vybavenost, ale už nás nezajímá architektura. Naštěstí jsou tu výjimky jako ve Varnsdorfu, kde zrovna postavili dokonalou školku, na kterou se tam vyplatí jet podívat. V Litomyšli zase šikovně spojili autobusové nádraží se supermarketem. Pak hraje roli samozřejmě kvalita a dostupnost zdravotní péče, zařízení pro seniory či kvalitní školství. V Česku máme relativně nízkou nezaměstnanost, byť jsou regiony, kde je práce méně. Nakonec se ale lidé rozhodují, jestli někde zůstanou, podle toho, jak se jim tam žije. Možná mám až příliš fuchidiotský pohled na věc,

ale jsem přesvědčený, že rozdíly v kvalitě života nelze vyjádřit jen lokálním HDP či mírou nezaměstnanosti, ale právě tím, jak to místo vypadá.

V programu chcete rozdělit 20 miliard na cyklostezky. To podle vás skutečně může zásadním způsobem zlepšit kvalitu života? Nebude to stát jen spousta peněz bez toho efektu?

Jen upozorním, že na cyklostezky by měla jít jen malá část ze zmíněných 20 miliard. Podpora jde na čistou a aktivní mobilitu, což je například nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel pro městskou hromadnou dopravu a tak dále. Ale pokud bych měl odpovědět na ty cyklostezky, často trávím čas v Dánsku nebo Rakousku, kde se to osvědčilo. Je to velmi udržitelná forma dopravy, ostatně dnes jsou cyklostezky infrastrukturou i pro elektrokola a koloběžky. Druhá jejich role je v tom, že do mnohých míst přivedou turisty a jejich peníze, podporují udržitelný turistický ruch. Cyklista se vždy zastaví a něco si koupí. A cyklostezky jsou oddělené od silnic, takže je tam i faktor bezpečnosti.

Když zmiňujete Dánsko – specifíkem českých měst a obcí je, že každý dům a plot vypadá jinak, zatímco v Dánsku jsou čtvrti či města více unifikované. Má váš program nějaké nástroje, jak motivovat lidi a obce k nějaké větší sladění?

Můžeme skutečně dát do podmínek vypisovaných výzev nějaké regulační parametry, není to však moc populární. Například specifikujeme, jaké stavební materiály se mohou využít. Právě v tom spočívá síla dotačních programů, že můžeme pomocí nich požadovat nadstandard, nejen stavební. Věřím, že v dalším programovacím období budeme moci například preferovat architektonické soutěže či participační postupy. Do budoucna je jedním z cílů centra dělat větší osvětu. Naší snahou je obraz takzvané hezké české vesnice. Období komunismu destruovalo české vesnice ještě víc než estetickou tvář českých měst. Přitom před válkou byl venkov i oproti ostatním evropským zemím relativně bohatý. Samosprávy často nemají kapacity, ani lidské, ani finanční. Otázka, kterou dnes politici řeší, tedy proč tu mít 6253 obcí, je tak velmi aktuální. Na druhou stranu je tu dost obcí, kde si to starostové uvědomují a například aktivně s architekturou spolupracují.

Také známe slovní spojení smart city. Nebyl to jen buzz word regionálních politiků a bankéřů, kteří to kofinancovali?

O konceptu smart city přednáším na univerzitě. Původně s tím termínem přišli environmentalisté a skrývalo se pod



„Rozdíly v kvalitě života nelze vyjádřit jen lokálním HDP či mírou nezaměstnanosti, ale právě i tím, jak místo vypadá,“ říká Petr Štěpánek.

ním město, které neprodukuje oxid uhličitý, dokonale recykluje odpad a podobně. Pak se toho ale chytli marketéři a schovala se pod to jakákoliv moderní technologie, která je ale ve skutečnosti jen klasickým technologickým pokrokem. Kde byl dřív analogový měřič, je dnes digitální.

Co to tedy podle vás smart city skutečně je?

Když jsem dělal na projektu pro Evropskou investiční banku, vytvořili jsme, co to je. Je to projekt, který nesmí mít negativní vliv na udržitelnost a v environmentálním pojetí na klima. Žádný smart city projekt tak nemůže být postaven na využívání uhlí. Musí mít přidanou technologicko-užitnou hodnotu. Tam kde není nadhodnota, není ani smart řešení. Nadhodnota znamená, že je to nad úroveň běžné normy. Proto se také neustále posouvá, co je třeba smart budova. Každých deset let vydá Evropská komise novou směrnici o energetické účinnosti budov. Co bylo smart v roce 2010, je dneska mainstreamová záležitost.

V Česku se ten pojem ale zúžil. Když vybudujete zastávku, kde si lidé mohou nabít telefon, je to smart. Je to ale skutečně dobrý příklad chytrého města?

V roce 2015 Centrum dopravního výzkumu v Brně vytvořilo metodiku pro celou republiku, co jsou smart cities. Postavilo tezi na tom, že jestli jsou města chytrá, či ne, se odvíjí od mobility, ICT a energetiky. To už je překonáno. Tato metodika totiž zapomněla na to, že ve městech žijou lidé. V roce 2019 tak Univerzitní centrum energeticky efektivních budov při ČVUT udělalo novou metodiku, která se věnuje i sociálním inovacím. V konceptu smart city je totiž třeba myslet a připravovat se i na demografické změny, protože to je největší determinant dalšího vývoje českých měst. Ta demografická změna nás totiž ovlivní více než třeba dnešní povodně. Musíme se připravit na společnost 4.0, tedy společnost, kdy budeme mít najednou více volného času a ten nějak budeme trávit. Ať se nám to líbí, nebo ne, lidé se koncentrují do takzvaných center prosperity, což u nás znamená Prahu a Brno. A to je třeba výzva pro autodopravu a právě smart cities. V tomto kontextu chytré město znamená využití autonomní dopravy či carsharingu.

Máte nějaký dobrý příklad, jak to dělat? Když ne z Česka, tak třeba odněkud od sousedů.

Dobře vymyšlené to má například Vídeň. Tam se už deset let jezdíme učit, jak to dělat a řídit. Nejde totiž tolik o konkrétní projekty, ale o to, jak to všechno uřídit. Když zůstaneme v Česku, nejlepší smart city management má Ostrava, byť ten projekt nemá v názvu smart, ale jmenuje se fajnová Ostrava. Právě Ostrava musela vyřešit jednak svůj environmentální problém jako důsledek těžby uhlí, jednak sociální výzvy spojené s jejím utlumováním. Stala se tak v Česku centrem pokroku. ■

INVESTUJTE PO BOKU RODINY JULIUS MEINL

Otevřete si cestu k investicím do exkluzivních nemovitostí v centru evropských metropolí skrze fond kvalifikovaných investorů The Julius Fund.

WWW.THEJULIUSFUND.CZ



Vítězem soutěže Nápad roku je kapesní kardiolog pro každého

–TEXT– Eva Hníková –FOTO–Kardi Ai



Výsledek ihned.

To je podle Vlastimila Hrabala, provozního ředitele Kardi Ai, výhoda zařízení propojujícího snímač EKG na hrudním pásu s elektronickou aplikací.



Pohodlné nošení, rychlé a přehledné zhodnocení rizik. Takové přednosti má zařízení firmy Kardi Ai Technologies na monitoring srdce. Start-up propojil přístroj na měření EKG v hrudním pásu s aplikací v mobilu nebo počítači. Systém s podporou umělé inteligence poskytuje cenná data uživateli i jeho lékaři.

Chytrý pás si ze soutěže Vodafone Nápad roku odnesl první cenu.

Provozní ředitel Vlastimil Hrabal uvádí, že arytmií, která může vést k srdečnímu selhání, mozkové mrtvici nebo brzkému nástupu demence,

trpí v Česku přes půl milionu lidí. Asi třetina z nich o tom neví, protože nemají žádné potíže a běžná prohlídka v ordinaci ji neodhalí. Poruchy srdečního rytmu neboli arytmie se totiž vyskytují velmi často nárazově. „Když

pacient přijde do ambulance a zaznamenáme mu EKG, mnohdy nic neodhalíme,“ potvrzuje kardiolog Marek Vícha z Fakultní

nemocnice v Olomouci.

Možnost sledovat člověka delší dobu nabízí takzvaný holter. Je to přístroj k pověšení na krk či připevnění na oblečení, většinou k němu vede šest kabelů ze snímaných míst po těle. Nosí

se nepřetržitě většinou 24 hodin. „Používání holteru není příliš komfortní, pacienti jsou omezeni v pohybu, svody mnohdy odpadávají z těla a snižuje to kvalitu záznamu,“ popisuje Vícha. Navíc se podle něj ukazuje, že přínosnější než holter na den je častější a průběžné sledování srdečního rytmu. „Když člověk použije několikrát týdně na hodinu jednoduchý záznamník, je šance zachytit arytmií větší než při nasazení holteru jednou za čtvrt roku,“ říká Vícha. U svých pacientů používá Kardi Ai už dva roky a za jeho výhodu považuje i to, že výsledky měření má k dispozici ihned, a navíc nemusí čekat na přidělení holteru.

Seriál ekonomu
Nápad roku

Hrabal upozorňuje, že se Kardi Ai osvědčilo u mladých lidí, kteří mají obtíže při zátěži. Dává za příklad hokejistu odpadávajícího při tréninku. „Nic u něj neobjevil holter ani psychologické vyšetření. Pak si nasadil náš pás a do tří týdnů byl na operačním sále,“ podotýká ředitel. Jeho firma spolupracuje se 130 kardiology. „Máme podepsanou smlouvu s EUC klinikami a s IKEM,“ říká. Zájemci si mohou zařízení koupit ve vybraných internetových lékárnách.

Klíčovým trhem při expanzi bude Indie. Je to velmi lidnatá země, kde je zdravotnictví placené pacientem a k lékařům se jezdí daleko.

Výsledek je nejen k dispozici bezprostředně po měření, ale podle Hrabala navíc i dobře srozumitelný pro laika. Ten na „semaforu“ odečte stupeň naměřeného rizika a ví, jestli je nutné kontaktovat lékaře.

Za největší úspěch z poslední doby Hrabal považuje, že Kardi Ai v září získalo evropskou certifikaci. „Jsme tak považováni za zdravotnický prostředek a můžeme jednat s pojišťovnami o případné úhradě,“ říká. Zaměstnanecká pojišťovna Škoda už zařízení z 50 procent proplácí z fondu prevence. Probíhají jednání s OZP, VZP a Pojišťovnou ministerstva vnitra.

Firma se také chystá expandovat do ciziny. Začít chce v Bulharsku, Rumunsku a v Polsku. „Jdeme tam, kde nás lidé potřebují,“ vysvětluje Hrabal s tím, že v balkánských zemích připadá více než polovina všech úmrtí na kardiovaskulární choroby. V Česku je to zhruba třetina. „Část našich

investorů je z Rumunska a Bulharska a díky nim jsme získali kontakty na tamní nemocnice, kde nyní probíhá pilotní testování,“ popisuje.

Chystá se i expanze do Asie a na Blízký východ, klíčovým trhem je Indie. „Je to velmi lidnatá země, kde je zdravotnictví placené pacientem. K odborným lékařům se často jezdí daleko,“ nastiňuje Hrabal, proč má vzdálený monitoring srdce podle něj právě tam velkou šanci na úspěch.

Start-up se zrodil při povídání u vína na zahradě. Do chodu ho uvedlo propojení expertů z různých oborů, kteří si vyměnili zkušenosti. Kardiolog Tomáš Skála probíral se svým sousedem a zároveň pacientem Stephenem Burkem, jak náročné a zdoluhavé je monitorování lidí, kteří mohou mít problémy se srdcem. Američan Burke, který přesídlil do Olomouce a rozjížděl vývojářskou firmu Sciant, nebyl spokojený s nepohodlnými řešeními. K dvojici se následně přidali technolog Pavel Digaňa a Skálův bratr, produktový designér David Skála. V roce 2022 založili firmu a po šesti měsících představili první verzi umělé inteligence. Vyvinuli chytrý pás, který člověk jednoduše nasadí a nosí na těle kdekoliv, kdykoliv a libovolně dlouho, i při námaze a zpcený.

I Hrabal stál u zrodu firmy. „Byl jsem jedním z prvních investorů,“ vzpomíná. V té době působil v cizině a do byznysu v Česku se nemohl aktivně zapojovat. Když se vrátil zpět, stalo se Kardi Ai jeho první volbou. Domluvil se se zakladateli a začal firmu řídit. „Jsem rád, že můžu pomoci s expanzí,“ říká muž, který v minulosti rozjížděl pobočku Home Creditu v Indii a na Filipínách a následně v Asii pracoval na budování fintechového start-upu Oriente. ■

Investice za půl miliardy

V sedmáctém ročníku nejstarší české startupové soutěže Vodafone Nápad roku zvítězila firma Kardi Ai Technologies nabízející zařízení schopné průběžně monitorovat srdce. Do klání, jehož mediálními partnery jsou týdeník Ekonom a Hospodářské noviny, se letos přihlásilo 137 projektů.

Druhá příčka připadla Kamile Zahradníčkové, spoluzakladatelce start-upu Lakmoos AI. Ten pomocí datových modelů automatizuje marketingové průzkumy. Pro firmy vytváří virtuální respondenty, kteří přesně simulují reálné klienty. Třetí místo obsadil Ladislav Dvořák a společnost RoboTwin, vyvíjející chytrá zařízení pro názornou výuku robotů. Pracovníkům umožňuje zaškolit roboty bez programování, rychle a flexibilně.

Genu týdeníku Ekonom získala Petra Doubková s ekologickými pracími papírky EcoHaus. Věnovala se orientačnímu běhu a vymýšlela, jak si na cestách přeprat funkční oblečení, aniž by musela odměřovat prací prášek či gel. Zjistila, že na trhu chybí produkt, který by byl účinný, ekologický a dal se jednoduše použít. Jako studentka Textilní fakulty Technické univerzity v Liberci měla povědomí o moderních materiálech, pustila se s kolegy do vývoje a uspěla. Prací papírky EcoHouse jsou už k dostání třeba v drogerii Rossmann.

Titulem Huawei Startup roku 2024 se může chlubit Infigy Lukáše Caldra a Jiřího Šizlinga. Jde o chytrou energetickou platformu pro domácnosti, která řídí fotovoltaiku, bojler, tepelné čerpadlo, chytré zásuvky či nabíjení elektroauta tak, aby vše fungovalo maximálně efektivně.

Kláním Vodafone Nápad roku od jeho založení v roce 2007 prošlo přes 2500 projektů a získaly už investice ve výši téměř půl miliardy korun.

Firmy žádají právo o pomoc. Před soud míří první spory ohledně umělé inteligence

– TEXT – Jan Beránek – FOTO – Honza Mudra

Dát firmám základní vedení a směr, aby do svých procesů vhodně zapojily umělou inteligenci. To je cílem propojení České asociace umělé inteligence, která sdružuje mnoho významných hráčů na českém trhu napříč obory, a mezinárodní advokátní kanceláře DLA Piper. O cílech a ambicích tohoto partnerství i o aktuálních otázkách spojených s umělou inteligencí a jejím využíváním a regulací pro Ekonom hovoří předseda asociace Lukáš Benzl a Tomáš Ščerba, partner v DLA Piper. Ačkoli v zavádění AI český byznys podle jejich statistik zaostává, oba zde vidí velký potenciál, zejména lidský.

O co navázáním partnerství usilujete?

Lukáš Benzl: Naše ambice a cíle nejsou vůbec malé. Jsme multioborová asociace a chceme smysluplně transformovat celou Českou republiku prostřednictvím umělé inteligence. K tomu potřebujeme silné partnery, pro které AI není novinkou a kteří si zároveň uvědomují dopady do různých oblastí. Takového partnera vidíme v DLA Piper, globální firmě s mnoha experty, zkušenostmi a nespočtem případů, ze kterých jsme schopni se učit.

Tomáš Ščerba: I my máme k tomuto spojení několik důvodů. Asociace prokázala, že má nezastupitelné místo na českém trhu, které je dáno mimořádně zajímavými členy a mimořádně zajímavými ambicemi. Stává se klíčovou platformou pro otázky umělé inteligence pro všechny zainteresované strany. My díky tomu dokážeme lépe navnímat potřeby byznysu. Asociace má mezinárodní ambice a my, díky tomu, že jsme zvyklí každodenně pomáhat společností dostat se z otěží českého trhu na piedestal evropského a často i světového, jsme schopni věci, které zde vybudovala, replikovat i v zahraničí.

Přibližte ty velké ambice.

L. B.: Z našeho pohledu není míra připravenosti českých firem na umělou inteligenci příliš vysoká. Uvědomujeme si, že to není krátká cesta a že je na ní mnoho překážek. Nejsou zdaleka jen technologické, ale například i právní,

etické. Implementace umělé inteligence do pracovního prostředí s sebou přináší i řadu změn v oblasti procesů. Naším cílem je provést české firmy AI transformací, a to efektivně a bez zbytečných ztrát. Tato transformace nemůže probíhat řadu let, musí probíhat již nyní.

T. Š.: Naše statistiky jednoznačně potvrzují, že aktuální úspory při nasazování sofistikovanějších AI technologií se zatím pohybují na úrovni nižších jednotek procent. Vidíme v tom obrovský potenciál pro změnu a jsme přesvědčeni, že díky vhodnému compliance programu, vedení projektů a smluvnímu nastavení je možné dosahovat daleko vyšších úspor a zajímavějších optimalizací.

Čím to je, že firmy umělou inteligenci neintegrují do základních procesů?

L. B.: Vidím dva až tři hlavní důvody. Aby umělá inteligence dobře fungovala, potřebuje mít data. A řada firem není dostatečně digitalizovaná. V ten moment je nasazení umělé inteligence poměrně složité. Druhou věcí je, že vývoj je doopravdy velmi rychlý a může firmy paradoxně paralyzovat, protože nechtějí investovat statisíce do technologie, aby za čtvrt roku zjistily, že řešení je může stát jen deset dolarů měsíčně. A velkým otazníkem je pro ně regulace. Ačkoliv Akt o umělé inteligenci není úplnou novinkou, jeho finální znění je známo jen několik měsíců.

T. Š.: Doplnil bych, že právě kvalita dat je zcela esenciálním prvkem při nasazování umělé inteligence. Společnosti, které nedokážou zajistit kvalitní data z hlediska jejich



Při nasazování umělé inteligence ve společnostech je zcela esenciálním prvkem kvalita firemních dat.



Lukáš Benzl

Na snímku vlevo. Je ředitelem České asociace umělé inteligence, která sdružuje více než 220 subjektů napříč obory. Má více než 18 let praxe z různých technologických firem. Zaměřuje se na osvětovou činnost kolem AI a zkoumání jejich dopadů na firmy i jednotlivce.

Tomáš Ščerba

Na snímku vpravo. Je partnerem mezinárodní advokátní kanceláře DLA Piper a jedním z předních expertů v oboru kybernetické a informační bezpečnosti. Podílel se na řadě významných projektů v oblasti telekomunikací, energetického práva a kritické infrastruktury.

struktury, úplnosti a správnosti, mají problém jak při stavění vlastního jazykového modelu, tak při využívání již existujících. Většina společností, které jsou schopny nabízet opravdu sofistikovaná řešení, nyní očekává, jak dopadne tvorba regulace týkající se odpovědnosti za nasazení umělé inteligence. Otázkou je i to, jak si poradit se zpracováním osobních údajů. Firmy, které jsou už naučeny na standardy GDPR, jsou velmi obezřetné a přemýšlejí, jak tuto problematiku zapojit do svých interních procesů.

Až nová regulace vznikne, opatrnost firem v AI se sníží?

T.Š.: Jsme přesvědčeni, že ano. Firmy díky tomu dostanou základní vedení a směr. V některých zemích, například ve Spojených státech, lze nyní dokonce pozorovat trend, kdy řada velkých korporací volá po unifikované regulaci, protože vidí, že se v rámci svých aktivit na území Evropy musí podvolit Aktu o umělé inteligenci a dalším chystaným pravidlům. Dává jim proto smysl, aby se obdobné úrovni legislativních pravidel přizpůsobily i ve své domovské zemi. Podobně Akt o umělé inteligenci inspiroval i jiné jurisdikce. Například se nyní chystá podobná a možná i přísnější regulace v Indii, což je násobně větší trh než ten evropský.

O využívání AI se už vedou různé soudní spory. Co mohou ovlivnit?

T.Š.: Autorskoprávní spory, ale nejen ty, stojící zejména na prokázání důvěryhodnosti AI modelů a transparentnosti využívání dat. Nejsou to jen Spojené státy, kde se postupně objevují zajímavé judikáty. Česká republika je v Evropě jednou z prvních zemí, která má v problematice svou judikaturu. Ty budou v budoucnu nejzásadnější, protože vysvětlitelnost AI modelu bude klíčem k tomu, aby byl systém považován za důvěryhodný a mohl být dále využíván bez nějakých nároků třetích stran.

L.B.: Z pozice byznysu bych řekl, že firmy s napětím očekávají, jak některé případy dopadnou. Některé judikáty už jsou, nejen ten český, ale i několik evropských. Týkaly se například chatbotů na webových stránkách, které nabízely nereálné slevy. Je to primárně téma pro technologické firmy a dodavatele, jelikož ti musí vysvětlovat, jak jejich AI systém funguje, ošetřit si smlouvy a edukovat trh.

Má být monitoring judikatury součástí vaší spolupráce a pomoci firmám?

T.Š.: Chceme působit, a to nejen pro samotnou asociaci, ale i pro její členy, jako právní hub, který dokáže odnavigovat rizika vyplývající z nesprávného nasazení umělé inteligence a který na evropské i světové úrovni monitoruje rozhodovací praxi. Díky tomu pak dokáže efektivně poradit, čeho se vyvarovat, a společnostem adresně a agilně pomoci.

Říkáte, že Česko zaostává. Jsou ale obory, které umělou inteligenci již nyní hojně užívají?

L. B.: Mezi ty, které velmi rychle adaptovaly generativní umělou inteligenci, patří marketing, projektové řízení či vývoj softwaru. Velké jazykové modely jsou tam již adaptovány ve vyšších desítkách procent. Nelze rovněž pominout, že například v automotive je umělá inteligence doma již řadu let. Velký růst lze pozorovat i ve zdravotnictví, kde celá řada start-upů získává certifikaci pro své prostředky, tím pádem mohou být nasazovány v nemocnicích. Obecně vidím, že míra implementace roste napříč obory, ale k nejrychlejší adaptaci došlo v oblastech, kde je generování vizuálního obsahu denním chlebem.

T. Š.: Ani právně technologický sektor nezaostává a také společnosti našeho typu dokážou investovat nemalé prostředky do nástrojů, které ulehčují a zefektivňují práci pro klienta. Využití je lze nejen při rutinních činnostech, ale nyní již i v mnoha velmi sofistikovaných. Už dávno to není jen třídění velkého množství dat. Dnes již nástroje dodají datům kontextuální rozměr a my je dokážeme rychle a efektivně interpretovat pro benefit našich klientů.

Lze se setkat i s obory, které se využívání AI dříve bránily, ale nyní se jejich přístup mění?

L. B.: Minimálně na českém trhu jde o kulturní, především filmový průmysl. Mám pocit, že na začátku byl poměrně skeptický k tomu, co umělá inteligence přinese. Jeho zastupci samozřejmě sledovali, co se dělo v Hollywoodu, kde umělá inteligence byla jedním z důvodů stávkou. Nicméně čím rozvinutější je umělá inteligence a modely schopné generovat video, tím jsou atraktivnější pro tvůrce. Ať již jde o menší snímky, hudební klipy či celovečerní filmy. V určitý moment podle mě nastane velký boom, kdy se umělá inteligence stane zcela přirozenou součástí filmové a hudební tvorby.

T. Š.: Mohu to potvrdit i z pohledu našich klientů z řad filmových studií, a to nejen těch amerických. Na počátku



Na každého dříve nebo později klikne nějaká kouzelná hůlka v telefonu a začne pak umělou inteligenci přirozeně používat.



Umělá inteligence se využívá v marketingu či projektovém řízení. Přes počáteční odpor proniká i do filmového průmyslu.

to jejich odmítání bylo až nelogické. Když však studia pronikla do tajů, co může umělá inteligence přinést a jak může jejich práci vylepšit, výrazně se těmto technologiím otevřela.

Hovoří se o potřebě zvyšovat digitální gramotnost. Jak si v tomto ohledu vede česká společnost?

T. Š.: Česká republika paradoxně měla historicky celou řadu vlastních systémů, které není jednoduché překonat a integrovat do jednoho řešení. A když stát velmi výrazně zaostává v digitalizaci svých agend, viz například současný stav digitalizace podle zákona o právu na digitální služby, o to méně jsou digitalizováni a v informační gramotnosti vzděláni samotní lidé jako koncoví uživatelé. To se následně projevuje i v oblasti umělé inteligence.

L. B.: Z aktuálních dat z průzkumu agentury Ipsos vychází, že přibližně třetina Čechů si vyzkoušela nějaký chatbot, často pouze ze zvědavosti. Zároveň ale zhruba polovina má z umělé inteligence nějaké obavy. Myslím si, že se to bude zlepšovat, jelikož lidé objevují, jak lze umělou

inteligenci používat. Stává se integrální součástí nástrojů, které používáme. Na každého dříve nebo později klikne nějaká kouzelná hůlka v telefonu a začne tak umělou inteligenci přirozeně používat.

Jaký je potenciál Česka prosadit se v umělé inteligenci a digitalizaci mezinárodně?

T.Š.: Je zde per capita největší počet expertů na kybernetickou bezpečnost a obecně programátorů. Je tady velmi intenzivní technické zázemí, je tady potenciál mladých mozků, schopných dobře uchopit příležitost, v programování i implementaci. Je to momentum doby, které už se vůbec nemusí opakovat. Když to nadšení nevyprchá a budeme schopni využít tento potenciál a zajistit propojení s kyberbezpečnostními experty, může Česká republika v ekonomických ukazatelích i v obecném well beingu získat unikátní postavení. Není to ale samozřejmost a je třeba tomu jít naproti, ať už inkubátory či přístupnou legislativou v oblastech, kde je generování vizuálního obsahu denním chlebem.

Co se musí stát, abyste spolupráci třeba za dva roky vyhodnotili jako úspěšnou?

T.Š.: Perfektním výsledkem by bylo, kdyby se Česká republika stala přívětivou zemí pro nasazování umělé inteligence, která láká investory, aby tady chtěli působit, díky příznivému regulačnímu prostředí, právní jistotě a co nejmenšímu množství compliance překážek. Potěšilo by nás i to, kdyby po těch dvou letech byla informace o využívání umělé inteligence založená na faktech, a ne na domněnkách, předsudcích a strašení. Nakonec budeme rádi, když přilákáme další společnosti s unikátními projekty, které dokážeme využít ve prospěch nás všech.

L.B.: Vidím cíle stejně. Jen bych doplnil k pojmu země přátelské k umělé inteligenci: my máme doopravdy šanci to ovlivnit a možnost zasloužit se o to, že to tak bude, jelikož hlas asociace, navíc s takovým partnerem, jako je DLA Piper, dále sílí. Data, zkušenosti a informace, které tu jsou, a z různých oborů, by měly formovat prostředí a zasloužit se o to, že budeme zemí, která bude sympatická pro lokální firmy a atraktivní pro zahraniční investory. ■

inzerce

FM
FORUM MEDIA
24

Elita marketingu, komunikace a médií

v jeden den na jednom místě v Praze!

7. 11.
O2 universum, Praha

REZERVACE



Pořadatelé
a odborní partneři:



Hlavní partneři:



Partneři:



Hlavní
mediální
partneři:



Česká televize



Mediální
partneři:



Objednat hotový program a čekat na něj nefrčí. Software se dnes vyvíjí jinak

– TEXT – Martin Petříček – FOTO – Honza Mudra

Vmnoha firmách stále převládá manuální práce, a to i v činnostech, které by bylo možné jednoduše automatizovat.

V debatě týdeníku Ekonom, kterou lze zhlédnout na webu www.ekonom.cz, zazněly příčiny toho, že domácí průmysl je při zavádění automatizace a dalších softwarových prvků do výroby pozadu. Diskutující pojmenovali i hlavní překážky ke změně tohoto stavu a shrnuli nejdůležitější věci, na které by si firmy při digitalizaci měly dát pozor.

Ředitel společnosti DataLite Marek Linhart upozornil, že firmy mnohdy nemohou investovat do digitalizace tolik peněz, kolik by bylo třeba. S omezeným rozpočtem lze získat jen něco. „Pokud se digitalizace neprovede důkladně, nepřinese to benefity, které od ní zákazník očekává,“ řekl. V každém případě radí postupovat systematicky. Ve chvíli, kdy zákazník plánuje rozsáhlejší transformaci, která by s sebou nesla velká rizika, dává smysl rozdělit projekt a postupovat po etapách.

Na začátku každé zakázky je třeba zvolit vhodný model spolupráce mezi dodavatelem softwaru a klientem. U klasického přístupu nazývaného waterfall je rozsah projektu dopředu přesně definován včetně všech požadavků klienta a podoby výsledného produktu. Klíčovým prvkem je jeho dodání v daném čase a s danými náklady. Tento model využívají

především velké korporace či stát pro veřejné zakázky, postupně se však od něj už upouští.

Často ovšem nejsou (a ani nemohou být) dopředu jasné všechny detaily vyvíjeného produktu. Software se dělá za pochodu a zadání se proměňuje – jde o agilní metodu založenou na těsné spolupráci zadavatele s vývojáři. Zpočátku mohou mít obě strany rozdílné představy. Pavla Vybíralová z advokátní kanceláře Legitas upozornila, že smluvní dokumentace by měla obsahovat například způsoby komunikace a samotného testování vyvíjeného produktu. A třeba také někoho, kdo rozhodne, zda je po každém kroku vše v pořádku, a je tedy možné se posunout k další etapě.

Když děláte vývoj na zakázku, často přesně nevíte, jak výsledek bude vypadat. Není to jako stavba domu.

Obtížie je třeba ihned hlásit

Zakladatel společnosti Edhouse Radoslav Slovák přidal, že ve smlouvě nemůže být všechno, byť ze začátku se bez ní nelze pochopitelně obejít. Důležitý je vztah s klientem a postupné budování důvěry. Podaří-li se to, bude podle něj vývoj softwaru postupovat mnohem rychleji a efektivněji. „Když děláte vývoj na zakázku,

často přesně nevíte, jak výsledek bude vypadat. Není to stavba domu, kde musí být přesně jasné, kam se položí cihla a jak dlouho trvá postavit jeden šár,“ vysvětlil Slovák.

Součástí vztahu musí být i férové a otevřené jednání. Vývojáři například nesmí tajit problémy, na které při programování narazí. Klient by zase měl okamžitě říct, když něco není podle jeho představ. „Každý softwarový projekt se v určité fázi dostane do potíží,“ potvrdil hlavní softwarový architekt společnosti Thermo Fisher Scientific Michal Talanda. Nejen kvůli tomu, že jde o komplexní záležitost, do níž jsou často použity složité technologie, ale také kvůli tomu, že zákazník může získat jasnou představu o produktu až v průběhu zakázky.

Je to i jeden z důvodů, proč tento brněnský výrobce mikroskopů, který si nechává dělat software na zakázku, dává přednost agilnímu přístupu. „Při použití klasického waterfallu se přijde na potíže až na konci. A obvykle se jich nakupí víc na sebe,“ upozornil Talanda. U agilní metody naopak vývojář dostává rychlou zpětnou vazbu – s klientem se setkává každý týden či dva týdny. „Problémy se odhalí brzo, dokud jsou ještě malé. A díky tomu se rychle vyřeší,“ dodal.

Je dobré také udělat přípravnou fázi, kdy se dodavatel s klientem domlouvá na konkrétnějších požadavcích. Pomůže to předejít



Debaty Ekonomu o digitalizaci ve firmách a vývoji softwaru na zakázku se zúčastnili (zleva): ředitel společnosti DataLite **Marek Linhart**, advokátka Legitas advokátní kanceláře **Pavla Vybíralová**, hlavní softwarový architekt společnosti Thermo Fisher Scientific **Michal Talanda** a zakladatel společnosti Edhouse **Radoslav Slovák**. Debatu moderoval zástupce šéfredaktora **Martin Petříček**.

nedorozuměním na konci projektu. „Na začátku také řekneme rámcový rozpočet, díky přípravné fázi se ale dopracujeme k přesnější částce. Zjistíme, co přesně budeme dělat,“ uvedl Linhart. Při tvorbě rozpočtu se obvykle počítá s rezervou kolem 20 procent celkové platby, takže naplánovaná suma by měla zahrnout případné požadavky klientů navíc.

Jak spočítat návratnost

Pro vývojářské firmy je vždy důležité, aby zákazníkům ukázaly, co jim software přinese, a spočítaly předpokládanou návratnost. „Je to klíčová součást každé zakázky. Software si nikdo nekupuje, aby se s ním chlubil na golfu jako se značkovými hodinkami nebo luxusním autem. Musí klientovi vždy do byznysu něco přinést,“ porovnal Slovák. Náklady na vývoj softwaru by se podle něj měly vrátit do pěti let, protože životnost softwaru – i s průběžnou údržbou – je maximálně deset let.

Edhouse pracuje na několika projektech Thermo Fisher, podle Talandy jedním z přínosů nového softwaru je, že zrychluje výrobu. Její podstatnou součástí je i seřizování mikroskopu a kontrola, zda funguje správně. Co kdysi dělal operátor ručně, nyní zastane automatický program. „Zkrátíme-li výrobní čas mikroskopu třeba z osmi týdnů na šest, umožní nám to expedovat jich o čtvrtinu víc,“ vyčíslil softwarový architekt.

Zákazníkem Edhouse je i rožnovský výrobce čipů onsemi. Tam jde o software pro kontrolu waferů, tedy polotovaru, z něhož se následně vyrábějí čipy. Dopředu se zjistí, zda je wafer kvalitní, a tak není třeba čekat s testy na samotný hotový čip.

DataLite zase pracuje pro řadu telekomunikačních firem, například

pro Nordic Telecom nahrazuje několik vnitrofiremních systémů jedním komplexním. Firma se díky tomu zbavila zbytečného papírování a zefektivnila komunikaci se zákazníky.

V debatě Ekonomu také zaznělo, co všechno by firmy měly zvážit při rozhodování, zda investovat do vlastních specialistů či zda si nechat software vyrábět externím dodavatelem. Experti mluvili i tom, kdy je pro firmy lepší zvolit „krabicové“ řešení a vývoj na míru. Podrobně se řešily i právní aspekty smluv, například jak nejlépe ošetřit autorská práva či jak licencovat software, který vznikl pro někoho na zakázku, či jak zabezpečit, aby dodavatel softwaru nevynesl, co se v souvislosti se zhotovením zakázky dozvěděl o byznysu svého klienta. ■

Partneři:



To nešťastné úmrtí. Mladí bankéři na Wall Street chtějí lidštější pracovní dobu

Velké americké banky zavádějí programy na vylepšení, nebo aspoň sledování zaměstnaneckých podmínek investičních bankéřů.

–TEXT– Vojtěch Wolf –FOTO–Midjourney AI

Pokračování známého filmu Wall Street má podtitul Peníze nikdy nespí. Realita amerických burzovních trhů je, že nespí nejen peníze, ale ani investiční bankéři. Jejich standardní pracovní doba je i více než 100 hodin týdně, což je v průměru více než 14 hodin denně. Květnová smrt pětaticetiletého Lea Lukenase z Bank of America na krevní sraženinu ale spustila změnu. V reakci na rostoucí obavy z důsledků extrémní pracovní kultury v investičním bankovníctví zavádějí největší banky v oboru, JPMorgan a Bank of America, opatření, která mají nadměrnou pracovní dobu mladších bankéřů omezit.

Podle deníku Wall Street Journal zavádí banka JPMorgan pro většinu juniorních investičních bankéřů limit 80 hodin týdně a druhá jmenovaná vytvořila nový nástroj pro měření pracovní doby – podrobně zmapuje, kdy a jak moc její zaměstnanci pracují.

Douglas Walters, vedoucí partner náborové agentury GrayFox Recruitment specializované na zprostředkování práce ve finančním sektoru, v rozhovoru pro agenturu Reuters už před časem uvedl, že Lukenas chtěl z Bank of America odejít kvůli náročné pracovní době a obrátil se právě na jeho společnost. Jak Walters uvedl, jednou z klientových otázek bylo, zda je 110 hodin odpracovaných za týden ve finančním odvětví považováno za obvyklou věc.

Nová funkce: specialista na wellbeing

Bank of America má dlouhodobě zavedený systém sledování vyhoření, interně známý jako bankéřský deník. Zaměstnanci, kteří odpracovali více než 100 hodin týdně, měli absolvovat kontrolu u personálního oddělení. Podle zjištění

listu Wall Street Journal ovšem byla tato pravidla často porušována a v některých případech nadřízení instruovali své podřízené, aby údaje o skutečné pracovní době zkreslovali.

Banka nedávno aktualizovala protokol o evidenci pracovní doby, který nařizuje mladším zaměstnancům v USA denní zaznamenávání hodin, čímž nahrazuje předchozí týdenní systém. Tento vylepšený nástroj vyžaduje podrobné informace o probíhajících obchodech, pracovních úkolech a dohledu ze strany starších a zkušenějších bankéřů. Kromě toho umožňuje juniorním bankéřům označit svou pracovní kapacitu na stupnici od 1 do 4, což poskytuje komplexnější pohled na jejich pracovní závazky v reálném čase.

Reakce přišla i z jiných bank. Jak minulý týden informoval list Financial Times, největší americká banka podle aktiv a v různých záležitostech často i průkopník bankovního odvětví JPMorgan jmenovala Rylanda McClendona do funkce globálního spolupracovníka a vedoucího analytika investičního bankovníctví, aby na juniorní bankéře dohlížel. McClendon bude v nově vzniklé roli „pomáhat podporovat jejich wellbeing a spokojenost, stejně jako jim bude dopomáhat dosahovat

Investiční bankovníctví je po desetiletí synonymem pro 100hodinový pracovní týden ve stresujícím prostředí, kde jsou v sázce desítky milionů dolarů ze sjednaných prodejů.



**Přepřacování,
vyhoření, ale
někdy i smrt.**

Přesčas na Wall Street si vybírají svou daň. Banky se to teď snaží změnit a omezují pracovní dobu na 80 hodin týdně.

skvělých výsledků – skvělých pro banku, klienty i je samotné“. Tak to alespoň stojí v memorandu, o kterém již dříve informovala stanice CNBC. To je pro investiční bankovníctví, které je již po desetiletí synonymem 100hodinového pracovního týdne a vysoce stresujícího jednání, velká změna.

Na akci pro investory se šéf banky JPMorgan Jamie Dimon zmínil o „tomto nešťastném úmrtí“ a řekl, že se banka zabývá věcmi, ze kterých by se mohla poučit. Nicméně i při zastropování pracovní doby pro juniorní bankéře na 80 hodin týdně existují z nového pravidla výjimky. Například neplatí v případě, že bankéři zrovna pracují na „živých obchodech“. Proti Lukenasově smrti stojí také fakt, že při některých transakcích mohou být v sázce desetimiliony dolarů na poplatcích ze sjednaných prodejů.

Do postele ve tři hodiny ráno

Rozhodně nejde o první případ, kdy zběsilé pracovní tempo na Wall Street podnítilo různé snahy o zlepšení zaměstnaneckých podmínek v odvětví. Mimo jiné například po smrti stážisty Bank of America Merrill Lynch v Londýně v roce 2013 a pak v roce 2021, kdy skupina juniorních analytiků investičního bankovníctví v Goldman Sachs

sestavila prezentaci dokumentující jejich náročnou pracovní dobu.

Informace z ní se začaly šířit na sociálních sítích a pro mnohé laiky bylo překvapení, když zjistili, že tito lidé pracují více než 95 hodin týdně. Bankéři vyjadřovali frustraci z toho, že jdou obvykle spát kolem třetí hodiny ráno a pak mají pouze pět hodin spánku, než jdou zase do práce. Mladší analytici uváděli, že na pracovišti zažívají týrán, což podle nich negativně ovlivňuje jejich duševní a fyzickou pohodu.

V důsledku toho prohlásil David Solomon, generální ředitel Goldman Sachs, že investiční banka bude prosazovat „pravidlo soboty“, podle kterého zaměstnanci nebudou muset pracovat od pátku 21:00 do neděle 9:00, opět s určitou výjimkou. Solomon tehdy v hlasové zprávě rozepsané zaměstnancům banky řekl, že je to něco, co „naš vedoucí tým a já bereme velmi vážně“.

Mnoho starších investičních bankéřů podle Financial Times popisuje, že pracovní kultura se v průběhu let zlepšila. Zároveň však upozorňují na to, že volání po lepších podmínkách může být v rozporu s předpokladem klientů. Ti se domnívají, že při vysokých poplatcích, které si banky za své investiční služby účtují, jsou jim bankéři kdykoliv k dispozici. ■

Deglobalizace nutí technologické firmy šít své produkty na míru lokálním trhům

Právníci JetBrains bodovali už potřetí v řadě v soutěži Podnikový právník. To z firmy dělá český unikát.

– TEXT – Alžběta Vejvodová – FOTO – Lukáš Biba

Příběhy společností, jako je JetBrains, potvrzují, že Česko má v oblasti IT dobrý základ. Firma vyvíjející inteligentní softwarové nástroje pro vývojáře je dnes známá po celém světě. Kontrakty má i s největšími hráči na technologickém trhu – v Americe nebo v Číně. Právní podporu jí zajišťuje stále převážně český právní tým pod vedením Vladimíra Krasuly.

Jaké otázky obvykle řeší právníci technologické společnosti?

Především tvoříme podmínky pro naše produkty. Naším největším úkolem je napsat právní dokumenty obecně srozumitelným jazykem. Dokonce jsme zvažovali pojmout některé i obrázkovou formou. Hodně řešíme smlouvy se zákazníky, s partnery, máme technologická partnerství s Googlem, s Microsoftem a dalšími velkými technologickými firmami. Pak také řešíme interní nastavení v rámci firmy, interní governance a nastavení procesů. Například máme hodně smluv o mlčenlivosti. Vytvořili jsme tedy jednostránkovou vzorovou smlouvu, a když mi teď někdo řekne, že takovou smlouvu chce, tak mu jen pošlu link a on vyplní standardizovaný formulář. Z kontroly, která



Evropské začínající firmy brzdí přehnaná regulace. Američané to mají tak, že nechají firmy rozjet byznys a teprve pak ho zregulují.

čistého času trvala hodinu, máme standardizovaný proces, který trvá v řádu minut. Takto naši práci zrychlujeme.

Co jsou největší výzvy vašeho oboru?

Těch výzev je hodně. Největší je určitě regulace – evropský AI Act nebo čínské prozatímní ustanovení o AI. Nejde ale zdaleka jen o předpisy týkající se umělé inteligence. Když řešíme smlouvu s větším zákazníkem, tak abychom ji uzavřeli, musíme vyhovět požadavkům ESG, bezpečnosti, požadavkům na lidské zdroje a tak podobně. Smlouva už je dnes ve výsledku menší než její přílohy. Také deglobalizace je jedna z věcí, která ovlivňuje naši práci. Snažíme se přizpůsobit naše produkty lokálním podmínkám.

Jaké nároky klade deglobalizace na práci podnikového právníka?

Teď jsme to v praxi mohli všichni vidět, když byly uvedeny nové iPhony. Jejich výbava se lišila v Evropě a v Americe. My zatím nejsme na té úrovni, že bychom museli v našich produktech dělat speciální změny pro každý trh. Ale třeba v Číně už je děláme. Čínský trh je totiž velmi specifický v komunikaci. Jedou na WeChatu, na master aplikaci. Není to vůbec jako u nás, že máme Facebook na komunikaci a bankovní aplikaci na placení a jdeme na stránky e-shopu, abychom si něco koupili. Oni všechno dělají v jedné aplikaci. Pokud by náš produkt neměl plug-in na WeChat, tak by byl pro Číňany mrtvý, nedostali by se k němu nebo jenom ve velmi omezené míře.

Dá se očekávat, že regulace postupně zcela změní povahu produktů?

Je to možné, protože státy si uvědomují tíhu a dopad technologií. Třeba v Indonésii zavedli povinnou registraci firem



Vladimír Krasula

Je vedoucím právního týmu ve společnosti JetBrains, který získal titul Podniková právní kancelář v letošním ročníku soutěže Podnikový právník. V roce 2022 stanul mezi oceněnými sám Krasula, když získal titul v kategorii Perspektiva. Dlouhodobě se zabývá IT právem a jeho koníčkem jsou technologie. Před nástupem do JetBrains pracoval v České spořitelně nebo Honeywell Aerospace.

poskytujících služby informačních technologií. Pokud by jí neměly, odepřely by úřady přístup uživatelům z Indonésie k užívání té služby. Cílí to primárně na velké poskytovatele, jako je Facebook, nicméně my jsme pod tuto regulaci spadli také a museli jsme se registrovat. Jediný, kdo nejde cestou tolika regulací, jsou Američané. IT firmy se tam v důsledku toho přesouvají a umisťují tam svá vývojová centra.

Máme se tedy opravdu obávat toho, že Evropa ztratí před Amerikou kvůli regulaci konkurenceschopnost?

Ano, pokud si to včas neuvědomíme, tak nám skutečně ujede vlak. Ty největší IT firmy, se kterými spolupracujeme, většinou nejsou z Evropy. A pokud z Evropy jsou, tak jsou to většinou firmy, které byly založené v úplně jiné

dekádě. Máme v Evropě spoustu lidí, kteří mají opravdu dobrý podnikatelský záměr, ale už od založení start-upu a získání financování to mají těžší než v Americe. Američané to mají tak, že nechají firmy rozjet byznys a teprve pak ho zregulují.

Očekáváte, že spolu s rozvojem umělé inteligence dojde k ještě většímu zpřísnění regulace?

Regulace jde ve více směrech. Tak třeba evropská regulace, které se přezdívalo omnibus, změnila požadavky na vlastnosti softwaru z pohledu vad ve vztahu ke spotřebitelům. Digital Service Act zase říká, co máme dělat s nelegálním obsahem, a zavádí nám nové povinnosti. Naopak umělá inteligence na většinu uživatelů nemusí mít vůbec dopad. My ale nejsme ten případ. Máme vlastní službu s umělou inteligencí, takže budeme zasaženi i AI Actem.

Ve svém právním týmu máte 38 lidí. Jak velký tým to v českých podmínkách je?

Na české poměry je velký. V tomto ohledu můžeme spíše konkurovat advokátním kancelářím. Ale rozhodně ještě pořád nejsme největší.

Jste ale poměrně hodně vidět. Loni v Podnikovém právníkovi bodovala vaše kolegyně Kristýna Tranová, předloni jste byl oceněn vy. To není úplně obvyklé. Čemu takový úspěch přepisujete?

Tomu, že firma JetBrains hodně vyrostla a nabrala nové lidi. Když jsem nastupoval před pěti lety, měla nějakých 790 zaměstnanců. Dneska je nás zhruba 2500. S tím, že firma roste, nás dohání regulace. Ze začátku se jako start-up soustředíte primárně na byznys. My jsme ale už ve fázi střední až velké firmy. V takové fázi už musíte regulaci řešit, protože případné chyby vás mohou připravit o velký majetek. A to se neobejde bez dobrých právníků.

Před koncem loňského roku čelila firma JetBrains oznámení Národní agentury pro bezpečnost USA, že hackeři pracující pro ruskou rozvědku využívají slabiny v jejím softwaru. Co to pro právní tým vaší společnosti znamenalo?

Primárně řešíme odpovědnost. K tomuto problému jsme se sami přihlásili a řešili jsme ho se zákazníky. Sami jsme ho oznámili úřadům. Ty ho pak daly do svého věstníku, ale bylo to až ve chvíli, kdy u většiny zákazníků bylo vše vyřešeno stažením bezpečnostní aktualizace. Ale jinak samozřejmě v běžném provozu řešíme, aby nás naše podmínky kryly, a klademe důraz na nastavení bezpečnostní politiky. ■

Přestaňte hltat. Snížíte riziko obezity i srdečních onemocnění

Studie ukazují rozdíly mezi prospěšnými a škodlivými stravovacími návyky. Radí víc žvýkat a nerozptylovat se při jídle četbou, zvuky ani hrami.

– TEXT – Petr Kain – FOTO – Shutterstock

Snídání do sebe hodíte za běhu, oběd zhltnete za pět minut a stejně rychle spořádáte večeři. Podobné stravovací návyky vám ušetří asi pár minut denně, ale dost možná si zkrátíte život o několik let. Podle výzkumů se u rychlých jedlíků zvyšuje pravděpodobnost obezity, tím pádem roste riziko, že se u nich vyvine metabolický syndrom. Což je stav, kdy se u člověka vyskytne současně několik nemocí či příznaků. Vedle obezity i vysoký krevní tlak, zvýšená hladina glukózy v krvi a zvýšená hladina krevních lipidů, konkrétně cholesterolu.

Všechny tyto faktory zvyšují riziko srdečních onemocnění a mrtvice.

K tomuto závěru došli vědci z Hirošimské univerzity, poté co sledovali po dobu pěti let 642 mužů a 441 žen, které označili buď za pomalé, normální, nebo rychlé jedlíky. Zjistili, že u bezmála 12 procent rychlých jedlíků se rozvinul metabolický syndrom. Totéž se stalo jen u 6,5 procenta lidí, kteří jedli běžným tempem.

Když lidé jedí příliš rychle, časem se u nich může také rozvinout cukrovka 2. typu. Je to proto, že rychlé stravování

Jídlo v chůzi, nebo dokonce v běhu je způsob, jak svému zdraví vysloveně neprospět, v horším případě si přivodit nepříjemné zdravotní potíže.



může způsobit kolísání hladiny cukru v krvi, což zase může vést k inzulinové rezistenci. Tělo pak nemůže snadno vstřebávat glukózu v krvi, takže nakonec potřebuje stále více inzulinu, aby se glukóza dostala do buněk.

Žvýkat, žvýkat, žvýkat

Souvislost mezi rychlým stravováním a nezdravým životním stylem je známá již delší dobu. Když jíte rychle, tělo nemá šanci dát mozku signál, že jste nasyceni. To, jak se cítíme plní nebo hladoví, regulují dva hormony – ghrelin vyvolává pocit hladu, zatímco leptin nám dává pocit sytosti. Jakmile uvidíme, ucítíme a začneme jíst jídlo, trvá zhruba 20 až 30 minut, než se leptin aktivuje. To znamená, že když konzumujeme potraviny příliš rychle, přijímáme více jídla, než skutečně potřebujeme – leptin nemá dostatek času, aby se aktivoval a řekl nám, že už máme dost.

Studie provedená na více než třech tisících mužích a ženách v Japonsku (kde je studium vlivu rychlého stravování populární) zjistila, že ti, kteří jedli rychle a pokračovali v jídle, dokud se nenasytili, měli třikrát vyšší pravděpodobnost nadváhy než ti, kteří jedli pomaleji. Potvrdila to i jiná studie, která zkoumala změny hmotnosti u 529 mužů v průběhu osmi let. Rychlí jedlíci přibrali oproti pomalým více než dvakrát tolik.

U hltačů jídla se také může častěji vyskytnout pálení žáhy – studie na zdravých lidech, kteří byli požádáni, aby snědli jídlo o 690 kaloriích buď za pět, nebo za 30 minut, zjistila, že ti, kteří jedli rychleji, měli 12,5 epizody refluxu ve srovnání s 8,5 epizody u těch, kteří jedli pomaleji.

Jiná studie, pocházející z Číny, zjistila, že lidé sníží svůj kalorický příjem o více než 10 procent, pokud jídlo žvýkají čtyřicetkrát, ve srovnání s lidmi, kteří jej spolknou již po 15 žvýknutích. K podobnému závěru došel i další vědecký experiment, v němž 30 mladých žen dostalo velké talíře těstovin. Ukázalo se, že když porci snědly během devíti minut, zkonsumovaly 649 kalorií, zatímco když musely sousto žvýkat až dvacetkrát a konzumace se tak o pár minut protáhla, klesl počet zkonsumovaných kalorií na 579.

Nedostatečné žvýkání navíc vede k tomu, že se jídlo dostane do žaludku ve velkých kusech. K jejich správnému trávení je proto zapotřebí více žaludečních kyselin. Kromě toho, že to vyžaduje větší metabolické úsilí, způsobuje to také nepříjemný pocit těžkosti a zažívací potíže. Po spolknutí se potrava přesune do střev, kde ji trávicí šťávy a enzymy dále rozkládají, a pokud potrava nebyla dostatečně rozložena žvýkáním, jsou tyto následné kroky pod časovým tlakem a z potravin tak člověk může získat méně

živin. Nemluvte o tom, že při hltání jídla dochází k takzvané aerofagii, tedy polykání nadměrného množství vzduchu, což má za následek nepříjemné trávicí potíže, jako je nadýmání, říhání nebo plynatost.

Co tedy dělat, abychom tempo jídla alespoň o něco zpomalili? První jednoduchou radou je více žvýkat. Lidé by se měli snažit každé sousto před polknutím dvacetkrát až třicetkrát rozžvýkat. Jednak to pomáhá trávení, jednak umožňuje tělu rozpoznat signály sytosti. Jídlo bychom měli také krájet na menší kousky a po každých několika soustech se napít.

Trvá zhruba 20 minut, než dá tělo mozku signál, že jsme nasyceni. Když jíme příliš rychle, přijímáme tedy více jídla, než kolik ve skutečnosti potřebujeme.

Při jídle zpomalit a nerozptylovat se

Jsou tu i další okolnosti stolování. Vědci radí, abychom se při jídle nerozptylovali zbytečnými vnějšími podněty. Jinak řečeno, měli bychom se vyhnout například sledování televize či sociálních sítí, nebo dokonce odpovídání na e-maily. To vše totiž může rozptylovat a opět zabránit tělu a mozku, aby se dohodly, kdy už zkonsumovaného jídla bylo dost. Příznačně to doložil jeden experiment, při kterém se ukázalo, že lidé, kteří u oběda hráli na počítačovou hru Solitaire, toho pak k večeři snědli podstatně více než strávající soustředící se na svůj pokrm.

Hodně také pomáhá soustředit se na samotný proces konzumace jídla. Nejenomže člověk poté jí pomaleji, ale sní toho podstatně méně. Ukázal to pokus, pro nějž si psychologové vybrali 48 lidí trpících obezitou. Rozdělili je na dvě skupiny a dali jim sníst oběd. Jedné skupině pouštěli hlas, jenž jedlíkům nakazoval, aby věnovali pozornost jídlu. Druhá skupina pak poslouchala audioknihu, jež s jídlem nijak nesouvisela. Druhý den psychologové oběma skupinám naložili na talíř pořádnou porci jídla a sledovali, kolik toho snědí. Lidé, kteří den předtím poslouchali instrukce nabádající je, aby se věnovali jídlu, toho spořádali o třetinu méně než ti, kteří předtím poslouchali audioknihu. ■



Volkswagen ID. Buzz: Výkon vzhůru, cena dolů

– TEXT – Jakub Stehlík – FOTO – Jakub Stehlík

Kdyby při nákupu auta hrál důležitou roli poměr ceny a roztomilosti, ID. Buzz by za sebou nechal relativně početný peloton konkurence. Ale ani poměr ceny a vnitřního prostoru pro něj nedopadá vůbec špatně, třeba kufr je dokonce o fous větší, než má dodávkový obřík Citroën ë-Berlingo v prodloužené verzi. Ten se prodává za podobnou cenu, ačkoliv má podstatně menší baterii a tím i dojezd.

Když zkraje minulého roku dorazil elektrický ID. Buzz do showroomů, automobilka za něj chtěla bez pár drobných nejméně 1,6 milionu korun.

Teď jeho cena začíná o 450 tisíc níž. A to na stylové retro auto vrhá docela jiné světlo.

ID. Buzz je navíc z trochu jiného těsta, než běžné dodávky přestavěné na osobní verze bývají. Ačkoliv jej s legendární T1 z konce 40. let minulého století ve skutečnosti vůbec nic nepojí, atmosféru původního busíku vystihla jeho moderní interpretace dokonale. Včetně pocitu, že řidič sedí nad předním kolem a za čelním sklem auto končí, ačkoliv je ve skutečnosti sedadlo od přídělí vzdálené mnohem dál. To aby posádku chránila dostatečně mohutná deformační zóna.

Volkswagen v autě zúročil dlouholeté zkušenosti s obytnými přestavbami. Interiér tak nabízí prvky, které nejsou zcela běžné a ještě zpravidla šetří místo, třeba držáky nápojů složené ve schránce v dolní části přístrojové desky. Nebo bytelné plato v kufru, které spolu se sklopnými opěradly zadních sedadel tvoří základ lůžkové úpravy. Stačí už jen karimatka a spacák, aby tu pohodlně přenocovali dva lidé.

ID. Buzz je o něco kompaktnější než jeho benzinový protějšek Multivan, najít ve městě příhodné místo k parkování však ani při délce 4,7 metru není vždy jednoduché. Pak je tu také bezmála dvoumetrová šířka karoserie, která pro změnu omezuje výběr míst při stání kolmo k chodníku. S výškou 193 centimetrů to může být pak o nervy ve starších podzemních garážích.

Ke cti však automobilce slouží, jak skvěle umí využít obestavěný prostor.



Malá přední kapota je výklopná, motor však trůní nad zadní nápravou.

Místo tu našla jen nádobka na vodu do ostřikovačů.



Kdo si nyní ID. Buzz objedná, **dostane už modernější verzi infotainmentu i větší baterii** s využitelnou kapacitou 79 kWh.



Kufr má pevnou dvojitou podlahu, po sklopení sedaček se tu dá ve dvou lidech docela pohodlně přespat.

Technické parametry

Volkswagen ID. Buzz Pro (MY 2025)

Motor: elektrický nad zadní nápravou

Výkon: 210 kW / 286 k

Toč. moment: 560 Nm

Zrychlení 0–100 km/h: 7,6 s

Max. rychlost: 160 km/h

Komb. spotřeba: 19 kWh/100 km

Cena: od 1 149 000 Kč

Vnější rozměry vozu se uvnitř beze zbytku přetaví ve vzdušný interiér s rovnou podlahou, kam se pohodlně vejde pět lidí. A k tomu ještě nemusí přemýšlet, co před cestou na dovolenou nechají doma.

Týdenní průměrná spotřeba za horkého počasí dosáhla hranice 18 kWh, což je o něco níž, než udává výrobce. S plnou baterií se tedy dá ujet přes 400 kilometrů, přičemž doplnění energie na rychlonabíječkách netrvá věčnost – při temperované baterii se dobíjecí výkon pohybuje po dlouhou dobu nad 100 kW. O poznání pomalejší je pak nabíjení střídavým proudem, tady je maximum 11 kW.

V konfigurátoru automobilky už lze objednat modernizovanou verzi Buzze za nezměněnou cenu, která nabídne mimo jiné silnější motor, vyšší kapacitu trakční baterie, rychlejší infotainment, otevírací okna v zadních dveřích a volitelně šest sedadel. A také o čtvrt metru delší verzi LWB s možností sedmimístné úpravy, ta v ceníku začíná na 1,2 milionu korun.

Příchod omlazeného modelu do Česka však nabírá lehké zpoždění, čeká se na dodávky tepelného čerpadla, které až dosud Buzz vůbec nenabízel. Tuzemské zastoupení Volkswagenu tuto úspornější variantu topení rovnou zařadilo do standardní výbavy, první várka aut s čerpadlem je však očekávána až koncem roku. ■

Kolik protopí Češi

Začíná topná sezona. V Česku je teplo domova energeticky náročnější než ve většině evropských zemí, včetně některých severněji položených. Po předloňských šocích se růst cen paliv zastavil, elektřina, plyn a dřevo letos dokonce zlevnily. Citelněji zdražují pouze teplárny.

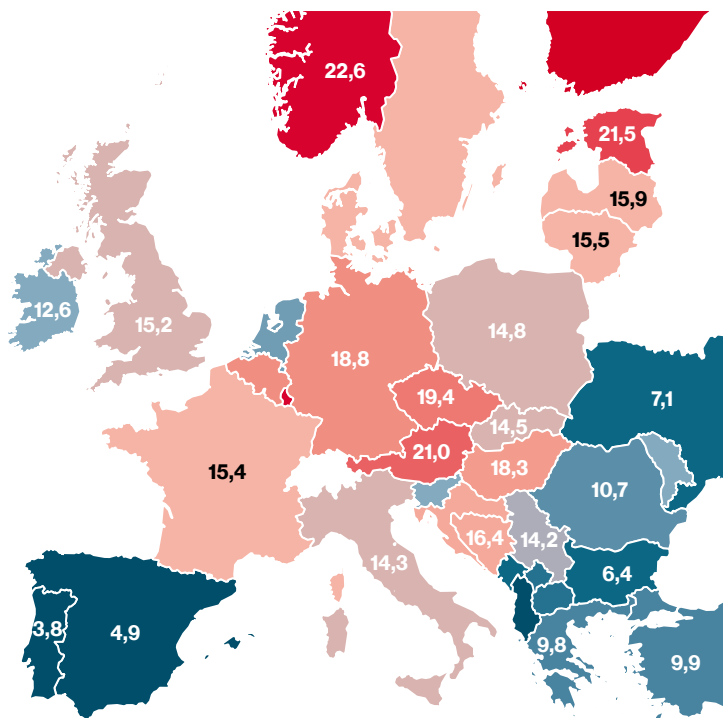
– INFOGRAFIKA – Michal Janko, Jaroslava Bělovská – ILLUSTRACE – Shutterstock



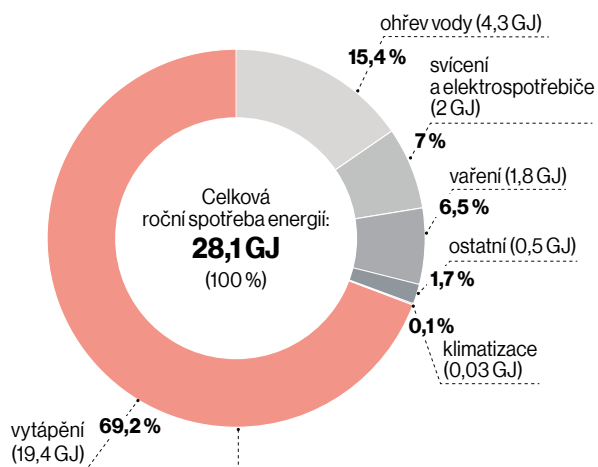
Spotřeba energie na vytápění

(v GJ na obyvatele, údaje za rok 2022 nebo nejnovější dostupné)

4,3 14,3 (průměr EU) 24,3



Podíl vytápění na celkové spotřebě energií v českých domácnostech (2022)

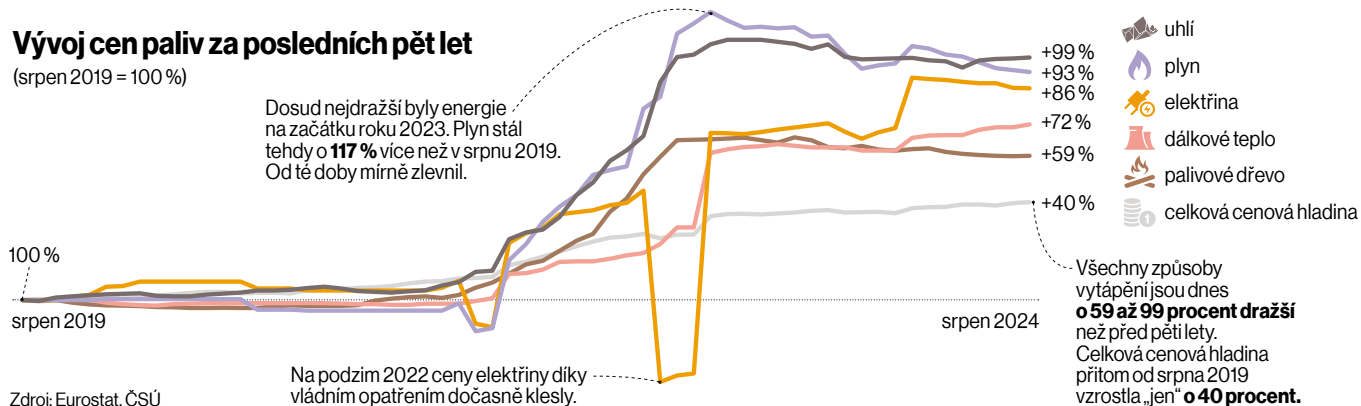


Na **vytápění** padnou **více než dvě třetiny** celkové energetické spotřeby tuzemských domácností.

Vývoj cen paliv za posledních pět let

(srpen 2019 = 100 %)

Dosud nejdražší byly energie na začátku roku 2023. Plyn stál tehdy o **117 %** více než v srpnu 2019. Od té doby mírně zlevnil.



**BRNO
CONVENTION
BUREAU**

BRNO ZÁŘÍ VÁNOČNÍMI VEČÍRKY

Uspořádejte i váš na jižní Moravě



brnoconvention.cz

Kontaktujte nás,
poradíme vám nezávisle
a zdarma.

SKODA

Nová Škoda Octavia

Známa ikona, nový příběh



Velkoodběratelské
výhody již od 2 vozů



Největší prodejní
a servisní síť



Fleetový
konfigurátor



Zaměstnanecký
program

již od
569 900 Kč s DPH

Nejprodávanejší firemní vůz **Škoda Octavia** přijíždí v novém – s **modernizovaným designem** přední masky, pokročilými **asistenčními systémy** a vylepšené Matrix-LED světlomety, které neoslnují protijedoucí vozy. Vyberte si z **široké palety motorizací** a obohatte svou firemní flotilu o **liftback** či **combi** i ve sportovní verzi **RS**. Zjistěte více na **skoda-auto.cz**.

Fotografie je pouze ilustrativní.

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Octavia ve variantě liftback a combi: emise 111–163 g/km; spotřeba 4,2–7,2 l/100 km.

STAVBA



Proměny kanceláří

Sídla firem postavená po revoluci procházejí zásadní architektonickou přeměnou.

Školy v divočině

Italská architektka staví školy v zapomenutých částech peruánské džungle.

Designové výtahy

Nemusí jen přepravovat osoby z patra do patra. Mohou přinášet i estetický zážitek.



PREFA SOLAR



PREFA SOLAR STŘECHA BUDOUCNOSTI

PREFA integrované solární panely SDP kombinují odolnou střešní krytinu a fotovoltaický systém v jednom produktu. Fotovoltaické články jsou elegantně integrovány do střešního panelu PREFA, který chrání váš dům a zároveň vyrábí elektřinu ze sluneční energie. Inovativní produkt PREFA je k dispozici ve dvou různých velikostech ve vysoce kvalitní barevné povrchové úpravě P.10 v oblíbené černé barvě.



CZ.PREFA.COM/SOLAR

Se silnými týmy aktivně utváříme stavebnictví budoucnosti.

Tradici stavebního řemesla propojujeme s moderními metodami výstavby a inovativními technologiemi. Aktivně pracujeme na pokroku s ambicí být průkopníkem udržitelné výstavby. Zárukou vysoké kvality služeb a úspěšné realizace stavebních projektů pro naše zákazníky jsou naši zaměstnanci, do jejichž profesního i osobního rozvoje investujeme.

Věříme, že základním předpokladem úspěšného stavebního díla je spolupráce postavená na partnerství a otevřené komunikaci.

Jsme součástí nadnárodního stavebního koncernu STRABAG, který svou činností pokrývá všechny oblasti služeb ve stavebnictví od developmentu, přes realizaci staveb a výrobu stavebních materiálů a po facility management.

www.strabag.cz



Přidejte se k nám!

Více informací o kariérních příležitostech ve STRABAGu naleznete pod QR kódem.

Portfolio našich služeb pokrývá všechna stavební odvětví a zahrnuje zejména:

- Silniční a dálniční stavby
- Výstavba a rekonstrukce mostů
- Dopravní terminály, zkušební a letištní plochy
- Administrativní budovy
- Budovy a haly pro vědu, vzdělávání a kulturu
- Obchodní domy, nákupní a multifunkční centra
- Nemocnice, sanatoria a domovy pro seniory
- Průmyslová a logistická centra
- Bytová výstavba
- Hotelové komplexy
- Sportovní haly, hřiště, cyklostezky
- Monolitické konstrukce
- Rekonstrukce historických budov
- Tunelové stavby
- Vodohospodářské stavby

STRABAG
WORK ON PROGRESS

OBSAH

Proměny

8-14

Některé kancelářské komplexy jsou sice relativně nové, nespĺňují ale už kritéria současné doby. Proto prochází přeměnou.



Udržitelnost staveb

16-17

Studie TOP 15 % přináší výsledky toho, jak si stojí Česko v energetické úspornosti budov.

Materiály budoucnosti

20-22

Dům ze slupek od rýže nebo houbového mycelia? Inovativní technologie přináší do stavebnictví stále nové prvky.



Exoskelety

24

Ochranné pomůcky dovedou ulevit při vysoké fyzické námaze, snižují únavu a chrání proti zraněním.

Rozhovor

26-32

Pochází z Itálie, ale srdcem je Peruánka. Architektka Marta Maccaglia už 13 let žije v Peru a staví tam školy pro děti z amazonské džungle.



Příběh firmy

34-38

Výtahy jako prostor pro výjimečný estetický prožitek. Právě tak je koncipuje firma Vimislicki elevators.



Moderní města

40-45

Po městech se budeme podle Michala Postráneckého během několika málo let běžně pohybovat pomocí vznášedel.



MB-79N / MB-86N / MB-104 Passive
ENERGETICKY ÚSPORNÁ OKNA

MB-77HS / MB-SKYLINE TYPE R / MB-82HS
PANORAMATICKÉ POSUVNÉ DVĚŘE

STÍNÍCÍ TECHNIKA
ZALUZIE, ROLETY, SCREENY

MB-OPENSKY 120 / MB-OPENSKY 140
BIOKLIMATICKÁ PERGOLA

**ALUPROF – VÁŠ DŮM
S VÝHLEDEM DO BUDOUCNOSTI**



Moderní komíny

46-49

Komíny pro pasivní stavby si žádají větší preciznost vyhotovení i dodržení bezpečnostních zásad.

Veřejné stavby

50-55

Divadlo v České Lípě i knihovna v Rožnově pod Radhoštěm prošly rukama brněnských architektů. Ti oba objekty proměnili na designově atraktivní, ale i funkční prostory.



Požární ochrana

56-60

Každý dům začne dříve či později hořet, pokud se podcení elektroinstalace a revize. Problém může být hlavně u rekonstrukcí.

Zimní zahrady

62-66

Jsou prostorem pro relaxaci, vyhovují pokojovým rostlinám. Zároveň se v nich můžeme celoročně kochat pohledem ven.



Inzerce

TERRAN

BAREVNÝ SVĚT STŘECH

Ať už Vás baví...

...káвовá Mocca,

podmořský Korall,

rudý Merlot,

nebo tajemný Carbon



www.terran.cz

Od velkých prosklených hliníkových fasád po hliníkové pergoly a zimní zahrady. ALGLAS roste a mění své portfolium, říká jeho zakladatel Václav Stehno

V rozšíření vidí Václav Stehno přirozený růst firmy. „Společnost roste a s ní také portfolium našich služeb. Jsem rád, že se můžeme posouvat dál,“ říká v rozhovoru Václav Stehno.



Od založení ALGLASu uplynulo už osm let. Co se za tu dobu změnilo?

Změnilo se hodně. Z malé montážní firmy jsme vyrostli ve společnost, která je schopná dodat kompletní opláštění jakékoliv budovy přesně na míru. Také jsme vstoupili do technologicko-stavebního koncernu THIERRA. Jsme tak součástí větší organizace a můžeme se podílet na ještě větších a zajímavějších stavbách. Pokud se budeme bavit o číslech, pak oproti roku 2016, kdy jsme ALGLAS založili, se nám povedlo navýšit obrát o stovky procent. Máme za sebou plejádu velkých projektů, například rekonstrukci Automatických mlýnů v Pardubicích, Jurkovičovy Teplárny v Bratislavě nebo nákupního centra Futurum v Brně. A na řadě dalších skvělých projektů stále pracujeme.

Chystáte nějaké novinky?

Aktuálně stojíme před jakýmsi milníkem. Kromě velkých zakázek na opláštění budov se chceme soustředit také na menší projekty, jako jsou nyní hliníkové pergoly nebo zimní zahrady.

Proč jste se rozhodli rozšířit portfolium?

Firma roste, a tak může růst i nabídka služeb, které poskytuje. Daří se nám dobře, máme stabilní základnu zkušených zaměstnanců a chceme, aby majitelé rodinných domů měli možnost pořídit si na zahradu kvalitní designovou pergolu nebo zimní zahradu z hliníku, se kterým umíme pracovat. Jedná se navíc o přirozený vývoj ALGLASu.

Proč jste se rozhodli začít zrovna s pergolami a zimními zahradami?

Podle průzkumů lidé až 90 procent svého života stráví v interiéru. Ať už doma, v kanceláři, v obchodě nebo třeba v autě. Není to škoda? Pergola je přirozené prodloužení obytného prostoru směrem do zahrady. Hliníkovou bioklimatickou pergolu je navíc možné využívat nejen v létě, ale téměř po celý rok. Přizpůsobí se skoro jakémukoli počasí. Ranní kávu nebo naopak večerní skleničku vína si tak lidé mohou vychutnat na čerstvém vzduchu vlastně kdykoliv.

Je potřeba se o hliníkovou pergolu nějak speciálně starat?

To je podle mě jedna z největších předností hliníkové pergoly. Hliník je materiál budoucnosti – lehký, odolný a prakticky bezúdržbový. ALGLAS jako expert na práci s hliníkem garantuje, že pergoly jsou vyrobeny z těch nejkvalitnějších materiálů, které odolají náročným podmínkám i zubu času. Ať už jde o silný vítr, déšť nebo ostré sluneční paprsky, pergola bude stát pevně a ochraňovat své majitele po celá léta. Hliníková konstrukce navíc nabízí výhodu vysoké odolnosti vůči korozi, což je záruka, že pergola zůstane krásná a funkční po dlouhou dobu.

Jaké jsou další výhody hliníkové pergoly?

Kromě toho, že pergola z kvalitního hliníku, kterou dodává ALGLAS, dělá svým majitelům prostě a jednoduše radost, také výrazně zvýší hodnotu celé nemovitosti. Kdyby v budoucnu majitelé plánovali dům prodat, díky pergole nebo zimní zahradě za něj dostanou více peněz. Hlavní rozdíl u hliníkových pergol

je typ střechy. Pokud je střecha pergoly otvíratelná, jedná se o tzv. bioklimatickou pergolu, která umožňuje regulaci světla, tepla a cirkulace vzduchu pod pergolou. Jednodušší a cenově dostupnější jsou pergoly a přístřešky pro auta s pevnou střechou.

Hodí se hliníkové pergoly do všech zahrad a ke všem domům?

Určitě. Vzhled hliníkové pergoly může být různý. Dokážeme pergolu přizpůsobit tak, aby se hodila kamkoliv. Vynikne u moderní novostavby i u staršího řadového domku. Pergoly nabízíme v různých barvách a s rozmanitým vybavením.

Jaké vybavení je možné do pergoly nainstalovat?

Integrované osvětlení, posuvné stěny, vytápění nebo třeba automatické ovládání stínění – to vše může být součástí pergoly. Díky těmto vychytávkám si lidé mohou užívat venkovní prostor po celý rok, ať už za slunečného letního dne nebo během chladného podzimního večera.

Jak složitá je montáž hliníkové pergoly?

V porovnání s montáží hliníkového opláštění na nákupní centra nebo kancelářské budovy je to hračka. V ALGLASu máme tu výhodu, že můžeme těžit ze zkušeností z velkých zakázek. Díky tomu pro nás montáž pergoly není žádná věda. Naši specialisté pergolu zaměří a pokud nejde o složitý atyp, dodáme ji za čtyři až pět týdnů. Samotná montáž pak zabere u standardních zakázek zhruba dva až tři dny. V pondělí začneme sestavovat a ve středu už si lidé vychutnají pod pergolou večeri.

Kanceláře stárnou. Rekonstrukcí bude přibývat





Danube House – první kancelářská budova pražského areálu Riverside Karlín projde po 20 letech kompletní rekonstrukcí.



Téměř třetina všech kanceláří v Praze je starší 20 let a přestává vyhovovat současným požadavkům nájemců. První kancelářské budovy postavené po sametové revoluci už prošly kompletní rekonstrukcí, aby si udržely bonitní nájemce. Další je nyní následují.



Jedním z objektů, které brzy projdou stavebním zásahem, je například Danube House, ikonická nárožní administrativní budova v Praze-Karlíně. Ta v době svého dokončení v roce 2003 patřila mezi špičky ve smyslu technologií, pracovního prostředí i architektury. Danube House stejně jako sousední – o dva roky mladší Nile House navrhl americký ateliér Kohn Pedersen Fox.

Aktuálně dostane Danube House zbrusu novou fasádu, nové výtahy či technologická vylepšení, jako je inteligentní ovládání osvětlení. Změny se dotknou i atria, kde vzniknou nové salonky, studovny, auditoria, lezecká stěna a cvičební prostory. Uživatelům budou nově k dispozici také dvě soukromé zavěšené zasedací místnosti

Danube House získá novou terakotovou fasádu. Budova je kvůli plánované rekonstrukci asi z poloviny neobsazená, její vlastníky nájemníkům nabídli náhradní prostory.

s výhledem na řeku, sdílená zasedačka, balkony, zimní zahrady nebo střešní terasy.

„Některým budovám postaveným před 15–20 lety dobíhá původní životnost a pronajímatelé teď stojí před zásadním rozhodnutím, zda je nechat kompletně zrekonstruovat,“ říká Jana Vlková, ředitelka oddělení office agency a workplace advisory v poradenské společnosti Colliers. Odkládat stamilonové investice už nepůjde dlouho, protože čím dál více firem při své činnosti zohledňuje udržitelnost provozu a plnění ESG cílů a touto optikou pohlíží i na pronájem kanceláří.

To je i případ mezinárodní auditorské, daňové a poradenské společnosti Forvis Mazars, jež dlouhá léta sídlila ve 30 let staré budově IBC v Karlíně. Letos na jaře se přestěhovala do zcela nového projektu Port7 v Holešovicích, který se řadí mezi



Inzerce

EK015727

STŘÍKANÁ POLYURETANOVÁ IZOLACE

UŠETŘETE AŽ **70% NÁKLADŮ!**

- ✓ Nejlepší izolace na trhu
- ✓ 12 let zkušeností v izolacích
- ✓ Přijatelná cena
- ✓ Rychlost realizace
- ✓ Profesionální přístup
- ✓ Stabilní společnost



NEZÁVAZNÁ POPTÁVKA ZDARMA NA

[PURPENOVAIZOLACE.CZ](https://www.purpenovaizolace.cz)

+420 777 288 151 | martin@purpenovaizolace.cz

nejudržitelnější kancelářské budovy nejen v Česku, ale i Evropě.

Uhlíková stopa

„Vedle designu a technologické vybavenosti jsme při výběru nových kanceláří rovněž kladli důraz na nejnovější standardy v oblasti udržitelnosti, kde bychom rádi šli příkladem,“ uvedl Milan Prokopius, řídící partner Forvis Mazars v Česku. Přesunem do nových prostor tak firma mimo jiné snižuje svou uhlíkovou stopu.

Podle evropské směrnice CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) mají velké firmy povinnost zveřejňovat zprávy o udržitelnosti v několika oblastech, včetně například snižování spotřeby energií a vody. Po roce 2026 se tento nefinanční reportingu bude vztahovat i na menší firmy.

„Stěhování do udržitelnější budovy může firmě pomoci, například při snaze snížit spotřebu energií a vody, vylepšit vlastní uhlíkovou stopu nebo zvýšit spokojenost zaměstnanců,“ komentuje Zuzana Rozsivalová, manažerka služeb v oblasti ESG ve Forvis Mazars. Firma zároveň sama poskytuje služby v oblasti udržitelnosti a nefinančního reportingu.

Developerem projektu Port7 je švédská Skanska, jež se na stavby šetrné k životnímu prostředí zaměřuje. „Firmy si reportují svůj dopad na životní prostředí, jaký druh energie spotřebávají, jaký podíl tvoří obnovitelná energie, kolik vyprodukují odpadu...“ vyjmenovává Eva Nykodymová, manažerka Skansky.

„A pokud firma sedí ve starém domě, který má vysoké nároky na energetickou účinnost, a daný

“

Stěhování do udržitelnější budovy může firmě pomoci. Například ve snaze vylepšit si vlastní uhlíkovou stopu.

Atrium se stane živým srdcem Danube House.

objekt vám tato data ani neumí dát, reálně v něm nemůže sedět, protože už jí to mateřská společnost ani nedovolí.“

Zastaralé domy neobstojí

Podle sdružení Prague Research Forum je v Praze volných necelých osm procent z celkových 3,95 milionu metrů čtverečních kancelářských ploch.

Trh by větší konkurenci ustál, ale výstavbu nových budov posledních pár let brzdí drahé financování. Developeri až na několik výjimek staví jen pro předem zaslíbené nájemce. Přitom poptávka firem po lokalitách jako Anděl nebo Karlín převyšuje nabídku.

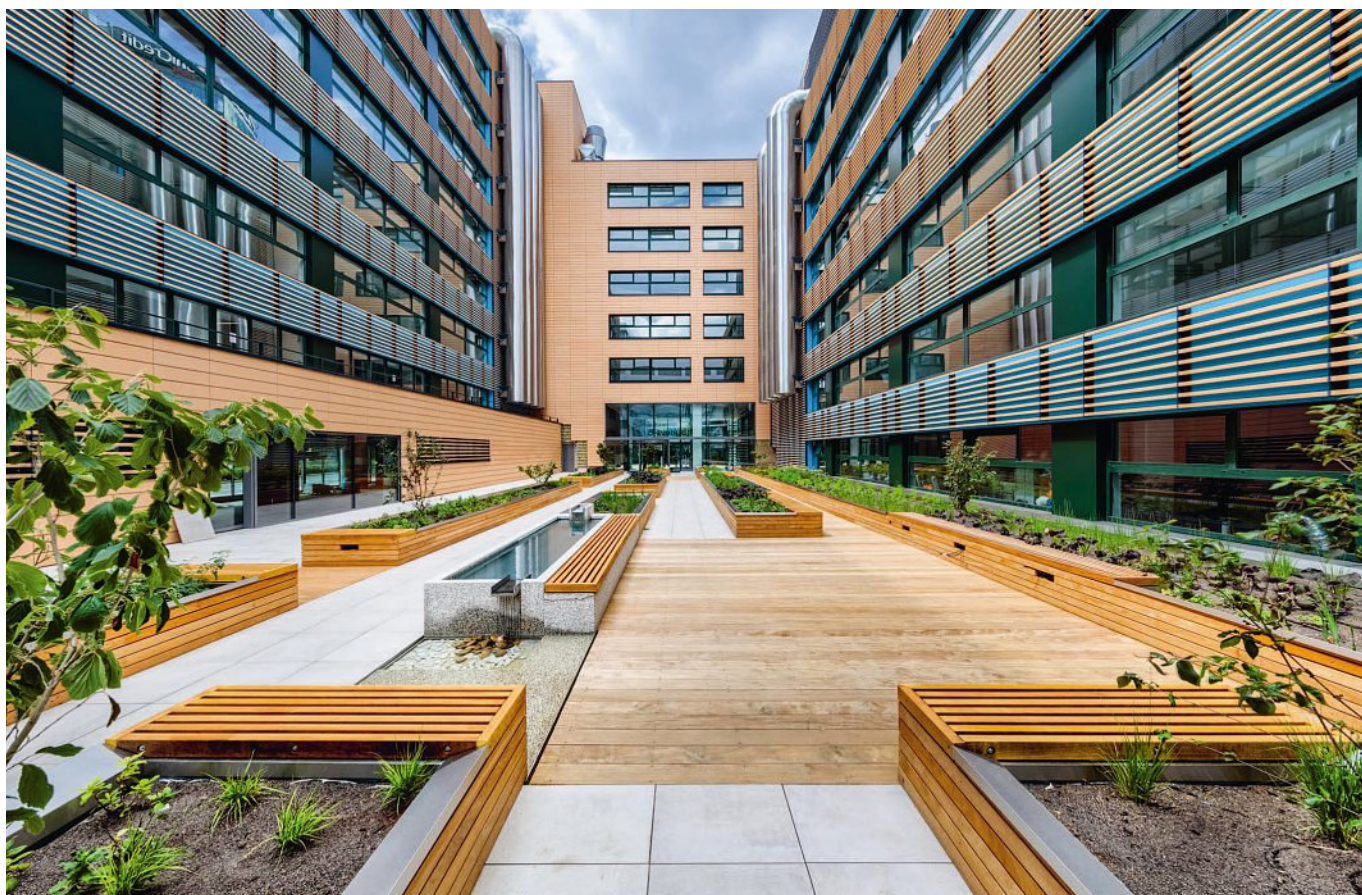
Nejnovejší kancelářská budova na Andělu vyrostla v roce 2022 naproti smíchovskému pivovaru a už je pronajatá. Pokud chce firma do této lokality, vybírá z možností ve starších domech, které se od sebe nijak podstatně neliší.

Přítom pořádnou rekonstrukcí, jež obnáší hlavně výměnu technologií, je možné dostat starší dům na úroveň novostavby. Tato možnost se podle Vlkové z Colliers aktuálně nabízí vlastníkově budovy Idea Office Building (dříve známé jako Anděl 16), která zůstala po odchodu Hello Bank! víceméně prázdná.

„Mají teď příležitost do budovy investovat a poté ji pronajmout za 18 až 18,5 eura za metr čtvereční a měsíc,“ říká Vlková. Zmíněná budova a srovnatelné kancelářské prostory se přitom v této části Prahy dnes nabízejí o dvě eura levněji.

Karlínský Danube House po dokončení rekonstrukce zvedne nájemné ještě o více. Objekt se





totíž svým standardem přiblíží před třemi lety dokončeným kancelářským budovám Mississippi House a Missouri Park, které ve stejné lokalitě postavila společnost CA Immo. V těch se dá třeba pomoci čidel automaticky vychladit zasedačku na jednání a po jejím skončení v místnosti teplotu opět změnit, aby se zbytečně neplýtvalo energií.

Dvojice domů získala jako jedna z mála nejvyšší stupeň mezinárodně uznávaných certifikací LEED a Well, jež hodnotí vliv budov na životní prostředí a lidské zdraví. Do komplexu se stěhovala světová zdravotnická firma Novo Nordisk ze starší kancelářské budovy Hadovka v Praze 6 právě kvůli lepšímu ESG skóre.

Nejvyšší úroveň certifikace LEED má ambici získat po rekonstrukci i dvacet let starý Danube House. Stejně jako všechny nemovitosti od CA Immo bude i Danube House ze 100 procent napájen z obnovitelné elektřiny.

Brumlovka

Celkovou rekonstrukci už mají za sebou také například nejstarší domy byznysového areálu Brumlovka. Revitalizace budovy B z roku 1999 developer Passerinvest Group dokončil před třemi lety. O tři roky dříve získala nový kabát budova A z roku 2002, v níž má svou centrálu Moneta Money Bank. Passerinvest většinu nemovitostí v areálu Brumlovky vlastní a zájem firmy bylo



Budova B - jedna z nejstarších administrativních center areálu Brumlovka, už je v novém hávu.

udržet standardy kanceláří i výši nájemného na srovnatelné úrovni.

„Dříve šlo o konkurenční výhodu, dnes je to spíše o tom, že by se budova mohla stát do budoucna nepronajitelnou,“ říká Eduard Forejt, ředitel developmentu v Passerinvest Group. I Forejt potvrzuje, že velké korporace sledují své ESG cíle. Na Brumlovce jich sídlí hned několik – od UniCredit Bank a Monety Money Bank přes Microsoft a O2 až po ČEZ.



Passerinvest nyní stojí před rozhodnutím, zda jít do kompletní rekonstrukce administrativní budovy Villas z roku 2002 příští rok, nebo až o pár let později. Areál Brumlovky je podle Forejta obsazený na 98 procent, a pronajímatel tak aktuálně nemá tolik alternativ pro přemístění stávajících nájemců.

„Případů jako na Brumlovce, kdy se odstavila z provozu kancelářská budova a po celkové rekonstrukci se opět začala pronajímat, je zatím jen pár, ale budou přibývat,“ říká Josef Stanko, senior analytik Colliers.

Totální rekonstrukce se snadněji realizují u budov, v nichž sedí jedna firma a ta se rozhodne odejít. To byl třeba případ Komerční banky v ulici Na Příkopě 33. Pokud ale v domě sídlí více společností, je nutné sladit konec jejich nájemních smluv. Je také samozřejmě nutné počítat s výpadkem příjmů z nájemného. Ve výhodě jsou vlastníci portfolií kancelářských budov, jako je Passerinvest, kteří mohou nájemce dočasně přesunout do alternativních prostor.

Firmy se snaží udržet své zaměstnance a nalákat nové na příjemné pracovní prostředí. „Když lidé vidí na pohovoru klasický open space, tak ve firmě ani nechtějí pracovat,“ říká Vlková. To potvrzují i zástupci Forvis Mazars.

„Při náborech hodně cílíme na mladší generaci a pro tu už naše staré kanceláře v budově IBC nebyly atraktivní,“ říká David Pilař, šéf marketingu Forvis Mazars. Podle něj navíc řada průzkumů ukazuje, že udržitelnost hraje při výběru

Do nového se už dříve oblékla i budova A na Brumlovce.

prvního zaměstnavatele pro mladou generaci rozhodující kritérium.

Zkušenost realitních poradců potvrzuje, že dnes firmy zpravidla požadují méně kanceláří než před covidem, protože lidé pracují částečně z domova. Když už ale v kanceláři jsou, měly by jim firmy poskytovat příjemné prostředí pro setkávání. A pokud společnost pustí část kancelářských prostor, může výměnou za to investovat třeba do nových zasedáček nebo se přestěhovat do lepších kanceláří. „Když už se někdo stěhuje, jde v 90 procentech do nového a lepšího,“ říká Vlková.

Například banky si dnes pro sebe staví udržitelné budovy. Po nové centrále ČSOB byla letos zahájena výstavba nového kampusu České spořitelny na Smíchově.

„Centrála České spořitelny nastaví nový standard administrativních budov z hlediska množství spotřebované energie na metr čtvereční, budova je velmi energeticky úsporná,“ říká Martin Matras, manažer projektu nové centrály. „Míříme na nejvyšší úroveň certifikací BREEAM a Well. Také v oblasti EU taxonomie směřujeme k nejvyšším cílům.“

Zaměstnanci finanční skupiny České spořitelny dnes sedí v pěti budovách různého stáří a kvality v Praze 4. Banka se ještě nerozhodla, jak s nimi naloží a zda je všechny prodá. Nejvyšší z nich v ulici Olbrachtova byla projektována v roce 1988 jako hotel, ale od začátku slouží pro administrativní účely a moderní standardy kanceláří už dávno nesplňuje.



OKNA, DVEŘE A STÍNĚNÍ V NEJVYŠŠÍM STANDARDU



**Úspora 30 % energií
za vytápění
nebo rozdíl dorovnáme my.**

Spojení perfektního **designu** a mimořádné **životnosti** s důrazem na **kvalitu**.



- + NEJMODERNĚJŠÍ VÝROBNÍ TECHNOLOGIE V ČR
- + DODÁVKA KOMPLETNÍHO DÍLA NA KLÍČ
- + PĚTILETÁ ZÁRUKA

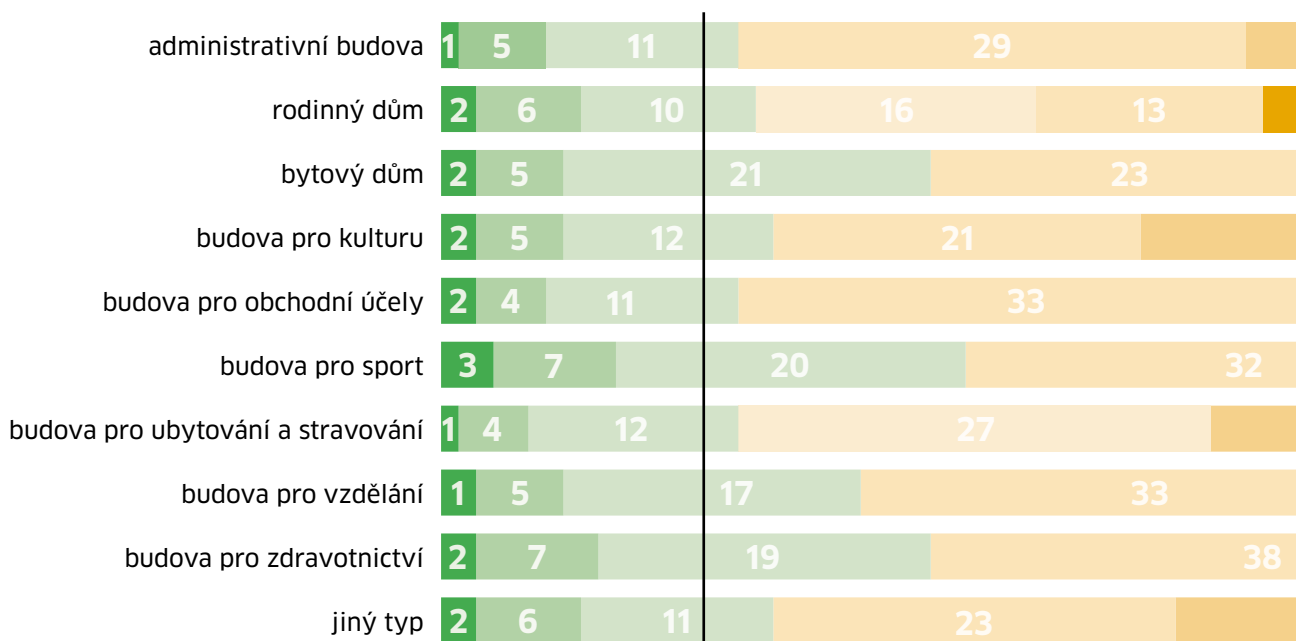
800 777 666

www.vekra.cz

Starší budovy v Česku? Často hodně neúsporné

Mnoho budov v Česku – včetně kancelářských – je mimořádně energeticky neúsporných. Majitele, provozovatele či nájemníky to stojí peníze na provozu. A pokud chtějí v budoucnosti získat od bank peníze na obchodování s těmito nemovitostmi, měli by investovat do rekonstrukce. Takové jsou výsledky první komplexní studie o energetické náročnosti tuzemského nemovitostního fondu, který zahrnuje tři miliony budov.

Procentuální zastoupení třídy hodnocení primární energie z neobnovitelných zdrojů pro každý účel budov



15 %

Studie TOP 15 % poskytuje jednoduchý návod, jak porovnat energetickou náročnost budovy vůči celému trhu. Čím více je budova vzdálena od hranice 15 % nejvíce efektivních budov, tím více musí majitelé zbystrit – v následujících letech by měli zvážit vylepšení objektů tak, aby splňovaly požadavky udržitelné výstavby definované Taxonomií EU. V opačném případě by si mohli zkomplikovat možnosti refinancování.

Proklikejte si data na **HN.cz**



Zdroj: STUDIE TOP 15 % energeticky nejúspornějších budov v ČR (leden 2024)

Pozn.: čísla v grafu jsou zaokrouhlená

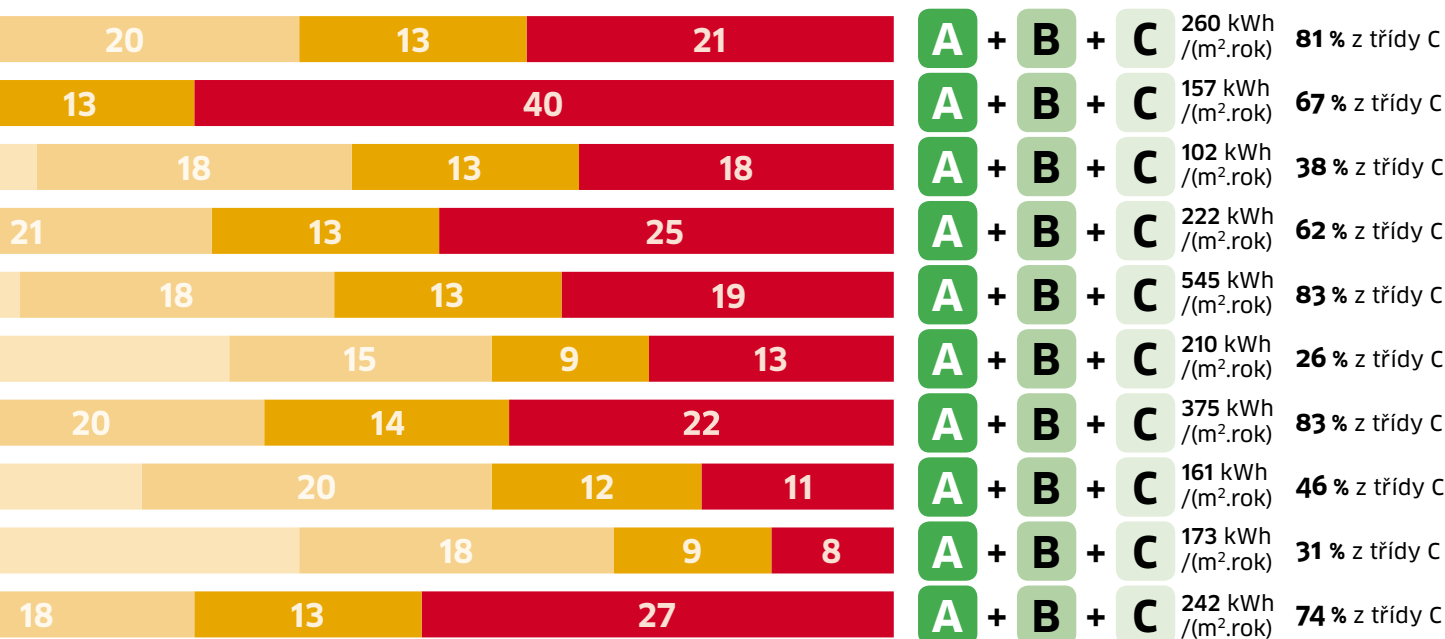
Podíl novostaveb plnicích hranic TOP 15 v letech 2016–2019

	2016	2017	2018	2019	2016–2019 celkem
administrativní budova	68 %	85 %	92 %	94 %	86 %
rodinný dům	65 %	68 %	68 %	69 %	68 %
bytový dům	57 %	71 %	69 %	77 %	71 %
b. pro ubytování a stravování	80 %	88 %	83 %	74 %	81 %
budova pro zdravotnictví	45 %	56 %	61 %	79 %	61 %
budova pro vzdělání	73 %	66 %	76 %	73 %	72 %
budova pro sport	57 %	67 %	70 %	79 %	70 %
budova pro obchodní účely	85 %	94 %	93 %	90 %	91 %
budova pro kulturu	88 %	65 %	77 %	80 %	75 %
jiné druhy budovy	79 %	80 %	84 %	79 %	81 %
celkem	66 %	70 %	69 %	70 %	69 %

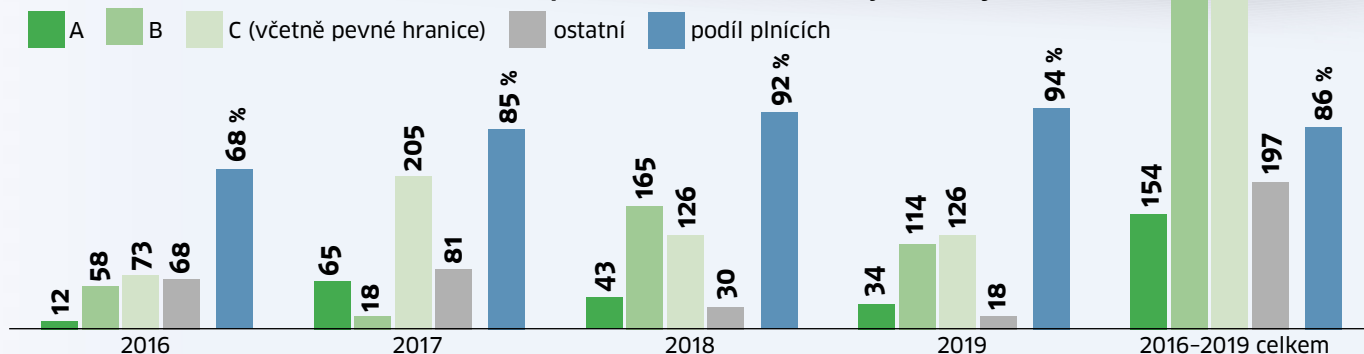
třídy budov



TOP 15 % nejlepších budov dle třídy primární energie z neobnovitelných zdrojů energie (PNE) v PENB a dodatečné pevné hranice měrné PNE pro nejhorší třídu



Počet novostaveb administrativních budov plnicích hranic TOP 15 v jednotlivých letech



Doručovací boxy míří do bytových i rodinných domů



Společnost OX Point vstupuje na trh s unikátním konceptem zásilkových boxů. OX BOXy MINI nabízí doručování objemných zásilek do rodinných domů. V rádech týdnů budou některé modely boxů umět i uchování čerstvých potravin.

Klasických zásilkových boxů v posledních letech utěšeně přibývá. Výjimkou nejsou ani boxy OX Point, kterých už je po Česku více než 300. Lze je vidět na nádražích, u velkých pošt, v poslední době výrazně rostou zásilkové boxy v malých obcích.

„Výrobu boxů a provozování jejich infrastruktury chápeme spíše jako poslání, jehož výsledky chceme předat dalším generacím v podobě kvalitnějších služeb oproti těm současným,“ říká spolumajitel a ředitel OX Point Vít Voláček s tím, že nyní si česká firma připravila revoluční novinku, která může zprostředkovat moderní doručování i dalším lidem.

Box na plotě nebo u zdi

Zatímco nyní musí lidé k zásilkovým boxům většinou stovky metrů, nyní to budou mít doslova několik kroků. OX BOXy MINI si totiž mohou nechat namontovat na betonu před domem, nebo na plotu. Box je navíc možné sdílet mezi více uživateli. OX Point je zatím dodává ve dvou variantách. Do menších boxů je možné si objednat zboží velikosti krabice od bot, do větších se vejdu tři podobné obaly.

„Do našich domácích boxů mohou doručovat všichni dopravci, zásilku si lidé budou moct vyzvednout velmi snadno. Nebude tedy díky nám nutné čekat na poštáka či kurýra. Pro ty, kteří nakupují v e-shopech a online supermarketech a jsou pracovní vytížení, to bude skvělé řešení zásilkového servisu,“ říká šéf společnosti OX Point Vít Voláček s tím, že

základní doručovací OX BOX MINI stojí zhruba 5500 korun.

OX BOXy MINI je možné si objednat mj. na e-shopu Alza.cz. První zákazníci si je pochvalují s tím, že jim ušetří cestu k veřejným zásilkovým boxům či do kamenných poštovních poboček pro zásilky.

Zákazníci si letos budou mít možnost pořídit i jiné varianty včetně chladicích boxů pro čerstvé potraviny. Pokud k nim tedy budou doručovat firmy zprostředkovávající online dovoz potravin, nemusí být příjemci nutně u převzetí zboží fyzicky.

Boxy i pro bytové domy

Kdo nebydlí v rodinném domě, nemusí zoufat. OX Point totiž ve spolupráci s Českou poštou a Balíkovnou zajišťuje podobné zásilkové služby i pro bytové domy. Cílí hlavně na nové developerské projekty, kde by moderní zásilkové boxy měly již brzy být standardem. Pochopitelně ale lidé z OX Pointu rádi zprostředkují zřízení zásilkových schránek i ve starších bytových domech. Vedení společnosti se tak snaží posunout i pro bytové domy schránky od těch klasických k moderním, které slouží i pro příjem objemných balíků. Pokud se sousedi domluví, mohou spolu i dodané zboží sdílet.

OX Point navíc bude dále vylepšovat služby spojené s využíváním boxů pro domácnosti a bytové jednotky. Podobně jako je tomu u obecních či veřejných boxů, které už kromě přijímání a odesílání zásilek např.

zprostředkovávají předání věcí mezi občany.

Boom zásilkových boxů

Doručování do boxů je stále oblíbenější aktivitou pro mnoho lidí. Ti oceňují, že nemusí čekat zbytečně fronty na poštovních přepážkách a mají prakticky nepřetržitě možnost si zboží vyzvednout podle časových možností. Umístění boxů přímo v domech opět zkrátí čas na vyzvednutí zásilek.

OX Point je český výrobce a současně otevřená a nezávislá síť samoobslužných chytrých boxů pro všechny dopravce a prodejce. Výrobce boxů je česká rodinná průmyslová skupina CONTEG Group. Síť navázala spolupráci se společnostmi jako Rohlik.cz, Balíkovna, Správa Železnic nebo síť čerpacích stanic MOL. Boxy jsou určeny pro uložení běžných zásilek, možná je i služba vrácení zásilky či bezkontaktní předávání osobních dokumentů. Část boxů je navíc vybavena chlazením, což umožňuje uložení čerstvých potravin z online supermarketů. Celý vývoj i výroba probíhá v České republice v závodě CONTEG v Pelhřimově.





Jamesi!



Ano, pane?

Ta nová by měla být hezká.



A dlouho vydržet.



Tady.

Pokud hledáte bezúdržbový, odolný a designový fasádní panel za přijatelnou cenu – Hardie® Panel je tou správnou volbou. Nehořlavý vláknocementový obklad je dostupný v libovolné barvě.

Nebo vyzkoušejte Hardie® Architectural Panel, jeden z nejinovativnějších výrobků mezi fasádními panely. Různé textury a barvy vytvoří neopakovatelný design fasády.

Dřevo z rýže i dům z podhoubí. Budoucnost stavebnictví je v inovacích

Prototyp luxusního kempování, který byl zkonstruovaný i za pomoci mycelia.



Moderní materiály, které se v posledních letech objevují ve stavebnictví, mají společnou jednu důležitou věc a to jsou unikátní vlastnosti. Ať už se vyznačují dlouhověkostí, pevností, odolností vůči povětrnostním vlivům, nebo třeba snadnou tvarovatelností, jsou navíc ještě udržitelné a ekologické. A to se v dnešní době cení.

Seznam inovativních materiálů se každoročně rozrůstá. Přibývá metod jejich výroby, způsobů zpracování i kompozitů, ze kterých se skládají. I klasický beton získává mnoho dalších podob. „Do základů, podkladních a výplňových konstrukcí se začíná používat beton s přísadou recyklovaného kameniva. Toto kamenivo se získává primárně ze stavební suti – odpadního betonu, cihelných a keramických odpadů. Jedná se o skvělou alternativu za plnohodnotný beton jak z hlediska udržitelnosti, tak i snížení nákladů na samotnou stavbu,“ říká Petr Bursík, projektový manažer SSI Group.

Za vývojem recyklovaného betonu, rebetongu, stojí společnost Skanska, která tak reagovala na snižující se množství přírodních zdrojů kameniva na jedné straně a rostoucí objem stavební a demoliční suti na straně druhé. Inertní stavební suť tvoří v průměru přibližně 45 procent z celkové produkce odpadů v Česku i Evropě. V České republice jí ročně vzniká okolo čtyř milionů tun.

Kromě recyklace firmy vyvíjejí i nové druhy betonu, jako je transparentní nebo samočisticí beton, které přinášejí další možnosti pro design a funkčnost staveb. Transparentní beton, který je známý také jako světelný beton nebo luminiscenční beton, umožňuje průchod světla skrz materiál. Používá se především pro architektonické a designové účely, kde je požadována průhlednost a propustnost světla. Vyrábí se tak, že se do směsi betonu přidávají optická vlákna z plastu nebo skla.

Samočisticí beton pak obsahuje speciální přísady umožňující samočištění a udržování estetického vzhledu bez nutnosti pravidelné údržby. Využívá k tomu fotokatalytických přísad, které reagují s UV zářením a znečištěním ve vzduchu. Tato reakce vytváří oxidační prostředí, které rozkládá organické nečistoty na povrchu betonu. Dešťová voda nebo vlhkost vzduchu pak odplavují tyto rozložené nečistoty z povrchu, čímž se beton sám čistí.

Dřevo, které nepotřebuje strom

Stejně jako v případě betonu je možné na principu kompozitu pracovat také se dřevem a využít odpady nebo recyklát. Existuje ale i dřevo, které dřevem ve skutečnosti vůbec není. Resysta je inovativní materiál, kterému byla udržitelnost dána do vínku už u samého zrodu. Základem pro jeho výrobu je odpad z potravinářského průmyslu, konkrétně slupky od rýže, které běžně nemají další využití.

Resysta jich obsahuje 60 procent, k nim se přidá 22 procent kamenných solí a 18 procent minerálního oleje. Vznikne tím materiál, který je mimořádně odolný, 100procentně recyklovatelný a přitom má příjemný vzhled dřeva.

Vlastnostmi a vzhledem dokáže resysta výborně nahradit tropické dřevo, jako je teak, mahagon, bangkirai, ale třeba i sibiřský modřín. Ovšem na výrobu produktů z resysty nemusí



Základem pro výrobu resysty jsou slupky od rýže. Výsledkem je materiál se vzhledem dřeva.

Transparentní beton umožňuje průchod světla skrz materiál.

být pokácen jediný strom. Materiál se uplatňuje tam, kde je vyžadována mimořádná odolnost a dřevo nebo dřevoplast zde dlouhodobě neobstojí, tedy například pro zahradní nábytek, fasády domů, nebo dokonce pro loďařský průmysl. Jednou z klíčových předností je totiž extrémní odolnost proti vlhkosti: produkty z resysty jsou 100procentně voděodolné. A kromě toho odolávají i UV záření.

Resysta je stejně univerzální jako dřevo a lze ji opracovávat pomocí běžně dostupných dřevobráběcích strojů a nářadí. Zvládne ale také tepelné zpracování do různých tvarů podobně jako plast.





První dům z podhoubí

Budoucností stavebnictví by se mohlo stát také mycelium, tedy podhoubí. Základy myceliové architektury v Česku chtějí položit Buřinka a spolek Mymo. Jejich prvním počinem je stavba Samorost, která by měla sloužit jako místo ke glampingu, tedy jako místo pro luxusní kempování.

„V průběhu letošního a loňského roku jsme realizovali sérii laboratorních testů, které ukázaly, že podhoubí neboli mykokompozit je pro stavebnictví naprosto ideálním materiálem. Může být využit pro zateplení obvodových zdí, střeš i podlah, jako nenosná konstrukce domu, hodí se k eliminaci tepelných mostů a je i výborným zvukovým izolačním. Kromě toho se z něj dá vyrobit moderní nábytek či dekorace. Ve všech zmíněných oblastech může nahradit polystyren a stát se tak jeho ekologickou variantou,“ říká Jakub Seifert, předseda Spolku Mymo.

Autorem návrhu stavby z mykokompozitu je Tomasz Kloza, člen Spolku Mymo a student posledního ročníku magisterského studia obo-

Podhoubí neboli mykokompozit může být použito pro zateplení obvodových zdí, střeš i podlah. Vyrobit se z něj dají i nenosné konstrukce domů nebo třeba nábytek.

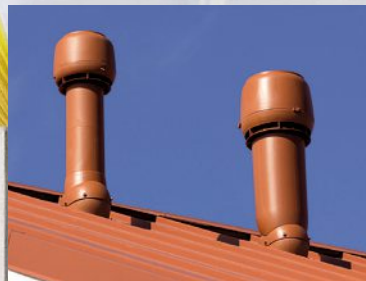
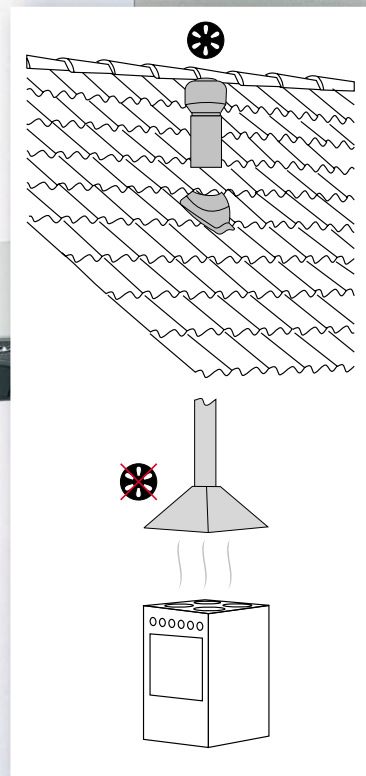
ru architektura a urbanismus na Fakultě architektury ČVUT v Praze. Dům projektoval tak, aby svým organickým tvarem a biofilním designem (designem, který integruje přírodní prvky a principy do stavebních prostředí - pozn. red.) připomínal dvě bedly. Celá stavba je založena na jednoduchosti. Hlavní izolaci z mycelia doplňuje dřevěná nosná konstrukce.

„Mycelium jsme doplnili o další přírodní a udržitelné součásti tvořící unikátní celek. Pro realizaci krytiny jsme zvolili dřevěné šindele, které jsou členěné tak, aby připomínaly jednotlivé pláty bedly. Šindele jsou doplněné o dekorativní prvky z mycelia a zážitek doplňují kulaté světlíky, které lze vyklopit,“ popisuje Tomasz Kloza.

Díky podpoře Buřinky chce materiál dále zkoumat s odborníky z akademických sfér a objevovat další možnosti využití mycelia, jako je například víze alternativy dřevovláknité desky. „Nebránil bych se ani vízi nášlapné vrstvy podlahy,“ dodává Tomasz Kloza k budoucnosti mycelia.

VILPE®

Innovative and Easy



KUCHYNĚ S VENTILACÍ VILPE® JE OÁZOU KLIDU

Systém VILPE® TICHÁ KUCHYNĚ je založen na bezmotorovém kuchyňském odsavači par v kombinaci se střešním ventilátorem VILPE®

VILPE®

Innovative and Easy

PRAHA
T: +420 736 659 943
praha@kotevniotechnika.cz

ÚSTÍ NAD LABEM
T: +420 603 172 692
usti@kotevniotechnika.cz

PŘEŠOV
T: +421 910 614 014
presov@kotviacatechnika.sk

BRNO
T: +420 739 311 932
brno@kotevniotechnika.cz

ČESKÉ BUDĚJOVICE
T: +420 734 445 971
cb@kotevniotechnika.cz

BRATISLAVA
T: +421 911 614 014
bratislava@kotviacatechnika.sk

OSTRAVA
T: +420 739 028 666
ostrava@kotevniotechnika.cz



Všechny kontakty na
kotevniotechnika.cz/kontakt.

tichakuchyne.cz

Bezpečnost a ochrana zdraví je u nás prioritou

Inovativní myšlení a otevřený přístup k technickým novinkám je strategií skupiny Knauf. Platí to nejen ve výrobě, ale i při využívání osobních ochranných prostředků.

Vyhledávat možná rizika v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví (BOZP) při práci je v Česku jednou z mnoha zákonných povinností zaměstnavatelů. Platí to především v oblasti výrobního průmyslu, kde je riziko vzniku pracovního úrazu nebo poškození zdraví vysoké. „Problematiku bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci bereme naprosto vážně a má u nás tu nejvyšší prioritu,“ říká Jiří Tichý, manažer BOZP ve společnosti Knauf Praha, kde je zodpovědný za ochranu zaměstnanců ve dvou výrobních závodech – v Praze a Počeradech.

Vaše společnost se zabývá výrobou a distribucí stavebních materiálů. Předpokládám tedy, že v oblasti BOZP musíte řešit mnohá rizika související s pracovními úrazy či poškozením zdraví.

Ačkoliv se snažíme o odstranění možných rizik pro naše zaměstnance, která vyplývají z charakteru naší výroby, máme několik pracovišť, kde pracovní úrazy a poškození zdraví hrozí. Vzhledem ke specifickým podmínkám těchto pracovišť není možné fyzickou práci zcela nahradit mechanizací. Příkladem jsou naše sklady, kde se skladníci dostávají při ohýbání pro materiál do poloh, kdy je nadměrně zatěžována bederní páteř, svaly a také klouby. Vzhledem k faktu, že na tomto pracovišti nelze vždy využít ani správné techniky zvedání, představovalo to pro nás poměrně vážný problém.

Hovoříte v minulém čase. Podařilo se vám tento problém uspokojivě vyřešit?

Tímto problémem se stále ještě zabýváme. Samozřejmě jsem pátral po tom, zda existuje nějaké ověřené řešení, které by šlo implementovat na naše podmínky, a překvapivě jsem našel inspiraci v oblasti automobilového průmyslu, kde při vykonávání fyzicky náročných prací využívají pasivní exoskelety. V Česku v současné době působí několik



dodavatelů pasivních exoskeletů. My jsme navázali spolupráci s jedním z nich, který nabídl nejen nejširší sortiment, ale i kvalitní servis. Tato společnost nám také zapůjčila téměř dvacet exoskeletů na dlouhodobé testování v našich podmínkách. Ověřili jsme si, že našim pracovníkům skutečně ulehčují práci, a zároveň jsme zjistili, že u zaměstnance, který jinak trpí chronickou bolestí zad, při nošení této pomůcky bolest prakticky vymizela.

Procházejí u vás nápady, jak zvýšit pracovní komfort zaměstnanců, snadno?

Reakce vedení byla jednoznačně pozitivní. V rámci naší skupiny jsme obecně otevřeni inovacím, a navíc to, že můžeme snížit riziko pracovních úrazů a minimalizovat možnost vzniku nemocí z povolání, nám kromě zdraví našich zaměstnanců může v budoucnu přinést i výrazné ekonomické úspory.

Využívá společnost Knauf běžně ve svých provozech exoskelety?

Ne, my jsme v rámci skupiny Knauf první. Ale je předpoklad, že pokud se pasivní exoskelety u nás dlouhodobě osvědčí, rozšíříme je i do ostatních výrobních závodů.

Využívání pasivních exoskeletů testovali ve společnosti Knauf nejprve v rámci skladů.

Nové bateriové úložiště MES

Komplexní řešení pro provozovatele komerčních, administrativních a průmyslových areálů.



MEDIUM ENERGY STORAGE

Univerzální kontejnerové úložiště MES nabízí v kompaktním rozměru 5 × 2,5 × 3 m kapacitu v rozmezí 96–576 kWh a výkon 150 kW (je možné dodat i v provedení se 100 kW nebo 200 kW střídačem). Kontejner je standardně vybaven klimatizací pro udržení optimálních provozních teplot a certifikovaným zhasčecím systémem, určeným speciálně pro lithiové baterie. Vedle základních funkcí jako ukládání energie z obnovitelných zdrojů, vyhlazování odběrových špiček či energetické zálohy objektu umožňuje toto úložiště i efektivní řízení energií na základě průběhu spotových cen.

Ekonomický přínos

- › Snížení hodnoty rezervované kapacity
- › Využití rozdílu cen v různých časových obdobích (SPOT)
- › Zajištění co nevyšší míry energetické soběstačnosti
- › Překlenutí výkonových špiček (např. při nabíjení elektrovozů)
- › Optimalizace vlastních nákladů na elektřinu
- › Možnost financování z dotací

 5 × 2,5 × 3 m
  96–576 kWh
  150 kW

 klimatizace
  zhasčecí systém


Algoritmus pro využití spotových cen

Vlastní a unikátní algoritmus naplňuje na základě predikce spotřeby, predikce výroby fotovoltaiky a budoucích hodinových cen elektrické energie na následující den chování úložiště s cílem dosáhnout optimálního ekonomického výsledku. Využití tohoto přístupu může výrazně zkrátit návratnost investice.

Budte nezávislí na cenách energie

- › Sálavé vytápění: [topí](#)
- › Fotovoltaika: [šetří](#)
- › Bateriové úložiště: [vydělává](#)



A portrait of a woman with long, wavy, light brown hair and blue eyes. She is wearing a dark blue sleeveless top with a colorful patterned shawl draped over her shoulders. She has her arms crossed and is standing against a textured, grey concrete wall. She is wearing a gold necklace with a large, round, green and gold pendant and gold earrings with green and gold accents.

V červnu Marta Maccaglia navštívila Prahu a podělila se o své zkušenosti v Centru architektury a městského plánování.

**Házeli po mně odpadky
a kameny, teď společně
stavíme školy**

Pochází z Itálie, ale srdcem je Peruánka. Architektka **Marta Maccaglia** už třináct let žije v Peru a staví tam školy pro děti z amazonské džungle. V červnu přijala pozvání do pražského Centra architektury a městského plánování, kde sdílela své zkušenosti s budováním zázemí pro vzdělávání v zapomenutých koutech světa.

V

V odlehlých oblastech Peru žijí lidé, o kterých místní úřady moc nevědí. Ve svých vesnicích nemají elektřinu, kanalizaci ani mobilní signál, chodí naboso a chybí jim často také školy, díky kterým by ženy mohly pracovat a děti získaly potřebné vzdělání. Nejen pro tyto komunity, ale především společně s nimi pracuje nezisková organizace Semillas, kterou před deseti lety založila italská architektka Marta Maccaglia. Ta hledá způsoby, jak v zapomenutých koutech peruánské džungle rozvíjet vzdělávání a vytvářet k němu kreativní prostředí. Školám, které tu buduje, dávají tvář kromě architektů i místní učitelé, děti a rodiče z domorodých komunit. Maccaglia totiž věří, že veřejná infrastruktura může vznikat v souladu s lokálními hodnotami a tradicemi.

Jak se mladá italská architektka dostane do peruánského pralesa?

Když jsem dokončila vysokou školu, pracovala jsem několik měsíců v Barceloně v ateliéru slavného architekta Carlose Ferratera. Potom jsem se měla vrátit do Itálie, ale lákalo mě poznat Latinskou Ameriku, protože jsem do té doby neměla moc příležitostí cestovat. A tak jsem se přihlásila do programu mezinárodní civilní služby, který byl zaměřený na předškolní vzdělávání dětí. Díky tomu jsem v roce 2011 odjela na rok do Peru.

Jako vychovatelka?

Ano, měla jsem být vychovatelkou v mateřské škole na okraji Limy. Takže to první, co jsem v Peru poznala, byla periferie jihoamerické me-

galopole, což je úplně jiné prostředí, než jaké známe z Evropy. Do té doby jsem nikdy nevycestovala mimo evropský kontinent a tahle realita na mě udělala ohromný dojem. Jsou tam rozsáhlé slumy, chudinské čtvrti, kde žije obrovské množství lidí. Měla jsem pracovat ve školce, ale žádná neexistovala. Nebyla tam fyzicky žádná školní budova ani projekt na její výstavbu. Setkala jsem se ale s velmi charismatickou ženou, byla to bývalá řádová sestra a jmenovala se Goretta. Ta mi jednoduše řekla: Ty jsi architektka? Máme tu jeden malý pozemek, tak tam tu školku postav!

A tak jste ji postavila...

Nebylo to tak jednoduché. Dnes to vyprávím s úsměvem, ale tehdy jsem byla vyděšená, každý den jsem brečela, byla jsem jak hozená do vody, aniž bych uměla plavat. Nikdy jsem do té doby nic nestavěla, nevěděla jsem, jak se to dělá. Nicméně ano, po pěti měsících ta školka stála. Žádná velká budova, ale jednoduchý domek z cementu, cihel a recyklovaného dřeva o rozloze 150 čtverečních metrů. Goretta mě prosila, ať to stavení vypadá chudě, protože když bude působit honosně, budeme platit vyšší daně. Byla to moje první realizace, kde jsem si vyzkoušela, jak v Peru vytvářet projekty odspodu a ve spolupráci s místní komunitou.

Co vás pak vedlo k dalším projektům a stavbám?

Po roční civilní službě jsem se měla vrátit do Itálie, ale začala jsem mezitím pracovat v jednom



Marta Maccaglia

Vystudovala architekturu na římské univerzitě La Sapienza, poté působila ve španělském ateliéru OAB Carlose Ferratera.

V rámci projektu mezinárodní civilní služby odešla v roce 2011 do Peru, kde později začala navrhovat školní budovy.

V Peru založila neziskovou organizaci Semillas, která se specializuje na participační architektonické projekty ve spolupráci s místními komunitami domorodých obyvatel.

Za svou práci získala řadu ocenění, v loňském roce se například stala vítězkou mezinárodní soutěže Diversity of Architecture Prize (DIVIA Award 2023).

“

„Jižní Amerika má mnoho rozvíjejících se měst a málo expertů, kteří by městský rozvoj uměli plánovat.“

ateliéru v Limě, který se jmenuje Vicca Verde. Tam jsem se naučila spoustu věcí a získala jsem nový pohled na realitu v Peru. O rok později se na mě obrátil jeden kamarád ze společnosti Volcafé, která vyvážá a zpracovává peruánskou kávu. Spolu s dalšími dvěma kolegy mě požádal, abychom se zúčastnili mezinárodního projektu na výstavbu školy v jedné z oblastí, kde se káva pěstuje. Projekt byl úspěšný, získal finanční podporu od Costa Foundation a já jsem se v roce 2013 přestěhovala do amazonské džungle, kde jsem pak žila dalších sedm let. Tam jsem založila neziskovou organizaci Semillas, která zastřešuje naše projekty.

Jaké zkušenosti jste v džungli získala?

Zpočátku to pro mě bylo jen takové dobrodružství, které má začátek a konec. Postupně jsem ale viděla, že se rozjíždí něco většího, a začala jsem snít. Dostala jsem se totiž do kontaktu s domorodými komunitami, které měly naprosto odlišný pohled na svět. Byla to pro mě velká škola života, musela jsem se naučit změnit perspektivu. Takže to, co charakterizovalo moji vznikající organizaci, byla jakási pokorná antikoloniální vize. Spolupracovala jsem s lidmi, kteří mluvili jiným jazykem, měli jiný způsob života a jejich postoj k ekonomickému rozvoji byl diametrálně odlišný od toho našeho. Pracovat společně s nimi na budování nových škol mě výrazně formovalo po profesionální stránce, ale i po té osobní.

V čem spočívá ta pokorná antikoloniální vize, o které mluvíte?

Jde o to, že svou práci nebereme jako charitu. Není to tak, že my pomáháme místním lidem, ale že něco budujeme společně s nimi. To jsem se naučila během svého prvního roku v džungli. Nepřijela jsem tam jako někdo, kdo jim bude pomáhat. Jak bych mohla? Vždyť jsem nic neuměla, neměla jsem peníze, neznala jsem jejich potřeby. A neměla jsem jejich důvěru.

Jak se vám podařilo si jejich důvěru získat?

Tohle byl asi ten nejtěžší úkol. Když jako Evropanka přijedu do velkého jihoamerického města, přivítají mě tam s otevřenou náručí, ale mezi domorodci je to úplně jiné. Modré oči jim nahánějí strach. Vzpomínám si, jak na mě ze začátku vesnické děti házely odpadky a kameny. A stejně nedůvěřiví byli i dospělí, kteří stáli v čele místních komunit. Bílý člověk je pro ně nebezpečný, protože v minulosti zažili mnoho násilí od přistěhovalců, kteří jim odebírali děti kvůli obchodu s orgány.

Když mezi ně přišel nějaký bílý člověk, byl to v lepším případě politik, který jim něco sliboval, a nedodržel. Takže získat si jejich důvěru bylo pro mě velkou výzvou. Když nad tím teď přemýšlím, řekla bych, že mi pomohla vytrvalost. Musela jsem je postupně přesvědčit, že nepřícházím s planými sliby, ale že chci s nimi spolupracovat na řešení jejich problémů. A nemohla jsem to udělat sama, musela jsem je žádat o po-

moc. Myslím, že tento participační přístup mi nakonec pomohl získat si jejich srdce, navzdory kulturním a rasovým bariérám a navzdory určitému machismu, protože přece jen jsem žena na stavbě a to je neobvyklé.

Jak konkrétně taková participace na stavbě školy probíhá?

Zpočátku to byla prostě nutnost. Neznala jsem vůbec jejich prostředí, neuměla jsem si sama poradit. U prvních projektů, které jsme s mými kolegy realizovali, bylo vidět, že náš způsob uvažování je oproti tomu jejich velmi městský. Navrhovali jsme třeba řešení, které bylo pro ně příliš drahé, nebo jsme počítali s materiály, které nebyly na místě k dispozici. Postupně jsme pak vytvořili metodologii a stanovili si procesy participace, které dnes používáme. Setkáváme se s komunitními lidry na workshopech, kde se bavíme o jejich potřebách a očekáváních, pracujeme hned od začátku společně s nimi. Je to důležité, protože my jsme vnější aktéři, zatímco oni jsou místní a nejlépe znají své potřeby, i když je kolikrát nedokážou ani pojmenovat, protože se jich na to nikdy nikdo neptal.

Na jaké problémy při komunikaci s nimi narazíte?

Myslím, že největší bariérou jsou kulturní rozdíly. Tím nemyslím rozdíl mezi Evropou a Latinskou Amerikou, ale mezi kulturou měst a kulturou venkova. Je to propast mezi světem zaměřeným na modernizaci a tím zaměřeným na živobytí. Koncept pokroku je tu vnímán zcela odlišně.

Jak se to pak projeví v podobě školních budov, které budujete?

I když stavíme školu v džungli, stále se jedná o státní vzdělávací instituci, která musí odpovídat určitým standardům. Držíme se samozřejmě předpisů, které mají zajistit, aby budova byla dostatečně prostorná, bezpečná, odolná proti zemětřesení a protikriminalitě. Ale to, co nás odlišuje, je koncept školy, kterou vytváříme společně s místní domorodou komunitou. V tomto prostředí je škola obvykle jedinou veřejnou budovou v obci. To znamená, že neslouží jen jako škola, ale také jako komunitní centrum, kde se lidé setkávají, stane se jakýmsi srdcem vesnice. Díky tomu místní obyvatelé přejímají za školu větší odpovědnost. A má to i politický dopad: Obyvatelé těchto zapomenutých krajů jsou často pro vládu téměř neviditelní, ale od chvíle, kdy mají ve vesnici školu, si jich úředníci všimnou a řeknou si: „Aha! Tady žijí lidé, se kterými musíme počítat!“ Dnes už díky tomu spolupracujeme s vládními programy na podporu vzdělávání.

Dalo by se říct, že architektura v těchto případech mění i politiku?

Právě že to není jen architektura. Nemyslím si, že architektura změní svět, ale že jde o spolupráci mnoha různých aktérů a disciplín, zástupců místních komunit, politiků, úředníků, žen

a dětí... Je to trochu utopie, ale naše zkušenost říká, že to funguje.

U architektury často hodnotíme její estetickou stránku. Jakou roli hraje tento rozměr u vašich realizací?

Samozřejmě že velkou! Ty školy jsou překrásné. Když je navštívila kurátorka projektu A Lot With Little Noemí Blagerová, vůbec nechtěla odejít. Říkala, že tu chce zůstat kvůli atmosféře, která na ni působí. Je pravda, že naše projekty vznikají s omezeným rozpočtem, ale nemyslím si, že krása pochází z hojnosti. V kreativním procesu je spíš výzvou pro architekta dosáhnout jednoduchosti. Vidím to i při práci se svými kolegy. Na začátku vždycky přijde exploze nápadů a pak je tím nejtěžším a nejdůležitějším úkolem ubírat a ubírat, až dojdeme k podstatě.

Mají peruánské děti ke škole jiný vztah než evropské?

Musím začít otázkou: Chodila jste do školy ráda?

Na základce ne.

Ani já ne. Pro mě byla škola noční můrou. Věřím, že dnešní školní systém už je trochu jiný, používají se různé inovativní metody, ale moje vzpomínky jsou takové, že jsem se do školy bála cho-



Mateřská škola ve čtvrti Huaycán na okraji Limy byla prvním projektem, do kterého se Maccaglia v Peru pustila. Budova měla vypadat prostě, aby zapadla do kontextu periferie. Srdcem školky je otevřený prostor, kde každý kout má své specifické zaměření. Klíčovým prvkem interiéru jsou pestré barvy.

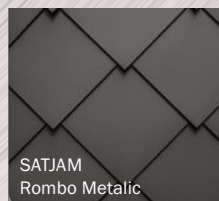
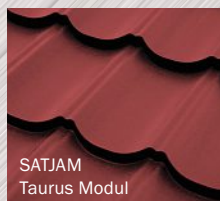
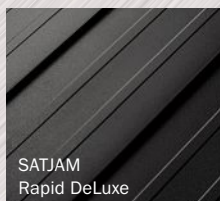
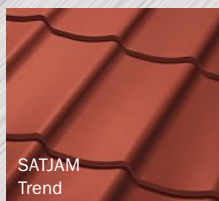
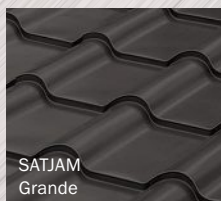
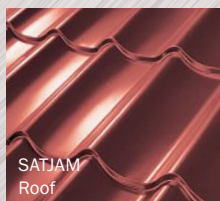
Inzerce

**Lehká střecha s tradicí**



www.satjam.cz

Střecha SATJAM z prémiového norského hliníku za nejlepší cenu





dit. Neříkám, že školy, které budujeme v džungli, jsou nějak výjimečné, institucionálně jsou to klasické státní školy, kde se používají tradiční výchovné metody. Ale rozhodně se na nich popisuje vliv okolí, přírody, lesa. A fakt je, že děti ani učitelé nechtějí ze školy odcházet a tráví v ní dobrovolně celý den. Škola je tam organismem, který žije 24 hodin denně. Už proto, že je to leckdy jediné místo v okolí, kde je díky solárním panelům elektrina, takže se tam svítí a lidé si tam nabíjejí telefony. Ráno tam probíhá vyučování, odpoledne volnočasové aktivity a večer třeba různá komunitní setkání.



Škola je pro domorodou komunitu často jedinou veřejnou infrastrukturou v obci. Na horním obrázku je střední škola ve vesnici Santa Elena.

Oblast Alto Sanibeni v centrální džungli byla během ozbrojeného konfliktu v Peru v devadesátých letech vylištěna. Příslušníci kmene Ashaninka se sem ale vrátili a dvacet let zde žili odloučení. Škola tu nyní vytváří zázemí pro 200 studentů a více než tisíc místních obyvatel.



Technologická a environmentální laboratoř Mencoriari je alternativní vzdělávací prostor pro studenty z domorodé komunity žijící v centrální peruánské džungli. Propojuje výuku s prohlubováním hodnot spojených s místní přírodou a kulturou.

Lidé tam mají do školy neomezený přístup?

Ve městech bývají školy oplocené. Většinou je obklopuje vysoká zeď s ostnatým drátem. Škola je chráněná jako izolovaný ostrov. Jenže na venkově mají lidé úplně jiné vnímání nebezpečí. Zatímco ve městě přichází hrozba zvenku, takže je potřeba se před ní oplotit, na vesnicích lidé dlouho věřili, že v uzavřeném prostoru zůstanou uvězněni zlí duchové. Takže své tradiční domky stavěli tak, že ani neměly dveře. Tyhle lokální charakteristiky se promítají i do našeho pojetí stavby, i když pochopitelně musíme respektovat určité normy.

S jakými dalšími kulturními aspekty při navrhování škol pracujete?

Hezkým příkladem je vybavení škol. My z naší kultury známe, že na židličkách se sedí, na stole se jí nebo píše, na posteli se leží a spí. Ale v kultuře peruánských domorodců se používají bambusové koberečky, na kterých se odehrává všechno, od spánku přes jídlo až po studium nebo práci. Kontakt se zemí je pro ně důležitý.

Takže ani ve škole nemají stoly a židle?

Ve škole je mají. Pořizujeme je i do našich škol, hlavně kvůli předpisům. Ale mladší děti nechceme nutit, aby seděly u stolu, protože z domova na to nejsou zvyklé. Představte si tříleté dítě, které od narození žilo v určité kultuře a najednou přijde do školky, kde mu už uspořádání budovy vnucuje odlišný způsob života. Je to autoritativní architektura, která způsobuje traumata. Tomu se chceme vyhnout, a tak do mateřských škol místo židlí umísťujeme tyto bambusové koberečky. Není na tom nic špatného, když je člověk zvyklý sedět na zemi.

Co z vaší zkušenosti v Peru by mohlo být inspirací pro evropskou architekturu?

Bohužel i Peru se ubírá směrem, který určuje eurocentrická kultura, takže má sklony ke standardizaci a industrializaci, zatímco já si myslím, že je důležité vždy udržovat místní znalosti a materiály, zachovat lokální identitu a osobitost. Netýká se to jen architektury. Všimněte si, jak se tu všichni stejně oblékají, máme stejné účesy, napodobujeme stejné modely. Ve své praxi naopak věřím, že je důležité inspirovat se lokálními specifiky. Jestli bychom si něco mohli vzít jako

DŘEVO plus[®] PROFI

DŘEVOPLASTOVÝ MATERIÁL NOVÉ GENERACE

Technologií koextruze má po celém svém obvodu nanesenou ochrannou vrstvu z vysoko-hustotního tvrzeného polymeru. Má veškeré výhody jako běžný dřevoplastový materiál. Vedle luxusního vzhledu je navíc ještě zdokonalený o vysokou tvrdost, odolnost proti znečištění a především stálobarevnost. Materiál je bezpečný i za mokra - neklouže a nevyžaduje impregnace.

TERASOVÉ DESKY



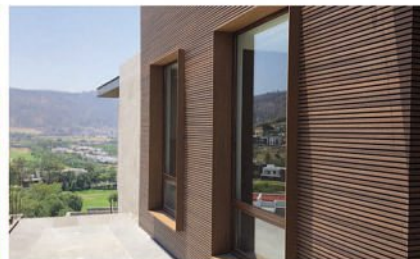
PLOTOVKY



FASÁDNÍ OBKLADY



TERASY | PLOTY | FASÁDNÍ OBKLADY | OKOLÍ BAZÉNU | SCHODY | BALKONY A LODŽIE | ZIMNÍ ZAHRADY



Pro svoji extrémní odolnost a bezúdržbovost je vedle menších realizací vhodný také pro terasy restaurací, nákupní centra, veřejné prostory a všude tam, kde je podlaha vystavena intenzivnímu zatěžování.

- + STÁLOBAREVNOST
- + ODOLNOST PROTI ZNEČIŠTĚNÍ
- + EXTRÉMNÍ ŽIVOTNOST
- + BEZ TŘÍSEK
- + BEZ ÚDRŽBY
- + NEPRASKÁ
- + ODOLNOST PROTI VODĚ
- + DOKONALÁ IMITACE DŘEVIN

Detail složení materiálu DŘEVOplus[®] PROFI UltraShield[®]



60% DŘEVO

40% HDPE

www.drevo-plus.cz info@drevo-plus.cz

inspiraci z naší zkušenosti, je to podle mě umění naslouchat. Architekt nemá být v pozici moci, ale naslouchání. A nejen architekt. Já už pracuji několik let i na univerzitě a v roli učitele je to stejně důležité. Asi to platí pro všechny profese. Naslouchat druhým, vnímat souvislosti, snažit se porozumět.

Co byste jako vysokoškolská pedagožka řekla o mladé generaci peruánských architektů?

Výuka architektury v Peru je velmi ovlivněna realitním trhem. Je tu asi osmdesát architektonických škol, jen v Limě je jich přes čtyřicet a kvalita výuky je dost nízká. Samozřejmě se najdou výjimky, například UNI (Universidad Nacional de Ingeniería) nebo Papežská katolická univerzita, která je více zaměřená na sociální rozměr a výzkum. Problém je v tom, že se pořád tak trochu ženeme za ekonomickým rozvojem, což je pochopitelné, všichni se přece chceme mít dobře. Ale v důsledku toho univerzity často formují studenty k tomu, aby se řídili instrukcemi, namísto toho, aby přemýšleli. Mladí architekti jsou připravováni na to, aby vstoupili na realitní trh a stavěli další a další budovy. Chybí promyšlení urbanismu, což mě velmi mrzí, protože Jižní Amerika má mnoho rozvíjejících se měst a málo expertů, kteří by městský rozvoj uměli plánovat.

Vaše organizace Semillas už v Peru působí deset let. Jakým projektům se dnes věnuje?

Pracujeme v mezinárodním týmu, který zahrnuje architektky, stavaře, řemeslníky a specialisty na participaci. Snažíme se vytvářet kvalitní infrastrukturu pro vzdělávání především v amazonské džungli, ale i v dalších zapomenutých oblastech, které jsou často vnímány jen optikou těžby. Za deset let existence jsme samostatně postavili 15 škol, dva internáty a dvě komunitní centra, kromě toho, že spolupracujeme na projektech jiných státních a soukromých subjektů.

Za svou práci jste dostala i řadu významných ocenění. Na co jste osobně nejvíc hrdá?

Pro mě je největší radostí vidět naše školy, ve kterých to žije. Ceny, které jsme obdrželi, nás samozřejmě také těší, mimo jiné proto, že často zahrnují finanční podporu naší organizace a přinášejí nám jistou publicitu. Nemyslím tím marketing cílený na klienty, ale možnost šířit naši vizi a způsob, jak uvažujeme nad svou profesí. Ne že by teď všichni měli jít budovat školy do džungle, ale mohou se inspirovat naší participační filozofií a aplikovat ji v různých kontextech. To je naše mise a to nás také motivuje pokračovat.

“

„Nemyslím si, že krása pochází z hojnosti. V kreativním procesu je spíš výzvou pro architekta dosáhnout jednoduchosti.“

Inzerce



Hydraulická ruka EFFER 2255

vysoká nosnost a dosah 58m

Hledáte spolehlivé řešení pro vaše stavební projekty?

Pronajměte si naši hydraulickou ruku Effer 2255 s obsluhou s impozantním dosahem 58 m a dvěma kloubovými spoji, které zaručují maximální flexibilitu a efektivitu při práci. Je dokonale přizpůsobena pro extrémní zdvihy na velkou vzdálenost a pro velkoformátové zasklívání.

V naší nabídce naleznete také minijeřáby UNIC a moderní vakuovou a manipulační techniku. Naše služby zahrnují i dopravu.

Kontaktujte nás a zajistěte si svůj termín!



KMB STAVEBNÍ SERVIS s.r.o.
e-mail: dispecink@kmbss.cz
tel.: +420 603 903 888
www.kmbss.cz



Exoskelety chrání zdraví. Výrazně také pomáhají při fyzicky náročné práci

Pasivní exoskelety představují revoluci v oblasti pracovních ochranných pomůcek. Snižují pracovní zátěž a brání nejen vyčerpání, ale i vzniku zranění z důvodu přetížení organismu.

Stavebnictví představuje jedno z nejstarších a nejdůležitějších odvětví lidské činnosti. Pracovníci v tomto oboru často vykonávají fyzicky namáhavé činnosti, které je vystavují riziku vzniku závažných muskuloskeletálních poruch nebo úrazů. S rozvojem technologií se však i toto tradiční odvětví mění a dochází zde k modernizaci, která má významný vliv na bezpečnost a ochranu zdraví při práci.

Jednou z nejnovějších inovací, která má potenciál zásadně ovlivnit způsob práce na stavbě, jsou pasivní exoskelety. Tato mechanická zařízení se nosí na těle a na rozdíl od aktivních exoskeletů využívajících elektrické motory poháněné bateriemi fungují na principu pružin a tlumičů. Základním úkolem pasivních exoskeletů je podpora svalů a kloubů, přičemž umožňují snadnější vykonávání fyzicky náročné práce. To s menším rizikem vzniku pracovního úrazu či vzniku nemoci z povolání.

Průzkumy ukazují, že v rámci Evropské unie je muskuloskeletárními chorobami souvisejícími s fyzicky náročnou prací postiženo až několik milionů pracovníků. To má v konečném důsledku nejen vliv na samotnou ekonomiku a systém zdravotní péče, ale zároveň je to i jedním z důvodů nedostatku kvalifikované síly ve fyzicky náročných profesích, jako je právě stavebnictví. Celkové ztráty, které tyto choroby ekonomice členských zemí EU způsobují, činí více než 240 miliard eur ročně.

Exoskelety v praxi

V rámci EU jsou pasivní exoskelety nejvíce využívány pro manipulaci s těžkými předměty ve skladech, ale postupně se prosazují i v jiných odvětvích, například ve stavebnictví a stavební výrobě. Pasivní exoskelety poskytují podporu nejen při zvedání těžkých břemen, dlouhodobém stání nebo při opakovaných pohybech, ale využití najdou i při práci ve výškách, kde pomáhají s udržení stability.

Díky podpoře, kterou exoskelety lidskému tělu poskytují, lze vykonávat i fyzicky náročné úkoly rychleji a efektivněji, přičemž jsou zachovány všechny požadavky na maximální bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Pomáhají ale i těm, kteří již nějakou formou muskuloskeletární choroby trpí, a to při rehabilitaci a jejich návratu do práce. V praxi bylo ověřeno, že při provádění stejných



úkonů lze s pomocí exoskeletů dosáhnout až sedesátiprocentního snížení lidské námahy. To v celkovém výsledku vede k vyšší produktivitě, a tedy i k možnému zkrácení doby potřebné k dokončení jednotlivých stavebních projektů.

Řešení téměř pro každého

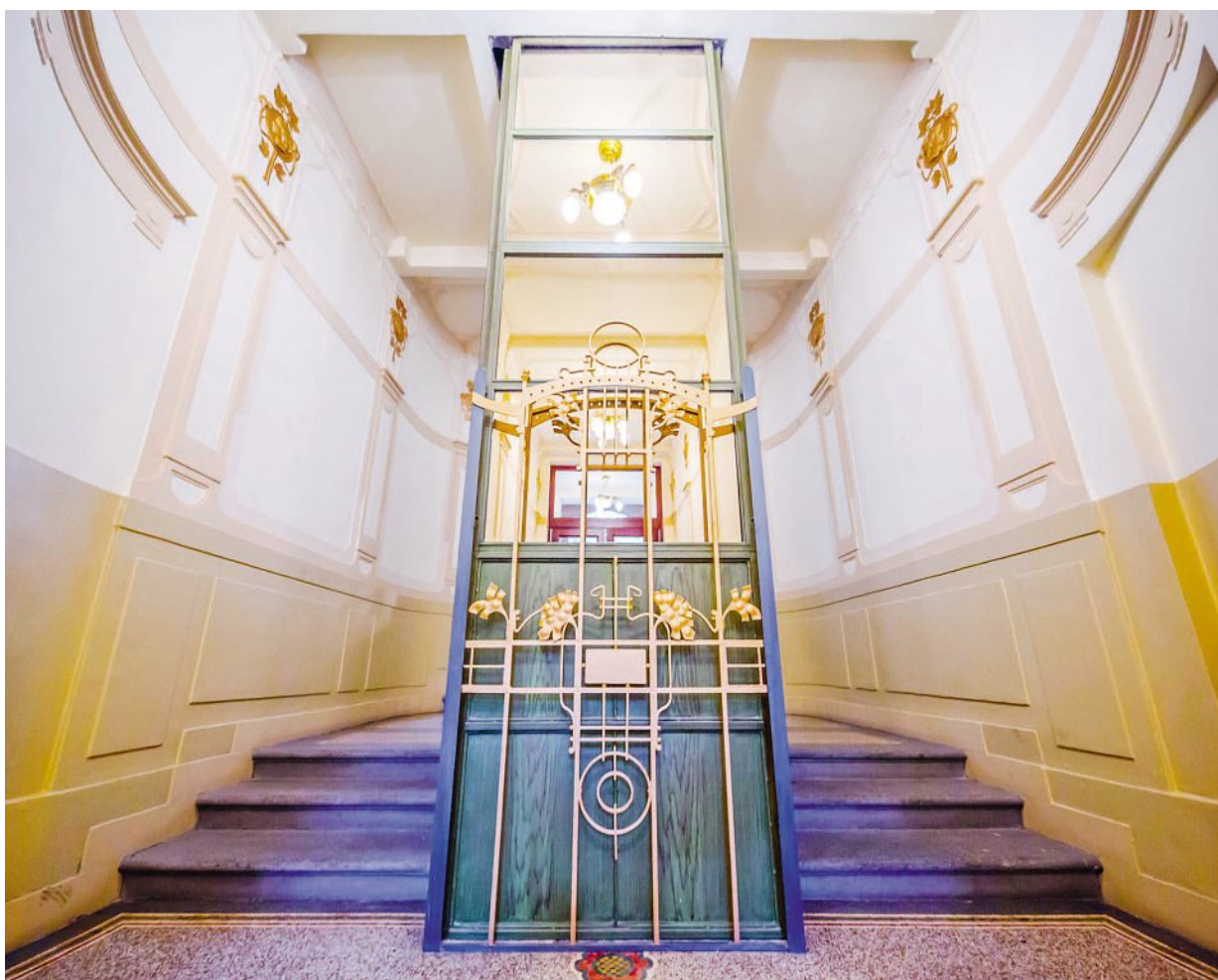
Na trhu je dostupné široké spektrum různých typů pasivních exoskeletů, a to od různých výrobců. Je možné konstatovat, že prakticky pro každého pracovníka a každou činnost lze nalézt vhodný exoskelet. Není výjimkou, že exoskelety sdílí několik pracovníků, kteří pracují například ve směnném režimu, což výrazně pomáhá ke snížení nákladů na jejich pořízení. To ocení zejména malé a střední firmy, které při nákupu těchto pokročilých ochranných prostředků limituje nedostatek finančních prostředků.

Počáteční náklady na pořízení pasivních exoskeletů jsou sice na rozdíl od jiných ochranných pracovních pomůcek relativně vysoké, ale potenciální přínosy zahrnují snížení únavy pracovníků, nižší míru úrazovosti a zvýšení produktivity. V průběhu času mohou tyto výhody vést k úspoře dodatečných nákladů, a to vzhledem k menšímu počtu dnů pracovní neschopnosti a případných žádostí o odškodnění za pracovní úrazy. Využívání exoskeletů má z tohoto pohledu dlouhodobý dopad na zdraví zaměstnanců a celkovou efektivitu provozu.

Pasivní exoskelety poskytují podporu při manipulaci s těžkými břemeny a zároveň snižují riziko vážného poškození zdraví či pracovního úrazu.

Bližší informace o pasivních exoskeletech vám poskytne distributor exoskeletů Auxivo a Hapo, společnost CORILES. Kontakt a více informací naleznete na www.coriles.com.

Vymislicki elevators: Vytrobíme výťah, jaký si kdo vymyslí



Co je úkolem výťahu? Dostat lidi nebo náklad do patra, nabízí se banální odpověď. Jakub a Dajana Vymysličtí ale vědí, že to je jen startovní čára, kde celé výťahářské umění teprve začíná. Pro firemní i soukromé zákazníky navrhují a vyrábí výťahy, ve kterých je každé svezení neobyčejným zážitkem.

Rozhodnutí, zda schovat výťah za roh, nebo z něj udělat páteřní prvek celé budovy, nechává Jakub Vymyslický na zákaznících. Často si vyberou to druhé.

Stisknout tlačítko, přivolat kabinu, počkat, než se otevřou automatické dveře, zvolit požadované poschodí a během jízdy doprovázené mírným hučením si překontrolovat outfit v zrcadle, než se stroj zastaví a vypustí vás ven. Každý to zná. Použití běžného výtahu asi málokdo považuje za moment, který by si nějak zvlášť užíval. Přesto jsou chvíle strávené ve výtahu často důležité a nabitě emocemi: Posledních pár vteřin před významným setkáním, první okamžiky po rozloučení, obavy nebo naděje spojené se začínajícím pracovním dnem, napětí těsně před návštěvou lékaře, úleva po skončeném jednání, strach z uzavřeného prostoru, fyzická blízkost neznámých lidí... Situace, která nás donutí alespoň na malou chvíli stát a nedělat nic.

„Zjistili jsme, že lidem začíná víc záležet na tom, jak na ně prostředí výtahu působí,“ říká Jakub Vymyslický, zakladatel společnosti Vimislicki elevators, zaměřené na výrobu unikátních výtahů. Pro své zákazníky vymýšlí výtahové systémy, které své pasažéry okamžitě zaujmou. Hraje si přitom s materiály, se světlem, hudbou, vůněmi, designem, technologiemi i s nejmenšími detaily. V Praze je možné projet se výtahem této společnosti například ve třech domech v Pařížské ulici nebo v obchodním domě Kotva, vět-

Vimislicki elevators

- Společnost Vimislicki elevators se specializuje na výrobu výtahů, které překračují očekávání a zaběhlé standardy.
- Firmu založili v roce 2019 manželé Jakub a Dajana Vymyslickí.
- Za rok vyrobí zhruba 50 atypických výtahů, převážně v soukromých domech.
- Většina realizovaných projektů je v České republice, kromě toho má firma obchodní zastoupení i v Ghaně.
- Sídlo a showroom má společnost v centru Prahy, výrobní závod v Uherském Hradišti.



Inzerce

BEST. ROCK

Přesný
broušený
zdicí systém



Více informací na
best.cz/hruba-stavba





šinu zakázek ale firma realizuje v soukromých budovách. A to jak u novostaveb, tak u historických objektů, které procházejí rozsáhlejší rekonstrukcí.

Říkali nám, že jsme blázni

Zájem o výtahy do privátních vil roste s tím, jak si lidé s přibývajícím věkem uvědomují blížící se pohybová omezení, ale také díky tomu, že chtějí komfort a příjemné prostředí. Při navrhování výtahu tedy společnost Vimislickí věnuje pozornost nejen jeho funkčnosti, ale také dojmu, který navozuje. Ten má být především citlivě provázán s celkovým stylem budovy, proto firma klade důraz na individualizaci každého navrhovaného výtahu. „Důležitá je pro nás komunikace se zákazníkem. Na začátku se s ním osobně setkáme, snažíme se vystihnout, co se mu líbí, a hodně přemýšlíme za něj,“ popisuje šéf společnosti. Když zákazník cestuje, tak ho Vymyslický vyzve, aby mu ukázal fotky výtahů, které ho v zahraničí zaujaly. Podle obrázků se pak pokouší odhadnout jeho preference.

„Každý z našich výtahů je unikát,“ dodává jeho manželka a finanční ředitelka firmy Dajana Vymyslická. Její oblíbenou realizací je výtah v soukromém muzeu hornin ve Dvoře Králové, kde je na zadní stěně kabiny mezi dvěma skleněnými deskami umístěno 320 tisíc broušených červených granátů. Podsvícení dodává stěně ze vzácných kamenů působivý efekt. „Světla a zrcadla jsou u výtahových interiérů důležitá, dotváří celkový prostor a opticky ho rozšiřují,“ pokračuje Vymyslická.

V realizaci výtahů chce firma Vimislickí vyjít vstříc i neobvyklým přáním zákazníka. V Praze například postavila výtah, který má 95 procent prvků ze skla. Ovládací tlačítka nepotřebují ani kabely, protože fungují pomocí laserů (vlevo).



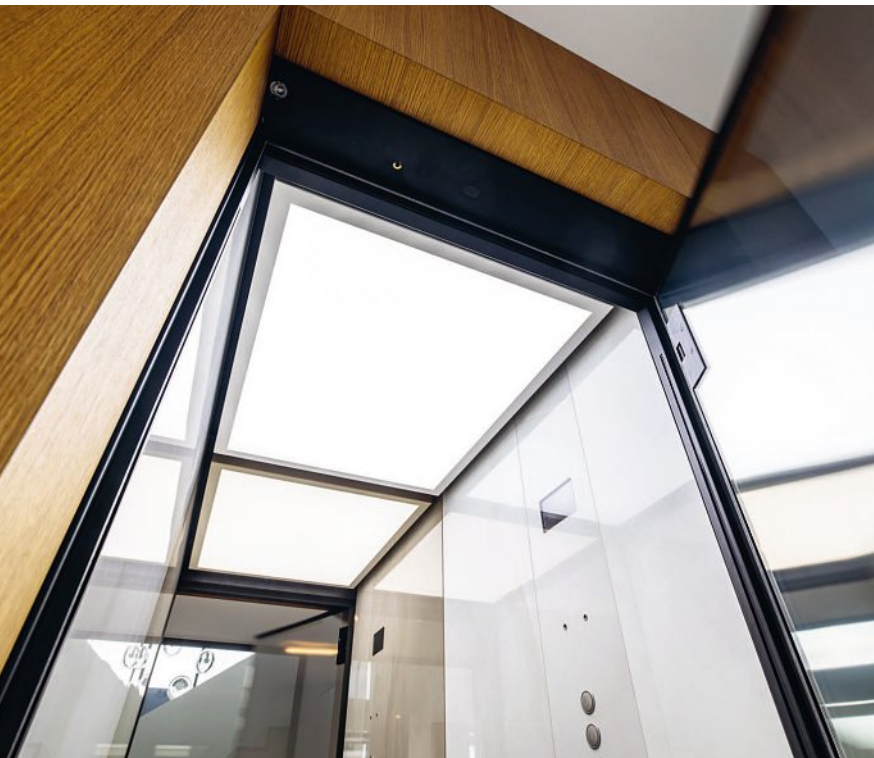
Světla a zrcadla jsou u výtahových interiérů důležitá, dotváří celkový prostor a opticky ho rozšiřují.

Pro jejího manžela byl největší výzvou celoskleněný výtah. „Jsme zvyklí dělat atypické výtahy, ale šachta bývá neprůhledná. Tady však investor požadoval, aby transparentní bylo úplně všechno. Chtěl, aby do kabiny bylo vidět na všech úrovních,“ vzpomíná na neobvyklou zakázku, kterou se nakonec podařilo úspěšně zrealizovat. Výsledkem je kompletně průhledný stroj doplněný jen několika málo kovovými spoji. Neviditelné je i navigační zařízení, tlačítka, ke kterým nevede žádný kabel, vypadají, jako by visela ve vzduchu.

„Když jsme začali dělat nestandardní výtahy, kolegové nám říkali, že jsme blázni,“ vypráví Vymyslický. U výroby výtahů tehdy nikdo příliš nepřemýšlel nad rámec funkčnosti. Hledat řešení pro neobvyklé požadavky je přitom to, co manžele Vymyslické na jejich práci nejvíc baví. Tam, kde jiní řeknou, že to nejde, vidí lákavou výzvu a dokážou díky tomu navrhnout třeba výtah v extrémně malém prostoru nebo design z velmi originálních materiálů.

Postavit a rozebrat jako stavebnici

Výtahy se Jakub Vymyslický zabývá už více než dvacet let. Začínal ve firmě svého otce, která se věnovala prodeji, instalaci a servisu těch standardních. Po osmi letech se spolu se svou ženou chtěli byznysově osamostatnit a založili si vlastní firmu s podobným zaměřením. Nechtěli ale zůstat u konvenčních řešení. „V té době jsme vnímali, že se trh mění, tyto změny přicházejí obvykle s novou generací. Zákazníci se začali víc zajímat o interiérový design a na trhu nebyl nikdo, kdo by jim vyšel vstříc,“ popisuje zaklada-



tel firmy. Zaměřili proto pozornost na estetiku výtahového prostoru a postavili svou konkurenční výhodu na tom, co přesahuje základní funkčnost výtahu.

O zákazníky se Vymyslický nikdy nebál. Trh měl díky své předchozí praxi zmapovaný a s rostoucí poptávkou po atypických řešeních mohl počítat. „Samozřejmě to musí cenově, materiálově a časově dávat smysl. Většina našich zakázek je v Česku a hodně se soustředíme na to, aby použité materiály byly dostupné a servisovatelné,“ říká Vymyslický. Konstrukce včetně interiérového designu navrhuje tak, aby v případě poškození bylo možné jednoduše přijet a vyměnit příslušný díl. „Máme tomu přizpůsobené určité nosiče a během pár vteřin jsme tak schopni celou stěnu rozebrat a odvézt na servis,“ dodává.

Za rok společnost Vimislicki elevators dokončí zhruba padesát výtahů. Ceny se pohybují v rozmezí od jednoho do pěti milionů a odvíjí se od příslušné technologie, počtu pater, použitého materiálu a konstrukční práce. „Celý proces začíná v našem showroomu v Praze, kde se setkáme se zákazníkem nebo jeho architektem a vyslechneme si jejich představy,“ popisuje Vymyslický. Pro zákazníky, kteří nemají vlastního architekta, má firma svého designéra, který na návrhu pracuje.

Inzerce

TRIDO[®]

**VRATA
TERMO**

∨

**ÚSPORA
NÁKLADŮ
ZA ENERGIE**

www.trido.cz

EK015874

ZATEPLENÁ GARÁŽOVÁ VRATA

Následuje první studie proveditelnosti, při které konstruktéři ověřují, jakou technologii je možné v daných podmínkách použít. Od ní se pak odvíjí cena a navrhované řešení firma znovu prodiskutuje se zákazníkem. Po jeho schválení přijde na řadu precizní měření prostoru pomocí 3D scanu. Tato technologie umožňuje pečlivě načíst tvar, velikost a zakřivení výtahové šachty. „Je to geniální zařízení, které se využívá i u stavby tunelů nebo velkých domů. Během minuty vyšle více než půl milionu paprsků a zaznamená přesné body v prostoru. My je pak převedeme do konstrukčního formátu a máme pro výrobu výtahu velmi přesné podklady,“ objasňuje Vymyslický.

Jednotlivé díly konstrukce pak vznikají ve výrobním závodě v Uherském Hradišti a na stavbu putují připravené tak, že je montéři sešroubují jako stavebníci. Montáž zpravidla trvá asi měsíc. Poté musí nový výtah projít sérií zkoušek a technickou inspekci. „Když proběhne kontrola v pořádku, vše je funkční a bezpečné, předáme výtah zákazníkovi k užívání,“ uzavírá popis výrobního procesu Vymyslický. Spolupráce tím ale nekončí, protože firma zajišťuje zákazníkům i následný servis.

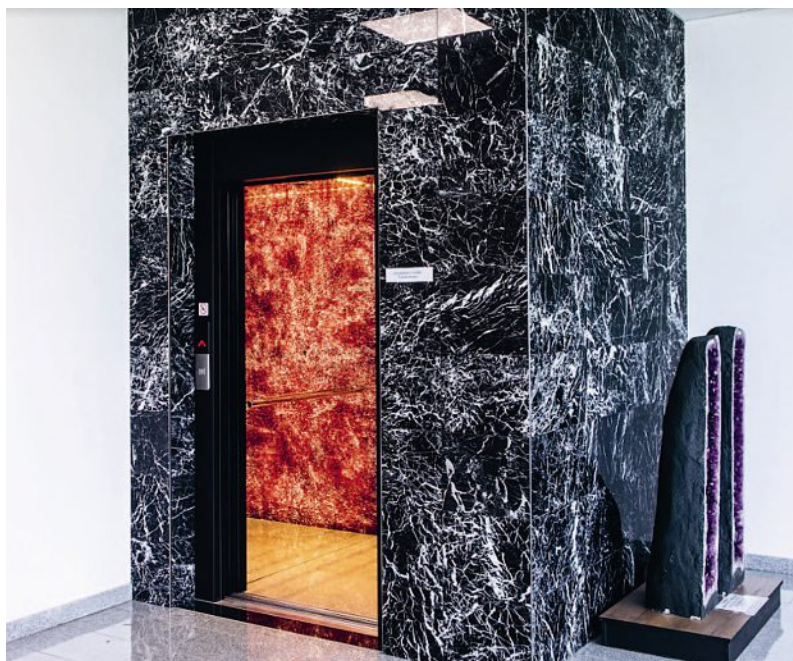
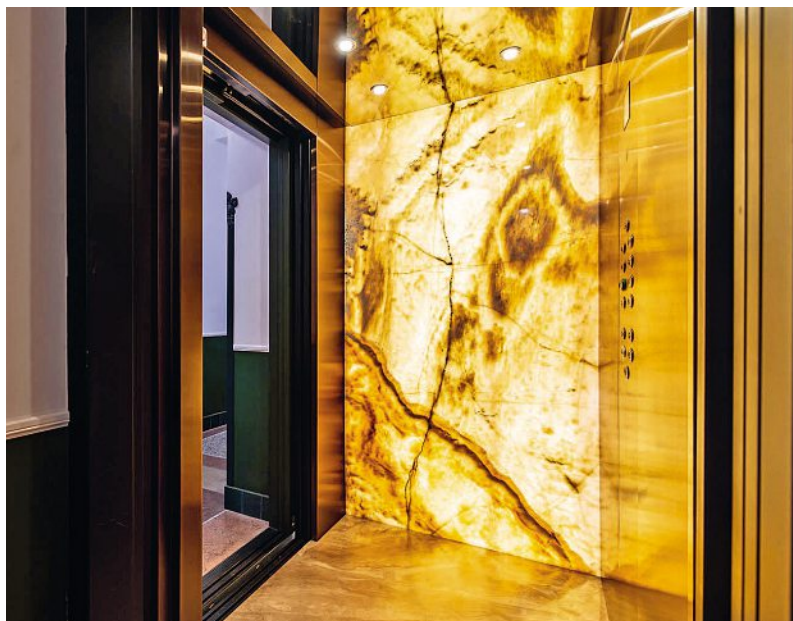
Výtah srdcem budovy

K otázce, kam umístit výtah v rámci plánované stavby, mají různé skupiny stavitelů odlišný přístup. „Setkáváme se s dvěma typy zákazníků. Jedna skupina chce mít výtah spíše schovaný za rohem, zatímco druhá v něm vidí dominantu, pátěř celé budovy,“ všímá si Vymyslický a dodává, že druhé zmiňované pojetí výtahu je o něco častější. Význam výtahu se postupně proměňuje, z mechanického zařízení s čistě technickou funkcí se stává krásným prostorem, na kterém si stavitelé dávají záležet.

Ruku v ruce s tím se mění i preference interiérových materiálů. Zatímco v minulosti byly výtahy zpravidla nerezové, v poslední době roste zájem o zemité barvy a teplejší tóny. „Nerez je kvalitní materiál, ale působí chladně a nepřijemně, člověk se vlastně těší, až z takového výtahu vystoupí,“ doplňuje Vymyslická. Teplý nádech přitom může mít i mramor v pískovém odstínu nebo nasvícený bronzovým světlem. Široké škále materiálů, se kterými rodinná firma pracuje, dominuje dřevo, kámen a sklo. Klíčové je ale především sladění barev s architektonickým stylem celého domu.

Prostor samozřejmě nevnímáme jen očima, důležitou roli hraje i hudba nebo vůně. Ty pomáhají navodit uklidňující atmosféru. „Sama jsem se nikdy nebála, že bych ve výtahu uvízla. Ale vím, že řada lidí se kvůli tomuto strachu necítí ve výtahu dobře,“ uvědomuje si Vymyslická. Krásné prostředí výtahu může tento stres zmírnit a přivést návštěvníka na jiné myšlenky.

Přestože mnohé realizace firmy Vymislicki elevators působí honosně, majitel firmy se záměrně vyhýbá slovu luxus. „Při vytváření našich návrhů nechci směřovat k přepychu, ale k unikátnosti. Ta spočívá v tom, že výtah je promyšlený do po-



Ani kámen nemusí působit chladným dojmem. Teplý odstín mramoru nebo osvětlení dodá interiéru přívětivou atmosféru (nahore).

Podsvícené broušené granáty zdobí zadní stěnu výtahu v soukromém muzeu hornin (dole).

sledního detailu, že je mimořádně kvalitní,“ vysvětluje Vymyslický. Zákazníkům chce nabízet hlavně nadstandardní zážitek ze svezení.

Díky zálibě v atypických stavebních řešeních rozšiřují Vymislicki elevators i nabídku svých produktů. Pevné místo už v ní mají návrhy individualizovaných schodišť, ať už pro vnitřní nebo venkovní umístění. „Koupili jsme také firmu, která se věnuje výrobě interiérového nábytku, a ještě v tomto roce chceme začít nabízet atypická hliníková okna,“ prozrazuje Vymyslický. Motorem jeho práce je vynalézavost a nové výzvy chce dopřát i svým zaměstnancům. Kreativní přístup tak mohou využívat i v dalších oborech.

Energetický koncept Fenix. Nejen že vytápí, ale také šetří a vydělává

Spojení elektrického sálavého vytápění, fotovoltaiky a vysokokapacitních baterií je budoucností moderních bytových domů, ale i průmyslu, zemědělství a služeb.

Plná elektrifikace domácností, ale i malých a středních firem, je podle Cyrila Svozila juniora, který od ledna letošního roku stojí v čele holdingové společnosti Fenix Group, ideálním řešením pro měnící se energetiku v Česku. Jeho slova potvrzují průběžná data z několika pilotních projektů, v nichž společnost Fenix Group přistoupila k instalaci fotovoltaické elektrárny, inteligentního bateriového úložiště a elektrických sálavých topných systémů. Řídicí jednotka ovládající tyto topné systémy v podlahové či stropní variantě nebo v podobě sálavých panelů umožňuje přesné ovládání teploty, a tedy i řízení spotřeby elektrické energie v objektu. A to zcela dle potřeb jeho provozovatele.

Řešení pro rodinné domy i průmysl

Společnost Fenix Group, která je největším evropským výrobcem elektrických topných systémů, se od roku 2016 intenzivně věnuje také vývoji a výrobě vlastních bateriových úložišť. Ve standardní nabídce má baterie HES s kapacitou 41 kWh vyráběné pro rodinné domy, ale také velkokapacitní špičkovací stanice SAS s kapacitou řádově několika stovek kWh, které jsou určeny pro průmyslové aplikace.

Poslední novinkou v sortimentu společnosti je bateriové úložiště MES, jež je svými parametry a způsobem provedení využitelné pro širokou oblast aplikací. S tímto úložištěm lze nejen stabilizovat odběrový diagram, ale také podpořit využití vyrobené energie z vlastních obnovitelných zdrojů. Úložiště MES je možné využívat i pro nabíjení a dodávky energie z nebo do distribuční soustavy, a to v cenově výhodnějších časových pásmech v rámci spotového trhu.

Holding Fenix Group vyrábí a dodává tato úložiště v kontejnerovém provedení s bateriemi LiFePo4. K dispozici jsou konfigurace s výkonem 100, 150 a 200 kW a kapacitou od 96 do 576 kWh. Svoji velikostí, celkovou koncepcí a také výkonovými a kapacitními parametry je tento typ úložišť vhodný pro bytové domy, obchodní centra, prodejny aut, centra služeb nebo malé a střední výrobní závo-



dy či zemědělské podniky. Využití je velmi široké a vždy záleží na vyhodnocení spotřeby, kterou má zákazník v průběhu roku.

Nová legislativa zjednodušuje pravidla hry

Novela 222/2024 Sb. vyhlášky o energetické náročnosti 264/2020, která vstoupila v platnost 1. září 2024, má výrazný vliv na konečnou klasifikaci některých typů budov. Majitelům rodinných domů, ale i energetickým specialistům komplikovala situaci dosavadní legislativa, která nepřipouštěla využití elektrických sálavých rohoží, folií a panelů v novostavbách. Jako jediné správné a možné řešení jim bylo předkládáno tepelné čerpadlo, jehož pořízení a provoz jsou v současných energeticky úsporných domech ve srovnání s elektrickými sálavými systémy finančně nevýhodné.

Novelizovaná vyhláška toto pomyslné „červené světlo na semaforu“ mění a dává elektrickému sálavému vytápění opět zelenou. První propočty, které vychází z novelizované vyhlášky, ukazují, že ke splnění všech parametrů požadovaných novelizovanou vyhláškou dostačuje i malá fotovoltaická elektrárna umístěná na střeše domu a novostavba s elektrickými sálavými systémy může získat od energetického specialisty příslušný certifikát PENB.

Elektrické sálavé vytápění v podlahové variantě je s využitím energetického konceptu Fenix ekonomickou variantou k navození dokonalé tepelné pohody.

Více informací o elektrickém sálavém vytápění a energetickém konceptu Fenix vám poskytnou zástupci společnosti Fenix Trading. Kontakty na ně, včetně přehledu dostupného sortimentu, najdete na www.fenixgroup.cz.



**Infrastruktura
budoucnosti? Šalinou
na letiště a létajícím
taxi do Prahy i dál**

S nástupem nových technologií se mění i koncept moderního města. V současnosti přicházejí na scénu autonomní vozidla a roboti podporovaní umělou inteligencí. Těm budeme muset v městských prostorách přizpůsobit nejen infrastrukturu, ale i své chování. „Aby se město přetvářelo, potřebuje energii. Její zdroj se nachází v potřebě člověka neustále se vyvíjet. Bez ní by město zmizelo,“ říká architekt a urbanista **Michal Postránecký**, který je zároveň ředitelem Centra města budoucnosti CIIRC ČVUT.

N

Na letošním festivalu ve Varech měl premiéru film Jana Zajíčka a Vladimíra 518 Architektura ČSSR 58–89. Viděl jste ho?

Bohužel zatím ne.

Zajímalo mě, jestli podle vás už tehdy vznikaly chytré stavby.

Tak úplně hloupé určitě nebyly. Problém je v tom, z jakého úhlu pohledu je posuzujete. Když budu mluvit o urbanismu, zádrhel byl v tom, že ačkoli jsme i před rokem 1989 v plánech rozvoje měst počítali s velkým nástupem technologií, nejenom že ještě neexistovaly, ale chyběla nám dnešní schopnost sběru živých dat a výkonné analytické nástroje. Na druhou stranu byla v návrzích mnohdy větší kreativita založená na obecných principech. Bohužel ale byla často potlačena z ideologických důvodů.

Nicméně mnoho věcí, které jsme urbanisticky vymysleli, například v nezávislé Prognóze rozvoje hlavního města Prahy do roku 2030, se po roce 1990 začalo dít a stále se ještě děje. Nejspíš by se hodně lidí divilo, s čím vším se už tehdy počítalo. Jinak si myslím, že i před rokem 1989 vzniklo v ČSSR mnoho kvalitních staveb od skvělých architektů.

Byla by Praha dál, kdyby se neřídila podle územního plánu z roku 1999?

Bezesporu. Dlouhá léta se snažíme o schválení nového Metropolitního plánu. Nechci ho hodnotit, ale jakkoli velká koncepce nemůže odolat tisícům pozměňovacích návrhů. Nad sebegeniálnější koncept je postaven participační proces, jehož se může kdokoli zúčastnit. A tak se s velkými projekty dostáváme do skluzu za ostatními evropskými metropolemi. Česká republika je extrémně přeregulovaná. Měli bychom více přemýšlet nad tím, jak nové věci realizovat, a nacházet řešení, která se holt nemusí líbit všem, a přebrat za ně zodpovědnost. Regulace je v mnoha směrech určitě nutná, je ale třeba také ctít volnost a nezabíjet vývoj nesmyslnými zákazy a požadavky.

Máte nějaký konkrétní příklad?

Neustále se bavíme o mobilitě v centrech měst, která zahrnuje malé skútry, koloběžky. Místo aby-chom tato řešení podpořili a našli způsob jejich začlenění do stávajícího systému, raději je zakážíme. To přece není řešení. Nelíbí se mi ani omezení parkování a vjezdů do různých částí měst bez jakékoliv systémovosti. Další věc je, že někte-



Michal Postránecký

architekt a urbanista

Absolvoval Fakultu architektury ČVUT v Praze. Jeho portfolio zahrnuje práce v České republice i v USA. Od roku 2000 žije a působí ve Spojených státech.

Navrhl Planet Hollywood Towers Westgate v Las Vegas, výškovou budovu o 52 podlažích. V Česku v roce 2018 založil a vede Centrum Města Budoucnosti, které je součástí Českého institutu informatiky, robotiky a kybernetiky na ČVUT.



Regulace je v mnoha směrech nutná, je ale třeba také ctít volnost a nezabíjet vývoj nesmyslnými zákazy.

ré vozovky směrem z Prahy se stáhly do jednoho pruhu vysokým obrubníkem tramvajového tělesa po straně, aniž by se dal přejet. Kdyby lidé potřebovali rychle vyjet z města, únikové cesty zkolabují.

Nechci být ale jenom kritický. Pražská hromadná doprava se za poslední roky v mnoha ohledech vylepšila, včetně nasazení telematiky. Skvělou věcí jsou příměstské vlaky a jejich integrace do MHD. Představte si ale, že by MHD bylo zdarma a v dopravních prostředcích by existovalo něco jako první třída, kde by si cestující připlatili a jezdili by v extrémně čistém a kultivovaném prostředí. A nemuseli by do centra auty.

Je vám bližší termín smart city, nebo město budoucnosti?

Jsem architekt a urbanista, což zahrnuje plánování města, jeho organizování a rozvoj. Smart city je jen jedním z konceptů, který měl zpočátku za úkol optimalizovat využívání městské infrastruktury. To vše s pomocí takzvaně chytrých technologií se schopností sbírat a přenášet živá data. Byl jsem jím také okouzlen, protože jsem si představoval, jak bude možné procesy ve městech – dopravu, zásobování, rozvody vody a toky energií – řídit v přímém přenosu a efektivně organizovat jejich další rozvoj.

To se nestalo?

Později pojem smart city uchvátil znalece PR a další specialisty na různé jiné obory než plánování měst a došlo k jeho pokroucení, deformaci a rozdrobení. Problémem je, že se z toho vytratil ten krásný velký koncept. Proto mám raději termín město budoucnosti, u kterého je potřeba myslet ve větších souvislostech a časových horizontech.

Jaké jsou podle vás jeho základní pilíře?

Struktura funkčního uspořádání města, logistika, energie, doprava a hlavně koordinace řízení jednotlivých systémů měst i jeho částí. Pojdme si vzít třeba energii. Nejlevnější je ta, kterou ušetříte nebo vůbec nevydáte. To se týká i pohybu lidí. Zabývejme se tím, proč a jak se lidé ve městech pohybují a přizpůsobme jim město a jeho strukturu. Musí opravdu jezdit hodinu do práce? Každá technologická revoluce v minulosti přinesla nová urbanistická řešení a struktury. Nyní hrají hlavní roli chytré technologie a ty budou ještě chytřejší. Jenže alfa a omega toho, aby se udály důležité kroky, je schopnost věci měnit.

A ta podle vás drhne?

Tady se znovu vracím k rigidnímu způsobu městského plánování. Poslední dva roky jsem řešil v rámci projektu Vertimove umístění sítě budoucích vertiportů v Praze i na území Česka, tedy pozemní infrastrukturu pro eVTOL. V Česku jim rádi říkáme air taxi. Jsou to dopravní prostředky s vertikálním vzletem a přistáním, s pohonem na elektrinu a později vodík, přepřavující typicky čtyři osoby. Jsou na rozdíl od vrtulníku mnohem tišší, a proto se hodí i do měst.



To ale nemluvíme o blízké budoucnosti.

Právě že mluvíme. Ve světě do nich investoři vkládají stovky milionů dolarů. U nás tomu ale brání regulace a územní plány. Známe i kritéria pro pozemní infrastrukturu a její návaznosti na okolí. Vytvořil jsem podrobnou studii umístění VertiHubu nad kolejištěm hlavního vlakového nádraží v Praze. Bohužel zde jeden developer již začal plánovat jinou zástavbu. Ztratili jsme tak unikátní možnost, jaká není jinde v Evropě, kdy bychom propojili skoro všechny typy dopravních módů v jednom bodě s minimální docházkovou vzdáleností mezi nimi. V českých městech se jen velmi těžko pro tuto infrastrukturu bude hledat místo, a to i z politických důvodů.

A kdybychom o tuto možnost nepřišli, za jak dlouho by mohla air taxi létat?

Ve větším počtu během několika let. Pokud budeme mluvit o jejich plně autonomním provozu, může to být třeba deset až patnáct let. Hodně bude záležet na bezpečnosti, potřebné legislativě a existenci právě té pozemní infrastruktury. V Dubaji již první licence pro air taxi byla udělena, další města jako Singapur se připravují. Kdyby u nás vznikly adekvátní přistávací plochy a byla vůle, mohou se u nás air taxi prohnět vzduchem klidně za dva tři roky.



Když jsem se ptala na město budoucnosti, čekala jsem, že zůstaneme u energií, vody nebo staveb. Teď se mi v hlavě odehrává film Pátý element, kde Bruce Willis prolétá městem.

Ale ono to opravdu už není sci-fi, jenom to ve vzduchu bude trochu jinak organizované. Pátý element možná klidně vykresluje nějaké město z dalšího tisíciletí. Cílem užití eVTOL dopravy je, aby se stala běžnou součástí veřejné hromadné přepravy organizované v rámci takzvané MaaS (Mobility as a Service), kde si v jednom systému objednáte cestu při použití několika druhů dopravy. Když se budete chtít z centra Brna dostat do Prahy, tak si v jedné aplikaci naplánujete cestu šalinou k vertiportu, odkud odletíte do Prahy na jeden ze třiceti vertiportů a odtamtud třeba sdíleným elektroautem, kam dále potřebujete.

Ale za jakou cenu.

Budete asi překvapená, ale nemělo by to být víc než první třída ve vlaku. To se stane, jakmile dojde k vysokému nasazení těchto dopravních prostředků a bude vybudovaná síť s dostatečným počtem vertiportů v potřebných lokalitách. Létající taxi budou k dispozici nejen na velké vzdálenosti, ale i v rámci Prahy a jejího okolí. To může být re-

Návrh nového zeleného města MILTOWN od Michala Postráneckého, který získal zvláštní cenu v soutěži Urbanistický projekt roku 2022.

lativně rychle. A když se dotují železnice, mohli by na začátek podobný model fungovat i tady.

Co pro vás tedy přesně představuje město budoucnosti?

Město, které se změní na základě technologických vymožeností. Díky umělé inteligenci, autonomním vozům nebo robotům dojde i k fyzické změně veřejného prostoru měst, například profilu vozovek, chodníků a prostoru kolem budov. Roboty a různá vozítka budou všude kolem nás a budou potřebovat trochu jiné prostředí než lidé. Veřejný prostor se doplní o nové struktury. Kam uložíme na noc všechny ty roboty? Protože noční provoz jim určitě nepovolíme. Kde je dobijeme? Bude také třeba, aby s nimi člověk a ony mezi sebou dokázaly komunikovat. Změní se chování lidí.

A jak to bude s budovami?

Aditivní metody ve stavebnictví, jako je 3D tisk, umožní vznik novým stavbám, jež doposud nebylo možné realizovat. Možná to vypadá extrémně futuristicky, ale my na technologický pokrok opravdu budeme muset umět reagovat změnami infrastruktury celých měst. Jde jen o to rozhodnout se, jestli je přijmeme pozitivně, nebo se budeme pořád něčeho bát a bránit se jim.

Když mluvíte o chování lidí, co přesně máte na mysli?

Chování člověka a jeho kognitivní schopnosti se mění adekvátně v závislosti na technologiích, které používá a následně je bezmyšlenkově akceptuje. Příkladem je telefon s GPS. V dnešní době bez navigace už pomalu ani nevycházíme z domu. Obráceně se město mění disruptivními technologiemi, které člověk užívá ke specifickým funkcím. Připravuji k tomuto tématu konferenci SOCAIETY 2050: Quo vadis homo?, tedy Kam kráčíš, člověče, která se koná 19. listopadu v Paláci Žofín. Měla by být právě o tom, jak začlenit inteligentní technologie podporované umělou inteligencí i různé druhy robotů do života lidí, soukromého i veřejného prostoru měst. A proč z toho všeho nemít jenom strach.

Vy žádné obavy nemáte?

Mám strach, že technologie může člověk těžce zneužít. Jsme každodenně ovlivňováni doporučenými algoritmy. Naše chování na sociálních sítích je vyhodnocováno. Jsme zařazeni do zájmových skupin a následně atakováni cílenou reklamou. Někdy nám dají vybrat, jestli chceme jinou reklamu, ale naše analyzovaná data již mají. Díky tomu vědí, co děláme, jak reagujeme. Najednou jsme v područí lidí, kteří tuto

Michal Postránecký si mohl v USA splnit svůj sen, který by byl v českých realitách neuskutečnitelný. Navrhl si vlastní mrakodrap Planet Hollywood Towers Westgate v Las Vegas (na obou snímcích).



Inzerce



C2TES1

C2TE

MUREXIN

Roztírají se
jako máslo,
drží jako Murexin
Nová generace lepidel!

ORIGINAL
HYBRID
TECHNOLOGY

Vyberte si to **správné lepidlo!**



technologii vlastní. Toho se bojím. A toho, že naše kognitivní schopnosti budou ovlivněné lidmi, kteří zneužijí umělou inteligenci.

Pojďme ještě na závěr zmínit vaši práci v USA. Vy v Česku už přes 20 let nežijete. Proč?

Mým snem bylo postavit mrakodrap a věděl jsem, že to se mi v Česku nepodaří. Rozhodl jsem se za podpory mé ženy odjet do USA a zkusit tam najít práci. Po nelehkém začátku a pomoci bratra jsem v Las Vegas po více než roce našel v jedné malé kanceláři práci. Za další tři roky a po práci na projektu třicetitřípatrového bytového domu mě oslovila jedna architektonická kancelář z Orlanda, abych se stal hlavním designérem projektu Planet Hollywood Towers Westgate v Las Vegas.

Tedy na mrakodrap došlo.

Šlo o 52podlažní a přibližně 154 metrů vysoký objekt odhadem s 2600 pokojovými jednotkami. Byl otevřen v roce 2010 a je součástí komplexu, ve kterém se může najednou pohybovat třeba třicet tisíc a více lidí. To už je v Česku celkem velké město. Jenom pro zajímavost, od zahájení architektonické studie přes získání povolení až po první etapu s přibližně 1400 jednotkami uběhlo pouhých pět let. Druhá etapa se zatím nerealizovala kvůli tehdejšímu ekonomickému kolapsu.

Inzerce



Oslavte
s námi
100 let!

Pořídte si tepelné čerpadlo
se **slevou**

i více než **100 000 Kč**
a získáte **záruku**
na **10 let.**

Rychlá montáž | Spolehlivý servis
Akce platí do 31. 12. 2024



EK015778

**Dříve se stavěly komíny
s ohledem na životnost
budovy. Dnes je určující
výdrž spotřebiče**



Komín v pasivním domě není jen svislý otvor pro odvod spalin. Jde o komplexní systém, který musí být pečlivě navržen a instalován s ohledem na specifika moderní stavby. Správná volba materiálů, zajištění parotěsnosti a požární bezpečnosti, stejně jako pravidelná údržba a revize, jsou klíčové pro dlouhodobou funkčnost a bezpečnost komínového systému.

N

Nesprávně zbudovaný komín je jako rozbuška, která stavbu dříve či později ohrozí, pravděpodobnost vznícení je v takovém případě relativně vysoká. Podle statistik generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru jsou požáry způsobené komíny jednou z nejčastějších příčin. Loni nevhodné konstrukce, jiskry z komínu či vznícení sazí způsobily v Česku 1262 požárů. Hasiči registrují kolem tisíce případů vzplanutí ročně už od roku 2015.

Pasivní domy jsou rizikovější

U pasivních domů se požadavky na bezpečnost komínů zvyšují. Při jejich stavbě se totiž využívají hořlavé materiály častěji, než je tomu u běžných domů.

Správná volba komínového systému, který musí odolat vysokým teplotám a zároveň zabránit přenosu tepla na okolní konstrukce, je proto klíčová. Takový požadavek je zvláště důležitý u dřevostaveb, kde z tohoto materiálu bývají i stropy a krovy.

„Standardně je průchod komínů přes okolní konstrukce proveden použitím materiálů odolných vůči vysokým teplotám. Používají se požární ucpávky z minerální vaty a na obálce budovy, kde je nutné zajistit také vzduchotěsnost, tvarovky z pěnového skla,“ popisuje Michal Bureš, odborník na pasivní dřevostavby.

Komíny by ovšem měly odolat i nižším teplotám spalin, včetně agresivních spalin. Podle Petra Cankaře, technického ředitele společnosti Atmos, by neměl být kotel zkonstruován tak, aby mohlo dojít ke kondenzaci dehtů a kyselin, které dovedou komín poškodit. „Pokud v komíně kondenzují dehty, nebude dlouho trvat, než dojde k požáru,“ varuje.

Žádoucí je, aby moderní komíny na pevná paliva měly vlastnosti nad rámec povinné certifikace, doplňuje Pavel Mareček, předseda správní rady společnosti Almeva.

„Provádí se hlavně test případného ‚přeskočení‘ požáru komínovým tělesem. Hoří-li ve spodním patře, pak tímto komínem nesmí požár přejít do vyšších pater,“ upřesňuje.



Parotěsnost a energetická účinnost

Pasivní domy jsou navrženy tak, aby minimalizovaly tepelné ztráty, což klade vysoké nároky na parotěsnost komínového systému, protože v opačném případě dochází k nadbytečnému úniku energie. Podle Marečka je třeba vytvořit takový prostup komína stropem nebo takzvanou obálkou domu, který by tuto vlastnost zaručil. Prostup by měl mít normovaný odstup od hořlavých konstrukcí a zároveň by měl být požárně odolný i plně funkční.

„Všechny tyto požadavky splňují systémové výrobky – například parotěsné manžety a těsnění, komínové průchodky či protipožární uzávěry, které je vhodné zahrnout do konstrukce střechy nebo stěny ideálně při stavbě domu. Dodatečná montáž takového prostupu je náročná na dodržení technologických předpisů,“ říká.

Kvůli přísným požadavkům na parotěsnost se upustilo od komínových systémů z devadesátých let, které měly odvětrávací otvory narušující těsnění obálky. „Proto se nyní používají keramické systémy s lepšími šamotovými vložkami. U nerezových komínových systémů, stejně

Komíny na pasivních domech musí plnit vyšší normy protipožárního zabezpečení. Důležitá je u nich parotěsnost komínového systému i správný přívod vzduchu.

tak i plastových pro kondenzační kotle, jsou tyto požadavky rovněž splněny,“ dodává Mareček.

Přívod vzduchu a správný výběr spotřebiče

Aby moderní tepelné spotřebiče správně fungovaly, potřebují pro spalování přívod čerstvého vzduchu. Vzhledem k těsnosti nových typů staveb se vzduch z toho důvodu musí přivádět komínem zvenku. V pasivních domech se proto používají především keramické nebo nerezové systémy, které mají řízený přívod vzduchu zvenčí do spalovacího prostoru, čímž se zajišťuje optimální provoz spotřebičů a zároveň je zachována vysoká energetická účinnost a vzduchotěsnost pasivních domů. U kotlů na pelety zase proudí vzduch pláštěm komínu s přímým přívodem do kotle nebo hořáku.

„Největší výzvou je správná volba průměru a výšky komína s ohledem na plánovaný spalovací zdroj. S tím souvisí i dostatečný přívod vzduchu ke spotřebiči. Pokud navrhnete komín a přívod vzduchu špatně, stane se spotřebič znečišťovatelem ovzduší ve svém okolí,“ říká Petr Cankař.

Správná funkčnost komínového systému však nekončí jeho instalací. Zákon nařizuje, aby se komíny kontrolovaly alespoň jednou ročně. Na ročním období nezáleží, ale doporučuje se přivolat komíníka na konci léta, před začátkem topné sezony.

Revize komína je nutná nejen při jeho uvedení do provozu, ale i při jakékoliv změně, jako je rekonstrukce, změna druhu paliva nebo připojení nového spotřebiče na nepoužívanou spalínovou cestu. Kontrola zajišťuje, že komín splňuje všechny normy a že nedošlo k žádným závadám, které by mohly ohrozit bezpečnost domu. Nepravidelná údržba či zanedbání pokynů komíníka mohou vést k desetitisícovým pokutám i požáru.

Inovace a budoucnost

„Bývaly doby, kdy se komín stavěl na životnost stavby,“ říká Pavel Mareček. „Vidíme to na všech hradech a zámcích, kde by černé kuchyně mohly fungovat dodnes. Ale nyní se komíny staví s životností spotřebiče,“ říká. Mareček proto doporučuje umístit komín do speciální šachty, kterou mimo jiné nabízí i jeho firma Almeva, což umožňuje snadnou výměnu spalínové cesty při změně spotřebiče. „Vždyť kdo by si před pětadvaceti lety řekl, že komíny můžou být i plastové,“ dodává.

Technologický vývoj v oblasti komínových systémů pokračuje rychlým tempem. Výrobci neustále přichází s novými materiály a řešeními, která zvyšují účinnost a bezpečnost komínů v pasivních domech. „Ať jde o komíny nebo kotle na biomasu, které Evropská unie považuje do budoucna za perspektivní, lze budoucí trendy v této oblasti shrnout do několika slov: funkčnost, spolehlivost, dobrá cena, bezpečnost, životnost, ochrana životního prostředí a udržitelnost,“ uvádí Cankař.

Do budoucna lze také očekávat, že komínové systémy budou stále více využívat chytré technologie, které nabídnou lepší monitorování i řízení provozu.



ZIMNÍ ZAHRADY | ZASTŘEŠENÍ TERAS | SKLÁDACÍ A POSUVNÉ STĚNY | ATELIÉROVÁ OKNA

VÍCE PROSTORU, SVĚTLA A KOMFORTU

Skládací a posuvné stěny
Zasklení balkonů a lodžii
El. posuvné střechy a střešní okna
Zastřešení bazénů
Zastřešení teras
Zimní zahrady

VÝHRADNÍ PARTNER PRO ČR A SR

HLADÍK stavební servis, s.r.o. | Hradešinská 41 | 101 00 Praha 10 | +420 272 733434 | +420 602 356954 | firma@hladik.info | www.hladik.info

Za architekturou do divadla i do knihovny

Města Česká Lípa a Rožnov pod Radhoštěm leží každé v jiné části republiky. Spojují je ale nově dokončené občanské stavby pro kulturu a vzdělávání. V obou případech šlo o veřejné investice a shodou okolností se na projektech v Čechách i na Moravě podíleli brněnští architekti. Rekonstrukce jsou ukázkou toho, jak kvalitní soudobá architektura prostupuje už i do menších měst.

Nevyhovující stav městského divadla trápil Českou Lípu více než dvacet pět let. Ale čekání se nakonec vyplatilo.

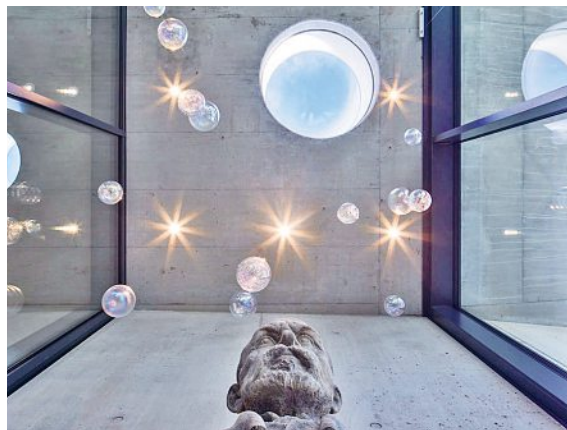
Rekonstrukce Jiráskova divadla letos na jaře získala nejvyšší ocenění v jubilejním 20. ročníku Soutěže Karla Hubáčka o nejlepší stavbu roku Libereckého kraje. Porota vysoce hodnotila nejen samotnou stavbu, ale i komplexní přístup k historické budově jako městotvornému prvku.



„Nesmírně si vážíme nejen absolutního vítězství a vítězství v kategorii veřejných staveb, ale především vítězství v hlasování veřejnosti,“ komentuje výsledek prestižní soutěže mluvčí České Lípy Kristýna Kňákal Brožová. „Je jasným důkazem, že lidem se naše divadlo líbí, a to je důležité.“

Základem Jiráskova divadla je budova z roku 1819 v srdci městské památkové zóny České Lípy. Historie domu však sahá až do 14. století a jako divadelní prostor slouží po průběžných přestavbách od roku 1932.

text: Martina Marečková, foto: BoysPlayNice



Samotná budova divadla prošla rozsáhlou rekonstrukcí v letech 2020–2023. Autorem projektové dokumentace a návrhu interiéru je kancelář Adam Rujbr Architects. K divadlu se pak připojila přístavba v podobě hlavního vstupu s kavárnou v Panské ulici, díky které teď zejména v podvečerních hodinách ožívá historické centrum města. Kavárna funguje nezávisle na provozu divadla. Nový vstup do divadla navazuje na náměstí, prakticky propojuje Jiráskovu a Panskou ulici a zkvalitňuje tak veřejný prostor.

Jiráskovo divadlo v České Lípě po velké rekonstrukci láká do nových prostor.



Vyprodaná představení

Rekonstruované prostory fungují jako magnet, podle mluvčí České Lípy je většina představení vyprodaných. „Do divadla chodí nyní i ti, kteří tak dříve nečinili,“ říká Kňákal Brožová. „Nabídka samozřejmě láká i diváky z okolí, kteří divadelní představení spojí třeba s vínem či kávou v některé z místních kaváren.“

Kvůli zvýšení kapacity se střecha sálu zvedla o jedno podlaží, což umožnilo přidání druhého balkonu. Hlavní sál je nyní asi o tři metry vyšší a pojme 371 lidí. Je vybaven moderní zvukovou technikou a jeho stěny jsou pokryté akustickými panely. Střed prostoru zdobí obrovský, kompletně restaurovaný skleněný lustr ze 70. let 20. století, který si diváci pamatují ze starého divadla. Pod jevištěm se nově nachází funkční orchestřiště.

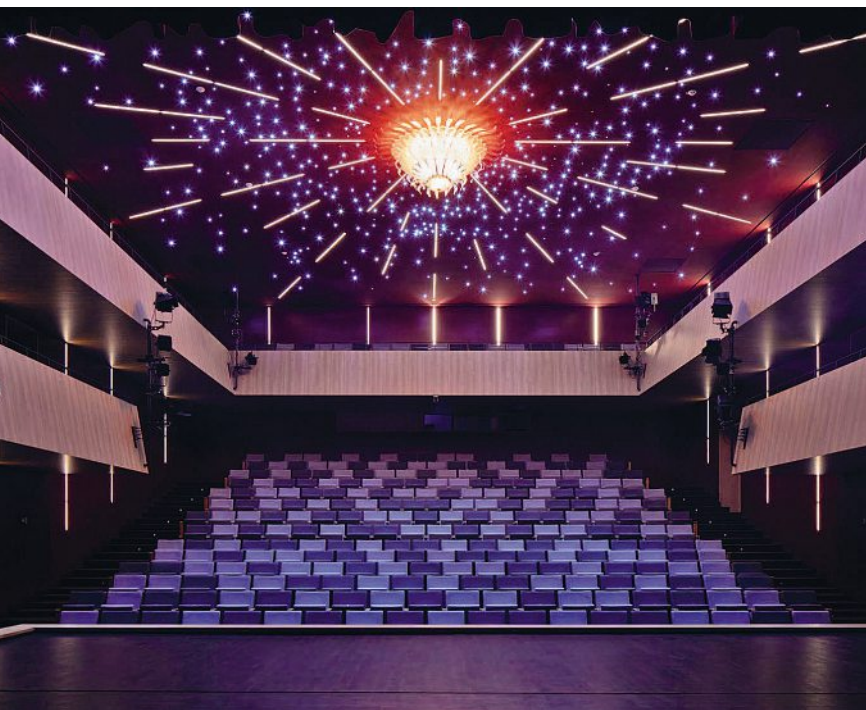
V přízemí plně bezbariérové čtyřpodlažní budovy je vedle vstupu a nově zbudované divadelní kavárny ještě technické zázemí. Hlavní vstup z Panské ulice vede do dvoupodlažního foyer s výrazným točitým schodištěm a uměleckým dílem sklářského ateliéru Jitky Skuhravé. Vedlejší vstup z Jiráskovy ulice kombinuje podobně jako ten hlavní pohledový beton a velké prosklené plochy.

Přílehlé předsálí slouží jako multifunkční prostor pro komorní představení, koncerty nebo přednášky. O patro výše jsou šatny herců, zkušebny a malý podkrovní sál pro programy pro školy a menší skupiny lidí.

Stavaři během výstavby objevili schodiště do sklepa, které bylo obnoveno s použitím zachráněných kamenných stupňů. Původní dřevěné stropní trámy v horním foyer prošly restaurací a nyní tvoří působivou konstrukci stropu jižního předsálí.

Česká Lípa čekala na generální opravu divadla téměř 50 let, samotný projekt rekonstrukce se připravoval skoro 10 let a město ji financovalo z vlastních zdrojů. Důvodem je podle mluvčí radnice to, že Česká Lípa má kvůli své velikosti omezené možnosti na získání dotací.

„Zakázku jsme vysoutěžili za 161 milionů korun včetně daně z přidané hodnoty. Po tříleté rekonstrukci, kdy jsme zažili covid i start války na Ukrajině, se cena zastavila na 197 milionech korun,“ říká Kňákal Brožová. Tato částka podle ní odpovídá hodnotě předpokládané ceny, kterou projektanti odhadli při zpracování projektu v roce 2019. „Po všech peripetiích, které jsme při rekonstrukci zažili, nás těší, že odhad ceny byl správný.“



Foyer zdobí umělecké dílo sklářského studia Jitky Skuhravé. Do hlavního sálu se vrátil restaurovaný lustr ze 70. let minulého století.



Komunitní knihovna

Vloni byla znovuotevřena také další přístavba a rekonstrukce z veřejných financí – a to městské knihovny v Rožnově pod Radhoštěm. V obou případech bylo investorem město, projekt v Rožnově však na rozdíl od České Lípy pokryly přibližně ze dvou třetin dotace. Celkové náklady dosáhly téměř 100 milionů korun.

Město vyhlásilo na návrh přístavby a rekonstrukce knihovny otevřenou architektonickou soutěž podle pravidel České komory architektů. Tu v roce 2016 vyhrál brněnský atelier Čtyřstěn.

Cílem bylo rozšíření kapacity městské knihovny o prostory pro výukové programy a další aktivity. To se podařilo díky rekonstrukci stávající vily z 19. století a především přístavbě nového objektu. Díky novému sálu pro 80 lidí se rozšířily možnosti pro pořádání besed či přednášek. Přístup do knihovny je bezbariérový a její součástí je i kavárna.

„Komunitní knihovnou je ta rožnovská již nějakých 20 let a za tu dobu zde našla útočiště celá řada spolků,“ říká ředitel knihovny Pavel Zajíc. „Asi nejvýraznější a nejdéle trvající je projekt pod názvem Město v mé paměti, jenž pracuje s osobní historií dosud žijících seniorů, který doposud trvá přibližně 15 let.“

Kapacita knihovny v Rožnově pod Radhoštěm v neobarokní vile už nestačila.





Vstup do knihovny je nově z přístavby, která se stala i hlavním prostorem objektu. Podle architektů totiž splňuje požadavky na moderní knihovnu s kavárnou a přednáškovými prostory. Vila teď funguje především pro dospělé čtenáře – jako čítárna, studovna a zázemí pro administrativu knihovny.

Přístavba a stará vila mají výrazně odlišný charakter interiéru. Nová budova je moderní a vzdušná, otevřená do zahrady svou skleněnou fasádou. Návštěvníci v ní najdou novinky, dětské knihy, kavárnu a prostory pro přednášky či workshopy. U stěn jsou vysoké dřevěné regály, kdežto police v prostoru jsou nízké a pojízdné, aby byl interiér přehledný a bylo možné ho přizpůsobovat aktuálním potřebám.

Podél prosklené fasády mohou čtenáři posedět v křeslech, děti se schovávají s knihami do zákoutí v policích a batolata lezou v ohrazeném „pískovišti“.

Interiér vily je naopak tradiční. Má komornější charakter s vysokými regály v modrozelené bar-

Přístavba se rychle stala centrem dění v rožnovské knihovně.

vě se čtecími zákoutími v arkýřích. „Je to takové bludiště s atmosférou starých knihkupectví,“ popisuje architekt Karel Kubza ze Čtyřlístu.

Ve střední části je nový otvor ve stropě se zavěšeným lustrem, který velkoryse propojuje podlaží, přináší světlo dovnitř půdorysu a zve návštěvníky do patra. V místě původního vstupu vznikl nový prosklený arkýř s výhledem do prostranství před knihovnou. Díky těmto zásahům se z obytné vily stala opravdová veřejná stavba.

A veřejnost ji vyhledává čím dál více. „Do knihovny si za dobu fungování v jejích nových rozšířených prostorech našla cestu celá řada lidí, kteří by ji jinak nenavštívili,“ říká její šéf Pavel Zajíc.

Za prvních šest měsíců letošního roku vzrostl počet registrovaných čtenářů meziročně o třetinu a počet fyzických návštěvníků knihovny o více než polovinu. Za stejné období knihovna také uspořádala 267 vzdělávacích a kulturních akcí pro veřejnost.



Inzerce

 LAMARK®

DESIGNOVÉ
HLINÍKOVÉ PERGOLY

KALKULACE ZDARMA



BEZPEČNOST

**V každé budově bude
jednou hořet. Záleží, jak
jsme na to připraveni**



Byl to dům, který vypadal jako nedobytná pevnost. Postavený teprve před jedenácti lety, vybavený potřebnými bezpečnostními systémy – od požárního sádkokartonu po alarm, který měl reagovat na sebemenší náznak kouře. Nic z toho však nezabránilo tomu, že jednoho odpoledne dům vzplanul a shořel.

Julie O. a její manžel byli na cestě z Prahy do své dřevostavby na předměstí Brna, kterou připravovali na prodej, když jim zazvonil telefon. „Dům hoří,“ oznámil souseď, který hlídal jejich psa. Když dorazili na místo, čekal na ně šokující pohled – sedm hasičských vozů a celá vesnice, která přihlížela, jak hasiči zápasí s požárem v jejich domě.

Jeden z hasičů se během komplikovaného zásahu zranil. A i po mnoha hodinách se požár nepodařilo uhasit a oheň propukl znovu. Nakonec zničil střechu a značnou část domu, což vedlo podle pojišťovny k totální škodě. Hasiči pak stanovili, že příčinou požáru byla závada v elektroinstalaci.

Podle statistik generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR jsou technické záva-

dy druhou nejčastější příčinou požárů v Česku. V roce 2023 měly na svědomí 4191 případů, zatímco z nedbalosti vzplálo 5282 objektů.

Starší budovy jsou ve větším ohrožení, protože nejsou dobře přizpůsobeny moderním elektrickým spotřebičům a jejich vyššímu odběru. „V moderních budovách je například 25 jističů, zatímco v těch starších to mohou být jen tři,“ vysvětluje ředitel odboru prevence HZS ČR Michal Valouch.

„Do budoucna tak můžeme předvídat daleko větší počet požárů, protože rozvodová síť v evropských státech, zejména ve starších budovách, není připravená na rozmach nových technologií, využití obnovitelných zdrojů nebo případné dobíjení baterií,“ míní Michal Valouch.

V posledních deseti letech se však počet požárů v Česku příliš nemění, pohybuje se mezi 16 a 20 tisíci ročně. Požáry v budovách a podobných objektech tvoří kolem pěti až šesti tisíc případů.

Srovnání s jinými evropskými státy je přitom obtížné kvůli absenci jednotných kritérií, ale podle Valoucha požáry v Česku zřídka způsobují tak vysoké počty obětí jako v jiných zemích Evropské unie.

“

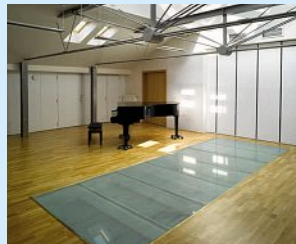
Nejčastější příčinou požárů jsou technické závady.

Inzerce

Promat

Požární bezpečnost staveb

EK015841



www.promatpraha.cz





Obcházet pravidla se nevyplácí

Nové a rekonstruované objekty musí splňovat podmínky zákona o požární ochraně, vyhlášky o požární prevenci a vyhlášky o technických podmínkách požární ochrany staveb. Na základě těchto předpisů se pro každou stavbu a rekonstrukci vypracovává požárněbezpečnostní řešení stavby, které v odůvodněných případech schvaluje místně příslušný hasičský záchranný sbor.

„Z mých zkušeností si nikdo ze stavební prevence nedovolí cokoliv podcenit. Rovněž projektanti ani po nátlaku investora si nedovolí něco ‚opomenout‘, aby se ušetřilo. Vystavili by se totiž riziku, že by mohli přijít o oprávnění,“ říká projektant Zbyněk Číž, který se specializuje na požární zabezpečení.

Odborníci se shodují, že nejlepším způsobem, jak se ochránit proti škodám na zdraví i majetku, je právě důsledné dodržování předpisů. To má začít již ve fázi přípravy projektu, pokračovat při realizaci a sahá i do finální a zcela zásadní fáze užívání.

Právě na konci této cesty nejčastěji nastává problém. „Troufám si říct, že třetina opatření

Developeři se dnes snaží projektovat budovy s ohledem na zvýšená rizika, která přináší elektromobilita. Hašení lithiových baterií je totiž velmi komplikované.

se v reálném provozu nevyužívá, jak má. Jsou tak rozsáhlá, komplikovaná a provázaná, že to mnohdy ani nejde,“ říká Michal Chovanec, jednatel společnosti IQservis, poskytující požárněbezpečnostní řešení.

V komerčních objektech jsou často zatarasené únikové dveře nebo naopak nikdy nezavírané požární dveře. To podle Valoucha samo o sobě požár nezpůsobí, ale v případě, že bude hořet, může mít takový nedostatek fatální následky a povede k obrovským škodám.

Právě nárůst počtu požárů s až stamilionovou materiální škodou zaznamenávají hasiči v posledních pěti až deseti letech. Jak říká Valouch, může za to většinou změna využívání objektů bez přizpůsobení požárního zabezpečení. Každá rekonstrukce či změna užívání totiž vyžaduje odpovídající požární řešení, které koresponduje s novou podobou stavby.

Nové domy jako zdroj dalších rizik

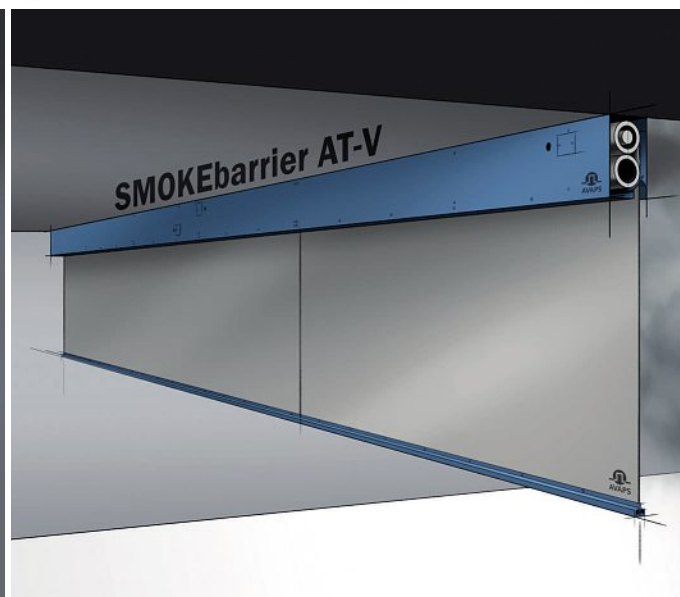
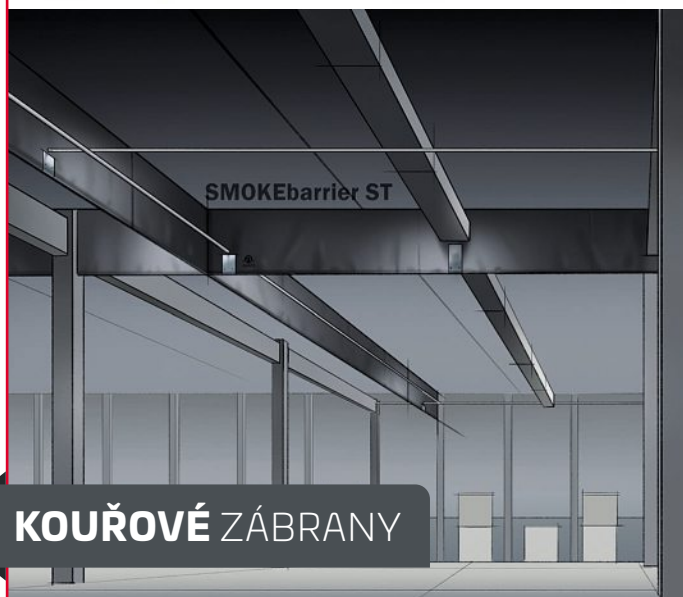
Nová rizika z hlediska požární bezpečnosti přináší také moderní budovy. Dříve plnily masivní stavby z betonu a cihel funkci požárního zabezpečení už jen díky odolným materiálům. „Dnes



TEXTILNÍ ROLETOVÉ POŽÁRNÍ UZÁVĚRY / TEXTILNÍ KOUŘOVÉ ZÁBRANY



POŽÁRNÍ UZÁVĚRY



KOUŘOVÉ ZÁBRANY

Rodinná společnost AVAPS je ryze českou firmou, která se soustředí především na vývoj, výrobu, prodej, montáž a následný servis textilních roletových požárních uzávěrů a kouřových zábran. Před ohněm a kouřem Vás chráníme již od roku 1998.

S námi nevyhoříte!



se používají lehčí konstrukce, sendvičové panely s izolací, která může mít vliv na rozvoj požáru; ve stavbách se také ve větší míře využívá více hořlavých materiálů na bázi plastů nebo dřeva,“ uvádí Valouch.

Vznikají také rozsáhlé mnohoúčelové budovy, jako jsou obchodní centra, které zahrnují podzemní garáže, obchody, sklady, restaurace a někdy i ubytování. „To znamená, že se kombinují různá rizika a klade to větší nároky na projektování, údržbu i provoz,“ vysvětluje Valouch.

Urbanizace a výstavba výškových budov také zvyšují nebezpečí možného vzniku požárů. „Pokud jste pod zemí nebo vysoko nad ní, automaticky čelíte vyššímu riziku kvůli složitější evakuaci i zásahu hasičů,“ přibližuje ředitel odboru prevence.

Prevence podle něj pracuje s předpokladem, že v každé budově bude jednou hořet. „Je to jen otázka času. Cílem prevence je nastavit podmínky tak, aby se lidé při požáru bezpečně evakovali a ekonomické škody byly minimální,“ vysvětluje Valouch.

Spolu s novými materiály i architektonickými řešeními přichází i vylepšená protipožární zařízení. Ta se dělí na dvě velké skupiny: pasivní požární zabezpečení, do nichž se řadí například požární uzávěry, dělicí konstrukce, protipožární nátěry, a aktivní, kam spadají zase elektrická požární signalizace, zařízení pro odvod kouře a tepla nebo sprinklery, které jsou stále považovány za nejučinnější.

Pasivní prvky jsou důležitější v nevýrobních objektech, kde se shromažďují lidé, kvůli důrazu na rychlou evakuaci. Aktivní jsou zase klíčové ve výrobních budovách, kde jde o minimalizaci škod na majetku.



Předcházet požáru v dnešní době pomáhají i kamery s vysokým rozlišením využívající AI.

Mnohoúčelové budovy, které zahrnují podzemní garáže, obchody, sklady, restaurace a někdy i ubytování, kombinují různá rizika. Kládou větší nároky na projektování, údržbu i provoz.

Starý princip, nové technologie

I když princip hašení zůstává stejný – potlačení jedné ze složek požáru, nejčastěji přísunu vzduchu – nové technologie protipožární zabezpečení posouvají ještě o trochu dál. Jednou z novinek jsou například kamery s vysokým rozlišením, které díky umělé inteligenci dokážou identifikovat začínající požár a případně ho rovnou nahlásit hasičům nebo spustit alarm.

Podle projektanta Zbyňka Číže se jako nejúčinnější při hašení jeví kombinace elektrické signalizace a stabilního hasičího zařízení. „Pokud je navíc elektrická požární signalizace pod trvalým dozorem, ať už přímým napojením na HZS nebo ostrahu objektu, bývá rozsah škod nižší než u nezabezpečených objektů,“ dodává.

Do budoucna se velká očekávání vkládají do vývoje chemické směsi na hašení lithiových baterií, které jsou zatím velmi obtížně likvidovatelné. Do té doby se developeri snaží projektovat budovy s ohledem na zvýšená rizika, která přináší elektromobilita. „Proto dnes navrhujeme garáže s požárněbezpečnostními zařízeními, jako jsou elektrické signalizace, se zařízením pro odvod kouře a tepla a havarijním odvětráním plyných paliv,“ říká Ondřej Štátný, hlavní analytik společnosti Central Group.

Štátný také upozorňuje na nutnost hledání rovnováhy mezi bezpečností a náklady na výstavbu. „Vyšší bezpečnost je žádoucí, ale zvýšené požadavky mohou podstatně zvednout i cenu výstavby. Je tedy potřeba nalézt mezi tím určitý balanc a normově vyžadovat jen taková řešení, jejichž přínosy nejsou vykoupeny neúměrným prodražením výstavby,“ uzavírá.



Neotřelé nápady ve všech měřítkách

Studio Perspektiv patří mezi nejvýznamnější české architektonické společnosti. S více než šedesátičlenným týmem se věnuje řadě různých typologií a pracuje tak ve všech měřítkách - od urbanismu přes velké architektonické projekty z mnoha oblastí až po návrhy interiérů. O současných projektech hovoří Ján Antal, Managing Partner společnosti Perspektiv.



Od svého vzniku před téměř deseti lety jste se rozrostli jak týmově, tak i záběrem typologií, které řešíte. Čím si to vysvětlujete?

Náš růst je organický, kdy skrze architektonické soutěže získáváme zkušenosti a expertizu v mnoha typologiích. S tím souvisí i iniciativa Perspektiv Research, která nám pomáhá při prohlubování našich znalostí. Začali jsme dřevostavbami a nyní se chceme výrazně věnovat colivingu (sdílenému bydlení – pozn. red.). Naše úspěchy pak přisuzují týmové práci napříč jednotlivými odděleními, kdy každý člen týmu může vnést do návrhu projektu svůj pohled, kreativitu i zkušenosti. Už je to menší punk než v začátcích – dnes máme dobře nastavené procesy i pro velké mezinárodní projekty.

Kromě velkých projektů proměňujících celá území jste nedávno vyhráli i soutěž na harrachovský hotel. Jak se pracuje v prostředí, které hodně ovlivňuje regulace?

S každým zadáním vnímáme kontext místa jako přirozenou součást projektu, jinými slovy respektujeme prostředí, do kterého svými návrhy vstupujeme. Nový hotel bude stát v blízkosti městského úřadu a potenciálně se může stát novým centrem města. I přes spíše městskou polohu jsme pracovali s ideou horské a podhorské krajiny. Je to kupříkladu práce s betonovým soklem, proskleným parterem, ale hlavně dřevěnou sedlovou střechou s typicky krkonošským sklonem. Významným prvkem je pak i dřevěná fasáda z opalovaného dřeva, také tradiční metody jeho konzervace.

Poslední dobou také řešíte školy a komunitní projekty. Jedním z nich je Univerzitní kampus v Olomouci. Čím je významný?

Jedná se o novou ubytovací kapacitu až 1000 lůžek. Celý koncept jsme pojali jako coliving neboli sdílené bydlení, které považujeme za budoucnost moderního způsobu života. Tento typ bytů využívají zejména mladí, ale ze zahraničních zkušeností vidíme, že coliving boduje i mezi seniory. Jeho výhodou je, že se nestaráte o vlastní zařízení, a máte k dispozici i komunitní služby a přidružené prostory, které podporují nejen mezilidské vztahy, ale i budování identity místa. To jsou aspekty sdíleného bydlení, které nejsou důležité jen pro mladé studenty v cizím městě, v rámci colivingových projektů je po celém světě oceňují i starší lidé, jejichž sociální prostor se s rostoucím věkem výrazně zmenšuje.

Odborná porota ocenila dopravní terminál v Hranicích na Moravě druhým místem. Čím jste ji zaujali?

Viděli jsme prostor jako vstupní bránu do města, spojující severní a jižní část, oddělenou kolejemi. Navrhli jsme pasáž doplněnou velkorysou vstupní halou a sjednocující přístřešky ve tvaru vlaštovek pro vlakovou a autobusovou dopravu. V návrhu vstupní haly jsme pak navázali na estetiku ikonické kulturní památky, kterou je viadukt v Hranicích. Autobusový terminál jsme pak zasadili do okolní zeleně a vilové zástavby. Oživením místa vznikne atraktivní městský prostor, který přiláká další možnosti pro sport, rekreaci i kvalitní bydlení.

Vizualizace nového Univerzitního kampusu v Olomouci.



Ján Antal, Managing Partner společnosti Perspektiv.

Domácí oáza plná zeleně i prostoru pro odpočinek



Zimní zahrady poskytují unikátní prostor, ve kterém se můžete ponořit do zeleně a slunných paprsků i v nejchladnějších měsících roku. Slouží jako pracovny, místa k relaxaci nebo plochy pro pěstování rostlin. Na co při jejich budování nezapomenout?

BigMat

EVROPSKÁ SÍŤ STAVEBNIN



STAVEBNINY BIGMAT

Potřebujete spolehlivého
partáka pro stavbu
nebo rekonstrukci?
Stavebniny BigMat
jsou tu pro Vás!
Nabízíme **širokou nabídku
kvalitních produktů**
a profesionální služby.
Stavte s jistotou,
stavte s BigMat!



PROFI SLUŽBY BIGMAT

BigMat nabízí komplexní
služby: **dopravu materiálu
na stavbu vč. vykládky,
odborné poradenství,
půjčovnu nářadí a strojů,
míchání barev a omítek,
3D vizualizace a další.**
U nás najdete vše,
co potřebujete pro úspěšný
projekt.



SHOWROOMY BIGMAT

Na vybraných prodejnách
BigMat najdete také
specializovaná studia,
ve kterých se můžete
inspirovat při výběru
koupelen, podlah, dveří aj.
Naši odborníci Vám rádi
poradí a připraví
**grafické návrhy
na míru.**

VÁŠ BIG PARTÁK



80x
PRODEJEN V ČR

STAVEBNINY BIGMAT

WWW.BIGMAT.CZ

Vše pro stavbu a rekonstrukci

Oáza klidu, prostor pro odpočinek a cenná obytná zóna, která přináší do domu kousek přírody i v nejstudenějším období roku. Zimní zahrady jsou stále oblíbenější součástí domů, které zútulňují a příjemně působí na naše smysly.

Stavby podobné dnešním zimním zahradám se začaly stavět v 17. století. Jednalo se o konstrukce ze dřeva, cihel nebo kamene, ve kterých měli bohatí měšťané exotické plodiny. I v těch dnešních můžete najít mnoho cizokrajných rostlin. Funkce zimních zahrad je ale daleko širší. Poslouží k relaxaci, lze do nich situovat jídelní kout, pracovnu nebo se na tomto místě setkávat s přáteli.

Jak začít?

Vytvoření zimní zahrady nezávisí jen na výběru krásných rostlin a nábytku. Je to komplexní projekt, který vyžaduje pečlivé plánování a promyšlení všech detailů. Než se do stavby pustíte, položte si klíčové otázky: Co od zimní zahrady očekáváte a jak často ji budu využívat? Důležité je, jakému účelu má sloužit. Stejně tak, jestli v ní hodláme pobývat celoročně. Odpovědi na tyto otázky vám pomohou zvolit vhodné materiály, systém vytápění, větrání a stínění.

Dalším krokem bude výběr ideálního místa. Důležitý je rovný a pevný podklad. Zimní zahrada může být součástí domu, přístavba k němu, nebo samostatný objekt v zahradě. Zajímavé jsou realizace na střeších budov nebo balkonech, různé atypické a více úhlové nebo v nejrůznějších barevných provedeních.

„Nejčastější a nejjednodušší je přístavba k rodinnému domu. Atypické zimní zahrady se dělají nejhůř,“ říká Radek Keltner, jednatel společnosti CRSKLO, která se stavění zimních zahrad věnuje posledních deset let. „Když člověk přemýšlí o zimní zahradě, rovnou by ji měl zakomponovat do stavebního plánu při stavbě domu,“ dodává.

Pro zimní zahradu je potřeba připravit betonový základ, nejideálnějším řešením je betonová deska s tepelnou hydroizolací. „Při realizaci betonové desky není vhodný spád,“ radí Radek Keltner.

Na kterou světovou stranu?

Velmi důležitým rozhodnutím je orientace zahrady. Ta má vliv na to, jak dlouho bude do prostoru svítit slunce, ale i jakým rostlinám se v ní bude dařit. Obecně stavitelé nedoporučují situovat zimní zahradu na severní nebo jižní stranu. Ideální je jihovýchod nebo jihozápad.

Ne vždy máte na výběr, ale není důvod zoufat, protože každá světová strana má své přednosti i stinné stránky. Západ nabízí nádherné scenerie, kdy se slunce kloní k obzoru, východ zase sluneční paprsky od samého rána, ovšem s nižší intenzitou. V obou případech oceníte vyrovnané vnitřní klima. U zimní zahrady s orientací na jih zase maximálně využijete světlo, ale zatímco v zimě vám jižní strana uspoří náklady na vytápění, v létě budete muset o to více řešit větrání a stínění. Opačný problém budete mít u zahrady



Ideální umístění zimní zahrady je na jihozápadní nebo jihovýchodní stranu. Má pak nejprjemnější klima.

s orientací na sever, v zimě si při jejím vytápění sáhnete hlouběji do kapsy.

Kdy stavět?

Ideální období pro výstavbu zimní zahrady je jaro a podzim. Jestliže počasí dovolí, je možné stavět i během chladnějších měsíců. „Samozřejmě počasí ovlivňuje těsnící a spojovací materiály. Pokud ale nejsou tuhé mrazy, dá se stavět i v zimě,“ uvádí Radek Keltner.

Realizace trvá jeden až dva měsíce. Napřed se namontuje konstrukce a následně probíhá zasklení. Cena se odvíjí od volby materiálů, rozměrů a od toho, zda se jedná o standardizované řešení, nebo atypickou zimní zahradu dělanou na míru. V takovém případě její cena může vyjít i na vyšší statisíce korun.

Jaké materiály?

Zimní zahrada by měla být využitelná jak v horkých letních dnech, tak za chladných zimních večerů. Proto je důležité zvolit správné prosklení v podobě minimálně izolačního dvojskla a dostatečný podíl masivních a dobře izolovaných obvodových ploch. Ty mohou být hliníkové, dřevěné, plastové, případně lze kombinovat několik materiálů zároveň.

„Nejoblíbenější zimní zahrady jsou sezonní hliníkové, s co největší možností otevřenosti, vzdušnosti a hlavně bezúdržbové. Dříve byly konstrukce spíše dřevěné a plastové, bohužel materiál rychle zteří,“ říká Radek Keltner.

„Materiály hrají při výběru zimní zahrady velkou roli. Každý výrobce si bude prosazovat ty svoje, tudíž těžko posoudit, který je ten nejlepší. Za nás je to

“

Správné prosklení je pro zastřešené zahrady zásadní. Vyžadují minimálně izolační dvojskla.



Inzerce

EK015877



Bezúdržbový **hliníkový** materiál, který na Vás počká i do příštího života! Jsou to **ALUBKY** - hliníkové obklady s imitací dřeva.

- + nulová údržba
- + vysoká pevnost
- + dlouhá životnost
- + snadná montáž
- + velký výběr
- + perfektní vzhled

+ **nehořlavý materiál**
s reakcí na oheň
A2- s1, d0



FASÁDA NENÍ ZE DŘEVA, ALE Z...



HLINÍKU!



HLINÍKU!



HLINÍKU!

Skvělá alternativa za standardní dřevěné obklady a dřevěné fasády, které nespĺňují požární kritéria a předpisy pro výstavbu obecních a komerčních budov, bytových a rodinných domů.

+420 603 183 651

www.aludrevo.cz

info@aludrevo.cz



bezúdržbový hliník, který je zároveň lehký a pevný. Lze použít širokou škálu barev a bezpečnostní kalené sklo, které má větší zatížení a je odolnější,“ dodává.

Podle Radka Keltnera zákazníci nejvíce preferují hliníkovou konstrukci s kombinací skla a k ní volí různé doplňky. Například protisluneční UV fólie na střechu, LED osvětlení, elektrické topení, stínící techniku na střechu i boky, sítě proti hmyzu nebo průlez pro domácího mazlíčka.

Jaký nábytek?

Nejčastěji se do zimních zahrad používá ratan. Praktičtější je ale jeho plastová napodobenina. Dřevěný nábytek volte z dřevin, které odolávají vlhku a plísni, jako jsou teak, akát nebo eukalyptus. Vhodnými materiály jsou také kvalitní ocel či hliník a sklo. Jestliže máte zahradu plně izolovanou, můžete použít klasický obývací nábytek.

Při zařizování nezapomeňte na nejrůznější dekorace, které celý prostor zútulní. Polštáře, koberce, svíčky, ale také obrazy a designové osvětlení dodají prostoru „štávu“.

Jaké vytápění?

Zimní zahradu můžete napojit na centrální vytápění nebo do ní pořídit nezávislé topení. Klasické radiátory ale přece jen sníží romantiku prostoru, a tak jsou vhodnější volbou nejrůznější krby. Nebojte se ani plynových variant.

V prostoru můžete mít také podlahové topení. Pokud plánujete zimní zahradu využívat jen výjimečně a spíše vám bude sloužit jako místo pro přezimování rostlin, bude dostačující, když si do ní pořídíte klasický infrazářič.

Jaké rostliny?

Výběr rostlin do zimní zahrady vyžaduje plánování. Volit byste je měli s ohledem na průměrnou vnitřní



Pokud jde o vyhotovení zimních zahrad, oblíbenou kombinací bývá hliníková konstrukce s kombinací skla.

teplotu, vlhkost a světlo. Tropické typy vyžadují vysokou vlhkost, zatímco některé subtropické rostliny se spokojí s vlhkostí nižší.

U celoročním zimních zahrad, ve kterých se teplota pohybuje kolem osmnácti stupňů Celsia, se bude dařit exotickým a teplomilným rostlinám, jako jsou orchideje, kapradiny, pomerančový jasmín, kardamon, bromélie. Sklízet v nich můžete také citrusy nebo banány.

V teplých zimních zahradách s vysokou vlhkostí můžete pěstovat i náročnější rostliny. Líbí se v nich například ledviníku, araukarii, fikusům a orchidejím. Zahrady, kde je pokojová teplota, ale nižší vlhkost vzduchu, ocení zelenec, potos, filodendron a kořenokvětka neboli domácí šťestí. Do zahrad s nižší teplotou můžete umístit kamélie, věncovce nebo bramboříky.

Jen pozor. Než si rostliny pořídíte, naplánujte jejich umístění. Rychle rostoucí rostliny mohou brzy zaplnit celý prostor.



NKT

NKT instal PLUS CYKY a CYKYLo

Nejpoužívanější typy
instalačních kabelů
NKT instal PLUS CYKY
a **CYKYLo** mají svou
finální identifikaci
barevným pruhem.

nkt.cz



HORIZON

ZAHÁLKA

Bydlení u golfu a Vltavy
na Praze 4 již v roce 2024



724 772 248

MOJEZAHALKA.CZ

BLÍZKÁ

Nové byty v Karlíně



602 206 999

REZIDENCEBLIZKA.CZ

WWW.HORIZONHOLDING.CZ



NÁZORY + NABÍDKY

& BUSINESS



Přeskupování sil



Na silnici i do bláta

Barometr silniční
autodopravy
2024

Jaké faktory převažují při výběru značky dopravní techniky do vašeho fleetu a jak hodnotíte míru své dlouhodobé loajality v tomto směru? Preferujete unifikaci parku, nebo provozování více značek?



Silniční autodoprava
pod tlakem



Battery EV



Plug-in
hybrid EV

HANKOOK
driving emotion

ION *icept* *ION* *icept* **SUV**

Vyvinuté pro větší výkon Elektrických Vozidel v zimě



ION INNOVATIVE™ TECHNOLOGY



i Perfect Grip
Zimní výkonnost



i Extreme Lightness
Energetická účinnost



i Sound Absorber
Bezhlučnost



Official Partner of

FORMULA*e*



Editorial



Po léta byly statistiky registrací nových vozidel v České republice poměrně strnulé. Plus minus třetinový podíl si držel domácí výrobce s velkým odstupem před další koncernovou značkou, následovala plejáda převážně evropských výrobců, jejichž podíly se s časem měnily, ale nijak zásadně, většinou podle toho, v jaké fázi obměny svých modelových řad se nacházely. První větší změna přišla s expanzí korejských automobilek, v první fázi hlavně značky Hyundai, která začala atakovat nejvyšší příčky, včetně té druhé nejsil-

nější – koncernového Volkswagenu. Současně si to své – z pohledu evropských a světových statistik – začala brát také Toyota, jejíž domácí podíly dlouho zaostávaly za tím, co bylo obvyklé za hranicemi. Zdá se, že tyto dlouholeté a spíše plíživé změny střídá nový trend. Otevřel jsem si statistiky Svazu dovozců automobilů za měsíc srpen 2024 a hned mě zaujalo, že ta svislá skrolovací lišta je nějak výrazně delší než v minulosti. Stačí letmý pohled na první sloupec tabulky a víme proč. Tam, kde po léta svítila stále stejná jména, jen velmi zřídka doplněná někým novým, vidíme úplnou explozi obvykle exoticky znějících značek, které většinou lidí nic neřeknou. Pravda, jejich prodejní čísla jsou zanedbatelná, ale jsou tu, a bylo by naivní si myslet, že pouze jako „punkový“ počín nějakých exotů. Věřil bych spíš tomu, že systematicky, cíleně a plánovitě. Už jedna čínská značka si tu za pár let dokázala vybudovat podíly srovnatelné s těmi, které tu auta uvádějí na trh od revoluce. Ačkoli jen hluchý nemůže slyšet to říčnění budíku, bránit se nově se tvořící konkurenci bu-

de nesmírně těžké. Česko má ještě výhodu v tom, že je tu poměrně vysoká míra loajality k domácí a evropské produkci, nedůvěra k neznámému a neochota měnit své návyky. Vyplývá to i z našeho poolu mezi fleetovými manažery (i manažery silniční autodopravy) v tomto čísle, kteří nám zopakovali, jaké faktory akcentují při výběru značek. Ale lze tu vyčíst i názory opačné - slovy jednoho účastníka diskuze: „Emoce tu nemají místo.“ Pro tradiční značky nastává zřejmě nejtěžší období od roku 1990. V mixu faktorů zůstane produkt a jeho cena na jedné z nejvyšších příček, a jak jsme si všimli, nová konkurence to umí. Ve fleetové oblasti je větší prostor pro TCO – to je zatím velká neznámá a bude trvat spíše léta, než budou k dispozici průkazná data. Každopádně nás čekají v prodeji aut nejenom fleetům zajímavá léta.

Úspěšný fleetový podzim přeje,

Martin Mensa
vydavatel

Český fleetový barometr 2024

“**Jaké faktory nejvíce ovlivňují výběr značek a modelů do vašeho vozového parku? Jak byste charakterizoval(a) míru loajality vaší společnosti při výběru značek?**”

Barometr silniční autodopravy 2024

“**Jaké faktory převažují při výběru značky dopravní techniky do vašeho fleetu a jak hodnotíte míru své dlouhodobé loajality v tomto směru? Preferujete unifikaci parku, nebo provozování více značek?**”

suVerenní tisk

printo

Časopis byl vytištěn v tiskárně PRINTO. Na obálku byla použita technologie **UV SoftTouch**. Informace o této technologii a jiných naleznete na www.printo.cz

1,8

3,42

4,4



3Q 2024

2,0

3,00

3,9



FLEET & business • Magazin pro řízení fleetů, silniční autodopravy a logistiky

Vydává Club 91, s.r.o. jako nástupce časopisů FLEET firemní automobily a Truck & business • Adresa redakce: 5. května 1323/9 • Tel. 261 221 953 • E-mail: info@ifleet.cz • Sazba X.O. Graphics • Tisk Printo • Předplatné send.cz • Roční předplatné tištěného vydání Kč 200, v rámci vybraných vkladů distribuce zdarma • Elektronické předplatné digiport.cz • MK ČR E 15447 • ISSN 3029-5610 • Copyright 2004–2024 • www.ifleet.cz • Toto číslo vychází 26. 9. 2024, příští číslo 12. 12. 2024.

Skladbu značek vozového parku ovlivňují nejvíce náklady, a to nejen na pořízení samotného vozidla. Vozy s podobnou pořizovací cenou mohou mít



Bc. Tomáš Horyna, MBA
ředitel správy majetku
ARMEX ENERGY a.s.
Děčín

velmi odlišné náklady na ujetý kilometr. Zejména díky vysokým zůstatkovým hodnotám, nízkým provozním nákladům

a dlouhé životnosti dosahují některé značky/vozy v tomto ohledu bezkonkurenčních hodnot. Důležitá je také dostupnost servisní sítě, délka servisních intervalů a v souvislosti s tím i ceny za práci/materiál. Proměnných je skutečně mnoho. Dalším faktorem může být škála nabízených typů vozidel (menší vozy, kombi provedení, SUV

jen pomocí paketů, a v něm můžete dostat i výbavu, kterou nepotřebujete (a možná ani nechcete), ale za paket zaplatit musíte plnou cenu. Pokud se značka osvědčí po všech stránkách, pak už je míra loajality k ní velmi vysoká. Ovlivnit ji může už jen zajímavá cenová pobídka, avšak ne na úkor ostatních kritérií pro výběr značky, které



apod.) – ideální stav je, když značka dokáže nabídnout všechny typy. Svět vozidel ale ideální není, takže je potřeba to vše efektivně zkombinovat. Neméně důležité jsou možnosti, čím lze auto vybavit – to se liší podle značky (některé prvky výbavy třeba automobilky ani v nabídce nemají). Navíc některá vozidla je možné nakonfigurovat

jsem uvedl. Občas se ale stane, že se ve vozovém parku objeví i jedno nebo jednotky vozidel mimo nastavené standardy. To je způsobeno především občasnou nutností pořídit okamžitě vůz určité třídy. Potom spoléháme na skladové zásoby dealerů nebo leasingových společností a v takové situaci není možné klást mnoho podmínek.



Ing. Milan Šimko
výrobní ředitel BULK a on-site
Linde Gas a.s.
Praha

Nabídka automobilek je velmi široká a požadavky velké části firem splní většina z nich. Pokud srovnáváme jednotlivé modely, pak se bezpečnost, spolehlivost

ani ekonomika provozu zásadně neliší. V našem případě je rozhodující dostupnost servisu po celé republice a doplňkové služby, jako například pick-up servisovaných vozidel. Z toho důvodu dlouhodobě volíme modely Škody, která má síť servisů dostatečně širokou

a celkově splňuje naše očekávání. Značce jsme loajální dlouhé roky, dříve to byla jasná volba, ale je potřeba přiznat, že jí v posledních letech konkurence šlape na paty. Především v poměru kvality a ceny a výbavy jednotlivých modelů.

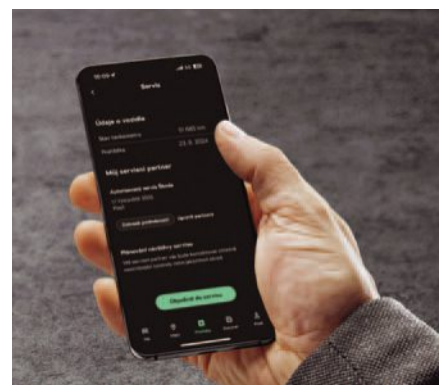


Flotilové stálice v novém hávu

ŠKODA SUPERB A ŠKODA OCTAVIA PATŘÍ DLOUHODOBĚ K NEJOBLÍBENĚJŠÍM VOZŮM ČESKÝCH MANAŽERŮ. OBA NYNÍ PŘICHÁZEJÍ V NOVÉ PODOBĚ, COŽ JEJICH POZICI NA FLEETOVÉM TRHU DÁLE POSÍLÍ.

Zcela nový Superb opět zvětšil své rozměry a může se pochlubit elegantním vzhledem a širokou škálou nových technologií. S výběrem ze šesti variant moderních motorů a vylepšenou aerodynamikou je efektivnější než kdykoli předtím. Nabídka motorizací s výkony od 110 kW (150 k) do 195 kW (265 k) zahrnuje i plug-in hybridní verzi s čistě elektrickým dojezdem až 120 km a motor 1,5 TSI s mild-hybridní technologií, která se u modelu Superb objevuje poprvé. Nový interiér má čistý a velkorysý vzhled s ještě intuitivnějšími ovládacími prvky včetně multifunkčních otočných ovladačů Smart Dials. Pro zlepšení uživatelského zážitku ve voze je do hlasové asistentky Laury integrován chatbot ChatGPT založený na umělé inteligenci. Ve větší míře jsou v něm také použity udržitelné materiály. Čtvrtá novodobá generace modelu Octavia

prošla modernizací, v jejímž rámci dostala nejen osvěžený vzhled. Ten zahrnuje přepracovanou masku chladiče a nové přední světlomety. Ve vyšších specifikacích používají technologii Matrix-LED, díky níž lze v noci stále jet se zapnutými dálkovými světly, aniž by docházelo k oslňování řidičů protijedoucích vozidel. Bohatá standardní výbava obsahuje prvky, jako je dvouzónová automatická klimatizace Climatronic nebo nový 10" virtuální kokpit mini. Nové nebo vylepšené bezpečnostní a asistenční systémy zvyšují úroveň aktivní i pasivní bezpečnosti. Oba modely značky Škoda se řadí na špičku svých segmentů, ale zachovávají si tradičně příznivý poměr mezi cenou a užitnou hodnotou. Stejně jako ostatní vozy Škoda se i Superb a Octavia mohou pochlubit vysokou zůstatkovou hodnotou při následném prodeji, což pozitivně ovlivňuje firemní cashflow.



Digitalizace servisních služeb v praxi

Digitální služby Škoda Connect nově doplňují funkce Online objednání do servisu, která přináší vyšší úroveň komunikace mezi fleetovými zákazníky a autorizovanými servisními partnery. Tato funkce umožňuje sjednat termín servisní prohlídky či opravy vozu prostřednictvím mobilní aplikace MyŠkoda. Ta obsahuje všechny detaily o vozidle a zákazník je předá zvolenému servisu jedním stiskem tlačítka. Servis tak s předstihem ví, na jakém voze bude pracovat, a může se na to připravit. Zákazník zase získá přístup k volným termínům servisu a může si vybrat čas návštěvy podle svých potřeb. Služby Škoda Connect navíc pomohou i těm, kteří by mohli na pravidelnou prohlídku zapomenout. Stačí si v aplikaci MyŠkoda nastavit preferovaného servisního partnera a funkci Plánování návštěvy servisu. Pak už není třeba myslet na nic dalšího. Vůz posílá anonymizovaná data zvolenému servisnímu partnerovi, který se s termínem prohlídky aktivně ozve sám. Je to rychlé, jednoduché a ušetří to spoustu času i administrativy na obou stranách.

Vzorové příklady operativního leasingu

	Škoda Octavia Essence 1,5 TSI/85 kW	Škoda Superb Selection 1,5 TSI/110 kW
Doporučená prodejní cena včetně DPH	569 900 Kč	935 000 Kč
Doba pronájmu	36 měsíců	36 měsíců
Roční nájezd	15 000 km	15 000 km
Pravidelná měsíční splátka bez DPH*	5500 Kč	9500 Kč

*Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla. Součástí finanční služby je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Zahrnuté pojištění obsahuje povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 15 000 Kč (Octavia) resp. 20 000 Kč (Superb). Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠkoFIN s.r.o. a druhou stranou závazkový



Ing. Martin Tejnecký
GS Specialist – Fleet & Insurance
Direct Parcel Distribution CZ s.r.o.
Modletice

Společnost DPD se dlouhodobě snaží podporovat českou ekonomiku, proto si z drtivé většiny pronajímáme vozidla značky Škoda, ty občas doplníme některou další značkou koncernu Volkswagen. Naše hlavní kritéria pro výběr vozidel jsou

především koncová cena leasingové splátky, dostupnost servisu, spolehlivost, ale i možnost výběru variant vozidel pro naši potřebu. S vozidly Škoda jsme nadmíru spokojeni, takže zatím nemáme důvod měnit náš postoj.



Při výběru značky se vždy snažíme najít průsečík mezi kvalitou, bezpečností, ekologií a cenou. Není to jenom o nákupu vozidla, ale také o dalších službách, jako jsou dostupné servisy, náhradní díly a jejich

prodejní cenu vozidla po leasingu. Výsledná měsíční splátka se skládá z tohoto mixu, takže není tak jednoduché říci, že levnější vozidlo z pohledu vstupních nákladů bude mít levnější leasingovou splátku. Faktorů, které ovlivní

a plug-in hybridní vozidla či v poslední době i čisté elektrické vozy. V neposlední řadě se nesmí zapomenout ani na aspekt auta jako benefitu, protože lidé smejí služební vozidla používat i pro soukromé účely. Dříve se neslo, že



Kamil Navrátil
Facility Services Manager
Albert Česká republika s.r.o.
Praha

cena, která se u různých značek vozidel často dokáže měnit. Dále cenu operativního leasingu ovlivňuje také prodejní cena vozidel po leasingu, takže i toto je potřeba posuzovat. Operativní leasing má jako hlavní vstupy kupní cenu vozidla, ta je ovlivněna slevou automobilky, dále průběh leasingu a servisy a na konci



cenu služby operativního leasingu, je více. Vozidla musí splňovat danou úroveň bezpečnosti a také mít určitou výbavu, abychom našim zaměstnancům poskytli na pracovních cestách komfort. Posledních pár let se také hodně řeší emise CO₂ a spotřeba vozidel, a proto naše společnost zkouší různé alternativní pohony, ať už to byla vozidla na CNG nebo hybridní

jsme chtěli být loajální k české značce, ale dnes je těžké definovat, co přesně to znamená. Všechny automobilky jsou prakticky zahraničními společnostmi a záleží na tom, kde vozidla sestavují a odkud pocházejí jednotlivé díly a součástky. Takže to vnímám tak, že v současnosti už se na tento typ lokální věrnosti nebere ohled.



Marek Zukal
jednatel
Quick Stop Car s.r.o.
Brno

Jak si podle vás, z pohledu poskytovatele autoservisních služeb, vybírají české firmy svůj vozový park?

řizovací ceny hrají významnou roli i náklady na údržbu, spotřebu paliva, pojištění a případné opravy. Není překvapením, že výhodné cenové podmínky a dostupnost náhradních dílů, například v neautorizovaných servisech, mohou významně snížit celkové provozní náklady.

- **Dostupnost a kvalita servisních služeb:** Firmy často zohledňují dostupnost a kvalitu servisních služeb v blízkosti jejich působnosti. Například naše síť servisů Quick Stop Car je unikátní díky dlouhé otevírací době od pondělí do neděle, od 8 do 20 hodin, což umožňuje posílat zaměstnance s vozidlem na servis mimo pracovní dobu. Tento přístup minimalizuje ztrátu výrobních prostředků a času zaměstnanců, kteří mohou auto nechat opravit například při návštěvě obchodního centra nebo čerpací stanice MOL, kde se servisy Quick Stop Car nacházejí.



- **Ekonomická efektivita:** S rostoucími cenami pohonných hmot a tlakem na snižování

ní emisí je ekonomická efektivita provozu klíčovým faktorem. Výběr značek a modelů, které nabízejí nízkou spotřebu paliva a splňují ekologické normy, je často prioritou.



Kromě výše uvedených faktorů hraje při rozhodování významnou roli i míra loajality. Ta při výběru značek závisí na předchozích zkušenostech a celkové výhodnosti nabídky. V současnosti je trendem rostoucí diverzifikace ve výběru značek, zejména díky dostupnosti kvalitních alternativ mimo tradiční autorizované sítě.

Firmy, které spravují velké flotily vozidel, se začínají stále více obracet na neautorizované servisy, jako je Quick Stop Car. Tyto servisy poskytují stejnou kvalitu služeb a dílů za nižší ceny, čímž přinášejí významnou úsporu nákladů. Přestože některé společnosti zůstávají věrné tradičním značkovým servisům, mnoho z nich postupně přechází na model spolupráce s nezávislými opravci, což naznačuje rostoucí otevřenost a menší míru loajality k jednomu výrobci či servisní síti.

Vyběr vozového parku je pro každou společnost důležitou položkou jejich rozpočtů, proto je na něj kladen velký důraz a málokterý majitel nákup automobilů pro své zaměstnance podcení. Mezi ty nejvýznamnější faktory, které ovlivňují výběr, patří spolehlivost, celkové náklady na vlastnictví, dostupnost servisů a také ekonomická efektivita provozu.

- **Spolehlivost a kvalita vozidel:** Společnosti kladou důraz na značky a modely, které mají prokázanou spolehlivost a kvalitu. Vozidla, která vyžadují méně častou údržbu a mají delší životnost, jsou logicky preferovanou volbou pro firemní flotily.
- **Celkové náklady na vlastnictví:** Kromě po-



Ondřej Řípa
CE Fleet Manager
Tesco Stores ČR a.s.
Praha

Faktory, které Tesco zohlednilo při výběru vozidel do svého vozového parku, byly následující:

- 1. CENA.** Jako vždy na prvním místě. Orientujeme se podle výše splátky v OL, nikoliv podle pořizovací ceny.
- 2. ZKUŠENOST.** Pokud se nějaká značka v minulosti osvědčila, hraje to velikou roli.
- 3. SERVISNÍ ZÁZEMÍ.** Nechceme značku, jejíž značkové servisy spočítáte na prstech jedné ruky. Jejich nedostatek má přesah do dalších služeb a zvyšuje náklady.

Pokud máte na mysli loajalitu ke konkrétní značce vozů, tak ničím takovým netrpíme.

Rozhodnutí, v čem budeme jezdit, musí být kolektivní, podložené a vždy prochází připomínkovým řízením. Emoce zde místo nemají.



Vyběr značky vozidel pro vozový park společnosti Danone v České a Slovenské republice se řídí globální nákupní strategií. Máme tedy jasně definovaná pravidla pro výběr výrobců, která nemůžeme zásad-

na způsob využití vozidel. V neposlední řadě do výběru vstupují i celkové náklady na provoz vybraného modelu včetně jeho pohonu. Budoucí náklady vozidel musejí být v souladu se schváleným rozpočtem pro daný rok.

vadit například extravagantní barva vozu nebo střešní okno.

K druhé otázce: opět musím zdůraznit, že výběr značky je v souladu s globální nákupní strategií. Míra loajality k danému koncernu je pro-



Rastislav Dobrovodský
Fleet Manager
Danone a.s.
Praha

ně ovlivnit. Nicméně v rámci dané značky (automobilového koncernu) můžeme ovlivnit výběr konkrétních modelů. V současnosti provozujeme pouze osobní vozidla a přihlížíme k požadavkům uživatelů zejména s ohledem



Mít možnost vybrat si vůz dle individuálních preferencí může na první pohled znít jako skvělý benefit. Na základě našich zkušeností se však snažíme vozidla pro jednotlivé kategorie uživatelů v maximální míře unifikovat. Šetří to nepříjemnosti tehdy, kdy zaměstnanec dostává vůz po jiném kolegovi a mohla by mu

to přirozeně ovlivněna touto skutečností. Postupem času přináší spolupráce lepší pochopení vzájemných požadavků. Na našeho dodavatele se pak mohou otevřeně obrátit i v případě nestandardních záležitostí. Ve většině případů najdeme společná řešení, která vedou k oboustranné spokojenosti.



Michal Janeček
Středisko osobní dopravy
Metrostav a.s.
Praha

Vyběr značek a modelů do vozového parku může být ovlivněn několika klíčovými faktory:

1. Cena a náklady na provoz: Celkové náklady na pořízení a provoz vozidla, včetně spotřeby paliva.

2. Spolehlivost a kvalita: Historie spolehlivosti a kvality značky, což může ovlivnit dlouhodobé náklady na údržbu a opravy.

3. Bezpečnostní prvky: Dostupnost a kvalita bezpečnostních prvků, jako jsou airbagy, asistenční systémy a hodnocení bezpečnosti.

4. Ekologické aspekty: Emise a ekologická stopa vozidla, což může být důležité pro společnosti s důrazem na udržitelnost.

5. Technologie a inovace: Moderní technologie a inovace, jako jsou infotainment systémy, autonomní řízení a konektivita.

6. Servis a podpora: Dostupnost a kvalita

servisních služeb a podpory od výrobce nebo prodejce.

Co se týče loajality naší společnosti při výběru značek, může být charakterizována několika způsoby:

- **Vysoká loajalita:** Společnost pravidelně vybírá vozidla od stejné značky díky pozitivním zkušenostem, spolehlivosti a dobrým vztahům s prodejcem.

- **Střední loajalita:** Společnost má preferované značky, ale je otevřená i jiným možnostem, pokud nabízejí lepší hodnotu nebo inovace.

- **Nízká loajalita:** Společnost vybírá vozidla na základě aktuálních nabídek a výhod, bez ohledu na značku.

Současná míra loajality naší společnosti při výběru značek je 30 %, a to z důvodu vzrůstajících cen vozidel.



Michael Beránek
vedoucí provozního oddělení
LIEBHERR-STAVEBNÍ STROJE CZ s.r.o.
Popůvky u Brna



- doporučení korporátu
- dojednání korporátní slevy u vybraných dodavatelů
- kvalita a užitná hodnota vozidla
- zůstatková hodnota na trhu
- Byť nakupujeme dodávky, potřebujeme plně

ně vybavená vozidla do maximální hmotnosti 3,5 t.

- dostupnost servisní sítě po celé ČR
- zpětná vazba od řidičů a uživatelů vozového parku

Naše míra loajality při výběru značek:

- Jsme vysoce loajální zákazník a držíme se zavedených značek: Mercedes-Benz, Volkswagen a Škoda.
- Osobní vozidla kupujeme od značky Škoda a dodávky u Mercedes-Benz a Volkswagenu.
- Zavazující je pro nás doporučující car policy od mateřské firmy, která nám definuje nákup určité značky vozidel a zároveň nám vyjednáva korporátně výhodnější podmínky pro nákup vozidel.
- K loajalitě přispívá i kvalita zpracování jednotlivých modelů a značek a zároveň i ergonomické řešení vyhovující našim potřebám a přiměřená míra poruchovosti, kterou máme odzkoušenou na základě mnohaletých zkušeností s jednotlivými značkami.

Faktory, které nejvíce ovlivňují výběr značek a modelů do našeho vozového parku u naší společnosti, jsou:

V rámci NCH máme nastaven pro výběr značek, typů a výbav vozidel centralizovaný rozhodovací model. Rozhod-



Jiří Lošťák
Procurement Director NCH Europe
NCH Europe – Flexfill s.r.o.
Lovosice

ho parku tvoří vozy pro obchodní zástupce. Při výběru značek zohledňujeme několik hledisek. V rámci našich Platforem/Divizí máme domluveny minimální požadavky na vozy – např. hatchback, kombi, velikost kufru, navigace... U jednotlivých značek tedy vybíráme mezi vozy splňujícími tyto předpoklady. Nejvyšší vahou pro následné rozhodování je určitě hodnota TCO, kde hlavními faktory jsou zejména leasingová splátka a spotřeba. Výběr vozů máme také omezen stanovenými maximálními limity emisí CO₂. V rámci dané země se dále snažíme o unifikaci značek a modelů pro jednotlivé skupiny uživatelů (bandy). Cílem je mít v daném bandu co největší homogenitu, abychom zamezili případným „diskuzím“ ohledně typů aut, jejich velikosti a výbavy. V současné době se v NCH také několika projekty zaměřujeme na lepší sběr dat o vozidlech, včetně jejich spolehlivosti. Do budoucna bychom chtěli také toto hledisko do rozhodování více zahrnout. Do určité míry se při rozhodování snažíme zohlednit i reputaci značky na místním trhu. Značka a typ vozu do určité míry dotváří i kulturu firmy a sociální status uživatelů vozidel. Hustota dealerství jednotlivých značek a te-

dy i sítě pro opravy již není tak relevantní pro rozhodování jako dříve.

Důvodem k nákupu/leasingu stejné značky



jsou spíše než loajalita ekonomické důvody, předchází zkušenost a snaha o unifikaci značek a typů vozidel v jednotlivých zemích.

vání o výběru vozidel tak není v gesci jednotlivých zemí, ale je předurčen celoevropskou fleetovou politikou. Drtivou většinu vozové-



Na silnici i do bláta

Robustní a přitom kompaktní, agilní a přitom stabilní, frajer na silnici i na polní cestě. Protichůdné požadavky dokázali v Japonsku přetavit v auto, které splní podobně jako zlatá rybka tři stěžejní přání: bezpečnost, komfort, spolehlivost. Jmenuje se Crosstrek. Subaru Crosstrek...

Podobně jako model Impreza, je také Crosstrek postaven na platformě SGP (Subaru Global Platform), která svou technickou vyspělostí a robustností překonává požadavky segmentu kompaktních vozů. Dokladem toho je mimo jiné fakt, že jsou na ní postaveny i větší modely Forester nebo Outback.

Zatímco legendární Impreza je autem určeným pro zpevněné vozovky, Crosstrek dostal zvýšenou světlou výšku (o 85 mm!), větší kola (až osmnáctipalcová), elektronické vychytávky pro zvládnutí náročných jízdních situací a adhezních podmínek v terénu a aby se ještě více odlišil, tak rovněž výraznější nárazníky nebo masku chladi-

Subaru Crosstrek je pro jízdu mimo silnice skvěle připraven.

če. Není to tedy jen oplastovaná Impreza, na rozdíl od řady jiných výrobců udělali u Subaru skutečné auto pro dobrodruhy. Anebo třeba, proč ne, pro lesníky, stavaře, zemědělce, energetiky, prostě kohokoli, kdo potřebuje buď pro zábavu nebo pro práci opustit teplou náruč asfaltu a vletnout do nepohody plné bláta, kamení, prachu a výmolů...

Terénní výbava jak se patří

To co Crosstrek výrazně odlišuje od mnoha „terénních“ klonů běžných hatchbacků nebo kombíků, je pohon všech kol. Ostatně, co by to bylo za Subaru bez čtyřkolky, že...

Jedná se o legendární „symetrický pohon“, který díky plochému motoru minimalizuje stavební výšku celého systému, a tím pomáhá snižovat těžiště vozu. To se hodí jak na silnici, tak v terénu. Světlou výškou 220 mm zahanbí Crosstrek i nejedno velké SUV, a tak není divu, že nabídne i velmi slušné nájezdové úhly (přední 19,3°; zadní 31,3°) a přechodový úhel 20,8°.

Pro jízdu v terénu ovšem vybavili u Subaru Crosstrek i moderními elektronickými pomocnicemi, které udělají zdatného terénního jezdce skoro z každého. Vyspělý a léty zkušeností zdokonalený systém X-MODE je k dispozici pro základní výbavový stupeň, pro dva vyšší je pak v ceně i jeho pokročilejší varianta 2X-MODE s režimy zajišťujícími i průchodnost hluboce rozbláceným terénem nebo sněhem. Systém dokáže



Prostorný interiér nabídne v nejvyšším výbavovém stupni Executive i kožené čalounění sedadel.



I s velkou světlou výškou je Crosstrek
i na silnici jako doma.

využít jemným dávkováním točivého momentu i sebemenší adheze pro pohyb vpřed nebo vzad, ale nezdráhá se použít ani „hrubou sílu“ tam, kde už prakticky žádná adheze není.

Velký univerzál

Crosstrek se i se svou velkou světlou výškou díky nízké stavbě hnacího ústrojí, pohonu všech kol a vyspělým systémům rozhodně nezalekne ani dynamické jízdy na krásné hladké asfaltce. Přitom nabídne oproti sourozenecké Impreze například příjemnější nastupování a vystupování, lepší výhled z vozu a sedadla, která jsou spíše než na sportovní jízdu (což je akcent u Imprezy) stvořena pro vyšší pohodlí.

Nabídka Crosstrek zahrnuje tři výbavové stupně: Active, Comfort a Executive. V duchu filozofie Subaru je již základní stupeň Active skvěle vybaven, dva vyšší se de facto liší jen odlišným čalouněním, většími koly (18"), elektrickým ovládním sedadel, navigací, střešním oknem, vyhříváním volantu nebo USB porty pro cestující vzadu.

Všechny výbavy pak mají vyspělé LED světlomety, bezklíčové odemykání včetně možnosti využít elektronický klíč (PIN) či inovativní systém EyeSight, který sdružuje množství bezpečnostních i komfortních funkcí.

Motor o výkonu 100 kW je vždy spojen s automatickou převodovkou Lineatronic, která nabízí plynulou změnu převodového poměru (CVT). Za

maximální rychlost, která končí pouhé 2 km/h pod magickou dvousetkilometrovou hranicí, se Crosstrek rozhodně nemusí stydět, stejně jako za akceleraci z nuly na 100 km/h za 10,8 s. Pro leckocho bude zajímavým údajem i možnost tahat brzdný přívěs o hmotnosti až 1270 kg.

Peny nového Crosstrek začínají na 727 273 Kč, prostřední výbava Comfort je k dispozici aktuálně za 789 256 Kč a nejvyšší výbava Executive, která nabízí mimo jiné i kožené čalounění či elektrické vyhřívání volantu, přijde na 842 975 Kč (ceny bez DPH).

Pro všechny tři specifikace nyní platí až do 31. 12. 2024 sleva ve výši 40 000 Kč vč. DPH! Neváhejte navštívit nejbližšího dealera Subaru.

PALIVOVÉ KARTY MOL VÁŠ PARTNER NA CESTÁCH

- Tankujte paliva výhodněji
- Využívejte širokou síť servisních stanic
- Spravujte svůj firemní vozový park efektivně
- Nakupujte paliva, zboží a služby bezhotovostně, bezpečně a bez poplatků



Více informací na:



molcesko.cz/cz/palivove-karty/kontakty

prodej@molcesko.cz

+420 241 080 980





Josef Gebauer
specialista pro řízení vozového parku
Nestlé Česko s.r.o.
Praha

Výběr značek a modelů aut pro vozový park Nestlé ovlivňuje primárně účel jejich využití, který je dán charakterem aktivit naší společnosti. Důležitou roli při výběru hraje také nabízené modelové portfolio daného výrobce a v neposlední řadě náklady spojené s provozem. Tady se bavíme o vstupní ceně vozu, výši zůstatkové hodnoty po skončení operativního pronájmu, ceně a dostupnosti náhradních dílů, ceně servisních prací, dostupnosti servisní sítě po celém území České republiky, spotřebě či nákladech na pojištění vozu. Vzhledem k velmi širokému záběru aktivit společnosti Nestlé je nutno brát v potaz charakter a potřeby provozu jednotlivých oddělení a výrobních závodů. V některých případech potřebujeme převážet objemné předměty, typicky například profesionální kávovary nebo várnice pro přípravu jídel. V jiných případech zase

potřebujeme přepravovat pracovníky mezi našimi továrnami.



Velmi důležitá je kvalita a spolehlivost a v neposlední řadě bezpečnost dané značky či modelu tak, abychom byli schopni spolehlivě dostát všem závazkům vůči našim zákazníkům. Výše uvedené je rovněž nutné skloubit s aktuální globální strategií naší společnosti, která se zaměřuje na využívání nízkoemisních vozidel. V tuto chvíli se tak přikláníme k vozům s plně hybridní technologií.

Vtéto oblasti jsem velmi rád, že nejsme svázáni žádnou „korporátní“ politikou nebo direktivou majitelů, která by nám nařizovala podmínky vozového parku nebo předepisovala, jakou značku nebo

lehlivost, praktičnost, bezpečnost, ale hlavně dostupnost autorizovaných servisů, která je pro nás klíčová, protože působíme na území celé České republiky. Vzhledem k tomu, že jsme jedničkou na trhu v našem předmě-

náklady za celou dobu užívání. Při výběru značky a modelu se vedle už uvedených kritérií snažíme respektovat i přání a podněty našich zaměstnanců. Chceme, aby byli s vozy spokojeni, aby byli motivováni a jezdili



Ing. Radim Nenka
finanční ředitel
OFFICEO s.r.o.
Hostivice

model musíme mít. Toto rozhodnutí závisí zcela na našem lokálním uvážení. Při výběru značky a modelů se snažíme vzít do úvahy několik základních hledisek. Především k jakému účelu má dané auto sloužit, jeho spo-



tu podnikání, tak samozřejmě bereme do úvahy a sledujeme, v jakých modelech jezdí naši nejbližší konkurenti, a snažíme se, aby i náš vozový park byl přinejmenším s nimi srovnatelný. Samozřejmě klíčovým faktorem jsou pak náklady – tj. pořizovací i provozní

v nich rádi. A právě možná i díky našim zaměstnancům je naše loajalita velmi vysoká ke značce Škoda, která se těší neklesající oblibě. Samozřejmě to není jediná značka v našem vozovém parku, ale je s převahou nejpočetnější.



Michal Červenka
obchodní manažer
pro fleetové zákazníky
DKV EURO SERVICE s.r.o.
Praha

Jaké možnosti využití dat nabízí společnost DKV Euro Service v oblasti fleet managementu?

tics, který je součástí digitálního zákaznického portálu DKV Cockpit a byl navržen s důrazem na uživatelskou přívětivost a intuitivní ovládání.

DKV Analytics umožňuje kontrolu nákladů, zajišťuje transparentnost v reálném čase a zvyšuje efektivitu správy vozových parků. Díky celé řadě funkcí poskytuje uživatelům kompletní přehled o čerpaných službách od tankování a dobíjení přes úhradu mýtných poplatků až po využití servisních služeb při údržbě vozidel nebo monitorování emisí CO₂.

Jednou z předností nástroje DKV Analytics je možnost individuálního nastavení uspořádání a struktury hlavní uživatelské plochy, například podle požadovaných období. Data jsou následně zobrazována v přehledných souhrnech. V dalším kroku mohou jít uživatelé do větších detailů a kontrolovat výdaje ve všech příslušných nákladových centrech, vyhledávat a filtrovat specifické údaje, upravovat si náhledy podle svých potřeb a individualizovaná data exportovat. Případně mohou využít automatický přenos přes API do svých firemních systémů.



Práce s daty je důležitou součástí každého podnikání. Jejich následné využití může být pro firmy obrovským přínosem. Naše společnost ve spolupráci se zákazníky a na základě jejich potřeb vyvinula pro zpracování a analýzu dat nástroj DKV Analy-



Jiří Procházka
Car Fleet Manager
ZENTIVA GROUP, a.s.
Praha

V Zentivě máme nastavenou komplexní Strategii udržitelnosti a jedním z našich cílů je dosažení uhlíkové neutrality do roku 2030. Jedním ze zásadních faktorů pro výběr vozidel je proto dostupnost modelů, které přispívají k tomuto cíli. Stejně je pro nás i dostupnost kvalit-

ních servisních partnerů, a to i v regionech, kde máme velkou část medicínských reprezentantů. Neméně významné jsou také náklady, resp. TCO. Kombinace těchto parametrů ovlivňuje naše rozhodování pro výběr partnerů, kteří budou schopni naplňovat naše potřeby.





Tomáš Kohout
specialista
vozového parku
Synthos a.s.
Kralupy nad Vltavou

Při výběru značek a modelů do firemní flotily je podle mého názoru důležité dávat důraz na kvalitu a modelovou stabilitu vozidel v dané kategorii, která zaručí kontinuitu při přirozené obměně vozového parku a nenaruší nastavenou modelovou politiku v car policy. Samozřejmě je důležité hledět i na jiné aspekty, jako je pořizovací a zůstatková hodnota vozidla v dané lokalitě, dostupnost servisní a prodejní sítě, cena náhradních dílů a pojištění a v neposlední řadě zvolit správnou motorizaci pro ekonomiku provozu.

Ve firmě se snažíme držet osvědčeného konceptu koncernových vozidel, které nám dlouhodobě vyhovují, i když samozřejmě sledujeme i co nabízí konkurence, ale když přihlídneme ke všem aspektům, které klade na výběr značek a modelů, tak zatím nám dává smysl zůstat u osvědčeného konceptu. Ale myslím si, že elektromobilita může hodně zamíchat kartami a že rozdíly mezi značkami se hodně vyrovnají a bude rozhodovat cena, popřípadě měsíční splátka operativního leasingu.

Vsoučasné době převládají v naší společnosti pouze dvě automobilové značky. Jedna prémiová, která je určena především pro vedení a vyšší management, a druhá pro ostatní zaměstnance. Základním faktorem při výběru značky nového vozidla

pokládána hodnota vozidla při jeho prodeji. Jako společnost jsme velmi loajální k našim dlouhodobým partnerům a snažíme se vždy najít vhodný model vozidla pro daný účel. Poslední dobou ale bohužel došlo ke značnému ořezání nabídky modelů, takže již bylo v ně-



Ing. Pavel Bartoš
Project/Fleet manager
International Pharmaceutical
Corporation, a.s.
Hradec Králové



je tedy jeho určení v rámci pozice zaměstnance ve společnosti. Volba modelu je pak dána především převládajícím využitím vozidla. Samozřejmě důležitým faktorem je i cena vozidla, která je dána zejména aktuální podporou importéra pro konkrétní model a před-

kolika případech nutné koupit vozidlo jiné značky než námi preferované. Naštěstí jsou si naši partneři této situace vědomi a snaží se stále častěji mít ve svém portfoliu více automobilových značek, aby mohli vyjít našim požadavkům.

Faktory, které nejvíce ovlivňují výběr značek a modelů, pečlivě zvažujeme. Naše rozhodování je založeno především na



Dana Hrdinová
vedoucí oddělení nákupu
Skanska a.s.
Praha

racionálních kritériích, která zahrnují ekonomické parametry, technologické inovace, bezpečnostní standardy a dlouhodobé obchodní vztahy s našimi dodavateli. Nejde nám jen o to, aby vozidla splňovala aktuální potřeby naší společnosti, ale také o to, aby byla připravena čelit budoucím výzvám, a to jak z hlediska udržitelnosti, tak efektivity provozu.

Pokud tedy loajalita znamená racionalitu, pak jsme velmi loajální. Ano, občas zaznamenáváme signály, že by to mělo znamenat věrnost značce či modelu bez ohledu na okolnosti a parametry, a víme, že některé značky s pojmy loajalita či dokonce věrnost rády pracují. Nicméně pro nás loajalita neznamená slepou věrnost. Kdybychom tento výklad slepě následovali, museli bychom rezignovat na celý koncept výběrových řízení, sledování změn na trhu a průběžnou úpravu podmínek, což

me jen kvůli značce a modelu. Naše rozhodnutí jsou vždy podložena důkladnou analýzou a snahou najít to nejlepší řešení pro aktuální potřeby naší společnosti.

I v našem podnikání máme dlouhodobé zákazníky, ale přesto si uvědomujeme, že každou novou zakázku musíme obhájit tím, že prokážeme naše schopnosti a přidanou hodnotu. Tento přístup uplatňujeme i při budování a správě naší flotily. Nejde jen o samotnou značku, ale především o spolupráci, která



by v konečném důsledku mohlo ohrozit naši konkurenceschopnost. Ceníme si dlouhodobého obchodního vztahu, ale to neznamená automaticky, že u značky či modelu zůstaneme

nám umožňuje dosáhnout nejlepších možných výsledků. Díky všem, kteří s námi sdílejí tento přístup a kteří to už mnoho let chápou stejně.



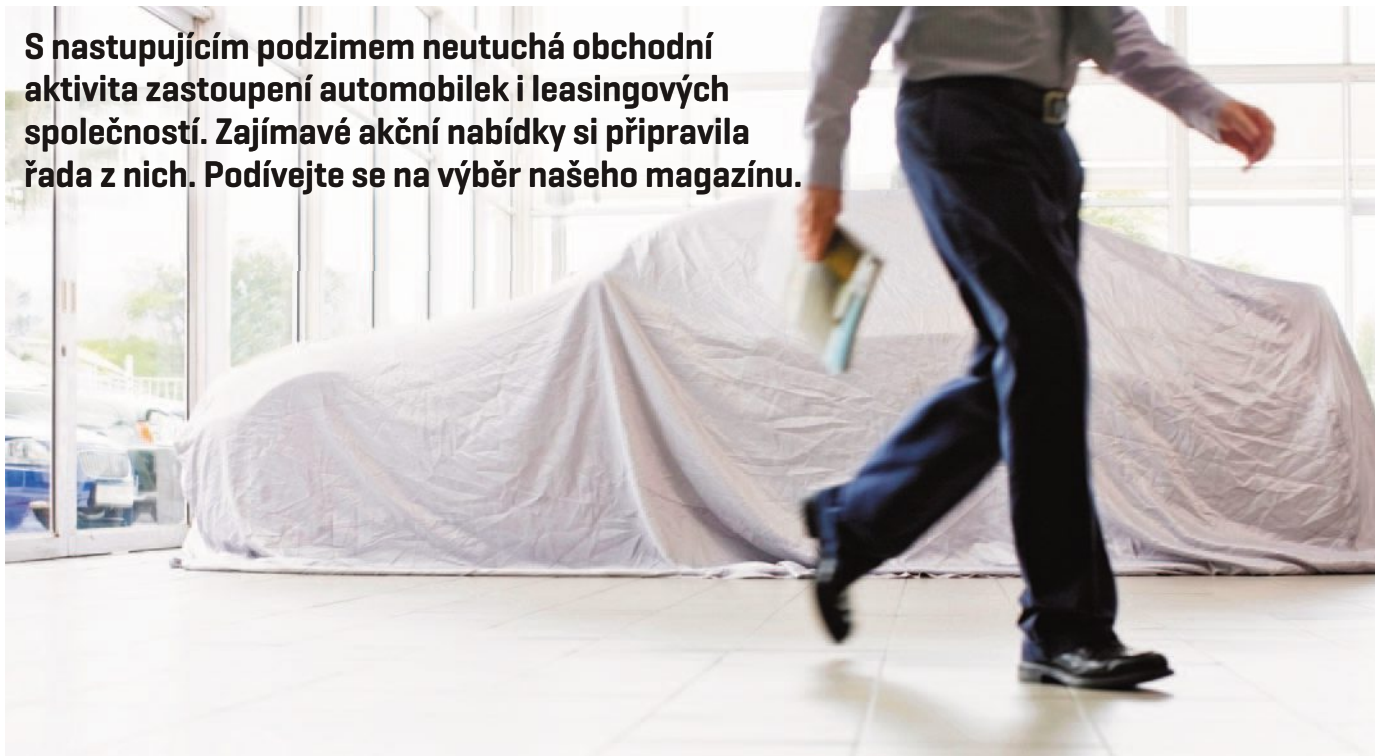
Tereza Šinkovič
Technical Administrator
(Fleet Manager)
Henkel ČR, spol. s r.o.
Praha

Značky a modely vozidel vybíráme do našeho vozového parku především podle kvality vozidel a poté na základě slev od daného výrobce a zůstatkové hodnoty vozů. Již řadu let jsme věrní koncernu VW Group, a nikoli jen jedné značce. V budoucnu plánujeme rozšiřovat náš vozový park o elektromobily, a to o jiné značky mimo VW Group.

Zakládáme si na jednotnosti našeho vozového parku, jehož vozy reprezentují naši společnost. Jelikož je jedním z hlavních pilířů naší společnosti udržitelnost, do budoucna plánujeme omezovat produkci CO₂, ať už snižováním motorizací vozů se spalovacími motory, nebo zařazováním elektromobilů.

FLEETOVÉ TIPY – PODZIM 2024

S nastupujícím podzimem neutuchá obchodní aktivita zastoupení automobilek i leasingových společností. Zajímavé akční nabídky si připravila řada z nich. Podívejte se na výběr našeho magazínu.



BMW a MINI NOVÉ BMW NEBO MINI S AKČNÍM FINANCOVÁNÍM A STÁTNÍ DOTACÍ AŽ 200 000 KČ

Nový elektrický Mini Countryman je v současnosti možné získat již od 9990 Kč měsíčně včetně pojištění.

BMW Financial Services Czech Republic je partnerem Národní rozvojové banky v programu Záruka Elektromobilita, ve které může zájemce získat finanční příspěvek ve výši až 200 000 Kč na nákup čistě elektrického vozu BMW nebo MINI, společně s příspěvkem až 50 000 Kč na AC nabíjecí stanici a až 150 000 Kč na DC nabíjecí stanici. Je tedy právě nyní ideální čas vstoupit do světa BMW Group a k financování využít výhodný úvěr s úrokem 3,99 % p.a. Zvolit může první elektrické BMW iX1, které je s dojezdem až 474 kilometrů podle metodiky WLTP ideálním společníkem na každodenní cesty. S akční nabídkou financování lze získat BMW iX1 eDrive20 již od 11 490 Kč měsíčně včetně

pojištění. Vybírat lze také u Mini. Nový elektrický Mini Countryman je v současnosti možné získat již od 9990 Kč měsíčně včetně pojištění. Nový model zachovává intenzivní pocit z jízdy jako v motokáře díky nízkému těžišti a poloze baterie. Společně s ideálním rozložením hmotnosti, ostrým převodem řízení a menším volantem je řízení Mini Countryman velice dynamické. Vůz disponuje zavazadlovým prostorem o objemu 460 l a při sklopení zadních sedadel až 1450 litrů. O pohodlnou a bezpečnou cestu se stará elektrický motor s celkovým výkonem 150 kW a dojezdem až 462 kilometrů podle WLTP.

CITROËN UŽITKOVÉ VOZY S TŘÍLETOU ZÁRUKOU I BEZÚROČNÝM FINANCOVÁNÍM

Září je měsícem užitkových vozů Citroën. Modely Citroën Berlingo Van, Jumpy a Jumper jsou nyní nabízeny s tříletou značkovou zárukou, využít lze i tříleté bezúročné financování od Citroën Financial Services. A za ojetý vůz čeká zákazník výkupní prémie až 40 000 Kč! Vybírat lze ze široké nabídky skladových vozů na www.citroen.cz, nebo mohou zájemci navštívit síť autorizova-

ných prodejců Citroën. Pozor, nabídka platí pouze do konce září.

CUPRA AKČNÍ NABÍDKA NA NOVÝ FORMENTOR I NA MODEL LEON

Nová Cupra Formentor je v rámci aktuální akční nabídky k dispozici za 9099 Kč bez DPH měsíčně při využití operativního leasingu. Kombinaci výkonu a prostornosti v nové podobě reprezentuje také pětidveřový hatchback Cupra Leon a rodinné kombi Cupra Leon Sportstourer, které lze pořídit již za 8699 Kč, resp. 9099 Kč bez DPH měsíčně. Fanoušky vysokovýkonných SUV zaujme Cupra Ateca za měsíční splátku 8099 Kč bez DPH, zatímco 100% elektrická Cupra Born je k dispozici za 15 199 Kč bez DPH měsíčně. V případě odběru více vozidel je samozřejmě možné získat ještě zajímavější velkoodběratelské podmínky.

FIAT PROFESSIONAL UŽITKOVÉ DUCATO SE ZVÝHODNĚNÍMI A IHNEK K ODBĚRU

Od 1. do 31. 10. probíhá v autorizované prodejní síti FIAT Professional akce „Ducato Days“. Zájem-

ci mohou navštívit svého nejbližšího prodejce a odvézt si svůj nový užitkový vůz ihned a bez čekání. Pořízení vozu zpříjemní řada výhod, mezi něž patří plná záruka na 5 let nebo do najetí

se zvýhodněním 198 000 Kč. Edice Black Edition obsahuje exteriérové a interiérové doplňky v elegantním a sportovním černém provedení, které ještě podtrhují jízdní vlastnosti vozu. Pro



200 000 km, výhodné financování s úrokem 0 % a také extra finanční bonus. Nový Fiat Ducato je vybaven inovovaným naftovým motorem o výkonu až 180 koní, na výběr je manuální i automatická převodovka. V nabídce je rovněž zcela nové E-Ducato s baterií 110 kWh a dojezdem až 420 km. Nákladový prostor pojme náklad o objemu až 17 m³, nosnost dosahuje až 1,5 tuny. Součástí výbavy je infotainment s 10" displejem a digitální přístrojový panel. K dispozici jsou verze van, podvozek a valník v mnoha variantách. Výjimečná nabídka platí pouze během října.

MITSUBISHI ZVÝHODNĚNÍ PRO PLUG-IN HYBRIDY ASX A ECLIPSE CROSS

Mitsubishi ASX ve verzi plug-in se slevou až 122 990 Kč

Mitsubishi ASX ve verzi plug-in hybrid je vozem, který díky své hospodárnosti dokáže snižovat náklady na provoz. Nyní lze tento vůz pořídit se slevou až 122 990 Kč. Ti, kteří nechtějí zapadnout v davu a zároveň chtějí od svého vozu trochu více, mohou využít nabídky modelu Eclipse Cross PHEV 4x4 v limitované edici Black Edition

více informací a individuální nabídku stačí oslovit jakéhokoli autorizovaného prodejce Mitsubishi.

OPEL DALŠÍ ČTYŘIADVACETIHODINOVKA NA OBZORU

I letos bude mít Opel svou již legendární akci Opel 24 hodin. Zvolil pro ni termín 4. až 5. října 2024 a již tradičně to bude skvělá příležitost pořídit si vozy Opel za velmi výhodných podmínek. K nákupu nového vozu zákazník získá sadu zimních pneumatik zdarma, pro užitkové vozy je dalším benefitem prodloužená záruka a asistenční služby na 5 let. Na webu www.opel24hodin.cz si mohou zájemci vybrat z široké nabídky skladových vozů. A již nyní si mohou vyžádat cenovou nabídku.

PEUGEOT SEDM DNÍ ZVÝHODNĚNÍ PRO UŽITKOVÉ VOZY

Na říjen připravila značka Peugeot již tradiční akci pro podnikatele – 7 dní Peugeot Professional. Od 14. do 20. 10. 2024 dostanou firemní zákazníci k nákupu nového užitkového vozu kompletní servis a záruku na 4 roky zdarma. K tomu navíc

získají i sadu zimních pneumatik. Nové užitkové vozy Partner, Expert a Boxer jsou k dispozici se spalovacími i elektrickými motory, na výběr jsou kromě furgonu i vícemístné verze a v případě Boxera také valník, šasi a plošina pro nejrůznější typy nástaveb. Všechny modely mají v nabídce i automatickou osmistupňovou převodovku. Navštivte svého autorizovaného prodejce Peugeot od 14. do 20. října a vyberte si z široké nabídky skladových užitkových vozů! Nákup lze financovat úvěrem s 0% úrokem.

SEAT AKČNÍ NABÍDKY NA VĚTŠINU MODELŮ

Z produktové řady značky SEAT zaujmou atraktivní zvýhodněné modely Arona, Leon a Ateca v akční edici Vamos s bohatou sériovou výbavou. Například Seat Arona 1.0 TSI 70 kW Vamos stojí 489 900 Kč. Cenové zvýhodnění je v tomto případě 30 400 Kč. Více než dvojnásobek – 64 000 Kč – ušetří zákazník za volantem sportovně sříženého modelu Arona 1.5 TSI 110 kW DSG Vamos FR, jehož cena byla stanovena na 639 900 Kč. Modernizované modely Leon Vamos a Leon Vamos FR pak mohou posílit leckterou firemní flotilu s novým zvýhodněním až 70 300 Kč. Například Leon 5D 1.5 TSI 85 kW Vamos lze pořídit již za 549 900 Kč a sportovně laděný Leon 5D Vamos FR za 724 900 Kč. Dodatečné bonusy k modelům Vamos – další snížení ceny o 20 000 Kč nebo zvýhodnění 10 000 Kč na pořízení některého z nabízených servisních balíčků – čekají na zákazníky, kteří se rozhodnou pro financování od společnosti Volkswagen Financial Services. V případě odběru více vozidel je možné získat ještě zajímavější velkoodběratelské podmínky.

ŠKODA ATRAKTIVNÍ VÝBAVOVÉ SADY PRO OCTAVII A SUPERB

Cena paketu pro Superb činí 19 500 Kč, což znamená, že zákaznická výhoda oproti standardnímu ceníku příplatkových položek dosahuje 36 500 Kč.

Vozy Škoda, dlouhodobě oblíbené mezi flotilovými zákazníky, dostávají atraktivní bonusovou výbavu, kterou ocení nejen manažeři. Pro modelové řady Superb a Octavia mohou všichni zá-

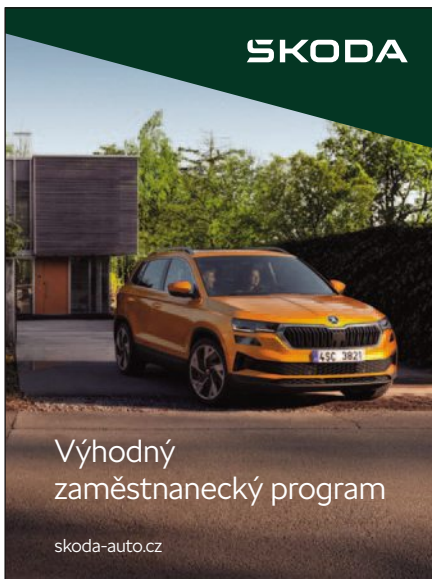
jemci nově volit cenově zvýhodněný Business paket. Ten výbavu vozu Škoda Superb Selecti-on rozšiřuje o adaptivní tempomat, adaptivní vedení v jízdním pruhu, bezklíčové zamykání a startování KESSY s alarmem, virtuální pedál, vyhřívání volantu, čelního skla a předních i zadních sedadel, osvětlení vnějších klik a síťový program. Cena paketu činí 19 500 Kč, což znamená, že zákaznická výhoda oproti standardnímu ceníku příplatkových položek dosahuje 36 500 Kč. U modelu Octavia rozšiřuje Business paket výbavový stupeň Selection o vyhřívání přední sedadla, Matrix-LED přední světlomety, 10palcový virtuální kokpit a parkovací senzory vpředu. V tomto případě zákazník zaplatí 16 500 Kč a získá tak výhodu ve výši 39 500 Kč. Business pakety lze kombinovat s fletovým konceptem i retailovou nabídkou.



U modelu Octavia rozšiřuje Business paket výbavový stupeň Selection o vyhřívání přední sedadla, Matrix-LED přední světlomety, 10palcový virtuální kokpit a parkovací senzory vpředu.

TOYOTA
COROLLA VÝHODNĚJI A UŽITKOVÁ
NOVINKA

Japonská automobilka má aktuálně velmi zajímavou nabídku Klasik na model Corolla Sedan v benzínové variantě, která je ve velice dobře vybavená ve výbavovém stupni Comfort a dostupná již za 499 900 Kč. S operativním leasingem Kinto One ji mohou zákazníci získat již od 4999 Kč s DPH měsíčně. Corollu Touring Sports (kombi) nabízí Toyota s akčním zvýhodněním 105 000 Kč a bonusem za výkup starého vozu ve výši 25 000 Kč. Ve variantě Comfort je tak hybridní varianta dostupná už od 647 900 Kč. Zajímavý je i operativní leasing Kinto One již od 5990 Kč bez DPH měsíčně. Corolla Cross je dostupná ve variantě Comfort již od 699 900 Kč, a to díky zvýhodnění ve výši až 150 000 Kč. Tento vůz je zároveň dostupný i ve variantě 4x4. Nabídka užitkových vozů Toyota má novinku: novinku Proace Max – největší užitkový vůz od Toyoty.



Ten mohou mít zákazníci díky operativnímu leasingu Kinto One už od 8900 Kč bez DPH měsíčně. Dále nabízíme model Hilux za akční cenu již od 795 720 Kč bez DPH.

VOLVO
VOZY ZA AKČNÍ CENY A ZVÝHODNĚNÝ
OPERATIVNÍ LEASING

Aktuálně je u Volva možné pořídit za výhodné ceny modely XC90 a XC40. Vlajková loď značky, SUV Volvo XC90 ve verzi B5 AWD Core, je teď k dispozici za 1 224 731 Kč nebo za měsíční splátku operativního leasingu 18 567 Kč (obojí bez DPH). Provedení T8 PHEV Plus, tedy s plug-in hybridní motorizací, je aktuálně nabízeno za 1 558 610 Kč bez DPH nebo při volbě operativního leasingu na splátky ve výši 25 053 Kč měsíčně (rovněž bez DPH). Menší Volvo XC40 lze například ve verzi B3 Essential pořídit za 682 430 Kč nebo s měsíční splátkou operativního leasingu 9293 Kč (bez DPH). Pro oba modely platí nabídka pro nově objednané vozy a trvá do konce září nebo do vyprodání zásob. Operativní leasing je na 36 měsíců s ročním nájezdem 15 000 km a splátka obsahuje kompletní pojištění vozu. Pro Volvo XC40 s mild hybridním pohonem lze také do konce září využít mimořádnou nabídku výhodného financování úvěrem s nízkým úročením. V případě akontace od nuly do 25 % činí úrok 1,9 %, při akontaci od 30 % výše je pak úrok nulový. Délka financování může být od 12 do 36 měsíců. Výhodný operativní leasing je možné využít i u modelu Volvo V60, a to pro motorové varianty B5 AWD Ultimate a T8 AWD Ultimate. Mild hybridní verze B5 AWD Ultimate je v nabídce za měsíční splátku od 12 873 Kč při době trvání smlouvy 36 měsíců, při smlouvě na 48 měsíců za 13 181 Kč měsíčně. U provedení T8 AWD Ultimate nabízí nyní Volvo měsíční splátku ve výši 18 076 Kč při smlouvě na 36 měsíců nebo 17 277 Kč u smlouvy na 48 měsíců. V obou případech splátka obsahuje kompletní pojištění a je v ní zahrnuta i nadstandardní výbava (metalická barva, 19" kola s pěti trojitými paprsky, kamery parkovacího asistentu 360°). I tato nabídka platí do konce letošního září nebo do vyprodání zásob.

AYVENS
AKČNÍ LEASING NA KIA CEED
I ZVÝHODNĚNÍ PRO KLIENTY KB

Leasingová společnost Ayvens nabízí operativní leasing vozu Kia Ceed na dobu 36 měsíců a 60 000 km nájezdu již od 5613 Kč měsíčně bez DPH.

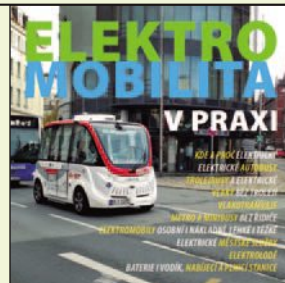
Leasingová společnost Ayvens (někdejší ALD Automotive), nabízí operativní leasing vozu Kia Ceed na dobu 36 měsíců a 60 000 km nájezdu již od 5613 Kč měsíčně bez DPH. V případě, že se zákazník rozhodne pro verzi full service leasingu, pořídí tento vůz již za 7275 Kč měsíčně bez DPH. Jelikož Ayvens patří do skupiny Soci-été Générale, přichystala pro klienty Komerční banky speciální nabídku na financování užitkových vozů. Citroën Berlingo VAN je pro ně k mání od 8254 Kč, Renault Trafic Furgon od 9989 Kč, Ford Transit Connect od 10 488 Kč, Peugeot Boxer Furgon od 10 011 Kč a Mercedes-Benz Sprinter od 17 603 Kč (vše měsíční splátky bez DPH). Zákazníci, kteří preferují co nejatraktivnější splátky a nevdají jim, že se jedná o vozidla zánovní, vrácená z prvního leasingu, mohou hledat v nabídce Ayvens Releasing, která nabízí mnoho prověřených vozů rozmanitých značek s pečlivě zaznamenanou servisní historií. Získat tak lze vozy v těchto přibližných cenových relacích: Škoda Fabia od 4500 Kč, Hyundai i30 od 5000 Kč, Kia Ceed od 5500 Kč, Škoda Octavia od 6000 Kč, Kia Sportage od 8000 Kč nebo Škoda Kodiaq od 10 500 Kč (vše měsíční platby bez DPH).

UniCredit Fleet Management AKČNÍ LEASING NA VOZY MAZDA

Společnost UniCredit Fleet Management připravila ve spolupráci se společností Mazda Motor CZ, s.r.o., akční nabídky financování vozů formou operativního leasingu na vozy značky Mazda. Konkrétně se nabídka vztahuje na model Mazda CX-60 diesel a plug-in hybrid. Lze volit mezi výbavami Exclusive, Homura a Takomi. Varianty služeb zahrnují v měsíční splátce poplatek za rádio, asistenční službu s náhradním vozidlem na 10 dní, havarijní pojištění včetně GAP (spoluúčast 10 %), povinné ručení a pojištění všech skel. Nabídky leasingu jsou koncipovány na 24, 36 a 48 měsíců s ročním kilometrovým proběhem 15 000 km. U Mazdy CX-60 diesel 3.3 e-Skyactiv D254 mHEV AWD aut. Exclusive-line je při smlouvě na 24 měsíců měsíční splátka 10 394,27 Kč, na 36 měsíců je splátka 12 619,74 Kč a na dobu 48 měsíců činí splátka 13 213,49 Kč. U výbavy Homura s ročním nájezdem 15 000 km na 24 měsíců činí měsíční splátka 12 925,33 Kč, 36 měsíců vychází na 14 706,90 Kč a 48 měsíců je za 15 725,62 Kč. Výbava Takomi je kalkulována také s ročním nájezdem 15 000 km a při smlouvě na 24 měsíců činí měsíční splátka 13 196,92 Kč, 36 měsíců vychází na částku 14 919,75 Kč a 48 měsíců potom na částku 15 828,12 Kč. Všechny ceny jsou bez DPH a akce platí do 31. 10. 2024

Publikace „Elektromobilita v praxi“ EDICE SMART CITY

Během října 2024 vyjde v edici smart city v tištěné podobě publikace „Elektromobilita v praxi“ s podtitulem „Po městě chytře, prakticky – elektricky“. Autorem je Ing. Jakub Slavík, MBA, manažerský konzultant a odborník na problematiku elektromobility a smart city. Obsahem publikace „Elektromobilita v praxi“ jsou příklady a reportáže z účelného využití elektromobility v městském prostředí, nechybí základní přehled a dělení elektrické dopravy v současné praxi, přednosti a úskalí elektrické dopravy a současně způsoby jejich řešení či podmínky efektivního nasa-



zení elektromobility. Čtenáři si zde přečtou zajímavé reportáže a články o elektrické osobní dopravě – silniční i kolejové, ve městech i regionech (městská hromadná doprava, autonomní a úskalí elektrické dopravy elektromobilů, elektrolodě), elektrifikovaných městských služ-

bách, a také o využití těžkých nákladních elektromobilů. Je zde rozbrána problematika nabíjecí a vodíkové plnicí infrastruktury, baterie a palivové články. Publikace bude v elektronické podobě zdarma ke stažení na <https://smartcityvpraxi.cz/>. Pro tištěnou verzi této publikace si přijďte na konferenci „Moderní technologie v elektrické dopravě“ 8. listopadu 2024 na e-Salon nebo „Elektrické autobusy pro město“ 20. listopadu na Czechbus na Výstaviště Letňany v Praze. Pozvánky na obě konference naleznete na <https://smartcityvpraxi.cz/>.

nebo do odvolání, přičemž je určena pro podnikatele a právnické osoby.

SIXT NOVÁ SLUŽBA – PŮJČOVNA UŽITKOVÝCH VOZŮ

Autopůjčovna SIXT se nově rozrostla o půjčovnu nákladních dodávek. SIXT tímto krokem rozšiřuje své služby na českém trhu, aby uspokojil

logistické společnosti. Klienti mohou využít krátkodobých i dlouhodobých pronájmů, což je ideální pro firmy se sezónními potřebami či jednotlivce, kteří potřebují vozidlo na konkrétní účel. Rezervace je snadná a rychlá prostřednictvím online platformy nebo mobilní aplikace, kde si lze vybrat nejen typ vozidla, ale i doplňkové služby, jako je přistavení vozu či příslušenství. Podle zájmu budou přidávána i speciální vozidla jako chladicí vozy, sklápěcí vozy nebo



rostoucí poptávku po flexibilních a spolehlivých dopravních řešeních. Velikost flotily dodávek dosahuje po prvních měsících provozu již skoro 100 vozidel. Nabídka zahrnuje menší dodávky pro městské rozvozy, ale také velké nákladní vozy (L3H2, L4H2) vhodné například pro

nákladní vozy s hydraulickou plošinou. V plánu jsou i přívěsy za osobní auto pro malé živnostníky. Nová pobočka s dodávkami se nachází v Praze 10, poblíž průmyslové zóny Štěrboholy, Hostivař a Strašnice. Celá nabídka, adresa i otevírací doba je k dohledání na www.sixt.cz.

Text: Richard Plos
Foto: Volvo, MG, Škoda Auto

Složité problém s jednoduchým řešením

Konkurenceschopnost evropských automobilek v ohrožení, jak z toho ven?

Pohled na prodejní statistiky nejen u nás, ale i v dalších evropských zemích leckomu nadzvedne obočí. Značek, které dnes na trhu působí, je mnohem více, než před deseti lety. Mnohé sice jen paběrkují a některé u toho zůstanou, jiné zcela zmizí, ale další se zde plně etablují a budou hrát významnou roli. Většina těch nových pochází z Číny, ve které došlo v posledním čtvrtstoletí doslova k automobilové explozi. Bude Evropa její obětí?

Automobilový průmysl zaměstnává v Evropské unii přímo 2,4 milionu lidí, pokud se sečtou i nepřímé vazby na subdodavatele služeb, staveb a materiálů, vzroste toto číslo na 12,9 milionu, což je téměř sedm

procent veškeré pracovní síly v EU. Pokud se takové odvětví dostává do problémů, hrozí situace ekonomickou i sociální katastrofou. A evropský autoprůmysl v problémech nepochybně je.

Slabý zájem, velké kapacity

Evropský automobilový trh se sice po pandemii, která zájem o nová auta silně přiškrtila, začal vzpamatovávat, ale dosud se nedostal na čísla před ní, zatímco výrobní kapacity zůstaly. V roce 2019 se prodalo v Německu celkem 3 607 258 nových osobních aut, po pandemických letech 2021 a 2022 se vloni dostaly prodeje jen na 2 844 609 vozů a letos se tam zatím prodalo do konce srpna 1 907 226 vozů, takže to opět nevypadá na prolomení třímilionové hranice. Český trh měl své nejlepší období v letech 2017 a 2018, kdy se prodalo 271 595 a 261 437 osobních aut. Předpandemický rok už zaznamenal pokles na necelých 250 000 aut a „dno“ představoval rok 2022, kdy se prodalo



jen 192 087 nových osobních aut. A letošní rok má zatímní „skóre“ do konce srpna 153 757 aut. To znamená, že je na tom o pouhých 3401 aut lépe než vloni, kdy se prodalo 221 422 aut. Pokud nedojde v posledních čtyřech měsících

k něčemu mimořádnému, pak skončí opět s výsledkem pod hranicí 230 000 prodaných osobních aut. Takový výsledek sice není katastrofou, ale ani důvodem k optimismu.

Z celoevropského pohledu trh po velmi špatném roce 2022 vloni posílil o 14 procent a letošní vývoj zatím nasvědčuje dalšímu, i když jen mírnému posílení. Přesto je trh nadále asi 18 procent pod předpandemickou úrovní.

To vše znamená odbytové potíže většiny automobilek působících dlouhodobě v Evropě. A nejen to, jsme svědky období přeskupování sil, do kterého hodlají promlout ve stále větší míře noví hráči, převážně z Číny. Doby, kdy byly vozy čínských výrobců na světových autosalonech terčem posměchu, jsou pryč. Tamní průmysl se díky chytrému opatření čínské vlády, které umožňovalo zakládat tamní podniky výhradně jako joint venture s čínskými společnostmi, mohl vydat zkratkou a po dvaceti letech je silou, se kterou musí celý svět počítat. Tedy i náš domácí trh, jakkoli jsou zatím pokusy jednotlivých značek až na MG ve fázi oťukávání.

Hrozba i příležitost

Máme se na nová čínská auta těšit, nebo se jich bát? Vlastně obojí. Trh může obohatit řada zajímavých modelů, z nichž se většina navíc dostává cenově pod úroveň evropských automobilek, což zákazník vítá. Ovšem s každým prodaným čínským autem v Evropě se zvyšuje tlak na už tak dost přitlačený evropský autopř

mysl. Nedosti na tom, čínský autopřmysl dostal od vlády celou řadu „dárků“, o jakých se může evropským konkurentům jenom zdát. Vládní subvence do vývoje technologií baterií pro elektromobily a množství finančních i nefinančních úlev představují „vidle“ hozené do konceptu volné (a spravedlivé) hospodářské soutěže. Evropa by ráda svůj trh a průmysl ochránila zvýšením cel, přičemž původní výše 37,6 procenta by měla ještě klesnout na 35,5 procenta. Jedná

“ Máme se na nová čínská auta těšit, nebo se jich bát?

Vlastně obojí. Trh může obohatit řada zajímavých modelů. Ovšem s každým prodaným čínským autem v Evropě se zvyšuje tlak na už tak dost přitlačený evropský autopřmysl.

se o hodnotu, které bude platit pro automobily, které nespolupracovaly s evropskou komisí a nedoložily své údaje týkající se případných státních subvencí. Proto budou například v Číně vyráběné tesly zatíženy pouze 7,8 %, vozy BYD 17 % a Geely 18,8 %. Z těch, které nespolupracovaly, je nejdůležitější asi koncern SAIC,



Z čínských značek se zatím na našem trhu dokázalo plně etablovat pouze MG. Ostatní buď vyčkávají, nebo teprve vyhledávají příležitosti.

pod který spadá u nás již docela populární značka MG. Neochota spolupracovat možná souvisí s tím, že plány na výrobu v Evropě jsou zde již v pokročilé fázi. Do 30. září by se mělo rozhodnout o stavbě továrny MG ve Španělsku...

Clajako řešení?

Těch evropských 35,5 % se zdá hodně, ale v USA byli ještě mnohem radikálnější. Clajvýšili na 100 procent (!) a výrazně vzrostlo i celní zatížení čínské oceli a hliníku. Ke stejnému kroku



Potřebujeme přehodnotit přístup ke spalovacím

motorům a nezbavovat se s nimi toho, v čem jsme světoví lídři...

(Ivan Hodáč)

se navíc odhodlala i Kanada. Měli bychom jít stejnou cestou? Zcela jistě by tím došlo k vyřazení velké části čínské konkurence, má to ale dva háčky. Zaprvé je snadné tuto překážku obejít produkcí přímo v Evropě, zadruhé představuje většina čínského importu elektromobily. A těm u nás zatím příliš pšenka stejně nekvetě... Podle Ivana Hodáče, někdejšího generálního tajemníka Sdružení evropských automobilů (ACEA), který je nadále s autoprůmyslem v úzkém kontaktu, by přijetí drakonických cel nebylo dobrým krokem. „Claj nám tento problém nevyřeší. Nemůžeme se v Evropě zabarikádovat a doufat, že si sem konkurence nenajde cestu. Řešení problému je zcela jinde. Potřebujeme přehodnotit přístup ke spalovacím motorům a nezbavovat se s nimi toho, v čem jsme světoví lídři,“ upozorňuje Ivan Hodáč ve vydání pro magazín FLEET & business. Evropské automobilky skutečně hrají v technologiích spalovacích motorů prim a domácí zákazníci spalovací auta chtějí. Stačil by tedy jen mírný ústup od příliš ambiciózních emisních norem a evropské automobilky by se mohly opět směřle opřít o své špičkové technologie a také, což je důležité, o svůj domácí trh. „Je samozřejmé, že pokud se jasně prokáže nestandardní podpora čínských automobilek ze strany státu, pak to musí být v clech zohledněno, ale není možné chtít situaci v autoprůmyslu řešit pouze cly. Koneckonců ani tamní autoprůmysl a potažmo celá čínská ekonomika nemá dnes na různých ust-

láno, řada čínských výrobců nevydělává. Nám tedy stačí ustoupit od nerealistických emisních požadavků a k tomu neníčit domácí automobilky přehnanou byrokracií a regulacemi,“ věří Ivan Hodáč, který zároveň poukazuje na paradoxní situaci, ve které evropské značky, včetně prémiových, vyrábějí své elektromobily v Číně a importují je zpět!

Problémy giganta

Evropský autoprůmysl je vinou politických ambicí evropských lídrů pod enormním tlakem. Kvůli rozvoji elektromobility a nutnosti zahrnout ve standardní výbavě stále více a více systémů a splnit stále více a více nařízení klesá jeho ziskovost a tím i schopnost investovat do výzkumu a vývoje. Největší problémy dnes mají výrobci, kteří se až příliš upnuli k rychlému přechodu na elektromobilitu. U Mercedesu zatáhli za „záchrannou brzdu“ ještě relativně včas, celý Stellantis se nadále

od roku 1994. V červenci příštího roku tak může (a zcela jistě bude) automobilka propouštět. Také budovaná továrna Volkswagenu na baterie pro elektromobily v Salzgitteru nakonec nebude dokončena, respektive poběží s poloviční výrobní kapacitou. Podle šéfa koncernu Olivera Blumeho je ekonomická situace Volkswagenu alarmující a není možné pokračovat jako dřív. A Evropa krachující Volkswagen rozhodně nepotřebuje, o České republice ani nemluvě...

Zpátky na stromy!

Automobilky se tedy vracejí k obnovení vývoje moderních spalovacích motorů. Nejen Volkswagen, ale také například Volvo, které bylo ze všech přehnaných optimistů asi nejprehnanější optimistické a nedávno se zcela zbavilo vznětových motorů, což je něco, co zejména v SUV segmentu znamená kombinaci podříznutí si větve, na které sedíte...



Problémy Volkswagenu by mohly mít dopad i na domácí Škodu, pokud se je nepodaří včas vyřešit.

drží spalovacích motorů a s elektrifikací to nikdy nepřeháněl, totéž Renault, BMW, Hyundai či Kia a další značky. O averzi Toyoty k bateriovým elektromobilům ani nemluvě... A kdo nám zbývá? Ano, evropský lídr Volkswagen, jehož současné problémy padají z velké části právě na vrub přílišné elektrifikace. Když k tomu přidáme i fakt, že se první elektromobily Volkswagenu nijak zvlášť nepovedly, nepřekvapí, že automobilka oznámila odstoupení od dohody s odbory, která bránila propouštění zaměstnanců v jeho německých podnikcích

Vše teď záleží na Evropské komisi, Radě, parlamentu i jednotlivých vládách. Itálie se toho nebojí a již požádala o zrušení opatření, která brání výrobě a prodeji aut se spalovacími motory po roce 2035. S největší pravděpodobností se přidají i další země s rozvinutým autoprůmyslem a nezbývá než doufat, že pod tímto tlakem ustoupí i doposud spíše zaslepená staronová šéfka evropské komise Ursula von der Leyen. Automobilový trh by se tím v Evropě mohl vrátit poměrně rychle a relativně bezbolestně k normálu...



Silniční autodoprava pod tlakem

K problémům-stálícím se přidávají nové

Z iniciativy senátorky Jitky Seitlové a senátora Lumíra Kantora (oba KDU-ČSL) se 3. září 24 konalo v senátu 24. veřejné slyšení, tentokrát na téma Vliv silniční nákladní dopravy na stav komunikací a její dopady v území. Důvodem byla nespokojenost občanů s příliš hustou nákladní dopravou a její negativní vliv na stav silniční infrastruktury. Jedním z navrhovaných řešení bylo snížení nejvyšší povolené hmotnosti na nápravu (hnanou) z 11,5 t na 10 t. Tím druhým snížení nejvyšší celkové hmotnosti nákladní soupravy z 48 t na 40 t. Bohužel v této souvislosti zaznělo několik zavádějících informací.

Pro opotřebenění vozovky je rozhodujícím parametrem zatížení na nápravu. Maximální povolené hmotnosti na nápravu jsou dány evropskou legislativou a nelze je v jednotlivých zemích podkročit, ostatně nikde v Evropě o to ani neusilují, protože stávající stav dlouhodobě vyhovuje. Naše limity 10 t na nahanou jednotlivou nápravu a 11,5 t na hnanou nápravu jsou na nejnižší přípustné hodnotě podle evropské směrnice a snižovat je nelze. Není pravda, že celková hmotnost jízdní soupravy 48 tun, povolená v ČR, je bezprecedentně nejvyšší, jak se tvrdí. V Belgii a Nizozemsku je to 50 tun, ve Skandinávii dokonce 60 tun a jejich silnice rozhodně nevykazují vyšší opotřebenění než ty české. Dosažení hmotnosti 48 tun je u nás, stejně jako v jiných státech, podmíněno nepřekročením maximálních hmotností na nápravu, a také maximálních hmotností jednotlivých vozidel v soupravě. To v praxi znamená, že u limitu 48 tun je třeba použít technicky vyspělejší a také patřičně dražší tahač s třemi nápravami namísto dvou a spojit jej s návěsem, který má také tři nápravy. A tak se tonáž 48 tun účinně rozkládá na 6 náprav. Takové řešení není ve standardní kamionové dopravě využíváno příliš často, větší rozšíření je u stavebních vozi-

del převážející velké objemy materiálu, zejména při budování infrastruktury. Omezení maximální hmotnosti u těchto vozidel by znamenalo pouze zmaření investic dopravců a vyšší počet vozidel k odvezení stejného množství nákladu.

MÝTO, EMISE, ŘIDIČI...

Od jara 2024 se v rámci promítnutí poplatků za produkci CO₂ zvýšily v České republice sazby mýtného. Schválené navýšení, které například v nejrozšířenější kategorii kamionů specifikace Euro VI na dálnici činí 65 haléřů na kilometr, což je o 13 % více, se dotklo všech dopravců a současně i jejich zákazníků. Česká republika není sama, která implementuje do své legislativy směrnici, jejímž cílem je zpoplatnění emisí CO₂. Generální tajemník sdružení Česmad Bohemia Vojtěch Hromíř k tomu řekl: „Základní funkcí mýtného je výběr peněz pro stát. Jeho regulační funkce je zatím jen symbolická. Německé brutální zdražení nijak provoz dieselových kamionů neomezilo a není schopno samo o sobě zajistit prodej těch elektrických. Vyšší mýtné tedy pouze zdražuje dopravní služby jako každé jiné daňové navýšení. Současně tak bohužel bude i u nás působit proti snahám o snižování inflace.

Dopracovníci rozhodně nebyli skupinou, která období růstu cen využila k navyšování svých zisků, ale právě naopak dopláceli na dražší pohonné hmoty, energie i strmě rostoucí náklady na techniku. Vyšší mýtné tak ode dneška poznamená ceny služeb všech českých dopravců.“

CO₂ standardy pro těžká nákladní vozidla směřují mimo jiné k zavedení povinného podílu těžkých motorových vozidel s nulovými emisemi ve flotilách velkých silničních dopravců. Česmad Bohemia společně s Mezinárodní unií silniční dopravy IRU vyzývá členské státy EU, aby důrazně odmítly návrh Evropského parlamentu uložit dopravcům povinné cíle pro nákup těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi. Vojtěch Hromíř k návrhu řekl: „Silniční dopravci mají marže v řádu jednotek procent. Je popřením soukromého podnikání, aby úředníci a politici nařizovali části dopravců nakupovat vozidla, která nejsou vhodná pro dálkovou dopravu a jsou zatím dvakrát až třikrát dražší než klasická dieselová. Vádí mi, že pro tento návrh hlasovali i někteří čeští europoslanci, kteří by mohli mít ještě v paměti výsledky centrálně řízeného hospodářství.“

V České republice chybí tisíce řidičů kamiónů, se stejným problémem se ale potýká celá Evropa. Podle dat Mezinárodní unie silniční dopravy jich v provozu chybí až 380 000. Podle logistické společnosti Raben problém tkví především v požadavcích na časovou flexibilitu. Raben s trochou nadsázky dodává, že velké oblíbenosti se těší hry, které tuto profesii simulují. Jen hra Euro Truck Simulator 2 v jednu chvíli hrálo přes 69 tisíc hráčů. Paradoxní tak je, že řada herních nadšenců toto potřebné zaměstnání vykonává zcela zdarma ve svém volném čase. Při hře se řídí platnými pravidly silničního provozu a svědomitě dopravují virtuální náklad po evropských trasách.



Kateřina Rázlová

viceprezidentka transportu
pro střední a východní Evropu
DHL Supply Chain
Praha

Při rozšiřování a pravidelném obnovování vozového parku probíhají standardní výběrová řízení, do kterých je zapojeno naše nákupní oddělení. Klademe důraz na celkové náklady nutné na provoz. V úvahu bereme nejen leasingové splátky, ale i spotřebu a další nákladové položky. Kromě provozních nákladů posuzujeme nabídku také z pohledu dopadu na životní prostředí.

Při každé obnově flotily zároveň dbáme na výbavu zajišťující řidičům komfort a bezpečí. V neposlední řadě je pro nás důležitý servis vozidel, tedy dostupnost a umístění servisů, otvírací doba a asistenční služba v případě nečekaných událostí. Porouchaná vozidla jsou vždy komplikací. Je třeba, aby servis dokázal zareagovat co nejrychleji a byl schopen obratem dodat náhradní vozidlo s obdobnými parametry a výbavou, na kterou jsou naši řidiči zvyklí.

Dlouhodobě spolupracujeme s více dodavateli, nicméně nejsme fixováni jenom na aktuální partnery. Sledujeme průběžně trh, a pokud se naskytne nový model, který je nákladově příznivější, určitě stojí změna za

zvážení. Další kategorií jsou vozidla nebo vybavení, která jsou svým způsobem unikátní a naši dodavatelé je nenabízejí, například low-deck tahače, vozidla na alternativní pohony, elektronávěsy, solární panely, aerodynamické prvky, dodávky se specifickou výbavou a dojezdem atd.



Co se týká unifikace parku nebo provozování více značek, obojí má svoje výhody a nevýhody. Aktuálně však jdeme cestou spokojenosti – dostupnosti servisní sítě a ekonomického provozu.



Daniel Ďuriš

technický ředitel
Šmidl Servis s.r.o.
Žamberk

Při výběru značky motorové techniky se řídíme kritérii, jako je počáteční hodnota, zůstatková hodnota (cena zpětně-



ho odkupu po čtyřech letech) a náklady na servis (servisní smlouvy). Tyto faktory jsou pro nás nejdůležitější, poté samozřejmě záleží na dalších okolnostech, jako je spotřeba vozidel, servisní síť, poruchovost vozidel, komfort pro řidiče atd.

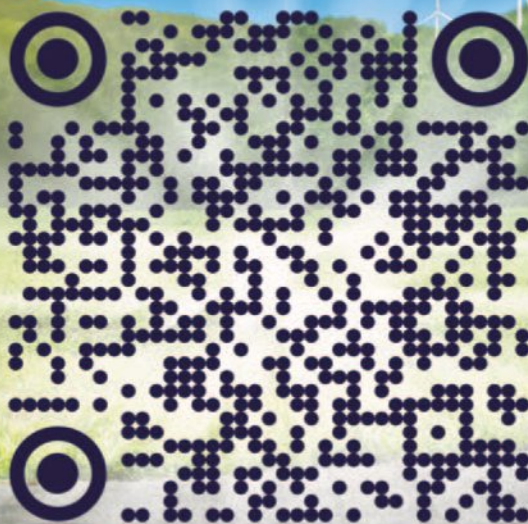
V případě, že se na trhu objeví nějaká novinka, chceme ji otestovat, např. jako v poslední době kamery místo zrcátek. Tuto změnu jsme testovali u vozidel více značek.

U návěsové techniky je to trochu odlišné, mezi hlavní faktory patří cena, kvalita (chceme pro naše řidiče tu nejlepší), servisní síť, zůstatková cena a vzhled po celé době provozu v naší flotile.

Míru loajality hodnotím vysoce. V případě, že si vybereme danou značku, zůstáváme u ní delší dobu. Nenakupujeme „adhokově“ zlevněná vozidla, nerozšiřujeme tím počet značek v našem fleetu.



R02 PROFUEL



BUDOUCNOST JE TEĎ. ODOLNÉ. UNIVERZÁLNÍ. UDRŽITELNÉ.



Odvážný, vizionářský a vždy poháněný neustálým hledáním technologických inovací, Prometeon odhaluje nový průlom. **R02 Profuel** - špičkové pneumatiky navržené pro regionální dopravu pro maximální všestrannost, efektivitu a vysoké bezpečnostní standardy na všech silnicích a ve všech ročních obdobích.

Staňte se součástí budoucnosti.



Vlastimil Bednář
předseda představenstva
KAFKA TRANSPORT a.s.
Opařany



Vyběru dopravní techniky věnujeme maximální pozornost. Veškerá vozidla kupujeme do vlastnictví. Nevybrali jsme si cestu operativních leasingů. V podstatě od začátku založení společnosti preferujeme u motorových vozidel zaměření na jednu značku, která tvoří 75 % ze 100 vozidel společnosti. Před sedmi lety jsme hledali alternativu k dosavadnímu výhradnímu dodavateli. Po důkladných testech vozidel šesti nejznámějších výrobců jsme vybrali druhého dodavatele motorových vozidel, který dnes tvoří 25 % flotily. Návě-

sovou a přívěsovou techniku kupujeme téměř výhradně od jednoho výrobce. Výjimku tvoří návěsy, jež ve svém portfoliu značka nenabízí. Při výběru klademe důraz především na kvalitu dopravní techniky, provozní náklady, servisní síť a samozřejmě na cenu. Dlouhodobá partnerská spolupráce je neodmyslitelnou součástí strategie. V rámci této strategie jsme vybudovali a dále rozvíjíme vlastní servisní zázemí jak motorových, tak přípojných vozidel. Do budoucna neuvažujeme o změně a tříštění vozového parku na více značek výrobců...



Ing. Petr Michálek
jednatel
EWALS CARGO CARE spol. s r.o.
Praha

v době odprodeje. K tomu je třeba vybrat vhodnou tovární značku vozidel s ohledem na její efektivnost a servisní spolehlivost. V tomto ohledu preferujeme motorová vozidla především dvou továrních značek. To nám umožňuje průběžně porovnávat jejich spotře-

rujeme loajalitu pouze ke dvěma vybraným továrním značkám. Dlouhodobé vztahy s oběma hlavními dealery vybraných značek nám umožňují dosáhnout při nákupu nové dopravní techniky na zajímavé vstupní ceny a v neposlední řadě i požadovanou rychlost



Vsoučasné době zvyšujících se tlaků na ekonomiku i na kvalitu poskytovaných služeb je třeba s časovým předstihem řešit technické vybavení každého silničního dopravce.

Při výběru vhodné dopravní techniky je nutné se zamyslet nejen nad ekonomickou efektivností v době její provozní využitelnosti, ale i nad následným finančním zhodnocením

bu, spolehlivost a v neposlední řadě i přístup smluvních servisních středisek při plánovaných i běžných opravách našich vozidel. Již při sestavování bližší specifikace vozidel kalkulujeme s předpokládaným provozním využitím motorových i přípojných vozidel s ohledem na jejich spotřebu paliva, plánovanou směnnost i úroveň modernizace v oblasti informačních a řídicích technologií vozidel. Dalším aspektem při výběru vozidel je pouze bílá barva a také velikost a vybavení kabiny řidiče. U přípojných vozidel preferujeme návěsy o objemu 100 m³ i vyšší. Jak je patrné z předchozích informací, prefe-

a spolehlivost zajištění nezbytných servisních prací. Vše je postaveno na vzájemné důvěře a osobních vztazích dodavatele prací a námi jako zákazníkem.

Co se týká unifikace naší flotily, ta vyplývá z převažujícího segmentu výrobního odvětví našich zákazníků. V našem případě převažuje spolupráce se zákazníky v průmyslovém sektoru Automotive a HighTech technologií. To vyžaduje technické vybavení flotily tahači v provedení lowdeck a návěsů velikosti Mega. V našem případě tedy můžeme hovořit o prakticky stoprocentní unifikaci naší flotily vozidel.



Josef Mařík

ředitel společnosti
Daimler Truck Česká republika s.r.o.
Praha

Mercedes-Benz Trucks nedávno podnikl transevropský dálkový test s elektrickými tahači. Jaké poznatky test přinesl?

Pod názvem „eActros 600 European Testing Tour 2024“ připravili vývojoví inženýři dálkový test, kdy dvě plně naložené čtyřicetitunové soupravy tahačů Mercedes-Benz eActros 600 s čistě bateriovým pohonem projely během 45 dní v červnu a červenci kolem Evropy okružní trasu, dlouhou přes 15.000 km.

Trasa vedla přes celkem 22 evropských zemí přes nejsevernější bod Nordkapp v Norsku a nejnižnější bod Tarifa ve Španělsku. Mercedes-Benz Trucks chtěl tímto způsobem získat rozsáhlé zkušenosti na široké škále tras v různých topografiích a klimatických zónách s důrazem na spotřebu energie. Pracovníci vývoje, kteří s auty jezdili, po celé trase nabíjeli tyto dva dálkové kamiony výhradně na veřejných nabíje-

než 500 kilometrů, což znamená, že dobíjecí infrastruktura v depu a na místech nakládky a vykládky by měla být pro takové transportní úkoly dostačující. Pro možnost nasazení vozidel v jiných případech je zásadní neustálé rozšiřování veřejné dobíjecí infrastruktury, aby byla elektrická nákladní vozidla použitelná i v dálkové dopravě po celé Evropě. Kromě nabíjení CCS s výkonem až 400 kW umožní eActros 600 poz-



cích bodech. Během téměř sedmi týdnů testovací tým shromáždil mnoho cenných poznatků. I když se zkušenosti se zastávkami pro nabíjení značně lišily, bylo zřejmé, že bateriová elektrická dálková přeprava je proveditelná. eActros 600 disponuje kapacitou akumulátorů přes 600kWh a během testu se potvrdil slibovaný dojezd 500 kilometrů bez mezinabíjení jako spolehlivý základ plánování. Víme, že přibližně 60 procent běžných přepravních relací zákazníků Mercedes-Benz Trucks v Evropě je kratších

ději také nabíjení výkonem v řádu megawattů (MCS). Jakmile bude technologie MCS dostupná a bude standardizována napříč výrobci, bude možné její zpětné dovybavení i do vozidel z prvních vyrobených sérií eActrosu 600. Baterie tak půjde nabít z 20 na 80 procent na vhodné nabíjecí stanici s výstupem kolem jednoho megawattu přibližně za půl hodiny. Podrobnější výsledky a postřehy z testu budou zveřejněny v rámci veletrhu IAA Transportation v září v Hannoveru.



Ing. Aleš Willert

generální ředitel
C.S.CARGO Holding a.s.
Praha

Náš výběr značek pro flotilu je založen na pečlivém vyhodnocování provozních parametrů vozidel (včetně přípojných) a zároveň na sledování inovací, které nabízejí výrobci. Klíčovým aspektem našeho rozhodování je důkladná evidence a kontrola nákladů na každé vozidlo. Mezi nejdůležitější faktory, které zohledňujeme, patří pořizovací cena, spotřeba, servisní náklady včetně kvality a rychlosti oprav a v neposlední řadě zůstatková hodnota vozidel při jejich prodeji. Dále posuzujeme přínosy moderních asistenčních systémů, které mají přímý i nepřímý vliv na ekonomiku provozu vozidla, snižování servisních nákladů a třeba i prevenci dopravních nehod nebo alespoň snížení jejich závažnosti.

C.S.CARGO a.s. má svoji flotilu postavenou na dvou prémiových značkách a z naší zkušenosti vyplývá, že dlouhodobá loajalita má pozitivní dopad nejen na obchodní vazby, týkající se například různých kulancí, ale zejména na dlouhodobou plynulou spolupráci na všech úrovních, zejména při zajišťování servisu doma i v zahraničí. V současnosti s ohledem na velikost naší flotily neuvažujeme o přechodu na jedinou značku. Samozřejmě jsme v minulosti testovali a nadále testujeme v omezeném množství i alternativní dodavatele, ale výsledky těchto testů nezměnily naši strategii preferovaných dvou hlavních značek.

J sme dopravce, který poskytuje služby jak vnitrostátní, tak i mezinárodní kamionové dopravy. To znamená, že jedním z hlavních faktorů při výběru dodavatele je skutečnost, že technika musí splňovat jak tuzeckou, tak i evropskou legislativu.



Petr Hruška
provozní ředitel
ASTRA TRANS s.r.o.
Liberec

Pokud bych měl jmenovat zásadní a pro nás nejdůležitější ukazatele při výběru techniky, pak bych jednoznačně zmínil pořizovací cenu, spotřebu PHM, dostupnost servisní sítě, náklady na náhradních dílů či případnou rych-

lost oprav. Neméně důležitá je pro nás i komunikace přímo se servis. Dále diskutujeme nabídku servisních kontraktů – cenu a činnosti, které jsou v kontraktu obsaženy. Důležitým faktorem je také znalost zůstatkové hodnoty vozidla, například po pěti letech provozu.

velikost a vybavení kabiny, provedení motoru vozidla a jeho výkon.

Aktuálně máme v našem fleetu pouze vozidla s normou Euro 6. Vozový park obsahuje v současné chvíli pět značek. Do budoucna je naším cílem ustálit vozový park ideálně na



Samostatnou kapitolou, kterou musím také zmínit, je dopad poplatků za emise CO₂ do mýtného. Náklady na mýtné jsou v kalkulacích cen transportu jednou z významných položek, a proto se snažíme už při výběru nové techniky myslet na tento fakt a vybírat vozidla s minimálními emisemi. Dále bych ještě mohl zmínit požadavky řidičů, které jsou pro nás také podstatné a mezi něž patří například

třech preferovaných značkách a vytvořit si tak pevnější a daleko významnější vztah s dodavateli. Trh velmi pozorně sledujeme, snažíme se průběžně získávat nové informace o připravovaných inovacích, například v oblasti technologie. Velmi rádi využíváme možnost otestovat nová vozidla na silnici a porovnat si tak data s aktuálně provozovanou technikou...



Daniel Knaisl
jednatel
Geis CZ s.r.o.
Modletice

Co se týká výběru značky dopravní techniky do našeho fleetu, tak absolutně největší důraz klademe na kvalitu a spolehlivost dané techniky. Naše vozy jsou našimi „pracovními nástroji“ a stejně jako dobrý řemeslník sází na kvalitní nářadí, tak stejně to je i u nás. Nemůžeme si dovolit, aby naše vozidla byla nespolehlivá a příliš často měla závady a vyžadovala servis. Auto, které stojí, nevydělává, resp. prodělává, protože platíme řidiče, auto má své zakázky, které nemůže splnit, a my musíme obstarat náhradní řešení, což je další náklad navíc. Obecně jsme loajální ke konkrétní značce a u vlastního vozového parku se snažíme o co největší unifikaci. Pokud však jde kvalita z kopce a navíc

se daná značka i přes evidentní technické problémy vzniklé při výrobě nepostaví k problému čelem (např. kulance na opravy), tak značku změníme.





Jindřich Kohout ml.
vedoucí oddělení silniční dopravy
IHL Transport, s.r.o.
Praha



Při výběru dopravní techniky je pro nás nejkličovějším faktorem spolehlivost, abychom mohli zaručit našim zákazníkům co nejlepší a plynulý servis v oboru dopravy zboží. Dále pak kvalita zpracování, komfort a bezpečnostní prvky pro naše řidiče, ale i jiné účastníky provozu. V neposlední řadě pak celkové náklady na vlastnictví, kde jde o pořizovací cenu, ale i náklady na údržbu, spotřebu paliva i zůstatkovou hodnotu vozidel. Důležitá je pro nás i kvalitní a rychlá servisní síť tak, abychom minimalizovali prostoje, technologické inovace a ekologická udržitelnost ve všech směrech. Naše dlouhodobá loajalita je výsledkem pozitivních zkušeností s osvědčenými výrobci. Až donedávna jsme preferovali unifikaci motorového vozového parku, která s sebou nesla

mnoho výhod od jednodušší údržby, školení řidičů až po lepší vyjednávací pozice ohledně nabídky na nové vozy i servisní služby. Postupem času jsme se ale rozhodli pro provozování více značek, konkrétněji pro Iveco a DAF. K čemuž jsme se dopracovali od určitého počtu vozidel ve vozovém parku a se zřetelem na zmíněné faktory (TCO – Total Cost of Ownership). Umožňuje nám to tak větší flexibilitu, pružnost v autorizovaných servisech a celkově to lépe vyhovuje našim aktuálním potřebám. U dopravní techniky přípojných vozidel zůstáváme i nadále v unifikaci se značkou Krone. Nicméně ani zde se nevyhýbáme možnosti provozování více značek. Vzhledem k tomu, že obor dopravy a logistiky je za mě velice rychlý a dynamický, tak i když si za tímto tvrzením stojím, „zítra“ to může být zase jinak.



Miroslav Konečný
generální ředitel
ČSAD LOGISTIK Ostrava
Ostrava

Při výběru značky dopravní techniky dbáme na provozní náklady vozidla, a to zejména na spotřebu. Dále pak sledujeme ostatní provozní náklady a v neposlední řadě kvalitu software hodnocení jízdy vozidla. Cena vozidla je taktéž na misce vah, ale nej-

nižší cena nemusí znamenat pro pětiletý plánovaný provoz vozidla úsporu. Společně vyhodnotíme faktory a s časovým rozvržením do pěti let provozu a zvolíme značku dodavatele. U přípojných vozidel preferujeme unifikaci, díky které spoříme náklady.





Ing. Martin Mašín
Transport Manager
M+L LOGISTIK s.r.o.
Jinočany

Při výběru značky samozřejmě hraje roli zákazník a jeho požadavky. Jsou segmenty dopravy, kde je potřeba speciální technika, a ne každá značka je schopná techniku nabídnout. Potom vzniká potřeba vozový park diverzifikovat, i když to může přinášet určité náklady navíc.

Dalšími faktory k výběru značky jsou samozřejmě v první řadě pořizovací cena a možnost financování. Zvláště výhodná nabídka financování je v ekonomicky nestabilní době velmi důležitá.

Dále je to spolehlivost a kvalita, kdy hlavním faktorem je spolehlivost a bezporuchovost na požadovaný počet odjetých kilometrů. Do rozhodování vstupuje v současné době také požadavek na dodržování ekologických

norem vozidel. Nedílnou součástí rozhodování je i důraz na bezpečnostní technologie a vysoké bezpečnostní standardy pro ochranu řidičů, a tím pádem i ostatních účastníků provozu.

Téměř nejdůležitějším faktorem je spotřeba paliva tvořící třetinu celkových nákladů na provoz vozidla, náklady na údržbu a dostupnost náhradních dílů.

Právě provozování jedné značky nabízí lepší nabídky při nákupu a servisování vozidel. Snižuje náklady na údržbu, náhradní díly a školení řidičů. Naopak diverzifikace vozového parku kromě složitější správy techniky přináší i další problém, a tím je odlišná telematika jednotlivých značek a její implementace do firemních systémů, např. pro hodnocení řidičů.



Rastislav Lipták
CEO

O.K. Trans Praha spol. s r.o.
Praha

na, dostupnost servisů a náhradních dílů jsou důležité faktory pro obě kategorie vozidel, u návěsů se kvalita zpracování a dlouhá životnost stávají klíčovými vzhledem k plánované době provozu, která je delší než u tahačů. Komfort a funkčnost ovládání jsou stejně tak důležité, protože přispívají k efektivitě a spokojenosti řidičů. Loajalita k jedné značce má své výhody, například v oblasti vztahů, cen a podmínek. Avšak může se rychle obrátit v nevýhodu, pokud například dojde ke změně kva-

školení pracovníků na specifika jedné značky. Na druhou stranu, unifikace může eliminovat konkurenční prostředí, což může vést k menší flexibilitě při řešení problémů. V případě nedostatku náhradních dílů jedné značky by pak mohla být ohrožena provozuschopnost celého vozového parku. Navíc, diverzifikace značek může zvýšit atraktivitu firmy pro řidiče, kteří mohou preferovat různé značky vozidel. Závěrem lze říci, že výběr značky dopravní techniky a otázka loajality či unifikace vozové-



Vyběr dopravní techniky je komplexní proces ovlivněný několika klíčovými faktory. Při výběru tahačů hraje hlavní roli provozní výkonnost vozidla, zejména spotřeba paliva a jízdní vlastnosti. V poslední době se však stále důležitějším faktorem stává i komfort pro řidiče. Kvalitní světla, vysoká kabina, pohodlné ovládání a přítomnost různých asistenčních systémů se staly zásadními při udržení kvalifikované pracovní síly. Co se týče návěsových techniky, zde jednoznačně dominuje požadavek na odolnost a trvanlivost. I když ce-

lity služeb nebo produktů. Z tohoto důvodu je třeba loajalitu pečlivě zvažovat a neustále přehodnocovat. Pokud jde o unifikaci vozového parku, ta má také svá pro a proti. Mezi výhody patří jednodušší systém servisu, efektivnější správa skladů náhradních dílů a snazší

ho parku jsou zásadními rozhodnutími, která vyžadují pečlivou analýzu všech výše zmíněných faktorů. Dlouhodobý úspěch závisí na nalezení rovnováhy mezi těmito aspekty a na flexibilitě při adaptaci na měnící se podmínky trhu.

Goodyear na pomoc dopravcům

Dopraci neustále čelí mnoha výzvěm, které jsou nuceni v každodenním provozu řešit. Pomocnou ruku jim v jejich nelehké situaci podává společnost Goodyear, která jim v podobě komplexního řešení Goodyear Total Mobility pomáhá zvyšovat efektivitu vozového parku a celkovou konkurenceschopnost a usnadňuje jim dosahování jejich cílů v oblasti udržitelnosti.

Goodyear Total Mobility je navrženo s ohledem na aktuální potřeby moderních dopravců. Tento integrovaný balíček služeb a produktů spojuje ty nejlepší pneumatiky Goodyear s pokročilými technologiemi pro monitorování a správu vozových parků. Díky tomu můžete snadno optimalizovat výkon vašich vozidel, zvyšovat bezpečnost na silnicích a snižovat provozní náklady. „Celé komplexní řešení podtrhuje závazek společnosti Goodyear podporovat dopravní flotily v neustále se vyvíjejícím logistickém prostředí. Důkazem je řada dopravců využívajících výhod plynoucích z Goodyear Total Mobility konceptu, zvláště pak úspory nákladů a zvýšení efektivitu provozu,“ říká Petr Abrahánek, Commercial Sales Director společnosti Goodyear pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko.

Klíčové výhody Goodyear Total Mobility

Prémiové pneumatiky Goodyear: Naše pneumatiky jsou navrženy tak, aby poskytovaly maximální kilometrový výkon, vynikající trakci a dlouhou životnost. Díky širokému sortimentu až 700 produktů můžete najít ideální pneumatiku pro každý typ přepravy a silnice.

Proactive Solutions: S pomocí pokročilých telematických systémů a senzorů máte neustálý přehled o stavu vašich pneumatik. Technologie jako Goodyear TPMS (prediktivní systém monitorování tlaku u pneumatikách) a Good-

year CheckPoint vám umožní rychle identifikovat problémy dříve, než se stanou vážnými, což minimalizuje prostoje a maximalizuje produktivitu.

Goodyear ServiceLine24h: V případě nouze kdekoli v Evropě je váš vozový park v dobrých rukou. Naše služba poskytuje nepřetržitou asistenci. Naším cílem je zprovoznění vozidla do 180 minut od nahlášení. Naši technici jsou připraveni vám pomoci kdykoli a kdekoli při defektu pneumatiky.

FleetOnlineSolutions: Tento online nástroj umožňuje správu celé flotily na jednom místě. Sledujte stav pneumatik, spravujte náklady a plánujte údržbu s maximální efektivitou. S FleetOnlineSolutions máte veškerá data v digitální podobě a na dosah ruky, což vám umožní rychle a kvalifikovaně rozhodování.

Goodyear na IAA Transportation 2024 v Hannoveru

Goodyear se zúčastnil veletrhu IAA Transportation 2024 v Hannoveru v polovině září. Na této prestižní akci Goodyear ukázal, jak jeho řešení mohou zvýšit efektivitu, konkurenceschopnost a podporu vozových parků při plnění jejich cílů v oblasti udržitelnosti. Návštěvníci měli příležitost prozkoumat inovativní produkty, služby a řešení mobility, které zdůrazňují závazek společnosti podporovat dopravce v neustále se vyvíjejícím logistickém prostředí.



„Na IAA Transportation 2024 jsme představili nejen náš osvědčený ekosystém Goodyear Total Mobility, ale také několik nových produktů, které reflektují naši snahu o udržitelnost bez kompromisů ve výkonu. Tato událost nám poskytla jedinečnou příležitost ukázat, jak naše inovativní řešení pomáhají vozovým parkům stát se efektivnějšími a konkurenceschopnějšími, a přitom plnit jejich ekologické cíle,“ uvedla Eva Židková, Commercial Marketing Specialist společnosti Goodyear pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko.

Kampaň MyGoodyear Podzimní odměny

Osvědčenou podzimní kampaň MyGoodyear Podzimní odměny Goodyear spustil 1. září. Díky tomu mohou dopravci získat odměnu za nákup nákladních pneumatik Goodyear a Dunlop nebo protektorů TreadMax a NextTread v síti TruckForce. Až do konce listopadu (a s online registrací na MyGoodyear.eu až do 15. prosince) jim je Goodyear nabízí s cashbackem až 25 € na kus.

www.goodyear.eu/cs_cz/truck



Ing. Petr Kozel ml.

provozní ředitel a člen představenstva
VCHD Cargo a.s.
Kladno

Spolehlivá technika je alfou a omegou našeho podnikání. Ve flotile VCHD Cargo máme více než 240 tažných a mno-

ho přípojných vozidel včetně výměnných nástaveb. Jen v loňském roce činily investice našich českých a německých společností do vozového parku 210 milionů korun. Hlavními parametry při výběru nových vozidel jsou nízká spotřeba, spolehlivost, hustá servisní síť a vysoká kvalita servisu – ten je pro nás velmi důležitý. Náš obchodní model je postavený na tom, že se kola našich kamionů téměř nezastaví, abychom splnili vysoké požadavky našich zákazníků. Proto potřebujeme kvalitní a hustou celoevropskou servisní síť, fungující i o víkendech. Průměrné stáří našeho vozového parku se pohybuje okolo 2,6 roku, a tak zvažujeme už při nákupu nového vozidla jeho předpokládanou cenu při pozdějším prodeji. Máme zkušenost, že na trhu s ojetými nákladními vozy se lépe prodávají starší osvědčené modely než novinky. Přičemž prodejní cena ojetých kamionů může oscilovat až o +/-20 % podle toho, jaké jsou právě dodací lhůty nových vozidel (čím delší dodací

lhůty, tím lepší prodejní cena ojetin). Samozřejmě také kvitujeme ergonomické prvky pro bezpečnou jízdu už v základní výbavě a pohodlnou kabinu pro řidiče. Zajímá nás jejich názor a byli bychom rádi, aby jezdili s technikou, která jim vyhovuje. Ale je potřeba říci, že mají často velmi rozdílné preference. A jen pro zajímavost, bezzrcátková technika, kde jsou zrcátka nahrazena tablety, se u našich zaměstnanců neosvědčila vůbec, takže je neobjednáváme. Unifikace flotily pod jednu značku má své výhody, například z pohledu stejné telematiky a nastavení ekonomiky jízdy pro řidiče, ale je potom o to těžší přidat do poolu vozidlo od jiného výrobce. V naší flotile tak najdete vozidla téměř všech nejvýznamnějších značek. Nyní máme, co se našich požadavků na ekonomickou jízdu týče, dva favority. Mezi těmi se rozhodujeme dle dalších důležitých ukazatelů, podstatné rozdíly jsou především v servisních smlouvách.

Dříve jsme měli ve flotile větší množství značek nákladních aut i přípojných vozidel. Zhruba před deseti lety jsme vyhodnotili provozní efektivitu tohoto

vliv na náklady. Spolehlivost vozidel a pohodlí jsou zásadní i pro samotné řidiče. V současné době zahrnuje naše flotila více než 200 vozidel. V posledních letech jsme loajální dvěma značkám nákladních vozidel: jednu využíváme pro přepravu těžších nákladů, druhou naopak pro lehčí a objemnější zboží. Přípojná vozidla, návěsy a vleky rovněž pořizujeme od několika málo značek. Sa-

nás i technické specifikace, nové technologie, bezpečnost řidiče. Čím dál větší váhu mají i environmentální aspekty (spotřeba, emise, soulad s legislativou v evropských zemích). Do výběru jsme nechali promluvit i řidiče, kteří v anketě odpovídali, jakou značku by preferovali. Za poslední desetiletí jsme se přesvědčili, že je výhodnější mít ve vozovém parku



Petr Šťastný

generální ředitel
MOSS logistics s.r.o.
Hustopeče

rozhodnutí a rozhodli jsme se pro větší unifikaci vozového parku. Jde o strategickou oblast našeho podnikání, která má významný



možřejmě jsme před finálním výběrem zvažovali mnoho faktorů. Mezi ty nejzásadnější patří pořizovací a provozní náklady a také zůstatková hodnota. Využíváme totiž pro financování leasing a po jeho skončení nám vozidlo zůstává v majetku. Řešili jsme servisní možnosti, dostupnost náhradních dílů, podmínky záruky. Důležitými faktory jsou pro

menší množství značek – výhodou je jednodušší správa flotily, sjednocené procesy pro údržbu a servis. Dlouhodobé vztahy s dodavateli přinášejí oboustranné výhody. Podmínky od výrobce jsou rovněž nepochybně příznivější v případě, kdy pořizujete větší množství aut. A spokojeni jsou i naši šoféři.



Jan Šochman
jednatel
JD-Trans, spol. s r.o.
Praha

Již v počátcích naší firmy v 90. letech nás provázela spolupráce s naším zákazníkem, firmou Hesti, která již od svého zrodu importuje dopravní techniku ze zahraničí. Postupem času jsme z dodávek přešli k větší technice a Hesti se zanedlouho stala autorizovaným zástupcem několika zahraničních výrobců dopravní techniky, a to včetně německé firmy MAN a následně také Krone. Výběr byl tedy pro nás díky jejich zkušenostem a úzké spolupráci lehčí. Při výběru pro nás vždy byly důležité provozní náklady, pořizovací hodnota a komfort řidiče, který se stal při jejich nedostatku dokonce velmi důležitým faktorem a požadavky na výbavu zejména tahačů se velmi zvýšily. S technikou jsme již od zmíněného začátku a přechodu na zprvu soupravy složené z tahačů a návěsů a následně i třeba tzv. „wechselbrücků“ spokojeni a profesionální tým prodejců nám byl vždy schopen poskytnout rele-

vantní informace, na základě kterých jsme se byli schopni rozhodnout právě pro tyto značky. Dalším faktorem při výběru těchto značek bylo i to, že jsme nikdy neměli nesplnitelný požadavek na naši techniku a portfolio bylo dostatečné. Tato dlouholetá spolupráce nám byla velice ku prospěchu při nedávném nedostatku dopravní techniky, zejména tahačů. Zároveň je nutné zmínit perfektní servisní zázemí na pobočkách Hesti a celkový přístup značek MAN a Krone například ke garančním opravám. Díky těmto zkušenostem jsme tedy měli flotilu vždy unifikovanou. Dalším našim dodavatelem zejména kontejnerových vleků, se kterým spolupracujeme, je tuzemský výrobce přívěsů a nástaveb G.T.S Pobežovice. Jejich výrobky se nám dobře osvědčily a zároveň nás překvapila jejich schopnost udržet si hodnotu, což jsme zjistili při jejich dalším prodeji, což lze taky uvést jako faktor výběru.

Od založení mé dopravní společnosti jsou faktory, které převažují při výběru značky našich aut a na které kladu největší důraz, spolehlivost a výdrž techniky. Jeli-

Již 33 let je hlavní značkou v naší flotile v motorových vozidlech Volvo a v návěsích Schmitz. Během těchto let jsem vyzkoušel tahače značky Mercedes, Man a Iveco. Vždy

jsme dohromady koupili k obměně vozového parku 45 nových vozidel, z toho jako další značku k testu šest tahačů Renault s motory Volvo 460TC. Vyzkoušíme a uvidíme,



Josef Hlaváček
jednatel
TTV spedice spol. s r.o.
Kostelec nad Orlicí



se jednalo o zakoupení několika kusů techniky, jelikož jsem chtěl mít větší vzorek než pouze jedno zapůjčené vozidlo na měsíc. Bohužel při srovnání i v dlouhodobém testu žádná značka mým nárokům nastaveným Volvem nedostala. V letošním roce jsem se rozhodl pro změnu strategie v držení tahačů a počínaje letošním nákupem nových vozidel Volvo FH Aero budu provádět pravidelnou obměnu tahačů ve flotile každých 5–6 let.

Kvalita všeobecně napříč celým spotřebním trhem klesá a na vozidlech se její pokles ukazuje opravdu výrazně. V současné době

zda má za nás tato značka své místo ve skupině Volvo Group. Myslím, že vzhledem k výše uvedenému je moje a firemní loajalita ke značce Volvo jasná. Spolupráce s Volvem si velice ceníme a věřím, že je to vzájemné. Co se týká návěsů, tak je to velice podobná situace jako s tahači. V našem vozovém parku požadujeme kvalitu a spolehlivost, a tudíž sázíme na značky Schmitz a Panav. Přímou v našem areálu provozujeme i vlastní truckservis s autorizací na značky Volvo, Renault, Schmitz a Panav, tudíž unifikace vozového parku, jak motorových, tak přípojných vozidel, je pro mě velice důležitá.

kož jsem do letošního roku měl vozidla v provozu 10 a více let, velmi důležitá pro mne byla dostupnost, logistika a cena náhradních dílů, jak originálních, tak aftermarketových.

Při výběru jednotlivých značek nákladní flotily obecně zastáváme konzervativnější postoj a spoléháme na několik osvědčených výrobců. Tento přístup se nám s ohledem na stále větší složitost a výpěstlost

zkušeností s více zainteresovaným dodavatelem otevřít diskusi o minimálně dílčím krytí škody a podobně.

Plná závislost na jedné značce vozidel není pro naši společnost za současného stavu přijatelná. Stabilně jsou v naší flotile zastoupeni

užít jak na tažná, tak na přívěsná vozidla. Dřívější pohled zohledňující primárně pořizovací cenu vozidla se tak dnes do určité míry posouvá směrem k reálnému vyhodnocení nákladovosti během celkové doby provozu dané vozové jednotky. To umožňu-



Petr Jirota

manažer dopravy ESA logistika
ESA s.r.o.
Kladno

nových vozidel (emisní normy, vysoký počet elektronických jednotek ve vozidlech, poruchovost zásadních dílů „obklopujících“ motor) v současné situaci vyplácí. V případě řešení fatálnějších závad lze podle našich



téměř všichni klíčoví výrobci s podílem zhruba 30-40 %. To je nezbytné pro porovnání jak nákladovosti provozu vozidel, tak pro srovnání životnosti a opotřebení mezi jednotlivými modely a značkami. Stejný pohled lze po-

je lépe zohlednit spotřebu pohonných hmot v konkrétní emisní třídě, náklady na údržbu a lépe odhadovat i případnou zůstatkovou cenu vozidla v době jeho prodeje při obměně flotily.



Libor Šádek

generální ředitel
HÖDLMAYR Logistics
Czech Republic a.s.
Jeneč

Pokud se bavíme o vozovém parku ve smyslu dopravní techniky, potom se musíme jako součást mezinárodního koncernu do značné míry přizpůsobit výběru centrálního nákupu. Samozřejmě z provozního hlediska ideální by byla absolutní standardizace. Ta je ale bohužel v přímém protikladu k inovacím, a to jak „vnitřním“, tedy inovacím za účelem zlepšení služby, tak „vnějším“, tedy nutnosti přizpůsobit se neustále se měnícím zákonným předpisům a požadavkům. V oblasti vozového parku osobních vozů je potom situace ještě daleko dynamičtější, jelikož osobní vozy obměňujeme častěji a potřeby, které jimi pokrýváme, jsou rozličnější. Zároveň se nabídky jednotlivých značek mění výrazně častěji a modelová obměna je tedy také výrazně

rychlejší. Bohužel stejně tak dynamické jsou i změny v kvalitě vozů.

V obou případech ovšem platí, že je třeba neustále hledat nejvhodnější vyvážení mezi pořizovacími náklady, užitnými vlastnostmi a kvalitou a dostupností servisu. Konkrétně dostupnost a kvalita servisu je poslední dobou opravdu slabým místem napříč Evropou. Vozy nám v servisech tráví čím dál více času a reklamace oprav se stávají také nepříjemně častou záležitostí. Do obvykle užívané hodnoty TCO je tedy vhodné připočítat ještě další faktor, a to on-time, neboli čas, po který máme možnost vůz skutečně bez omezení využívat.

I přes výše uvedené se však snažíme být velice loajální, tak, jak bychom si to přáli sami od našich zákazníků.

FLEET EUROPE DAYS

The Leading International
Fleet & Mobility Event

23-24 October 2024
in Milan



“ Really great event for fleet operators to network, learn & discuss

~ Last year's participant

#FLEETEUPEDAYS

Discover new business opportunities and learn from your peers while participating to conferences and educational sessions.

www.fleeteuropedays.com



FLEETEUPEDAYS | 2024

PROGRAMME &
INFORMATION



SCAN ME

„PŘI DLOUHÝCH CESTÁCH JEDEME
NA VÝDRŽ. **STEJNĚ, JAKO PNEUMATIKY GITI**“

Petr Miler, vedoucí logistiky



PNEUMATIKY GITI S KVALITOU,
BEZPEČNOSTÍ A EFEKTIVITOU
OVĚŘENOU ZÁKAZNÍKY.



TASY

AUTORIZOVANÝ DISTRIBUTOR PRO ČR

market.tasy.cz