

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

CZK/EUR ↘
24,460 -0,49 %

CZK/USD ↘
23,227 -1,13 %

PX ↘
1346,78 -0,19 %

DJI ↘
33307,25 -0,60 %

FTSE ↘
7510,72 -1,28 %

DAX ↘
15247,21 -0,91 %

BTC/USD ↗
28090 +3,50 %

Psal to člověk, nebo AI?

Aplikace od OpenAI, která má ověřovat, zda je daný text psaný pomocí umělé inteligence, nefunguje. Dopady mohou být obrovské.

Strana 7

Raška chce uspět i na Západě

Skupina Natland finančníka Tomáše Rašky koupila v Německu firmu, která zastupuje dopravce ve sporu o předražené nákladáky.

Strana 10

Mých deset let s Teslou

Neměnil bych, říká podnikatel Michal Illich, který do Česka dovezl první Model S. Najezdil s ním už 120 tisíc kilometrů.

Strana 12

Speciální příloha
Hospodářských novin



Investice

Držet, či prodat? Lidé musí zvážit co s dluhopisy, jež koupili kvůli inflaci

Kdo si koupil v roce 2021 státní protiinflační dluhopisy, neprohloupil. Výnos vázaný na inflaci dosáhl loni 15 procent a letos zřejmě překoná osm procent. Jenže příští rok už nemusí dosáhnout ani dvou procent.

David Busta
david.busta@hn.cz



Domácnosti čeká v následujících dnech a týdnech rozhodování, co udělat se státními dluhopisy, které si před dvěma lety koupily jako pojistku proti inflaci. Při pohledu do předpovědi České národní banky ohledně prudkého poklesu inflace se zdá být rozhodování snadné. Velí peníze vybrat, dát je třeba na termínovaný vklad a zajistit si vysoké sazby na roky dopředu. Lze to opravdu odbýt tak snadno? Ne tak docela.

O poslední emisi státních protiinflačních dluhopisů byl na konci roku 2021 ohromný zájem. Čeští občané si jich nakoupili za 41 miliard korun a vyplatilo se jim to. Výnos se vždy odvíjí od říjnové inflace. Loni si tak každý přišel na zhodnocení přes 15 procent, letos mohou domácnosti podle prognózy ČNB počítat s výnosem nad osm procent. Podle stejné předpovědi by ale příští rok měl výnos spadnout ke dvěma procentům.

V současnosti přitom termínované vklady nabízí fixaci výnosu na rok i přes šest procent. V horizontu čtyř let, kdy budou protiinflační dluhopisy splaceny, si pak lze na termínovaných vkladech sáhnout na necelých pět procent. Nechat rozhodnutí na příští rok může být už ale pozdě. Ekonomové totiž očekávají, že centrální banka začne snižovat sazby, čímž půjdou dolů i úroky na nové sjednaných vkladech. Domácnosti proto musí jednat hned, neboť na žádost o předčasné splacení mají pouze měsíc počínaje 9. říjnem.

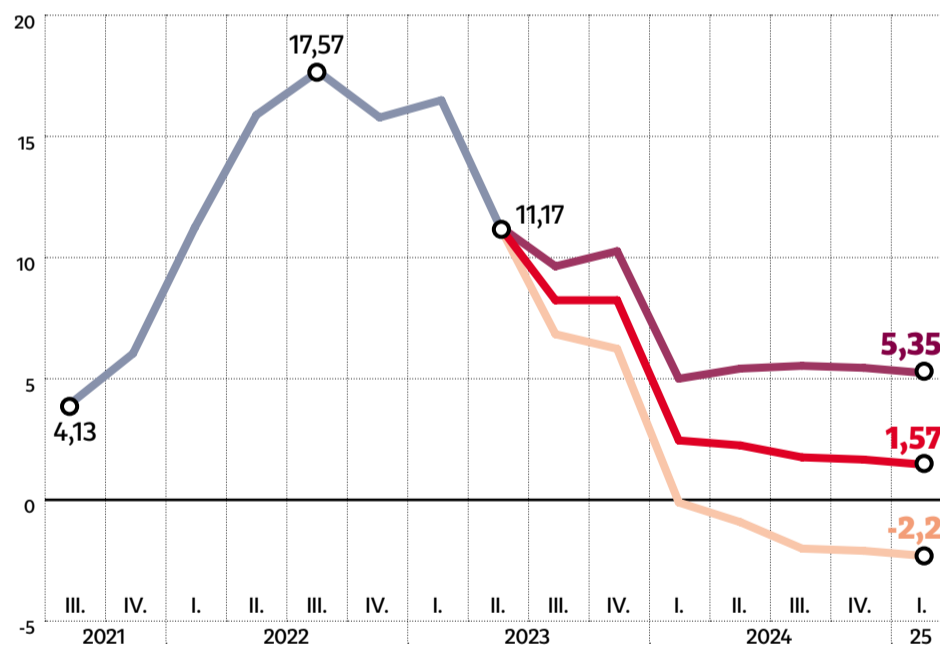
Nezávislá finanční poradkyně Michala Janatová si ale myslí, že takto uvažovat by měl jen člověk, který si dluhopisy koupil čistě s vidinou spekulace na výnos. Smysl přemýšlet o odprodeji části pozic dává podle ní také v případě, že tyto dluhopisy tvoří nadměrnou část celkového investičního portfolia.

Když ale tvoří jeho základní konzervativní složku, která má být pojistkou proti inflaci, doporučuje si dluhopisy ponechat, což je případ jejich klientů. „Pokud inflace zase začne

Čeká se prudký pokles inflace

Podle predikce centrální banky by se měla inflace v příštím roce dostat do tolerančního pásma ČNB – tedy mezi hodnotu 1 a 3 procenta. Podobná očekávání má i ministerstvo financí.

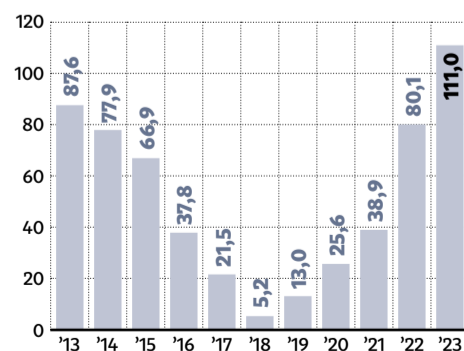
— inflace — predikce — dolní interval — horní interval



Desítky miliard v dluhopisech

Stát nabízí občanům dluhopisy již v minulosti. Dluhopisy Republiky ale až od roku 2018. Mezi lidmi byly po loňské emisi dluhopisy za 80 miliard korun. Od té doby nové nevyšly.

Kolik peněz mají lidé v dluhopisech (mld. Kč)

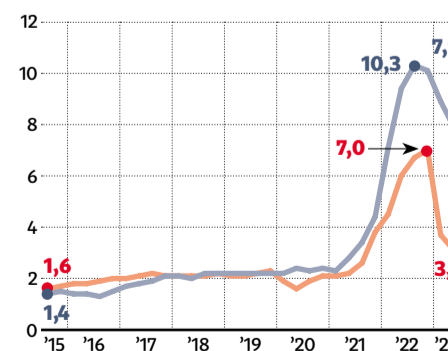


Zdroj: ČNB, MF

Inflační očekávání klesají (v procentech)

Firmy i analytici očekávají, že inflace začne klesat. Nicméně jejich názor nemívá dobrou předpovědní hodnotu - je ovlivněn aktuální výší inflace. Jde o tzv. adaptivní očekávání.

— Korporace — Finanční trh



růst, tento produkt už zpátky nekoupíte,“ připomíná.

Proč by však inflace měla znovu zamířit nahoru, když predikce ČNB tvrdí opak? Ekonom Jiří Schwarz mladší sice věří prognóze banky, ale podle něj výsledek bude hodně záviset na tom, jak bankovní rada zvládne komunikace následující tři měsíce.

„Loni tou dobou došlo statisticky kvůli energetickým tarifům k umělému stlačení inflace. Takže zatímco za září bude inflace kolem sedmi procent, tak čistě ze statistických příčin v říjnu zase vyskočí nahoru,“ říká v rozhovoru pro HN ekonom, jenž má zkušenosti jako poradce bankovní rady.

Nebezpečí pak podle něj vězí v tom, že právě v daném období se vyjednává o mzdách na další rok. „Lidé si tak řeknou, inflace zase roste, a budou chtít víc. Banka se tak může dostat do situace, kdy bude muset sazby držet výše po delší období,“ soudí Schwarz. A z rétoriky zástupců ČNB se zdá, že si rizika uvědomují. Naposledy guvernér Aleš Michl uvedl, že sazby zůstanou výše, než předpokládá prognóza, a o jejich snižování se rada nebaví.

Kromě říjnového skoku také dělá bance vrásky tradiční lednové přecenění zboží a služeb obchodníky.

To, že cesta k dvouprocentní inflaci, což je cíl ČNB, může být ještě dlouhá, si pak myslí hlavní ekonom J&T Banky Petr Sklenář. Upozorňuje například na fakt, že v české ekonomice lze pozorovat za první polovinu letošního roku historicky nejvyšší nárůst objemu peněz. Mezi důvody patří nový vládní dluh a růst poskytnutých úvěrů ze strany bank. „Dlouhodobě udržitelná inflace vyžaduje stabilizaci ekonomiky a zpomalení růstu mezd. Nejde jen o hodnotu inflace jako takovou, ale o stav ekonomiky, který k míře inflace vede,“ píše Sklenář v komentáři pro HN. Trh práce je přitom v Česku nadále přehřátý.

Znovu rozfoukat inflaci by také mohla oslabující koruna, která zdražuje dovážené zboží ze zahraničí. „Naše měna přišla o jednu z jejích dlouhodobých výhod, kdy sazby v tamní ekonomice byly vyšší než v USA nebo v eurozóně. Nyní se rozdíl smazává, a koruna tak bude pod tlakem,“ upozorňuje Martin Burda ze Sirius Investments. Podle Pavla Peterky, hlavního ekonoma firmy Roklen, na korunu tlačí také ekonomické potíže v Německu.

Rozhodnutí, co s protiinflačními dluhopisy, tak primárně závisí na tom, za jakým účelem si je lidé koupili. Stále existují rizika vyšší inflace, a tak zůstávají pro konzervativní hráče ideální pojistkou. Spekulanti naopak mohou na trhu v současnosti najít zajímavější investiční alternativy třeba v podobě dluhopisových fondů nebo běžných státních dluhopisů.

Rozhovor s Jiřím Schwarzem ml.
na stranách 4 a 5

Exekuce

Kvůli dluhu 1500 korun měl přijít o byt, soud nyní dražbu zrušil

Případ dvaasedmdesátiletého Romana Bendy z Meziboří u Litvínova, kterému exekutor kvůli nízkému dluhu 1500 korun vydražil byt, má dobrý konec. Krajský soud v Ústí nad Labem v září rozhodl, že dražba jeho domova byla v rozporu se zákonem. Nemocný muž se obával, že se 433 tisíci vyplacenými z dražby a minimálním důchodem kolem devíti tisíc korun by měl na nájem bytu jen pár let a poté by se stal bezdomovcem. Nyní může ve své garsonce zůstat.

„Jsem rád, že tu můžu umřít, otéká mi noha, nemůžu už ani chodit,“ reagoval nyní Benda, který po prvoinstančním rozsudku okresního soudu, který byl pro něj nepříznivý, hrozil, že na protest spáchá sebevraždu. „Než být bezdomovcem, to se raději na protest upálím,“ říkal muž, na jehož případ upozornily HN v rámci seriálu reportáží z chudobou postižených severozápadních Čech Jak nastartovat sever.

Štíhlý důchodce s dlouhými šedivými vlasy a se zálibou v rockové hudbě a politice ke svým nijak vysokým dluhům přišel před mnoha lety. Dražbu jeho bytu nařídil mostecký exekutor Jan Paraska loni kvůli pořádkové pokutě z roku 2001 ve výši 1500 korun. Benda jel kdysi ještě načerno tramvají a nadělal i další menší dluhy, celkem za 3931 korun. I tyto věřitelé se v aukci přihlásili o svá práva. Včetně úroků a penále jeho závazky během let vzrostly asi na 40 tisíc.

Proč vyučený zedník dluhy včas neuhradil, vysvětloval letos v červnu HN ztěžka. Hlavními důvody měly být jeho bídné zdraví a nízké výdělky. Zhruba od čtyřiceti let trpí závratěmi a od padesáti mrtvicemi, kterých prodělal několik, a kvůli pádu má sešroubovanou páteř.

Bendova případu se ujala organizace Člověk v tísni, která podala návrh na zrušení dražby i celé exekuce. U okresního soudu neuspěla. Odvolací krajský soud ale nyní podle advokátky Kristýny Dolejšové Kabelové, která spolupracuje s Člověkem v tísni, prohlásil pokutu za neplatnou.

„My jsme napadli dražbu a dali jsme i návrh na zastavení exekuce. Soud nyní zrušil dražbu, protože pokuta je tak stará, že již zanikla. O exekuci ale ještě bude stejný senát soudu rozhodovat. Tím, že je ale zrušeno rozhodnutí o příklepu, tedy dražbě, a pokuta už zanikla, je také jasné, že byla nezákonná i exekuce,“ uvedla advokátka, podle které je rozsudek pravomocný a nelze proti němu podat dovolání. Písemné zdůvodnění případu rozhodnutého 18. září ale ještě advokátka nemá.

U soudu argumentovala i tím, že možnost dražit zadluženým lidem bydlení v případě, že jejich základní dluh nedosahuje alespoň 100 tisíc korun, zákon výrazně omezuje.

Výjimkou jsou zjednodušeně řečeno jen pohledávky výživného nebo dluh na odškodném za úmyslné ublížení na zdraví.

Soudkyně okresního soudu Jana Čermáková však nesouhlasila. „Skutečnost, že cena nemovitosti výrazně přesahuje výši vymáhané pohledávky, je bezpředmětná, je-li účelem exekuce, aby pohledávka oprávněného byla vymožena v přiměřené době,“ napsala do usnesení.

O rozsudku vstřícně vůči důchodci informoval na svém twitterovém účtu i dluhový expert Člověka v tísni Daniel Hůle. „Právě teď odvolací soud v Ústí nad Labem rozhodl, že exekutor Paraska prodal byt důchodce Bendy v rozporu se zákonem. Prodej se nekoná a pan Benda bude mít kde dožít,“ napsal Hůle 18. září.

HN se v pondělí prostřednictvím dispečinku úřadu snažily telefonicky oslovit i exekutora Parasku, operátorka však exekutora nespojila a doporučila poslat e-mail s otázkami. Odpověď na ně do uzavěrky vydání nepřišla.

Martin Biben

Krátce

Nobelovu cenu získali vědci, kteří pomohli k vakcíně proti covidu



Nobelovu cenu za fyziologii a lékařství získala letos americká biochemička Katalin Karikóová a americký imunolog Drew Weissman, kteří položili základy pro vývoj mRNA vakcín proti nemoci covid-19. Oznámil to včera ve Stockholmu švédský Karolínský institut.

„Laureáti svými přelomovými objevy zásadně změnili chápání toho, jak mediátorové RNA vakcíny interagují s naším imunitním systémem. Přispěli tak k bezprecedentnímu tempu vývoje vakcín během jedné z největších hrozeb pro lidské zdraví v moderní době,“ uvedl Nobelův výbor Karolínského institutu.

Karikóová, která z Maďarska emigrovala do USA v roce 1985, se začala zabývat výzkumem takzvané mediátorové ribonukleové kyseliny (mRNA) při svém působení na Pensylvánské univerzitě ve Filadelfii. S kolegou Weissmanem objevili způsob, jak upravit mRNA tak, aby se usnadnilo její vstřebávání v těle a nezpůsobovala nebezpečné imunitní reakce. Svůj objev publikovali v roce 2005. Tato inovace odhalila terapeutický potenciál mRNA, včetně toho, že slouží jako základní technologie, na níž jsou založeny první dvě vakcíny proti covidu-19 společností Pfizer/BioNTech a Moderna.

V roce 2006 oba založili společnost RNARx pro vývoj mRNA vakcín, kde Karikóová zastávala funkci výkonné ředitelky. V roce 2013 Karikóová přešla do společnosti BioNTech v Německu, kde se na konec stala viceprezidentkou. Imunolog Weissman stále působí na Pensylvánské univerzitě, kde je ředitelem výzkumu vakcín a profesorem medicíny na oddělení infekčních chorob, Karikóová na slavné „Penn“ působí jako hostující profesorka. Za svou práci dostali v roce 2021 také prestižní americkou Laskerovu cenu.

Cena za fyziologii a lékařství je první z Nobelových cen, které budou vyhlášeny tento týden. Postupně budou následovat jména držitelů cen za fyziku, chemii, literaturu a za mír. Jako poslední jsou každoročně vyhlášovány ceny za ekonomii, jejichž laureáti budou známi v pondělí 9. října.

Nobelova cena za fyziologii a lékařství byla od roku 1901 udělena 114krát. Včetně letošních vítězů ji obdrželo 227 vědců, ale Karikóová je mezi nimi teprve 13. ženou.

Vedle medaile a diplomu na laureáty Nobelových cen čeká i finanční prémie, která letos činí 11 milionů švédských korun (23 milionů korun). Laureáti ocenění slavnostně převzou 10. prosince, v den výročí úmrtí švédského vynálezce dynami Alfreda Nobela, na základě jehož závěti jsou ceny udělovány. ČTK, eko

Lipavský: Přístupová jednání s Ukrajinou by měla začít brzy

Česko zastává názor, že na podzim či začátkem příštího roku by se měla otevřít přístupová jednání Evropské unie s Ukrajinou. Podle vyjádření, které má ČTK k dispozici, to při včerejším jednání ministrů zahraničí EU v Kyjevě uvedl český ministr zahraničí Jan Lipavský.

„Jednoznačně zaznělo, že pokud Ukrajina bude v Evropské unii, tak to bude jasná bezpečnostní garance, protože Evropská unie je i mírovým projektem. Nicméně platí, že se Ukrajina musí proměnit, přizpůsobit své právo právu EU. Je to běh na dlouhou trať,“ uvedl Lipavský.

Za Česko podle něj jasně zazněl postoj, že na podzim nebo začátkem příštího roku by se měla otevřít přístupová jednání EU s Ukrajinou. „To je technický proces, během kterého se bude posuzovat, jak moc je Ukrajina připravena. Bude jasné vidět, kde musí ještě zapracovat,“ poznamenal šéf české diplomacie. Je v zájmu Evropy, aby Ukrajina dokázala převzít všechny potřebné standardy a přizpůsobila svůj právní řád, míní.

Šéf unijní diplomacie Josep Borrell včera mimo jiné oznámil, že navrhne pro Ukrajinu další finance z Evropského mírového nástroje (EPF). Mělo by jít až o pět miliard eur (122 miliard korun) pro příští rok.

Podle Lipavského jednání nebylo pouze symbolickou záležitostí. „Ale i praktickou ukázkou toho, že na místě, v zemi, která je pod brutálním ruským útokem, jednáme o praktických řešeních, o tom, co můžeme dále udělat, aby v Evropě zavládl mír,“ poznamenal. ČTK

V Kosovu roste napětí. NATO tam pošle další vojáky

Mezinárodní mírovou misi KFOR v Kosovu posílí asi 600 britských vojáků, důvodem je rostoucí napětí v regionu po útoku na hlídku kosovské policie z minulého měsíce. Británie podle mluvčího Severoatlantické aliance, pod kterou jednotky KFOR spadají, pošle do Kosova 200 vojáků a ponechá tam 400 dalších, kteří jsou tam nyní na cvičení. „Následovat budou posily z dalších spojeneckých zemí,“ řekl mluvčí Dylan White.



Situace v Kosovu se znovu vyostřila poté, co 24. září skupina ozbrojenců zaútočila na hlídku kosovské policie a zabila jednoho policistu, kosovského Albánce. Při následných střetech u kláštera Banjska zemřeli tři srbsbí útočníci. Šlo o jeden z nejzávažnějších incidentů v Koso-

vu za poslední roky. Vláda v Prištině jej označila za terorismus a vinu připsala Bělehradu, který to odmítl. Srbský prezident Aleksandar Vučić nicméně v reakci uvedl, že kosovští Srbové odmítají snášet „teror“ ze strany kosovských úřadů.

NATO v neděli znovu vyzvalo, aby se Bělehrad a Priština co nejrychleji vrátily k dialogu. Spojené státy už v pátek uvedly, že se znepokojením sledují posilování srbské armády podél kosovských hranic. Podle kosovské vlády se srbská vojska přiblížila k hranici ze tří směrů. Srbský prezident deníku Financial Times řekl, že nehodlá rozkázat armádě překročit hranici s Kosovem, protože eskalace by poškodila snahu Bělehradu o vstup do Evropské unie. Náčelník generálního štábu srbských ozbrojených sil Milan Mojsilović navíc včera oznámil, že Srbsko počet svých vojáků podél hranice s Kosovem snížilo na „obvyklou úroveň“ – z 8350 na 4500.

Kosovo vyhlásilo nezávislost na Srbsku v roce 2008, to ho ale dál považuje za součást svého území. Kosovo za suverénní stát považuje asi polovina zemí OSN. Z 1,8 milionu obyvatel Kosova je dnes na 90 procent etnických Albánců. Asi polovina ze 120 tisíc Srbů žije na severu země. ČTK

Budvar do konce roku zdraží pivo. Balené až o dvě koruny



Podle Lipavského jednání nebylo pouze symbolickou záležitostí. „Ale i praktickou ukázkou toho, že na místě, v zemi, která je pod brutálním ruským útokem, jednáme o praktických řešeních, o tom, co můžeme dále udělat, aby v Evropě zavládl mír,“ poznamenal. ČTK

Podle Plzeňského Prazdroji oznámil zdražování další z velkých českých pivovarů. Budějovický Budvar navýší v listopadu či prosinci ceny o pět až osm procent. Čepované pivo podraží o korunu, balené pivo o korunu až dvě koruny. Průměrné zdražení u baleného piva bude okolo 1,50 koruny. Na zdražení upozornila Česká televize.

„Inflační tlaky i přes pokles inflace přetrvávají, a proto jsme nuceni přistoupit k úpravě cen,“ řekl ČTK obchodní ředitel pivovaru Zdenek Havlena. Budvar naposledy zdražil před rokem, o osm až 11 procent. Situace na trhu podniku ve vlastnictví státu neumožnila plně promítnout dražší vstupy do cen, což mělo dopad na ziskovost výrobků, uvedl Havlena. Ačkoli inflace v porovnání s předchozím rokem postupně zpomaluje, pořád se pohybuje v násobcích hodnot předchozích let, podotkl. Za hlavní tahouny nárůstu cen vstupů označil ceny obalů, surovin a mzdové náklady.

Podobné důvody uváděl na konci srpna i Plzeňský Prazdroj, když oznámil, že od 1. října zdraží většinu výrobků téměř o šest procent. Více se zvedly ceny balených piv, a to v průměru o 1,50 koruny na půllitr, méně ceny čepovaných – o korunu.

Pivovar Bernard v Humpolci pak včera pro ČTK uvedl, že v půli října zvedne cenu piva pro restaurace o 5,5 pct. ČTK

■ Analýza

Slovenský Hlas nebo polská Třetí cesta. Kdo drží klíče k demokratickým vládám ve střední Evropě

Martin Ehl

martin.ehl@hn.cz



Podobě vlády na Slovensku po víkendových volbách nerozhodne vítěz Robert Fico, ale třetí nejsilnější strana, tedy Hlas bývalého premiéra Petera Pellegriniho. Ten se od Fica odtrhnul a svým líbivým stylem a sliby o silném státu získal 15 procent hlasů a 27 poslanců. A právě bez nich v zásadě nemůže vzniknout žádná funkční vládní koalice.

Většina analytiků předpovídá, že se Pellegrini spojí s Ficem, ale opatrná vyjádření šéfa Hlasu v neděli po volbách svědčí o tom, že si nechce zavřít cestu ani k případné podpoře vlády vedené liberály z Progresivního Slovenska. Jednání o vládě by měla začít tento týden, prezidentka Zuzana Čaputová už ostatně Fica jako předsedu vítězné strany oficiálně pověřila.

Stejná situace jako na Slovensku může nastat za dva týdny po parlamentních volbách i v sousedním Polsku, kde je v podobné pozici jako Hlas uskupení nazvané Třetí cesta. Je v tom ale podstatný rozdíl: pokud se Třetí cesta dostane do parlamentu, tak je téměř jisté, že nepodpoří vládu, kterou by vedli konzervativci nyní vládnoucí strany Právo a spravedlnost (PiS). Naopak, poslanci Třetí cesty by mohli být klíčoví pro kabinet, který by sestavovala Občanská koalice vedená expremiérem Donaldem Tuskiem. Ta se totiž v průzkumech stále nemůže dotáhnout na vedoucí PiS. I proto – aby mobilizovala své voliče – o víkendu organizovala ve Varšavě „Pochoď milionu srdcí“, kterého se podle organizátorů zúčastnilo zhruba milion lidí.

„Pokud budeme třetí, budeme přirozeným partnerem Občanské koalice pro vytvoření vlády,“ řekl v rozhovoru HN Michal Kobosko, jeden z lídrů Třetí cesty, na zářijovém Ekonomickém fóru v Karpaczi.

Třetí cesta má podle něj výhodu v tom, že je to koalice nejmladší a nejstarší politické strany v Polsku, která se tím pádem může rozkročit mezi tradiční voliče na venkově i mladé ve městech. A Kobosko zdůraznil, že cílí především na ty, kteří si v současné polarizované polské společnosti nejsou schopni vybrat mezi největšími rivaly a přitom stojí o to jít volit.

„V Polsku nechodí volit čtyřicet až padesát procent voličů. Zároveň chceme nabídnout alternativu těm, kteří sice volí, ale dnes nevidí nikoho, koho by volili, kvůli neustálým sporům mezi PiS a Občanskou platformou,“ řekl Kobosko.

Třetí cesta je koalice, která pro vstup do parlamentu potřebuje překonat hranici osmi procent. Tvoří ji nejstarší stále fungující Polská lidová strana vedená Władysławem Kosiniakiem-Kamyszem a formace Polsko 2050, kterou po posledních prezidentských volbách v roce 2020 založil bývalý novinář Szymon Holownia. Ten v tehdejších volbách skončil překvapivě třetí. A Michal Kobosko, expert na mezinárodní vztahy, se stal jeho pravou rukou.

„Průzkumy nám dávají mezi deseti a jedenácti procenty. Myslím, že realisticky můžeme dosáhnout až na patnáct,“ hodnotil šance Třetí cesty Kobosko, který sám je jednič-

kou na kandidátce ve varšavském volebním obvodu.

Kritici Třetí cesty z řad opozice ovšem tvrdí, že pokud formace odseje procenta opozičních voličů, ale nepřekročí práh pro vstup do parlamentu, tak tím jen otevře dveře PiS k vládě ve třetím volebním období za sebou. I v tomto smyslu tedy Třetí cesta může rozhodnout o podobě příští polské vlády.

Třetí cesta sází na to, že mnoho Poláků se obává vlády PiS ve třetím volebním období za sebou, což by v očích odpůrců dnešní vlády bylo zničující pro polskou demokracii a její instituce. Zároveň mají takoví

voliči mnoho důvodů nehlasovat pro největší opoziční sílu, Občanskou koalici, protože si pamatují Tuska jako premiéra, který jim nevyhovoval.

Nedávná reportáž polské verze týdeníku Newsweek pak ukázala, že spojení nové městské formace Szymona Holownia a tradičních lidovců může fungovat, i když každý vede trochu jinou kampaň a oslovuje jiné voliče. Holownia je výborným komunikátorem na sociálních sítích a má potenciál oslovit často i mladé voliče. Lidovci, někdejší vládní strana, už po osmi letech mají dost toho být v opozici a nechat se z venkova vytlačovat vládní PiS.

„Naším cílem jsou města střední velikosti a venkov, kde je větší podíl lidí, kteří nechodí k volbám,“ vysvětlil Kobosko. Hlavními tématy voleb podle něj jsou široce pojatá bezpečnost spojená s dopady války na Ukrajině a stav ekonomiky související s dopady inflace na peněženky obyvatel.

Třetí cesta by podpořila jasně evropskou a atlantickou orientaci Polska, což dnes ve střední Evropě není úplně samozřejmost – třeba při pohledu na Slovensko nebo na další polskou opoziční sílu, nacionalistickou Konfederaci, která je ještě víc euroskeptická než vládní PiS.



Nepostradatelní Bez nich příští vláda dnešní polské opozice nevznikne. Lídři Třetí cesty Szymon Holownia (vlevo) a Władysław Kosiniak-Kamysz. Foto: K / PAP / Pawel Supernak

■ Státní rozpočet

Windfall tax pomohla s deficitem, očekávání ale nenaplnuje

Martin Ťopek

martin.topek@hn.cz



Výdaje státu byly v září o 14 miliard korun nižší než jeho příjmy. Září se tak stalo čtvrtým měsícem v řadě, kdy stát hospodařil s přebytkem. Přesto zůstává v deficitu, který po devíti měsících činí 181 miliard korun. Navíc zářijová čísla ukazují, že se nedaří naplnit plán vlády vybrat 46 miliard korun na dani z neočekávaných zisků. Kabinet chce přitom do konce roku udržet schodek pod částkou 295 miliard korun.

Zářijová bilance je každopádně letos o 90 miliard lepší, než jaký byl ve stejné době výsledek hospodaření loni. Podle ministerstva financí k tomu v průběhu předchozích několika měsíců výrazně přispěly

příjmy z Evropské unie, především z Národního plánu obnovy. „Pomohlo také zapojení výnosů z majetkové účasti státu v akciové společnosti ČEZ a vysoké inkaso daně z příjmů právnických osob, podpořené i výnosy dočasného zdanění firem především z oblasti energetiky,“ uvádí resort ve zprávě. „Ukazuje se, že je možné dodržet plánovaný schodek na úrovni 295 miliard korun, i když nás čeká výdajově náročný konec roku,“ uvedl ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS).

Firmy zaplatily na daních mezitím o 39 miliard více, fyzické osoby o dvacet miliard. Dobrou zářijovou bilanci pomohla poprvé udržet také takzvaná daň z neočekávaných zisků neboli windfall tax. V září firmy, kterých se týkala, tedy zejména banky nebo energetické společnosti, od-

vedly na daň první zálohy. Do státní pokladny tak přiteklo 25,9 miliardy. Další zálohy zaplatí v prosinci.

Ministerstvo už dříve uvedlo, že očekává za letošní rok celkový výběr ve výši 85 miliard korun, v srpnu pak záměr korigovalo na 46 miliard. Podle ekonomky Raiffeisenbank a členky Národní ekonomické rady vlády Heleny Horské výběr „pokulhává“ i za tímto cílem. „Když si přepočteme, kolik činí zálohy za devět měsíců,

~
Zářijová bilance je letos o 90 miliard lepší, než jaký byl výsledek hospodaření loni.

a čeká nás už jen jeden kvartál, tak by to odpovídalo celkovému výběru 32 miliard, pokud bude objem záloh podobný jako v září,“ uvedla Horská pro HN s tím, že pak by se původní záměr vlády s windfall tax nenaplnil ani z poloviny.

Resort ale uvádí, že se výběr může v prosinci zvýšit, protože například energetické firmy mají v zimě vyšší zisky.

Podle Horské je nicméně potřeba se i nadále věnovat úsporám. Mimo jiné i proto, že mohou přijít neočekávané výdaje: „Některé odložené platby, třeba úspory za nákup služeb, se mohou později projevit například na stavu budov nebo IT vybavení.“

Také partner poradenské společnosti V4 Group Michal Jelínek uvádí, že windfall tax sice vládě pomáhá, ale první záloha byla mimořádná. „Díky

tomu mohou čísla za září působit pozitivně. Je potřeba si uvědomit, že v následujících letech vláda s příjmy v takové výši již počítat nemůže,“ řekl Jelínek pro HN.

Podle ekonoma České spořitelny Michala Škořepy výsledky státního rozpočtu za září zesilují dojem, že splnění plánovaného celoročního schodku nebude pro vládu problémem. „Celkový objem mimořádných výdajů spojených s drahými energiemi už neroste, u kompenzací cenových stropů se dokonce o pár set milionů korun trochu záhadně snížil,“ popsal Škořepa.

Další prostor pro manévrování se schodkem má podle něj vláda u investic, které by se měly ještě letos proplatit. „Předpokládám tedy, že plánovaný rozpočtový schodek překročen nebude, nebo jen velmi málo,“ řekl Škořepa.

David Busta
david.busta@hn.cz



Rada ČNB se ještě zapotí. Inflace brzy vyskočí nahoru, říká ekonom Schwarz

Všechny držitele protiinflačních dluhopisů zajímá, jaká inflace a jaké sazby budou příští rok. Týká se to lidí čekajících na levnější hypotéky i firem řešících refinancování. Podle ekonoma Jiřího Schwarze mladšího odpověď záleží hodně na tom, jak přesvědčivá bude ČNB následující tři měsíce.

Příští rok si snad už konečně oddechne. Podle ekonoma Jiřího Schwarze mladšího se uklidní rozbořený mezinárodní obchod a inflace se bude zákonitě vracet ke dvěma procentům. Má to ale jednu zásadní podmínku. Centrální banka musí dobře zvládnout následující tři měsíce, neboť podle Schwarze inflace opět vyskočí nahoru, a to v období, kdy se vyjednává o mzdách.

Schwarz má zkušenosti jako poradce bankovní rady ČNB a v rozhovoru pro HN vysvětluje, proč nyní centrální bankéři nechtějí o snižování sazeb slyšet ani slovo. Byť finanční trhy sází, že k jednomu by mělo dojít ještě letos. Děkan soukromé Anglo-americké vysoké školy také povede šestičlenný tým ekonomů a dalších výzkumných pracovníků s cílem přesně změřit inflační očekávání domácností v české ekonomice. Výsledky využije právě ČNB.

Kde očekáváte, že bude za 12 měsíců ode dneška inflace?

Má očekávání jsou racionální a nemám důvod myslet si, že bude inflace příští rok touto dobou na jiné hodnotě než na inflačním cíli, tedy na dvou procentech. A takto by měl v principu uvažovat každý. To, že to tak není, už samo o sobě značí, že něco není v pořádku.

A vy jste si dvěma procenty jistý?

Jde o nejpravděpodobnější scénář podle poslední Zprávy o měnové politice České národní banky.

Jak jste změnil své chování během současné inflační epizody?

Nedá se říct, že bych nějak radikálně změnil spotřebitelské chování. Vždy vycházelo z aktuálních potřeb, jako byla koupě většího bytu. Nyní se rozhoduju, jakou část peněz nechat v hotovosti a jakou investovat.

V čem se potom chováte jinak než ostatní domácnosti?

Mám informační výhodu, protože se tím zabývám. Víím, že je tu inflační cíl, prognóza a začátkem příštího roku inflace spadne do blízkosti cíle už jen čistě ze statistických důvodů. Stlačí ji vysoká srovnávací základna z minulého roku. Spousta domácností ale takovým detailům nevěnuje pozornost, protože získání informací by je stálo úsilí.

Chcete mi tvrdit, že je tak těžké podívat se na stránky ČNB a tam si to přečíst?

Je to tak. Běžný občan neví, kam se podívat, co to vůbec prognóza je. Dokonce ani nechápe koncept inflace. Když se někoho náhodně zeptáte, jaká je inflace, tak dostanete pravdě-

podobně odpověď na základě položek, které zrovna daný člověk nakupuje. Tudíž ji odhaduje nejčastěji z cen potravin nebo benzínu.

Stojíte v čele projektu, který má za úkol začít v Česku měřit přesná inflační očekávání. Jak to chcete dělat, když podle vás lidé ani nevědí, co je to inflace?

Inspirojeme se v zahraničí a využijeme, co bude fungovat i pro Česko. Třeba ve Spojených státech poslední dva roky běží pilotní projekt, kde se používají nepřímé otázky. Například se výzkumníci lidí ptají: Když si představíte příštích 12 měsíců, o kolik by musely stoupnout vaše příjmy, abyste si mohli udržet stejnou životní úroveň?

~
Běžný občan neví, kam se podívat, co to vůbec prognóza je. Dokonce ani nechápe koncept inflace.

Určitě odpovím, že o hodně. Právě proto, že budu posuzovat hlavně potraviny, benzin a asi také bydlení.

U výzkumu jde vždy o kombinaci více otázek, které se ptají ve výsledku na to stejné. Ideálně to nesmí respondent prokouknout. Když se třeba zeptáte lidí, jaký očekávají růst cen a jak vysoká bude inflace, dostáváte systematicky jiné odpovědi. My je budeme chtít porovnávat a složit nejpravděpodobnější hodnotu.

Jsou nějaká česká specifika, na která budete muset myslet?

Češi jsou šetřilci a relativně málo investují. Mají menší ponětí o finančních instrumentech. Pak třeba oproti USA může mít vliv jiný mandát centrálních bank. Zatímco ČNB má za úkol primárně udržovat stabilní cenovou hladinu, americká kromě ní řeší také ekonomiku, respektive zaměstnanost. Češi by tak mohli čekat, že ČNB bude ráznější.

Velké specifikum je také určitě způsob, jakým Češi bydlí. Jak budete pracovat s tím?

Je pravda, že Češi mají poměrně vysoký podíl vlastnického bydlení. A pak záleží na rozhodnutí, zdali jej nějak do inflace promítat. Eurostat ho vůbec do výpočtu nezahrnuje. Měl

k tomu pracovní skupinu, která se nedávno usnesla, že za stávajících podmínek není možné na úrovni EU vlastnické bydlení do cen zahrnout. U nás v Česku se vlastnické bydlení částečně propisuje přes takzvané imputované nájemné. Měli bychom tedy bydlení zohledňovat, ale takové detaily ještě nemáme úplně dotažené.

K čemu budou výsledky výzkumu dobré? Proč potřebujeme znát inflační očekávání?

Všechny prognostické modely používané v centrálních bankách mají inflační očekávání jako jeden z klíčových vstupů. Jsou postaveny na předpokladu, že ekonomika se vrací do rovnováhy pouze tehdy, když jsou inflační očekávání ukotvena u inflačního cíle. A pokud se odkotví, pak mizí dostředivost hospodářství a rozjždí se známá cenově-mzdová spirála. Taková situace je kritická a centrální banka musí okamžitě reagovat. V letech 2021 a 2022 byla inflační očekávání nejskloňovanějším souborem v ČNB.

A když jde o tak důležitý vstup, jak ho do této doby ČNB měřila?

Měří to Český statistický úřad, šetření je harmonizované v rámci celé EU. Zveřejňuje se ale pouze vážený průměr odpovědí na otázku: Myslíte si, že ceny v následujících 12 měsících porostou, budou stejné, nebo budou klesat? A pak je ještě odstupňováno, jestli hodně, nebo málo. Zmíněný průměr je pak ono číslo udávající inflační očekávání, které vstupuje do modelu. V některých zemích nyní probíhají právě pilotní šetření, v nichž se ptají lidí i na konkrétní čísla, nebo jak moc si jsou jistí. Zatím se ale výstupy nepoužívají.

Trochu mě děsí. Když se podívám do jednoho alternativního scénáře ČNB, kde se počítá se zvýšením inflačního očekávání ze dvou na pět procent, tak rozdíl prognózy sazeb nebo vývoje kurzu je obrovský. Jak je možné, že se očekávání dosud odbývala takto jedním číslem, o kterém ani moc nevíme, co nám říká?

Dokud se inflace motá kolem dvojky, tak to nemusíte moc řešit. Přesné měření začne být důležité ve chvíli nějakého šoku a ten nyní přišel. Důležité je říct, že kromě domácností probíhá také šetření mezi podnikovými manažery a finančními analytiky. Banka se také dívá na tržní vývoj, kde lze očekávání číst z vývoje finančních nástrojů. Ve výsledku je tak informací ohledně očekávání v ekonomice více. Je dobře, že současné dění motivovalo centrální banky k dalšímu výzkumu, jako je třeba náš projekt. Poběží rok a půl a součástí bude půlroční výběrové šetření domácností. Podle výsledků a jejich užitečnosti se potom rozhodne o jeho dalším osudu.

Říkáte, že se měří očekávání finančníků, podniků a domácností, dá se říct, které je nejdůležitější?

Nelze. Očekávání trhů ovlivňuje kurz, očekávání podniků mzdy, ceny zboží nebo investice a očekávání domácností zase spotřebu.

Jsou nyní inflační očekávání ukotvená? Dá se říct, že je po problému?

Všude na světě jsou očekávání hodně adaptivní, tedy lidé se podívají, co je teď, a podle toho si udělají výhled. Myslím, že následující tři měsíce budou pro ČNB velmi důležité komunikačně. Loni tou dobou došlo statisticky kvůli energetickým tarifům k umělému stlačení inflace. Takže zatímco za září bude inflace kolem sedmi procent, tak čistě ze statistických příčin v říjnu zase vyskočí nahoru. Nebezpečí pak vězí v tom, že právě v daném období se vyjednává o mzdách na další rok. Lidé si tak

řeknou, inflace zase roste, a budou chtít víc. Banka se tak může dostat do situace, kdy bude muset sazby držet výše po delší období.

Je to důvod, proč členové bankovní rady poslední dobou tolik zdůrazňují, že sazby dolů ještě nějakou dobu určitě nepůjdou?

Podle mého pozorování si bankovní rada uvědomuje, že po období extrémní inflace je lepší se dostat do situace, kdy bude bezpečnější být třeba i po nějakou dobu pod inflačním cílem než riskovat, že se bude inflace držet příliš vysoko. Kromě zmíněných energií dalším typickým rizikem je i leden, kdy se přečneňuje zboží a služby. Opatrnostní rétorika bankovní rady je zcela namístě.

Když chystají ekonomové ČNB prognózu, jak zachycují v modelu svá očekávání ohledně toho, jaká inflační očekávání má podle nich bankovní rada?

V prognostickém modelu je vždy nějaká rovnice, která by měla zachycovat, jak bankovní rada na základě prognózy ekonomiky rozhoduje. Model tak počítá s tím, že bankovní rada prognózu ČNB následuje při svém rozhodování, které ale přirozeně odráží názory členů bankovní rady a bere v potaz i informace, které nelze vyčíslit a do modelu zahrnout. Kdyby rada systematicky a dlouhodobě rozhodovala v rozporu s prognózou, měl by být v modelu předpoklad o rozhodování bankovní rady upraven. S výhodou znalosti prostředí ČNB a podkladových materiálů ale mohu říct, že určitě není pravda, že by se prognóza dělala na míru bankovní radě, tedy s cílem udělat ji tak, aby to vyšlo.

Může inflační kotel rozfoukat ještě třeba enormní množství úspor, které české domácnosti nahromadily? Podle dat Eurostatu už jsme přeskočili i Němce.

Úspory českých domácností jsou skutečně vysoké, ale rozhodně si nemyslím, že se jich v nějakém krátkém časovém intervalu všichni rozhodnou masivně zbavovat. Úspory se budou rozpouštět postupně už jen kvůli rizikům, která stále přetrvávají. Podívejte se na ekonomickou situaci v Německu, které s sebou táhne dolů i Česko. Navíc postupné rozpouštění úspor už je zahrnuté v modelu ČNB, a tedy prognóza inflace s tím počítá.

Často přemýšlím nad tím, kde reálné dané úspory jsou. Protože pak tu máme statistiky, jak polovina českých domácností nešetří na konci měsíce ani korunu.

Český statistický úřad publikuje experimentální statistiku, kde například rozděluje domácnosti podle výše příjmů. Protože k tomu ale potřebuje kompletní sadu dat z ročních národních účtů, mají data dva roky zpoždění. Zatím jsou poslední data z roku 2020. Plyne z nich, že úspory tvořily ty nejbohatší skupiny, které je využívají spíše k investicím než ke spotřebě.

~
Úspory českých domácností jsou skutečně vysoké, ale rozhodně si nemyslím, že se jich v nějakém krátkém časovém intervalu všichni rozhodnou masivně zbavovat.

Novější data bohužel nemáme, ale pravděpodobně to bude platit i nadále. To je mimochodem další argument, proč si nemyslím, že jsou vysoké úspory velkým proinflačním rizikem. Ještě bych vyjasnil, že když se bavíme o míře úspor, tak jde o tokovou veličinu, tedy kolik v měřenou dobu domácnost uspoří ze svého příjmu. Dané číslo nám ale nic neříká o tom, jak vysoké jsou úspory lidí, tedy na jak velkém balíku peněz skutečně sedí.

Bere ČNB ve svých modelech v potaz zmíněnou nerovnost?

Rozlišuje dva typy domácností. Jednu, která svou spotřebu takzvaně vyhlazuje, tedy šetří v hojných dobách a utrácí v horších, a jednu,



A podle mě se nedá říct, že by Česko mělo problém. Máme tu pořád nízkou nezaměstnanost, mzdy rostou. Lidé nekončí hromadně na ulicích.

v porovnání s očekávanou inflací za rok, tedy reálné sazby nyní máme pět procent. Nejde ale říct, že by utlumený růst byl chybou měnové politiky. Naopak, nastavit přísnou politiku a tlumit růst a inflaci byl cíl. Jak už jsem říkal, ČNB řeší cenovou stabilitu, nezajímá ji ekonomický růst. Jeden z důvodů, proč jsme se ještě na předcovidovou úroveň nevrátili, byl výrazný růst a hojnost v letech 2016 až 2019, kdy jsme se dostali opravdu na vysokou úroveň. A když jsme spadli a oživení je pomalé, tak jsme prostě pod zmíněnou úrovní. Už i proto, že jsme tu měli jednu z nejvyšších inflací v Evropě, to v reálném vyjádření nemůže být jinak. A podle mě se nedá říct, že by Česko mělo problém. Máme tu pořád nízkou nezaměstnanost,

také vyšší sazby. Nám tu vzniklo prostředí, kdy se centrální banka musela přetlačovat s vládou, a to je nákladné pro všechny.

Jsou současné deficity reálně vůbec problém? Když si to spočítám, tak schodek k HDP příští rok by měl být pod tři procenta – a pokud se nebude zvyšovat a ekonomika poroste, tak postupně se stane relativně docela mizivým.

Jistě je potřeba věc řešit. Jednak stovky miliard nových korun jsou už v ekonomice cítit třeba právě těmi inflačními tlaky a jednak jde o to, že současné schodky jsou strukturální. Nelze je ospravedlnit tak, že jsou nutnou pomocí ekonomice. Až jednou zase přijde nějaký šok, budeme



kteřá žije, jak se říká, z ruky do úst. Jak už jsem ale říkal, tak do modelu nerovnost vstupuje už třeba tím, že se ekonomové kalibrují model zamýšlejí, jak rychle se budou rozpouštět úspory, a berou to v potaz.

Na jaké hodnotě očekáváte, že budou ode dneška za 12 měsíců sazby ČNB?

Kdybyste mi dal vědět předem, že se budete ptát, otevřel bych si prognózu ČNB a přečetl vám číslo. Obecně v Česku je rovnovážná sazba, která nepodporuje ani nebrzdí ekonomiku, kolem tří procent, reálná sazba při dvouprocentním cíli je tedy jedno procento. A nemyslím si, že v horizontu jednoho roku se ekonomika do rovnováhy dokáže vrátit. Když se podíváte na současnou sazbu sedm procent a data přicházející z ekonomiky, není vidět, že bychom měli nějaký velký problém. Tudiž motivace prudce snížit sazby tu opravdu není.

Česko je jedna z mála evropských ekonomik, které se svým výkonem nedokázaly ještě vrátit na úroveň roku 2019. To není problém? Může za to ČNB?

Jistě máte pravdu, že její nynější politika je extrémně přísná – měřítkem jsou současné sazby

JIŘÍ SCHWARZ ML. (40)

■ Získal doktorát z ekonomie na Institutu ekonomických studií Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy. Studoval na Humboldtově univerzitě v Berlíně. Má zkušenosti z České národní banky jako poradce bankovní rady i viceguvernéra.

■ Věnuje se převážně empirickému výzkumu, především v oblasti institucionální ekonomie, mezinárodního obchodu a měnové politiky.

■ Nyní působí jako děkan soukromé Anglo-americké vysoké školy. Jeho otec Jiří Schwarz starší je tam rektorem.

■ V srpnu získal grant Technologické agentury ČR v rámci programu SIGMA a povede šestičlenný tým ekonomů a dalších výzkumných pracovníků s cílem přesně změřit inflační očekávání domácností v české ekonomice.

■ Když mu to jeho dvě malé děti umožní, rád relaxuje u fantasy literatury nebo nějaké videohry.

Foto: HN – Milan Bureš

mzdy rostou. Lidé nekončí hromadně na ulicích. Pro mě je naopak spíš překvapením, že sazby nezabrdily ekonomiku ještě víc.

Nelze vaše překvapení vysvětlit tím, že se velké české firmy začaly financovat v eurech?

Firemní úvěry jsou jen jeden kanál, kterým se sazby projevují v ekonomice. Navíc si nemyslím, že se velké podniky zcela vyvlékly z dopadu vysokých sazeb. Jejich průvodním jevem bylo posílení koruny, tudíž kurzově to pocítily. Otázkou je, zdali jde jen o dočasný výkyv a firmy u eurových úvěrů zůstanou. Pokud ano, pak je to věc k řešení pro ČNB.

A co třeba stav veřejných financí, nemůže právě ten vysvětlit, proč se máme relativně dobře i při tak vysokých sazbách?

Rozhodně fiskální politika hraje v současné podivné ekonomické situaci zásadní roli. Když přijde šok typu pandemie covidu, je pochopitelné, že sáhnete k plošným opatřením, není čas nic vymýšlet. Jenže když pak pouštíte rozpočtu žilou stejnou nebo ještě větší měrou i nadále, začne se nám to vracet inflačními tlaky. Peníze poslané do ekonomiky na dluh se projevují. Výsledkem byla vyšší inflace a v důsledku

kvůli tomu startovat z horší pozice, pokud se současnými deficity nic neuděláme.

Není ideální čas přijmout euro? Firmy si už stejně berou úvěry v eurech, také by nám to zlevnilo obsluhu dluhu.

V případech státní kasy bychom si tím možná ještě ublížili, protože motivace nerozhazovat by klesla, když bychom si půjčovali levněji. A co se týče firem, jak už jsem říkal, možná jde jen o krátkou epizodu. Nakonec sazby v eurozóně už jsou také poměrně vysoko a ta výhodnost bude klesat. Nemyslím si tedy, že se něco změnilo ohledně otázky přijetí eura.

Bude rok 2024 z ekonomického pohledu lepší než ten současný?

Budeme se vracet k větší předvídatelnosti, což je pro ekonomiku vždy lepší. Inflace se postupně vrátí na své standardní hodnoty, globální obchod snad také. A čím větší předvídatelnost, tím více se utrácí a investuje. V tomto smyslu bude lépe a doufejme, že si po uplynulých letech oddechne. Byť jako ekonom samozřejmě musím říct, že tím pádem bude příští rok asi také nudnější, protože pro studium jsou extrémně nezáživavější.

■ Ústav pro studium totalitních režimů

Staré vedení ÚSTR válčí s novým, v opuštěné budově bez zdí mezitím roste hlíva

Marek Pokorný
marek.pokorny@hn.cz



Už pět let měl Ústav pro studium totalitních režimů sedět v nově zrekonstruovaném sídle. Místo toho si ale za desítky milionů korun musí pronajmávat kanceláře po celé Praze. A to, co se dělo za bývalého ředitele instituce Zdeňka Hazdru, řeší nejen finanční úřady, které po ústavu požadují vrátit nevhodně vynaložené peníze, ale také projednávají soudy. Na ty se obrátil Hazdra, kterého se dotkla slova jeho nástupce Ladislava Kudrny, že za zpackanou rekonstrukci sídla za stovky milionů může on se svým náměstkem.

Ani ne padesát let starou budovu mezi Vysokou školou ekonomickou a stadionem Viktorie Žižkov nelze přehlédnout. Pětipatrovému betonovému skeletu, čnícímu přímo nad stadionem, chybí zdi. Ty imituje hrubá pytlovina, kterou stavbaři provizorně omotali kolem budovy poté, co museli nuceně skončit s pracemi. I uvnitř je bezútěšný pohled: holé zdi, popraskané stropní desky i stěny. V přízemní místnosti, kde dříve byla badatelna, roste hlíva. A za nepovedenou rekonstrukci i několik let po jejím zastavení chodí ústavu účty.

„Dostáváme postupně platební výměry od finančního úřadu za porušení rozpočtové péče za dobu bývalého vedení,“ uvádí Kudrna, jenž do čela ústavu, který zkoumá dobu nacismu a komunistické nadvlády, nastoupil loni na jaře. Spolu s penále museli už zaplatit takřka milion korun, nyní se obávají, že budou vracet ještě mnohem vyšší sumu. Kterou ovšem nemají.

Kde je těch 50 milionů?

„Do rekonstrukce bylo dáno 70 milionů korun a 50 milionů z nich bylo nevhodně prostavěno,“ konstatuje Kudrna s poukazem na závěry kontroly ministerstva financí.

Ústav tak v nejbližších dnech očekává další platební výměr, tentokrát ve výši okolo 50 milionů a k tomu mnohamilionové penále.

Následkem nezvládnuté rekonstrukce je i velké zkomplikování badatelské práce, protože ústav už devátým rokem sídlí v provizorních podmínkách na několika místech v Praze. Část ústavu včetně vedení si musí za osm milionů ročně pronajmávat komerční prostory v Domě odborů na Žižkově, část badatelů je pak v budově sesterského Archivu bezpečnostních složek v Braníku. A archivy jsou zase v pronajatých skladech u nákladového nádraží Žižkov či v Jenštejně u Brandýsa nad Labem. Náhradní prostory se zatím podle Kudrny nerýsují.

Budova na Žižkově byla postavena v roce 1975 pro Ústav ekonomických informací. Na přelomu tisíciletí v ní sídlilo ministerstvo informatiky a v roce 2008 ji dostal nově vzniklý Ústav pro studium totalitních režimů. V roce 2014 se ředitelem ústavu stal Zdeněk Hazdra a ústav pod jeho vedením zahájil rekonstrukci budovy, která se mezitím dostala do havarijního stavu.

Jenže Hazdrovo vedení podle auditu rekonstrukci nezvládlo. V roce 2015 totiž počítalo s její cenou pod 150 milionů korun. A tuto sumu si také domluvilo s ministerstvem fi-

nancí a vysoutěžilo i stavební firmu, kterou byl Strabag. Brzy po začátku rekonstrukce se ale ukázalo, že bude potřeba minimálně dvojnásobek peněz.

„Ústav měl nejpozději od února 2018 zastavit veškeré činnosti v souvislosti s původním projektem, provést nezbytné úkony k zabezpečení budovy a ukončit smlouvu o dílo,“ napsali auditoři ministerstva financí. Podle nich měl ústav poté vyhodnotit situaci a případně připravit nový projekt. Jenže ústav pod vedením Hazdru pokračoval v pracích dál.

Za absolutně nezvládnutou považuje rekonstrukci i jeden ze zakladatelů ústavu a jeho první ředitel Pavel Žáček, který ústav řídil v letech 2008 až 2010. „Použili dokumentaci, která zůstala po ministerstvu informatiky, a vůbec ji neaktualizovali. Ta absolutní manažerská ne-

schopnost tam byla od počátku,“ říká Žáček, který je nyní poslancem za ODS a předsedou bezpečnostního výboru sněmovny.

To ne my, to azbest a developeri

Sám Hazdra celou situaci popisuje zcela jinak. Až po odhalení nosných konstrukcí se prý ukázalo, že rekonstrukci původně plánovaným způsobem provést nelze. „Nedalo se to zjistit dřív, protože budova byla plná azbestu a bylo jí potřeba nejprve vyklidit,“ argumentuje Hazdra, podle něhož o tom od počátku komunikovali s ministerstvem financí, které dokonce potřebných 300 milionů přislíbilo a dalo je i do rozpočtového výhledu. Poté prý ale ministerstvo zcela otočilo a začalo nabízet, ať ÚSTR využije jiný objekt ve vlastnictví státu.

A kontrolu na ÚSTR prý ministerstvo poslalo až poté, co na to Hazdra nechtěl přistoupit. Ten tvrdí, že postup ministerstva financí v čele s Alenou Schillerovou (ANO) byl účelový. „Měl posvětit skutečný cíl – prodat pozemek pro developerské účely,“ říká.

Že za vším může být zájem developerů o lukrativní pozemek v centru Prahy, je přesvědčený i již citovaný Žáček. Ovšem s tím, že jim nahrálo právě Hazdrovo vedení svými nekompetentními kroky.

A ve prospěch Hazdru moc nemluví ani audit. Ten zevrubně popisuje všechna možná pochybení. Včetně toho, že za přidělených 150 milionů se měl udělat především nový plášť budovy. Nakonec ale většina proinvestovaných peněz (než ministerstvo financí pozastavilo proplácení a tím i celou stavbu) padla na likvidaci azbestu. Ministerstvo nakonec došlo k tomu, že z 43 milionů, které odstranění stálo, bylo nehospo-

dárně využito 38 milionů. „Likvidace azbestu nebyla průkazně doložena,“ konstatuje audit.

Ministerstvo před dvěma lety dokonce na základě auditu podalo trestní oznámení. Podle něj mohlo dojít minimálně k porušení povinnosti při správě cizího majetku a maření úkolu úřední osoby. Policie ale nakonec i přes odvolání ministerstva financí případ odložila. „Podle posouzení orgánů činných v trestním řízení nebyla ve věci zjištěna trestní odpovědnost,“ uvedl mluvčí resortu Filip Běhal.

„Veškerá rozhodnutí jsme činili s péčí řádného hospodáře,“ stojí si Hazdra za tím, že vše bylo v pořádku. O tom podle něj svědčí i to, že policie i státní zastupitelství opakovaně došly k závěru, že ke spáchání trestného činu nedošlo.

Přestože policie věc odložila, Hazdra ještě úplně vyhráno nemá. Hrozí mu, že po něm bude nové vedení vymáhat způsobenou škodu. „Jme státní instituce, musíme postupovat s péčí řádného hospodáře. Takže když nám přišel příkaz vrátit peníze do státního rozpočtu, zasedla škodní komise,“ uvedl Kudrna s tím, že její řízení ještě neskončilo, a proto nemůže předjímat, zda a kolik po jeho předchůdci budou požadovat.

Hazdra přitom loni přešel do protiútku. Poté, co jeho nástupce Kudrna v rozhovoru pro Český rozhlas popsal tristní dědictví, které po něm převzal, podal na něj žalobu na ochranu osobnosti a požadoval omluvu. Soud ji ale v polovině září zamítl. Podle soudu byla příliš nekonkrétní, protože Hazdra nedoložil, za co přesně by se měl Kudrna omluvit. Navíc ji podle soudu měl Hazdra podat na ústav, protože Kudrna v daném rozhovoru vystupoval jako jeho ředitel.



Oblečená neoblečená Už pět let halí budovu, kde se má bádát o minulosti, místo zdí hrubá pytlovina. Kromě zdí chybí ale i dveře nebo obklady. „Do rekonstrukce bylo dáno 70 milionů korun a 50 milionů z nich bylo nevhodně prostavěno,“ říká současný šéf ÚSTR Ladislav Kudrna. Foto: HN – Lukáš Bíba

■ Technologie

Psal to člověk, nebo AI? Nevíme. „Rozhodčí“ od OpenAI nefunguje, dopady mohou být obrovské

Michaela Ryšavá
michaela.rysava@hn.cz



Začátkem roku ho věhlasně představitelka sama společnost OpenAI. Konec podvodům s texty, hlásala tehdy firma. A s ní i personalisté, akademici a učitelé. Ověřovat, zda je daný text psaný pomocí AI, pro ně bylo totiž stále těžší. Jenže po osmi měsících ostrého provozu se ukázalo, že klasifikátor, jak firma svou aplikaci nazývala, je velmi nepřesný. To způsobuje komplikace na mnoha jiných frontách. Které to jsou?

„Náš klasifikátor nebude kvůli nízké míře přesnosti nějakou dobu dostupný,“ napsala společnost OpenAI na své stránce koncem léta s tím, že se pokusí stávající verzi vylepšit. U anglicky psaných textů aplikace dokázala rozpoznat autora jen ve 26 procentech případů, u neanglických to bylo ještě horší. „To odpovídá tomu, co se děje po celém světě. Ve vědě se poměrně často stává, že texty od neanglicky mluvících vyhodnotí podobné aplikace jako ty, které psala umělá inteligence,“ uvedl softwarový architekt a člen Rady pro výzkum, vývoj

a inovace Miloslav Nič, a to na konferenci o AI, kterou pořádal minulý týden Institut moderní politiky iStar.

Podle něj sice mnohé vědecké časopisy jako Science nebo Nature stanovily podmínky, že nevezmou texty vygenerované umělou inteligencí, jenže poznat takové, je téměř nemožné. „Existuje několik vědeckých publikací, které napsala umělá inteligence, a to víme proto, že tam byla uvedena jako spoluautor,“ dodal Nič. Podle lednového článku v časopisu Nature existují již nejméně čtyři vědecké práce, které uvádějí jako spoluautora ChatGPT. To vyvolalo ve vědeckém světě ostrou kritiku, odborníkům vadí, že za část psanou AI nenese nikdo odpovědnost.

„Největší problém je netransparentnost, v chatu GPT získáte informace a nevíte, odkud jsou, z jakého zdroje pocházejí. Pro mě osobně je to v přímém rozporu s akademickou prací. Dokud se nevyřeší autorství umělé inteligence, není etické ji ve vědeckých textech používat,“ říká

například Ananké Nebeská ze Sociologického ústavu Akademie věd. I proto se postupně další vědecké časopisy připojují k zákazu přijímat texty od AI. A klasifikátor tak mohl pomoci nejen jim, ale i ve školství.

Žáci totiž chatboty používají velmi často na generování úkolů. „Software bychom si zakoupili, pokud by nějaký existoval,“ řekla před časem pro HN Renata Schejbalová, ředitelka Gymnázia Nad Štolou a předsedkyně Asociace gymnázií. Její kolega z Unie školských asociací Jiří Zajíček přiznává, že na boty jsou školy krátké a budou se s nimi muset naučit žít. „Využíváme je tedy spíše aktivně a ukazujeme dětem, co na nich nefunguje, například v přírodních vědách je toho hodně,“ dodal Zajíček.

Kromě rychlejší cesty k plagiátorství ale rozvoj AI a neschopnost rozpoznat autora přináší i další hrozby: třeba v průběhu voleb. Umělá inteligence ostatně zasáhla i do těch parlamentních na Slovensku z uplynulého víkendu. „Progresivní Slovensko čelilo bezprecedentní dezinformační masáži. Vychází to ze všech průzkumů, které mám k dispozici, i od platformem,

kteří mi dali zprávu o stavu dezinformačních kampaní minulý týden. Viděli jsme jednak vysokou míru zaplavení slovenského informačního prostoru ze strany krajní pravice, ale zároveň i z prokremelských zdrojů,“ řekla místopředsedkyně komise a eurokomišarka Věra Jourová České televizi.

Na Slovensku se před volbami například šířil WhatsAppem zvukový záznam lídra Progresivního Slovenska Michala Šimečky, že jeho prvním krokem po vítězství ve volbách bude zdržení piva. Nahrávku ale podle všeho vytvořila právě umělá inteligence.

Ta by mohla být naplno využita také během evropských voleb, které čekají Česko a další státy unie už příští rok v červnu. „Podle mě to bude zateřkávací zkouška. Kandidáti do evropských voleb jsou vzdálení, stejně tak témata, prostor pro ovlivnění lidí bude snazší. Podle mě to bude laboratoř toho, co by se mohlo dít,“ uvedl expozlanec a jeden z lídrů evropské kandidátky hnutí STAN Jan Farský.

Problém jsou podle něj minimální náklady, se kterými AI vygeneruje velmi rychle v podstatě cokoliv. „Dodnes musel generovat dezinformace nebo

falešné maily vždy člověk, ale převezme to AI, z hlediska kvality, kvantity, zacílení to bude úplně jiná síla,“ dodal Farský. S tím souhlasí i analytička Asociace pro mezinárodní otázky Nikoleta Nemečková: „Rozdíl bude hlavně v dosahu a rychlosti šíření a v počtu vygenerovaných příspěvků.“

Například majitel sítě X (dříve Twitter) Elon Musk nedávno oznámil, že zavede poplatky za příspěvky. Prý proto, že je to jediná možnost, jak se zbavit botů a falešných účtů. „Aby člověk mohl dát příspěvek, bude muset zadat platební metodu a to bude pro boty problematické. Mělo by to tedy bránit obrovské armádě botů, aby se vrhla na tuto síť,“ myslí si Farský.

Podle něj by se měly přidat i další platformy, u Facebooku to ale podle něj nehrozí. „U nás přitom hraje roli zejména Facebook, online platformy dělají jen zlomek toho, co by mohly dělat, a to záměrně, aby neomezily své příjmy,“ myslí si zakladatel Semantic Visions a datový analytik František Vrabel. Jediným řešením je podle něj, aby tyto platformy pod hrozbou vysoké sankce nemohly vůbec publikovat obsah vygenerovaný AI.

Inzerce



Aktuálně.cz

Portál elektromobilita

Všechno co potřebujete vědět o elektromobilitě.
Přehledně informovaně a objektivně



Partneři portálu elektromobilita jsou:



SKODA

LUXUSNÍ VÍŘIVKY

Ve výprodeji **všech 9 modelů**

VŠECHNY
MODEL
SKLADEMI!

Vířivku Vám na přání **DOVEZEME**
až k domu, **SESTAVÍME**
a odborně **ZPROVOZNÍME.**

ZÁRUKA
10
let
(na skelet)

ilustrační foto

V našich vířivkách si můžete užívat např.:

- | | | | | |
|---------------------------------|-------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------|
| LED podsvícené trysky | Kyslíková terapie | Aroma terapie | Ovládání mobilní aplikací | Dezinfekce ozónem |
| Audiosystém AquaSoul PRO Pop-Up | Světelná terapie | Intuitivní ovládací panel | Sopečný efekt | |

Cena modelu **MARS**

Doporučená maloobchodní cena

149 990 Kč

Výprodejová cena

79 900 Kč

Novinka

POSEZOVÁ
VÝPRODEJ
na **VŠECH**

KONČÍ v n

VŠECHNA ELEKTROKOLA ZA POLOVIC

ELEKTROKOLA MTF s volitelnou baterií

od **11 495 Kč**

Ve výprodeji
všech 120 modelů

HORSKÁ, KROSOVÁ, MĚSTSKÁ, TREKINGOVÁ, SKLÁDACÍ

HORSKÉ MTF HILL 4.3

- Motor v zadním náboji
- Na výběr 5 typů baterií 13 Ah – 25 Ah
- Průměr kol 27,5", velikost rámu 18" a 20"
- Přehazovačka SHIMANO Altus RD-M310
- Řazení SHIMANO Altus SL-M315, 3x8 rychlostí
- Uzamykatelná odpružená vidlice SR Suntour (zdvih 100 mm)
- Hydraulické kotoučové brzdy Shimano BR-MT200
- Barevný LCD displej

CYKLOASISTENCE v případě nehody, defektu a odcizení

ZKUŠEBNÍ JÍZDA před nákupem, k zapůjčení i na 24 hod.

Garanční servis ZDARMA

POJIŠTĚNÍ proti krádeži a poškození



Ke KAŽDÉMU MODELU na výběr
2 až 5 typů baterií s kapacitou 8,8
Ah až 25 Ah a dojezdem až 200 km.

Doporučená maloobchodní cena

32 730 Kč

Cena za **POLOVIC**

16 365 Kč

ceny jsou bez baterií

ZAHRADNÍ TRAKTOR

Ve výprodeji **všech 10 modelů**

MTF 1430 M

84 cm | 6,8 kW | 240 l

- Robustní nosný rám z prvotřídní oceli
- Perfektní sběr trávy díky krátkému, širokému a přímému odhozovému tunelu
- Antiskalповací kolečka zabraňují sdíráni trávníku na nerovnostech
- Elektromagnetické spínání sekačky
- Tažné zařízení v ceně stroje
- V nabídce i verze s automatickou převodovkou (MTF 1430 HD)
- Akustická signalizace zaplnění koše
- Odkládací schránka na drobnosti
- Palubní počítač
- Nastavitelné sedadlo
- Dvouhřezová sekačka



ELEKTROKOLOBĚŽKY MTF

Ve výprodeji **Oba modely**



MTF CITY 1

- 350 W v předním kole
- 36 V (dojezd až 25 km)
- Praktická elektrokoběžka do městského provozu
- Elektromotor o výkonu 350 W
- Max. rychlost 25 km/h
- Nosnost až 110 kg
- Přední i zadní LED světlo
- Praktický stojánek

Doporučená maloobchodní cena

15 150 Kč

Výprodejová cena

8 990 Kč

DRTIČE A ŠTĚPKOVAČE

Ve výprodeji
všech 4 modely

DRTIČ PATRIOT PC 2500

- Příkon 2 500
- Max. Ø větvi 40 mm
- Vysoce odolné nože ze speciální oceli

Doporučená maloobchodní cena

6 650 Kč

Výprodejová cena

3 490 Kč



ROTAČNÍ SEKAČKY

Ve výprodeji **všech 28 modelů**
(benzinové, elektrické, AKU)

MTF SP 46, benzinová s p

46 cm | 2,2 kW | 7 l

- Výkonný agregát s moderním rozvodem OHV
- Šasi z oceli prvotřídní jakosti NL
- Centrální nastavení výšky sečení v rozmezí 2,2 - 6,5 cm
- Rychlou a snadnou údržbu
- Optická nastavení
- Nastavitelné sečení



E-SHOP Nakupovat můžete také 24 hodin denně na www.mountfield.cz

K dispozici je Vám naše záruka

**DNÍ
DEJ
NO**

Do výprodeje jsme zařadili úplně **CELÝ SORTIMENT!** VŠECHNY ROTAČNÍ SEKAČKY, TRAKTORY, KŘOVINOŘEZY, kompletní AKU TECHNIKU, PLOTOVÉ NŮŽKY, ČERPADLA, TLAKOVÉ MYČKY, STRUNOVÉ SEKAČKY, všechen ZAHRADNÍ NÁBYTEK, VÍŘIVKY, veškeré GRILY, BAZÉNY a BAZÉNOVÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ, ale také všechna ELEKTROKOLA, veškeré DÍLENSKÉ ELEKTRONÁRADÍ, všechny HADICE, ZÁVLAHOVÉ PRVKY a mnoho dalšího.

Na této dvoustraně představujeme jen malou ukázkou.

neděli 15. října!



INFRA SAUNY

Ve výprodeji všech 6 modelů

od 18 900 Kč

Grenada 2

2 osoby

š. 120 cm x h. 120 cm x v. 194 cm

- 4 keramická topidla + 1 red-light
- Elegantní design a prvotřídně zpracované detaily - 4 keramická a 1 keramické red-light topidlo, umístěné ve spodní části lavice

Doporučená maloobchodní cena

47 800 Kč

Výprodejová cena

23 900 Kč

PRO
2
OSOBY

- teplotní senzor
- vnitřní i vnější ovládací panel
- 2 poličky na nápoje
- střešní ventilace
- rádio/MP3 s dálkovým ovládáním
- ionizátor

TRAKTORY

ZÁRUKA
3
roky

Doporučená maloobchodní cena

82 900 Kč

Výprodejová cena

41 450 Kč

ZA POLOVIC



ZAHRADNÍ NÁBYTEK

Ve výprodeji všech více než 80 druhů

(stoly, křesla, lehátka z TEAKU, TAHOKOVU, EUKALYPTU, HLINÍKU)

Doporučená maloobchodní cena

30 200 Kč

Výprodejová cena

14 490 Kč

SESTAVA
Z EUKALYPTU



Tropický EUKALYPTUS
19 druhů

Velice tvrdé, odolné, a přitom lehké dřevo, které si nic nedělá z povětrnostních vlivů, hub ani plísní. Vyniká barevnou stálostí a atraktivním zbarvením s nádechem do červená.

1 690 Kč

jezdem

60 l

upínací šrouby pro u manipulaci s madly
signalizace zaplnění koše
řetězová madla

Doporučená maloobchodní cena

10 790 Kč

Výprodejová cena

4 990 Kč

ŘETĚZOVÉ PILY

Benzinová MTF CS 42 T

41,9 cm³ | 1,7 kW | 41 cm

- Prémiová řezná lišta Oregon
- Velmi dobré starty i za studena díky Primeru a pomocné pružině
- Automatické mazání řetězu, bezpečnostní brzda
- Perfektní vyvážení
- Antivibrační systém

Doporučená maloobchodní cena

5 990 Kč

Výprodejová cena

2 990 Kč

Ve výprodeji všech 22 modelů (benzinové, elektrické, AKU)

Akumulátorová GREENWORKS G24 CS 25, 24 VOLTŮ

až 30 min. | 25 cm

- Beznářadové napínání a automatické mazání řetězu
- Na výběr baterie 2 Ah a 4 Ah
- Mechanická bezpečnostní brzda

1 BATERIE PRO VŠECH 13 STROJŮ.
Snadno a rychle ji přecvaknete z jednoho stroje do druhého, např. z pily do sekačky.

Doporučená maloobchodní cena

3 290 Kč

Výprodejová cena

2 290 Kč

AKU

ZÁRUKA
3
roky

AKU MINI PILA MTF CSAM 20-12T

- Vhodná na prořez stromů
- Automatické mazání lišty a řetězu

- Napětí 20 V
- Baterie 2 Ah a nabíječka součástí balení

NÁŠ TIP

Doporučená maloobchodní cena

3 990 Kč

Výprodejová cena

1 990 Kč



zaznická linka na tel.: +420 327 777 111

otevřeno i v neděli

Mountfield

■ Rozhovor

Raškův Natland vstupuje do sporů o předražené kamiony. Jde o 1,4 miliardy eur

Pavel P. Novotný
pavel.novotny@hn.cz



Pro Tomáše Rašku, českého investora se zálibou ve vymáhání pohledávek a financování obchodních sporů, jde o průlom na mezinárodní scéně. Poté, co v létě převzal roli hlavního hýbatele ostře sledovaného krachu česko-slovenské investiční skupiny Arca Investments, se pustil do další obří kauzy, která tentokrát hýbe firmami napříč Evropou.

Fond finančního trhu pohledávek (FFTP) z jeho skupiny Natland vstoupil do německé společnosti Financialright Claims a tím do kauzy cenového kartelu mezi největšími výrobci nákladních vozů v Evropě. V roce 2016 udělila Evropská komise pokutu zhruba čtyři miliardy eur výrobcům Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco a Scania, kteří se měli domlouvat na cenách vozů.

A právě společnost Financialright Claims zastupuje zhruba 160 tisíc poškozených, kteří v letech 1997 až 2016 od zmínovaných automobilů nakoupili kamiony. Většinou jde o autodopravu a logistické společnosti. U zahraničních soudů se dožadují náhrady škody v souhrnné výši 1,4 miliardy eur, tedy asi 35 miliard korun. FFTP má firmám pomoci s takzvanou litigací, tedy s financováním sporů, a koordinací jednotlivých právních týmů. Novým šéfem německé společnosti se stává někdejší vysoký úředník ministerstva financí za éry Miroslava Kalouska a známý odborník na mezinárodní arbitráže Radek Šnábl. Podle Rašky mohou spory trvat od dvou do pěti let.

Jak jste se k tomu dostali? Financováním sporů se zabýváte, ale v Česku a v jiných oborech.

Od loňského roku nás oslovují globální hráči s tím, že hledají partnery pro projekty v Evropě. A strategičtí hráči, kteří se spory zabývají, třeba ekonomičtí poradci, právníci či strategičtí investoři v různých oborech. Ti se v rámci vytížení akvizitních cílů dostávají i k firmám, které mají nějakou vadu na kráse. Třeba soudní spor. Klasický investor to nechce řešit, a proto raději osloví nás.

Je to pro vás velký posun z hlediska záběru?

Určitě ano. Nejsme oslovováni jen proto, abychom obchodovali s pohledávkami, ale i jako řešitel problému. Abychom odřídili formální proces nebo provedli nějakou konsolidaci či řešili litigaci problémů. To je přesně pozice, která nám vyhovuje. Hájení zájmu poškozených. Navíc zde byl kartel zjištěný, teď jde o nároky poškozených, případně jednání o narovnání.

Váš výnos závisí na tom, kolik vymůžete pro poškozené?

Jsou dva způsoby, jak k tomu poškození přistupují. Část své nároky dosud drží a my participujeme na budoucím výtěžku. Ale jsou i ti, kteří už svou pozici chtějí zavřít a raději nárok prodávají. Mezi těmi poškozenými, což mohou být zákazníci od Portugalska po Británii, jsou různé vztahy.

TOMÁŠ RAŠKA (45)

■ Narodil se v Táboře, vystudoval Jihočeskou univerzitu v Českých Budějovicích, MBA má z Business School Netherland a LLM z London International Graduate School.

■ V roce 2002 spoluzaložil investiční skupinu Natland, která se nyní zaměřuje na obchod s pohledávkami, financování sporů a investice do nemovitostí a energetiky.

■ V poslední době například buduje síť golfových hřišť v okolí Prahy Prague City Golf.

Foto: HN – Tomáš Nosil

Česká linie vás do případu nepřivedla? Kdo vás oslovil?

Konkrétní být nemůžeme, ale řekněme, že je to jeden z velkých hráčů, kteří se zabývají tímto byznysem. Trh není zas tak obrovský, všichni o sobě víme. Mimochodem, čeští zákazníci tam jsou, ale oslovení přišlo ze zahraničí.

Nebylo těžké se zorientovat ve vztazích v Německu a tamní legislativě?

Je to kombinace interní znalosti a spolupráce s evropskými advokátními kancelářemi,

kteří se kauzou zabývají. My nepřicházíme vést spory, nebudeme měnit strategii. To mají na starosti najaté advokátní kanceláře a poradci. Můžeme třeba ovlivňovat strategii vyjednávání s automobilkami po obchodní linii, přinášíme schopnost financování, což může dát nový rozsah jednáním.

Jak moc lukrativní je to byznys? Nebo jde spíše o referenci, která vám má otevřít dveře na západní trh?

Určitě jde o vstup na evropský trh, to je pro nás důležité. Myslím si, že to má řadu synergií do případů, které se teď objevují. Svět je i v této oblasti strašně propojený. Je to pro nás mnohem přirozenější než jít do Německa a udělat tam private equity investici.

Jaká je cena? Jak se oceňuje firma, jejíž podstatou je vedení tisíců obchodních sporů?

Objem nároků je 1,4 miliardy eur. A cena vychází z nějakého podílu na vymožené částce, na míře pravděpodobnosti úspěchu a na čase. Nemohu být konkrétní, ale je to poměrně velké. Je to jako financování mezinárodní arbitráže, což je dnes globální produkt, ve kterém se angažují bankovní fondy.

Jak to budete financovat?

Samotnou akvizici firmy z vlastních zdrojů. Co se týká zastoupení, tak to bude kombinace zdrojů od partnerů a litigačních fondů.

Kdo se bude u vás tak rozsáhlé agendě věnovat?

Převážná část týmu zůstává v Německu, my budeme spíše dohlížet. Jmenovali jsme však nového ředitele firmy, kterým se stal Radek Šnábl. Ten má přesně ty zkušenosti z řešení právních sporů z pozice ministerstva financí a na mezinárodní úrovni, které potřebujeme. Byla možnost ho teď na to najmout. Bude pracovat v Německu, kde bude koordinovat týmy poradců. Náš tým mu bude poskytovat odbornou podporu.

Jak dlouho mohou spory trvat? Máte nějaký investiční horizont?

Nemyslím, že to bude kratší než dva roky a delší než pět let. To je náš typický investiční horizont a já věřím, že i v tomto případě se do něj vejde.

Jakou úspěšnost sporů očekáváte? Jak se spory vyvíjí?

Nárok tam nesporně je. Je to konstatování Evropské komise, že kartelová dohoda byla. Je zde zaplacená pokuta. Pak je to o vymáhání odškodného na jednotlivých trzích. Tam jsou samozřejmě různá rizika a různá právní postavení poškozených. Je to teď o jednáních s výrobcí. Někteří mají zájem se narovnat a už se narovnali, jiní se raději soudí. Myslím, že otázka nestojí, jestli je tam nárok, ale jaký.

Nároky jsou tedy v souhrnné částce 1,4 miliardy eur. Jakou vymoženou částku byste považoval za úspěch?

Věříme, že s ohledem na to, že existují různé varianty, podmínky, smlouvy, by se mohli poškození dostat až k 70 procentům svých nároků.

Máte na pět let z pohledu velkých projektů vyčerpáno, nebo se takových projektů dá dělat více najednou?

Určitě dá. Nemůžeme teď zavřít krám a hrát si jen s tímhle případem. Natland je finanční investor se segmenty energetika, reality a finanční služby. A my se mezi těmito třemi oblastmi snažíme udržovat rovnováhu.

Ale touto operací se vám to trochu vyosí, ne? Když připočteme expozici v krachu skupiny Arca, kde jste převzali pozici největšího zajištěného věřitele.

Určitě ano. Tak se musíme snažit poměry zase vyrovnat. Dovedeme být extrémně flexibilní. To je naše výhoda. Stále nejsme velká korporace, ale spíše investiční butik. Máme základní strukturu, které se chceme držet, ale můžeme si ji upravovat podle situace na trhu.

Takže přibudou realitní investice, abyste vyrovnali poměry?

Uvidíme. Je pravda, že nyní máme více věcí v oblasti nemovitostí než třeba v energetice. Do konce roku vidím tak dva další případy ve finančních službách.

V Arce jste od J&T Banky přebírali pohledávky v nominální hodnotě ke 100 milionů eur. Je to větší expozice než Německo?

Rozsahem případu je Německo větší, z pohledu finanční angažovanosti je ale v tento okamžik větší Arca.

Arca i Německo jsou obří případy. Není to pro Natland a jeho možnosti až příliš velké?

Jedna věc je nominální cena pohledávek, druhá jejich kupní cena. Českou část skupiny Arca jsme kupovali za poměrně vysokou cenu. Je to dobře zajištěné nemovitostmi. Slovensko je trochu jiný případ, tam máme větší prostor si cenu odpracovat. Nemohu být konkrétní, ale cena celé pozice v Arce je velmi komplexní.

Na Slovensku jste do toho vlétli zhurta. Za několik týdnů bylo prodáno šest energetických firem. Z vedení skupiny Arca zní, že tendr byl úspěšný, ušitý pro konkrétního kupce, cena nízká. Co na to říkáte?

Pokud by nás vedení skupiny Arca pochválilo, tak bych asi zasloužil zbičovat. Drželi jsme se přesně toho, co nám umožňují úvěrové smlouvy a zákon. Tato aktiva podléhá korozí, není to nemovitostní portfolio, kde asi nemusíte tolik spěchat.

Tady máte zaměstnance bez výplat, obce, které potřebují teplo a teplou vodu. Musíte provádět technické revize, opravy. Ale slovenské vedení skupiny dělalo všechno pro to, aby se ty společnosti kazily. Ať už manažerskou neschopností, nebo s nějakým úmyslem. To však budou soudit jiní.



■ Výročí

Východní Německo má stále co dohánět za západním. Investoři ho ale mají mnohem raději

Václav Lavička
vaclav.lavicka@hn.cz



Východní spolkové země, které se před 33 lety po masových protikomunistických protestech spojily s těmi západními, opět těžce zabodovaly na investorské mapě. Volkswagen nebude svůj úplně nový elektromobil nazvaný Trinity vyrábět ve Wolfsburgu, kde kvůli tomu původně hodlal postavit další továrnu za dvě miliardy eur, ale ve východoněmeckém Cvikově, kde dříve vznikaly ikonické východoněmecké vozy značky Trabant. Teď tam stojí nová továrna, jež jako jediná v rámci koncernu vyrábí jenom elektrická auta.

Koncern tak svěřil „východu“ svůj nejpřestížnější projekt, jehož cílem je narušit dominantní pozici Tesly na evropském trhu. Dozorčí rada VW o tom rozhodla v pátek – několik dnů před třiatřicátým výročím znovusjednocení Německa.

Oficiální akci na počest tohoto výročí připadající na 3. říjen tentokrát pořádá Svobodné a hanzovní město Hamburg, jedna ze 16 spolkových zemí. A podle HDP na obyvatele nejbohatší v Německu.

Pro východní Německo se před časem rozhodla americká Tesla, která svoji první „gigafactory“ s výrobní kapacitou až půl milionu vozů ročně (a výhledově možná milion) postavila za 5,8 miliardy eur u braniborské obce Grünheide nedaleko Berlína. Uvedla ji do provozu loni v březnu. Továrna Tesly se letos v Braniborsku zasloužila o malý „hospodářský zážrak“, když HDP této spolkové země meziročně stoupl o šest procent.

Přibývají moderní kapacity

Ale není to jenom Tesla, jejíž aktivity ve východním Německu zůstávají středem mediální pozornosti. Nové výrobní kapacity méně nápadným způsobem v bývalé NDR postavily či budou stavět další společnosti.

Vpravdě mamutí investici přinese americký Intel, jenž hodlá do výstavby továrny na výrobu čipů v Magdeburku, hlavním městě Saska-Anhaltska, investovat přes 30 miliard eur. V červnu se na tom dohodl jeho šéf Pat Gelsinger v Berlíně přímo se spolkovým kancléřem Olafem Scholzem (SPD). Jeho vláda přislíbila, že bude financovat třetinu investic. „Jde vůbec o největší zahraniční investici v celém Německu,“ komentoval spolkový ministr hospodářství a ochrany klimatu Robert Habeck (Zelení).

Braniborsko přilákalo další americkou společnost – výrobce baterií Microvast, který ve své nové továrně v Ludwigsfeldu plánuje vyrábět až půl milionu bateriových modulů ročně. Microvast, jež v roce 2006 založil čínský podnikatel Jang Wu v Houstonu, se specializuje na baterie pro komerční vozidla, včetně autobusů a těžkých nákladních vozů pro důlní průmysl.

Východní spolkové země v posledních letech čile investují do výzkumu a vývoje, včetně univerzitního. Například Sasko, budující své vlastní „Křemíkové údolí“, na tyto účely vynakládá sumu odpovídající zhruba třem procentům jeho HDP, dvakrát více než Šlesvicko-Holštýnsko, hospodářsky nejméně vyspělá západoněmecká země.

Berlín, který má status spolkové země, v přepočtu na obyvatele vytváří šesté nejvyšší HDP v Německu. Stalo se z něho jedno ze start-upových center, čím dál více ovlivňujících inovační aktivitu v celé Spolkové republice.

Stále existuje hluboký příkop

Přestože východní spolkové země zaznamenaly během uplynulých 33 let díky rozsáhlým investicím i sociálním transferům ze západního Německa nepopíratelný pokrok, vad na jejich krásě je pořád dost.

Hrubý domácí produkt na obyvatele v Braniborsku, Meklenburku-Předním Pomořansku, Sasku, Sasku-Anhaltsku a Durynsku představuje jenom 72 procent průměrné západoněmecké úrovně, započítá-li se Berlín je to 79 procent, uvádí v posledním studii Ústav pro hospodářský výzkum v Kolíně nad Rýnem.

Na východoněmecké hospodářské mapě stále chybí velké koncerny. Jsou tam „jenom“ jejich důležité filie a divize, což platí jak pro západoněmecké, tak zahraniční společnosti.

Východní Německo se svojí produktivitou práce hodně přiblížilo západním spolkovým zemím, ale to neplatí pro úroveň mezd. Východní Němec zaměstnaný na plný úvazek loni v průměru vydělal 45 070 eur hrubého, zatímco jeho západoněmecký kolega 58 085 eur ročně, vyplývá z údajů Spolkového statistického úřadu.

Rozdíl v ročním hrubém příjmu tedy činí přibližně 13 tisíc eur, což opozice ve východním Německu označuje za „politický skandál“, za něco, co je 33 let od znovusjednocení nepřijatelné. A rovněž je to jedna z příčin, proč má krajně pravicová populistická strana Alternativa pro Německo (AfD) ve východních spolkových zemích tak vysoké volební preference, poznamenal časopis Die Zeit.

V neprospěch východních spolkových zemí však mluví demografický vývoj. Počet obyvatel tam kvůli nízké porodnosti a hlavně masivním odchodům do západního Německa v období 1990 až 2022 klesl o 15 procent na 12,6 milionu. Naproti tomu počet obyvatel na západě Spolkové republiky za stejné období stoupl o desetinu na 68 milionů.

Hospodářství bývalé NDR dlouhou dobu trpělo odlivem mladých mozků do západního Německa. Ale v posledních letech se trend obrací

Západ a východ Německa – rozdíly jsou stále výrazné

Hrubý domácí produkt na obyvatele
(vybrané spolkové země, rok 2022, eur)

	západ	východ
Hamburk	76 910	
Brémy	56 901	
Bavorsko	53 768	
Bádensko-Württembersko	50 982	
Hesensko	50 751	
Berlín	48 147	
Německý průměr	45 993	
Severní Porýní-Vestfálsko	43 910	
Dolní Sasko	41 826	
Porýní-Falc	41 366	
Sársko	38 925	
Šlesvicko-Holštýnsko	38 274	
Sasko	35 909	
Braniborsko	34 610	
Sasko-Anhaltsko	34 505	
Durynsko	33 656	
Meklenburko-Přední Pomořansko	32 837	

Zdroj: Spolkový statistický úřad, Die Zeit

a východoněmecká města jako Lipsko, Drážďany, Chemnitz, Erfurt, Jena či Postupim jsou přitažlivá nejen pro západní Němce, ale také cizince. Týká se to hlavně studentů i mladých talentovaných pracovníků, neboť životní náklady na východě, včetně nájemného, jsou přece jenom nižší než v západním Německu. Kromě toho se vysoké školy ve východním Německu díky své vysoké úrovni těší velice dobré pověsti.

Německo si připomíná 33. výročí svého znovusjednocení v době, kdy se jeho hospodářství, s nímž je těsně provázáno Česko (ale také třeba Rakousko), nachází v nevalném stavu a vyhlídky jsou temné. Německý HDP by měl podle poslední společné prognózy hlavních hospodářských ústavů letos meziročně klesnout o 0,6 procenta. Firmy jeví čím dál menší ochotu najímat nové zaměstnance, takže počet lidí bez práce bude stoupat, ale podle německých ekonomů pouze mírně.

Demografický pokles, který se dosud týkal převážně východního Německa, se stále výrazněji projevuje také v Německu západním. Lidí v produktivním věku ubývá po celé zemi, průmysl pod tíhou drahé energie slábne, stavebnictví hrozí kolaps, spolkový rozpočet zůstává ve schodku, byť nikterak dramatickém.

„Hospodářský růst v Německu bude v budoucnosti slabší,“ varoval například ředitel mnichovského ekonomického institutu Ifo Clemens Fuest v rozhovoru pro agenturu DPA. A poukázal právě na demografický vývoj, který povede k poklesu disponibilní pracovní síly. Varoval rovněž před negativními hospodářskými dopady energetické transformace, které podle něj politici podceňují.

11,8 %

Podíl východních spolkových zemí na celoněmeckém HDP. V roce 1991 to bylo 6,8 procenta.

-15 %

O tolik se v letech 1990 až 2022 ve východním Německu snížil počet obyvatel, a to na 12,6 milionu. Je to hlavně důsledek masivního odlivu lidí za lepšími výděly do západních spolkových zemí. Tam počet obyvatel stoupl asi o desetinu na 68 milionů.

-13 tisíc eur

Rozdíl mezi průměrným ročním výdělkem zaměstnance ve východním Německu pracujícího na plný úvazek a jeho západním kolegou. Ten si loni přišel na 58 085 eur, kdežto na východě to bylo 45 070 eur. Levicová opozice v bývalé NDR to charakterizuje jako „politický skandál“.

Inzerce

HN062884

Fórum Hospodářských novin

Budoucnost českého autolandu

5. 10.
od 17.30 h

Augustine Hotel
Letenská 12/33, Praha 1

Martin Kupka
Ministerstvo dopravy

Martin Jahn
Škoda Auto

Pavel Louda
Louda Holding

Pavel Juříček
Brano Group

forumhospodarskychnovin.cz

Děkujeme partnerům setkání:

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY



■ Elektromobilita

Mých deset let s Teslou. Neměnil bych, říká podnikatel, který do Česka dovezl první Model S

Michael Mareš
michael.mares@hn.cz



Před pár dny na Michala Illicha vyskočila na Facebooku vzpomínka: je to přesně 10 let, co mu na valníku přivezli do Prahy jeho elektromobil Tesla Model S. Byl to první kus vlajkového modelu kalifornského výrobce u nás a dodnes ho můžete na tuzemských silnicích potkat – Illich s ním dosud najezdil 120 tisíc kilometrů. „Přesně si pamatuju, jak mi auto v polovině září 2013 přivezli. Dvacet měsíců jsem na něj čekal, objednával jsem ho v únoru rok předtím,“ vzpomíná.

Illich si za 2,8 milionu korun objednal tehdy nejvyšší dostupnou konfiguraci Performance Plus Signature Edition. „Bylo to nejlepší auto, co v tu chvíli bylo celkově na trhu k dispozici. Jezdil jsem hybridním lexusem, ale chtěl jsem čistý elektromobil a Model S splňoval moje představy – má výkon a hezký design. Navíc jsem chtěl být připravený na budoucnost,“ říká. Deset let s Teslou rekapituluje velmi pozitivním tónem. „Neměnil bych – auto jezdí výborně, má skvělé zrychlení, jezdí tiše, co víc si přát,“ dodává Illich.

Jeho jméno je na české technologické scéně dobře známé. Čtyřiačtyřicetiletý IT podnikatel je spojený s konferencí WebExpo, založil vývojářskou platformu Devel.cz a základ svého majetku položil před 15 lety, když prodal mediální skupině CME vyhledávač Jyxo zhruba za 150 milionů korun.

Poslední roky se zabývá vývojem letadla s vertikálním vzletem a přistáním. Jeho projekt se jmenuje Zuri a přilákal několik zajímavých investorů: pohánějí ho peníze od fondu Pale Fire Capital, společnosti Kiwi.com či partnerů venture kapitálového fondu Credo Ventures Jana Habermanna a Ondřeje Bartoše. Výhodou Zuri je schopnost uletět 500 až 700 kilometrů a díky natáčecím vrtulím vzletat i přistávat na rovném místě. Momen-

tálně se testuje jeho zmenšený prototyp, v reálné velikosti s rozpětím křídel 13,6 metru by měl být hotový v roce 2027.

I na zájmový testovací let na zbraslavickém letišti přijel Illich svou Teslou. Před třemi lety u ní nechal vyměnit akumulční baterii i motor, stihl to zadarmo v rámci osmileté záruky. „Bylo potřeba to udělat. Prostě mně to jednoho dne přestalo nabíjet, tak jsem zajel pár kilometrů do servisu v Průhoncích, kde mi řekli, že je baterka už vadná,“ popisuje Illich.

Mimochodem, donedávna nabíjel vůz doma z obyčejné 220voltové zásuvky. Wall box, tedy speciální nabíjecí soupravu pro elektromobily, si pořídil teprve před pár týdny. „Nevadilo mi to. Jednou týdně jsem připojil auto na noc do zásuvky a bylo hotovo,“ podotýká s tím, že moc často vozem nejezdí, v průměru 50 kilometrů denně. „Česko není zas tak moc velké, s elektromobilem dojedete prakticky kamkoli. Jen jsem si musel zjišťovat, jestli tam, kam ježu, mají zásuvku. Dnes je to s nabíjecí infrastrukturou mnohem lepší.“

Podle Illichových slov za deset let nenastal, kromě výměny baterie, s autem žádný technický problém. „Samozřejmě mám na plné nabití nižší dojezd, než když jsem vůz kupoval. Jsem asi o 15 procent níž, zhruba na 340 kilometrech,“ říká s tím, že mu chybí jen autopilot, tedy vyspělý asistenční systém, který do určité míry dokáže vůz řídit sám. „V deset let starém autě na to prostě není hardware, i proto uvažuju, že si koupím novou teslu, zřejmě Model 3.“

Illichův elektromobil je sice prvním Modelem S na českých značkách, ale podle všeho ne úplně první Teslou na našich silnicích. Sedanu totiž předcházela dvoumístná sportovní model s označením Roadster. Těch v Kalifornii vyrobili pouhých 2400 exemplářů. Jeden z nich si v roce



První kus v Česku. Deset let stará Tesla Model S a její majitel – technologický podnikatel Michal Illich. Kromě výměny baterie s autem neměl žádný technický problém. Foto: Jakub Polesný

2012 koupil i podnikatel ze startupového prostředí, který se věnuje kyberbezpečnosti a inovacím a s HN mluvil pod podmínkou anonymity.

„Roadster byla zajímavá motokára. Nebyla to pro mě statusová záležitost, ale fascinovala mě vyspělá technologie pod kapotou,“ uvedl s tím, že ho vůz stál lehce přes 100 tisíc eur a po dvou letech ho prodal. „Koupil jsem si praktičtější Model S, s nímž jezdím dodnes. Nic jsem na něm neměnil, mám nalitáno 230 tisíc kilometrů – dojel jsem třeba na Gibraltar.“

Počet registrací elektromobilů Tesla v Česku (roční přírůstek)

2012	1
2013	7
2014	20
2015	57
2016	62
2017	80
2018	85
2019	120
2020	396
2021	253
2022	298
2023	1034*

* období leden–srpen Zdroj: SDA

Podle statistik Svazu dovozců automobilů se v Česku od roku 2012 registrovalo celkem 2413 elektromobilů Tesla. Skoro polovina z tohoto čísla přitom připadá na letošní rok – poptávka byla hnaná výrazným zlevněním vybraných modelů elektromobilů.

V mnoha zemích Evropské unie byl růst prodeje Tesly ještě výraznější: Evropská asociace výrobců automobilů eviduje necelých 180 tisíc za osm měsíců od ledna do srpna. Loni se za stejné období prodalo jen 61 tisíc Tesel, tedy třikrát méně.

Inzerce

HN062699-2

FM
FORUM MEDIA
23

F O R M U L A

Světová elita marketingu, komunikace a médií na konferenci v Praze

9. 11.
O2 universum Praha
forummedia.cz

5 sálů
55 řečníků
1 den

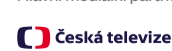
Pořadatelé a odborní partneři:



Hlavní partneři:



Hlavní mediální partneři:



Mediální partneři:



Partneři:



POWER EXCHANGE CENTRAL EUROPE 29. ZÁŘÍ 2023

Table with columns: Název kontraktu, Závěrečný kurz (EUR), Změna %

Vysvětlivky k energetické burze Praha: BL - Base load, PL - Peak load

KURZOVNÍ LÍSTEK KURZY DEVIZOVÉHO TRHU ČESKÉ NÁRODNÍ BANKY

PLATNOST OD 2. ŘÍJNA 2023 POŘADOVÉ ČÍSLO: 189

Table with columns: ZEMĚ, MNOŽSTVÍ, KÓD, KURZ

KURZOVNÍ LÍSTEK BCPP 2. ŘÍJNA 2023

Table with columns: Název cenného papíru, Závěrečný kurz v Kč, Změna, Objem obchodů (ks), Objem obchodů (tis. Kč), 1 Y změna v %

Table with columns: Název indexu, Závěrečný kurz, Denní změna %, Denní max., Denní min., 1M změna %, 6M změna %, 1 Y změna %

KOMODITNÍ TRHY 2. ŘÍJNA 2023

Table with columns: KONTRAKT, Cena, Předch, Objem.obch

Table with columns: KONTRAKT, Cena, Předch, Objem.obch

Table with columns: KONTRAKT, Cena, Předch, Objem.obch

Table with columns: KONTRAKT, Cena, Předch, Objem.obch

Komentář

Prosperitou proti změnám klimatu

David Navrátil, Česká spořitelna

Budoucnost bude horší než současnost. Podobná hodnocení často slyšíme v souvislosti se změnami klimatu.

V hodnocení dopadu změn klimatu můžeme číst varování, že v důsledku vln veder zemřou statisíce lidí, miliardy dalších ohroží nemoci, prudce porostou škody způsobené povodněmi, miliony lidí budou uvrženy do chudoby a podobně.

Dobrým příkladem je chudoba. Změna klimatu do ní uvrhne podle odhadů desítky milionů lidí, ať už v důsledku rostoucího počtu přírodních katastrof a neúrody, nebo vysokých cen potravin a energie způsobených snahou o snížení emisí.

To neznámá, že změna klimatu nepřinese negativní jevy. Je ale nutné využít lepší znalosti, inovace a technologie ke zvýšení prosperity. Pesimistické výhledy a strašení ale mohou otupit opatření v oblasti klimatu tím, že se budou zdát beznadějná.

Číselné údaje ze světových trhů převzaty ze servisu agentury REFINITIV

PŘEHLED VYBRANÝCH KURZŮ MĚN VE SVĚTĚ

Multiple tables showing exchange rates for various currencies: KORUNOVÝ KURZ, DRAHÉ KOVY, ZÁKLADNÍ KOVY, STRATEGICKÉ, and KORUNOVÝ KURZ

Inzerce HN061708-12

Advertisement for 'RESPEKT' featuring a cartoon of a man in a suit and the text: 'RESPEKT JE NÁM LÍTO, DĚTI MÍT NEMŮŽETE. Každý pátý pár v Česku má problémy s početím potomka. Co zažívají lidé, kteří se o to přesto pokoušejí.' Includes logo 'PRÁVĚ V PRODEJI' and website 'www.respekt.cz'

■ Dotace

Julie Hrstková
julie.hrstkova@hn.cz

Vláda dělá hned dvojí chybu, když obnovuje poplatky za OZE

Na první pohled to vypadá jako pohádka. Stát škrtne zlé dotace a český rozpočet se dostane do kondice. Škrtnou se hlavně dotace na energie, mimo jiné na poplatky na obnovitelné zdroje, který platila každá domácnost i firma až do října loňského roku, kdy jej vláda vzala na sebe v rámci pomoci s drahými energiemi. Jenže vláda jaksi opomněla říci, že každý její škrt musí někdo zaplatit.

Národní dotace jdou z daní, přispíváme na ně my všichni. Když se zruší dotace a náklad se přenesou na spotřebitele, aniž by ale současně došlo ke snížení daní, dá se to interpretovat i tak, že vláda přesunem dosavadních dotací na přímé výdaje spotřebitele přesouvá daňovou zátěž. A často ji tak i většinou zvyšuje. Platí to právě i pro poplatky na obnovitelné zdroje, který budou z rozhodnutí vlády od příštího roku opět platit spotřebitelé, tedy domácnosti a firmy.

Připomeňme, že ještě letos v květnu ministr financí z ODS Zbyněk Stanjura tvrdil, že chce snížit objem dotací na obnovitelné zdroje minimálně o 14 miliard korun. A to tak, aby to neplatil ani stát, ani spotřebitelé. Náklady měli totiž nést výrobci tzv. zelené energie, převážně majitelé starých solárních elektráren, kterým stát vyplácí podporu, k níž se zavázal na patnáct až dvacet let a o které řada politiků tvrdí, že je vlastně až moc velká. To je sice pravda, nicméně Stanjura není první, kdo ji chtěl zredukovat. Neúspěšně, byť i on hlásal, že se arbitraráž nebojí a je ochotný riziko sporů podstoupit.

Výrobci zelené energie i jejich právní zástupci hned od chvíle, kdy vláda přišla s plánem na škrtnutí dotací, tvrdili, že jde o protiprávní krok. Mimo jiné upozornili na to, že i oni mají závazky vůči bankám a jejich součástí je i státní podpora. K plánu na seškrtnutí státní podpory obnovitelných zdrojů se v srpnu vyjádřil i Energetický regulační úřad, a to v tom smyslu, že výrobci energií dosahují díky jejich vysoké ceně mimořádně vysokých zisků, a pokud by mělo být zachováno osvobození zákazníků od platby příspěvku na OZE, potom musí stát poskytnout dotaci v plné výši. A také, že konsolidace rozpočtu nemá vliv na platné smlouvy.

Takže vláda nakonec rozhodla, že část poplatku za zelenou energii vrátí na vrub peněženky spotřebitelů.

Ministr průmyslu a obchodu Jozef Síkela (za STAN) dokonce připustil, že zdražení energie – poté co se do účtů vrátí poplatky na obnovitelné zdroje – může být plošné, a v horším scénáři si domácnosti dokonce připlatí víc, než byla úroveň dosavadních cenových stropů.

Výsledkem politiky škrtnutí v dotacích jsou tak viditelné dvě velké chyby a jeden nechtěný úspěch. Za prvé vláda opět ukázala, že právní závazky je ochotna dodržovat jen ve chvíli, kdy má nůž pod krkem. Na rozdíl od podpory stavebního spoření jej v případě zelené energie zřejmě měla. Což je špatná zpráva pro spotřebitele, protože ti vždy tahají za slabší konec. Snad s výjimkou předvolebního období.

Za druhé vláda opět zbytečně slibovala. Zbytečně proto, že kabinet Petra Fialy ve skutečnosti nedělá víc chyb, než by dělal za současné situace jakýkoliv jiný, spíše naopak. Jenže očekávání, která pravidelně vyvolává, nedokáže naplnit, a proto prohrává na plně čáře.

A nakonec za třetí tu přece jedna pozitivní zpráva je, byť trochu nezamýšlená. Pokud se vláda na jaře chlubila, že zastropováním cen energie i dotací zelené složky snížila inflaci, teď k jejímu zpomalení neplánovaně přispěje znovu. Což je sice důležitá věc, ale doopravdy ji ocení jen málokdo.

Pohádky kdysi vznikly jako příběhy s ponaučením. Současná vládní pohádka o dotacích ale nabízí možná víc poučení, než by kdokoliv chtěl.

(Psáno pro ČRo Plus)



Vláda opět ukázala, že právní závazky je ochotna dodržovat jen ve chvíli, kdy má nůž pod krkem. V případě zelené energie ho zřejmě měla.

■ Volební preference

Jan Kubita
jan.kubita@hn.cz

Sociální demokracii se už nevyplatí opravovat, patří spíš na vrakoviště

V květnu přisuzovala agentura STEM sociálním demokratům 4,1 procenta voličské podpory. Pak přišel červen a klíčový sjezd ČSSD. „Sociální demokracie se vrací!“ „Musíme dokázat, že sociální demokracie je skutečnou alternativou k pravicové vládě!“... Velká spousta silných slov, velké odhodlání a k tomu si strana změnila název z České strany sociálně demokratické na přímočařejší Sociální demokracii. A přidala zbrusu nové logo, nové barvy, novou image. Prostě nový začátek pro tuhle kdysi mocnou stranu s kořeny starými 145 let.

O víkendu zveřejnila televize Prima nový průzkum STEM. Noví sociální demokraté v něm mají voličskou podporu ve výši... 4,0 procenta. Méně než v květnu.

Náš soused si kdysi přestříkal svoji starou Škodu 105 slušivou jasně zelenou barvou. Zapomněl ale ty orezlé plechy pořádně vyspravit a už za týden mu začal ten nový lak „kvést“, jak se říkalo. Nestačí zaplatit agentuře za nové logo a novou krásnou „pastelově cihlovou“ barvu, když se jí snažíte přetřít třeba takového Lubomíra Zaorálka – politika devadesátkového typu, jehož dnešní hlavní agendou je odmítání „amerických“ stíhaček a doporučení Ukrajině, aby se místo válčení nějak s tím Ruskem domluvila.

Víte, na kolikátém místě pravidelného žebříčku důvěryhodnosti politiků je předseda Sociální demokracie Michal Šmarda? Na žádném. Je předsedou strany už skoro dva roky, ale je to neznámý politik. Jistě, strana, která není ve vládě a ve sněmovně, to má těžší. Ale žijeme v hyperinformační době, je tisíc způsobů, jak o sobě dát vědět. Takový Babiš k úspěchu sněmovnu fakt nepotřeboval.

Sociální demokraté jsou zcela neschopni proměnit se v moderní, prozápadní stranu vhodnou i pro městského, středového voliče. A je to pro všechny špatná zpráva. Nějaká funkční a racionální sociální demokracie by se pro vytlačení populistů a extremistů nalevo od středu hodila. Jenže ta česká byla za poslední roky schopna pouze povrchových úprav svého jinak nepojízdného vozidla. Je tedy namístě uvažovat v jejich případě spíše o vrakovišti než o servisu. Příliš rozbité věci se někdy zkrátka už nevyplatí opravovat.

■ Čína

Čínský nemovitostní trh se může stát rozbuškou pro globální krizi

Miroslav Linhart
autor@hn.cz

Nemovitostní trh Číny bývá často označován jako hlavní pilíř celé čínské ekonomiky. Pokud se připočte inženýrské stavebnictví a další související zboží i služby, tak se tento segment podle analytiků investiční banky Goldman Sachs v roce 2021 podílel na čínském HDP přibližně mírou 23,6 procenta. Investoři i ekonomové proto považují oživení tohoto odvětví za klíčové pro obnovu druhé největší ekonomiky světa – po třech letech její postpandemické stagnace.

Po mnoho let se celý čínský hospodářský růst opíral zejména o prosperující realitní sektor, který byl poháněn populační expanzí. Počet obyvatel země ale již nezaznamenává tak rychlý růst jako kdysi, a Čína už dokonce není nejľidnatější zemí světa, v prvním letošním kvartále ji v tomto prvenství předhlonila Indie. Společně s pandemií a přísnými opatřeními se rovněž dramaticky změnilo spotřebitelské chování čínského obyvatelstva.

Mix všech těchto faktorů vedl k tomu, že se developeri potýkají se značnými dluhy a nízkým zájmem o nové byty. V roce 2020 čínské úřady zahájily kampaň proti nezodpovědnému zadlužování a přiměly developerské firmy, aby snížily své dluhové zatížení. Tato iniciativa měla za následek problémy pro vysoce zadlužené společnosti, jako jsou Evergrande a Country Garden.

Evergrande byla kdysi jedním z největších developerů na světě. V roce 2021 ale upoutala mezinárodní pozornost hrozbou blížícího se kolapsu. K červnu zveřejnila své ztráty za předchozí dva roky ve výši 81 miliard amerických dolarů a na bedrech společnosti navíc leží enormní dluh ve výši 334 USD, což odpovídá přibližně dvěma procentům celého HDP Číny. Minulý měsíc, kdy se po téměř rok a půl trvající přestávce obnovilo obchodování na burze, klesly akcie této firmy až o 87 procent.

Druhou společností je Country Garden. Ta patří mezi tisícovku nejhodnotnějších globálních firem a také zaznamenala výrazný pokles ocenění v důsledku snížení zisku o 75 procent mezi lety 2019 a 2022. Její současné finanční

problémy se dostaly do centra pozornosti, když v srpnu nesplnila úrokové závazky u dvou dolarových dluhopisů. Country Garden otevřeně přiznala, že má problémy s likviditou a za první pololetí předpokládá značnou ztrátu. Případný kolaps tohoto developera s jednatřicetiletou historií by mohl mít na čínskou ekonomiku ještě závažnější dopad a důsledky než potíže Evergrande. Krize obou těchto firem tak doslova otrásá čínskou ekonomiku.

Dalším důležitým faktorem je rozšířená praxe předprodeje nových nemovitostí. Při něm musí kupující zaplatit celou částku ještě před výstavbou, čímž developerům poskytují bezúročné finanční prostředky. Tento systém úspěšně fungoval díky stabilním cenám a všeobecné důvěře, ale klesající hodnota nemovitostí a zastavené projekty nyní způsobují, že se kupující zdráhají platit hypotéky na nemovitosti, které ještě neviděli.

Potíže se objevují i v dalších oblastech finančních aktiv v Číně. V posledních týdnech hned tři společnosti kotované na burze odhalily, že neobdržely platby, které jim byly původně slíbeny za produkty související se správou

majetku, které prodává společnost Zhongrong International Trust, jež je spojena s čínským konglomerátem Zhongzhi Enterprise Group. Tyto případy opomenutých plateb vyvolaly mezi investory obavy ohledně rozsáhlého čínského trustového sektoru, který v minulosti sloužil jako zdroj financování developerů.

Čínský realitní sektor se v posledních dvou letech ocitl v bezprecedentním poklesu. Investice do nemovitostí v Číně během prvních sedmi měsíců letošního roku meziročně klesly o 8,5 procenta. Tento vývoj tak podtrhuje reálné riziko recese a celkové oslabení čínského hospodářského růstu. Je důležité si uvědomit, že Čína, která je po USA druhou největší ekonomikou světa, je klíčová pro obrovské množství amerických i evropských podniků. A řada z nich už se proto připravuje na možné důsledky. V dnešním globalizovaném světě totiž stále platí: pokud se dostane do problémů jedna z největších ekonomik světa, tak to dřív nebo později pocítíme úplně všichni.

Autor je vedoucí partner oddělení finančního poradenství společnosti Deloitte

■ Slovenské volby

Petr Honzejek
petr.honzejk@hn.cz



Kolaps volebních průzkumů je hlavně zprávou o vzniku společnosti nedůvěry

Nejen liberálové, ale i sociologové mají po víkendových slovenských volbách důvod být v depresi. Exit polls totálně selhaly. Rozdíl mezi tím, co sociologové zjistili od lidí při odchodu z volebních místností, a skutečnými volebními výsledky byl propastný.

Agentura Fokus předvíдалa, že vyhraje Progresivní Slovensko o jeden a půl procentního bodu. Vítězství liberálů – o procentní bod – předpovídala i agentura Median. Skutečnost byla přesně opačná. Populistický Směr Roberta Fica získal 23 procent hlasů a vyhrál nad liberály o propastných pět procentních bodů.

Čím to? Metodologické chyby? Ano, ale v jiném smyslu, než se zdá. Hledání odpovědi na otázku, proč průzkumy selhaly, nás vede k odhalení mnohem většího problému, než by bylo pouhé selhání sociologických metod. Tím problémem je čím dál hlubší rozdělení společnosti.

Šéf agentury Median Přemysl Čech říká: „Od začátku jsme viděli, že se na Slovensku děje něco podivného. Celý den jsme oslovovali voliče, sesbírali jsme 18 tisíc odpovědí. To je obrovský vzorek. Jenže problém byl v tom, že se řada voličů exit pollu odmítala zúčastnit. Zpravidla reagovali neosobně, velmi nepříjemně, stylem „ne děkuju, nevěřím vám, jdu pryč“. A i mezi těmi, kdo se s námi bavili, jsme měli pět až šest procent odpovědí, kdy se lidé odmítli podělit o to, koho volili.“

Vskutku překerní situace, ve které těžko něco predikovat. Teď, po vyhlášení výsledků, už je ale zřejmé, kdo byli oni voliči, kteří před výzkumníky utekli nebo nechtěli říci, koho

volili. Šlo o voliče Ficova Směru a Pellegriniho Hlasu. Pokud by dotyční odpovídali stejně ochotně jako voliči Progresivního Slovenska, byly by exit polls přesné jako atomové hodinky. Jenže neodpovídali.

Jedno z vysvětlení může být v tom, že se předsedové těchto partají o průzkumech dlouhodobě vyjadřují negativně. Na Slovensku často říkali, že jsou to „západní produkty“ a podobně. Takže jejich voliči, kteří často důvěřují konspiracím, se průzkumům vyhýbali. A pro exit polls to platilo dvojnásob.

Další možné vysvětlení nabízí šéf agentury Median Přemysl Čech. A tím vysvětlením je lidský stud. „Po sametové revoluci, když jsme dělali mediální průzkumy, nám vycházelo, že Rudé právo vlastně nikdo neče. To byl nesmysl. Mělo vysoký náklad. Lidé se k četbě prostě nechtěli přiznat. A dnes analogicky lidé, kteří se poněkud stydí před ostatními za své názory, polovědomě či rovnou vědomě nechtějí říci, koho volí.“

~
Neúspěch slovenských exit polls přináší poznání. Ve společnosti je až moc lidí, kteří se nechtějí podělit o své přesvědčení.

Z toho plyne otázka, zda je problém nějak řešitelný a jestli se vůbec ještě současnými sociologickými metodami dá zachytit společenská realita. „Snažili jsme se zachytit na Slovensku i lidi, kteří odmítají odpovědět. Odhadovali jsme jejich sociální status, věk, analyzovali vazbu mezi sociodemografickými charakteristikami a říkali si, koho asi volí. Jenže musíme vycházet ze standardizovaných vědeckých metod. Jakékoliv matematické operace musí mít exaktní důvod. Není možné si jen tak sednout a říci si „budeme přidávat populistům pět procent a ono to vyjde“. Dalo by se sice uvažovat o uplatnění kvalitativních metod, ale byl by to ohromně robustní projekt, zatím bych se toho bál,“ řekl mi Přemysl Čech.

Neúspěch slovenských exit polls přináší hluboké poznání. Ve společnosti je až moc lidí, kteří se nechtějí podělit o své přesvědčení. A stále jich přibývá. Nevěřím „systému“, za jeho součást považují paranoidně i výzkumníky veřejného mínění. Debakl slovenských průzkumů proto není dobrým signálem. Nesvědčí o neschopnosti sociologů. Je to indicie, v jakém stavu se nachází středoevropské společnosti. Tedy že míří k fragmentaci, vyšší vzájemné nedůvěře. A netýká se to jen Slovenska. Nejen tam jsou polarizátoři, kteří dělají všechno pro to, aby podporovali legendu o zločinném liberálním systému a prostém moudrém lidu, který je skrze tuto povídačku motivován k touze po vůdci, jenž ho dovede k blahobytu.

Kdo představuje tyhle síly v Česku? Inu, stačí se podívat, kdo se v naší společnosti raduje, jak to Slováci sociologům „nandali“. Dotyční jsou na koni, slábnout v dohledné době nebudou.

■ Fotokomentář



Koněva střídá Hartig Po 76 letech mizí z názvu známé pražské ulice jméno sovětského vojévůdce Ivana Stepanoviče Koněva. Od pondělí nese jméno prvního žižkovského starosty Karla Hartiga. Podnět na změnu názvu ulice vzešel od Klubu přátel Žižkova a zastupitelé Prahy 3 ho schválili koncem loňského června. „Přejmenováním z Koněvovy na Hartigovu ulici volíme vlastence a budovatele města Žižkova namísto ideologicky zatíženého sovětského maršála. Je to změna symbolická a podstatná,“ uvedl starosta Prahy 3 Michal Vronský (TOP 09). Je to poněkud nepřijemné pro asi 5000 obyvatel ulice nad 15 let, kteří nyní mají půl roku na bezplatnou výměnu občanského průkazu. Ale úřady kvůli tomu posílí kapacity a pro mnohé bude jistě útěchou, že se přejmenování nebude líbit ruské ambasádě. Už v roce 2020 silně protestovala, když nechalo vedení Prahy 6 odstranit Koněvovu sochu z náměstí Interbrigády v Bubenci.

Foto: ČTK / Ruml Miloš

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

REDAKCE: 233 071 111
REDAKCE@HN.CZ
PŘEDPLATNÉ: 217 777 888
ADRESA:
PERNEROVA 673/47,
186 00 PRAHA 8

Vydává Economia, a.s.,
IČO 28191226

• Šéfredaktor
Hospodářských novin
Jaroslav Mašek

• Zástupci šéfredaktora
Milan Mikulka, Petr Honzejek,
Michaela Ryšavá

• Manažer redakce
Martin Denemark

• Názory Petr Honzejek

• Analytik HN Martin Ehl

• Domáci Michaela Ryšavá

• Zahraníčí Tomáš Procházka

• Ekonomika Milan Mikulka

• Víkend Tomáš Procházka

• Pročte Gabriela Marešová

• Vedoucí vizuálního
oddělení Matej Slávik

• Zlom Zdeněk Fried

• Autor layoutu HN
Jan Vyhnanek

• E-MAILY:
jmeno.prijmeni@hn.cz

• PŘEDPLATNÉ
tel.: 217 777 888,
predplatne@economia.cz

• INZERCE:
inzerce@economia.cz

• MARKETING:
Eva Došková,
eva.doskova@economia.cz

• PŘÍJEM INZERCE
tel.: 233 073 169, 233 071 216

Hospodářské noviny používají
zpravodajství agentur
ČTK a Thomson Reuters.

Tiskne: Czech Print Center –
tiskárna Praha a Ostrava

Četnost vydání:
pondělí až pátek,
místo vydání Praha

Autorská práva vykonává
vydavatel. Jakékoli užití
části nebo celku, zejména
rozmnožování a šíření
jakýmkoli způsobem
(mechanickým nebo
elektronickým) i v jiném
než českém jazyce
bez písemného svolení
vydavatele je zakázáno

Jednotlivé složky HN jsou
samostatně neprodejné

© 2023 Economia, a.s.

Ročník LXVII

Nevyžádané příspěvky
se nevracejí

MK ČR E 4689

Audit nákladu: ABC ČR.

Hospodářské noviny
ISSN 0862-9587 (Print)

Hospodářské noviny
ISSN 2787-950X (Online)

Internet www.hn.cz

Michael Mareš
michael.mares@hn.cz



Giving Beck. Vydělal peníze prodejem Beat Saberu a teď za ně vybaví dětské domovy

Je to vtipná slovní hříčka. Jaroslav Beck založil nadační fond Giving Beck, jehož název si hraje s jeho příjmením i známým filantropickým mottem „giving back“. To v podstatě říká, že když má někdo byznysový úspěch, měl by část peněz, energie, času i nápadů vrátit společnosti. A přesně tohle se pětaticetiletý rodák ze Strakonice rozhodl udělat.

V neděli večer, na Mezinárodní den hudby, odstartoval projekt, který má rozeznat dětské domovy po celém Česku. Beck už začal v tom největším v pražských Dolních Počernicích – poskytl jim kompletní hudební studio včetně lektora a teď nabízí, že vybaví všech 140 dětských domovů u nás, ve kterých žije více než šest tisíc dětí. Ty by se tak měly dostat nejen k modernímu hardwaru a softwaru, ale i lekcím hudební teorie a základům tvorby a produkce hudby.

„Každý z nás má nějaký talent, který se ale často nestihne rozvinout kvůli malému sebevědomí, nedostatku motivace nebo prostředků,“ říká Beck, jeden ze spoluzakladatelů studia, které stojí za úspěšnou hrou Beat Saber. „Přitom by mnohdy stačila jen malá pomoc nebo popostrčení. Chtěl bych pomoci mladým lidem objevit tvorbu hudby. Třeba v ní někdo najde životní vášně, stejně jako se to stalo mně.“

Call of Duty a Imagine Dragons

Beck je zřejmě nejúspěšnějším českým hudebním skladatelem současnosti. Je autorem soundtracku k trailerům několika filmů, například Star Wars: Síla se probouzí a Terminator Genisys, či herních hitů Overwatch, StarCraft nebo Call of Duty. A miliony lidí slyšely jeho tvorbu, například songy \$100 Bills či Legend, i v samotném Beat Saberu.

Právě prodej podílů ve studiu Beat Games, které za touto hrou stojí, tvoří základ kapitálu

pro Giving Beck. Kolik přesně v roce 2019 Facebook třem spoluzakladatelům studia zaplatil, nebylo zveřejněno, velmi pravděpodobně si každý z nich přišel na vysoké stamiliony, ne-li nízké miliardy korun.

Vedle Becka se mezi spoluzakladatele počítají ještě Ján Ilavský a Vlado Hrinčár, dva kamarádi a tvůrci inovativních her původem z Popradu, usazení v Praze. Ti si udělali jméno chytrými a jednoduchými tituly pro mobilní zařízení jako Perfect Paths nebo Chameleon Run. Ilavský si v roce 2016 koupil brýle pro virtuální realitu od HTC a začal novou technologii zkoumat.

Hry, které ve VR tehdy byly, pro něj byly zklamání, tak začal pracovat na vlastní. Vymyslel herní mechanismus rozsekávání přiletávajících kostek, ale jako jazzový pianista cítil, že k úspěchu bude zapotřebí mnohem dynamičtější hudební doprovod, než jaký do prototypu hry nahrál on. Tak se zrodil nápad zapojit Becka – vzniklo úspěšné partnerství, které nestálo jen na písničkách, ale i robustním byznysovým půdorysu.

Beck pro Beat Saber složil několik songů, ale především se postaral o celý hudební koncept hry. Ten je opřený především o takzvané music packy, tedy balíčky jednotlivých kapel či zpěváků, které si lze ke hře dokoupit. A tam se Beckovi a spol. podařilo nalákat opravdové hvězdy světové scény: Imagine Dragons, Green Day, Lady Gaga, Billie Eilish, Linkin Park či The Weeknd.

Kolik se od rozjezdu, tedy od roku 2018, prodalo kopií Beat Saberu? Těžko říct, poslední oficiální číslo je z února 2021, kdy covidová herní bonanza teprve nabírala na síle, a tehdy šlo o čtyři miliony prodaných kopií. Novější suma je známá aspoň u tržeb: podle deníku Wall Street Journal měl Beat Saber loni touto dobou na kontě celkem 255 milionů dolarů (5,8 miliardy korun).

To z Beat Saberu bezpochyby dělá nejúspěšnější hru pro virtuální realitu v historii. I když pandemický boom opadl a hra je zase o rok starší, lze předpokládat, že počet prodaných kopií už se nyní bude blížit k deseti milionům a celkové tržby jsou za hranicí 300 milionů dolarů.

Můžeš na tom složit světový hit

Trojice Ilavský, Hrinčár, Beck pro Facebook, nyní Metu, i po prodeji pracuje. Respektive pracovala, protože poslední zmíněný dal v květnu výpověď, což ho sice připravilo o dost peněz, které mohl časem dostat v akciích kalifornské společnosti, ale dalo mu to okamžitý pocit svobody, po kterém toužil.

V hlavě měl a má totiž plno dalších projektů, do nichž se pustil a které chce rozvíjet. Investuje tak třeba do start-upů, vypustil na trh vlastní značku ochucené perlivé vody bez cukru Cans a pracuje na zatím utajeném projektu, který má proměnit hudební branži.

A vedle toho spustil nadaci Giving Beck. V plánu má podporovat hudebně nadané a zapálené děti z dětských domovů ve velkém. „Celý život dělám hudbu, takže mi dávalo největší smysl se do ní pustit i v rámci nadace. Protože její tvorbu chápu, rozumím tomu a můžu dopad celého projektu ovlivnit,“ popisuje Beck.

Pro každý dětský domov v Česku je připravené hudební studio, ve kterém nechybí iMac, mixážní pult, midi klávesy, mikrofon nebo sluchátka, celkově v ceně blížící se 100 tisícům korun. „Můžeš na tom složit světový hit, v tomhle ohledu tam není žádný kompromis,“ dodává s tím, že dokáže sám zafinancovat všechny dětské domovy u nás, ale nepředpokládá, že by se všechny přihlásily. „Je to taková výzva, aby si děti o studio samy napsaly. Lepší, když půjde iniciativa od nich, než abychom jim tam tlačili něco, o co samy nestojí.“

Že zájem bude, ovšem naznačil i pilotní projekt v Dolních Počernicích. Tam s Beckem přijeli i Lukáš Chromek, producent a kytarista Ewy Farné, a zpěvák Sofian Medjmedj. Spontánně s dětmi vytvořili song, který pak ve studiu pomohla doladit zpěvačka Monika Bagárová.

„Myslím, že je to výborná věc, děti to hodně baví. U nás do studia chodí kluci i holky, někdy ve skupinách, někdy sami. Pravidelně je to zhruba třetina dětí – můžou tam prakticky kdykoli, je to pro ně atraktivní volnočasová aktivita,“ říká ředitel dolnopočernického domova Martin Lněnička.

„Je to dobrý start, ukázalo nám to, jak by to mohlo vypadat v realitě,“ přitakává Beck, kterému v podstatě stejná sada – tedy počítač s hudebními programy a základní muzikální hardware – stačila k obrovskému hudebnímu i byznysovému úspěchu. Sám přiznává, že ač nějaké základy má, dodneška neumí pořádně na žádný hudební nástroj a čtení not také není jeho parketa. „Nemyslím si ale, že by to bylo pro mě nějak zásadní.“

S projektem mu pomáhá manželská dvojice Markus a Markéta Krugovi. On má jakožto uznávaný režisér reklamních a televizních videoprojektů (mimo jiné dřívějšího Kazmova pořadu One Man Show) na starosti kreativní stránku, ona zase produkci a komunikaci.

Společně s Beckem věří, že se celá akce může rozrůst nejen po Česku, ale i za hranice. A nemusí zůstat jen u dětských domovů. „Až to vychytáme, zasloužila by si transformovat hudebka i na základních školách a zkuškách,“ dodává Beck.

Jaroslav Beck, zakladatel nadačního fondu Giving Beck, a hudební studio, které díky němu může mít každý dětský domov v Česku.

Foto: HN – Honza Mudra, Giving Beck



ELEKTROMOBILITA

Elektromobil na zkoušku

Prodeje elektromobilů táhnou v Česku především firmy. Aby si mohly před nákupem auto otestovat ve svém provozu, půjčí jim někteří prodejci nebo leasingové firmy elektroauto na zkoušku.

Strach z baterií je zbytečný

Dnešní elektromobily jsou vybavené bateriovými články, jejichž životnost vystačí přibližně na 600 tisíc kilometrů, říká v rozhovoru expert na elektromobilitu společnosti Aures Holdings Jan Dedek.



• Půjčování aut

Jan Matoušek

jan.matousek@economia.cz



Vyhoví i v našem provozu? Firmy si mohou elektromobily vyzkoušet nanečisto

Tři ze čtyř registrovaných elektromobilů připadají v Česku podle dat Centra dopravního výzkumu na firmy. Pokud z toho vyjmeme jen registrace nových aut, pak je rozdíl za letošní rok oproti soukromým zákazníkům ještě výraznější. Firmy táhnou prodeje elektromobilů, které v Česku sice rostou, ale oproti okolním státům jen velice pomalu. Za první polovinu letošního roku byl jejich podíl na registracích nových vozů jen 2,6 procenta. Hůře na tom bylo už jen Slovensko.

Přestože elektroauta kupují hlavně firmy, ve spoustě flotil byste je hledali marně. Mohou za to vyšší ceny samotných modelů, podle nedávného průzkumu poradenské společnosti EY je ale pro řadu firem limitující také dojezd na jedno nabití nebo dostupnost dobíjecích stanic. I proto tak někteří prodejci či leasingové společnosti v poslední době ještě výrazněji cílí na firemní zákazníky.

Nabízejí jim možnost si elektroauto „osahat“, půjčit si ho na zkoušku na několik dní. „Cílem je, aby si firmy vyzkoušely, jak jim elektromobil vyhovuje v jejich běžném provozu,“ říká manažer e-mobility ve Volkswagen Financial Services (VWFS) Václav Vacek. V podstatě stejně mluví i Milan Horna, group fleet manager z AutoPalace: „Technologicky je rozhodnuté, že elektromobilita je směrem, kterým se bude automobilový průmysl ubírat. A teď jde o to, aby si firmy na elektromobily zvykly.“

Půjčování elektroaut VWFS odstartoval v březnu letošního roku, přičemž v portfoliu má deset modelů – všechny od značek koncernu VW. Nabídka je docela široká, zahrnuje třeba SUV Volkswagen ID.4 a ID.5, Škodu Enyaq nebo užitkový Volkswagen ID. Buzz Cargo. „Vybírali jsme highlighty koncernové nabídky. Chceme firmám nabídnout to, co je na trhu nejnovější,“ komentuje nabídku Vacek s tím, že se ale budou auta v nabídce postupně obměňovat.

Zájem o evropská i čínská auta

Nejžádanějšími modely jsou Volkswageny ID.5 a ID.4. „Věříme, že hitem bude také Volkswagen ID. Buzz,“ uvádí dále Vacek. Zájem je podle něho také o mladoboleslavské Enyaqy, jakkoliv jejich vytížení je zatím nižší než u SUV Volkswagenu. Přesto počítá s tím, že s podzimem bude vytíženost nejen Enyaqů postupně růst.

Že se firmy hodně zajímají právě o elektromobily koncernu Volkswagen, potvrzuje i Milan Horna z AutoPalace. „Obecně je poptávka po Škodě Enyaq a rodině Volkswagen ID. Nejvíce pozitivních emocí ale budí asi Ford Mustang Mach-E,“ říká. Šíří nabídky se „půjčovna“ AutoPalace od VWFS výrazněji odlišuje. „Firmám jsme schopni půjčit prakticky cokoliv z našeho portfolia,“ říká Horna s tím, že jeho skupina umí nabídnout až 35 elektromobilů od 12 různých značek.

Kromě zmíněných modelů zavedených automobilů upozorňuje Horna i na dva modely

z nabídky rychle rostoucích čínských výrobců. „Z užitkových aut se překvapivě hodně líbí Maxus eDeliver 9. Zajmout dokáže kombinací ceny, výkonu a toho, co celkově auto umí,“ říká.

Maxus touto dodávkou konkuruje třeba Fordu e-Transit. „Hvězdou elektromobility je momentálně MG4. To je model, o který se zajímají jak firemní, tak soukromí zákazníci,“ vypichuje Horna z AutoPalace kompaktní čínský hatchback, konkurující třeba Volkswagenu ID.3.

Různé podmínky, podobný výsledek

Obě společnosti půjčují firmám elektroauta za trochu jiných podmínek. VWFS nabízí pronájem od sedmi do 60 dnů za 500 korun bez daně na den. Limit je 150 kilometrů denně s tím, že každý další kilometr je zvlášť zpoplatněný. „Na minimálně sedm dnů půjčujeme auto proto, aby si ho firmy pořádně vyzkoušely, zkusily si i nabíjení. Za jeden nebo dva dny úplně nezjistíte, jak elektromobil funguje,“ vysvětluje manažer e-mobility ve VWFS Václav Vacek jedno z omezení. Poptáváno je podle něj především půjčování na dva týdny.

Auta pak VWFS půjčuje firmám, které mají flotilu minimálně pěti vozidel a dovoluje vyjet i do zahraničí, kam s nimi často míří třeba jednatelé společností.

Nabídka skupiny AutoPalace, kde se auta půjčují až na týden, se od této přece jen výrazněji odlišuje. „Momentálně půjčujeme auta zdarma. Kdyby tam byly vysoké náklady, s firmou se na zpoplatnění domluvíme. Zatím se nám to ale nestalo,“ popisuje Milan Horna. „Omezení najetých kilometrů nemáme, jediné omezení je pohyb na území Česka. Nabíjecí karty ani v zahraničí nefungují,“ říká dále. Jak AutoPalace, tak VWFS v rámci zápůjčky k autům nabíjecí karty poskytují, opět v rámci balíku služeb, aby měly firmy s elektromobilem co nejkompaktnější zkušenost.

být i fakt, že ministerstvo průmyslu a obchodu připravuje právě pro firmy dotační výzvu. HN to potvrdil mluvčí ministerstva David Hluštík s tím, že parametry budou včas zveřejněny. Podle dostupných informací by měla být výzva vyhlášena v posledním čtvrtletí letošního roku.

Jednou z firem, která o rozšiřování manažerského vozového parku směrem k elektromobilům uvažuje, je Letiště Praha. To má ve flotile zatím dvě Škody Enyaq, v rámci půjčovny využilo Audi Q4 e-tron. „Zapůjčení elektromobilu Audi jsme využili především pro porovnání s Enyaqy,“ komentuje mluvčí letiště Michal Procházka. Kromě toho má letiště na ploše už 15 Dacií Spring, dalších 15 by mělo přibýt do konce letošního roku a firma zvažuje také nákup elektrických dodávek.

Pro soukromníky

Zatímco pro firemní zákazníky tedy možnosti, jak si elektromobil vyzkoušet na delší dobu, existují, pro soukromníky je to výrazně horší. Mohou využít klasické testovací jízdy, které prodejci nabízejí, případně si auto pronajmout v rámci operativního leasingu. Některé společnosti, které jej poskytují, nabízejí i krátkodobější pronájmy než na obligátní dva nebo tři roky.

Jednou z výjimek z pohledu půjčování elektromobilů je Volkswagen, který v polovině září přišel se službou ID. for all. Ta je sice také určena firemním zákazníkům či podnikatelům, ale



Elektromobil na zkoušku Mezi deset modelů, které v současnosti Volkswagen Financial Services půjčuje firemním zákazníkům na vyzkoušení, patří i užitkový Volkswagen ID. Buzz. Auta v nabídce se budou postupně obměňovat. **Foto: VWFS**

~
Elektromobilita je směrem, kterým se bude automobilový průmysl ubírat. A teď jde o to, aby si firmy na elektromobily zvykly.

Horna také popisuje, jak se od sebe v praxi liší zápůjčka pro podniky s menším a větším vozovým parkem: „Kdo má méně aut, nepotřebuje mít auto na tak dlouhou dobu, naopak u firem s větším vozovým parkem zkouší auto více lidí. Aby si tak na něj udělali názor, je potřeba ho mít delší dobu.“

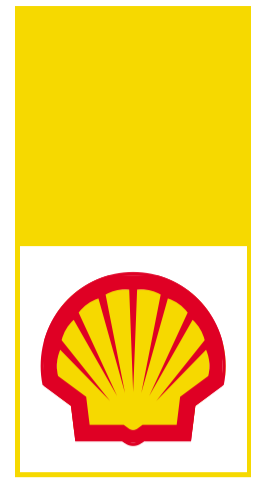
Zájem firem o elektromobily shodně potvrzují zástupci jak VWFS, tak i AutoPalace. „Největší poptávka je od mezinárodních firem, které mají nařizeno jejich matkou přejít k uhlíkové neutralitě, a zároveň od firem, jež se zabývají energetickými a technologickými oblastmi,“ shrnuje Vacek.

Ačkoliv zájem je, se samotným nákupem firem zatím vyčkávají. Jedním z důvodů může

navíc i běžným zákazníkům. „Snažíme se dát všem zájemcům o elektromobilitu dostatek času a možností, aby si mohli provoz elektromobilu vyzkoušet ve svých vlastních podmínkách,“ říká šéf divize osobních aut Volkswagenu Jakub Šebesta. Primárně ale podle něj budou půjčovnu využívat stále malé i velké firmy. Vzhledem k již zmíněné struktuře prodeje a majitelů elektroaut v Česku je to pochopitelné.

V nabídce jsou zatím modely VW ID.3, ID.4 a ID.5 s tím, že doba zápůjčky se pohybuje od dvou do 30 dnů. Podle délky zapůjčení se pak liší i ceny: od dvou do sedmi dnů je denní sazba 999 korun, od osmi do 30 dnů o stovku nižší.

Shell
Recharge



Jednoduché dobíjení pro firemní zákazníky

S hybridní kartou Shell získáte přístup k síti více než 300 000 dobíjecích bodů v Evropě.

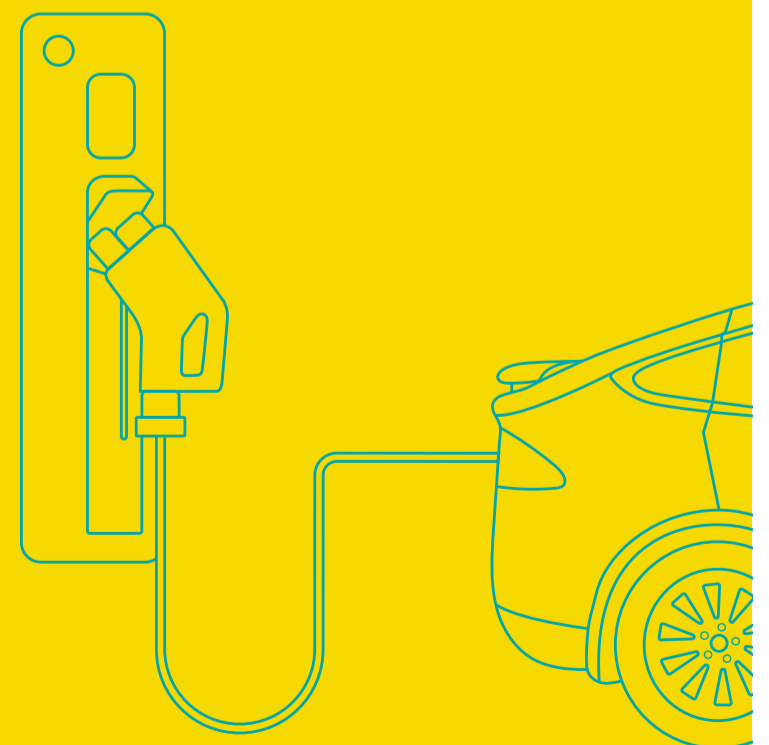


STÁHNĚTE SI
NAŠI APLIKACI
SHELL RECHARGE.



Více na www.shell.cz

SHELL FLEET SOLUTIONS



• Ojetá vozidla

Dnešní elektromobily dříve zreziví, než aby jim selhala baterie, říká Jan Dedek z AAA Auto

Martin Frei
martin.frei@economia.cz



Současné elektromobily jsou vybavené bateriovými články, které jsou navrženy na 2000 nabíjecích cyklů. Při dojezdu 300 kilometrů tak lze očekávat životnost baterií přibližně 600 tisíc kilometrů, vysvětluje Jan Dedek, expert na elektromobilitu společnosti Aures Holdings, která provozuje bazary AAA Auto. Hovoří také o zbytečném strachu z dojezdu, správném chování k baterii i o tom, proč je před koupí ojetého elektromobilu důležitá komplexní diagnostika.

Co vás k elektromobilům přitáhlo a jaké byly vaše začátky v oboru?

Když jsem studoval průmyslovku, zaujala nás se spolužáky Tesla. Ne kvůli autu, tehdy Tesla vyráběla jen Roadster, ale kvůli robotizaci. Elon Musk tehdy sliboval úplnou automatizaci, továrnu bez lidí. Na střední škole jsem se účastnil soutěží mobilních robotů, díky nimž jsem se na Technické univerzitě v Ostravě dostal do týmu docenta Horáka, který se podílel na vývoji elektrické verze automobilu Kaipan. Jezdil jsem prezentovat na veletrhu Amper, a pronikl tak do tehdy se rodícího společenství kolem elektromobility. Na začátku studia

doktorátu jsem si koupil ojetý Peugeot iOn, ale ukázalo se, že má vadnou baterii. Tedy jsem ji vyměnil, starou rozebral, proměřil a získal zajímavá data. Tak rostla má teoretická i praktická odbornost, která skončila doktorátem. Nabyté znalosti a zkušenosti nyní využívám pro zákazníky Aures Holdings.

Co nejvíc především chce vědět zájemce o elektromobil, když přijde do autobazaru?

Každý přijde s jinou otázkou, nejspíš pod vlivem své sociální bubliny. Někdo řeší požární bezpečnost, jiný degradaci akumulátoru, další chemii použitou v článcích nebo podmínky práce v kobaltových dolech. A některé zákazníky víc zajímají vnější detaily, třeba design kol na konkrétním modelu Tesly.

Když se zákazník rozhoduje mezi oběma druhy pohonu, co ho nejvíc odrazuje od elektřiny?

Obečně strach z nové technologie. Všichni máme ustálená životní schémata a nechceme je měnit. Lidé, kteří mluví o strachu z dojezdu, ve skutečnosti často ani nevědí, kolik kilometrů najedou denně. Jak daleko je to na Šumavu nebo do Chorvatska. Prostě jsou zvyklí jednou za týden nebo za měsíc natankovat. Dojezd mají třeba 700 kilometrů, a když elektromobil ujede tři sta, přijde jim to málo.

S omezeným využíváním kapacity baterie mimo minima a maxima můžete získat až trojnásobek nabíjecích cyklů.

Strach z degradace akumulátoru má určité reálnější základ.

Ano, protože si ho lidé odvozují ze zkušenosti s mobilními zařízeními, notebooky, tablety nebo telefony. V nich baterie už po roce viditelně ztrácí kapacitu a po třech letech může být na výměnu. Jenže telefon musí vydržet na jedno nabití co nejdéle, a proto s baterií nezachází dost citlivě. Ani nemusí, protože výrobci chrlí nové modely po dvou letech a morální stárnutí je výraznější než technické. U aut je to opačně. Řídicí systém pracuje s baterií tak, aby vydržela dlouho, a výrobci se předhánějí v zárukách.

Zkušenosti s elektromobily první generace jako Nissan Leaf a Peugeot iOn ovšem určité povzbudivé nebyly.

To je pravda, ale technologie se od té doby významně posunula. Články v Peugeotu iOn byly

stavěny na zatížitelnost asi 500 nabíjecích cyklů, přitom dojezd dosahoval jen 120 kilometrů. Počet cyklů se tedy rychle vyčerpával, k poklesu na 70 procent kapacity stačilo ujet asi 60 tisíc kilometrů. U článků LGX E78 v některých současných elektromobilech výrobce udává 2000 cyklů, ale při dojezdu 300 kilometrů na jedno nabití. Hranice poklesu kapacity se tedy posunula k šesti stům tisícům kilometrů.

Podílí se na tomto zlepšení i řízení a chlazení baterie?

Na zlepšení uživatelských vlastností určitě ano. Zmiňované články LGX E78 mají například uvedený přípustný nabíjecí výkon v kilowatttech přibližně shodný s kapacitou v kilowatt hodinách. Tak to funguje u Renaultu Zoe, nabíjecí výkon 46 kilowattů je nižší než kapacita 55 kilowatt hodin. Některé vozy skupiny Volkswagen se stejnými články se dají nabíjet až 130 kilowatty. Právě proto, že mají aktivní vodní chlazení. Naopak vyhřívání pomáhá baterii snášet jízdu i nabíjení v mrazech.

Je třeba pro dosažení vysoké životnosti baterie využívat kapacitu jen od 20 do 80 procent? A myslí se tím 20 procent na displeji, nebo mohou počítat i se „skrytou“ kapacitou navíc?

Existuje teorie – a zatím se spíše potvrzuje –, že s omezeným využíváním kapacity mimo

Inzerce

H₂

Podporujeme čistou mobilitu.

Rozšiřujeme nabídku v síti našich čerpacích stanic o vodík.

orlenbenzina.cz





Hodnotíme dva parametry. Scoring baterie říká, že předchozí majitel se k vozu choval dobře, stav zdraví říká, jaký budete mít dojezd, vysvětluje Jan Dedek.

Foto: Aures Holding

minima a maxima můžete získat až trojnásobek projektovaných cyklů. Proto Tesla mluví o baterii na milion mil: při 2000 cyklech po 300 kilometrech ujede 600 tisíc kilometrů, a když to vynásobíte třemi, vyjde 1,8 milionu kilometrů. To jsou neuvěřitelná čísla. Dnešní elektromobily dříve zreziví, než by v nich zkolabovala baterie. Ale abych se vrátil k vaší otázce, jak se k autu chovat. Nenechat auto v nabíječce na 100 procent je základ úspěchu. Pro každodenní používání stačí nabíjet na 80 až 90 procent. Nevybíjet pod dvacet – asi bych nevolal odtažovku kvůli tomu, že už mám dojezd jen 60 kilometrů. Důležité je nenechat auto stát vybité celý víkend, zejména pak v mrazu.

V jakém stavu bývají auta, která vykupujete v AAA Auto?

Máme multibrandovou diagnostiku, která hodnotí dva parametry. Prvním je stav zdraví baterie, tedy zbývající kapacita, kterou hlásí řídicí jednotka ve vozidle. Je to základní údaj, který můžete vyčíst i jednoduchou aplikací v mobilu, ale také ho lze různě obelhat. Například vynulovat přes diagnostiku, což se má správně dělat po výměně akumulátoru. Důležitější je takzvaný scoring baterie. Diagnostika, kterou používáme, kontroluje záznamy o nebezpečných situacích, o kterých jsme mluvili. Například vyrovnané napětí všech článků, jestli auto nebylo často přebíjeno na 100 procent nebo nezůstalo dlouho stát vybité, četnost rychlonabíjení. Je to daleko podrobnější obrázek o používání auta. Scoring většinou nejde smazat, a pokud ano, smažou se i ujeté kilometry, což je při prodeji vozu podezřelé.

Jak vysoký scoring baterie by auto mělo mít, abyste ho vykoupili?

Ideálně nad 80 procent. Pokud je scoring nižší, vykupujeme vozidlo za nižší cenu a promítneme to i do ceny prodejní. Kupující dostane k vozu certifikát se stavem zdraví baterie. Pod 60 procent scoringu i stavu zdraví baterie vozidla nevykupujeme. Všechny informace u každého vozidla otevřeně uvádíme na webových stránkách, aby se zákazník mohl rozhodovat už doma. Dokonce jdou podle zdraví baterie třídit.

Jak to je u elektromobilů dovezených ze zahraničí?

Většina elektromobilů v naší nabídce je dovezená, z českého trhu se jich zatím nedá získat dost. Sedmdesát až osmdesát procent vozidel pochází z Německa, kde jsou naše výkupní kapacity diagnostikou také vybaveny.

Je dnešní scoring a stav zdraví baterie zárukou spolehlivosti na další roky?

Když si koupíte spalovací auto, navzdory všem kontrolám nebo nezávislé prohlídce se mu za půl roku může něco stát. Elektromobil je mechanicky jednodušší a spolehlivější, navíc pro zákazníky zajišťujeme podrobnou diagnostiku. Nikdo samozřejmě nemůže zaručit, jestli po dvou týdnech nedojde k defektu jednotlivého článku, ale ještě se to u ojetého elektromobilu nestalo. Scoring baterie říká, že předchozí majitel se k vozu choval dobře, stav zdraví říká, jaký budete mít dojezd. Je úkolem prodejců, aby vám vysvětlili, zda ten který vůz v daném stavu vyhoví vašim potřebám. Vozidla v naší nabídce jsou ale převážně tak mladá, že dosud mají baterii v tovární záruce.

Inzerce

HN062646

Zajišťujeme komplexní logistiku

Pro své služby využíváme moderní vozový park včetně vozidel s alternativními pohony, sklady a pobočky v atraktivních lokalitách a vlastní informační systémy. Díky tomu vždy najdeme řešení pro každého klienta.

Skupina C.S.CARGO působí na trhu od roku 1995 a s ročním obratem 300 milionů eur se v současnosti řadí mezi přední středoevropské subjekty. Prostřednictvím svých dceřiných společností poskytuje komplexní logistické služby v zemích střední a východní Evropy. Kromě silniční, letecké i námořní dopravy nabízí také skladovací a celní služby, speciální přepravy a provozuje čtyři chráněné dílny.



CSCARGO
partner českého rugby

CSCARGO a.s. CZ

c.s.cargo_a.s

C.S.CARGO a.s.

JEDEME RUGBY!

jedemerugby.cscargo.cz

• Nákladní doprava

Martin Frei
martin.frei@economia.cz



Švédský skok do dálky. Scania chystá tahače návěsů s megawattovým nabíjením

Kamionová doprava čelí při odchodu od fosilních paliv větším výzvám než osobní vozy. Čím delší vzdálenost a těžší náklad, tím obtížnější je vozit s sebou dostatek energie. Zatímco Hyundai, Mercedes-Benz nebo Iveco pracují i na vodíkovém pohonu, Scania sází výhradně na baterie. Na jejich vývoji spolupracuje s Northvoltem, s ABB pak na vývoji technologie nabíjení o výkonu v řádu megawattů.

Zastánci vodíkového pohonu často dávají k lepšímu bonmot, že lithium-iontový akumulátor na jednotku hmotnosti neobsahuje víc energie než hořká čokoláda. Kdyby měl kami-

lithia v Portugalsku. A také vyvinul originální, dvěma stovkami patentů chráněnou metodu hydrometalurgické recyklace použitých článků, která umožňuje znovu využít až 95 procent materiálů při poměrně nízké potřebě energie.

V létě 2022 Scania společně s Northvoltem představila zvláštní typ lithiového článku pro nákladní automobily a autobusy. Jde o lithium-iontový článek ve tvaru hranolu s katodou složenou z oxidů niklu, manganu a kobaltu (NMC) a grafitovou anodou. Je rozměrnější než v osobních vozech, díky čemuž dosahuje vyšší kapacity.

Baterie s 828 články má celkovou kapacitu 624 kilowattodin, z čehož se v provozu využí-

vají tři čtvrtiny, tedy 468 kilowattodin. Čtyřicetitunová souprava má dojezd 350 kilometrů. Přičemž už hodinové nabíjení maximálním výkonem 375 kilowattů stačí k doplnění energie na 270 až 300 kilometrů.

Scania zahájila dodávky vozidel pro regionální provoz; jak tahačů 4x2, tak pevných podvozků 6x2 pro nástavby. Pohonné ústrojí je těžší asi o tunu. Spalovací motor je sice pryč, na místě však zůstává šestistupňová převodovka. Pomáhá elektromotor udržet v neefektivnějších otáčkách, což má při dopravě nákladu větší dopad na spotřebu energie než u osobního vozu.

Podle informací výrobce by baterie měla vydržet tři tisíce plných nabíjecích cyklů, z čehož lze vypočítat její teoretickou životnost 1,3 milionu ujetých kilometrů. Využívání jen 75 procent kapacity však životnost akumulátoru podstatně zvyšuje, a tak může Scania nabídnout záruku 1,5 milionu kilometrů na udržení 70 procent původní kapacity baterie.

To je řádově více, než na co jsme byli dosud zvyklí u osobních aut. Za tímto skokem můžeme hledat nejen postupné zlepšování technologie článků i jejich řízení, ale také předpoklad, že profesionální posádky kamionů nebudou dělat uživatelské chyby jako vybití do minima nebo ponechání baterie dlouhou dobu v plně nabitém stavu.

Polovina aut na baterie

Scania má s elektrickými vozidly velké plány, do roku 2030 chce prodávat polovinu své produkce s tímto pohonem. Začátkem září v are-

álu továrny v Södertälje otevřela novou halu na montáž bateriových modulů a kompletních baterií. Články dodává Northvolt z 800 kilometrů vzdáleného závodu ve Skelleftea na severu země.

Kdo někdy navštívil jakoukoli automobilovou montážní linku, bude překvapen. Výroba baterií připomíná spíše chemický závod. Kompletace modulů je plně automatizovaná, lidé na lince nejsou vidět a některé operace probíhají v oddělených boxech.

Lidské ruce přijdou ke slovu až v druhé části, kde pracovníci skládají moduly do baterií, natahují kabelové svazky, připojují čidla a chlazení. Hotové akumulátory jsou v další hale instalovány do podvozkových rámců.

Nabíjení při povinných pauzách

Na rok 2024 Scania chystá tahače pro čtyřicetiašedesátitunové soupravy schopné čtyřaž čtyřapůlhodinové jízdy a rychlonabíjení během povinných přestávek. Ve spolupráci s firmou ABB už testuje zařízení pro nabíjení s adekvátním výkonem. V první fázi půjde v zájmu životnosti akumulátoru o výkon 700 kilowattů, který znamená poměrně nízký poměr proudu vůči kapacitě. Ve Švédsku je dnes k dispozici síť nabíječek s výkonem polovičním.

Průmyslové sdružení ChargIN chce do konce roku 2024 uvést technologii pro nabíjení výkonem až 3,75 megawattů. Vozidla k testování prvních čtyř prototypových stanic od ABB dodá společně s Volvem právě Scania.

~
Příští rok začne Scania vyrábět tahače schopné až čtyřapůlhodinové jízdy na jedno rychlé nabití během povinných přestávek.

on na jedno nabití ujet 3000 kilometrů jako dnešní diesely na jednu nádrž, vážila by baterie devět tun a snižovala kapacitu pro náklad.

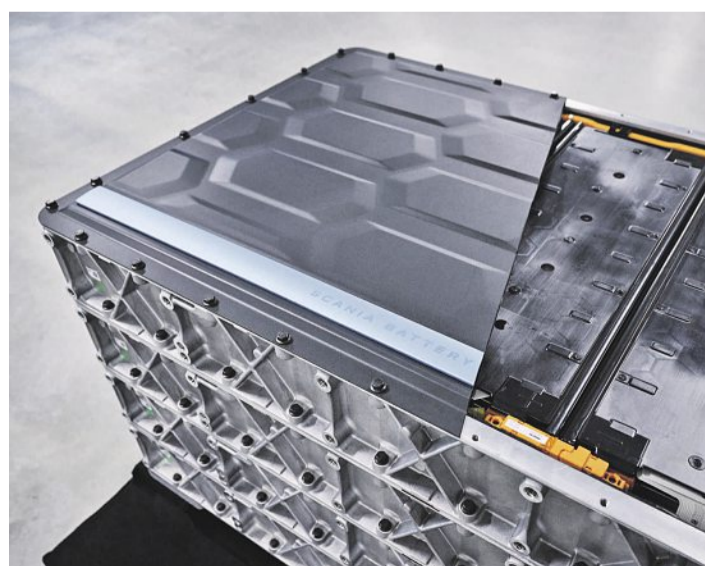
Scania se drží opačného argumentu. Poslat elektřinu kabelem a nabít ji do baterie obnáší 25procentní ztráty. Když do toho vstoupí jako mezičlánek vodík, poztrácí se energie tři čtvrtiny.

Baterie proto dostaly přednost. Problém s dojezdem má vyřešit dostatečně hustá síť vysoce výkonných nabíječek. Její vybudování asi není méně ambiciózní plán než síť vodíkových plniček s vlastními elektrolyzéry. Z hlediska provozu se však doplňuje s velmi praktickým argumentem: po 4,5hodinové jízdě musí řidič udělat 45minutovou přestávku. A během ní se dá nabít 500 až 900 kilowattodin.

Speciální článek pro nákladní auta

Jako všechny švédské firmy hledá Scania čistá řešení dlouhodobě. V minulosti jako první uvedla vozidla na CNG s nádržemi z uhlíkových vláken, v roce 2020 nabídla plug-in hybridní pohon s elektrickým dojezdem až 60 kilometrů pro pohyb v nízkoemisních zónách.

Od roku 2017 Scania spolupracuje se švédským výrobcem baterií Northvolt, kterého si vybrala pro jeho komplexní řešení. Ten pro výrobu článků využívá energii z vodních elektráren, kterou Švédsko dříve vyváželo do Evropy. K získání surovin si Northvolt vybírá partnery s citlivým přístupem k životnímu prostředí. Například investuje do projektu těžby i zpracování



Nákladňky na baterky. Scania chce do roku 2030 prodávat polovinu svých aut s elektrickým pohonem. Na kompletaci baterií z článků od firmy Northvolt otevřela ve výrobním závodě v Södertälje novou halu. Kompletace modulů je plně automatizovaná. Foto: Scania

SKODA

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



Kompletní servis



Škoda pojištění Plus od Allianz



Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění



Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh

Dojezd až 542 km

Ilustrativní fotografie

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

Allianz

chargee

skoda-auto.cz

SKODA Financial Services

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu 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. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. 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 vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO₂: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů



/skodacz



/skodacr



/skodacz



/skodacz

► Test

Hyundai Ioniq 5 přesvědčí designem i rychlým nabíjením

Jakub Stehlík

jakub.stehlik@economia.cz



Na silnici je díky hranatým tvarům s prvky retra k nepřehlédnutí. Navíc jezdí úsporně, rychle nabíjí a uvnitř je prostorný. Konkurence? Možná nespí, ale zatím na něj nenašla adekvátní odpověď. Hranatě Hyundai Ioniq 5 je zkrátka exot úplně ve všem.

Když před sedmi lety představilo Hyundai svůj první Ioniq, bylo to v době, kdy většina automobilek ještě teprve sprádala své elektromobilní plány. A když předloni dorazil nástupce s číslem 5, bylo zase o něco dál. Až na Porsche Taycan nebo sesterskou Kiu EV6 žádné jiné auto nedokázalo nabídnout palubní napětí 800 V, tedy dvojnásobek obvyklých čtyř set. Nejde přitom o maličkost, tahle voltáž umí zdvojnásobit dobíjecí výkon a tím výrazně zkrátit čas strávený u nabíječky.

Navíc Ioniq 5 na silnici opravdu nelze přehlédnout. Hyundai se při jeho stavbě inspirovalo modelem Pony ze 70. let, pamětníkům z Evropy ale možná víc připomene legendární Fiat Ritmo. Ať tak či onak, obě auta navrhoval slavný Giorgetto Giugiaro.

Letošní modernizace Ioniq 5 mírně navýšila využitelnou kapacitu trakčního akumulátoru, přinesla také aktualizaci softwaru včetně

možnosti zahřátí baterie před dobíjením. Řidič může nově v navigaci auta nastavit stanici, u které chce doplnit energii. A v okamžiku, kdy auto na místo dorazí, mají články akumulátoru správnou teplotu a jsou připraveny na plný dobíjecí výkon.

Nabíječek, které by v tomto směru dokázaly Ioniq 5 plně uspokojit, zatím v Česku mnoho není. Jistotou je evropská síť Ionity, jejíž stojany poskytují 300 kW. Pro dokreslení, jak svižně může probíhat dobíjení moderního elektromobilu, poslouží příklad z týdenního testu: ke stojanu přijíždíme právě ve chvíli, kdy v akumulátoru zbývá posledních deset procent energie. A strávíme zde 19 minut, než stav nabití překoná osmdesátiprocentní hranici. V tu chvíli je auto podle palubního počítače připravené ujet dalších 405 kilometrů, takže výrobcem udávaný dojezd 507 km při využití plné kapacity není mimo realitu. A maximální dobíjecí výkon, který je Ioniq 5 schopný pobrat? V jednu chvíli jsme naměřili 213 kW.

Kdysi běžná úzkost z krátkého dojezdu nebo lelkování u automatu na kávu jsou tedy s Ioniqem 5 minulostí. I těch pár minut strávených dobíjením ale může řidič odpočívat. Sedadlo má k tomu účelu speciální tlačítko, které je uvede do relaxační polohy. Když k tomu zní oblíbená muzika z dobře hrající audiosoustavy a klimatizace je nastavena na správnou teplotu, může



Korejský exot Ioniq 5 na silnici nelze přehlédnout (nahore). Digitální zpětná zrcátka využívají kamery a displeje zabudované ve dveřích (vlevo). Nabíjecí kabely a jiné drobnosti lze uložit do menší schránky pod kapotou (vpravo).
Foto: Jakub Stehlík

Inzerce

Jak snadné může být začít s elektromobilitou

Nabíjecí stanice Hager witty

hager.cz

Elektromobilita není hudbou daleké budoucnosti, tento trend už je v plném proudu! V minulém roce bylo v Evropské unii registrováno více než 1,1 milionů nových elektromobilů, což je dosud nejsilnější nárůst a znamená větší potřebu nových nabíjecích stanic. Společnost Hager, která je již více než 10 let průkopníkem v oblasti elektromobility, vám přináší ideální řešení pro jakýkoliv objekt: od rodinných domů, bytových objektů až po komerční parkoviště. Nabíječky Hager witty.start, solar, share a park představují ucelený soubor nabíjecích stanic, díky kterým získáte ideální řešení v tomto rychle se rozvíjejícím odvětví.

Pro dynamický rozvoj elektromobility existuje i celá řada dotačních programů. U rodinných domů poskytuje Státní fond životního prostředí ČR na nákup a instalaci jedné nabíjecí stanice umístěné na soukromém pozemku dotaci do 50% hodnoty instalace, maximálně 15 000 Kč. Jedna z podmínek pro získání dotace je dynamické řízení nabíječek v závislosti na rezervovaném příkonu objektu. U bytových domů je možno získat dotaci do 50% hodnoty instalace, maximálně 25 000 Kč na nabíjecí místo. Tato dotace je určena pro stejný počet nabíjecích stanic jako je v domě bytových jednotek. Zde je taktéž podmínkou, aby parkovací místo bylo umístěno na pozemku ve vlastnictví žadatele nebo v nájmu žadatele. Opět je nutné, aby bylo zajištěno jejich dynamické řízení a nelze je použít k veřejnému použití.



Řešení pro rodinné domy

Nabíjecí stanice witty.start umožňuje snadno a pohodlně vklouznout do světa elektromobility. Umožňuje nabíjet jak jednofázově, tak třífázově s variantou do 11 kW nebo až do 22 kW. Pokud hledáte řešení pro napojení na vlastní fotovoltaický systém, zvolte inteligentní nabíjecí stanici witty.solar. Ve spojení s EMC manažerem pro řízení toku energie představuje komplexní řešení pro maximální energetickou soběstačnost. U této stanice lze využít dynamické přepínání mezi třífázovým a jednofázovým nabíjením, tak aby byla energie ze slunce využita na maximum.

Technologie pro komerční prostory

Nabíjecí stanice witty.share a witty.park jsou vhodné pro komerční prostory. Umožňují řízení více nabíjecích stanic a správu energetického managementu. Obě nabíjecí stanice mají řízený přístup pomocí RFID karet. Nabíjecí stanice witty.park díky dvěma nabíjecím bodům umožňuje mimořádně rychlé a bezpečné současné nabíjení dvou vozidel na komerčních parkovištích až do výkonu 2x22 kW. To vše dokážete řídit díky SW Local Load Manageru, který zajistí optimální toky a využití elektrické energie.





Hyundai Ioniq 5

- Délka – 4635 mm
- Šířka – 1890 mm
- Výška – 1605 mm
- Rozvor – 3000 mm
- Kufr – 497 l + 50 l
- Hmotnost – 2090 kg
- Výkon – 168 kW (229 k)
- Točivý moment – 350 Nm
- Kapacita baterie – 77,4 kWh
- Dojezd – 507 km
- Maximální rychlost – 185 km/h
- Zrychlení 0–100 km/h – 7,3 s
- Základní cena – 1 339 990 Kč



Prostor pro zavazadla je spíše průměrný, zadní kufr je poměrně mělký (nahore). Testované provedení se silnější baterií a pohonem zadních kol prokázalo příznivou spotřebu energie. Ta se po týdnu zkoušek usadila na 16,8 kWh/100 kilometrů.

Foto: Jakub Stehlík

čas strávený u stojanu patří k tomu nejpříjemnějšímu, co lze během dne zažít.

Interiér Ioniq 5 působí moderně navzdory relativně velkému počtu tlačítek na střední palubní desce. Z pohledu bezpečnosti je ale právě takové řešení výhrou, ovládání nejdůležitějších funkcí nenutí řidiče scrollovat v menu hlavního displeje, což by zbytečně odvádělo jeho pozornost od dění na silnici. Také díky tlačítkům se lze v menu palubního počítače rychle zorientovat, aniž by bylo nutné vyhledat návod k obsluze.

Kamery místo zrcátek

V nejvyšší výbavě Style Premium najdeme třeba head-up displej s funkcí rozšířené reality, který promítá důležité jízdní informace na čelní sklo, včetně navigačních šipek. Ke zvládnutí je pořízen digitálních zpětných zrcátek, kdy řidiči místo odrazu ve skle zprostředkují dění kolem vozu kamery a displeje zabudované ve dveřích. Jednu výhodu takové řešení má – neexistuje tu mrtvý úhel a díky širokému záběru je toho na obrazovce k vidění víc, než by dokázalo zachytit běžné zrcátko.

Naučit se důvěřovat obrazu z kamer ale vyžaduje čas. Někteří řidiči si ani po několika dnech nezvyknou na fakt, že při pohledu na displeje musí sklopit oči víc, než jsou zvyklí. Obrazovky jsou totiž umístěny níž než běžná zrcátka, což při přesednutí z jiného auta zpravidla vždy přináší pocit jistého nepohodlí.

Rozhodování je o to těžší, že Hyundai nabízí kamery jako nedílnou součást balení Technology, který ale obsahuje i užitečné jízdní asistenty – třeba varování před projíždějším autem při couvání z parkovacího místa nebo autonomní nouzové brzdění. Samostatně tyto pomocníky pořídit nelze, což je ostatně pro Hy-

undai typické: výbavy jsou pevně dané a individuálních příplatků je minimum. Kromě zmíněného balení lze objednat už jen panoramatické střešní okno (25 tisíc korun) nebo příplatkový odstín karoserie, například pro Ioniq typický matný lak, který vyjde na 24 900 korun.

Větší, než vypadá

„Pětka“ je ve skutečnosti mnohem větším autem, než se jeví na fotografiích. Tomu odpovídá i velkorysý prostor v interiéru, který i díky absenci středového tunelu působí nebývale vzdušně. Na zadní sedadla se dobře usadí i nadprůměrně vysokí jedinci, unikátní je v této cenové kategorii možnost celou lavici elektricky posouvat a seřizovat i sklon opěradel. Prostor pro zavazadla je naproti tomu spíše průměrný, zadní kufr je poměrně mělký.

Z pohledu řidiče je „pětka“ hbité auto s dobře dávkovaným brzdícím účinkem a snadným ovládnutím. Podvozek je svým charakterem tvrdší a velká kola nestačí vždy beze zbytku pobrat všechny vady silnice. Trochu více citu by si zasloužil posilovač řízení, který z provozu předává řidiči relativně málo informací.

Nápadné Hyundai je v nabídce se dvěma typy baterie rozdílné kapacity, s pohonem zadních kol, ale i jako čtyřkolka se dvěma motory. Z různých kombinací baterie a pohonu se pak odvíjí výkon, který u základní varianty začíná na 170 koních, aby jich vrcholná verze nabídlá bezmála dvakrát tolik.

Testované provedení se silnější baterií a pohonem zadních kol je někde na půli cesty mezi oběma extrémy a bude vyhovovat těm, kteří preferují co nejnižší spotřebu. Ta se po týdnu zkoušek usadila na 16,8 kWh/100 kilometrů, což je dokonce o trochu méně, než udává výrobce.

Inzerce

HN062644

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



SKODA

char^gee

SKODA Financial Services

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

skoda-auto.cz



Kompletní servis



Škoda pojištění Plus od Allianz



Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění



Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh

Dojezd až 542 km

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola včetně přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu 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. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společnostmi ŠKODIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO₂: 0 g/km, spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

Ilustrativní fotografie

f /skodac

g /skodac

t /skodac

v /skodac

Coriolisův průtokoměr určený pro tankování vodíku

Firma Heinrichs Messtechnik, člen skupiny Kobold Group, je první společností na světě, která má certifikát OIML R 139/2018 pro měření hmotnostního průtoku vodíku při tankování vozidel. Jde o náročné měření průtoku paliva, které je pod velkým tlakem a z hlediska měření má nepříznivé fyzikální vlastnosti.

Měření průtoku vodíku v plnicích stanicích

Nádrže osobních vozů se nejčastěji plní tlakem 70 MPa. To proto, aby bylo dosaženo potřebné hustoty energie v palivu, nutné pro ekonomicky využitelný provoz. Teplota při plnění nesmí přesáhnout +85 °C, vyšší teploty by mohly narušit těsnost nádrže.

Firma Heinrichs Messtechnik proto optimalizovala své osvědčené Coriolisovy průtokoměry tak, aby byly schopné měřit za vysokého tlaku. Výsledkem je průtokoměr TMU-W 004 určený speciálně pro plnění vodíku.

Speciální uspořádání senzorů pro přesné výsledky

Průtokoměry pro plnicí stanice musí být co nejtenčí. Model TMU-W 004

má šířku pouhých 35 mm. Uvnitř krytu, který je přes svou štíhlost mechanicky velice odolný, jsou dvě paralelní měřicí trubice tvaru U. Při průtoku u nich dochází k fázovému posuvu jejich kmitů. Umístění senzorů bylo optimalizováno tak, aby tento fázový posuv co nejlépe zachytily. Jejich signály jsou potom analyzovány v převodníku, a výsledkem je hmotnostní průtok. Geometrie měřicích trubec (musí odolávat provoznímu tlaku 100 MPa), umístění senzorů a harmonizace s dalšími komponentami, např. polohou svorníku, který udržuje obě trubice ve stejné relativní poloze, byly pečlivě navrženy tak, že snímač je i přes silnou stěnu trubky velmi citlivý a přesný. Plně svařovaný kryt má prolisy pro zvýšení tuhosti, tím poskytuje citlivému měřicímu systému dostatečnou ochranu.

Výstupy průtokoměru

Výstupy převodníku jsou analogové (4 až 20 mA, HART), pulzní (frekvenční) nebo stavové. Uživatelé kromě průtoku získávají také informaci o teplotě média a volitelně i o jeho hustotě. To může být využito pro regulaci kompresoru, který vodík stlačuje: buď

může být zvýšen jeho výkon, nebo naopak zastaveno čerpání. Převodník je rovněž vybaven dvouřádkovým LCD displejem, který přímo zobrazuje měřenou hodnotu. Převodník je možné snadno nakonfigurovat na místě prostřednictvím čtyř tlačítek. Jimi lze nastavit výstup nebo vyvolat analýzu chyb. Převodníky jsou k dispozici ve dvou variantách: k montáži přímo na průtokoměr nebo do rozváděče.

Simulace umožňují dosáhnout vysoké přesnosti

Již bylo uvedeno, že při vývoji uplatnila firma Heinrichs Messtechnik množství různých simulačních metod. Nikoliv však jen při vývoji konstrukce, ale také při návrhu výrobních postupů a kalibrace průtokoměrů. Simulace umožnily snadno a rychle ověřit spolehlivost a přesnost snímače ve všech myslitelných podmínkách. Byly použity vysoce přesné metody simulace mechanického chování a proudění: metody konečných prvků (FEM, Finite Element Method), simulace dynamiky proudění (CFD, Computational Fluid Dynamics) a simulace interakce proudění s pevnými předměty (FSI, Fluid Structure Interaction)). Díky tomu se podařilo splnit často protichůdné požadavky na vysokou přesnost, extrémní spolehlivost a odolnost vůči vysokému tlaku měřeného plynu. Přesnost zů-

stává zachována i při změnách tlaku a teploty během plnění. Skutečnost, že TMU-W 004 nejen splnil požadavky OIML R 139/2018, ale výrazně je překročil a má třídu přesnosti 1,5 pro měření stlačeného vodíku, ukazuje, zvláště v mezinárodním srovnání, jak vynikající je tým, který průtokoměr vyvíjel.

Jedním z problémů je tankování – plnění vodíku do nádrže vozidla pod velkým tlakem (nejčastěji 70 MPa). Na rozdíl od dobíjení elektromobilů je tankování vodíku mnohem rychlejší, což je nezanedbatelná výhoda. Naproti tomu ve srovnání s tankováním běžného benzínu nebo nafty je náročnější.

Nově vyvinutý průtokoměr je již používán v plnicích stanicích.



KOBOLD Messring GmbH (reprezentativní kancelář)
Hudcova 78 c, 612 00 Brno
info.cz@kobold.com
www.kobold.com

Firemní e-mobilita komplexně a bez starostí

- Individuální přístup
- Řešení na míru vašim potřebám a plánům
- Spolehlivé technologie
- Odborná instalace

Nechte starosti na profesionálech v oboru.
Více na e-on-drive.cz



e-on
Drive

Zcela nová KONA Electric.

Live unlimited.



Vyrobena
v Nošovicích

Připravte se na vyspělé funkce, jako je Hyundai Digital Key 2 Touch, které vám umožní pohodlně zamykat a odemkat vůz pomocí vašeho chytrého telefonu. Uvnitř najdete prostorný interiér pro všechny vaše osobní věci a více pohodlí na cestách. KONA Electric vám otevírá až 514 km jízdních možností na jedno nabití. Live unlimited.

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.



8 LET
Záruka
na baterii/160 000 km

5 LET
Hyundai
Assistance



KONA Electric – kombinovaná spotřeba elektrické energie pro kapacitu akumulátoru 65,4 kWh je 16,6 kWh/100 km; kombinované emise CO₂ 0 g/km. Třída účinnosti CO₂ A (WLTP). Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.

• Debata HN

Eva Srpová
eva.srpova@economia.cz



V Česku se tváříme, že se nás elektromobilita netýká. Změny se ale dějí všude kolem

Zatímco česká veřejnost se v průzkumech stává k elektromobilům stále spíše skepticky – zejména se obává toho, jestli dojedou dostatečně daleko a kde bude možné je na cestách nabíjet –, automobilky, výrobci komponentů, energetické, a dokonce i petrolejářské společnosti už s elektromobilitou dávno počítají. „Je to zásadní téma a musíme transformaci zvládnout, abychom byli jako společnost významní i nadále. Pokud chceme průmysl dekarbonizovat a být méně závislí na fosilních zdrojích, vidíme v elektromobilitě příležitost,“ řekl v zářijové debatě Hospodářských novin o elektromobilitě Milan Šlachta, reprezentant skupiny společností Bosch v ČR a SR.

Firma je jedním z předních dodavatelů komponentů pro automobilové výrobce a čím dál víc se také přeorientovává na vývoj softwaru pro elektrické vozy i technologie do nabíjecích stanic. Šlachta přiznává, že Bosch do elektromobility investuje značné částky, přestože toto odvětví zatím, minimálně na evropském trhu, není pro firmu zdaleka ziskové.

Podobně na tom jsou ale i jiné firmy. „I my do elektromobility investujeme miliardy eur. Elektrifikace dopravy udává jasný trend do budoucna. Čisté elektrické vozy budou mít brzy v Evropě jasnou převahu v naší nabídce. Do roku 2026 představíme na trhu šest dalších bateriových vozů,“ slíbil v debatě Branislav Schvarc, koordinátor odvětví eMobility ve Škodě Auto.

K elektromobilitě postupnými kroky

Zástupci automobilového průmyslu se ale shodují v tom, že prosadit elektromobilitu není vůbec jednoduché, a to především v Česku. „Nefunguje to tak, že se zmáčkne nějaké magické tlačítko a najednou budeme uhlíkové neutrální. Je potřeba změnit svoje myšlení. Technologie, které nás k tomu dovedou, musíme zavádět postupně. Církulární ekonomika je v automobilovém sektoru velmi důležitá,“ dodal Martin Růžička, ředitel úseku pro dekarbonizaci v Orlen Unipetrol.

Společnost Orlen se připravuje na elektromobilitu několika způsoby. Na čerpacích stanicích například ve spolupráci s firmou ČEZ

postupně instaluje rychlé nabíjecí stanice. V tuto chvíli jich má v provozu 63 a ve výstavbě pokračuje. V první fázi výstavby jich chce mít v provozu 200. Ještě intenzivněji se však specializuje na vodíkovou technologii, i proto, že společnost v Litvínově vodík vyrábí. Letos tak Orlen otevřel dvě vodíkové plnicí stanice pro osobní automobily v Česku – první na pražském Barrandově, druhou v Litvínově.

Vodíkových osobních vozů je ale v Česku minimum. V prodeji jsou v podstatě jen dva vozy, Hyundai Nexa a Toyota Mirai. Vodíková technologie by mohla být v budoucnu smysluplná především v nákladní dopravě, zejména v té dálkové. „Česko se zavázalo, že vybuduje funkční síť vodíkových stanic pro nákladní automobily. Pokud se síť nezprovozní, stane se na mapě Evropy problematickým místem. Víme, že tyto vozy zatím na trhu nejsou, ale bavíme se tu o strategii na léta dopředu a bude potřeba to řešit,“ připomněl za Orlen Růžička.

Výstavba nabíjecí sítě pro bateriové elektromobily je přece jen dál. V současnosti v Česku funguje přes 4000 nabíjecích bodů od všech energetických společností. Ty se však potýkají s tím, že v provozu stále není dost elektroaut. „V Česku se můžeme pochlubit poměrně robustní infrastrukturou, ale nejsou tu ta auta, která by ji využívala. Využití našich nabíječek je 1,6 procenta a to je tristní. Víme, že časem se to zlepší, ale teď je situace taková. I když stát podporuje výstavbu stanic dotacemi, jejich provoz dotují také samy energetické firmy,“ vysvětlil Tomáš Dzurilla, ředitel útvaru elektromobilita společnosti ČEZ.

Právě výstavba funkční nabíjecí sítě pro elektromobily je jedním z nejdůležitějších milníků, které podle odborníků mohou rozhýbat trh s elektroauty. Ačkoliv se od ledna do srpna v Česku prodalo přes 4000 bateriových automobilů, což je více než za celý loňský rok, v porovnání se západními evropskými státy zaostáváme. Elektromobily se na prodejích

aut letos podílejí jen necelými třemi procenty, v Evropě je to v průměru 12 procent.

Češi mají strach

Proč jsou tedy Češi k elektrovozům stále skeptičtí, zástupci autoprávního průmyslu hodnotí víceméně shodně. „Lidé mají strach, přestože mnoho z nich nemá s elektromobily příliš velkou, nebo má dokonce nulovou zkušenost,“ myslí si Schvarc ze Škody Auto.

Podle Tomáše Dzurilly ze společnosti ČEZ je potřeba mít primárně co nejschopnější produkt. „Dnes je zásadní, aby auta jezdila dobře, nabídla dostatečný dojezd, podle mého názoru je ideální 700 kilometrů, aby to zákazníka uklidnilo, že dojede opravdu daleko. Takové vozy už teď na trh postupně přicházejí. Pro výrobce znamená transformace úkol umět takové vozy vyrobit, servisovat a obsluhovat dobíjecí síť. Pak bude život s elektromobilem zcela bezbolestný,“ dodal Dzurilla.

K tomu by ale, jak zástupci autoprávního průmyslu přiznávají, potřebovali větší podporu ze strany státu a jasná pravidla. „V tom vidím bariéru. Jako stát jsme se té změně stále nepostavili čelem. Bojíme se politicky hovořit o tom, že přechod na elektromobilitu je nutnost, ale přitom se změny dějí všude kolem. Ať se nám to líbí, nebo ne, elektromobilita je tady. To nejhorší, co se nám může stát, je, že na ni nebudeme připraveni,“ myslí si Růžička ze skupiny Orlen Unipetrol.

Pokud chceme průmysl dekarbonizovat, představuje elektromobilita příležitost.

Milan Šlachta, Bosch

Lidé mají z elektromobilů strach, přestože mnoho z nich nemá s nimi příliš velkou zkušenost.

Branislav Schvarc, Škoda Auto

Ať se nám to líbí, nebo ne, elektromobilita je tady. To nejhorší, co se nám může stát, je, že na ni nebudeme připraveni.

Martin Růžička, Orlen Unipetrol

V Česku máme poměrně robustní síť dobíjecích stanic, ale nejsou tu ta auta, která by ji využívala.

Tomáš Dzurilla, ČEZ

Martin Růžička
ředitel úseku pro dekarbonizaci v Orlen Unipetrol

Branislav Schvarc
projektový koordinátor eMobility pro český trh ve Škodě Auto

Milan Šlachta
reprezentant skupiny společností Bosch v ČR a SR

Tomáš Dzurilla
ředitel útvaru elektromobilita společnosti ČEZ



PARTNEREM DEBATY JSOU

SKODA



ORLEN Unipetrol

BOSCH

Svůj elektromobil si DOBIJTE na stanicích PRE

Dobíjecí síť jsme rozšířili po celé ČR.
Cesta za zelenější budoucnost
tak ještě nikdy nebyla jednodušší.



www.premobilita.cz

PRE

Nová doba:

Auto napájí elektřinou dům a dokáže ji poslat i zpět do sítě

Pokrok v oblasti elektromobility se dnes neomezuje pouze na zvyšování dojezdu či výkonu dobíjecích stanic. Koncept Kia Smart Charging, se kterým přišla jihokorejská automobilka Kia, má za cíl nabídnout uživatelům ještě více flexibility při dobíjení elektromobilu a snížit tak i jejich provozní náklady. Energie přitom nemusí proudit pouze směrem ze sítě do akumulátoru, ale také opačně. Elektromobil pak v podstatě funguje jako obří powerbanka, která může napájet třeba i celý dům nebo vyrovnávat výkyvy přenosové soustavy.

Jednou z novinek, se kterou přišel před třemi lety přelomový elektromobil Kia EV6, byla technologie V2L (Vehicle-to-Load, vozidlo vs. spotřebič). Díky ní je možné z akumulátoru elektromobilu napájet běžné elektrické spotřebiče od kávyvaru, ledničky, elektrického grilu přes osvětlení ve stanu až po jiný elektromobil. Nedávno představená nová vlajková loď elektrické SUV EV9 vedle této funkce nabídne další dvě technologie V2B/V2H (Vehicle-to-Building/Vehicle-to-Home, vozidlo vs. dům / vozidlo vs. domácnost) a V2G (Vehicle-to-Grid, vozidlo vs. elektrická síť).

„Technologie V2B a V2H umožní napájet dům nebo domácnost. Z vozidla se tak stane akumuláční úložiště například v kombinaci se solárními panely nebo zdroj levnější elektrické energie, kterou můžete jednoduše přemístit. EV9 ve verzi s 99,8kWh akumulátorem dokáže napájet běžnou domácnost po dobu 5 až 10 dnů,“ uvedl Jakub Řehounek, MECA Business Development Manager společnosti Kia Czech.

V2G jako prostředek stabilizace sítě

Vrcholem je pak technologie V2G, která umožňuje EV9 vracet energii přímo do energetické sítě. Má-li jeden elektromobil dost energie pro napájení jedné domácnosti, co kdyby se jich do sítě připojily tisíce? Díky technologii V2G mohou elektromobily přispět svou troškou do mlýna při přechodu na bezuhlíkovou energetiku.

Obnovitelné zdroje energie, ať již fotovoltaika, nebo větrné elektrárny, mají jednu velkou nevýhodu v podobě jejich nestability. Někdy slunce nesvítí a vítr

nefouká, ale poptávka po elektřině je stejná nebo dokonce vyšší. Proto je nutné síť stabilizovat, buď flexibilními záložními zdroji, nebo systémy pro ukládání přebytků vyrobené elektřiny. „Poskytnutím svého akumuláčního úložiště budou moci majitelé moderních elektromobilů snížit své provozní náklady. Prodej elektřiny v době, kdy je jí nedostatek a síť potřebuje stabilizovat, za ni totiž získají výhodnější cenu,“ vysvětlil J. Řehounek.

Bez dobíjecích stanic to nepůjde

Kromě rozvoje technologií pro obousměrné dobíjení nepodceňuje Kia ani rozvoj dobíjecí infrastruktury. Je si vědoma toho, že právě to je jedním z klíčových faktorů pro rychlejší rozšíření elektromobility. Jejím celosvětovou strategií je nabídnout svým zákazníkům co nejjednodušší a nejpraktičtější dobíjení, ať již doma prostřednictvím wallboxu, tak u svých prodejců či v síti veřejných dobíjecích stanic.

V rámci regionálních podniků se společnou majetkovou účastí chce Kia například do roku 2030 vybudovat 30 000 nových rychlodobíjecích míst. Pokračuje také v budování rychlodobíječek ve své dealerské síti. Pro usnadnění dobíjení u veřejných stanic svým zákazníkům nabízí aplikaci a s ní spojenou univerzální dobíjecí kartu Kia Charge. Jejím prostřednictvím mají uživatelé přístup k více než půl milionu dobíjecích míst napříč 28 evropskými zeměmi přes jedinou identifikaci. Počet dobíjecích bodů se navíc dále rozšiřuje nejen díky celoevropské partnerské spolupráci s firmami Ionity a Digital Charging Solutions (DCS), ale i díky kooperaci i s lokálními poskytovateli služeb dobíjení.



• Test

Jan Matoušek
jan.matousek@economia.cz



Francouzský šarm a elektrický pohon. Renault Megane nabízí pohodlí i efektivitu

Renault má ve své historii několik slavných jmen, mezi než bezesporu patří i Megane. Když v 90. letech nahrazoval Renault 19, představoval svými zaoblenými tvary oproti hranatému předchůdci malou revoluci. Po téměř třiceti letech prošel kompaktní Renault revolucí znovu. Nikoliv však tvarovou, ale technickou. Pátá generace s dodatečným označením E-Tech sice ztratila čárku nad prvním „e“ v názvu Megane, především má ale výhradně elektrický pohon.

S ním má Renault bohaté zkušenosti, už dekádu nabízí malý model Zoe, který patří k průkopníkům elektromobility v Evropě a dlouho byl i prodejním lídrem tohoto segmentu. Na Meganu jsou předchozí zkušenosti znát. Především řidič bude při jízdě postrádat pocit, že jsou v autě těžké baterie. Papírově je elektrický model zhruba o 300 až 400 kilo těžší než předchůdce s benzinovým motorem, nicméně to tak úplně nepůsobí.

Drívější zkušenosti se podepsaly také na příznivé spotřebě elektrické energie. Podle tabulek by si měl elektrický model říct o 16,1 kWh na sto kilometrů, my jsme se s autem vydali na více než dvoustokilometrovou jízdu z Prahy do Brna, která z naprosté většiny vedla po dálnici. Palubní systém pak na této trase ukazoval průměrnou spotřebu 16,8 kWh. To by odpovídalo zhruba 357 kilometrům na jedno nabití.

Nutno podotknout, že trasu jsme projížděli jako s jakýmkoliv jiným autem. Tedy mimo jiné se zapnutou klimatizací a v rámci dovolených rychlostních limitů. Ve městě se je možné s elektrickým Francouzem dostat i pod hodnotu 15 kWh/100 km, dlouhodobý průměr je pak mírně nad touto hranicí.

Za příznivou spotřebu vděčí Renault mimo jiné propracované aerodynamice a také synchronnímu elektromotoru s cizím buzením pohánějícímu přední kola, který nepoužívá permanentní magnety, a nedochází v něm tedy k indukčním ztrátám. Francouzi také odlehčovali, kde to jen šlo: dveře jsou hliníkové, víko kufru plastové.

Dojezd udávaný automobilkou je 450 kilometrů. V praxi této hodnoty nedosáhnete, ale dojezd kolem 350 až 370 kilometrů podle našich zkušeností dosažitelný je. Nabíjet je možné nejvýše 130 kilowatt, nabíjecí křivka ale podobně jako u dalších elektroaut postupně klesá. Z 20 na 80 procent se tak 60 kWh baterka na 75 kW nabíječe dostala asi za 40 minut. Výtku si zaslouží nabíjecí konektor v pravém předním blatníku. Ne každý kabel se k němu dostane, jednou se nám tak stalo, že jsme museli jet nabíjet jinam.

Komfort neubírají ani velká kola

Pochvalu zasluhuje jízdní komfort, který je i na dvacetipalcových kolech a pneumatikách

s relativně nízkou bočnicí velice dobrý. Na rozdíl od mnoha konkurentů tady větší kola neznamenají divoké poskakování na každé nerovnosti nebo retardéru, naopak Megane se s nimi pere statečně a klasické nerovnosti třeba na dálnici zehlí skutečně s grácií, která byla mnoha francouzským vozům vlastní už v minulosti. Pochvalu zasluhuje také řízení, které je poměrně přesné a lehké, nikoliv však přeposilované, a brzdy včetně systému rekuperace.

Na interiér si možná bude někdo muset chvíli zvykat. Pozici za volantem si asi většina řidičů najde relativně snadno, sedadla jsou pohodlná a zároveň poskytují dobré boční vedení. Možná trochu oproti předpokladům, které dává vnější design a poněkud vyšší stavba karoserie, se do auta nenesedá jako do některých SUV. Naopak se vpředu sedí docela nízko.

Horší je to vzadu, kde se sedí trochu výše. To by nutně nevedlo, ovšem navzdory na první pohled velkorysému rozvoru s délkou 2685 milimetrů je vzadu místa před kolny spíše tak akorát. Menší postavy nebo děti si pravděpodobně stěžovat nebudou, vyšší cestující by ale nějaký ten centimetr navíc především před kolny jistě ocenili. Chodidla také nelze zasunout pod přední sedačku. Nepotěší ani vysoká nákladová hrana kufru, který postrádá dvojité dno. Po sklopení sedadel tak vznikne nepříjemný schod.

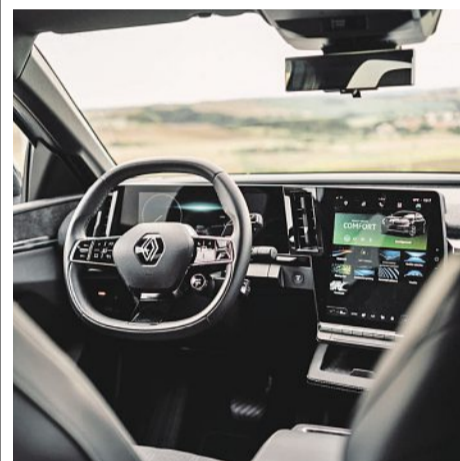
Ke cti zavazadelníku může sloužit alespoň to, že dobíjecí kabely mají své místo ve schránce pod podlahou, z udávaných 389 litrů tedy vlastně nic neubírají. Příliš nepotěší ani absence nějakého madla, pokud nemáte příplatkové elektrické otevírání víka kufru. Po stisknutí tlačítka totiž kufr otevíráte chycením hrany víka, kam nutně stéká třeba dešťová voda. Je tedy skoro jisté, že se při manipulaci s ním zašpiníte.

Až na tu cenu

Naopak pochvalu zasluhuje použití softwaru multimediálního systému od Googlu, v tomto případě především navigace, kterou znají třeba uživatelé telefonů se systémem Android. Obraz z ní je navíc možné si promítnout do virtuálního přístrojového štítu. Řidiče tak nerozptyluje pohled na dvanáctipalcový centrální displej tvořící s budíky pomyslné písmeno „L“.

Na první dojem trochu chaoticky působí změť páček pod volantem – stěrače, ovládání audia i volič převodovky mají tři nad sebou umístěné páky, další nalevo od volantu ovládá světla. Po chvíli se na to ale dá zvyknout a poměrně rychle se v nich i poslepu zorientovat.

Zvyknout si bude potřeba i na vnější design, který může na první pohled působit rozpačité. Za nějakou chvíli už ale Megane vnímáte jako elegantní auto, mnohem více než třeba konkurenční VW ID.3 či MG4. Pomáhají k tomu velká kola, volitelné dvoubarevné lakování karoserie a také přední světla s diodovými pásky ve tvaru hokejky. Od nich už



Výhradně na elektrinu Pátá generace Meganu přijíždí s elektrickým pohonem. S ním má Renault už desetileté zkušenosti a na Meganu je to znát. Pohodlný vůz s nízkou spotřebou energie je ale zlatelně dražší než nejbližší konkurence.

Foto: Simona Modrá

Renault Megane E-Tech EV60 Techno

- Délka – 4200 mm
- Šířka – 1768 mm
- Výška – 1505 mm
- Rozvor – 2685 mm
- Kufr – 389 l
- Provozní hmotnost – 1711 kg
- Výkon – 160 kW
- Točivý moment – 300 Nm
- Využitelná kapacita baterie – 60 kWh
- Udávaný dojezd – 450 km
- Maximální rychlost – 160 km/h
- Zrychlení 0-100 km/h – 7,5 s
- Cena testovaného vozu – 1 340 000 Kč

Francouzi ustupují, řešení podobné novému Scénicu nebo Cliu se dostane za nějaký čas i na Megane E-Tech. Je to škoda, stávající řešení je nám sympatičtější.

Co už tolik sympatičké není, je cena. Základní verze elektrického Meganu dosahuje 1,2 milionu korun, což je i v kontextu nedávného zlevnění Tesly Modelu 3 k hranici milionu nebo Volkswagenu ID.3 těsně pod milion, tím spíše základní cenovce MG4 za 780 tisíc, skutečně hodně. Námí testovaná verze byla sice v základní výbavě Techno, ovšem s řadou příplatkových prvků včetně navigace, dvoubarevné karoserie, prémiového audia Harman Kardon nebo samočinného parkování. Výsledná cena 1,34 milionu korun je v porovnání s konkurencí skutečně vysoká. Jinak je přítom Megane E-Tech příjemný společník jak na pravidelné pojiždění po městě, tak i občasné delší výlety.

Forum elektromobilita 2023

11.–12. října 2023

FORUM KARLÍN

6. ročník konference o současnosti
a budoucnosti bateriové a vodíkové
elektromobility



www.forumelektromobilita.cz

GENERÁLNÍ PARTNEŘI



ORLEN Unipetrol

SKODA

HLAVNÍ PARTNEŘI



HYUNDAI

e-on

KIA



PRE

vitesco
TECHNOLOGIES



VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
KÚČE A MOBILITA



DRIVALIA

amazon



BOSCH



TEPLÁRNY
BRNO

CSCARGO

IVECO

Vydrží se s novou energií



Mercedes-Benz

VOLVO

PARTNEŘI

AURESHOLDINGS
ALLIANCE | Technology | Automotive | DIGITAL



ejoin

ARVAL
BNP PARIBAS GROUP



Continental

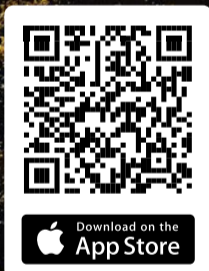
NL Netherlands



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTŘKA

Naše energie vás posouvá vpřed

S aplikací **FUTUR/E/GO** můžete svůj elektromobil dobíjet bezemisní energií na více než **600** místech po celé ČR.



FUTUR/E/GO
www.futurego.cz