

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

CZK/EUR ↗
24,360 +0,20 %

CZK/USD ↗
22,244 +0,55 %

PX ↘
1380,42 -0,52 %

FTSE ↘
7460,70 -0,37 %

DAX ↘
15966,37 -0,39 %

BTC/USD ↘
37150 -2,00 %

Studie: ÚOHS neřeší kartely

Antimonopolní úřad čelí kritice. Podle studie trestá jednoduché případy, potravinové kartely ale příliš neřeší.

Strana 3

Vše, co je třeba vědět o stávce

Mají učitelé šanci, že vláda vyhoví jejich požadavkům? Zhorší se kvalita výuky? Protesty v otázkách a odpovědích.

Strany 4 a 5

Stavitelé obřích fotovoltaik

V Rakousku postavili Greenbuddies největší solary na parkovištích, teď chystají obří projekt i v Česku.

Strany 8 a 9

Speciální příloha
Hospodářských novin



Inzerce

HN062925

Nejlepší dárek je
najít si společnou chvíli
na dobrou kávu



Vyvážená chuť z kvalitních fairtrade zrněk,
k dostání v celé síti čerpacích stanic ORLEN.

Více na orlen.cz/stop-cafe



9 770862 958320

Forum elektromobilita 2023

Děkujeme partnerům!

www.forumelektromobilita.cz

GENERÁLNÍ PARTNEŘI



HLAVNÍ PARTNEŘI



PARTNEŘI



VE SPOLUPRÁCI



ZÁŠTÍTY



MEDIÁLNÍ PARTNEŘI



■ Hospodářská soutěž

Antimonopolní úřad čelí kritice. Podle studie příliš neřeší potravinové kartely

Jan Prokeš
jan.prokes@hn.cz



Na začátku listopadu vyrazil premiér Petr Fiala (ODS) na nákup do Německa, aby zjistil, že totožné potraviny tam sežene levněji než v tuzemských supermarketech. „Budeme pokračovat v tom, co děláme v podstatě od počátku inflace. Kontrolujeme a tlačíme na výrobce a prodejce, aby nezneužívali tuto těžkou situaci. A udělám to i teď, já se s výsledky tohoto nákupu obrátím na výrobce a budu po nich chtít vysvětlení a hlavně veřejné vysvětlení,“ ujistil Fiala ve videu na sociální síti X. Příspěvek se okamžitě stal terčem kritiky i parodií.

Podle expertů by měl navíc premiér tento úkol přenechat povolanejším. Aktuální analýza expertní skupiny Frank Bold upozorňuje, že hlavní obranou proti vysokým cenám potravin či jiných produktů je zejména správně fungující trh. A ten by měl zajistit antimonopolní úřad, který však ve své roli v porovnání se zahraničními úřady zaostává.

„Mohli by na sebe vzít mnohem proaktivnější roli, navrhnout opatření, nové či lepší regulace nebo lépe definovat pravomoci pro sebe. Pokud to neudělá, tak to patrně neudělá nikdo jiný a budeme zůstat u špatných řešeních, jako je ‚tlak‘ na potravináře či obchodní řetězce,“ říká autor studie Věnek Bonuš. Společnost Frank Bold se například před deseti lety podílela na vzniku projektu Rekonstrukce státu, který se snaží bojovat proti korupci a klientelismu ve veřejné správě.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) by měl podle analýzy především pokutovat zneužití dominantního postavení na trhu, rozbít kartely nebo nepovolovat spojování konkurentů na malém trhu. Místo toho se však prý raději soustřeďuje na jednodušší a méně škodlivé praktiky, jako jsou kartelové dohody u veřejných zakázek, nebo praxi, kdy se výrobce s prodejcem dohodne na minimální ceně výrobku.

Viník zdražování potravin? Hlavně inflace

Podstatně větší aktivitu od antimonopolního úřadu čeká také hlavní ekonomka Raiffeisenbank a členka Národní ekonomické rady vlády Helena Horská: „Úřad by neměl jen čekat na podněty k prošetření. Vidím ho jako klíčovou instituci, která má v době cenových šoků prokázat důvod své existence a být právní zárukou a brzdou, která zajistí, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže.“

ÚOHS se například letos na jaře zaměřil na ceny pěti vybraných potravin, žádné problémy ale v sektorovém šetření neodhalil. „V ekonomice spatřujeme v současné době objektivní příčiny, které vedly ke zvyšování cen potravin. Také řada soutěžních úřadů v zahraničí dospěla k závěru, že za růstem cen stojí především inflace, a nikoliv zvýšená míra protisoutěžního jednání,“ hájí výsledky mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda.

S tím souhlasí i někteří oslovení ekonomové. „Analýza Frank Bold je obecně účelová, nechápe inflační procesy a snaží se najít viníka cen

potravin jinde, než skutečně je. Vysoký růst cen potravin nemá viníky v proradných agrobarenech, výrobcích potravin či nenasatných obchodních řetězcích, ale viníkem je inflace,“ tvrdí například Martin Slaný, hlavní ekonom investiční skupiny DRFG. Zároveň však souhlasí s tím, že by antimonopolní úřad měl být ve své činnosti aktivnější.

Hlavní ekonom J&T Banky Petr Sklenář upozorňuje na to, že tuzemský růst cen potravin v posledních dvou letech nijak zvlášť nevybočuje z toho, jak za stejnou dobu podražily potraviny v ostatních evropských státech. „Na podzim loňského roku byl u nás růst cen potravin i 25 procent ve srovnání s předchozím rokem, letos ale rychle zpomalil a výsledek za říjen je u nás

meziroční nárůst o čtyři procenta, což je nejnižší nárůst cen potravin v celé EU,“ uvádí Sklenář.

Šetření celého potravinářského řetězce od zemědělců přes zpracovatele až po maloobchodní řetězce trvalo letos antimonopolnímu úřadu od března do května. Advokát a expert na soutěžní právo Robert Neruda však upozorňuje, že hlubší a důkladnější analýzy vybraných odvětví běžně zaberou i rok a půl. „Úřad se to zřejmě na nějaké politické zadání rozhodl uspišit. V zásadě to tedy nemohlo dopadnout jinak,“ míní Neruda, který v minulosti sám působil ve vedení úřadu.

Nefunkční konkurenční prostředí

„Je to promarněná šance, kdyby měli víc času, mohli jít víc do hloubky a třeba by výsledkem mohlo být oznámení, že do budoucna v odvětví žádnou další fúzi nepovolí,“ říká Neruda. „V obecnější rovině je z komunikace ÚOHS kolem sektorových šetření cítit spíše defenzivní přístup, tedy ověření a vysvětlení, že úřad nemůže nic dělat a vše je v pořádku, případně že by konat měli jiní,“ dodává autor aktuální analýzy Bonuš.

Zaměření na náročnější hloubkové analýzy problematických odvětví by od antimonopolního úřadu uvítala také spotřebitelská organizace dTest. „V uplynulých letech jsme mohli od představitelů byznysu, zejména v oboru potravinářství slyšet katastrofické vize ohledně rozkladu jejich podnikání z důvodu různých vnějších vlivů, abychom následně zaznamenali nejen jejich rekordní tržby, ale i zisky,“ tvrdí vedoucí právního oddělení dTestu Petr Šmelhaus.

ské soutěže. „V takovém případě by mohl obě agendy vést expert na dané téma, pro kterého by bylo jednodušší menší a kompaktnější úřad urdit,“ zmiňuje analýza.

Dalším doporučením je vznik skupiny nezávislých expertů, která by antimonopolnímu úřadu poskytovala odbornou oponenturu. Taková praxe je prý v jiných evropských státech běžná.

Advokát společnosti Rowan Legal Jan Měkota ale upozorňuje, že problémem může být i nedostatek financí na chod antimonopolního úřadu: „Tato instituce má ve své činnosti nepochybně rezervy. Dlouhodobě však zastávám názor, že příčinou nedostatečné celkové aktivity je zejména podfinancování sekce hospodářské soutěže ÚOHS a jeho omezené možnosti, jak přilákat a adekvátně zaplatit více špičkových odborníků v oblasti práva hospodářské soutěže.“

Sám úřad tvrdí, že do budoucna své fungování změní. „Vedení se hodlá soustředit na velké soutěžitele a případy a ukládat podstatně tvrdší sankce za nejzávažnější horizontální kartely,“ tvrdí Švanda. V nejbližších měsících se chce zaměřit na firmy podnikající v odpadovém hospodářství.

Podle mluvčího samotného úřadu to však neznamená, že by jeho dosavadní koncepce byla chybná. „Dohody mezi výrobcem a prodejcem na minimální ceně nejsou považovány za nejzávažnější způsob porušení soutěžních pravidel a úřad jim ani tento význam nepřikládá. Přímou se však dotýkají spotřebitelů, neboť sjednocují cenovou hladinu a neumožňují



A není to ve slevě? Analýza expertní skupiny Frank Bold upozorňuje, že hlavní obranou proti vysokým cenám potravin je zejména správně fungující trh, který by měl zajistit antimonopolní úřad. Foto: Shutterstock

~
Úřad by měl pokutovat zneužití dominantního postavení, rozbít kartely nebo nepovolovat spojování konkurentů.

Právě fakt, že jednotliví hráči v potravinářství dokázali rostoucí náklady přenést na spotřebitele a ještě zvýšit své marže, svědčí podle Šmelhause o tom, že na trhu konkurenční prostředí příliš nefunguje. Podobně jsou na tom prý také telekomunikace.

Analýza společnosti Frank Bold kromě změny priorit navrhuje i další změny ve fungování antimonopolního úřadu. Podle studie by se mohl rozdělit na dvě části – jedna by měla na starosti dohled nad veřejnými zakázkami a druhá by se zabývala ochranou hospodář-

prodejčům jít s cenou pod úroveň stanovenou distributorem,“ uvádí za ÚOHS Švanda.

Neruda antimonopolní úřad dlouhodobě kritizuje kvůli tomu, že za tyto prohřešky uděluje podnikatelům velmi vysoké pokuty, často až k hranici desetin jejich obratu. I to by se však ze strany ÚOHS mohlo brzy změnit. „Úřad zcela jistě od stíhání těchto dohod neupustí, avšak hodlá adaptovat svou praxi podle aktuální judikatury správních soudů a pokuty budou ve srovnání s horizontálními kartely přiměřeně nižší,“ ujišťuje Švanda.

■ Otázky a odpovědi

Pondělní stávka – fakta vs. proklamace. Jak škrty ohrožují výuku vašich dětí?

Markéta Hronová, Martin Ťopek
autori@hn.cz



Do pondělní stávky se podle odborů zapojilo 75 procent škol, napříč země ale stávkovali i zaměstnanci řady dalších odvětví. Podle politologů by vláda měla tyto dvě skupiny od sebe oddělit. „Zatímco stávka odborářů mimo školství je do jisté míry politickou stávkou voličů, kteří jinak podporují opoziční hnutí ANO, argumenty školských odborů lze považovat za relevantní a vidím tam prostor k dialogu,“ míní například politolog Jiří Pehe. Jak stávka nakonec vypadala a může něco změnit? Čeho se obávají školy, proč protestují i zaměstnanci ze soukromých firem a je pravda, že na našeho učitele připadá méně žáků než na německého, jak píše ministr financí Zbyněk Stanjura? Přečtěte si otázky a odpovědi.

Proč stávkují i jiné odbory než školské?

K původně ohlášené stávce škol se záhy připojily také další odborářské svazy. Před týdnem šéf největší odborové centrály Českomoravské konfederace odborových svazů Josef Středula oznámil, že se ke stávce přidává dalších deset odborových svazů, což podle něj obnáší kolem poloviny všech odborářů. Důvodem byla podoba vládního konsolidačního balíčku, plánované zvyšování věku pro odchod do důchodu a vysoké ceny energií. Premiér Petr Fiala (ODS) však jejich aktivity přičítel pouze politickým ambicím odborářů.

Připojili se ke stávce i zaměstnanci soukromých firem?

Odboráři v soukromých firmách zdůrazňují, že účastí na stávce nejdu proti svým zaměstnavatelům, ale proti vládě. Poukazují zejména na vládní konsolidační balíček. Například na to, že omezením benefitů pro zaměstnance mohou lidé přijít i o tisíce korun měsíčně. Tak to prezentovaly například odbory ve Škoda Auto, kde v rámci protestu na dvě hodiny zastavili výrobu.

Kolik škol se do stávky zapojilo?

Podle odborů se do stávky zapojilo 74 procent škol. To je celkem 7213 škol, což jsou tři čtvrtiny mateřských, základních a středních škol. Stávku podpořily ale i některé vysoké školy. Místopředsedkyně školských odborů Markéta Seidlová to označila za největší stávku za 30 let.

V roce 2007 stávkovalo asi 5850 škol a 1500 jich podpořilo protest jiným způsobem.

Byly školy zcela zavřeny?

Většina škol, které se přihlásily ke stávce, byly skutečně zavřeny a učitelé v nich vůbec nebyli. Výjimkou byly školy, kde například zajistili dětem družinu nebo stravování. V pardubické základní škole Prodloužená se například dva učitelé odmítli stávky zúčastnit, a tak po celý den zajišťovali hlídací službu. „Nemyslím si, že je ve školství málo peněz,“ uvedl jeden z nich, učitel Tomáš Šlapák.

Proč má stávka ve školství tak masivní podporu?

Když odboráři začali plánovat stávku, jejich důvody byly hlavně nedodržení vládního slibu dát učitelům 130 procent průměrné mzdy a seškrtání peněz pro nepedagogické pracovníky, tedy kuchařky, uklízečky a školníky. Tehdy ještě tak velkou podporu neměli. Mezitím ministr školství Mikuláš Bek (STAN) oznámil, že školám pošle méně peněz za odučené hodiny. Když si ředitelé spočítali, kolik by museli ušetřit, zjistili, že takový návrh reálně ohrožuje jejich výuku, a proto se rozhodli ke stávce připojit.

Škodovka nechce balíček Svou nespokojenost s vládní politikou vyjádřili také zaměstnanci Škoda Auto.
Foto: HN – Václav Vašků

Přidáváme se Ke stávce učitelů a škol se přidali také studenti. Asi tisícovka se jich sešla na Jungmannově náměstí. Studentský průvod se vydal k ministerstvu školství, cestou skandoval hesla na podporu lepšího vzdělávání.
Foto: HN – Lukáš Bíba



Proti vládě V Praze na náměstí Jana Palacha se sešlo několik stovek odborářů, aby demonstrovalo proti vládnímu úspornému balíčku.
Foto: HN – Lukáš Bíba



Naproti sněmovně Demonstrující odboráři zaplnili skoro celé Malostranské náměstí.
Foto: HN – Lukáš Bíba

Jak a kdy navrhované škrty ohrozí kvalitu výuky?

Od příštího září mají školy podle návrhu přijít až o 15 procent financí na učitele. To by znamenalo například rušení laboratorní výuky, druhého cizího jazyka nebo omezení nabídky volitelných seminářů. Někteří ředitelé by museli propustit dva, tři, někde i šest učitelů. Nejvíce utrpí školy přeplněné a také ty, které se snaží o inovativní výuku. Těm hrozí dokonce zánik. Kvůli tomu stávkou podpořilo i několik set studentů. Iniciativa Studenti pro školství uspořádala pochod k ministerstvu školství.

Škrta ministr Mikuláš Bek peníze na kuchařky, které ve školách stejně nepracují?

Je pravda, že školy často nemají obsazená všechna místa například pro kuchařky. Důvod je však podle některých ředitelů ten, že platy na těchto pozicích jsou tak nízké, že zaměstnávají už teď místo deseti kuchařek třeba osm, aby vůbec měli šanci na toto místo za nabízený plat někoho sehnat. Teď hrozí tím, že jedinou šancí, jak jim extrémně nízké platy dorovnat, bude vzít je z rozpočtu určeného pro učitele. Průměrný hrubý plat nepedagogického pracovníka ve školství byl loni 25 tisíc korun, nástupní platy jsou ještě mnohem nižší.

Přibývá učitelů ve školách neúměrně tomu, jak roste počet žáků?

Počet pedagogických pracovníků v posledních letech rostl, ale je to způsobené především nárůstem počtu asistentů pedagoga, kteří se do škol ve velkém počtu dostali až s nástupem proinkluzivního zákona. Ten je garantován jako pomoc pro všechny děti s různým typem znevýhodnění.

Stát prostě preferuje nízké daně a ve státním rozpočtu nezbývají peníze na vzdělávání.

Rostou výdaje na školství, jak tvrdí ministr Bek, nebo je to trochu jinak?

Výdaje na školství poslední tři roky nesledovaly inflaci ani růst nominálního HDP.

„Podíl výdajů na školství vzhledem k HDP už tři roky po sobě klesá a má klesat i příští rok. Stát prostě preferuje nízké daně a ve státním rozpočtu nezbývají peníze na vzdělávání,“ vysvětluje základní problém ekonom Daniel Münich.

Kritici argumentují tím, že není možné lít do školství pořád více peněz bez toho, aby se to nějak projevilo na kvalitě.

Podle Münicha jsou v efektivitě školského systému mezery – například na vesnicích je velký počet malých škol. Není potřeba je rušit, ale kdyby se sdružily do větších celků, vedl je jeden ředitel a sdílely jednoho jazykáře nebo ekonomu, určitě by to pomohlo.

Má pravdu ministr financí Zbyněk Stanjura (ODS), který poukázal na to, že v Česku vychází poměr dětí na jednoho učitele menší než v Německu?

Tato čísla se podle ekonomů zabývajících se školstvím Daniela Münicha týkají pouze středních škol. Naopak na prvním stupni základních škol je situace opačná, učitelů máme málo. Problém je tedy v rozložení učitelů. „Není ale možné vzít pedagogy z odborných škol a učilišť, kde většinou učí menší skupinky dětí, a dát je do prvních tříd. To by nefungovalo. Problém ale nejde vyřešit tím, že plošně snížíte výdaje na počet odučených hodin, jak navrhuje ministerstvo,“ upozorňuje Münich.

Způsobila stávka významnější potíže?

Centrem Prahy se v pondělí vydaly dva průvody, které dočasně omezily dopravu ve městě. První byl průvod studentů, kteří po jedenácté hodině vyrazili z Jungmannova náměstí kolem Národního divadla k ministerstvu školství. Druhý průvod organizovali odboráři, z náměstí Jana Palacha se půl hodiny po poledni shromážděný dav přesunul na Malostranské náměstí. Rodiče malých dětí pak museli v případě, že jejich škola stávkovala, zajistit hlídání nebo náhradní program pro své školáky.

Jak stávku vidí ekonomové? Chtějí odboráři jen politicky znemožnit vládu, jak tvrdí premiér Fiala?

V případech mimoškolských odborů jde podle politologů i ekonomů opravdu spíše o politickou akci opozičně smýšlejících voličů. U školských jsou argumenty pochopitelnější, míní politolog Jiří Pehe. Ministr školství podle něj ještě má možnosti k dialogu. Podle ekonomů Dominika Stroukala není správné, když někdo jen odsuzuje škrty, aniž by navrhl, kde potřebné peníze vzít. „Pokud někdo řekne:

Nestavme tolik dálnic, víc se nám vyplatí dát peníze do školství, nebo: Zvedněme daně, aby bylo na školství, jsem s tím naprosto v pohodě, i když s tím třeba nemusím souhlasit,“ říká. Z pohledu ekonomů by vláda mohla navrhnout ještě jiné změny, které by zajistily finance navíc, například návrat superhrubé mzdy, ale ty jsou politicky neprůchodné.

Může stávka ohrozit současnou vládu nebo přímo ministra školství Beka?

Podle politologa Stanislava Balíka mohou současné protesty vládu naopak posílit, pokud bude své kroky dostatečně dobře vysvětlovat. „Z jedné strany slyší, jak málo šetří a že dělá velké schodky, a když se pokusí šetřit, setkává se s velkým společenským odporem. Naopak, pokud to dokáže dostatečně vysvětlit, mohlo by ji to i posílit,“ míní Balík. Komunikace vlády podle něj není úplně špatná, i když rezervy tam vidí. Ministr Bek pouze plní vládní zadání, jeho setrvání ve funkci tak podle něj ohrožené není.

Má vláda možnosti, jak požadavkům odborů ustoupit?

Ministr školství podle Balíka nemá moc jiných možností, kde ušetřit, než na personálních nákladech. „Může tedy buď snížit platy, nebo propouštět lidi. Takže buď zvýšíte počet hodin, které musí učitelé odučit, nebo zrušíte dělení tříd,“ myslí si politolog. U ostatních odborů vláda nemá v tuto chvíli v podstatě žádné možnosti, jak stávkujícím vyhovět. Ti protestují zejména proti konsolidačnímu balíčku, který je už schválený a podepsaný prezidentem. Premiér Fiala uvedl, že neplánuje dělat žádné ústupky.

Inzerce

První v Česku: GasNet zahájil prodej bioLNG

Společnost GasNet, největší tuzemský distributor plynu a český lídr v LNG pro nákladní silniční dopravu, spustila prodej nízkoemisního zkapalněného biometanu (bioLNG). Je to poprvé v Česku, kdy mohou řidiči kamionů tankovat toto unikátní obnovitelné palivo. Ve srovnání s dieselovým motorem má bioLNG až o 95 % nižší emise oxidu uhličitého.

V Česku jezdí aktuálně okolo 70 tisíc těžkých nákladních vozidel s tradičním pohonem. BioLNG nabízí jediné skutečně dostupné a efektivní řešení, jak v tomto sektoru snížit emisní stopu i související náklady na emisní povolenky, které mají v dopravě začít platit v roce 2027. BioLNG bude možné tankovat na celkem šesti plnicích stanicích GasNetu. Aktuálně poslední dokončenou stanicí v Klecanech u Prahy otevřel společně se zástupci firmy ministr životního prostředí Petr Hladík.

Společnost GasNet se už několik let úspěšně zasazuje o rozvoj zkapalněného zemního plynu (LNG) v nákladní silniční dopravě. Svou pozici lídra firma upevnila dalším krokem, když jako první v Česku spustila prodej obnovitelné varianty tohoto paliva – zkapalněného biometanu (označovaného jako bioLNG).

„Zahájením prodeje nízkoemisního bioLNG otevíráme novou kapitolu zelené nákladní silniční dopravy na tuzemském trhu. Toto unikátní palivo představuje vrchol čisté kamionové mobility,“ říká Martin Gebauer, generální ředitel skupiny GasNet.

Plynárenství má svou zelenou budoucnost

GasNet dostal jako první v Česku biometan nejen do tuzemských plynovodů, ale taky do nádrží tahačů. Ve strategii největšího českého distributora plynu hraje zvyšování podílu obnovitelných plynů jako vodíku a biometanu zásadní roli.

Tuto cestu GasNetu potvrzuje i rating uznávané nezávislé mezinárodní agentury Sustainalytics, který v oblasti ESG zařadil skupinu GasNet mezi špičky v oboru plynárenství. V celkovém hodnocení získali čeští plynáři dosud nejlepší výsledek 14,6 bodů a v porovnání s dalšími plynárenskými podniky byl GasNet vyhodnocen jako celosvětově třetí nejlepší společnost.

Po biometanu roste poptávka

BioLNG se vyrábí ze zbytků potravin, zemědělského odpadu nebo dokonce z kalu odpadní vody. V porovnání s naftou nevypouští motor na zkapalněný plyn žádné pevné částice ani oxidy síry. Emise oxidů dusíku jsou u zkapalněného plynu nižší až o 70 % a plynové kamiony jsou tišší až o 9 dB, což je obrovská výhoda při provozu v obydlených oblastech.

„Poptávka po zelené a udržitelné dopravě už roste. BioLNG je momentálně jediným dostupným palivem, které dokáže na tento zájem efektivně odpovědět. Není to přitom jen věcí logistických společností, ale hlavně těch, kteří si u nich přepravu svého zboží objednávají. Právě oni mají s ohledem na své ESG strategie a cíle odpovědného podnikání zájem snižovat svou emisní stopu,“ vysvětluje Thomas Merker, finanční ředitel skupiny GasNet.



BioLNG: ekologické a ekonomické řešení

Aby celá Evropa včetně ČR dokázala plnit emisní cíle, zavádí se řada nástrojů, které mají dekarbonizaci urychlit.

Od roku 2027 to bude například zavedení emisních povolenek právě v dopravě (EU ETS2). Počáteční cena emisní povolenky byla stanovena na 45 eur za tunu CO₂. Podle kalkulací GasNetu zatíží toto opatření silniční nákladní dopravu v České republice dodatečnými náklady ve výši cca 8 miliard korun za rok. „Jsou to náklady navíc, které bude muset nést česká ekonomika, a které povedou ke zhoršení její konkurenceschopnosti. Pokud začneme systematicky obměňovat portfolio kamionů v těžké silniční dopravě už nyní, můžeme tyto vícenáklady výrazně omezit,“ doplňuje Thomas Merker.

BioLNG na šesti místech v Česku

Infrastruktura GasNetu, kde je možné tankovat bioLNG, se nachází v blízkosti klíčových dopravních tepen České republiky. Plně v provozu je pět LNG plnicek a stojí v Mladé Boleslavi (dálnice D10), Nýřanech (dálnice D5), Jažlovicích (dálnice D1), Kaplici (budoucí dálnice D3) a Klecanech (D8). Šestou stanicí staví GasNet v Hradci Králové.

LNG.CZ

Justice

„Osmitisícová“ korupční kauza na Praze 1 je v troskách. Exradního i firmy JCDecaux se zastal Nejvyšší soud

Marek Pokorný
marek.pokorny@hn.cz



Obvodní soud pro Prahu 1 tento týden definitivně očistil bývalého radního Prahy 1 Michala Valenta (ODS), reklamní firmu JCDecaux a jejího tehdejšího obchodního ředitele Tomáše Tenzera. Stíhání byli pro údajnou manipulaci s veřejnou zakázkou v souvislosti s pronájmem reklamních ploch v centru metropole.

Případ, v němž šlo o pouhých osm tisíc korun, soudy řešily takřka šest let. A již před dvěma lety vynesly odsuzující rozsudky. Ty ale před dvěma měsíci zrušil Nejvyšší soud. Podle něj se vytýkaného trestného činu – zjednáání výhody při zadání veřejné zakázky – nemohli odsouzení vůbec dopustit.

Podle obžaloby Valenta Tenzerovi v létě 2016 prozradil, kolik nabídla konkurenční firma AWK za roční pronájem čtyř takzvaných citylightů ve vestibulu metra Staroměstská. Tenzerova firma ale nabídla o osm tisíc víc, a městská část tak zrušila původní záměr pronájmu, do něhož se přihlásila právě pouze AWK. Radnice pak vypsalá nový záměr a v něm už čerstvá nabídka JCDecaux ve výši 68 tisíc korun oproti konkurenci uspěla.

Policie se o zakázku začala zajímat, když vyšetřovala jiný korupční případ kolem radnice Prahy 1 a zaznamenala přítom komunikaci mezi Valentou a Tenzerem. Obvodní soud pro Prahu 1 nejdříve vynesl zprošťující rozsudek – a stejně jako nyní Nejvyšší soud došel k tomu, že nešlo o veřejnou soutěž. Odvolací Městský soud v Praze mu případ vrátil k novému projednání a napodruhé pak Obvodní

soud pro Prahu 1 uznal všechny vinými. Valentovi a JCDecaux uložil peněžité trest po 300 tisících korunách, Tenzerovi pak sto tisíc. Odvolací soud verdikt potvrdil, pokutu jen snížil každému na padesát tisíc korun.

Po zásahu Nejvyššího soudu musel ale prvoinstanční soud dvojici mužů i firmu opět zprostit. Během pondělního jednání to navrhl i sám státní zástupce Jan Lelek. „Názor Nejvyššího soudu je jednoznačný a pro nás závazný. Jsem povinen navrhnout zproštění,“ konstatoval a avizoval, že se i vzdá práva na odvolání. Současně ale poukázal na to, že s verdiktem nesouhlasí: „Mám za to, že soud některé věci, které byly pro posouzení této věci klíčové, přehlédl či marginalizoval.“ Nesouhlasil například s právním názorem, že se nejednalo o veřejnou zakázku.

Právě v tom je podstata kauzy a hlavní důvod, proč Nejvyšší soud odsuzující verdikty zrušil. Tím, že podle něj o veřejnou zakázku nešlo, totiž trojici ani nebylo možné za trestný čin související s veřejnou soutěží odsoudit. Nejvyšší soud argumentoval tím, že mimo režim veřejné zakázky není porušením transparentního nakládání s majetkem obce, když ta o již obdržení nabídkách informuje jiné zájemce.

Zrušením původního záměru v okamžiku vyšší nabídky JCDecaux podle soudu radní nijak nepochybili. Obec na tom naopak vydělala. „Zachovali se jako řádní hospodáři, hájící záměr obce,“ uvedl na adresu radních Nejvyšší soud s tím, že AWK nic nebránilo, aby se městské části

zeptala, proč její první nabídka nebyla akceptována.

Kauza stála mezitím křeslo i šéfu pirátského zastupitelského klubu na pražském magistrátu Michaelu Krausovou. Během předchozího soudního projednávání se totiž ve veřejném prostoru objevily řadu měsíců staré fotografie, které ji zachytily, jak vystupuje z Tenzerova auta.

Tenzer je současně příznivec Pirátů a kandidoval za ně v čtyřtisícové městské části Praha-Vinoř. Krausová čelila kritice, že coby politička strany postavené na transparentnosti nezanesla setkání se stíhaným Tenzerem

do veřejného registru schůzek. Politička, která je partnerkou pirátského poslance Jakuba Michálka, z funkce odstoupila před třemi lety.

O zakázku radnice první městské části se začala policie zajímat na podzim roku 2016 kvůli podezření, že někteří lidé spjatí s radnicí inkasují statisícové úplatky za to, že zařídí výhodný pronájem jejich prostor. A nasadila také odposlechy, které zachytily i Valentu s Tenzerem.

V únoru 2017 pak policie spustila velký záťah a zadržela tehdejšího šéfa ODS na Praze 1 a předsedu finančního výboru zastupitelstva Martina Skálu

a další tři lidi. Skála během řízení zemřel, další obžalovaný Petr Tomaj uzavřel dohodu o vině a trestu a zaplatil 250 tisíc korun, zbylí dva dostali pravomocně peněžité tresty. Valentovu kauzu soud projednával odděleně.

Sám Valenta byl s dalšími třemi desítkami zastupitelů Prahy 1 stíhán i za to, že prodejem obecních bytů pod cenou způsobili městské části škodu 32 milionů korun. Soud je ale letos v září všechny zprostil obžaloby. Ve sporu šlo zejména o bitvu posudků policie a obhajoby o to, jakou měly byty hodnotu. Soud se nakonec přiklonil na stranu obžalovaných.



Komunální politika před soudem Bývalý radní Prahy 1 Michal Valenta (vpravo) spolu se svým obhájcem u jednoho ze soudních jednání. Pondělního osvobození se ale neúčastnil. Foto: HN – Marek Pokorný

Duševní zdraví

Třetina Čechů je na pokraji vyhoření. Firmy to často neřeší

Kristýna Matějková
kristyna.matejkova@hn.cz



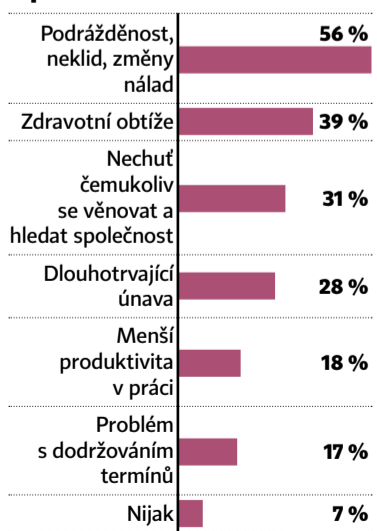
Jako velkou melancholii či trdomyslnost lze přeložit termín great gloom, kterým se označuje momentální stav zaměstnanců firem po celém světě. A není to jen dozvuk pandemie. Ačkoli měla nálada lidí klesavou tendenci už od příchodu covidu, letošek byl od té doby nejhorším. Okolo třetiny Čechů je na pokraji vyhoření. Firmy to však mnohdy neřeší. Duševní stav zaměstnanců přitom rozhoduje o výkonu firmy a šancích na přilákání dalších lidí.

Jak ukázal průzkum mezi 1600 firmami od amerického informačního systému pro personalisty BambooHR, který používají i některé české

společnosti, spadla nálada zaměstnanců od letošního ledna doteď desetkrát rychleji než v předchozích třech letech. Podle šéfa BambooHR Brady Renchera je hlavním důvodem melancholie posledních let fakt, že se v krátkém časovém úseku děje spousta událostí, které lidé doposud nezažili. Kromě pandemie jsou to vysoké ceny energií a potravin nebo válečné konflikty blízko domova.

Jedním z hlavních projevů špatného duševního stavu lidí je pracovní stres. Podle nového průzkumu neziskové organizace Nevypusť duši, jehož se účastnilo tisíc respondentů a HN jej mají k dispozici, ho 73 procent Čechů momentálně zažívá nebo někdy zažívalo do takové míry, že tento stres ovlivnil kvalitu jejich života. Nejčastěji byli kvůli němu podráždění, odmítali sociální kontakt

Jak se stres projevuje v pracovním životě lidí?



Pozn.: Respondenti mohli uvést více odpovědí. Zdroj: Nevypusť duši

nebo z toho měli zdravotní obtíže. Každý pátý pak uvedl, že má tyto pocity často. „Symptomy, na které jsme se ptali v průzkumu, jsou ty, které mohou následně vést až k syndromu vyhoření,“ doplňuje Barbora Pšeníková, ředitelka Nevypusť duši.

Přesto podle ní zdejší firmy nedělají dost pro to, aby se o duševní zdraví svých pracovníků postaraly. O psychice se běžně baví jen v sedmi procentech tuzemských podniků. Lidé si stěžují i na nedostatek benefitů spojených s péčí o duši. Například k psychologovi má od svého zaměstnavatele přístup jen malý zlomek Čechů.

Velký zájem je mezi dotázanými o různé formy volna navíc – například formou sick days, tedy plně placených volných dní z důvodů nemoci. Možnost je využít má ale jen pětina Čechů. Zaměstnanci by také oceni-

li klidně několikaměsíční neplacené volno, nabízí ho ale jen tři procenta firem. Péče o psychiku zaměstnanců je přitom podle odborníků v zájmu firem. Důsledkem stresu jsou totiž lidé v práci méně produktivní.

V některých firmách se teď začínají manažeři o duševní zdraví zajímat. „Učí se s tím pracovat a brát na to ohled. Učíme je, že to, jaký mají zaměstnanci výkon, je plně vázané na duševní zdraví. Když je mi psychicky špatně, nebudu mít takový výkon, jako když se cítím dobře,“ říká odbornice na psychologii práce Kristýna Cetkovská, která mimo jiné pracuje s lidmi ve vedoucích pozicích.

„Je tu i řada firem, které na tento benefit hledí jako na trend, který by měly následovat, protože je to téma nebo jim to může pomoci zvýšit konkurenceschopnost.“

Čerstvé DÁNSKÉ JEDLE



- ▶ Prvotřídní výběrová **kvalita**
- ▶ Garance **čerstvosti**
- ▶ **Dokonalý vzhled**, bohatá pravidelná koruna
- ▶ **Nejoblíbenější** stromky na trhu
- ▶ Až 3 cm **dlouhé jehličky**, tmavozelené a husté
- ▶ Podmanivá **vůně lesa**
- ▶ Jedle z Dánska mají **širší kmeny**, proto udrží více živin a **déle vydrží**

VÝŠKA	TYP	CENA
100-150 cm	Premium	399 Kč
150-200 cm	Standard	599 Kč
	Premium	749 Kč
200-250 cm	Premium	999 Kč
	Exclusive	1499 Kč

Ořez stromku **ZDARMA!**

Ke **STROMKU**
navíc
VOUCHER
na vánoční ozdoby a dekorace!

Stromy na plantáži **vybírá tým odborníků** a vybraných vedoucích prodejen pod **dozorem českého dendrologa**. Označuje jen ty kusy, které splňují naše **nejpřísnější kritéria**. A přesně ty pak dodáváme do Vašich domácností.



Sněhulák
• Výška 138 cm
• 80 LED žárovek

Set
skleněných
ozdob
• 24 ks

Slevy
30-60%
na všechny

Tradiční
set ozdob
• 20 ks
• Ø jedné ozdoby
4 cm



219 Kč
145 Kč

Vonná
svíčka
• 110 g
• Ve skle
• Různé vůně



Sněhulák
• Výška
40 cm

Perníček
• Výška 36 cm



450 Kč
299 Kč

690 Kč
449 Kč

**Křišťálový
strom**
• Výška 29 cm
• 80 LED
žárovek

2690 Kč
1859 Kč

Domeček
• Výška 15 cm
• Na svíčku



260 Kč
179 Kč

Mountfield

E-SHOP

Nakupovat můžete i na www.mountfield.cz

otevřeno i v neděli

Viktor Votruba
viktor.votruba@hn.cz



Příští rok začneme v Česku zastřešovat parkoviště solárními panely

Firma Greenbuddies Aleše Spáčila a Ondřeje Vodsloně už sedm let staví fotovoltaické elektrárny. Vyrostla hlavně na zakázkách v zahraničí a blíží se k miliardovému obratu. Nyní se zaměřuje i na výstavbu takzvaných carportů a má za sebou první instalace na vodě.

Při pohledu na projekty společnosti Greenbuddies je jasné, že tihle „zelení kámoši“ mají rádi výzvy a velké věci. Česká firma specializující se na výstavbu středních a velkých fotovoltaických elektráren se může chlubit řadou prvenství a rekordů. V Česku postavila například největší střešní fotovoltaiky na pražském Kongresovém centru nebo na mladoboleslavské Škodě Auto. V Rakousku stojí za největšími solárními elektrárnami na parkovištích a v Německu se zase jako první česká firma pustila do fotovoltaik plovoucích na vodě.

Tržby společnosti každoročně rostou, příští rok mají přesáhnout jednu miliardu korun. To vše firma zvládla bez zadlužení. Rostla postupně, zakázku po zakázce. „Naším úplně původním záměrem byla výstavba solárních elektráren na Kubě. Brzy jsme ale zjistili, že je to úplná blbost,“ říkají v rozhovoru majitelé firmy Aleš Spáčil a Ondřej Vodsloně.

Pokud se nepletu, tak v tržbách byste se ještě letos mohli poprvé přehoupnout přes jednu miliardu korun. Zdoláte tuhle metu?

Spáčil: Každý rok máme dobrý. Neustále masivně rosteme. Jsme v tom vysoce nadprůměrní. Miliardového obratu však letos nedosáhneme.

Co se stalo?

Spáčil: Některé naše projekty jsme museli posunout až na příští rok kvůli zpožděním s povoleními. I tak ale budeme mít dvojnásobný obrat oproti tomu loňskému. Dosáhneme zhruba 850 milionů korun.

Které konkrétní zakázky se vám zpozdíly?

Spáčil: Nemohu být zcela konkrétní, ale mohu vám říci, že jde o zakázky na českém trhu a zdržel je povolovací proces. Jde o velké střešní elektrárny.

Vodsloně: U stavebního řízení máme nejdelší povolovací proces v Evropě. A to není problém jen fotovoltaiky, ale celého stavebnictví.

Nově máte i dceřinou firmu zaměřenou na výstavbu carportů, tedy parkovišť krytých fotovoltaickými panely. Už je stavíte?

Vodsloně: Zatím moc ne, jsme s nimi na začátku. Všechny, které jsme dosud postavili, jsou v Rakousku. Znovu tam teď budujeme vůbec největší carport v celém Rakousku. I ten, který je v Rakousku zatím největší, jsme postavili my. Spáčil: V Rakousku nemá nikdo s výstavbou carportů takovou zkušenost jako Greenbuddies. Co se týče Česka, tak tady se zatím moc nestaví, ale začne se s tím.

Vy už nějaký carport v Česku chystáte?

Spáčil: Ano, ale je zatím ve fázi studií. Realizovat by se mohl v prvním čtvrtletí příštího roku.

Vodsloně: Příležitostí na výstavbu carportů je víc. Pracujeme také na jednom opravdu velkém parkovišti. I tam nyní připravujeme studii.

Proč už se u nás carporty nestaví ve velkém dávně? Parkovacích ploch, kde by mohly být, je tu spousta.

Spáčil: Firmy dnes raději staví na střeších nebo na polích. Jeden megawatt instalovaného výkonu carportu vyjde zhruba o 40 procent draž než jeden megawatt střešní fotovoltaiky. U carportu musíte budovat poměrně vysoké a robustní konstrukce. Musí pod nimi parkovat auta a chodit lidé. Logicky jsou tedy dražší. Pokud stát opravdu chce, aby se začaly fotovoltaiky víc stavět i na parkovištích, měl by je víc podporovat.

~
Nebojíme se velkých projektů, zároveň jsme ale opatrní. Například nikdy nenabíráme víc zakázek, než jsme schopni udělat. Firmu nechceme přehřát.

Proč by si carporty zasloužily větší podporu?

Vodsloně: Výhodou carportu je dvojnásobný využití země. Nezabírají zemědělskou půdu a nikomu tak nevadí. Naopak zastřešují parkoviště, tím chrání auta a lidi před vedrem či deštěm a ještě k tomu vyrábí elektřinu. To je skvělé. Výhoda také je, že carport vyrábí elektřinu přímo tam, kde se spotřebovává. Může nabíjet elektromobily, které jsou přímo pod ním.

Z toho, co říkáte, vyplývá, že je tu velký potenciál carportů. Zároveň však asi nelze čekat žádný jejich velký boom, je to tak?

Spáčil: Je to o tom, jak se to investorům vyplatí.

Mezi vašimi projekty je hodně rekordních staveb, ať už jsou to carporty, střešní fotovoltaiky nebo plovoucí sluneční elektrárna. Skoro to vypadá, že chcete mít všechno největší.

Spáčil: Nebojíme se velkých projektů, zároveň jsme ale opatrní. Například nikdy nenabíráme víc zakázek, než jsme schopni udělat. Firmu nechceme přehřát. Když se podíváte na nesnáze, které stavební firmy na trhu s fotovoltaikou měly, tak právě tohle byl častý důvod jejich problémů.

Od založení firmy jste hodně rychle rostli. Co jste dělali pro to, abyste svůj růst ustáli a nedopadli třeba jako Energetický holding Malina, který se dostal do insolvence?

Vodsloně: Máme zlatá pravidla, která dodržujeme. Naše první zásada je, že máme nulové zadlužení. Celou firmu jsme vybudovali z našeho akumulovaného zisku. Za celou dobu jsme si půjčili snad jen na jedno auto. Další pravidlo je, že nikdy netvoříme zásoby. Nemáme sklad materiálu, u kterého by hrozilo, že ho budeme obtížně prodávat. Díky nadstandardním vztahům s dodavateli všechen materiál nakupujeme, až když ho potřebujeme. Nespekulujeme na to, že jsou zrovna levné panely. Možná bychom na tom vydělali, ale je to riziko. Nakupujeme, jen když na to máme objednávku.

Spáčil: Také nenabízíme předfinancování zakázek. Zákazníci za poskytovanou službu platí průběžně. Nejsme finanční instituce ani banka.

Když krachoval Energetický holding Malina, hledal jeho majitel možného investora do své firmy snad všude. Oslovil i vás s nabídkou partnerství?

Vodsloně: Ano. Mám v telefonu několik zpráv s nabídkou, zda je nechceme koupit.

A? Zvažovali jste to aspoň chvíli?

Spáčil: Ondřej mi o těch nabídkách ani neřekl...

Vodsloně: V té době už to byla potápějící se loď. Nemělo cenu se těmi nabídkami zabývat.

Spáčil: Přešlo k nám od nich ale několik šikovných lidí.

Jak je to u vás s investory a partnery? Chtěli byste přibrat někoho do svého byznysu?

Spáčil: Obecně platí, že je více peněz než projektů. Když máte zajímavé projekty, tak investorů na ně je spousta. Připravujeme nyní development v Polsku a jednáme s celou řadou investorů. Ta jednání jsou poměrně pokročilá. Cílem je založit společnou dceřinou společnost v Polsku. Ambice tam máme na stovky megawattů.

Začátky Greenbuddies sahají do roku 2017. Snili jste už při jejím zakládání o tom, že budete mít společnost s miliardovým obratem?

Vodsloně: Nevstupovali jsme do toho s tím, že vybudujeme takhle velkou firmu. Zakládali jsme ji s představou, že se budeme orientovat na Německo. Tam jsme viděli příležitost v servisu a údržbě solárních elektráren.

Spáčil: Naším úplně původním záměrem byl development solárních elektráren na Kubě. Brzy jsme ale zjistili, že je to úplná blbost. Tak jsme se zaměřili na Německo. Věděl jsem, že v Německu je těžké sehnat servisního technika, proto mě napadlo tam vyvázet české servisní techniky. Pak jsme si však řekli, proč to neudělat ve větším a nezkusit i jiné věci. Tak jsme začali dělat střešní elektrárny. Tehdy v Německu začínal boom. Záhy jsme pokračovali dál, do Nizozemska, kde na trhu chyběly firmy stavějící solární elektrárny.

Ve všech zahraničních zemích, kde působíte, pracujete na projektech s českými montážníky a elektrikáři?

Spáčil: Převážně, česká pracovní síla ale celkem zdražila, tak spolupracujeme s lidmi z celé východní Evropy. V současné době máme k dispozici zhruba 450 lidí. Jsou to firmy, které s námi exkluzivně spolupracují mnoho let. My se staráme o operativní řízení, oni si řeší nabírání nových pracovníků a vyhazování těch špatných.

Vodsloně: Když jsme měli první zakázku, tak jsem u ní osobně chodil ve výkopech a pomáhal s montáží. Jednalo se o pět megawattovou pozemní elektrárnu. Dost jsme se u toho zapotili, ale nakonec jsme to zvládli dokončit

v termínu. Až po pár měsících jsme se pustili do střešních elektráren. Začínali jsme ve čtyřech lidech. Dodnes jsme kamarádi.

Z toho také vychází název vaší firmy? Greenbuddies, což by se dalo přeložit jako zelení kamarádi?

Vodsloně: Ano. Jsme založeni na kamarádství. Spáčil: Když se podíváte na Ondřejovu vizitku, najdete u jeho jména pozici chief finance buddy. (Aleš Spáčil je chief sales buddy – pozn. red.)

Před pár dní vláda schválila novelu zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, která by už od příštího roku měla zavést agrovoltaiku, tedy umístování fotovoltaiky na zemědělskou půdu při současném zachování zemědělské produkce. Máte už i v této oblasti připravené nějaké projekty? Čekají na agrovoltaiku investoři?

Vodsloně: Máme partnery, kteří se o to velice intenzivně zajímají. Udělali jsme k tomu několik studií. Jakmile bude agrovoltaika možná, investoři se do ní pustí a do dvou let začnou první stavby. Zatím to není možné, protože legislativa neumožňuje řádně dvojnásobné využití půdy. Abyste mohli postavit fotovoltaickou elektrárnu na zemědělské půdě, musíte většinou požádat o vyjmutí pozemku ze zemědělského půdního fondu.

Vrátí se podle vás do Česka ty velké pozemní fotovoltaické projekty, které tu vznikaly do roku 2010? Novela zákona o ochraně zemědělského půdního fondu kromě agrovoltaiky přináší také přísnější ochranu zemědělské půdy. Proto se ptám, jestli to s tímto omezením vůbec bude možné.

Vodsloně: Velké pozemní fotovoltaické elektrárny, zejména u ČEZ, Seven a jiných velkých hráčů, vznikají a připravují se. Technologie od roku 2010 velmi postoupila, co do výkonu tedy budou tyto nové elektrárny větší než ty stavěné do roku 2010, zároveň však budou na stejný výkon potřebovat menší pozemky. Dříve byly potřeba například dva hektary na jeden megawatt výkonu. Dnes stačí hektar jeden. Nepochybně se ale bude více stavět na brownfieldech a pozemcích s nižší kvalitou půdy.

Když se staví fotovoltaiky na zemědělské půdě, jaký je nyní standard jejich kotvení? Stačí pilíře konstrukce jen zatlouci do země, nebo se musí patky betonovat?

Vodsloně: Nejčastěji se takzvaně ramují, takovým beranidlem se zarazí do země. Vzniká tak 90 procent všech elektráren na zemi. Jen tam, kde je půda příliš měkká nebo příliš tvrdá, dochází k betonování nebo ke kotvení jinými sofistikovanými, ale dražšími způsoby.

V německém městě Gotha jste letos provedli takzvaný repowering, obnovu fotovoltaické elektrárny z roku 2012. Měnili jste tam na 50 tisíc starších skleněných panelů za novější. Proč tak brzy, tedy už po 10 letech provozu? U fotovoltaiky se udává životnost 25 a více let.

Spáčil: Ta technologie už zestárla. Legislativa v těchto zemích umožňuje její obnovu. Investičně se to vyplatí. Jak jsme již říkali, dnes se dělají výkonnější panely. Ze stejné plochy

~
Pokud stát opravdu chce, aby se začaly fotovoltaiky víc stavět i na parkovištích, měl by je víc podporovat.



Ondřej Vodslouň (vlevo) a Aleš Spáčil jsou kamarádi, takže když se pustili do společného byznysu s fotovoltaikou, promítli to i do názvu firmy – Greenbuddies. V překladu „Zelení kámoši“.

Foto: HN – Lukáš Bíba

díky nim můžete získat dvakrát víc energie. Výkon jednoho z těch panelů byl před 10 lety například 220 wattů. Po těch 10 letech provozu je to ještě o 10 procent méně. Vyměnit ho ale můžete za nový panel, který bude vyrábět až 400 wattů.

Děláte takových výměn víc?

Spáčil: Ano. V Itálii teď pro jeden dánský fond pracujeme na sérii osmi elektráren. Fond tam nakoupil 300 MW starých solárních elektráren a naším úkolem je z nich sundat panely, odstranit střídače, kabely i vytrhat konstrukci. Odstraníme úplně všechno. Místo toho vznikne nová elektrárna na pohyblivých konstrukcích, které budou panely naklánět podle toho,

GREENBUDDIES

▪ Společnost oficiálně vznikla v únoru 2017, kdy ji založili Aleš Spáčil a Ondřej Vodslouň. Oba majitelé následně svůj byznys přenesli do zahraničí, protože český trh v té době stagnoval. Začali v Nizozemsku a postupně se rozšířili do 17 evropských zemí.

▪ V prvním roce dosáhla firma obrátu ve výši tři milionů korun, za letošek majitelé odhadují tržby na 850 milionů korun a věří, že v roce 2024 výrazně překročí miliardu.

▪ Za uplynulých téměř sedm let Greenbuddies nainstalovali více než 2,5 milionu fotovoltaických modulů (kompletní solární panely) a jejich elektrárny překonaly celkový instalovaný výkon 1 GWp.

kde se nachází slunce. Tím investor získá dalších zhruba 25 procent výkonu.

Přesto je spousta starších elektráren, které zůstávají.

Spáčil: Obnovu nedělají všichni investoři. Někteří jsou spokojeni s tím, že mají elektrárnu amortizovanou a vyrábí jim v podstatě zdarma. Stačí, když vyměníme střídače a provedeme servis.

Co se děje s těmi panely, které vyměníte, ale ony jsou stále funkční, byť mají nižší výkon?

Spáčil: Existuje velký sekundární trh s použitým materiálem. Tyto panely se vozí do Afriky, kde si je zase postaví. Víc jim tam svítí slunce, takže panely vyrábí více elektřiny než u nás.

Jsou elektrárny, které i po 40 letech provozu vyrábí na 60 procent svého výkonu. Také už fungují recyklační linky. Z panelů lze využít skoro všechno. V těch novějších není nic toxického.

Ve které zahraniční zemi se vám nyní daří nejvíc? Je to v Německu?

Spáčil: Překvapivě je pro nás velmi silná Skandinávie. Máme tam největší střešní elektrárnu s výkonem 9 MWp (megawatt-peak – jednotka udávající maximální výkon – pozn. red.). Takovou zajímavostí navíc je, že materiál na ni jsme dopravovali vrtulníky.

Působíte v mnoha státech Evropy, v těch nejlépejších zemích, jako jsou Portugalsko, Španělsko či státy Balkánu, ale kupodivu nejste, jak je to možné?

Spáčil: Zaprvé se držíme jen v zemích EU. Jejich velkou výhodou je harmonizace práva. Například do Srbska, kde je řada příležitostí, nejdeme. A pak jsou státy jako Řecko, kde je také spousta možností rozvoje, ale není to podnikatelsky jednoduchá země, a navíc má poměrně levnou pracovní sílu, takže tam pro naše pracovníky není moc místo. To platí i pro Rumunsko, Bulharsko, Španělsko a Portugalsko. Poslední dva jmenované státy jsou navíc dost daleko. S našimi montážními týmy jezdíme z Česka.

Na které země se teď zaměříte?

Spáčil: Na Skandinávii a zejména Dánsko, kde je nejrychleji rostoucí trh. Zároveň Německo je pro nás co do objemu zakázek stále na špici.

V severním Německu jste nedávno dodělali velkou fotovoltaickou elektrárnu na vodě. To byl váš první takový projekt?

Spáčil: Ano, první. Hodně jsme se na tom naučili.

Chystáte něco na vodě i v Česku?

Vodslouň: Rádi bychom v Česku plovoucí elektrárnu postavili. Je tu jen málo firem, které s tím mají zkušenost. Možná jsme jediní. ČEZ sice jeden projekt udělal, ale to je jen malinká instalace. Určitě budeme mít zájem o pokrývání severočeských dolů, kde se s fotovoltaikami na vodě počítá. Mimo Česko připravujeme další tři projekty, a to ještě do konce tohoto roku a začátkem příštího.

Letos byste měli dosáhnout i jiného milníku, a to jednoho gigawattu instalovaného výkonu. Klapne to?

Spáčil: Fakticky vzato už to máme. Za tímto milníkem se skrývá dva a půl milionu instalovaných solárních modulů a především sedm let usilovné práce.

Inzerce

JUBILEJNÍ 30. KONCERTNÍ SEZONA 2023•2024

pkf | prague philharmonia



© Simon Fowler

A4 KREJČÍ. HUMMEL. VEIT. MENDELSSOHN
NEDĚLE 3. 12. 2023, 19.30
DVOŘÁKOVA SÍŇ RUDOLFINA

LUCIENNE RENAUDIN VARY — TRUBKA
EMMANUEL VILLAUME — DIRIGENT

IŠA KREJČÍ

Malá suita pro smyčkový orchestr
JOHANN NEPOMUK HUMMEL
Koncert pro trubku a orchestr Es dur
VÁCLAV JINDŘICH VEIT
Koncertní předehra, op. 17
FELIX MENDELSSOHN-BARTHOLDY
Symfonie č. 4 A dur „Italská“ op. 90



PKF.CZ

HN02661-3

ZA PODPORY



MINISTERSTVO KULTURY

GENERÁLNÍ PARTNER



HLAVNÍ PARTNER



GENERÁLNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

PATRON



PARTNER ORCHESTRÁNIHO CYKLU

AD VENTURES INVEST
ALONGSIDE NEXT GENERATION

■ Analýza

Ukrajinské drony naráží na ruskou elektronickou zed'. Proč Kyjev prohrává v „souboji rušiček“?

Martin Ehl
martin.ehl@hn.cz



Nedostatek dělostřelecké munice a raket se bojující Ukrajina snaží do jisté míry nahrazovat drony a z nich shazovanými bombami. Bezpilotní letouny jsou zároveň už nepostradatelnými očima vojáků. I proto Kyjev podporuje vývoj a výrobu tisíců nových dronů. Ty ale čím dál víc narážejí na překážku v podobě ruských systémů elektronického boje, tedy rušiček a vysílaček, který buď dokážou dron sestřelit, nebo nad ním převezmou kontrolu.

Podobně si už od jara lámou hlavu ukrajinští vojáci s tím, jak obejít ruské rušičky geolokačních signálů, které způsobují, že západní přesná munice a rakety s navigací GPS často míjejí cíl. Rusové se naučili rušit signál nejmodernější, přesně naváděné munice i raket ze slavných systémů HIMARS.

Vypadá to, že pokud jde o elektronický boj přímo na frontě, ruská strana má navrch. Týdeník Economist upozornil, že Rusko vývoji a nasazení těchto systémů elektronického boje věnovalo v posledních letech velké úsilí, protože si bylo vědomo potenciální technologické převahy západních armád.

Jeden ze způsobů, jak tuto převahu snížit, bylo rušit komunikační signál čím dál složitějších systémů, které využívají například sběr dat z různých čidel na různých zbraních. Že Rusko dává na rozvoj těchto systémů velký důraz, upozornila například zpráva estonského ministerstva obrany už v roce 2017.

Na ruskou sílu elektronického boje, který v případě války na Ukrajině obvykle zůstává stranou pozornosti,

upozornili už v květnu experti britského think-tanku RUSI Jack Watling a Nick Reynolds, kteří pravidelně na ukrajinské bojiště jezdí a píšou o něm analytické zprávy. „Ruský elektronický boj je velmi silný. Jeden hlavní systém je rozmístěn zhruba na každých deset kilometrů fronty,“ uvedli s tím, že to je hlavní příčina, proč ztráty ukrajinských bezpilotních letounů byly v té době zhruba deset tisíc kusů měsíčně. Tyto systémy podle Britů také dokážou dešifrovat běžně užívané ukrajinské polní vysíláčky.

Jeden takový systém může stát až desítky milionů dolarů, a je to proto ceněný a chráněný kus vojenské techniky. Ukrajina takových podle vlastních údajů zničila od začátku invaze zhruba čtyři desítky. Přesto to nestačí.

Tisíce ukrajinských operátorů dronů se každodenně pokoušejí projít elektronickou zdi, přičemž nejjednodušší je pro ruské vojáky najít a zničit ty nejlevnější drony, které i samotná Ukrajina vyrábí po tisících. Složitější vojenské drony, které mají ochranu proti rušení nebo podporu umělé inteligence, která je dokáže navést na cíle nebo provést průzkumnou trasou bez signálu GPS, jsou mnohem dražší a je jich k dispozici mnohem méně.

Systémy elektronického boje, pro něž se používá anglická zkratka EW, umožňují často i lokalizovat místo, kde sedí operátor dronu, a navést na něj například dělostřeleckou palbu. Zkušební operátor dronu je tak na obou stranách fronty velmi ceně-

ná osoba. Tato cena ještě roste s tím, že se stále častěji používají sebevražedné drony (FPV), které operátor navede přímo na cíl díky pohledu skrz kameru, která je na letícím stroji.

„Jak ukazuje válka na Ukrajině, jedním z důležitých parametrů vojenského dronu je schopnost přežít ve válečném prostředí – tedy schopnost být nezjistitelný a odolávat rušení v rámci elektronického boje. To jsou dvě klíčové věci, od nichž se odvíjí spousta dalších,“ řekl HN nedávno generál Roman Hytha, který v české armádě řídí zavádění bezpilotních prostředků.

Za jednu z pěti klíčových oblastí pro vývoj války na Ukrajině označil elek-

tronický boj i vrchní velitel ukrajinských vojsk generál Valerij Zalužnyj ve svém eseji v týdeníku Economist o tom, proč válka uvázla na mrtvém bodě. „Jedním z hlavních důvodů síly ruských systémů elektronického boje je zahájení jejich sériové výroby. Tím pádem jich mají ruské jednotky na taktické úrovni dost. I přesto, že jich od počátku agrese bylo mnoho zničeno, stále v nich mají převahu.“

Ukrajina pracuje na vývoji a výstavbě vlastního systému elektronického boje s názvem Pokrova, ale vzhledem k nedostatku surovin, technologií a výrobních závodů to jde pomalu. Ukrajinci nejčastěji používají „frankensteinské systémy“,

tedy základ starých sovětských přístrojů vylepšený o moderní západní technologie.

Ukrajínští spojenci z NATO tyto systémy nechťejí Kyjevu posílat. Jsou to technologie, na které se vztahují ta nejpřísnější vývozní omezení, a podle některých expertů je otázka, jak by obstály v přímém souboji s ruskými zbraněmi. Navíc Rusové by se mohli „naučit“, jak tyto alianční systémy pracují, a uzpůsobit na ně své zbraně a elektronická zařízení. A navíc by mohli předat technické informace o nich Číňanům, které USA považují za hlavního globálního soupeře a potenciálního protivníka ve válce o Tchaj-wan.



Na co sází Rusové Ruský systém elektronického boje Borisoglebsk-2, který vojáci připravují k boji. Foto ze Záporoží z roku 2022. Je to jedna ze součástí ruské obrany proti ukrajinským dronům. Foto: Profimedia

■ Evropská komise

Eurokomisaři opouští své posty a hledají si místa doma

Ondřej Houska
ondrej.houska@hn.cz



Brusel se vměšuje do všeho a diktuje jednotlivým členským zemím, opakuje řadu let například bývalý prezident Václav Klaus a s ním někteří další politici. Jako „Brusel“ bývá označována Evropská komise, která má pravomoc předkládat návrhy nových celoevropských pravidel a dbá na dodržování těch současných. Chování členů komise, tedy jednotlivých eurokomisařů ale ukazuje, že si rozhodně nemyslí, že jsou tak mocní, jak tvrdí jejich kritici. Právě naopak.

Každá členská země Evropské unie do komise vysílá jednoho zástupce. Ale platí, že prakticky vždy, když mají tito lidé možnost odejít do do-

mácí politiky, využijí toho. Současná Evropská komise kvůli tomu už přišla o své nejtěžší váhy – o Franse Timmermansa a Margrethe Vestagerovou. Nejnověji svůj odchod oznámila Jutta Urpilainenová, která kandiduje na finskou prezidentku.

Timmermans se vrátil do nizozemské politiky jakožto kandidát koalice socialistů a zelených na premiéra. Vestagerová se zase chce stát novou prezidentkou Evropské investiční banky, největší mezistátní banky na světě. Zatímco Timmermans z komise odešel úplně, Vestagerová své členství pozastavila do doby, než bude znám výsledek volby nové šéfkyně banky.

„Jde o důsledek toho, že vlády členských států jsou při rozhodování v EU stále tím nejsilnějším aktérem. Pozice premiéra je tak pro řadu po-

litiků atraktivnější než pozice člena Evropské komise,“ řekla HN Pavlína Janebová, ředitelka pro výzkum v Asociaci pro mezinárodní otázky.

Evropská komise své návrhy nových evropských pravidel ve většině příkladů podává proto, že jí k tomu vyzvaly členské země EU nebo europoslanci. A tyto návrhy následně začnou platit jen tehdy, když je schválí státy unie a Evropský parlament.

~
Prakticky vždy, když mají eurokomisaři možnost odejít do domácí politiky, využijí toho.

Timmermans měl v komisi jako výkonný místopředseda na starosti Green Deal, tedy Zelenou dohodu pro Evropu. Mluvil se o něm jako o druhém nevlivnějším členovi komise hned po její předsedkyni Ursule von der Leyenové. Vestagerová zase dohlížela na férovou hospodářskou soutěž, také ona zastávala pozici výkonné místopředsedkyně.

Mandát současné Evropské komise vyprší po volbách do Evropského parlamentu, které budou v červnu. Rezignace jednotlivých členů ale nejsou zapříčiněny jen tím, že jim jejich působení v Bruselu za pár měsíců skončí a hledají si nové místo – bulharská eurokomisařka Marija Gabrielová odešla už na jaře, jakmile získala možnost vstoupit do bulharské vlády. Momentálně je vicepremiérkou a ministryní zahraničí, podle

koaliční dohody se v druhé polovině funkčního období vlády stane její předsedkyní.

Gabrielová přitom měla velkou šanci na to, že by ji Bulharsko vyslalo do Evropské komise i příští rok, pokud by měla zájem. A to proto, že její strana GERB je součástí tamní vládní koalice. Příslušnost k některé z vládnoucích stran ale není podmínkou pro nominaci do Evropské komise – Timmermansa do ní v roce 2019 vyslala tehdejší nizozemská vláda navzdory tomu, že Timmermansovi socialisté byli v opozici.

Bulharsko takto vyměnilo svou zástupkyni v Evropské komisi už podruhé. Kristalina Georgiejevová odešla koncem roku 2016 z postu eurokomisařky pro rozpočet a stala se šéfkou Světové banky. Nyní stojí v čele Mezinárodního měnového fondu.

■ Energetická bezpečnost Česka

Teplárny v Česku musí udělat bolestivý skok z uhlí k plynu. A pak ještě dál, třeba na vodík

Jan Brož
jan.broz@hn.cz



Dva obdobné projekty z oblasti teplárenství se v poslední době dostaly do centra pozornosti. Skupina ČEZ dokončila jednak stavbu horkovodu z Temelína do Českých Budějovic, čímž se zajistí bezemisní teplo pro třetinu obyvatel jihočeského krajského města. A pak také brněnský zastupitel odmítl dlouho připravovaný projekt výstavby třetího kotle v městské spalovně, který by měl nahradit odpad na teplo. Skutečnost, že tím město připravilo téměř o třímiliardovou dotaci, odůvodnili právě tím, že by někdy v budoucnu mohl vzniknout i horkovod z Dukovan do Brna. „Odpadové“ teplo tak prý v Brně nebude třeba.

S využitím tepla z jaderných elektráren coby možné náhrady dnešního, z velké části fosilního tepla se do budoucna jistě počítá. Ještě více však s výhřevností vznikající při ekologické likvidaci odpadů. Případ Brna tak ukazuje, jak složitý úkol nevyhnutelná transformace tuzemského teplárenství představuje a jaké kontroverze lze očekávat.

Času přitom není nazbyt. Podle aktualizovaného národního energeticko-klimatického plánu (NEKP), který vláda schválila v říjnu a poslala k připomínkám do Bruselu, se totiž má „zcela utlumit využití uhlí pro výrobu elektřiny a tepla do roku 2033“, přičemž k výraznému snížení má dojít už v druhé polovině dvacátých let. Uhlí přitom stále zajišťuje více než polovinu dodávek pro vytápění, o něco více než čtvrtinu pak méně emisní, ale přesto fosilní zemní plyn.

Toho se má Česko podle vládních plánů zbavit do roku 2050. Zbytek dodávek dnes připadá především na obnovitelné zdroje, ale také jádro nebo ropné produkty. Během deseti let tak všechny uhelné teplárny skončí. To se zdá jako dlouhá doba, ale v energetice, kde se investice počítají na desetiletí, to je prakticky zítra.

Největší investiční akce v dějinách

Bude to operace, kterou česká energetika dlouho nezažila a která bude bolet. „Bude to největší investiční akce v dějinách českého teplárenství“, říká o chystané dekarbonizaci

výkonný ředitel Teplárenského sdružení Martin Hájek. Náklady se podle něj odhadují na 180, spíše však 200 miliard korun. Konec uhlí totiž znamená pouze nahrazení jednoho zdroje jiným, ale i celkovou modernizaci infrastruktury, rekonstrukce potrubí ve městech, a tedy rozkopané ulice po celé republice.

Aby se to celé vyplatilo, bude pravděpodobně potřeba nejen masivní investiční, ale také provozní podpora.

„Potřebovali bychom dva až tři tisíce megawattů českých teplárenských zdrojů přebudovat na plyn. To by vyžadovalo určitou formu podpory v řádu jednotek miliard, ať už investiční, nebo provozní. Dalo by se to však stihnout do roku 2030,“ nastínil v nedávném rozhovoru šéf ČEZ Daniel Beneš.

A potřeba bude také uzavřít dlouhodobé smlouvy na 15 až 20 let o odběrech tepla mezi městy a teplárenskými společnostmi. Aby totiž teplárna byla ochotna investovat do drahé stavby nových zdrojů, musí mít jistotu, že bude mít i svého odběratele a investice se jí vrátí.

Někde, především u malých odběratelů z řad rodinných domů, přitom už investice do nového potrubí nemusí dávat smysl. Pro část lidí to tak může znamenat nucený přechod na individuální vytápění.

Biomasa, odpad a zemní plyn

Jak však uhlí v teplárnách nahradit? V první řadě se počítá se samotným poklesem spotřeby tepla, a tedy i menší potřebou jeho výroby, což už se několik let děje. Podle statistik ministerstva průmyslu spotřebovaly domácnosti, průmysl a služby napojené na centrální zásobování teplem v roce 2020 necelých 83 tisíc terajoulů tepla.

Během uplynulých deseti let spotřeba poklesla o 20 tisíc terajoulů díky zateplování, zvyšování efektivity, ale i čím dál teplejším zimám či prostě skutečnosti, že mnoho domácností se od centrálního zásobování odpojilo a pořídilo si vlastní kotelnu. Spotřeba má klesat i dále. Ovšem už ne tak výrazně, úspory mají své limity. Do roku 2030 má spotřeba spadnout zhruba na 77 tisíc terajoulů a dále výrazně dolů už podle prognóz nepůjde.

Z čeho chce Česko vyrábět teplo?

(v terajoulech)

	2019	2030	2040	2050
uhlí	52 178	4696	0	0
zemní plyn	22 155	27 214	13 629	0
pevná biomasa	4601	15 178	16 778	17 832
odpad	3150	9260	6945	4630
bioplyn	538	667	1333	2000
jaderná energie	234	2499	3000	3500
tepelná čerpadla	87	90	1590	2500
elektrokotle	13	1296	2592	2592
solární termální	1	200	1300	3500
geotermální	0	1500	8500	11 000
vodík	0	200	2604	6273
biometan	0	10 019	12 960	14 000
ostatní*	4587	4693	5500	8626
celkem	87 544	77 512	76 731	76 453

* Průmyslové odpadní teplo, odpadní voda, jiné fosilní plyny, ropa.

Zdroj: MPO

NEKP počítá, že teplo Česku z krátkodobého hlediska zajistí trojice alternativních paliv. V první řadě jde o biomasu, která se už dnes na dodávkách podílí zhruba z devíti procent. Podle materiálu ministerstva průmyslu by to do roku 2030 mohlo být 14,4 procenta. „Biomasa začíná být vyčerpaná,“ připomíná však možnou potíž Hájek. Ministeruská analýza v tomto ohledu poněkud diplomatičtěji konstatuje, že se nepodařilo prokázat do roku 2030 nabídku přesahující poptávku.

Vedle biomasy stát počítá také s využitím tepla z odpadů. Význam odpadků v teplárenství se má do konce desetiletí více než zdvojnásobit a podílet se na celkových dodávkách zhruba ze sedmi procent. Tím se ale dostáváme k problémům typu Brno. Projekty spaloven naráží na odpor prakticky kdekoli, kde se objeví, nikoliv jen v jihomoravské metropoli.

Hlavní náhradou uhlí se tak v nejbližších letech stane zemní plyn. Nejedno teplárenské zařízení aktuálně chystá „plynovou“ modernizaci. „V ČEZ máme řadu projektů, které by se mohly dokončit v letech 2026 až 2029. Jsou to Dětmárovice, Prunéřov, Trmice nebo bloky v Mělníce,“ popsal Beneš.

To má dva háčky. Vzhledem k podmínkám v takzvané taxonomii musí modernizované zdroje získat stavební povolení do roku 2030. A pak také

musí být připraveny pro pozdější přechod na vodík. Takzvané hydrogen ready technologie se teprve pomalu začínají objevovat na trhu.

Vize 2050: vodík i teplo z podzemí

Vzhledem k tomu, že do Česka aktuálně neteče žádný plyn z Ruska, bude se z velké části jednat o zkapalněný LNG dodávaný skrze námořní terminály v Polsku, Německu či Nizozemsku. Ovšem nejen ten. Až třináct procent tepla má podle představ státu do konce desetiletí zajistit biometan, tedy „domácí“ zelený plyn z odpadních či zemědělských bioplynových stanic s identickým složením jako zemní plyn.

V tomto ohledu je důležité, že Evropská komise nedávno schválila provozní podporu na výrobu biometanu. Producenti tak mají v následujících 20 letech získat až 52 miliard korun formou zeleného bonusu. Otázka je, zda to bude stačit. Navzdory tomu, že jde o poměrně pokročilou technologii, je biometan stále poměrně drahý. Vedle toho čeká tuzemské teplárenství i investiční podpora. V Modernizačním fondu je pro dodavatele připraveno na transformaci celkem 87 miliard korun.

A co bude dál? Pro další desetiletí se už počítá s opětovným postupným odklonem i od emisního zemního plynu. Ten by měl nahradit třeba zmíněný vodík, který je ale teprve na úplném začátku. Společnost So-

lar Global spustila první tuzemský průmyslový elektrolyzátor na výrobu zeleného vodíku teprve před pár týdny. „Výhodou zeleného vodíku je navíc možnost výroby přímo v Česku. Naším cílem je v roce 2030 vyrobit až 32 tisíc tun vodíku,“ prohlásil při té příležitosti ministr životního prostředí Petr Hladík.

„Počítáme s tím, že nastane boom velkých průmyslových tepelných čerpadel,“ nastiňuje další vize Hájek. Potenciál podle něj a hlavně podle státních strategií má i využití geotermálního tepla. Teplé podzemní jezero zásobuje už od konce 90. let město Děčín. Teplou vodu z podzemí využívá i aquapark v Pasohlávkách a existují plány, že by jednou mohla zásobovat i jihomoravské domácnosti. I nedaleká, v zelených technologiích tradičně průkopnická Vídeň, plánuje až 200 tisíc domácností vytápnout díky podzemním zdrojům horké vody. První z několikakilometrových vrtů by ve městě nad Dunajem měl začít dodávat teplo domácnostem už v roce 2026.

Česko tak daleko ještě není a je otázka, zda geotermální energie zajistí až 14 procent tepla v roce 2050, jak to ve svých strategiích naplánovalo ministerstvo průmyslu. Zatím se tuzemské teplárenství soustřeďuje spíše plně na to, zda v šibeničním termínu zvládne přechod z uhlí na plyn.

Článek vznikl ve spolupráci se společností ČEZ.

Inzerce

Energetická bezpečnost ČR

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY



Investice do umění

Investoři mají o Muchu zájem, hlásí organizátoři z Woodu

Marek Miler

marek.miler@hn.cz



Skupina Wood & Company, která už měsíc nabízí jako kolektivní investici sbírku dobových plakátů secesního malíře Alfonse Muchy, nyní hlásí objednávky celkem za 239 milionů korun od téměř dvou tisíc lidí. Cílová částka, již organizátoři chtějí od investorů vybrat, je tak dva dny před koncem naplněna na 88 procent. To signalizuje, že dosud největší úpis umění v rámci investičního portálu Portu nejspíš skončí úspěšně.

Portu umožňuje drobným investorům zhodnocovat peníze hlavně v akciích, ale také v alternativních investicích, jako jsou historické housle, veteráni a sběratelské soubory mincí či poštovních známek. V oblasti

vytvarného umění už klienti Portu v minulosti vložili peníze do děl současných umělců nebo do prací Františka Kupky a Andyho Warhola. Největší projekt Portu v oblasti investic do umění ale prochází testem právě v těchto dnech.

Wood muchovskou sbírku nabídl ke kolektivní investici 28. října a úpis končí v úterý o půlnoci. Doprovází ho mediální kampaň na billboardech a reklamách, například v pražském metru. Průběh upisování firma zveřejňuje online: do pondělního odpoledne portál uváděl, že eviduje nákupní pokyny celkem za 237,6 milionu korun dohromady od 1948 zájemců.

Pražská investiční firma Wood sbírku děl ivančického rodáka koupila letos za nezveřejněnou částku. Čítá více než 400 artefaktů, hlavně originálních barevných litografických plakátů, včetně těch ikonických, které malíř vytvořil v Paříži pro herečku Sarah Bernhardtovou. Podle organizátorů jde o jednu z nejkomplexnějších sbírek Muchových prací, s hodnotou odhadnutou znalci na 250 až 300 milionů korun. Cílem je od investorů vybrat 270 milionů, přičemž 250 milionů korun je ocenění kolekce a zbývajících 20 milionů jsou náklady spojené s uskladněním v depozitáři, pojištěním a celkovou správou po dobu pěti let.

„Mít nyní upsáno 90 procent je úspěch, protože tato emise je největší, jakou jsme dosud na Portu Gallery měli,“ řekl HN ředitel Portu Gallery Martin Jaroš. Podle něj se dá těžko odhadnout, zda se objednávky nakonec vyšplhají na cílovou částku 270 milionů. „Pokud ne, zbytek zainvestujeme jako Wood, protože této investici věříme,“ řekl. Prodloužení termínu úpisu není v plánu, dodal.

Jaroš řekl, že nabídka oslovila drobné, retailové klienty, kteří s Portu investovali už předtím. Ti tentokrát své objednávky navýšili a průměrně investovali kolem 100 tisíc korun. Podle ředitele ale nabídka přesvědčila i movité zákazníky samotné skupiny Wood, kteří v desítkách případů zainvestovali i více než milion. Proto byla celková průměrná individuální investice 122 tisíc korun.

Sbírku původně vybudoval tenista Ivan Lendl za pomoci Muchova syna Jiřího. V roce 2013 kolekci koupil Richard Fuxa, majitel největší tuzemské firmy na venkovní reklamu BigBoard. Fuxa ji rozšířil a pak k ní přidal i různé vizuálně-hudební projekty, včetně interaktivní výstavy iMucha a hudebních show.

Portu plánuje sbírku držet tři až pět let a o prodeji nakonec rozhodnou hlasováním sami investoři. Ředitel

Portu Gallery Jaroš řekl, že sbírka po této době bude nabídnuta primárně jako celek, nejspíš nějaké instituci nebo movitému sběrateli v tuzemsku či zahraničí.

Mezitím se bude Portu Gallery o sbírku starat. Plánuje ji zvětšit a propagovat výstavami a dalšími projekty. Chce ji například rozšířit o Muchovy návrhy bankovek, známek a další artefakty. V plánu je také propagace formou dalších výstav v tuzemsku i v zahraničí. Aktuálně je část sbírky k vidění v Obecním domě v Praze do 8. března příštího roku.

O budoucím zhodnocení uměleckých investic Portu manažeri Woodu zatím nechtějí spekulovat. O výnosu rozhoduje exit, tedy prodej souborů. Exity z uměleckých investic ale má Portu stále ještě před sebou, protože první nákupy umění portál uskutečnil teprve před dvěma roky.

Komentář

Přes odlivy zisků do zahraničí ke stagnaci české ekonomiky

Martin Janíčko, MND

Nalijme si čistého vína. Současná česká ekonomika má řadu problémů. Ty se nám začínají zároveň vrstvit a je potřeba si říct, že část z nich je pochopitelně provázaná. Některé jsou novějšího rázu, jiné jsou s námi už drahnu dobu. Mezi ty dlouhodobější patří také problém odlivu zisků u zahraničních vlastníků. To se týká především bankovního sektoru (tedy zrovna žádného inovačního „Silicon Valley“), s výrazným odstupem pak následuje automobilový průmysl a telekomunikace.

Za první tři čtvrtletí tohoto roku dosáhl odliv zisků do zahraničí hodnotu zhruba 286 miliard korun, což je o 27 procent více než minulý rok a zároveň přibližně čtyři procenta našeho nominálního HDP. Hlavními důvody byly a jsou vysoká ziskovost sektorů s většinou zahraniční majetkovou účastí a částečně přirozené vysoké inflace. V této statistice jsme za Lucemburskem a Irskem třetí v celé Evropské unii.

Čistá výnosnost zahraničních investic u nás navíc dosahuje přibližně 9,6 procenta a jediné Rumunsko ji má v Evropě vyšší. Kromě toho čelíme značným transferencevým platbám, situaci, kdy typicky matka v zahraničí účtuje dceřině společnosti platby za uměle předražené (většinou konzultantské) služby. Podle některých odhadů takto do zahraničí odtéká dalších asi 500 miliard korun, byť přesnou hodnotu neznáme a ta bude patrně ještě vyšší. Skutečně zde nejde pouze o jakési „mentální cvičení“, jelikož se bavíme celkem o 800 miliardách korun v čistém vyjádření.

Vládní konsolidační balíček s vypětím všech sil do veřejných rozpočtů vrátí 150 miliard během dvou let, a navíc asi částečně zpomalí ekonomiku. Pokud bude dále naše výkonová bilance takto záporná, bude to pro ekonomiku do budoucna znamenat další stagnaci nejen z důvodu nedostatku zdrojů pro investice, ale například i na mzdy. Měřit HDP je sice hezké, ale pokud tato veličina věrně nepopisuje výkon domácí ekonomiky (lépe řečeno také objem pro ni vytvářených zdrojů), pak se jedná o měřítko zavádějící.

Je to problém, na nějž je potřeba reagovat. Místo debat o zdanění „tichého vína“ a jim podobných bychom tak měli energii věnovat něčemu, co je podstatně materiálnější. Zatím to ovšem i v naší dlouhodobé hospodářské politice, včetně politiky antimonopolního úřadu, dále spíše vypadá podle hesla „psi štěkají a karavana jede dál“.

KURZOVNÍ LÍSTEK
BCPP 27. LISTOPADU 2023

AKCIE						
Název cenného papíru	Závěrečný kurz v Kč	Změna	Objem obchodů (ks)	Objem obchodů (tis. Kč)	1 Y	Změna v %
COLT CZ	530.00	0.00%	2845	1508.12		-5.19%
ČEZ	959.00	-0.52%	125450	120319.04		17.60%
ERSTE BANK STK	875.00	-0.23%	18831	16402.66		23.14%
KOFOLA	277.00	0.00%	2874	799.16		16.88%
KOMERČNÍ BANKA	688.50	0.51%	75582	51906.51		-6.20%
MONETA MONEY BANK	91.00	-1.09%	96634	8812.40		26.39%
PHILIP MORRIS	15900.00	-0.63%	565	8983.90		-5.47%
VIENNA INSURANCE	630.00	-1.49%	174	110.02		14.75%

INDEX PX						
Název indexu	Závěrečný kurz	Denní změna %	Denní max.	Denní min.	1M změna %	6M změna %
PX	1380.91	-0.49	1389.16	1376.39	2.19	5.17

KOMODITNÍ TRHY 27. LISTOPADU 2023

POTRAVINY				OBILNINY			
Kontrakt	Cena	Předch.	Objem.obch	Kontrakt	Cena	Předch.	Objem.obch
CUKR č. 11 (surový)	CSCE	USD/lb		OVES	CBT	USD/buší	
BŘEZEŇ	27.21	26.98	40767	PROSINEC	372	373	177
KAKAO	CSCE	USD/t		PŠENICE	CBT	USD/buší	
PROSINEC	4230	4219	8	PROSINEC	530	548.75	23634
KÁVA ROBUSTA	LIFFE	USD/t		KUKURICE	CBT	USD/buší	
LEDEN	2542	2545	9008	PROSINEC	454	463.25	101122

KURZOVNÍ LÍSTEK Burzy RM-System 27. LISTOPADU 2023

AKCIE				AKCIE			
Název emise	Závěr. kurz	Změna v %	Objem obchodu v Kč	Název emise	Závěr. kurz	Změna v %	Objem obchodu v Kč
EASYSCLICK				M&T 1997	33000.0	0.00	0.0
ALPHABET (GOOGLE)	3108.0	0.42	24631.5	MCDONALDS CORP.	6278.0	0.00	0.0
APPLE INC.	4022.0	-4.19	8044.0	MERCEDES-BENZ GROU	1580.0	0.00	0.0
BEZVAVLASY	710.0	0.00	0.0	META PLATFORMS	7550.0	0.00	0.0
COLT CZ GROUP SE	535.0	1.33	169738.0	MICROSOFT CORP.	8310.0	0.00	0.0
CPFIM	13.7	-2.14	8220.0	MMICITÉ A.S.	212.0	-0.93	63000.0
ČEZ	955.5	-1.60	8826129.5	MONETA MONEY BANK	91.3	0.11	193543.5
DEUTSCHE BANK AG	268.1	6.35	24928.7	NOKIA CORP.	78.4	0.51	7839.0
DEUTSCHE TELEKOM	530.0	0.00	0.0	PHILIP MORRIS ČR A	16080.0	0.37	944500.0
EMAN	71.0	-1.39	72130.0	PILULKA LÉKÁRNY	248.0	-1.98	59240.0
ERSTE GROUP BANK A	869.0	-1.14	545529.2	VIG	629.0	-1.02	47175.0
EXXON MOBIL CORP.	2357.0	0.00	0.0	VOLKSWAGEN AG	2901.0	-0.99	93340.0
GEN DIGITAL	465.0	0.00	20925.0	OSTATNÍ			
GEVORKYAN	250.0	0.00	100000.0	E4U	184.0	1.66	920.0
INTEL CORP.	964.0	0.00	0.0	FIO BANKA 5.00/27	9925.0	-0.05	258000.0
KARO LEATHER	166.0	0.00	0.0	HOLCIM (ČESKO)	6000.0	-1.64	12000.0
KOFOLA CS	279.0	0.72	278300.0				
KOMERČNÍ BANKA	687.5	0.59	996697.0				

Burza cenných papírů Praha

POWER EXCHANGE
CENTRAL EUROPE
24. LISTOPADU 2023

Název kontraktu	Závěrečný kurz (EUR)	Změna %
BL PROSINEC 2023	103.30	-2.47
BL 1Q 2024	115.59	-0.58
BL ROK 2024	115.30	-0.16
PL PROSINEC 2023	126.17	-1.87
PL 1Q 2024	141.10	0.44
PL ROK 2024	133.92	-0.32

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

KURZOVNÍ LÍSTEK

KURZY DEVIZOVÉHO TRHU
ČESKÉ NÁRODNÍ BANKY

PLATNOST OD 27. LISTOPADU 2023
POŘADOVÉ ČÍSLO: 228

ZEMĚ	MNOŽSTVÍ	KÓD	KURZ
AUSTRÁLIE	1	AUD	14,701
BRAZÍLIE	1	BRL	4,554
BULHARSKO	1	BGN	12,454
ČÍNA	1	CNY	3,110
DÁŇSKO	1	DKK	3,267
EUROZÓNA	1	EUR	24,360
INDIE	100	INR	26,688
IZRAEL	1	ILS	5,967
JAPONSKO	100	JPY	14,956
KANADA	1	CAD	16,321
MAĎARSKO	100	HUF	6,413
MMF	1	XDR	29,604
NORSKO	1	NOK	2,086
POLSKO	1	PLN	5,588
RUMUNSKO	1	RON	4,900
ČNB přestala vyhlášovat kurz ruského rublu			
ŠVÉDSKO	1	SEK	2,133
ŠVÝCARSKO	1	CHF	25,272
THAJSKO	100	THB	63,452
TURECKO	1	TRY	0,769
USA	1	USD	22,244
V. BRITÁNIE	1	GBP	28,101

Číselné údaje ze světových trhů převzaty ze servisu agentury

The Financial and Risk business of Thomson Reuters is now Refinitiv.

REFINITIV

■ Energetika

Vyrábět zelený vodík chtějí průkopníci z Napajedel, Světlík i Unipetrol. ČEZ ho bude dovážet

Jan Brož
jan.broz@hn.cz



Před pár týdny zprovoznila skupina Solar Global v Napajedlech elektrolyzátor na výrobu zeleného vodíku. Zařízení o výkonu 250 kilowattů je prvním průmyslovým elektrolyzátor v Česku, který vyrábí bezemisní plyn ze solární elektrárny o výkonu 611 kilowattů umístěné na střeše a fasádě sídla firmy.

Zhruba stejně starý „Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu“ přitom nepočítá s tím, že by se zelený vodík tímto způsobem v Česku vyráběl ještě letos. Klíčový vládní dokument očekává vznik prvních zařízení teprve v roce 2024. V tomto ohledu skupina zakladatele Vítězslava Skopala předběhla vládní strategie. A i do budoucna s nimi plánuje minimálně držet krok. V příštím roce hodlá Solar Global zprovoznit druhé, větší zařízení o výkonu jednoho megawattu.

Byla to právě skupina Solar Global, kdo před šesti lety zprovoznil v Česku první velkokapacitní baterii.

„Máme rozjetý další projekt vodíkového elektrolyzátoru u Kolína, který bude mít výkon jednoho megawattu. S ním propojená solární elektrárna pak bude mít výkon sedm megawattů,“ nastínil plány pro HN Skopal. Zatímco elektrolyzátor v Napajedlech, včetně solárního zdroje, přišel na 38 milionů korun se zahrnutím šestnáctimilionové dotace z Modernizačního fondu, výši investice do výrazně většího kolínského projektu nedokáže Skopal ještě přesně vyčíslit. Odhaduje však, že by se mohla pohybovat okolo čtvrt miliardy korun.

Nepočítá přitom s rychlou návratností ani tím, že by elektrolyzátor hned od začátku vydělávaly. „Je to pilotní projekt a nečekám žádnou ziskovost. Je však potřeba začít. Kolem Napajedel je mnoho měst, kde by si rádi pořídili vodíkový autobus. Ale na co by jim byl, když ho nebudou mít čím plnit? Je to klasický problém slepice a vejce,“ řekl Skopal. V Napajedlech by proto brzy měla přibýt i veřejná vodíková plnička.

Spalování vodíku v zimě

Více než v dopravě však Skopal vidí potenciál vodíku jako možnosti

akumulace elektřiny a při takzvané sekundární regulaci energetických sítí. Pokud dnes solární či větrné parky vyrábí při příznivých povětrnostních podmínkách naplno, hrozí přetížení soustavy a je třeba buď zdroj odpojit, nebo elektřinu uskladnit. Krátkodobě v řádu hodin se to děje ve velkokapacitních bateriích, dlouhodobě se počítá právě s přeměnou elektřiny na vodík a jeho uskladněním v tankách. V zimě by tak bylo možné například spalovat v létě vyrobený vodík spolu se zemním plynem.

Byla to přitom právě skupina Solar Global, kdo před šesti lety zprovoznil v Česku první velkokapacitní baterii. Ta byla podle Skopala dlouho ztrátová, v současnosti ale už velmi dobře vydělává. A to právě na skutečnosti, že rozdíly ve výrobě vytvářejí i velké rozdíly v cenách. V poledne levně nakoupenou a v baterii uskladněnou elektřinu lze už za pár hodin mnohonásobně draž prodát.

Společnost Solar Global Investments, jež zastřešuje jednotlivé firmy skupiny, vykazala loni při obratu 135 milionů korun čistý zisk 71 milionů. Aktuálně provozuje solární elektrárny o výkonu 35 megawattů. V následujících dvou letech však podle Skopala při „pesimistickém“ scénáři postaví minimálně 50 megawattů nového solárního výkonu. Všechny nové zdroje budou doplněny baterií.

Podle vládního klimatického plánu by v příštím roce mohly být v provozu elektrolyzátor na výrobu obnovitelného vodíku o výkonu dva megawatty. Solar Global by tedy zajistila více než polovinu plánovaného „vodíkového“ výkonu.

Vodíkový ostrov v Michli i ČEZ

Solárníci z Napajedel však nejsou jediní, kdo chce v Česku vyrábět zelený vodík. Přeměňovat obnovitelnou elektřinu na lehký plyn plánuje například Pražská plynárenská.

Energetická společnost chystá v areálu v pražské Michli projekt komplexního vodíkového hospodářství zahrnujícího veřejnou plničku, elektrolyzátor o výkonu 240 kilowattů a fotovoltaiku.

„Realizace veřejné vodíkové plničky stanice v Praze-Michli s ostrovní výrobou zeleného vodíku vznikne do konce roku 2025. Aktuálně se zpracovává dokumentace na celý projekt vodíkového hospodářství,“ uvedl mluvčí plynárenské společnosti Miroslav Vránek. Celkové náklady vyčíslil na 90 milionů korun, přičemž 44 milionů pokryje dotace z programu Doprava a 14,4 milionu dotace z Modernizačního fondu.

Také strojírenská společnost Vítkovice Jana Světlíka plánuje v Ostravě postavit solární elektrárnu s elektrolyzátor. Sám Světlík je velkým propagátorem vodíku.



Průkopníci Solar Global Vítězslava Skopala stavěla baterie v době, kdy jim nikdo nevěřil. Ty teď dobře vydělávají. Skupina tak zkouší zopakovat úspěch s vodíkem.
Foto: Zdeněk Němec / MFDNES + LN / Profimedia

Jeho firma vybudovala v Dolních Vítkovicích první tuzemskou plničku a průmyslník si také jako první v Česku pořídil vodíkový vůz Toyota Mirai.

V úplně jiné dimenzi, než jsou výše zmiňované projekty, se však pohybují plány společnosti Orlen Unipetrol. Petrochemický podnik hodlá v průběhu následujících dvou let vybudovat v Litvínově elektrolyzátor s fotovoltaikou pro produkci zeleného vodíku.

Podle deníku EI5 má mít fotovoltaická elektrárna výkon 52 megawattů a elektrolyzátor 26 megawattů. Náklady se budou pohybovat v řádu nižších jednotek miliard korun, téměř půlmiliardová dotace je už schválena.

Stát nicméně počítá s tím, že do konce desetiletí budou v Česku fungovat elektrolyzátor s výkonem až 400 megawattů. K dosažení této mety je tedy ještě dost daleko. V malé části energetiky stále panuje vůči vodíku poměrně silná skepse. Ta pramení z drahých technologií a pak také vysoké ceny samotného zeleného vodíku. Ta je až desetinásobná oproti šedivému vodíku, tedy takovému, při jehož výrobě došlo k produkci emisí.

I stát proto předpokládá, že nemalá část vodíku se bude dovážet ze zemí, kde jsou přírodní podmínky pro výrobu z obnovitelných zdrojů příhodnější, a tedy i produkce vodíku levnější. To byl také jeden z důvodů, proč si vláda skrze ČEZ pronajala podíl ve vznikajícím LNG terminálu v německém Stade. Terminál se má ve vzdálenější budoucnosti přetřansformovat na přepravu amoniaku (čpavku), z něhož lze poté uvolnit požadovaný vodík.

Inzerce

HN02912-2

JEN DO 15. 12.

ZLEVŇUJEME
VŠECHNY
BYTY!

AŽ 1,2 MILIONU

psn.cz

PSN

■ Vstup do eurozóny

Julie Hrstková
julie.hrstkova@hn.cz

Euro stačí politikům jen jako koncept. Jinak se ho bojí

Pokud bychom měli říci, co pro české vlády představuje euro, asi by bylo nejlepší jej pojmenovat slovem koncept. Euro je skvělý „koncept“, když vláda zrovna bojuje s inflací, respektive častěji s Českou národní bankou a chce lidu vysvětlit, že bez centrální banky (tedy s eurem) by to bylo o hodně lepší. Euro je také skvělý koncept, když se vláda chce tvářit dostatečně progresivně a proevropsky – stačí říci, že je vlastně pro. Tedy někdy v budoucnu.

Euro jako koncept má také tu výhodu, že na něj nikdy, skutečně nikdy nemusí v praxi dojít. A to buď proto, že na jeho zavedení není Česká republika dostatečně připravená, nebo, jako například v posledních letech rozpočtových deficitů a vysoké inflace, nesplňujeme kritéria pro přijetí do eurozóny. A když se náhodou přihodí, že Česko vše plní a země je připravená, politici najednou zjistí, že to právě teď není vůbec výhodné.

Ideální je proto mluvit o přijetí eura v budoucím čase, a pokud už vůbec hovořit o nějakém datu, musí být dostatečně vzdálené, nejlépe v době panování jiné vlády, a také dost daleko na to, aby si to jakýkoliv volič zapamatoval. Dělá se to tak dlouho. Kdo by si dnes vzpomněl, že expremiér za ČSSD Bohuslav Sobotka v roce 2009 sliboval Euro v roce 2014. A kdo si za dalších deset let vzpomene, že dnešní vicepremiér a předseda lidovců Marian Jurečka teď věští euro v roce 2030?

Každopádně, pro politiky je daleko lepší setrvat ve fázi konceptu eura, jakési myšlenky, která se tu a tam dostane do popředí, než se eurem jako platidlem reálně zabývat.

S tímto poznáním by tedy nikoho nemělo překvapit, že i letošní rok ministerstvo financí doporučilo nestanovovat datum zavedení

eura. A to přesto, že díky konsolidačnímu balíčku bude Česká republika opět splňovat nutná kritéria. Klidně by mohla začít dělat reálné kroky k náhradě koruny jednotnou evropskou měnou, tedy například zafixovat korunu v pásmu ERM2, jak to preferují Piráti.

Paradoxně by se tato vláda dala opatrně nazvat proeurovou – s výjimkou ODS, která se na zavedení eura tváří asi jako vegetarián na dobře propečený steak. Lidovci, Piráti i TOP 09 se ale k euru hrdě hlásí. Nebude jim to ovšem nic platné, protože euro bylo problémem už při tvorbě programového prohlášení současné vlády, a proto tam také jeho zavedení není. A ostatně i ti největší političtí příznivci eura dlouhodobě upozorňují, že by jej tato vláda zavést stejně nestihla.

Politikům se nelze divit, euro v Česku stále odmítá nadpoloviční většina populace, a to dlouhodobě. Češi byli a jsou silně euroskeptičtí, a dokonce i takové události, jako je válka na Ukrajině, je nedokážou o výhodnosti jednotné měny přesvědčit. S odmítavým přesvědčením Čechů nehnulo ani zavedení eura na Slovensku, ani fakt, že se dokonce i nejoblíbenější dovolenková destinace Chorvatsko letos vzdalo své kuny a ochotně přešlo na eura.

~
Míra inflace není nutně svázaná s eurem, jak ukazuje statistika. Inflaci se daří v zemích eurozóny i mimo ni.

Abychom ale neházelí vinu na obyvatele, k euroskepticismu je nedovedly vlastní špatné zkušenosti, žádné totiž nemají. Viníkem je zcela jednoznačně dlouhodobě odmítavá rétorika politiků v čele s ODS i zástupců centrální banky, z nichž řada z líhně ODS, respektive od jeho zakladatele euroskeptika Václava Klause pochází.

Nutno ovšem dodat, že i politici, kteří by euru jinak fandili, používají poměrně nesmyslné argumenty a stejně jako jeho odpůrci je ohýbají podle toho, jak se jim to zrovna hodí. Zprvu je to tvrzení o samostatné měnové politice, která lépe chápe, jak bojovat s inflací, případně s deflací. Ano, určitě by domácí měnová politika měla odrážet realitu země více, než když vedení ECB z Frankfurtu rozhoduje o měnové politice Pobaltí. Přesvědčení o neomylné centrální bance ale paradoxně padlo s nástupem nového guvernéra centrální banky Aleše Michla, u kterého řada politiků dospěla k závěru, že by bylo lepší, aby pravomoci řízení měnové politiky přešly na Evropu. Navíc platí, že za inflaci odpovídá ČNB, ačkoli její příčinou může být (a často také je) i vláda se svojí nezodpovědnou rozpočtovou politikou.

V každém případě není míra inflace nutně svázaná s eurem, jak ukazuje statistika, podle které se inflaci daří podobně v zemích eurozóny i mimo ni.

Druhým argumentem bývají úspory. Šéf Pirátů Ivan Bartoš například letos v létě vyčíslil, že jen stabilizace kurzu v pásmu ERM2 by ušetřila dvacet až padesát miliard ročně. Není zcela jasné, jak to myslel. Celý vtip zavedení eura je kurz, v jakém se zavede. Když bude příliš silný, bude trpět průmysl, když naopak slabý, budou mít Češi oprávněný pocit, že jsou chudí a podvedeni. Ostatně Bartoš o úsporách mlu-

vil v době, kdy byla koruna vůči euru výrazně silnější, než je dnes.

Další politici argumentují tím, že když lidé uvidí, kolik daná věc stojí v eurech, budou se lépe orientovat a zvýší tlak na prodejce, aby zlevnili. Pokud ale čtvrtina Čechů jezdí na nákupy do zahraničí včetně Polska a ostatní citelně vnímají růst cen, jde národu kurzový přepočít z jakékoliv měny evidentně velmi dobře i bez zavedení eura.

Dlouhodobě po zavedení eura volá byznys. V Česku jako otevřeném, průmyslovém zemi, jejíž bohatství je založeno do značné míry na exportu výrobků do eurozóny, nedává lpění na koruně smysl. Firemní úvěry v eurech letos dlouhodobě překonávaly firemní úvěry v korunách. A celý realitní byznys mimo prodeje bytů probíhá opět v eurech, bez ohledu na to, zda jsou jeho účastníci z Česka nebo zahraničí.

I byznys nicméně dohnala politická realita. Poté, co firmy pochopily, že přijetí eura je v rámci české politiky pravděpodobně asi jako narození fialové krávy, dotlačily vládu aspoň k účetnictví v eurech, které bude možné pravděpodobně od příštího roku. Otázkou je, jak dlouho bude trvat, než začnou firmy vyvíjet tlak na to, aby mohly v eurech také vyplácet zaměstnance. Značná část mezifiremních obchodů už v jednotné měně stejně probíhá.

Euroizace ekonomiky tedy probíhá už dlouho, nyní jen nabrala na rychlosti. Přesto tato vláda euro nepřijme. A je pravděpodobné, že se nebudou chystat ani na vstup do ERM2. Pokud vůbec někdy bude mít Česko euro, nebudou na tom mít zásluhu politici. A je lhostejné, že jde výsostně o politické rozhodnutí.

(Komentář je rozšířenou verzí textu pro ČRo Plus)

■ Protivládní protest

Za stávkou je ještě něco jiného než vládní škrtací politika

Petr Honzejk
petr.honzejk@hn.cz

Máme za sebou největší sociální protest od roku 1989. Stávka, které se zúčastnily statisíce lidí, byla formulována jako protivládní protest, ale bylo za ní něco víc. Za problémy, které ji vyvolaly, může tato vláda jen omezeně. Dalo by se spíše říci, že více než o vládě protest vypověděl něco o stavu české společnosti.

Stávka byla především projevem únavy z dlouhodobých potíží. Zažíváme léta, kdy jedna rána střídá druhou. Přišel covid, desítky tisíc mrtvých, ekonomický propad. Po něm začala válka na Ukrajině, která nám sebrala iluzi věčného míru. Následovala energetická krize, zvýšení cen elektřiny a plynu, rozjela se inflace. Do toho bylo potřeba vyrovnat se s přílivem statistiků uprchlíků. A ve finále přišly vládní úspory. Společnost, která je navyklá, že by mělo být stále lépe, to všechno samozřejmě vnímá úkorně. Tři a půl roku žije ve stresu, který se nyní uvolňuje v masových protestech.

Dalším momentem je to, že 34 let po revoluci zřejmě velké části lidí došla trpělivost s věčným doháněním západní Evropy. Češi vnímají, že ač pracují stejně intenzivně jako Rakušané či Němci (nebo jsou o tom alespoň přesvědčeni), stále dostávají za svou práci výrazně nižší mzdu. Zároveň vidí, že se v těchto státech, ale třeba i v Polsku nakupuje levněji, že u sousedů jsou méně nákladné energie nebo služby mobilních operátorů.

Příčiny ponechme stranou, podstatné je, že lidé to všechno pociťují jako dlouhodobou nespravedlnost. Zatím byl relativní klid, i proto, že Češi nemají stávkování a protesty – na rozdíl třeba od Francouzů – v genech. Ale každý pohár jednou přeteče. A je možné, že se to stalo právě nyní a lidé se začnou hlasitěji ozývat a domáhat se toho, o čem jsou přesvědčeni, že jim právem náleží.

Za intenzitou protestů stojí i postupná proměna vnímání role státu. Ten je činěn stále větším množstvím lidí odpovědným de facto za vše. Šéfodborář Josef Středula na demonstraci extaticky vykřikoval, že má zprávy, že stávkující odboráři byli povzbuzováni k proti-

vládním protestům i zaměstnavateli. Středulovi to zjevně dělalo radost a dav to bral jako potvrzení oprávněnosti svého boje. Jenže nás by něco takového mělo varovat. Sociální střet jako by se už neodehrával mezi zaměstnanci a jejich zaměstnavateli. Dělicí linie se přesunula mezi zaměstnavatele a zaměstnance na straně jedné a stát na straně druhé. Jako by se zaměstnanci a zaměstnavatelé postupně sjednocovali v představě, že stát je jakýsi univerzální nevyčerpatelný zdroj bohatství, který má jedním zajišťovat všemožné benefity a druhým výrobní dotace plus levnou energii. A jestliže to stát nedělá, je za tím jistě nějaká čertovina těch, kdo zrovna vládnou. A ti zaslouží dostat na náměstích za uši. Což se nyní děje.

Samozřejmě, vše se nedá svést jen na dlouhodobé společenské pohyby. Vláda Petra Fialy má na situaci také svůj podíl. Její chybou je především to, že nedokázala pochopit míru napětí ve společnosti a chovala se mírně řečeno necitlivě. Nejde o to, že by měla rezignovat na rozpočtovou odpovědnost a neměla by šetřit. Jde o to, že nedokázala řádně vysvětlit, a to ani těm, kteří byli ochotni poslouchat,

proč je šetření tak nutné. Jak se říká v teorii vyjednávání: Dokud se mluví, tak se nestřílí. Jenže vláda jaksi zapoměla s lidmi mluvit. A oni, alespoň tedy někteří z nich, na ni začali obrazně řečeno „střílet“.

Další smutnou záležitostí, která jde za vládou, je nasměrování škrtů. Minimálně část společnosti podle průzkumů nutnost úspor uznává, ale nechápe, proč by se mělo šetřit zrovna na školství, které je investicí do budoucnosti. Ministři si zřejmě myslí, že se škrcením rozpočtu ministerstva školství zachovali principiálně, ale principiálnost a umanutost jsou dva různé pojmy.

Za stávkou a pokračujícím napětím ve společnosti je tedy kombinace několika faktorů. Únavy společnosti, rozšiřující se mentality nároku a chyb vlády. Ta působí, že sama sebe vnímá jako rozpočtového spasitele, který nespravedlivě trpí za to, že ho nikdo nechápe, a k tomu věří, že mu budoucnost dá za pravdu. Což pro praktickou politiku, která by měla stát, zvláště v kritických dobách, na citlivé komunikaci a na respektování společenské smlouvy, opravdu není příliš dobré nastavení.

■ Zdravotnictví

Martin Lobotka
autori@hn.cz



Požadavky odborů na zvýšení platů lékařů jsou dnes velmi nerealistické

Lékařské odbory a ministerstvo zdravotnictví se opět nedohodily na růstu platů. Ministerstvo navrhovalo růst platových tarifů o pět procent a základní plat lékaře od 44,6 tisíce korun (čerstvý absolvent) přes 52,4 tisíce (po zkoušce po ukončeném vzdělávání v základním kmeni) až po 65 tisíc korun (po získání specializované způsobilosti, tj. po atestaci).

Lékařské odbory trvají na tom, aby základní plat bez přesčasů činil 1,5- až trojnásobek průměrné mzdy, což při průměrné mzdě v ekonomice v prvním pololetí ve výši 45 tisíc korun znamená, že by základní plat měl být 67,5 až 135 tisíc korun. To je, pokud budeme parafrázovat klasiku, náříst, který nelze zasadit do reálného ekonomického rámce a v konfrontaci s fiskální realitou neobstojí. Proč?

Zaprvé, v České republice je dnes 45 tisíc lékařů – což je mimochodem nárůst zhruba o pět tisíc oproti roku 2013 a zhruba o 10 tisíc oproti roku 2003. Dle dat z Informačního systému o průměrném výdělků činil v 1. pololetí 2023 průměrný plat v platové sféře u lékařů specialistů necelých 105 tisíc korun. Tvoří-li odměna za přesčasy polovinu této odměny (což ale data ISPV nepotvrzují), pak je průměrný základní plat něco přes 52 tisíce. Jeho případný růst na 2,25násobek (vypočteno jako prostý průměr mezi 1,5- až trojnásobkem požadovaným odbory) by při průměrné mzdě v národním hospodářství ve výši 45 tisíc korun znamenal, že by došlo k nárůstu průměrného základního platu na 101 tisíc, tj. zhruba o 50 tisíc měsíčně. Rozpočet by takové zvýšení vyšlo na 27 miliard korun.

To ale není vše. Jelikož by samozřejmě bez dalšího zásahu (tj. bez reformy omezující počet odpracovaných hodin, narostl by tento účet dále: při zachování stávajícího počtu lékařů formou dražších přesčasů, které se odvíjejí od základní mzdy, anebo formou většího počtu lékařů (pokud by měl klesnout objem přesčasů stávajících doktorů).

Celkový účet za růst platů pro čtyři promile obyvatel by tak lehce dosáhl 45 miliard (!). To je kupříkladu více, než utratíme ročně za celý rodičovský příspěvek, a také jen o cca 10 miliard méně než měsíční důchod pro všechny české důchodce. Ministr zdravotnictví Vlastimil Válek by měl proto chtít od lékařů slyšet, jakým způsobem by měl být tento nárůst financován.

Zadruhé, jakkoliv je pochopitelné, že by lékaři, ostatně jako každý jiný zaměstnanec, chtěli (mnohem) vyšší odměnu, je potřeba při vší úctě k lékařům zmínit, že jejich odměny nejsou ze statistického pohledu odlišné od jiných pracovníků s VŠ vzděláním. Mediánová mzda vy-

sokoškolsky vzdělaného pracovníka v mzdové sféře (tj. v nestátním sektoru) činila v letošním prvním pololetí 56 tisíc korun, v platové sféře (tj. ve státním sektoru) pak 50 tisíc. V případě, že polovina odměn lékařů specialistů jsou přesčasy, znamená to, že jejich základní plat činí lehce přes 50 tisíc. To, čím se lékaři liší, jsou právě přesčasy, které jejich odměnu vychylují nad průměr jiných zaměstnanců.

Zatřetí, v případě, že by takto výrazně vzrostly odměny lékařů, lze očekávat, že by podobné požadavky vznesli další zdravotníci (v ČR je kupř. 83 tis. zdravotních sester a porodních asistentek) a další profese na výplatní pásce státu. Ostatně, to, že lékaři požadují vázat svou odměnu na průměrnou mzdu, je zjevná inspirace učitelů, jimž vláda ve stejném požadavku nedávno nesmyslně vyhověla.

Celá tato debata ale maskuje hlubší problém a tím je neefektivita našeho nereformovaného zdravotnictví. Zatímco v roce 2002 nám stačilo 350 lékařů na 100 tisíc obyvatel, o dvacet let později už jich máme 430 na 100 tisíc obyvatel. To je sice jen lehce nad průměrem EU, ale vzhledem k tomu, že objem odsloužených přesčasů za dvacet let evidentně moc neklesl, to také indikuje, že výrazně narostla poptávka po zdravotnické péči. Ano, je-li něco (zdanlivě) zdarma, využívá se to moc. Není to tedy důvod pro debatu o větším rozsahu regulačních poplatků ve zdravotnictví? Nebo má být naší cestou kontinuální přetěžování lékařů skrze (česky kreativní) porušování zákoníku práce?

Autor je hlavní analytik společnosti Conseq Investment Management

~
Při vší úctě k lékařům, jejich odměny nejsou ze statistického pohledu odlišné od jiných pracovníků s VŠ vzděláním.

■ Fotokomentář



Musk v kibucu Americký miliardář Elon Musk navštívil Izrael a slíbil, že bez souhlasu tamní vlády neaktivuje pro Pásmo Gazy internetovou službu Starlink. Je to důležitá zpráva, protože minulý měsíc Musk prohlásil, že kvůli koordinaci humanitární pomoci pomůže s obnovením spojení v Pásmu Gazy. Z miliardářovy technologie jde přitom strach, Starlink umí totiž být i účinnou zbraní, jak se o tom mohla mnohokrát přesvědčit například ukrajinská armáda. Muska proto izraelský premiér Benjamin Netanjahu hostil jako světového státníka. V neprůstředných vestách s ním osobně navštívil jeden z kibuců, které se 7. října staly terčem útoku teroristického hnutí Hamás. I Muskovi se návštěva hodí. Může mu vylepšit image, kterou si dost pošramotil několika svými posledními výroky nebo veřejnou podporou příspěvku na své síti X, v němž jeden uživatel napsal, že Židé podporují „nenávisť vůči bělochům“.

Foto: ČTK/News Pictures/GPO

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
• **Zahraničí** Tomáš Procházka
• **Ekonomika** Milan Mikulka
• **Víkend** Tomáš Procházka
• **PročNe** Gabriela Marešová

• **Vedoucí vizuálního oddělení** Matej Slávek

• **Zlom** Zdeněk Fried

• **Autor layoutu HN**
Jan Vyhnánek

• **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

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 nákladů: ABC ČR.
Hospodářské noviny
ISSN 0862-9587 (Print)
Hospodářské noviny
ISSN 2787-950X (Online)
Internet www.hn.cz

Michael Mareš
michael.mares@hn.cz



Tatra kolem světa 2 aneb Jak si vyčistit hlavu na expedici z Argentiny do Bolívie

V roce 1987 vyrazila pětičlenná expedice na cestu přes šest kontinentů ve speciálu Tatra 815 GTC propagovat kopřivnickou automobilku a další socialistické výrobky. Když se o tři roky později vrátili, přijeli už do demokracie a kapitalismu.

Na polozapomenutou výpravu teď navazuje soukromý projekt Tatra kolem světa 2, jenž od roku 2020 brázdí silnice i offroad napříč zeměmi, letos projíždí celou Jižní Ameriku. Součástí expedice můžete být i vy, jelikož se na každou naplánovanou etapu s řidičem a duchovním otcem projektu Markem Havlíčkem vejde dalších deset dobrodruhů.

Normálně se tak ve speciálně upravené tatrovce, kde jsou v nástavbě sedadla pro pasažéry, sprcha s teplou vodou, záchod i kuchyňka s kávovarem, sejde pestrá směsice cestujících, kteří se na celé tři týdny stanou chtě nechtě partou, která spolu tráví 24 hodin denně. A musí se podělit o všechny možné i nemožné úkoly od mytí nádobí po rozkládání a skládání stanů, ve kterých se na střeše kamionu spí.

My jsme to ale měli v naší etapě trochu jinak. Architekt Petr Kolář ze studia ADR si totiž zaplatil všechna místa v tatrovce a přidělil je po svém. Na palubě se tak objevili šéfové a spolujitelé velkých českých firem, umělec, šéfkuchař a také jeden novinář.

Naši pouť, dlouhou téměř 2500 kilometrů, při které jsme po krásných i strašných silnicích vystoupali do 4930 metrů nad mořem, jsme začali v argentinském městě Salta. Poprvé jsem tam viděl na vlastní oči run na banky a čerstvě vymačkaný pomelo džus na hlavním náměstí v přepočtu za čtyři koruny.

Hlavní atrakcí naší výpravy ale samozřejmě nebyly „krásy“ opět zruinované ekonomiky, nýbrž nádherná příroda And, která lemovala celou cestu ze severní výspy Argentiny přes Chile až po bolivijské hlavní město La Paz. Nejeli jsme samozřejmě po dálnici (kdyby tam nějaká byla), ale doslova cestou necestou, abychom si užili národní parky s kondory, plameňáky, vikuňami a alpakami, horské průsmyky a rozeklané kaňony s obřimi kaktusy, spaní pod šestitisícovou sopkou se sněhovou čepičkou, koupání v termálních potůčcích a solných

jezerech, rozbřesky u geotermálních pramenů nebo neopakovatelnou atmosféru nekonečných solných plání či nejsuššího místa na světě – horské pouště Atacama. Není divu, že tam NASA testovala svoje vesmírné vozítko Mars Rover. Záziteků bylo plno: vynikající Malbec ve vinařství Bodega Domingo Molina nad Cafayate, vyhlášený hřbitov parních lokomotiv v Uyuni, noc v solném hotelu v Luna Salada (fakt byl ze solných kvádrů), procházka s divokými lamami kdesi v Bolívii nebo sfárání do funkčního stříbrného dolu v Potosí.

Zázitek byla i samotná cesta do horských výšin: tatrovka se při šplhání do andských průsmyků prakticky nezadýchala, zato my si museli pomoci žvýkáním lístků koky a hrstí růžového štěstí v šestistovkovém balení.

Jelikož Tatra kolem světa 2 není cestovka, ale expedice, museli jsme samozřejmě zažít přiměřené množství dobrodružství. Adrenalin stoupal u krajnice několika serpentin, při hraniční kontrole zapáleného chilského celníka (vyházel skoro všechno, ale zakázaný proviant – vepřovou panenku – kupodivu ne našel), při vykopávání auta z měkkého písku

argentinské stepi nebo v bolivijském Potosí, kde jsme vysokou tatrovkou místním dost pochali pouliční elektrické vedení. Povolenu dávkou diskomfortu také některým přinesly venkovní teploty, které v noci klesaly k nule, i objev nezaměnitelných otisků pumích tlap po jedné noci v chilských horách.

Po cestě jsme zjistili, že Petr Kolář umí výborně kouzlit, že v remosce se dají vařit zázraky, že nejlepší empanady dělají v chilské vesnici Machuca nebo že český konzulát v Bolívii sídlí v prodejně barvy-laky. A taky to, že v odlehlejší krásné koutě planety, kde většinou není signál, si člověk krásně vyčistí hlavu.

P. S. Příští rok vyrazí Tatra kolem světa 2 na expedici do postsovětských republik a má ještě pár volných míst.

Na cestě z města Salta na severu Argentiny přes chilský San Pedro de Atacama až do Bolívie po ose Uyuni, Potosí, Sucre a cíl v La Paz.

Foto: Expedice Tatra kolem světa 2



ELEKTROMOBILITA



Kamiony na baterky

Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit i nákladní auta.

Pragmatické Česko

Češi vezmou elektroauta na milost, až pro ně budou výhodná, říká v rozhovoru výzkumník ze STEM.

Invaze čínských značek

Elektrická auta z Číny míří na evropský trh a nejde zdaleka jen o značku MG.

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

char^{gee}

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



/skodacx



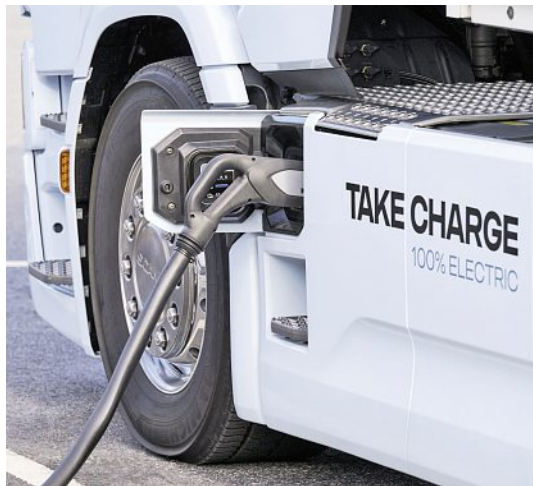
/skodacz

OBSAH

Bezemisní nákladňáky

04-08

Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit nákladní auta všech velikostí. V Česku je elektrifikace nákladní dopravy o dost pozadu za západní Evropou.



Rozhovor

12-14

Češi vezmou elektroauta na milost, až pro ně budou výhodná, říká Nikola Hořejš, ředitel výzkumu mezinárodních otázek ve STEM Ústavu empirických výzkumů.



Test MG5

18-22

Elektrické kombi MG5 je prvním autem svého druhu na trhu. Designově nenápadný vůz se solidní výbavou a slušnou spotřebou energie i dojezdem.

Číňané útočí na evropský trh

24-28

Značky jako BYD, Nio nebo Zeekr možná vypadají na první pohled jako překlepy, patří ale k rostoucí enklávě čínských elektroaut, která směřují do Evropy.

Nejlevnější dojezd

30-33

Zjistili jsme, který model elektromobilu nabízí nejlepší poměr mezi cenou a předpokládaným dojezdem.



Forum elektromobilita

36-39

Fotoreportáž z šestého ročníku konference Forum elektromobilita, kterou pořádají Hospodářské noviny s LEEF Technologies.

Strasti bezemisní nákladní dopravy. V Česku je zatím v plenkách

Bez výfuku budou časem v Evropě jezdit i všechny kamiony. Tradiční diesel budou muset za bezemisní pohon postupně vyměnit nákladní auta všech velikostí. V Česku je elektrifikace nákladní dopravy o dost pozadu za západoevropskými státy. To ostatně platí i pro osobní vozy, u těžkých vozidel je ale rozdíl ještě propastnější.

A

Aktuálně je v Česku registrovaných asi 180 tisíc těžkých nákladních vozů. „S bateriovým pohonem jich tu teď jezdí zhruba 20,“ říká Filip Vančura ze společnosti LEEF Technologies, který spolupracoval na studii s cílem ukázat, jak by se v následujících letech měla vyvíjet elektrifikace těžkých nákladních vozidel v Česku, pokud by měla splnit cíle, jež si vytyčila EU jako požadavek pro snižování emisí v oblasti nákladní dopravy.

Výrobci nákladních automobilů a jiných těžkých vozidel musí podle těchto pravidel snížit emise oxidu uhličitého u svých nových aut

v průměru o 15 procent do roku 2025 a o 30 procent do roku 2030 v porovnání s úrovní v roce 2019. Rada EU to odůvodnila tím, že emise CO₂ z těžkých vozidel, včetně nákladních vozidel, autobusů a autokarů, představují přibližně šest procent celkových emisí oxidu uhličitého v EU a 27 procent celkových emisí CO₂ v silniční dopravě. Letos se na území evropského parlamentu navíc otevřela diskuse, zda by se tyto původní parametry schválené v roce 2018 neměly ještě zpřísnit.

„Průměr se počítá na prodeje těchto vozů po celé EU, takže přepočítání do národních čísel není jednoznačné. Připravili jsme proto tři rychlostní scénáře. Ve studii jsme si položili základní otázku. Kolik aut by podle evropského rámce mělo v Česku jezdit v letech 2025, 2030 a 2035, kde a jak budou nabíjet a jakou pozici má zaujmout stát, případně nabídnout dotační podporu, aby se tak stalo,“ popisuje Vančura.

Podle středního scénáře by do roku 2030 mohlo být v Česku registrováno okolo 6000 těžkých



ELECTRIC



ELECTRIC

FH

MLB 47B



ELECTRIC

elektrifikovaných nákladních vozidel, v roce 2035 pak přes 20 tisíc. Nízký scénář počítá s počtem ve stejných letech 2000 a 11 tisíc kusů, vysoký scénář pak s 11 tisíci už v roce 2030 a 27 tisíci o pět let později.

„Právě ten nejambicióznější scénář by pro Česko znamenal proporcionální plnění cílů stanovených na celý trh EU. Ve středním scénáři by byl cíl pro rok 2025 v Česku dosažen o tři roky později. V nízkém bychom oproti evropskému průměru měli dlouhodobě o pět let zpoždění,“ dodává Vančura.

Rozmanitá nabídka vozidel

Elektrické nákladní vozy nabízí na českém trhu vícero značek. Nejdál je v tomto ohledu Volvo Trucks. To přišlo na trh s elektrickým modelem už v roce 2019. „Dnes tak nabízíme kompletní řadu od malých až po velké těžké vozy s rozsahem hmotnosti od 16 až po 44 tun. A bateriová technologie se velmi rychle vyvíjí, zatímco na začátku naše vozy sotva ujely 150 kilometrů, dnes s přehledem 350 kilometrů,“ říká Petr Jirásek, který má ve Volvo Trucks na starosti oblast elektromobility.

Volvo je i prodejně neúspěšnější. Z dvaceti elektrických nákladních aut, která jsou v Česku registrovaná, je podle Vladimíra Myslíka, vedoucího školitele ve Volvo Trucks, devět právě od této švédské značky. Tři firma využívá jako předváděcí vozy, jeden sváží komunální odpad v brněnské firmě SAKO, po jednom voze si pořídily logistické společnosti DHL, C.S.Cargo, DB Schenker, Dachser a DPD, přičemž u dvou posledních případů jde o nejtěžší typ FH. První demo vozidlo FL Electric si už také našlo svého nového majitele.

Elektrický kamion má v nabídce také Daimler Truck, model eActros 300/400. „Máme několik předváděcích vozidel různých provedení, která půjčujeme našim zákazníkům a která již najezdila desetitisíce kilometrů. Díky tomu vidíme změnu přístupu z původního odmítavého ke konstruktivní debatě, zda by jim pořízení vozu dávalo ve firmě smysl,“ popisuje David Chleboun, tiskový mluvčí a vedoucí marketingu ve společnosti Daimler Truck ČR. Značka čerstvě představila nový model eActros 600, který ujede na nabití 500 kilometrů. Elektrické modely má v nabídce i Renault Truck či Scania.

Tou největší překážkou, proč je poptávka zatím velmi vlažná, jsou pochopitelně ceny. I když se veřejně nekomunikují, zástupci značek připouští, že elektrický nákladní vůz je obvykle minimálně třikrát dražší. Majitelé logistických společností ale tvrdí, že v některých případech jsou čtyřikrát až pětkrát dražší než ekvivalentní diesel.

Nákladní doprava je extrémně pragmatický obor. Nákladní vůz je pracovní nástroj a potřebuje svému provozovateli zajistit výdělek, doprava je navíc nízkomaržový byznys. Investice do o tolik dražších vozidel se sotva vrátí. V nákladní dopravě je navíc silně konkurenční prostředí. „Pokud to dopravcům nedává ekonomický smysl, nebudou si je kupovat. Uvést v život

elektrifikaci flotu nákladních vozů je daleko těžší než u osobních aut,“ potvrzuje Vančura z LEEF Technologies.

Nejistá dobíjecí infrastruktura

Velkým problémem je i nabíjení. Veřejné nabíječky pro těžké vozy v Česku neexistují a i v Evropě se infrastruktura teprve pomalu staví. V oblasti dálkové dopravy se tak elektrifikace prosadí až na posledním místě.

„Z pohledu infrastruktury je nákladní doprava příležitostí s velkou nejistotou. Aplikovat model výstavby veřejné sítě pro osobní auta pro nákladní dopravu nejde. Musí se zohlednit kategorie aut, vysoký příkon až 1 MW, potřebují větší parkovací místo, diskuse se vede i kolem toho, zda by si dopravci mohli rezervovat časový slot, aby dobíjení nezabralo víc času, než je nutné. Jakékoli zbytečné stání znamená prodražení,“ vysvětluje Tomáš Chmelík, vedoucí útvaru realizace a správy dobíjecích stanic v ČEZ, proč se do výstavby infrastruktury pro nákladní dopravu v Česku firma ČEZ nehrne.

Proto experti vnímají elektrifikaci u těžkých vozidel jako schůdnější v případech, kdy nákladní vůz jezdí vždy pravidelně a relativně krátké trasy, ať už mezi sklady, nebo prodejnami, případně jako rozvážková služba. Jde u něj snadněji naplánovat a spočítat, kolik auto denně ujede, dojezdy dnešních vozidel na takové trasy obvykle stačí. A bude to snadnější s nabíjením. To jde snadno zajistit v depech firem, například přes noc, kdy je vůz odstavený. Jen je potřeba pořídit k vozu také minimálně 50kW nabíječku, která vyjde zhruba na milion korun. Možností je dnes i zakoupení dedikované mobilní nabíječky, i ty ale stojí desítky tisíc eur, tedy stovky tisíc korun.

„I proto odhadujeme, že elektrické kamiony začnou více využívat veřejné dobíječky až po roce 2030. V tu dobu by na základě požadavku evropského nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva AFIR měly být v Česku zprovozněny veřejné dobíjecí huby pro bateriové kamiony. Cíl je zde poměrně ambiciózní. Na hlavní síti TEN-T by měl vzniknout na každých 60 kilometrech dobíjecí hub o výkonu 3,6 MW, na vedlejší síti pak každých 100 km hub s výkonem alespoň 1,5 MW,“ dodává Vančura.

Proč je poptávka vlažná

Nabídka elektrifikovaných nákladních vozidel se tedy sice pomalu, ale postupně rozrůstá, zájem mezi zákazníky je dle slov výrobců zatím velmi opatrný. Dopravci vysvětlují proč. „Chtěl bych vyvrátit mýtus, který se tvrdí o nás, lidech od nákladních aut. Nejsme proti alternativním pohonům. Ať by to byl vodík, nebo baterie, je nám to jedno. Potřebujeme ale rozumné podnikatelské prostředí, aby se na to náš obor mohl s delším časovým horizontem připravit,“ říká Aleš Willert, místopředseda představenstva a generální ředitel skupiny C.S.Cargo. Tento významný dopravce denně realizuje až 4000 objednávek na převoz zboží.

11 mld.

Jedenáct miliard korun by se dalo v Česku využít na podporu elektrifikace dopravy. V Modernizačním fondu je připraveno celkem pět miliard korun, jež by se mohly použít jako dotace na pořízení elektrifikovaných vozů či nabíjecí stanice. Další možností má být fond Operační program Doprava, v němž je alokováno šest miliard korun. Jaké budou ale přesné podmínky čerpání, zatím není jisté.



Nejsme proti alternativním pohonům. Potřebujeme ale čas, aby se na to náš obor mohl připravit.

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 odemknout 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.



Životnost nákladního auta je podle něho šest až deset let a technologie je příliš drahá na to, aby se během té doby stihla zaplatit. „Příplatit si za zelený kilometr zákazníci nechtějí. Nejsme schopni dotovat z marží provoz tak drahých aut. Součinnost zákazníků bude zásadní, ale potřebují na to čas. Za poslední dva roky jsme obešli 200 našich klientů s nabídkou na zahájení projektu provozování elektrických bateriových vozidel. Domluvili jsme se s jedním a to je špatný signál,“ vysvětluje. C.S.Cargo jako jedna z prvních firem v Česku provozuje elektrický kamion Volvo.

Jan Pihar, generální ředitel logistické společnosti Dachser Czech Republic, přiznává, že mají stejnou zkušenost. „Jen jediný náš zákazník by byl dnes ochoten připlácet za bezemisní dopravu. Ale my máme tisíce zákazníků. Přejde doba, kdy se bude platit za zelený kilometr, otázka ale je kdy,“ říká Pihar.

Popisuje, že předtím, než pořídili do Dachseru první bateriový kamion, který dnes využívají na pravidelné lince mezi Prahou a Hradcem Králové, museli investovat 10 milionů korun do nabíjecí infrastruktury. Bez této investice by se neobešli, což ale ještě více prodražilo náklady na vůz a zhoršuje to skóre v návratnosti, která je u dieselů rychlejší.

Pihar navíc poukazuje na to, jak se liší podpora bezemisní dopravy v různých zemích EU. „Teď spouštíme druhou linku mezi Českem a Německem. Náš druhý kamion je registrovaný v Německu. U něj nebudeme z vlastních peněz přispívat nic a to je ten rozdíl v podpoře v Německu a u nás. Bez ní elektromobilita v nákladní dopravě zkrátka nejde nastartovat,“ dodává Jan Pihar.

Také Vančura z LEEF Technologies předpokládá, že jakmile začne mít elektrifikovaná nákladní doprava konkurenční výhodu, přechod by mohl být dokonce rychlejší než u osobních aut. Zatímco v sousedním Německu bylo možné pořídit nákladní bateriový vůz s dotací ve výši 80 procent z rozdílu mezi elektrickým a ekvivalentním naftovým modelem, což prodeje značně nastartovalo, v Česku se o různých formách podpory teprve jedná.

Na nedávném Foru elektromobilita zástupci státní správy, konkrétně z ministerstva průmyslu a obchodu, ministerstva životního prostředí a resortu dopravy, informovali, že v Modernizačním fondu je připraveno celkem 5 miliard korun, jež by se mohly použít jako dotace na pořízení elektrifikovaných vozů či nabíjecí stanice. Další možností má být fond Operační program Doprava, v němž je alokováno šest miliard korun. Jaké budou ale přesné podmínky čerpání, zatím jisté není.

„Není to málo, ale upřímně si nejsem jistý, jestli ty prostředky budou stačit. Bude záležet také na prodejní strategii výrobců vozidel a na ochotě zákazníků dopravních společností připlatit si případně v budoucnu za zmiňovaný zelený kilometr,“ myslí si Vančura.

Aleš Willert ale poukazuje na to, že stanovit pravidla by se v Česku mělo co nejdříve. „Máme zpoždění, což není samozřejmě poprvé. Jsme exportní zemí, jsme geograficky dobře situováni a pro zahraniční dopravce, kteří by fungovali na základě dotací, ať přímých na pořízení aut nebo dobíjecích stanic či na samotný provoz, by to byla konkurenční výhoda, které my nestačíme. A to by byl pro české firmy problém,“ dodává.

Samotné dobíjení je podobné jako u osobních aut, výstavba veřejné sítě pro nákladní dopravu ale zatím trochu vázne. Stojany pro kamiony vyžadují vysoký příkon a větší parkovací místa. Diskutuje se také o tom, jak řidičům zajistit volný stojan například pomocí rezervace časových oken pro nabíjení.

Forum elektromobilita 2023

Děkujeme partnerům!

www.forumelektromobilita.cz

GENERÁLNÍ PARTNEŘI



HLAVNÍ PARTNEŘI



PARTNEŘI



ČEZ na konci roku 2024 nabídne 110 ultrarychlých stojanů

Provozovatel nejvýkonnější české sítě dobíjecích stanic pro elektromobily postaví do konce příštího roku 85 nových ultrarychlých stojanů, čímž zdvojnásobí počet jejich lokalit.

Společnost ČEZ na Foru elektromobilita odkryla plány další výstavby dobíjecích stanic pro elektroauta v Česku. Výkon celé sítě do prosince 2024 stoupne na 70 MW. Řidiči dnes v této síti dobíjejí v průměru nejrychleji v ČR. Za první pololetí tu celkově odebrali více než 2,3 milionu kWh certifikované bezemisní energie, za celý letošní rok by to mělo být až pět milionů kWh. Dobíjecí stanice vznikají díky grantovým programům CEF, Operačnímu programu Doprava i z vlastních prostředků ČEZ.

ČEZ plní cíle, které si vytyčil v rámci vize Čistá Energie Zítřka. Do roku 2025 chce provozovat 800 stojanů pro dobíjení elektromobilů a znásobit jejich výkon. Poptávku po zkrácení časů dobíjení chce uspokojovat nejen výstavbou stanic pro ultrarychlé dobíjení o výkonu až 360 kW. Řidiči u nich doplní energii potřebnou k cestě z Prahy do Brna za 10 minut. Při zastávce k nabíjení se uživatelé identifikují pomocí zákaznické RFID karty nebo prostřednictvím aplikace FUTUR/E/GO, která spolu s webovým rozhraním (Driver portál) umožňuje pohodlnou správu jejich účtů. FUTUR/E/GO umí vyhledat nejbližší dobíjecí místo včetně aktuální obsazenosti stojanů.

Za celý letošní rok chce ČEZ postavit kolem čtyřiceti stanic pro ultrarychlé dobíjení. Časové prostojení vzniklé čekáním na volný dobíjecí konektor zase účinně eliminují dobíjecí huby, místa o větším počtu stojanů, kde může řidič začít dobíjet většinou ihned po příjezdu. Vedle více než 1500 dobíjecích bodů vlastní sítě nabízí ČEZ svým zákazníkům díky roamingu i zhruba stejný počet konektorů dalších poskytovatelů dobíjení v Česku.

„Cílem ČEZ je stále zkvalitňovat veřejnou dobíjecí infrastrukturu. Jako český lídr v této oblasti pokračujeme nejen v plošném pokrývání republiky, ale především ve zvyšování výkonu stanic v síti. Chceme, aby u ČEZ řidiči i nadále dobíjeli v průměru nejrychleji. To podpoříme výstavbou dalších ultrarychlých stanic o výkonu nad 150 kW. Do konce letošního roku jich chceme nabízet přes 40 a za rok až 110. Stále totiž poroste podíl nejvýkonnějších elektromobilů schopných jejich potenciál naplno využít. Díky certifikaci původu z obnovitelných zdrojů zároveň řidičům u našich stojanů garantujeme odběr skutečně bezemisní elektřiny,“ uvedl Pavel Cyrani, místopředseda představenstva ČEZ.



„Celkový výkon stojanů v naší síti se během posledního roku zvýšil o 35 procent na 42 MW. Do konce roku ho chceme zvednout až na 49 MW, a to především díky výstavbě ultrarychlých stojanů. Jen takové zvládnou dobít většinu kapacity baterií elektromobilu za 10 minut. Díky rovnoměrnému rozmístování těchto stanic plošně zlepšíme podmínky pro dobíjení e-aut v celé republice. Vzhledem k tomu, že počet nově registrovaných elektrických aut v ČR roste o pět procent pomaleji než dobíjecí infrastruktura, je úkolem pro naše partnery v elektromobilním systému zabezpečit rychlejší růst elektrického vozového parku,“ řekl Tomáš Dzurilla, ředitel útvaru elektromobility ČEZ.

Do konce roku chce ČEZ provozovat kolem čtyřiceti stanic pro ultrarychlé dobíjení – podobných, jako je ta v Mikulově (na snímku), kde mohou řidiči dobíjet výkonem až 360 kW.

Nejvýkonnější stanice v síti ČEZ

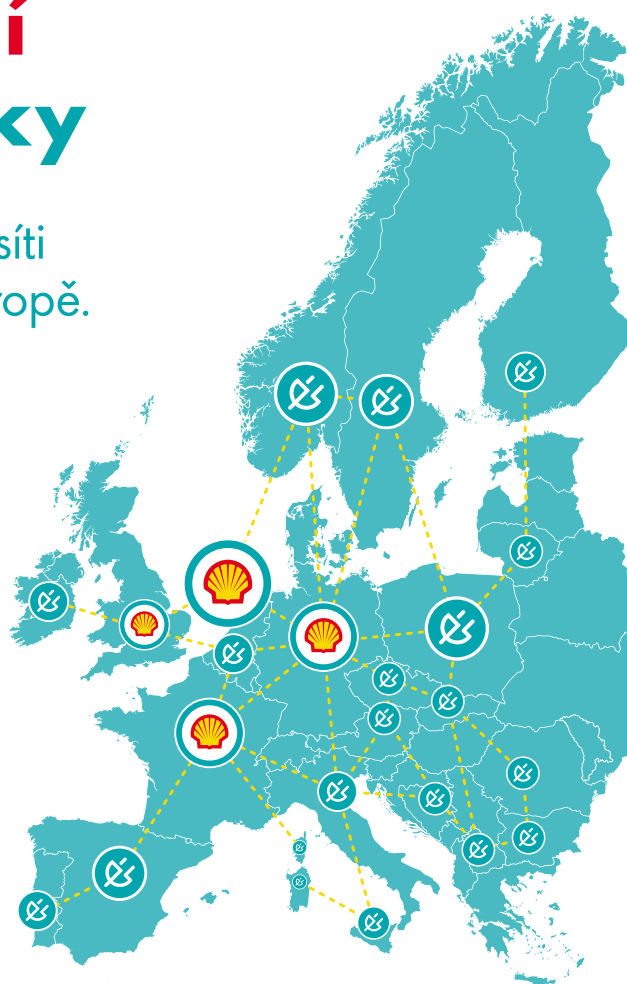
lokality	dálnice/silnice	výkon
Mladá Boleslav, Olympia	D10, 44. km	360 kW
Mikulov	I/52	360 kW
Loket, Bageterie Boulevard	D1, 66 km	320 kW
Plzeň, Olympia	D5, 76. km	300 kW
Loket, McDonald's	D1, 66. km	300 kW
Unčovice, McDonald's	D35, 253. km	300 kW
Šlovice, Benzina	D5, 83. km, směr Rozvadov	300 kW
Praha, McDonald's	Kbelská	300 kW

Shell
Recharge



Jednoduché dobíjení pro firemní zákazníky

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

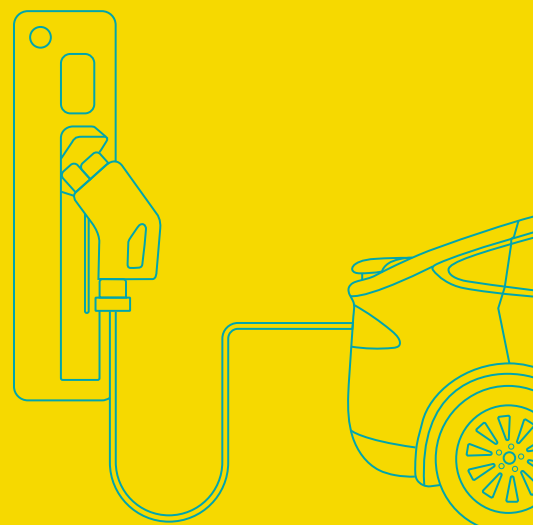


STÁHNĚTE SI
NAŠI APLIKACI
SHELL RECHARGE.



Více na www.shell.cz

SHELL FLEET SOLUTIONS





**Češi vezmou
elektroauta
na milost, až pro
ně budou výhodná**

Jsme na křižovatce a názor se může přiklonit buď na jednu, nebo na druhou stranu, tedy pro, nebo proti elektromobilitě,“ myslí si **Nikola Hořejš**, ředitel výzkumu mezinárodních otázek ve STEM Ústavu empirických výzkumů, když komentuje, jak se Češi staví k autům na baterie.

V

Ve výzkumném středisku se Nikola Hořejš zabývá expertizou veřejného mínění a změnami ve společnosti, ať už jde o dezinformace, témata týkající se Evropské unie, Ruska, nebo v poslední době především zelené transformace a politiky související s klimatickou změnou, a tedy i elektromobilitou. Hořejš připouští, že postoj Čechů podle průzkumu ovlivňuje strach, co elektromobilita udělá s ekonomikou a zda se jim kvůli ní nezhorší životní standard.

Podle debat v hospodách nebo na sociálních sítích to vypadá, že je česká společnost silně rozdělená na extrémní odpůrce elektromobilů a naopak lidi, kteří je skoro až slepě adorují. Jsou to ale jen domněnky, nebo to potvrzují i data?

Bohužel mnoho opravdu velkých a podrobných studií se v Česku v minulosti nedělalo, nejvýznamnějším vzhledem do tohoto tématu je průzkum Česká (ne)transformace 2022, který se uskutečnil na vzorku 2086 lidí loni v květnu a realizovali jsme ho ve STEM ve spolupráci s Institutem 2050. Kdybych měl 150stránkový výstup shrnout do jedné věty, ukazuje se, že postoj společnosti k zelené transformaci je vágní, lidé si myslí, že něco by se mělo dělat, ale nevíme co, nevíme kdo a ani nevíme kdy.

Z průzkumu vyplývá, že dnešní Češi už nejsou „klausisté“, 61 procent lidí je přesvědčeno, že změna klimatu probíhá. Češi mají přírodu rádi, ale když dojde na to, co dělat, abychom ji chránili,

málokdo pro to chce něco obětovat. Máme dojem, že na nás nesejde, „ať to udělá někdo jiný“. Myslím si ale, že celé téma se také velmi špatně vysvětluje.

Jak se tento český postoj vztahuje k elektromobilitě? Zjednodušeně řečeno, jaký mají Češi názor na elektroauta?

To je zajímavé. Pro českou společnost není elektromobil dáblův výmysl nebo pekelný stroj, jak to kolikrát podle diskusí pod články na internetu vypadá. Češi jsou trochu zvědaví, trochu skeptičtí, ale spíše nejsou úplně rozhodnutí, co pro ně elektromobil znamená. Z průzkumu vyplývá, že 39 procent lidí obecně elektromobilitu podporuje, zároveň 61 procent lidí uvedlo, že si v budoucnu pravděpodobně elektromobil nepořídí. Tedy obecně „proč ne?“, osobně spíše ne.

To ale vypadá spíš na ne moc pozitivní postoj, vždyť jen pět procent lidí uvedlo, že by si ho koupili.

To není hlavní problém. Velké varování vidím trochu jinde. Elektromobilita má potenciál stát se hlavním symbolem naší obavy z budoucnosti. Mohlo by se jí stát to, co se stalo při posledních volbách v Německu, kdy se tepelné čerpadlo dostalo na plakáty krajně pravicové politické strany, protože německá vláda zvažovala zákaz plynových kotlů. A nakonec AfD v Bavorsku vyskočila na druhé místo.



Nikola Hořejš (43)

psycholog a sociolog, vede výzkum dezinformací, médií, globálních otázek v sociologickém ústavu STEM

V poslední době se specializuje na téma zelené transformace a environmentální politiky.

Věnuje se také krizové komunikaci, na částečný úvazek pracuje v nadaci Blíž k sobě, která má za cíl stmelovat společnost.

Vystudoval psychologii a politologii na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy.



Lidé se obávají toho, že zelená transformace pro nás bude nesmírně drahá, jak pro stát, tak pro každého jednotlivce. Bojíme se o ekonomiku.

Takže je tu možnost, že se elektromobilita může stát v Česku podobně rozdělujícím tématem?

Ano, ze stejného důvodu by se elektromobilita mohla stát rudým hadrem, v podstatě strašákem, fackovacím panákem celé skepse vůči klimatické politice. Je to skrytá výbušnina a vidíme to v datech. Protože část lidí, konkrétně 39 procent, nesouhlasí s tím, aby se výroba aut se spalovacím motorem omezila, a jen 12 procent souhlasí s jejich koncem v roce 2035 na území EU. Máme před sebou troje volby, kde se může elektromobilita stát symbolickou bitvou. Projevuje se, že cokoli, co se týká klimatické politiky a má nádech zákazu či přísnějších pravidel, společnost silně odmítá.

Když Ford zaváděl před sto lety pásovou výrobu, lidé ničili stroje, protože se báli, že kvůli nim přijdou o práci. V souvislosti s elektromobilitou se také mluví o tom, že pracovníků v továrnách bude potřeba méně. Nebojí se tedy lidé i toho, že kvůli autům na baterky přijdou o práci?

O vlastní práci tolik ne, ale o celkovou ekonomiku. Češi jsou nesmírně hrdí na svůj průmysl. Pořád v myslích přetrvává přesvědčení o „zlatých českých ručičkách“. Když loni přišel energetický šok, lidé se často báli víc o průmysl než o svou peněženku. Bojíme se spíš o to, že nějaká transformace nám průmysl zadupe. Jednou z cest by tedy podle mě bylo, kdybychom v přechodu na nové technologie drželi krok, ne-li byli přímo na špičce jejich vývoje.

Ukázalo se ve vaší studii, že vztah k elektromobilitě rozděluje společnost, například na mladé versus starší, venkov proti městu, tak jako v mnoha jiných společenských tématech?

Mladší lidé jsou otevřenější novým věcem, které nás čekají, to je samozřejmé, ale pod povrchem toho, jak se česká společnost v tématu elektromobility dělí, je obava o svou ekonomickou budoucnost. Takže absolvent učňáku bude názorově bližší starším lidem než jeho vrstevník vysokoškolař, který se chystá na kariéru v nějaké zahraniční firmě. Lidé ve věku 65+ pak říkají, nám je to jedno, ať rozhodnou mladí. Největší skepse se potvrzuje u lidí 45 až 60 let.

Čím to, že v severských zemích, jako je třeba Norsko či Švédsko, nebo těch západních, jsou k elektromobilitě vstřícnější? To vypadá, jako kdyby proti ní byly hlavně postkomunistické země, má to snad s tím něco společného?

Osobně tomu říkám bývalá železná, dnes zelená opona. Jako kdyby země V4 byly v klimatické politice zajedno. A není to jen v elektromobilitě, projevuje se to ve všech otázkách, které souvisí s dekarbonizací. Skepse začíná v polovině Německa a pokračuje dál na východ. Projevuje se na ztrátě důvěry v instituce a ztrátě pozitivní víry v budoucnost a inovace. Češi obecně nevěří, že nás někdo vede správně vpřed a že ví, co dělá.

Není to ale spíš tím, že elektromobil může symbolizovat problém především proto, že je určitými skupinami „tlačeny“ jako řešení klimatické krize?

Faktem je, že lidé se obávají toho, že zelená transformace pro nás bude nesmírně drahá, jak pro stát, tak pro každého jednotlivce. Bojíme se o ekonomiku, tato obava je dnes dokonce na svém historickém maximu, je intenzivnější než v dobách, kdy padala jedna banka za druhou a lidé neměli na placení hypoték. A navíc se obávají, že jednotlivec s tím nemůže udělat nic a že o nás rozhoduje někdo daleko v EU, kdo nezná naše problémy.

Ale chtěl bych k tomu dodat ještě takový širší kontext. Společnost si netvoří názor na věci podle toho, jak fungují, nebo na základě jejich technických parametrů. Názor je jakési vyhrěznutí, symptom, který ztělesňuje obecný strach anebo frustraci společnosti.

Proč je tedy klima problém?

To není tak úplně klima, ale klimatická politika. K ochraně přírody jsou Češi často vstřícnější než některé jiné evropské státy. Obávají se nákladů, které to přinese. My jsme žili po revoluci ve snu, že doženeme německé důchodce a budeme stejně jako oni dvakrát do roka létat na Mallorcu. Teď procházíme deziluzí, nacházíme se v pasti středněpříjmové ekonomiky a někdo zvenku nám říká, že se musíme uskromnit, bude to drahé, a to není ta zpráva, kterou chceme slyšet.

Znovu se ale vrátím k tomu, proč to je na Západě s postojem společnosti k elektromobilitě jinak?

Při analýze průzkumu jsme dost spolupracovali s kolegy z Norska. Ceny spalovacích aut na tamním trhu se zvýšily natolik, že se rozdíl oproti elektromobilům prakticky smazal. Takže to není tolik v ideologii jako spíše v ekonomice. V jiných věcech – třeba konzumaci masa – se ani Norové nechtějí tolik omezovat. Zároveň mají lépe vyřešený energetický mix, takže elektroauta tam už nyní dávají větší smysl.

Když tedy elektromobily zlevní, vezmou je na milost i Češi a klimatická politika už nebude problémové téma?

Zcela určitě, Češi jsou velmi pragmatičtí, někdy až cyničtí. A navíc mám pocit, že si „tak nějak zvyknou“. Potvrdilo se to i v minulosti. Například při schválení zákazu kouření v restauracích. Skoro 44 procent populace bylo před hlasováním proti. V našich průzkumech se to číslo dokonce zvyšovalo, jak se rozhodnutí blížilo. Teď by jen 15 procent chtělo kouření znovu povolit. A podle mě to bude stejné s elektromobilitou. Jen by se měla komunikovat jinak. Ne jako něco, co se tlačí proti vůli, ale jako věc, která je v mnoha případech praktická – třeba ve městech, výhodná při správném zdroji energie a do budoucna má smysl.

Kvalita paliv je dnes klíčová, budoucnost ale patří elektromobilitě

Kvalita paliv je jedním z podstatných faktorů ovlivňujících rozhodování zákazníků. „Do budoucna ale chceme nabízet všechny druhy paliv a energií, abychom oslovili co nejširší okruh zákazníků,“ říká Vladimír Dočekal, ředitel sítě čerpacích stanic Orlen Benzina.

Dlouhodobě se ale mluví o útlumu fosilních paliv v dopravě. Jak se připravujete na budoucnost?

Nejpozději do roku 2050 chce být naše mateřská skupina Orlen emisně neutrální. Konkrétní kroky máme definované v naší strategii do roku 2030. V ní vidíme, že ještě stále budou dominovat klasická paliva, ale elektromobilita, především ta bateriová, již bude velmi rozvinutá.

Nyní se začíná již rozvíjet i její mladší sestra – vodíková elektromobilita...

Vodíková elektromobilita bude tu bateriovou vhodně doplňovat. Její využití vidíme především v hromadné dopravě a nákladní přepravě na delší vzdálenosti nebo v rámci logistických společností. Do této vize ale může vstoupit řada proměnných. Vývoj nové technologie, zákaznická rezistence, regulační opatření a podobně. Na našich čerpacích stanicích proto chceme nabízet všechny druhy paliv a energií, abychom oslovili co nejširší okruh zákazníků. Nyní ale stále rozhodují klasická paliva a jejich kvalita. A na tu se zaměřujeme především.

Proč zrovna kvalita?

Protože u pohonných hmot hraje kvalita vedle ceny zásadní roli v rozhodování zákazníků. Proto je kvalita paliv pro nás nejvyšší prioritou a neustále ji vylepšujeme, ať už jde o aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel, nebo prémiová, nadstandardně aditivovaná paliva Verva 100 a Verva Diesel pro maximální vylepšení výkonnostních parametrů.

V souvislosti s palivy od Orleu Benzina se mluví o jejich čistícím účinku.

Naše paliva mají prokazatelný čistící účinek na motorovou soustavu, protože díky speciálním aditivům napomáhají ke snižování usazenin, což má pozitivní vliv na chod a výdrž motoru. Pro zajištění nejvyšší možné kvality necháváme svá paliva pravidelně testovat, a to nejen během výroby, ale i po jejich distribuci na čerpací stanice. Proto také na každé čerpací stanici sítě Orlen Benzina naleznete na výdejních stojanech certifikát kvality Lab Guarantee. Jako jediná síť čerpacích stanic v Česku také zveřejňujeme čistící účinky našich paliv na internetu.



Rozvoj vodíkových plnicích stanic bude dále pokračovat, stejně jako růst portfolia vodíkových vozidel, říká Vladimír Dočekal, ředitel sítě čerpacích stanic Orlen Benzina.

Pojďme k elektromobilitě. Kolik máte nyní elektrodobíjecích stojanů?

V současnosti jsme v této oblasti lídrem mezi čerpacími stanicemi. Na 66 stanicích máme 93 stojanů, což znamená bezmála 270 dobíjecích bodů. Stojany provozujeme společně s externími partnery, ale plánujeme stavět také vlastní vysokorychlostní dobíjecí stanice. Do roku 2030 máme v plánu postavit přibližně 1800 rychlonabíjecích bodů. Z toho je jasné, že chceme i v této oblasti trhu být velmi silným hráčem a e-mobilita bude pevnou součástí naší nabídky.

V červnu jste otevřeli druhou vodíkovou čerpací stanici. Jaké máte další plány v této oblasti?

Tvrdíme, že vodík je na cestě k bezemisní budoucnosti jednou z důležitých kapitol. Využití obnovitelného vodíku, který je vyráběn za pomoci elektřiny z obnovitelných zdrojů, napomůže v dekarbonizaci rafinérského průmyslu a na silnicích a železnicích napomůže splnit plány čisté mobility. Letos jsme zprovoznili dvě vodíkové stanice, v Praze a Litvínově. Rozvoj těchto stanic bude dále pokračovat, stejně jako růst portfolia vodíkových vozidel a jejich využití nejen v osobní dopravě, ale především v hromadné dopravě a přepravních službách na silnici i železnici. Do roku 2030 chceme v Česku postavit přes 20 vodíkových stanic a dva až tři vodíkové distribuční terminály pro železniční dopravu.

Škoda Enyaq Laurin & Klement: ideální fleetové auto

Škoda Auto uvádí na český trh vrcholné provedení svého elektrického modelu Enyaq, tradičně pojmenované Laurin & Klement. Tato varianta může být tajným tipem fleetových manažerů z mnoha dobrých důvodů.

Enyaq prochází kontinuální modelovou péčí a právě verze Laurin & Klement prezentuje další várku technických vylepšení. Představuje se v ní inovované pohonné ústrojí, díky němuž elektromobil nabízí vyšší maximální systémový výkon 210 kW, lepší zrychlení a delší dojezd. Ten je v případě modelu L&K více než 550 km v režimu WLTP. Optimalizována byla nabíjecí křivka baterie, jejíž nabití z 10 na 80 procent kapacity nyní zabere méně než 30 minut. Enyaq Laurin & Klement je vybaven nejnovějším softwarem ME 4, který se do konce roku dostane do všech variant modelové řady Enyaq. Tento software přináší řadu inovací a rozšířených funkcí. Patří mezi ně i funkce předehřevu, která baterii před zahájením nabíjení uvede do optimální teploty. Na výběr jsou dva režimy a proces lze spustit jak ručně stisknutím tlačítka na centrálním displeji infotainmentu, tak automaticky na základě údajů z navigace během cesty k nabíjecí stanici.

Škoda Enyaq Laurin & Klement je na první pohled snadno rozpoznatelná díky exkluzivním detailům. Přední blatníky nesou plaketku L&K, prahové lišty jsou lakovány v barvě karoserie a lišty kolem bočních oken i střešní ližiny jsou chromované. Stejnou povrchovou úpravu dostal také rámeček přední masky Crystal Face, osvětlené 131 LED diodami. Enyaq Laurin & Klement jezdí na antracitových leštěných dvacetipalcových kolech z lehké slitiny Asterion, na přání jsou k dispozici jednadvacetipalcová kola Aquarius. Standardně dodávané Matrix LED přední světlomety dokážou zabránit oslňování řidičů protijedoucích vozů a odstínit objekty s reflexními prvky. O maximální bezpečnost se postará balíček Asistovaná jízda 2.5, manévrování ve stísněných prostorech usnadní automatické parkování s uloženým parkovacím manévrem. V základní výbavě nechybí ani virtuální pedál pro bezkontaktní otevírání a zavírání pátých dveří, ventilovaná přední sedadla s masážní funkcí, navigace, head-up displej nebo boční airbagy i v zadních sedadlech. Doporučená prodejní cena startuje na 1 544 900 Kč včetně DPH za Enyaq Laurin & Klement 85 s pohonem zadních kol, karosářská verze Coupé vyjde na 1 604 900 Kč včetně DPH. Varianty 85x s pohonem všech kol jsou v obou případech o 100 tisíc korun dražší.



U operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq Laurin & Klement 85 začíná měsíční splátka na 18 048 Kč bez DPH. To v případě pronájmu na 36 měsíců a s ročním nájezdem 15 tisíc kilometrů. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla a kompletní zimní kola včetně přezutí a uskladnění. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení, havarijní pojištění s 10procentní spoluúčastí a pojištění vnějších skel do limitu 10 tisíc korun.

Škoda Enyaq ve verzi Laurin & Klement přijíždí s řadou technických vylepšení, inovací a rozšířených funkcí. Na první pohled je snadno rozpoznatelná díky exkluzivním detailům.

Zajišťujeme komplexní logistiku

Pro své služby využíváme moderní vozový park včetně vozidel 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 obrátem 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.



TEST

Elektrické kombi z Číny vyniká svou normálností



Elektrické kombi MG5 je prvním autem svého druhu na trhu. V exteriéru i interiéru designově nenápadný vůz se solidní výbavou, průměrně velkým zavazadlovým prostorem a slušnou spotřebou energie i dojezdem. Pro konzervativnější Čechy možná až překvapivě normální auto.

MG5 je prvním elektrickým kombi na českém trhu. Přitom byste to na první pohled asi nehádali, působí nenápadným dojmem.

MG vzalo český trh jako uragán. Během jediného roku se z nuly vyšplhalo na skoro 1800 prodaných automobilů a za letošní tři čtvrtletí mu patří osmnáctá příčka: až za ním skončili třeba Citroën, Fiat nebo Mazda. Prodeje táhne malé SUV ZS, velké naděje ale Číňané s britskou minulostí vkládají do elektromobilů. Na jaře to začalo kompaktním hatchbackem MG4 na zcela nové elektrické platformě, teď přichází čas na elektrické kombi MG5. Vůbec první auto svého druhu na trhu.

Například v Německu nebo Velké Británii se MG5 prodává již delší dobu. Ostatně není to žádná horká novinka. Jako Roewe Ei5 auto debutovalo v Číně už v roce 2017, faceliftované provedení, které vidíte na fotkách, se objevilo v roce 2021. A ještě jeden fakt na úvod: na rozdíl od MG4 nestojí „pětka“ na dedikované elektrické platformě, ale na základě původně určeném pro spalovací modely, který vychází z platformy General Motors.

Na rozdíl od jiných elektromobilů je MG5 designově nenápadné. Svým vzhledem nekřičí do světa, jaký pohon se v jeho útrokách ukrývá, prosto je divokých hran nebo výstřelků, kterými

MG5 Excite

- **Délka:** 4600 mm
- **Šířka:** 1818 mm
- **Výška:** 1543 mm
- **Rozvor:** 2659 mm
- **Kufr:** 479/1367 l
- **Provozní hmotnost:** 1624 kg
- **Výkon:** 115 kW
- **Točivý moment:** 280 Nm
- **Využitelná kapacita baterie:** 57,4 kWh
- **Dojezd dle WLTP:** 400 km
- **Maximální rychlost:** 185 km/h
- **Zrychlení 0-100 km/h:** 8,3 s
- **Základní cena vozu:** 999 940 Kč

některé značky chtějí elektroauta od těch spalovacích odlišit. Jedná se o veskrze konzervativní auto, z některých úhlů možná trochu připomínající vozy konkurenčních značek. Zepředu by se MG5 dalo označit snad i za zajímavé, vzhadu nicméně designěři jakoukoliv invenci ztratili.

Příjemný interiér, škoda lesklých plastů

Jaké je auto zvenku, takové je i zevnitř. Na první pohled úplně normální model, který by klidně mohl mít pod kapotou přeplňovanou benzínovou patnáctistovku jako SUV HS. Před řidičem jsou digitální budíky, na středovém panelu pak do prostoru „číní“ více než desetipalcová obrazovka multimediálního systému s navigací.

Kde byl software infotainmentu u MG4 pomalý a plný menších či větších chyb, funguje MG5 bezchybně a rychle. Párování telefonu přes Bluetooth je snadné, k dispozici jsou i Apple CarPlay a Android Auto. USB port je ale šikovně umístěn ve spodní části středového tunelu, kde je velká polička. Mobil si tam tak bez problémů odložíte.

Zatímco multimediální systém komunikuje kompletně česky, jen vestavěná navigace na vás mluví anglicky, digitální budíky jsou zase kompletně v angličtině. Zásadní překážka to není, pro

Inzerce

HN062794

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH



SKODA

Ilustrativní fotografie

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 vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojistovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného“, tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. 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

[f /skodacz](#) [@ /skodacr](#) [t /skodacz](#) [v /skodacz](#)



Interiér MG5 je povedený, vadí ale lesklý černý plast. Zavazadlový prostor má objem 479 litrů, mezi kompaktními kombi průměr. Zezadu je auto nenápadné a postrádá výraznější nápad.



některé uživatele to ale může být zprvu trochu matoucí. Co dokáže víc zpříjemnit cestu, je ovládání klimatizace a topení. Teplotu i intenzitu foukání je totiž možné nastavovat výhradně dotykem přes obrazovku. Je to zbytečně zdlouhavé a při jízdě rozptylující.

Máte-li však čínská auta spojená se zápachem lepidla a nelicujícími plasty, u MG5 nepochodíte. Ano, plasty v horní části palubní desky nebo výplních dveří jsou tvrdé, kam ale sahají ruce cestujících, je většinou měkčený potah. Snad jen kůže na volantu by mohla být jemnější. Vyložení na škodu je ale použití černého lesklého plastu. Jakkoliv efektně to vypadá, povrch je rychle plný otisků prstů, bude tak vyžadovat častější údržbu. Pochvalu zaslouží naopak pohodlná sedadla.

Zatímco vpředu je prostoru pro řidiče i spolujezdcu dostatek, vzadu je to o něco horší. Přední sedadlo jsme měli nastavené na asi 180 centimetrů vysokou postavu, vzadu před kolony nějaké místo zbývalo, při rozvoru dlouhém 2659 milimetrů bychom však čekali i více. Chodidla navíc nejdou zasunout pod přední sedačku, k tomu se sedí možná až nepřírozeně vysoko a sedák nemá ideální sklon. Méně místa je také nad hlavou. Pokud vzadu budou jezdit děti, nic z toho zřejmě nepocítí, u některých dospělých by ale problém nastat mohl.

Průměrný je i objem zavazadlového prostoru, který má na papíře 479 litrů. Zároveň je ale docela skladný, má pravidelný tvar a po stranách praktické odkládací kapsy. Pod podlahou je pak místo na volitelnou rezervu.



Zajímavá spotřeba, pomalé nabíjení

Námi testovaná verze byla ve vyšší výbavě Excite, což ale znamená oproti základu jediný rozdíl: nižší výkon 115 kilowattů, ale větší lithiovou baterku s niklem, manganem a kobaltem o kapacitě 61,1 kWh. Využitelných je z toho 57,4 kWh. Papírově by mělo auto ujet 400 kilometrů při spotřebě 17,5 kWh/100 km. Je nasnadě, že jde o hodnoty v ideálních podmínkách pro elektromobil, mezi něž již poněkud chladný říjnový podzim úplně nepatří.

S elektrickým kombi jsme najeli asi 670 kilometrů po městě, dálnici i okresních silnicích.

e-on
Drive



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



Výsledkem byla podle palubního počítače týdenní spotřeba 17,0 kWh/100 km, tedy dokonce o něco nižší, než udává výrobce. Mezi nabíjením by neměl být problém ujet i v chladnějších měsících kolem 300 kilometrů, a to i když si občas přitopíte. Po městě je pak možné se pohybovat i kolem 16 kWh/100 km.

Pomáhá i dobře funguje rekuperace, jejíž intenzitu je možné nastavit si kolébkovým přepínačem na středovém tunelu. Rozdíly mezi stupni jsou značné – zatímco u prvního prakticky nevíte, že auto rekuperuje, a musíte použít mechanické brzdy, u třetího je zpomalování při puštění pedálu akcelérátoru skutečně výrazné. Ovládat MG5 jedním pedálem sice úplně nejde, především při jízdě po městě je to však velice komfortní.

Co už tolik komfortní není, je rychlost dobíjení. MG říká, že maximálně lze dobít výkonem 87 kW, což je samo o sobě číslo průměrné. V praxi se nám ale povedlo dostat nejvýše na 60 kW, kam se nabíjecí výkon zvedl z nějakých 45 kW po připojení auta k dobíjecí stanici. Po překročení 80 procent kapacity nabíjecí výkon rychle klesl na 33 kW.

Sluší se podotknout, že auto má možnost předehřevu baterie, což nabíjení trochu urychlí. Zároveň také jako jedno z mála nabízí funkci V2L, což znamená, že energie z baterie může pohánět nějaký elektrický spotřebič výkonem až 2,2 kW.

Solidní je dynamika elektrického kombi, především pružné zrychlování třeba na dálnici. Jako jeden z mála elektromobilů také MG5 umí jet nejvýše až 185 km/h. Podvozek je svým naladěním trochu tužší, nerovnosti ale přesto žehlí s grácií. Řízení je lehké, stále ale dostatečně přesné.

Jízda s elektrickým kombi MG5 je dostatečně komfortní, pomáhají i vysoké bočnice pneumatik a přesné řízení. Spotřebu se během testu dokonce povedlo stlačit pod automobilkou udávanou hodnotu.

Cena do milionu

Ptáte-li se, kolik MG za elektrické kompaktní kombi chce, pak je to v této konkrétní verzi Excite 999 940 korun. Dokonce i bílý lak auta na fotkách je jediný bezpříplatkový. Menší baterka ušetří 110 tisíc korun, výbava je však shodná. Vypíchnutí si zaslouží především bezvadně fungující adaptivní tempomat.

Kromě něj nechybí nouzové brzdění, varování před opuštěním jízdního pruhu i udržování uprostřed zvoleného pruhu. Komfortní výbava zahrnuje kromě zmíněné navigace a rádia také vyhřívaná přední sedadla s manuálním nastavením, digitální klimatizaci, zadní parkovací kameru se solidním rozlišením, couvací senzory nebo automatická světla. Co jsme u auta za milion postrádali, byla třeba elektricky sklopná zrcátka nebo parkovací senzory vpředu.

Závěrem dodejme, že za podobné peníze jako MG5 pořídíte mimo jiné naftovou Škodu Octavia s výkonem 110 kW v jedné z vyšších výbavových verzí, stejně tak dobře vybavenou hybridní Toyotu Corolla nebo plug-in hybridní Kiu Ceed. Především s Octavií pak MG5 prohrává i vnitřním prostorem, takovému Hyundai i30 se ale prostorem vzadu vyrovná a ztratí až při pohledu do kufru. Nicméně jako alternativa k zavedené spalovací konkurenci – případně jako lákadlo pro ty, kdo by rádi přesedli do elektromobilu, ale výstřední vzhled je moc neláká – je MG5 rozhodně zajímavým počinem a na určitou dobu pohříchu jediným.

Opel Astra Sports Tourer Electric i technicky příbuzný Peugeot e-308 SW přijedou až příští rok, elektrické kompaktní kombi od Škodovky dokonce až v roce 2026.

Stvořena pro budoucnost.

Čistě elektrická Kia EV9.



Movement that inspires

Můžete vytvořit vůz s průkopnickým designem. Ale postavit vůz, který využívá nejnovější technologie a zároveň je připraven na budoucnost, to chce velkou dávku preciznosti a vášně. Poznejte novou, čistě elektrickou Kia EV9. Byla navržena tak, aby překonávala hranice a snadno vás přenesla až za hranice nepoznaného. To vše s ohledem na budoucnost. Zažehněte na své cestě novou jiskru inspirace a buďte hnacím motorem změn.

Číňané berou Evropu útokem. Klíčem budou elektromobily

K

Když nahlédnete do evropských prodejních statistik, vedle známých jmen jako Volkswagen, Renault nebo Škoda tam možná uvidíte i značky, o nichž jste nikdy předtím neslyšeli. BYD, Nio nebo Zeekr vypadají na první pohled možná jako překlepy či nějaké statistické chyby. Opak je ale pravdou. Patří totiž k rostoucí enklávě čínských jmen, která směřují do Evropy a až na pár výjimek to zkoušejí s elektromobily. Dostupnými elektromobily.

Pryč jsou však časy, kdy bylo levné čínské auto synonymem pro lacinost, zápach lepidla a naprosto strašidelnou kvalitu zpracování. Současné modely, a především ty, které míří do Evropy, už jsou vesměs naprosto konkurenceschopné.

Chcete příklad? Podívejte se třeba na MG, kdysi tradiční britskou automobilku, od roku 2007 plně v rukou čínského gigantu SAIC Motor. Pár let o ní nebylo slyšet, postupně se ale začala do Evropy vracet. Nejprve do Velké Británie, kde dokonce do roku 2016 vyráběla, pak na západoevropské trhy v Německu, Francii nebo Nizozemsku. Teď jde s přehledem o největšího čínského výrobce v Evropě.

Za devět měsíců se pro něj rozhodlo podle dat analytické společnosti Jato Dynamics přes 163 tisíc lidí. Je to více než u všech dalších čínských výrobců dohromady. Jsou v tom započítány všechny modely, tedy jak elektrické, tak i benzinové a plug-in hybridní. Druhým nejprodávanějším modelem značky je však s více než 50 tisíci kusy výhradně elektrický kompakt MG4.

Nakonec i v Česku se MG daří nad očekávání. Za prvních 10 měsíců letošního roku prodala automobilka 2115 nových vozů, na druhou stranu jen 40 z nich s elektrickým pohonem. Platí jinak stejná paralela jako s celoevropským trhem, součet prodeje ostatních čínských značek je oproti MG v Česku mnohonásobně nižší. A to doslova, protože výraznější stopu už zanechal jen Dongfeng se 43 prodanými kusy – sedm z toho s elektrickým motorem. Na rozdíl od Evropy se do Česka čínská auta zatím příliš nehrnou.

Image pomáhá

Na druhou stranu MG na rozdíl třeba od BYD nebo Great Wallu není typickou čínskou značkou a právě britské kořeny jí pomáhají k vyso-

Čínskou značkou s velkým potenciálem uspět v Evropě je BYD. Automobilka Build Your Dreams sází na širokou paletu elektromobilů od kompaktního hatchbacku až po velké SUV. Na snímku je horká novinka BYD Seal, rival třeba Tesly Model 3.





kým prodejním číslem. „Úspěch značky v posledních letech je jasným signálem, že její známost má v myšlení mnoha zákazníků stále svou váhu,“ uvedl v nedávné analýze zaměřené na čínské vozy seniorní analytik společnosti Jato Dynamics Felipe Munoz.

Většina čínských značek ale historii MG nemá, naopak musí bojovat s pošramocenou imagí z počátku století, kdy se do Evropy dostávala z říše středu auta podprůměrná snad úplně ve všem, navíc s tragickou bezpečností. Mimo jiné to jsou i hlavní důvody, kvůli nimž zatím příliš neporazila. Proč se tedy na evropské trhy ve velkém hrnou? „Prodávát v Evropě je pro každého výrobce, který chce být globálním hráčem, povinností. Po USA a Číně je to třetí největší světový trh a je to místo, kde se vyvíjí mnoho nových technologických řešení. A pokud chtějí čínské automobilky skutečně globálně růst a vydělat peníze, musí prodávát auta v Evropě,“ vysvětlil před časem pro Aktuálně.cz Felipe Munoz.

„Evropa je velmi konkurenční prostředí s dominancí domácích značek. Není lehké soupeřit

Prodeje vybraných čínských značek v Evropě za prvních devět měsíců roku 2023

MG	163 136 ks
DR	25 697 ks
Lynk & Co.	20 374 ks
BYD	9 340 ks
Ora	4 340 ks
Nio	1 649 ks
Dongfeng	856 ks
Xpeng	426 ks
Leapmotor	223 ks

Zdroj: Jato Dynamics

s Volkswagenem, BMW, Renaultem nebo Stellantisem. Vyžaduje to nejen peníze na expanzi, ale také čas přesvědčit řidiče, aby přesedli ze svých tradičních značek do úplně nových, neznámých,“ popsal dále.

Zlepšit obraz méně známých čínských výrobců by v očích zákazníků mohla pomoci ještě další věc. „Sázka na cenu nevyšla, protože nebyla doprovázena kvalitou. To se teď mění a o čínských autech se hovoří jako o něčem, po čem touží i velcí hráči. Dokazuje to například nedávno dokončená bitva Stellantisu a VW o Leapmotor,“ připomíná automobilový expert KPMG Ladislav Rulř nedávnou akvizici poměrně neznámé čínské značky francouzsko-italsko-americkým gigantem.

Zavedené automobilky totiž s čínskými výrobci nespolupracují jen z donucení lokálních nařízení, aby mohly v Číně vyrábět a prodávat. Naopak jsou pro ně tato partnerství technologicky – tím spíš v době elektromobility, kde mají Číňané náskok – i ekonomicky lákavá. A to samozřejmě zvyšuje jejich renomé v očích evropských zákazníků.



Klíčem je elektromobilita

Zdá se, že čínským klíčem k evropskému trhu nakonec budou právě elektromobily. Na jejich technologický náskok v této oblasti upozorňoval nedávno třeba šéf Renaultu Luca de Meo. „V elektromobilitě mají čínské značky poměrně slušný náskok v řadě oblastí a také mají mnohem větší šanci na výrazný úspěch než s méně kvalitními výrobky se spalovacími motory před časem,“ myslí si odborník poradenské společnosti EY pro automobilový průmysl Petr Knap. „Technologie baterií a nákladovost jsou výrazně na straně čínských výrobců. Výrobní zpracování i design mají velmi solidní,“ vypočítává Knap, čím čínské elektromobily těm evropským „ujíždějí“.

Největší rozdíl je ale samozřejmě v cenách. Petr Knap zmiňuje, že podle analýz mají čínské elektromobily oproti autům do zásuvky tradičních značek nákladovou výhodu na úrovni 20 až 30 procent. Nedávná analýza Jato Dynamics pak ukázala, že čínské auto stojí na britském nebo norském trhu v průměru o 37 procent méně než auto nečínského výrobce. Opět je však třeba podotknout, že v tomto rozdílu jsou započítány nejen elektromobily, ale i plug-in hybridy či auta se spalovacími motory. Přesto je rozdíl propastný, a to například ve Vietnamu je až 80procentní ve prospěch čínského modelu a v Austrálii 56procentní.

Elektrický kompaktní hatchback MG4 patří stále mezi novinky na evropském trhu, zákazníkům ale rychle padl do oka. Okamžitě se totiž zařadil mezi nejoblíbenější elektromobily v Evropě, za devět měsíců se jich prodalo přes 50 tisíc kusů.

Ladislav Rulř z KPMG si ve vztahu k etablování čínských značek v Evropě všimá i určité paralely. „Z historie známe příklad Japonska a Jižní Koreje, kdy levné spotřební zboží nakonec díky dlouhodobému vývoji produktů i jejich chápání zákazníkem dosáhlo na prémiovou část spotřebitelského spektra. Lze očekávat, že se totéž stane i s Čínou,“ tvrdí s tím, že pro novou generaci spotřebitelů už budou čínské značky standardem trhu. Stejně jako jsou dnes brány korejské automobilky. Ostatně vzpomeňte si na jejich vnímání na počátku století.

Skutečným přelomem se pro Korejce stala Kia Ceed, které pomohla především bezkonkurenční sedmiletá záruka a s výrobou na Slovensku také větší důvěra zákazníků. Cestou evropských továren se přitom hodlají vydat i Číňané. Podle aktuálních informací postaví BYD nový závod v Maďarsku, možnosti produkovat svá auta na starém kontinentu sondují například i Great Wall nebo SAIC Motor prostřednictvím MG.

Ne všechno je růžové

Rostoucí popularita čínských značek samozřejmě neušla evropským politickým špičkám. Předsedkyně Evropské komise Ursule von der Leyenové se nelíbí, jakým způsobem čínská státní pokladna dotuje produkci elektromobilů tamními výrobci, což jim pak pomáhá udržovat v Ev-

Přinášíme profesionální řešení a služby, které vám šetří energie



Kompletní energetický outsourcing —
teplo, chlad, tlakový vzduch, průmyslové odpady



Realizace FVE elektráren včetně
bateriového úložiště



Instalace dobíjecích stanic
pro elektromobily



Areálové a průmyslové LED osvětlení
s možností dodávky formou EPC

Inspirujte se → www.vecr.cz

Veolia — Energie budoucnosti

ropě nízké ceny. Právě na tyto dotace si chce posvítit, ve hře je údajně i zavedení dovozních cel. Ta se však právě evropskou výrobou dají obejít.

Ve Francii s velice štědrým dotačním systémem také vadí čínským státem dotované nízké ceny, proto od příštího roku podporu na nákup elektromobilu navázali nejen na emise CO₂ z provozu auta, ale rovnou celého výrobního a dodavatelského řetězce. Víceméně jde o nařízení straníc v Evropě vyrábějícím značkám, protože Číňané podmínky pro udělování nejvyšších dotací nemohou už jen kvůli dopravě splnit.

Za vypíchnutí stojí ještě skupina DR Automobiles. Ta především v Itálii pod několika značkami prodává přeznačené čínské modely Chery, JAC a BAIC už od roku 2006. Většinu nabídky tvoří spalovací modely, jen hrstka z nich má elektrický pohon. Zdaleka neúspěšnější je značka DR, která letos v Evropě prodala skoro 26 tisíc aut. Také na ni si ale posvítily úřady, konkrétně ty italské. Skupinu DR Automobiles vyšetřují za to, že zákazníkům dostatečně neinformovala o čínském původu svých aut a naopak to může z reklam či webu značky působit, že jde o modely původně italské.

O úspěchu MG již byla řeč, kdo další má ale v Evropě šanci prorazit? „Výrazné budou pro



Evropu zřejmě značky BYD, SAIC Motor – primárně s MG –, Great Wall (ten nabízí auta pod značkami Ora a Wey – pozn. red.), Leapmotor a Zeekr,“ myslí si Petr Knap. Shoduje se tak prakticky s názorem analytika Jato Dynamics Felipeho Munozeho, který vynechal Great Wall a Leapmotor, naopak do svého výběru zahrnul Nio. Až na pár výjimek v případě modelů Wey, což jsou plug-in hybridy, a několika MG se spalovacím nebo plug-in hybridním ústrojím, nabízejí všechny značky jen elektromobily.

Great Wall Motor je v Evropě zastoupený především značkou Ora. Ta rovněž sází na elektromobily, navíc s netradičním designem i jménem. Kompaktní hatchback se jmenuje Funky Cat a za devět měsíců zaujal v Evropě téměř 4400 lidí.

Inzerce

HN062914

Jak zlepšit výuku dějepisu?

S badatelskou metodou si žáci osvojí nové dovednosti.

Více na ChytréČesko.org

Společný projekt serveru Aktuálně.cz a Nadace České spořitelny zaměřený na vzdělávání



VOLVO

Účelově navržená elektrická nákladní vozidla. Směrem k nulovým emisím.

ELEKTRICKÉ PODVOZKY KAŽDÝ ÚKOL JE PROVEDITELNÝ



volvotrucks.com

Volvo Trucks. Driving Progress



Kolik stojí jeden kilometr dojezdu?

Porovnali jsme mezi sebou dostupné elektromobily, abychom zjistili, který model nabízí nejlepší poměr mezi cenou a předpokládaným dojezdem.

Dojezd je jeden z nejdůležitějších parametrů, na které hledí zájemci o nový elektromobil. Zejména v kategorii vozů do ceny jednoho milionu korun je potřeba pečlivě hledat taková auta, která nabídnou co možná nejdelší jízdní dosah. I dnes lze totiž narazit na modely, které mají kvůli nižší ceně poměrně malou baterii, a tak se jejich užitná hodnota velmi smršťuje.

My jsme si proto vzpomněli na dobu, kdy se při nákupu pevných disků do počítače přepočítávala jejich cena na gigabyte úložného prostoru, aby bylo možné všechny modely mezi sebou jednoduše porovnat. Totéž jsme udělali u elektromobilů s cenou do jednoho milionu korun – vydělili jsme jejich cenu tabulkovou hodnotou udávaného dojezdu na jedno nabití. Čím méně

za jeden kilometr zaplatíte, tím lepší je poměr ceny vozu a užitné hodnoty. Řada elektromobilů se nabízí ve více verzích s jiným výkonem či kapacitou baterie. My jsme vždy vybrali tu nelevnější možnost.

Do přehledu, který si můžete prohlédnout na těchto stránkách, jsme zařadili deset aut s nejlepším výsledkem. Proto se může zdát, že rozdíl mezi vozy v této kategorii není příliš velký. To ale tak není, protože elektromobilů do milionu korun je v Česku dost a do výběru se nedostaly i některé, jejichž poměr má víc než dvojnásobně horší hodnotu než v případě nejlepšího vozu na trhu. Například Mazda MX-30, která se nabízí za 949 000 korun, ujede jen 200 km, a tak u ní za jeden kilometr dojezdu zaplatíte 4745 Kč, u Mini Cooperu SE to je 4168 korun (ujede 233 km, stojí 971 100 Kč).

1980 Kč za km

Toyota bZ4X

SUV s poněkud krkolomným názvem je prvním zásadním počinem japonské automobilky mezi moderními elektromobily. Auto se do našeho výběru ale dostalo díky současné akční ceně, která spadla těsně pod hranici jednoho milionu korun. I díky tomu může nabídnout druhou největší baterii v této kategorii a také vůbec nejdelší dojezd. Proto se nyní vyplatí zdaleka nejvíc.

- Výkon: 150 kW
- Baterie: 64 kWh
- Dojezd: 500 km
- Základní cena: 990 000 Kč



2228 Kč za km

MG4 Electric

Britské znače v čínských rukách se zatím na českém trhu daří hlavně s levnými SUV poháněnými spalovacími motory. Šlape ale i do elektromobility, už má na trhu dva vozy do zásuvky. Starší MG4 Electric se prodává se dvěma velikostmi baterie, ale i ta menší je díky relativně nízké ceně vozu velmi výhodnou koupí, ačkoliv je dojezd spíš průměrný.

- Výkon: 125 kW
- Baterie: 51 kWh
- Dojezd: 350 km
- Základní cena: 779 960 Kč



2347 Kč za km

Volkswagen ID.3

Podobně jako v případě Toyota i Volkswagenu pomohla aktuální akce, se kterou chce lovit řidiče hledající elektromobil pod milion. Základní verze se sem vejde na stovku přesně. Dojezd přes 400 km je v této kategorii vynikající hodnotou. Auto, které prošlo přednedávnm faceliftem, se také chlubí solidní kvalitou zpracování nebo velkým podílem recyklovaných materiálů.

- Výkon: 150 kW
- Baterie: 58 kWh
- Dojezd: 426 km
- Základní cena: 999 900 Kč

2348 Kč za km

Peugeot E-208

Model 208 je v Evropě nejprodávanějším vozem Peugeotu. A i když to neplatí o jeho elektrické verzi, také ta prošla začátkem letošního léta modernizací. Přinesla například mírné zvýšení výkonu i dojezdu na jedno nabití. Auto zaujme také nápadnějším designem, který podtrhuje nový stříh masky chladiče či výrazné barevné provedení.

- Výkon: 110 kW
- Baterie: 48 kWh
- Dojezd: 362 km
- Základní cena: 850 000 Kč



2387 Kč za km

Hyundai Kona Electric

Druhá generace korejského hatchbacku se stále prodává se standardním pohonem, jako hybrid i jako elektromobil. Všechny verze sdílí nový futuristický design s tenkou linkou na přední, která slouží jako denní svícení. V kabině najdeme sadu obrazovek, většina funkcí se už ovládá přes dotykový displej uprostřed. Novinka je sice v základu o 50 tisíc korun dražší než předchozí verze, ale zase má téměř o 10 kWh vyšší kapacitu akumulátoru.

- Výkon: 115 kW
- Baterie: 48 kWh
- Dojezd: 377 km
- Základní cena: 899 990 Kč



2451 Kč za km

Citroën ë-C4

Tato francouzská automobilka mění ceny u svých vozů v rámci nejrůznějších akcí docela pravidelně, aktuálně se elektrický ë-C4 prodává v základu pod 900 tisíc korun. Elektrický pohon sdílí s ostatními modely koncernu Stellantis, má ale svébytný design i prakticky stříženou karoserii. Dojezd je spíše průměrný, takže se tento kus dostal na šesté místo našeho výběru.

- Výkon: 100 kW
- Baterie: 46 kWh
- Dojezd: 357 km
- Základní cena: 874 900 Kč

2514 Kč za km

Opel Corsa Electric

Německý elektromobil sdílí většinu své techniky se svým koncernovým sourozencem Peugeotem e-208, různé nabídky výbav a akce ale znamenají, že oba vozy se prodávají za jinou cenu. Aktuálně je Opel dražší, a tak je i poměr nabízeného dojezdu za danou cenu jiný. Navíc proti faceliftovanému Peugeotu je hodnota dojezdu o pár kilometrů nižší. Tedy alespoň podle oficiálních tabulkových hodnot.

- Výkon: 100 kW
- Baterie: 50 kWh
- Dojezd: 354 km
- Základní cena: 889 990 Kč



2526 Kč za km

Volvo EX30

Zbrusu nový vůz na českých silnicích ještě ani fyzicky není, ale je už možné ho objednávat. Jde o jediný elektrický model prémiové automobilky, který je aktuálně možné koupit pod milion korun. Svou roli v tom hraje čínská technika použitá pod kapotou. Designem je ale Volvo EX30 švédské, klade se důraz na čisté linie a užitnou hodnotu. Volvo na tento vůz v Evropě sází jako na svůj budoucí best-seller v dané kategorii.

- Výkon: 200 kW
- Baterie: 69 kWh
- Dojezd: 344 km
- Základní cena: 869 000 Kč



Inzerce



Aktuálně.cz

Portál elektromobilita

Všechno, co potřebujete vědět o elektromobilitě.
Přehledně, informovaně a objektivně.



Partneři Portálu elektromobilita jsou:



DRIVALIA

e-on



HYUNDAI

SKODA

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

KLÍČ K MOBILITĚ

Uspadňujeme cestu k firemní elektromobilitě

Doba elektromobility se nezadržitelně blíží. Volkswagen Financial Services svým klientům nabízí řadu výhod, které jim přechod na elektrickou mobilitu co nejvíce zpříjemní.

U Volkswagen Financial Services lze elektromobilitu financovat i na operativní leasing. „V Česku se ho firmy postupně učí více využívat, protože přináší spoustu výhod, a to zejména v případě financování elektromobilů,“ popisuje Jan Pařízek, ředitel fleetového prodeje Volkswagen Financial Services.

Výhod operativního leasingu je hned několik. V první řadě je to řízení cash flow – není zapotřebí vynakládat vysoké částky na pořízení vozu. Operativní leasing řeší také péči o životnost vozu – s vlastnictvím je totiž spojena starost o to, co s autem bude majitel za několik let dělat. Vozidlo na operativní leasing po pár letech jednoduše nahradí autem novým, takže může jezdit pořád reprezentativním a novým modelem.

Poslední výhodou je ušetření starostí spojených s provozem auta. Servis, pojištění, různé administrativní úkony a další záležitosti spolu s financováním vozu na leasing v podstatě odpadnou, případně se významně zjednoduší. „U operativního leasingu od VWFS je ve splátce zahrnuto kompletní pojištění, servis vozidla, asistence a volitelně i pneuservis, dálniční známka a další služby. Těchto služeb využívá přes 90 procent fleetových zákazníků,“ vyjmenovává Jan Pařízek.

Elektromobil na zkoušku

Osobní zkušenost je nejlepší způsob, jak odbourat předsudky vůči elektromobilitě. Proto VWFS spustil vlastní půjčovnu elektromobilů. Na výběr je průběžně rozšiřovaná škála modelů, jako jsou Audi Q4 e-tron Sportback, Škoda Enyaq i Enyaq Coupé, Cupra Born, Volkswagen ID.4 a ID.5 spolu s ID. Buzz v osobním i užitkovém provedení. „Ide o možnost důkladně se seznámit s elektromobily v provozních podmínkách vlastní flotily a osobně se tak přesvědčit o přínosech pro firemní vozový park a třeba i plnění firemních cílů v oblasti ESG,“ říká Jan Pařízek.

Zákazník si může zvolit dobu pronájmu, a to od sedmi do 60 dní. Symbolické nájemné 500 korun bez DPH za den zahrnuje 150 ujetých kilometrů za den, pojištění vozidla, nabíjecí kartu Chargee a servisní kartu s kontaktem na technickou asistenci. Zákazníci při zapůjčení elektromobilu získají také kompletní nabídku financování včetně pojištění.

Jan Pařízek, ředitel fleetového prodeje Volkswagen Financial Services, přední finanční společnosti specializující se na podporu prodeje dealerové sítě značek Volkswagen, Audi, Seat, Cupra, Škoda, Porsche, Ducati, ojetých automobilů všech značek a prémiových značek Bentley a Lamborghini.



Nabíjení bez starostí či online správa fleetu

Pro řadu firem je klíčová otázka dostupnosti dobíjecích stanic a ceny za dobíjení. I proto nabízí VWFS možnost využití dobíjecí karty Chargee, se kterou lze nabít baterii u největších distributorů i v síti dealerů koncernu Volkswagen. Karta zahrnuje mnoho dobíjecích stanic na území Česka a Evropy v síti firemních, domácích a veřejných stanic. Součástí služby je speciální aplikace, jejímž prostřednictvím může klient jednoduše vyhledat volnou stanicí v okolí nebo monitorovat výdaje za dobíjení.

Vedle dobíjecí karty nabízí VWFS výhodné financování dobíjecí infrastruktury v podobě wall-boxu neboli dobíjecí stanice přímo v sídle společnosti. Díky ní budou elektromobily vždy plně dobíté a připravené i na dlouhé cesty.

U vozových parků větších firem je čím dál více kladen důraz na služby spojené s jednoduchou správou fleetu a konektivitou. „Klienti chtějí mít neustálý přehled o svém vozovém parku. Důležitá je pro ně přehlednost, jednoduchost a neustálá dostupnost informací. I proto VWFS všechny důležité údaje o smlouvách shrnul do klientského portálu FleetCARS,“ popisuje Jan Pařízek.

Nástroj načítá každý den aktuální informace a díky tomu si klienti mohou vygenerovat reporty kdykoliv, podle svých potřeb. Do budoucna se má portál ještě rozrůst. Už teď si mohou firmy ve FleetCARS zavádět vlastní evidenci řidičů a vytvářet reporting fixních či aktuálních nákladů včetně přefakturací a mnoho dalších funkcí. Brzy ale bude možné přidat i vlastní reporting, reporty tankování nebo přehled veškeré vozové dokumentace.

“

Nabízíme firmám možnost důkladně se seznámit s elektromobily v provozních podmínkách vlastní flotily.

Svůj elektromobil si **DOBIJTE** na stanicích PRE



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

Na trhu je víc elektroaut než kdy dřív, řeší se dotace na jejich pořízení



V prostorách Fora Karlín se ve dnech 11. a 12. října konala konference Forum elektromobilita, kterou pořádají Hospodářské noviny se společností LEEF Technologies. Letos se akce uskutečnila po šesté a dorazilo na ni přes 800 návštěvníků především z automobilového byznysu a ze státní správy. Během dvou dnů vystoupilo přes 60 řečníků. Probraly se hlavní trendy, které určují směr elektrifikace osobní, nákladní i autobusové dopravy, podpora ze strany státu, budování nabíjecí infrastruktury a také budoucnost vodíku v automobilovém odvětví.



Prvním řečníkem byl na konferenci Petr Hladík (KDU-ČSL), ministr životního prostředí. Ten slíbil, že firmy dosáhnou na dotace na pořízení nákladních aut a také na nabíječky.



V navazující panelové diskusi se k Petru Hladíkovi přidal místopředseda představenstva, ředitel divize obchodu a strategie ve společnosti ČEZ Pavel Cyran (zcela vlevo), Martin Gajdoš, ředitel strategie a byznys analýzy ve společnosti Orlen Unipetrol (druhý zprava), a Jiří Maláček, ředitel českého zastoupení Škody Auto (uprostřed). Diskusi vedl Martin Cmíral z LEEF Technologies (zcela vpravo).



Ve druhé debatě pořádané první konferenční den se sešli (zleva) Martin Saitz, generální ředitel Hyundai Motor Czech, Vratislav Stražil, výkonný ředitel Volkswagen Financial Services, Petr Knap, odborník na elektromobilitu v EY Česká republika, Miroslav Holan, vedoucí rozvoje strategie a obchodní sítě ve Škodě Auto, a Zbyšek Jordák, vedoucí marketingu v Kia Czech, aby společně probrali budoucnost elektromobility v Česku. Moderovala Eva Srpová z Hospodářských novin.



Důkladně se také probíraly možnosti financování elektromobilů. Do debaty přijali pozvání (zleva) Jana Faltová z Drivalia Lease Czech Republic, Jan Pařízek z Volkswagen Financial Services CZ, Vilém Sklenář z Leasing České spořitelny a Tomáš Kadeřábek z Arvalu.



Na akci Forum elektromobilita dorazilo celkem přes 800 hostů.



U pódia stály dva elektromobily. Na jedné straně Škoda Enyaq RS Coupé ve verzi Laurin & Klement, naproti pak Hyundai Ioniq 6 (na fotografii).



Před Forem Karlín parkovaly nákladní vozy značek Volvo Truck, Daimler Truck a Iveco.



Během konference bylo možné si vyzkoušet elektrické vozy mnoha značek – Hyundai, Kia, Škoda a Toyota, novinkou byla elektroauta MG.

Ačkoliv donedávna Toyota propagovala především vůdk v modelu Mirai, dnes má také plně elektrický model bZ4X.



V rámci Fora elektromobilita proběhla také pracovní snídaně v hotelu Andaz, kde se za účasti politiků, zástupců automobilek a technologických firem, lídrů energetiky a dalších expertů probíral budoucí rozvoj osobní i nákladní elektromobility. Řešil se například i možný nárůst prodeje a podpory vodíkových automobilů nebo výstavba nabíjecích stanic pro těžká nákladní vozidla.



Zástupci automobilek na pracovní snídani v rámci Fora elektromobilita. Zleva šéf českého zastoupení Toyoty Martin Peleška, vedoucí rozvoje strategie & obchodní sítě Škody Auto v ČR Miroslav Holan a generální ředitel AB Motors CZ Martin Králíček. Diskutoval se rozvoj elektromobility na českém trhu nebo možný vývoj prodeje elektrických aut v blízké budoucnosti.

Nechyběli zástupci energetických firem, kteří diskutovali o síti nabíjecích stanic v Česku i o případném rozvoji výstavby nabíječek pro těžká nákladní auta. Zleva ředitel elektromobility ČEZ Tomáš Dzurilla, místopředseda představenstva E.ON Energie Jan Zápotočný a generální ředitel Pražské energetiky Pavel Elis.



Metro přepraví lidi i zboží pro obchody

Projekt S-PLY studentů Ateliéru průmyslového designu UMPRUM Filipa Sobola a Davida Stingla pro autonomní zásobování center metropolí získal 3. místo v mezinárodní soutěži Michelin Movin'On 2023.

Letošní, 23. ročník soutěže Michelin Movin'On nesl téma Balancing Sustainability. Nelehký úkol vyvážit tři definované pilíře udržitelnosti – lidi, vzájemný prospěch a planetu – směřoval k návrhu inovativního řešení mobility. Obecné téma se soustředilo na autonomní metro. Filip Sobol s Davidem Stinglem problém pojali širěji a zaměřili se na problematiku zásobování metropolí. Autoři zkoumali možnosti inovací současné infrastruktury center velkých měst a s ní spojené ekologické zátěže a snížené kvality života obyvatel. „Přemýšleli jsme, jak téma zpracovat a dát mu přidanou hodnotu. Autonomní metro je běžnou součástí mnohých měst a jeho funkci jsme obohatili právě o zásobování. Přesunutí zásobování pod zem a zároveň využití stávající sítě metra je ideálním řešením pro komplexnější regulaci dopravy ve velkých metropolích, jako je například New York,“ říká jeden z mladých designérů David Stingl.

Pro nakládku zboží navrhuji využití depa metra, kde dojde k naložení zásobovacích boxů do speciálního prostoru v soupravách. Mladí designéři respektují prioritu osobní dopravy, a tak umístění boxů nijak neomezí přepravu cestujících. V cíli cesty, v centru města, dojde k vyzvednutí boxů autonomní platformou. Ta se z povrchu dostane samostatným nákladním výtahem umístěným na protilehlé straně nástupiště, aby nebyl omezen pohyb lidí.

Platforma umožňuje doručit zboží přímo na místo určení při snížení zátěže dopravní infrastruktury. Je přizpůsobena pro snadné manévrování ve městě díky nezávislé říditelné nápravě. Je rovněž schopná jízdy oběma směry.



Koncept zásobování využívá stávající metro a pracuje s autonomní platformou přepravující nákladní boxy. Ty se v jednotlivých stanicích dostávají na povrch pomocí nákladního výtahu.

Navržený design podporuje efektivitu a rychlost přepravy vozu i jeho autonomii. Celkový neutrální vzhled je přizpůsoben vzhledu města tak, aby svým designem nepoutal přílišnou pozornost.

Systém pracuje s několika variantami boxů, například s boxem s uzamykatelnými schránkami nahrazujícím kurýrní služby a výdejny zboží. Další varianta je uzpůsobená pro zásobování malých podniků.

Oceněný projekt S-PLY Filipa Sobola a Davida Stingla vznikl jako klauzura v Ateliéru průmyslového designu v rámci výzkumného projektu Umění a design jako řešení změn v dopravě s nástupem autonomního řízení. UMPRUM výzkum realizuje ve spolupráci se Škodou Group za podpory Technologické agentury ČR pod vedením prof. Ivana Dlabáče a Vlastimila Bartase. „Jsem pyšný, že naši studenti přišli s nápadem na hranici vynálezu. Jedná se o originální a silnou myšlenku, ve které vidím budoucnost a logické řešení dopravy,“ hodnotí týmovou práci svých studentů prof. Ivan Dlabáč.



**E-MOBILITA
TEPLÁRNY BRNO**

Budujeme největší městskou nabíjecí síť v ČR

emobilitabrno.cz




HN062876



Plně
elektrický,
udržitelný,
ziskový.

eActros 600
od Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Elektromobil nabije kolo a zatopí v chatě

Baterie moderních elektromobilů obsahují obrovské množství energie. Zatím ji ve většině případů spotřebovávají, některé ji však umí i dávat. Mohou tak pohánět libovolné spotřebiče, a v blízké budoucnosti se navíc stanou důležitou součástí domácí elektrické sítě.

Futuristický Hyundai Ioniq 5 je jedním z prvních masově rozšířených elektromobilů s funkcí obousměrného dobíjení. Disponuje 800V nabíjecí architekturou a umožňuje dobít z 0 na 80 procent za pouhých 18 minut či získání dojezdu 100 kilometrů za pouhých pět minut dobíjení. Pomocí adaptéru ale také umožňuje připojit prakticky jakýkoliv elektrický spotřebič a využívat výkon až 3,6 kW.

Na cestách i v přírodě tak může Ioniq 5 dobíjet telefony a počítače, elektrická kola, skútry nebo třeba pohánět kávovar či elektrický gril. Technologie se označuje zkratkou V2L (Vehicle-to-Load), auto díky ní funguje jako gigantická pojezdná powerbanka a energii svému řidiči nabídne, kdykoliv a kdekoliv to je zrovna potřeba.

Hyundai se jí navíc rozhodl zpřístupnit všem zájemcům o elektromobilitu a nově jí kromě prémiových modelů Ioniq 5 a Ioniq 6 nabízí i ve svém nejdostupnějším elektromobilu, kterým je Kona Electric, vyráběná v moravskoslezských Nošovicích.

Energie pro karavan i sobí farmu

Korejská automobilka v uplynulých dvou letech představila řadu praktických využití obousměrného dobíjení. V mrazivé norské divočině bez elektrického vedení například Hyundai Ioniq 5 po tři dny poháněl odlehlou sobí farmu, přičemž energie stačila na působivé rozsvícení celého místa, napájení všech elektrických spotřebičů i uspořádání exkluzivní večeře pro hosty farmy.

V sousedním Švédsku se zase zrodilo spojení Ioniq 5 s kompaktním karavánem Mink Camper, v němž nechybí indukční deska, kávovar, lednička s mrazákem, audiosystém nebo několik elektrických zásuvek. Díky V2L je energie pro běžnou spotřebu vždy dostatek a dobrodružnou výpravu může řidič i celá posádka absolvovat s maximálním komfortem.

Zásobníky levné elektřiny

Jenže co kdyby tato přelomová technologie poháněla nejen spotřebiče, ale celé domy nebo komplexy budov? Vždyť koncept volného toku energie mezi autem a sítí neznamená jen možnost svobodně nabíjet na cestách.



Technologie V2G (Vehicle-to-Grid) může zásadně usnadnit probíhající přechod z fosilních paliv na obnovitelné zdroje elektrické energie. Auta, která tuto funkci podporují, jsou připravena ukládat přebytky energie ze stále výkonnějších alternativních zdrojů, jako jsou solární a větrné elektrárny, a ve špičkách ji pak opět dodávat zpět do sítě. Technologie V2L tak efektivně přispívá k řešení výkyvů spotřeby elektrické energie a stabilizaci místních elektrických sítí.

Inovativní pilotní projekty již testují reálné možnosti V2G v Nizozemsku a Německu. Flotily vozů Ioniq 5 slouží nejen ke sdílené ekologické přepravě, ale jsou také součástí domácích energetických systémů. Pokročilý energetický management předpovídá, kdy je výhodné energii do elektromobilu ukládat a kdy a kolik z akumulátoru naopak čerpat. Akumulátor jediného elektromobilu disponuje energií dostačující pro napájení pěti domácností po dobu 24 hodin.

Moderní elektromobily Hyundai jsou již dnes plně připraveny jak na V2L, tak V2G využití. Obousměrné nabíjení se tak stává součástí životního stylu jejich majitelů, kteří budou moci na využívání technologie V2G profitovat dokonce i finančně, například ukládáním přebytečné elektrické energie získané mimo špičku a jejím dodáváním zpět do sítě ve chvílích, kdy je nejvíce žádaná.

Díky obousměrnému dobíjení může Ioniq 5 dobíjet telefony a počítače, elektrická kola, skútry nebo třeba napájet kávovar či elektrický gril bez obav, že vám nezbude dost energie na cestu. Maximální míru vybití lze totiž snadno nastavit, a navíc v poměru ke kapacitě akumulátorů bývá odběr velmi malý.



Since 1924

Nové MG5 Electric

Jediné na trhu



Unikátní a jediné čistě elektrické kombi na trhu. Nadchne vás svým sportovním designem, výkonem 177 koní a dojezdem až 400 km. Zavazadlový prostor 1 367 l je prostě ideální pro vaši práci i zábavu. MG5 Electric – skvělé kombi se 7 letou zárukou.



150 000 km

Nyní u všech dealerů MG

www.mgmotor-czech.cz



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTŘKA

Naše energie vás posouvá vpřed

Stáhněte si aplikaci Futurego,
se kterou můžete jednoduše dobít
v nejvýkonnější a nejrozšířenější síti
stanic po celém Česku.



futurego