

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

CZK/EUR ↗
24,725 +0,33 %

CZK/USD ↗
22,775 +0,55 %

PX ↘
1539,55 -0,23 %

FTSE ↘
8183,07 -0,86 %

DAX ↘
18473,29 -1,10 %

BTC/USD ↘
67435 -0,90 %

Rozhýbe Jurečka pracovní trh?

Flexi novela zákoníku práce má přinést největší změnu v zaměstnávání od revoluce. Ministr má ale trable s brigádami pro děti.

Strana 3

Aerolinky chtějí být nízkonákladové

Dvojrozhovor se šefy Ryanairu a Kiwi: Čím urovnaly vzájemné spory a proč chtějí být všechny aerolinky nízkonákladové.

Strana 4

Majitel Temu už poráží Alibabu

Vlastník Temu se stal čínskou e-shopovou jedničkou. Z trůnu sesadil konkurenční Alibabu.

Strana 13

Speciální příloha
Hospodářských novin



■ Životní prostředí

Na stromy nesahat. Kácení kvůli stavbám se má firmám prodražit

Dřeviny by podle ministerstva životního prostředí měly výstavbě v budoucnu méně ustupovat. Za jejich kácení bude lidem i firmám hrozit pokuta. Náklady mohou jít celkově do stovek milionů.

Jan Prokeš

jan.prokes@hn.cz



Stavební firmy, energetické společnosti nebo mobilní operátory čeká už brzy změna, která může podstatně ovlivnit jejich byznys. Od ledna 2026 jim bude hrozit, že za kácení stromů při přípravě staveb domů nebo třeba stožárů elektrického vedení budou muset zaplatit. Celkové náklady mohou jít do stovek milionů korun ročně. I proto podnikatelé chystanou změnu tvrdě kritizují.

Novinku obsahuje novela zákona o ochraně přírody a krajiny, kterou připravilo ministerstvo životního prostředí. „Jejím cílem je zajistit šetrné umístování staveb a minimalizovat kácení dřevin,“ vysvětluje mluvčí resortu Veronika Krejčí. Jednotlivá ministerstva a zástupci podnikatel-

hromady asi 525 milionů korun. Například Hospodářská komora nicméně očekává náklady podstatně vyšší. „Uvalení dodatečných nákladů na provozovatele technické infrastruktury v době nutnosti významně investovat do modernizace provozů považujeme za nesystémové. Zvýšené náklady se navíc pravděpodobně promítnou do ceny jejich výstupů,“ varuje ředitelka legislativního odboru komory Lenka Janáková.

Už dnes musí stavitelé při kácení dřevin získat souhlas úředníků, kteří na stavebním úřadu zkoumají vliv stavby na životní prostředí. Výjimku mají například majitelé lesa při obnově porostů, kteří kácení pouze předem oznamují.

Úředníci při rozhodování, zda kácení povolí, mohou stavitelům jako kompenzaci uložit povinnost vysadit odpovídající počet stromů na jiném místě.

Když však firmě náhradní výsadbu neuloží, další náklady jí nehrozí. Podle Janákové sice legislativa už dnes počítá s povinností platit za pokácené stromy poplatek do obecního rozpočtu, ale stále chybí speciální zákon, který by pravidla pro jejich výpočet nastavil. V praxi tak žádná povinnost de facto neexistuje.

Právě to se od roku 2026 změní. Podle ministerstva životního prostředí budou ale lidé a firmy za kácení platit pouze v případě, kdy obec nenajde vhodný pozemek pro náhradní výsadbu. „Poplatek je tedy vždy až tou poslední možností v případě, že není možné realizovat náhradní výsadbu,“ uvádí Krejčí. Peníze vybrané z poplatků zamíří do rozpočtů jednotlivých měst a obcí. Ty je budou smět použít výhradně na výsadbu dalších dřevin nebo na péči o ně.

Výše poplatku má záviset na celé řadě faktorů, jako je obvod kmene, druh stromu, jeho zdravotní stav nebo umístění. „Výpočet bude

poměrně složitý, vyžaduje rozsáhlé odborné znalosti, složitou administrativu a povede k nárůstu byrokracie nejen na straně orgánů ochrany přírody, ale také na straně žadatelů o kácení,“ míní Janáková z Hospodářské komory.

Podle ministerstva to však povede k tomu, aby se stavby v budoucnu umísťovaly citlivěji vůči vzrostlým stromům. Současně se zavedením poplatků se podstatně zvyšují i pokuty za nelegální kácení – lidem bude hrozit sankce až milion, firmám až 20 milionů korun. „Bude tak zajištěno, že ti, kteří dodržují pravidla, na tom budou vždy lépe než ti, kteří se rozhodnou postupovat nelegálně,“ vysvětluje Krejčí.

Zástupci byznysu ale v připomínkách upozorňují mimo jiné i na to, že firmy budou muset platit také za kácení invazivních dřevin. „I když je u nich sazba poplatku v korunách za centimetr řádově nižší než u původních dřevin, je nepříjemné, aby se za kácení invazivních dřevin poplatek vůbec stanovoval,“ upozorňuje Janáková.

Nová povinnost se nelíbí ani obcím, na které mohou platby také dopadnout. „Vznikne paradoxní situace, kdy obec zadá firmě stavbu školky a součástí záměru bude pokácení několika stromů. Tyto stromy nebudou moci být nahrazeny a obec vyměří poplatek, o který sama sobě stavbu podrazí, aby následně odvedla poplatek nadřazené obci s rozšířenou působností, která jej následně obci vrátí zpátky na údržbu zeleně. Tento konstrukt považujeme za naprosto nelogický a žádáme jeho úpravu,“ uvádí v připomínkách zástupci Sdružení místních samospráv.

525 milionů korun

■ Tolik podle ministerstva životního prostředí zaplatí obchodní společnosti ročně na poplatcích za kácení stromů. Podle Hospodářské komory to ale bude daleko více.

ských svazů či obcí měli do poloviny května čas, aby knávrhu poslali své připomínky. A řada výtek míří právě k zavedení poplatku za kácení dřevin.

Ten se může dotknout všech, kteří kvůli stavbě potřebují pokácet strom. Nejde tedy jen o výstavbu rodinných domů, ale i veřejných komunikačních sítí, energetického vedení, produktovodů pro přepravu ropy či plynu nebo vodovodů a kanalizací. „Plně souhlasíme s kolegy z ostatních síťových odvětví, že nejen nový poplatek, ale celá nová koncepce ochrany dřevin, kterou novela zavádí, je připravena bez dostatečné analýzy s dopadem na výstavbu a provoz technické infrastruktury a měla by být komplexně přepracována,“ říká například mluvčí společnosti T-Mobile Patricie Šedivá.

Ministerstvo odhaduje, že podniky za kácení stromů po zavedení novinky zaplatí ročně do-



Rozhovor

Český start-up půjčuje proti bitcoinu a má globální ambice

Za sebou mají rok zkušebního provozu a první několik týdnů ostrého. Přesto už se v jejich start-upu Firefish točí desítky milionů korun. Pro bývalého dlouholetého tradera ČEZ Martina Matejku však takové částky nejsou nic neobvyklého. „Ve formě finančního zajištění jsou zatím využity jen asi dvě procenta z dostupného množství bitcoinů. Odhaduji, že jednou to bude zásadně víc, potenciál vidím kolem 30 procent. A věřím, že na tomto trhu budeme mít významný podíl,“ říká o budoucnosti svého projektu muž, který odešel po jedenácti letech z ČEZ právě kvůli svému zapálení pro bitcoin, který považuje za jedno z nejlepších aktiv na světě. „Z undergroundového, punkového projektu se stává mainstreamem, o kterém se baví bankéři na Wall Street, je to téma amerických prezidentských voleb. V Evropě reagují banky a instituce pomaleji, ale dojde i na ně,“ předvídá.

Strany 10 a 11, foto: HN – Lukáš Bíba

Bydlení

Dům po babičce si nově s dotací opraví i majitelé další nemovitosti

Na opravu a zateplení starého domu stát nabízí až milionovou dotaci. Jenže lidé, kteří by o podporu v rámci programu Oprav dům po babičce měli zájem, odrazují od podání žádosti poměrně přísná a složitá pravidla. A tak většina vyhrazených peněz leží ladem. Ministr životního prostředí Petr Hladík (KDU-ČSL) se proto nyní rozhodl malý zájem veřejnosti rozhybat a pravidla dotace změnit.

Největší novinkou by měl být fakt, že na státní podporu v budoucnu dosáhnou také žadatelé, kteří mají dvě nemovitosti. To dosud nešlo. Každý, kdo chtěl na komplexní zateplení domu dostat až milion korun dopředu, nesměl vlastnit žádný další dům či byt.

Informaci o chystané změně mají HN od tří zdrojů, které mají k jednání o podobě „zelených“ dotačních programů blízko. „Ministr to chce otevřít i domácnostem, které aktuálně bydlí v bytě a zdědily nebo si koupily dům na venkově, tak aby mohly tuto dotaci využít. A samozřejmě je to i trochu reakce na nevalný zájem,“ říká pro HN zdroj z ministerstva životního prostředí, který si nepřeje zveřejnit své jméno.

Detaily k úpravě podmínek hodlá ministr Hladík představit na čtvrté tiskové konferenci. Do té doby nechtěl celou záležitost komentovat. Vyjádřit se odmítl také ředitel Státního fondu životního prostředí Petr Valdman, jehož úřad dotace rozděljuje.

Když lidovci loni v létě oznámili, že se v rámci programu Oprav dům po babičce rozdělí mezi lidi až 40 miliard korun na zateplení jejich domovů, zdálo se, že o dotaci bude velký zájem. Ostatně stát ještě nikdy dříve mezi lidi nerozdělil tak vysokou částku na opravu jejich domovů.

Ministerstvo životního prostředí navíc původně nastavilo podmínky pro získání podpory hodně benevolentně. Po kritice koaličních partnerů ale pravidla na podzim při spuštění programu zpřísnilo. Součástí dotace je od té doby třeba majetkový test, aby na podporu nedosáhli bohatí lidé.

Tímto testem byla zejména podmínka, že žadatel bude mít jen jednu nemovitost určenou pro trvalé bydlení. „Tento majetkový test provedeme už při podání žádosti. Majitelé to nebudou muset dokládat, sami si to ověříme v katastru nemovitostí,“ řekl tehdy HN Valdman. I toto testování mělo vliv na to, že zájem o dotaci byl nakonec výrazně nižší, než se předpokládalo.

Za první dva měsíce od spuštění programu požádalo o podporu 354 lidí. Zájem poté sice mírně rostl, nicméně stále jde o několik set žadatelů měsíčně. Lidové noviny na konci března uvedly, že od startu programu loni v září se o dotaci dosud přihlásilo necelých 1500 žadatelů. Experti oslovení HN už dříve přičítali nižší zájem o dotaci rovněž faktu, že řada lidí se nechce pouštět do požadovaného komplexního zateplení.

Jan Prokeš



O dotaci zatím požádaly stovky lidí.

Foto: Shutterstock

Krátce

Potvrzeno: Polsko musí zaplatit pokutu za těžbu v Turówě



Soudní dvůr Evropské unie ve středu potvrdil povinnost Polska zaplatit pokutu za nelegální těžbu ve hnědohuhelném dole Turów od září 2021 do února 2022.

Soud ve dvou rozsudcích potvrdil, že Evropská komise postupovala správně, když pokuty, které v minulosti soud Varšavě uložil, strhla z polských splátek z evropských fondů.

Česká republika podala proti Polsku žalobu k Soudnímu dvoru v únoru 2021. Tvrdila, že rozšíření a prodloužení těžby hnědého uhlí v dole Turów porušuje unijní právo. Soud následně Varšavě nařídil, aby činnost dolu na hranicích s Českem zastavila. Když Polsko toto rozhodnutí ignorovalo, rozhodl 20. září 2021 o pokutě půl milionu eur (asi 12,3 milionu korun) denně, dokud Polsko žádosti nevyhoví.

„Dne 3. února 2022 uzavřelo Polsko s Českou republikou dohodu o smírném řešení, a v důsledku toho byla věc vyškrtuta z rejstříku Soudního dvora. Polsko částky dlužné z titulu penále nezaplatilo. Z tohoto důvodu jej Evropská komise v pěti po sobě následujících rozhodnutích informovala, že započte dluh proti různým pohledávkám Polska vůči Evropské unii,“ uvedl soud ve svém tiskovém prohlášení. „Výše takto vyměřené hlavní částky činí 68 500 000 eur za období od 20. září 2021 do 3. února 2022,“ dodal.

Polsko navrhlo, aby soud rozhodnutí o započtení zrušil. Opíralo se zejména o dohodu o smírném řešení, která podle něj vedla k tomu, že finanční důsledky opatření nařízených Soudním dvorem se zpětnou účinností zanikly.

„Tribunál má za to, že denní penále nabíhalo ode dne 20. září 2021 do vyškrtnutí věci z rejstříku Soudního dvora, ke kterému došlo dne 4. února 2022. Vyškrtnutí tedy nezabývá Polsko povinností zaplatit částku dlužnou z titulu penále. V opačném případě by nebylo dosaženo účelu penále, kterým je zajistit účinné uplatňování unijního práva,“ dodal Soudní dvůr EU ve svém rozhodnutí.

„Střeďeční rozsudek ve sporu Polska s Evropskou komisí ve věci neplacení sankcí podtrhuje skutečnost, že Polsko dlouhodobě odmítá převzít odpovědnost za škody způsobené nelegální těžbou,“ komentovala verdikt Petra Pintera, právnicka firmy Frank Bold, která se kauze dlouhodobě věnuje.

„Soudní dvůr EU ukázal, že evropské právo platí pro všechny státy stejně a Polsko musí dostát své povinnosti uhradit sankce,“ dodala. **ČTK**

Pacienti uvidí, jestli má lékárna omezeně dostupné léky

Od června bude mít Státní ústav pro kontrolu léčiv (SÚKL) možnost označit léky s omezenou dostupností. Informaci o tom, která lékárna je měla předchozí den, uvidí pacienti v systému e-recept a lékaři ve stejném systému nebo svém lékařském softwaru. Zástupci SÚKL a ministerstva zdravotnictví (MZd) ve středu změny v zákoně o léčivech představili novinářům. Náměstek MZd Jakub Dvořáček uvedl, že takových léků mohou být desítky či nízké stovky z asi 9000 léčivých přípravků označených kódem SÚKL.

Podle údajů SÚKL výrobci v loňském roce nahlásili více než 4000 přerušení dodávek, v prvním čtvrtletí letošního roku jich bylo více než tisíc. „Množství výpadků v Evropě pořád roste. Lze očekávat, že to bude mít setrvalou tendenci ještě nějakou dobu,“ dodal Dvořáček. Na úrovni EU se podle něj podnikají kroky k větší lékové soběstačnosti, projeví se ale za pět nebo sedm let.



V prvních červnových dnech se ještě informace neobjeví, musí se nejprve správním úkonem označit konkrétní lék příznakem „omezená dostupnost“, který bude zveřejněn na stránkách SÚKL. Následující den musí lékárna na konci otevírací doby nahlásit jeho zásoby a od dalšího dne bude informace v e-receptu. Lékaři ji uvidí, když budou lék předepisovat, pacient si bude moci zobrazit 20 nejbližších lékáren, kde je lék skladem.

Zároveň si podle Dvořáčka lékárny takového léku nebudou moci objednat u distribuční firmy výrazně víc, než je jeho obvyklá spotřeba. O něco víc si budou moci objednat lékárny v nemocnicích. „Vyhne se se situací, že jedna lékárna má 50 balení a druhá lékárna nemá žádné,“ uvedl. Tyto léky také nebude možné vyvážet do zahraničí.

Mezi prvními léky, které by mohly být označeny jako omezeně dostupné, zmínil Dvořáček například lék na astma ventolin, jehož výpadek výrobce oznámil v dubnu. Výrobce prozatím předpokládá obnovení dodávek v červnu.

„Počet výpadků bude záležet na tom, u jaké lékové skupiny k výpadku dojde,“ řekl vedoucí oddělení výpadků SÚKL Jakub Velík. Dodal, že v případě označení jednoho léku omezenou dostupností budou stejné regulované i léky, kterými jej mohou lékaři nahradit. Například v případě nedostatku jednoho typu antibiotika, kterým začaly problémy v dostupnosti antibiotik minulý rok, se postupně nedo-

statkovými staly i léky, kterými je lékaři nahrazovali.

Výrobci léků budou mít nově povinnost zajistit léky i poté, co oznámí lékovému ústavu výpadek v dodávkách.

U léků, kde v minulosti výpadek nebyly, bude muset být zásoba na jeden měsíc, u ostatních dvojnásobná.

Výjimku budou mít léky, které jsou na trhu méně než rok, nebo například některé léky a vakcíny na covid-19 nebo vakcíny na chřipku.

Do konce roku bude přechodně povinnost snižena na polovinu. **ČTK**

Z Kalifornie byl vypuštěn nový satelit, bude zkoumat mraky

Zkalifornského kosmodromu Vandenberg byla na oběžnou dráhu vypuštěna evropsko-japonská družice pro výzkum klimatu určená ke studiu teplotní rovnováhy Země. Satelit má měřit vliv mraků na klima, napsal ve středu server BBC News.

Některé mraky v nízkých výškách planety ochlazují, jiné ve velkých výškách působí jako příkryvka.

Mise Earthcare bude pomocí laseru a radaru zkoumat atmosféru, aby přesně zjistila, kde se nachází rovnováha.

Jedna z velkých nejistot v počítačových modelech používaných k předpovědím spočívá v otázce, jak bude klima reagovat na zvyšující se množství skleníkových plynů.

„Mnoho našich modelů naznačuje, že v budoucnu dojde k poklesu oblačnosti, což znamená, že mraky budou odrážet méně slunečního světla zpět do vesmíru, více ho bude pohlcováno na povrchu a to bude působit jako zesilovač oteplení, které bychom získali z oxidu uhličitého,“ řekl BBC News Robin Hogan z Evropského střediska pro střednědobou předpověď počasí (ECMWF).

Družici o hmotnosti 2,3 tuny vynesla do vesmíru raketa Falcon 9 společnosti SpaceX.

Misi řídí Evropská kosmická agentura (ESA), která ji označila za dosud nejsložitější projekt této organizace v oblasti pozorování Země, a japonská vesmírná agentura JAXA.

Od schválení projektu až do startu uplynulo dvacet let. Earthcare bude kroužit kolem Země ve výšce asi 400 kilometrů.

Satelit má čtyři přístroje, které budou pracovat ve vzájemné součinnosti, aby získaly informace, které klimatologové hledají. Nejjednodušší z nich je imager – kamera, která bude pořizovat snímky, aby poskytla kontext měřením provedeným ostatními třemi přístroji. **ČTK**



Foto: HN - Jakub Pířhal, HN - Petr Dohmal, ESA - P. Carril

■ Zaměstnání

Jak rozhybe Jurečka pracovní trh? Trable má s brigádami pro děti i výpovědí bez důvodu

Michaela Ryšavá, Martin Ťopek
autori@hn.cz



Má přinést největší změnu v zaměstnávání lidí od revoluce. K nové podobě zákoníku práce, kterou připravoval úřad ministra práce a sociálních věcí Mariana Jurečky (KDU-ČSL) skoro dva roky, nyní přišly desítky připomínek od podnikatelských svazů a státních institucí. A právě na jejich základě se rozhodne, co přesně zbudě z dlouho očekávané novely, která má platit od příštího roku. Nejvíce výtek mívá na povolení práce čtrnáctiletým dětem či na rychlost výpovědí z práce.

Změny v rámci takzvané flexi novely umožňující práci mladším 15 let kritizuje například zmocněnkyně pro lidská práva Klára Šimáčková Laurenčíková. Podle ní se mají děti o prázdninách rozvíjet, a ne vydělávat peníze na brigádách.

Nyní mohou využít prázdniny k přivýdělku jen děti, kterým je alespoň 15 let a mají ukončenou základní školní docházku. Nově by se to mohlo týkat i těch o rok mladších. Mohly by však vykonávat pouze takzvané lehké práce, tedy takové, u kterých například nenosí těžká břemena nebo u nich nepříjdou do styku s chemickým nebo biologickým nebezpečím.

„Prázdniny by měly sloužit primárně k odpočinku od vzdělávání, ke sportovním aktivitám či k jiným formám osobnostního rozvoje, jak to předpokládá i Úmluva o právech dítěte,“ píše Šimáčková Laurenčíková v připomínce adresované tvůrcům novely. Není jediná, komu se změna nelíbí.

„Tento záměr jako celek považujeme za odporující dosavadní ochraně

děti, podpoře jejich zdárného vývoje, výchovy a vzdělávání, včetně omezení kolize s povinnou školní docházkou,“ uvádí Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů, stejně tak jako Unie zaměstnavatelských svazů nebo Svaz průmyslu a dopravy.

Ministr práce Jurečka vidí jako pozitivní, že umožní dětem pracovat. Popisuje naopak jako absurdní situaci, že čtrnáctileté děti nemohou na letní brigádu, protože narazí na podmínku dokončené devítiletky. „Děcko nám běhá po zábavách, hraje po nocích hry a nemůže na brigádu,“ uvedl Jurečka pro HN.

Nemá ani obavy, že by návrh narazil na směrnice Evropské unie. „Úpravu připravujeme tak, aby to bylo v souladu se směrnicí o ochraně mladistvých pracovníků. Už jsme si ji prošli a udělali si představu, kam a za jakých podmínek můžeme zajít.“

Vybrusit bude muset Jurečka také z tlaku zaměstnavatelů, aby do změn zakomponoval možnost výpovědi bez udání důvodu. Ta v původním pracovním návrhu byla, ale pak z flexi novely vypadla. Ve vládě kvůli tomu došlo ke koaliční neshodě, ostatní strany, zejména ODS, ji tam chtěly. Podle informací HN byly důvodem Jurečkovy obavy, že zavedení změny vyvolá bouři, která nakonec smete ze stolu celou flexi novelu. Teď naopak čelí opakovanému požadavku, aby tam původně zamýšlenou normu vrátil.

Požaduje ji například Družstevní asociace nebo Svaz průmyslu a dopravy. „Jde o mimořádný institut,

který má své místo v právním řádu, pokud je nastaven vyváženě pro zaměstnavatele i zaměstnance,“ uvádí svaz. A připomíná, že by nebylo snadné výpověď bez udání důvodu ze strany zaměstnavatele zneužít: „Jde o nákladný institut, protože jeho využití je spojeno s poskytnutím vyššího odstupného.“

Debata se také ještě povede o prodloužení zkušební doby. Nyní stávající úprava umožňuje sjednání zkušební doby v délce až tří, případně u vedoucího zaměstnance až šesti měsíců. Navrhovaná změna tuto dobu prodlužuje o jeden měsíc, případně

o dva u vedoucího zaměstnance. Ministerstvo práce a sociálních věcí k tomu uvádí, že se změnou posiluje smluvní volnost stran při zachování ochrany zaměstnance. „V praxi však jde o znevýhodnění zaměstnance prodloužením jeho období nejistoty,“ poukazuje veřejný ochránce práv Stanislav Křeček na skutečnost, že během zkušební doby může dostat zaměstnanec výpověď prakticky okamžitě a bez udání důvodu.

Podobně odbory poukazují na to, že zaměstnanci ve zkušební době jsou v praxi často vyloučeni z nároku na benefity. „Jde například o odměny

za ekonomické výsledky, příspěvky na doplňkové penzijní spoření nebo delší dovolenou,“ uvádí ve svých připomíncekách Českomoravská konfederace odborových svazů.

Ta se mimo jiné pozastavuje také nad tím, že by se měla zkušební doba prodlužovat o dny, kdy zaměstnanec nenastoupí z nějakého důvodu na směnu. Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů proto navrhuje, aby se zkušební doba prodlužovala o pracovní dny, v nichž zaměstnanec neodsloužil celou směnu z důvodu překážky v práci, dovolené nebo zameškání práce.



V létě do práce Chystaná novela zákoníku práce mimo jiné upravuje, od kolika let mohou mladiství chodit na brigádu. Nově by to mohlo být dříve než v 15 letech. Foto: Shutterstock

■ Velká Británie

Tah s nečekanými volbami pravici nevychází. Míří k prohře

Ondřej Houska
ondrej.houska@hn.cz



Pro čem touží britský premiér Rishi Sunak? Nejspíš po tom, aby mohl léto strávit v klidu v americké Kalifornii, napsal ironicky deník Financial Times. Sunak vlastní luxusní apartmá v letovisku Santa Monica přímo na břehu Pacifiku. Pokud by měl čas pobývat v něm během celého léta, znamenalo by to, že jeho pobyt ve vrcholné politice neslavně skončil jasnou volební porážkou.

Sunak k překvapení řady předních členů své Konzervativní strany vyhlásil parlamentní volby už na 4. července. Nečekal tak až na podzimní termín, jak se všeobecně předpokládalo. Rozhodl se, že není na co čekat – konzervativci podle průzkumů veřejného mínění za-

ostávají za opozičními labouristy zhruba o 20 procentních bodů. Premiér vsadil na to, že během velmi krátké kampaně získá voliče na svou stranu pomocí několika překvapivých návrhů.

„Máme jasný a smělý plán pro bezpečnou budoucnost,“ hlásá volební web konzervativců, kterému dominuje velký Sunakův portrét. Premiér slibuje například zvýšení výdajů na obranu na 2,5 procenta hrubého domácího produktu. A taky zavedení roční povinné vojenské služby pro osmnáctileté britské muže. Pokud by někdo z nich do armády nechtěl, musel by místo toho zdarma odpracovat 25 dní v roce, například ve zdravotnictví nebo v sociálních službách.

Sunak s tím ale zatím u voličů neuspěl. Konkurenční labouristy vede Keir Starmer, u něhož není pochyb, že bere armádu a národní bezpečnost vážně –

na rozdíl od jeho krajně levicového předchůdce Jeremyho Corbyna. Důrazem na bezpečnost a zahraniční politiku tak konzervativci mohou náskok labouristů stáhnout jen těžko. A zavedení povinné vojenské služby, které by ročně stálo jednotky miliard liber, je u občanů velmi nepopulární. Podporují ho jen lidé starší 65 let, což jsou tradiční voliči konzervativců. Právě na ty míří další Sunakův návrh, kterým jsou da-

~
Doufejme, že až Sunak zmizí do Kalifornie, zůstane straně pár schopných poslanců.

ňové úlevy pro důchodce. Také ony by stály jednotky miliard liber ročně. Jak ukázal průzkum společnosti YouGov, lidé starší 70 let jsou nyní jedinou věkovou skupinou, která v průzkumech veřejného mínění dává konzervativcům přednost před labouristy.

Podle labouristů se Sunak svými sliby jen snaží uplatit tradiční voliče své strany a motivovat je, aby k červencovým volbám vůbec přišli. Průzkumy totiž ukazují, že občané jsou s konzervativci, kteří jsou u moci už 14 let, výrazně nespokojeni. Stejný pocit převládá i vzhledem k Sunakovi.

Labouristům kritici vyčítají, že nepředstavili jasný program, jak by chtěli například nastartovat britskou ekonomiku, která od pandemie covidu roste pomaleji než například italská. Hlavní předností labouristické strany je ale samotná neoblíbenost

konzervativců – jejich pád v průzkumech začal už v roce 2021, v době, kdy byl premiérem Boris Johnson.

Johnson přitom v prosinci roku 2019 vyhrál volby s největší konzervativní většinou od osmdesátých let minulého století. Svou popularitu ale promrhal v sérii skandálů a jeho straníční kolegové včetně Sunaka ho fakticky přinutili k rezignaci. Následovalo katastrofální období vlády Liz Trussové, která u moci nevydržela ani 50 dní. Trussovou pak předloni na podzim vystřídal Sunak.

„Doufejme, že až Sunak za pár týdnů zmizí do Kalifornie, zůstane straně aspoň pár schopných poslanců, kteří ji opět postaví na nohy,“ prohlásil konzervativní politik Zac Goldsmith. Sunak následně vyloučil, že by se chystal přestěhovat do Kalifornie, i kdyby volby prohrál.

■ Letecká doprava

Všechny aerolinky chtějí být nízkonákladové, říkají šéfové Ryanairu a Kiwi

Veronika Capáková
veronika.capakova@hn.cz



Zatímco se ještě před půl rokem nemohly vzájemně ani vystát, teď si padají kolem krku a nešetří úsměvy od ucha k uchu. Irská nízkonákladová letecká společnost Ryanair a český vyhledávač letenek Kiwi se po letech soudních sporů domluvily na spolupráci. Šéf aerolinky Eddie Wilson proto v úterý přiletěl do Prahy, kde ji společně s ředitelem Kiwi Oliverem Dlouhým představili.

Ryanairu dříve například vadilo, že česká firma dostatečně nezobrazuje zákazníkům, z čeho přesně se skládá cena letenky, kterou si u ní kupují. V dalším sporu se pak Kiwi ubránilo žalobě, kdy Ryanairu vadilo, že nenabízelo ve spojení s aerolinkou služby nazvané v obchodních podmínkách jako online odbavení, takzvaný check-in. Teď se přístup mění.

Zákazníci ohlášenou spoluprací získají přímý přístup k letenkám Ryanairu a k ochraně před nečekanými událostmi v letovém provozu (takzvaná Disruption Protection) od Kiwi. Výsledná cena za letenku se má také cestova-

~
Máme spoustu dat, která můžeme sdílet, která spojení nyní chybí, které linky by se měly otevřít. Ale nakonec je to na letišti.

telům ukazovat na Kiwi transparentněji – tak, jak je nabízí aerolinky – a u dalších poplatků musí vyhledávač zdůvodnit, proč je účtuje. V dvojrozhovoru pro HN oba šéfové firem popisují, jak taková překvapivá spolupráce vznikla.

„Ryanair odmítne cestující s letenkou od Kiwi.com. Vyhrožují lidem, říká česká společnost.“ To je jeden z titulků, které kolovaly médiu v roce 2021. Posledních několik let to spíše vypadalo, že vaše dvě společnosti

jsou nepřáteli. Jak se roky soudních sporů a žalob změni v takovou spolupráci?

Eddie Wilson (Ryanair): Na konci dne vyhrává zákazník. Ten ze spolupráce získává přímý přístup k nejnižším cenám letenek bez přírůžek, dodatečných nákladů a kontaktním údajům na leteckou společnost, která s cestujícími jedná v době narušení provozu nebo před odletem. A Kiwi pak může rozvíjet svou část podnikání.

Oliver Dlouhý (Kiwi): Od našeho lednového rozhovoru bylo zřejmé, že spolupráce přinese lepší zákaznickou zkušenost.

Není to tak, že jste soudní spory zastavili, protože jste přicházeli o peníze?

E. W.: Ne. Je to otázka vyvíjejícího se obchodním modelu. Předtím mezi námi a našimi zákazníky stály online cestovní kanceláře. A když se pak něco pokazilo, neměli jsme kvůli tomu kontaktní údaje na zákazníka. Tento model je nyní od začátku až do konce mezi zákazníkem a leteckou společností narovnan. Kiwi je mezi tím, protože mají specializovaný produkt pro zákazníky, kteří využívají virtuální propojování (služba, která ukazuje spojení letů mezi různými leteckými společnostmi a poskytuje tak cestujícím více možností přestupu a často i levnější ceny letenek – pozn. red.). Navíc investují do pojištění, aby zajistili, že bude mít zákazník bezproblémovou zkušenost. Takže pokud se stane, že nakonec zrušíme let nebo je komplikace s počasím nebo dojde k čemukoliv jinému, komunikujeme přímo se zákazníkem jako letecká společnost. To je to, co jsme chtěli.

Jsou tedy všechny soudní spory, které jste proti sobě vedly, u konce?

E. W.: Ano.

O. D.: Slíbil jsem, že se k tomu nebudu vyjadřovat.

Pane Wilson, na konferenci jste řekl, že máte další podobná partnerství i s jinými

firmami. Je na téhle spolupráci něco výjimečného?

E. W.: Ano, jsou jedinou společností, která jako zprostředkovatel využívá virtuální interlining. Ostatní jsou spíše tradiční online cestovní kanceláře, které například spojují náš let jako součást zájezdu.

O. D.: Virtuální interlining se na první pohled může zdát jednoduchý, ale na pozadí je velmi sofistikovaný algoritmus, který je schopen sestavit miliony možných kombinací, jen aby vyfiltroval a ponechal nejlepší letecká spojení. Musíme zajistit, aby spojení nebylo pro zákazníka příliš krátké, aby nezmeškal let, ale ani příliš dlouhé, protože nechceme, aby na něj čekal příliš dlouho. Je to sofistikovaná technologie, kterou v současné době v tomto měřítku disponuje pouze Kiwi.

E. W.: A velkou výhodou pro něj je, že se nyní zapojují do inventáře největší letecké společnosti v Evropě s největším počtem spojů. Takže pokud jejich byznys spočívá ve spojení, jsme pro ně ideálním partnerem, pokud jde o propojování lidí. Bez virtuálního interlinkingu je to teď v Evropě velmi těžké.

Nemohla by vaše spolupráce pomoci rozjet i pražské letiště? A co chybí k tomu, aby se z něj stal letecký hub?

O. D.: Vybudování leteckého uzlu vyžaduje spoustu času a úsilí. Musí existovat pobídky pro letecké společnosti, aby přišly navázat spojení. My jsme vždycky u toho a velmi rádi, ochotně podporujeme pražské letiště společnými marketingovými aktivitami. Máme spoustu dat, která můžeme sdílet, která spojení nyní chybí, které linky by se měly otevřít. Ale nakonec je na letišti, aby vyjednalo a přivedlo letecké společnosti, které by tyto linky začaly provozovat.

Plánuje Ryanair přidat další linky z Česka?

E. W.: Od teď do příštího léta máme přibrat asi dalších 50 letadel a rozhodovat se budeme na základě letištních nákladů. Pokud bude Praha konkurenceschopná a dá pobídky, postaví se do hry o další kapacitu Ryanairu. A pokud ne, tak bohužel.

Jak vidíte budoucnost nízkonákladového létání? Očekáváte nějaké trendy v tomto segmentu?

E. W.: Někdy je mi záhadou, čemu lidé říkají nízkonákladové létání. Myslím ale, že je to rostoucí byznys. Stále více určuje agendu, protože má více spojů a frekvencí než to, co je vnímáno jako tradiční letecká společnost. Nechápu, proč mezi nimi lidé dělají rozdíl. O autech takhle nemluví. Nepohlížíte na někoho svrchu, protože jezdí Volkswagenem Polo, místo aby řídil Bentley. Dostanou vás do destinace úplně stejně, někdy i spolehlivěji.

Letecká doprava bude pokračovat, protože lidé musí cestovat. Nejde jen o volitelné cestování jako dovolené, ale lidé musí cestovat do práce, za přáteli a příbuznými nebo na lékařské prohlídky. A z hlediska udržitelnosti je povinnost leteckých společností investovat do větších, úspornějších a méně hlučných letadel, což děláme, dokud nepřijde průlom v oblasti udržitelných leteckých paliv.

O. D.: S tím souhlasím. Nelíbí se mi termín nízkonákladová, protože každý podnik se snaží být nízkonákladový. Neexistují žádné podniky s vysokými náklady. Vždy vítězí ty s nejnižšími náklady, ať už jde o letecké společnosti, IT firmy, nebo jakékoliv jiné. Zejména pokud jde o lety na krátké vzdálenosti, řekněme kratší než čtyři hodiny, je ochota zákazníků připlatit si za větší pohodlí, ať už jde o prostor pro nohy, nebo více polstrovaná sedadla či cokoli jiného, velmi omezená. Na krátkých letech tedy nemá smysl platit 30 a více procent navíc jen proto, abyste měli o něco více místa. Obecně si myslím, že na krátkých tratích zvítězí spíše inovativní letecké společnosti.

S příspěvím **Michela Mareše**



Spory jsou minulostí Šéf společnosti Ryanair Eddie Wilson (vlevo) a Oliver Dlouhý z Kiwi tento týden uzavřeli spolupráci mezi oběma firmami. Vzájemné soudní spory mezi nimi jsou tak podle Wilsona u konce.

Foto: HN – Honza Mudra

■ Justice

Hašení neexistujícího požáru v muzeu musí projednat nový soudce. Kvůli nevhodné poznámce

Marek Pokorný
marek.pokorny@hn.cz



Bezodvůdně spustila hasičí zařízení v Národním muzeu a pak se 22letá Maya L. dala na útěk. Budova musela být evakuována a vznikla škoda přes 1,7 milionu korun. Soudce Ondřej Lázna dívce letos v únoru udělil za ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení čtrnáctiměsíční podmínku a přikázal uhradit způsobenou škodu. Jenže incident teď bude muset Obvodní soud pro Prahu 1 projednat znovu.

Odvolací soudce Jan Šott totiž jeho verdikt zrušil. A dokonce přikázal, aby případ napodruhé projednal jiný soudce. Změna soudce se přitom děje výjimečně a většinou až poté, co prvoinstanční soud opakovaně nerespektuje pokyn nadřízené instance či jinak závažně pochybí. V tomto případě byl důvod nečekaný: Lázna si v e-mailu adresovaném soudnímu znalci stěžoval na obhájce May L., který měl právě vůči znalci námitky.

„Zcela symptomaticky na poslední chvíli se obhájce vyťasil s námit-

kou k vaší osobě,“ napsal znalci Jiřímu Švarcovi. Znalecký ústav, v němž Švarc pracuje, soudce vybral, aby udělal revizní posudek, zda byla Maya L. v době spáchání činu přičetná.

To, že některá ze stran sporu či jejich advokáti překládají důkazy a námitky na poslední chvíli a proces to prodlouží, protože soudu mnohdy nezbude než jednání odročit, je přitom velmi časté. A soudci také toto jednání opakovaně kritizují.

Nicméně Šott Láznův e-mail odsovil. „Způsob komunikace předsedy senátu s MUDr. Švarcem, zahrnující nevyprovokované a znevážující vyjádření na adresu obhajoby a jejího postupu, považuje odvolací soud za zcela nepřijatelný,“ konstatoval Šott v usnesení, které HN získaly na základě zákona o svobodném přístupu k informacím. Podle něj navíc Lázna formulací tohoto e-mailu, kde uvedl, že sám podjatost nevidí, vlastně znalce naváděl, jak má sám na námitku své podjatosti reagovat.

Incident se stal poslední březnový den roku 2022. Dívka sice stihla z muzea utéct, ale to, jak rozbíjí



Foto: Shutterstock

ve dvou místnostech ochranné sklo hlásiče a mačká tlačítko, zaznamenaly bezpečnostní kamery. Policisté její snímky zveřejnili a po pár hodinách dívku vypátrali. Ta se ještě předtím stihla světit o svém činu televizní stanici CNN Prima News. „Pouze ze zvědavosti jsem to chtěla zkusit a netušila jsem, že opravdu bude fungovat,“ uvedla. Později se ale začala hájit tím, že slyšela hlasy, které ji k tomu navedly.

Právě to, zda byla Maya L. přičetná, bylo hlavním předmětem dokazová-

ní. Sama dívka odmítla před soudem vypovídat, její obhájce pak předložil znalecký posudek, že v době činu měla vymizelé rozpoznávací a ovládací schopnosti. Znalce obžaloby Gabriela Lébllová zase došla k tomu, že se před činem i po něm chovala racionálně a její stav lze vysvětlit například užíváním marihuany.

Dívka sice měla psychické problémy a krátce předtím byla i propuštěna z léčeni, ale její stav byl podle Lébllové stabilizovaný. „Je téměř nemožné, aby byla ve stabilizova-

ném stavu, pak provedla daný exces ve stavu nepřičetnosti a následně se opět dostala do stabilizovaného stavu v tak krátkém časovém horizontu,“ konstatovala.

Dívka se sice následně hájila tím, že měla halucinace, ale jejich popis, který uvedla při znaleckém zkoumání, byl podle znalkyně nevěrohodný. „Nejhlavnější starostí, kterou měla, byla náhrada škody,“ podotkla Lébllová před soudem.

Kvůli rozporu mezi znalci soud nařídil revizní znalecký posudek a vybral znalecký ústav – Psychiatrickou nemocnici v Bohnicích. Proti tomuto výběru ale začal následně protestovat obhájce dívky a poukázal na to, že Švarc, který znalecký ústav zastupuje, je bývalý manžel Lébllové.

Soudce Lázna možnou podjatost znaleckého ústavu sice odmítl, ale jeho nástupce Jan Kratina se jí bude muset důkladně zabývat včetně vztahu mezi oběma znalci. „Jeho úkolem bude korektně a přezkoumatelně posoudit tento vztah, tedy zda je možno vyloučit jakoukoliv pochybnost o nepodjatosti znaleckého ústavu,“ nařídil Šott.

Inzerce

HN063488-1

Fotovoltaika od ČEZ nyní s panely zdarma

Začněte si vyrábět vlastní elektřinu už letos. Vše máme skladem a instalujeme do 3 měsíců.



Až 21 panelů
zdarma



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTRKA

Pro více informací nám
zavolejte na 371 100 351
nebo jděte na www.cez.cz



■ Komodity

Chmurné vyhlídky na sklizeň pomerančů ženou do výšin cenu koncentrátu

Václav Lavička
vaclav.lavicka@hn.cz



Extrémní výkyvy počasí a také choroby v posledních letech decimují pomerančovnickové plantáže prakticky v celém subtropickém pásmu, kde se nacházejí. Světová produkce pomerančů určených k přímé spotřebě i k průmyslovému zpracování už několik let klesá, naopak na burzách prudce zdražuje zmrazený pomerančový koncentrát, výchozí surovina pro výrobu džusů. A vyhlídky jsou pro spotřebitele nepříznivé, budou za oblíbený nápoj platit ještě víc.

Britský list Financial Times (FT) upozornil, že cena futures kontraktu se na Mezikontinentální burze v New Yorku v úterý vyšplhala na 4,92 dolaru za jednu libru (0,454 kg), a za rok tak vzrostla skoro dvojnásobně. Tempo, jímž roste cena futures, se podle FT výrazně urychlilo v nedávné době, kdy Brazílie, největší světový producent dodávající na mezinárodní trh asi tři čtvrtiny veškerého koncentrátu, ohlásila novou, velice chmurnou předpověď sklizně. „Propukla krize. Něco takového jsme neviděli ani v době, kdy plantáže zasáhly mrazy nebo silné hurikány,“ komentuje v uvedeném listu Kees Cools, prezident Mezinárodní asociace výrobců šťáv (IFU).

Brazílie v nadcházejícím sklizňovém roce 2024/25, který tam začíná v červenci, podle aktualizované prognózy v hlavním „produkčním pásmu“, tvořeném spolkovými státy Sao Paulo a Minas Gerais, sklídí 232,4 milionu boxů (po 40,8 kilogramu). To odpovídá 9,5 milionu tun a je to skoro o čtvrtinu méně než v právě končícím sklizňovém roce a také nejnižší objem za posledních 36 let. Ve svém výhledu to uvedla asociace brazilských pěstitelů a zpracovatelů Fundecitrus. Očekávanou sklizeň, jejíž předpověď experti upřesní v září, poškozují hlavně vedra a následný nedostatek vláhy, což negativně ovlivňuje nasazování květů a následně utváření plodů. Tyto dopady lze zmírnit rozšiřováním uměle zavlažovaných plantáží, což je značně nákladné.

Brazílie podle německého Svazu výrobců ovocných šťáv (VdF) dlouhodobě vyrábí kolem 7,1 miliardy litrů pomerančové šťávy (71 milionů hektolitřů) ročně, v následující sezoně bude v nabídce chybět 1,7 miliardy litrů. Evropská unie, jež je největším světovým dovozcem pomerančové šťávy (přes půl milionu tun ročně), se u této komodity spoléhá hlavně na Brazílii.

Krize dopadá i na tuzemské zpracovatele

Výrobci ovocných šťáv se snaží nahradit pomerančový koncentrát šťávou z mandarinek, citrusu, jež je přece jenom odolnější vůči výkyvům počasí i chorobám. Dalším řešením je obměna sortimentu ve prospěch levnějších nápojů s nižším obsahem ovocné složky, využít lze také jiné šťávy, třeba z mrkve, rakytníku nebo červené řepy.

„Z hlediska skladby výroby a prodeje ovocných šťáv a nektarů je všude na světě tou nejprodávanejší pomerančová,“ uvádí v rozhovoru pro HN Gabriel Slanicay, generální ředitel firmy Linea Nivnice. Jeden z největších

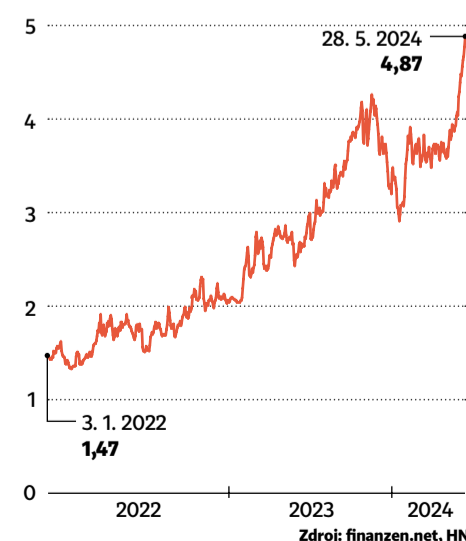
~
Výrobci ovocných šťáv se snaží nahradit pomerančový koncentrát šťávou z mandarinek, citrusu, který je přece jenom odolnější vůči výkyvům počasí i chorobám.



Klíčová brazilská sklizeň Brazílie dlouhodobě vyrábí kolem 71 milionů hektolitřů pomerančové šťávy ročně, v následující sezoně bude ale kvůli slabší úrodě v nabídce chybět 17 milionů hektolitřů. A to je špatná zpráva i pro evropský trh.
Foto: Shutterstock

Zmrazený pomerančový koncentrát

Cena futures v USD za libru (0,454 kg)



zpracovatelů ovoce v tuzemsku reagoval na citelné zdražení koncentrátu už koncem loňského října, kdy oznámil, že zastavuje výrobu stoprocentní pomerančové šťávy. Tehdy dodavatelé za tunu koncentrátu požadovali 6500–7000 dolarů. Linea tuto cenu tehdy podle zprávy ČTK označila za nesmyslnou a odmítla surovinu odebírat.

Cenová politika dodavatelů se od té doby nezměnila. „Momentálně máme neakceptovatelné nabídky v ceně 7,15 dolaru za kilogram a zřejmě bude ještě hůř,“ sdělil dále Gabriel Slanicay, podle kterého je snížení cen (s nímž firma původně počítala) stále v nedohlednu. V minulých letech Linea pomerančový koncentrát nakupovala za 1,50–1,70 dolaru za jeden kilogram.

Zastavení výroby stoprocentní pomerančové šťávy, jež tvořila kolem 20 procent celkového objemu výroby společností Linea, podle Petra Ambrose, ředitele pro obchod a marketing, nemělo žádný negativní vliv na zaměstnanost. Linea nezávisí jenom na jednom produktu, dodává také dětské přesnídávky, sirupy nebo ovocná vína. Dobře prodává například jablečnou a ananasovou šťávu, jahodový nektar nebo směs šťáv pod značkou Imuno.

Za jakého předpokladu by mohla Linea Nivnice výrobu stoprocentní pomerančové šťávy obnovit? „Vrátili bychom se k ní, pokud by

čovníků. Vůči ní zatím žádný účinný preparát neexistuje.

Globální oteplování rovněž snižuje odolnost plodů vůči chorobám. Farmáři proti bakteriím, virům a houbám, které za vyšších teplot snáze přežívají, aplikují více pesticidů, čímž jim ovšem stoupají náklady.

Značné škody na plantážích způsobují také letní bouře s krupobitím nebo záplavy. Například loni v srpnu napáchal hurikán Idalia ve třech státech americké unie miliardové škody, ve Španělsku sucho loni ve srovnání s rokem 2022 zdecimovalo skoro čtvrtinu úrody.

Spekulanti sázejí na další růst ceny

Pomerančová šťáva, respektive její hluboce zmrazený koncentrát, patří mezi takzvané soft komodity stejně jako káva, rýže, cukr, bavlna či vepřové půlky. Proto se s ní také obchoduje na burzovních termínových trzích (v New Yorku, Frankfurtu nad Mohanem i jinde) pomocí zmíněných futures kontraktů.

Investoři vidí ve zdražujícím koncentrátu příležitost k solidnímu zhodnocení kapitálu. Stále sázejí na to, že jeho cena dále poroste, zvláště objeví-li se špatné sklizňové předpovědi i pro jiné důležité regiony, například pro Floridu.

Jak poznamenal německý odborný web capital.de, za standardní investiční produkt se

cena koncentrátu klesla někam pod tři tisíce dolarů za tunu, což je úroveň, s níž jsme původně počítali v letošním druhém pololetí, ale zatím to tak opravdu nevypadá,“ odpovídá Petr Ambros, podle kterého jsou předpovědi na období 2024–2025 krajně nejisté.

Co všechno způsobilo krizi?

Farmáře v Brazílii, Mexiku, na Floridě, ale i ve Španělsku, největším evropském producentovi pomerančů, i jinde stále více trápí nejenom výkyvy počasí spojené s klimatickými změnami, ale také devastující choroba bakteriálního původu.

Zasažené plody přestanou zrát a opadají, přičemž může uhynout celý strom. V Evropě a Americe se mluví o „zelenání citrusů“, v Asii, kde je obzvlášť rozšířena, dostala poetický název „nemoc žlutého draka“. V Brazílii je podle odhadu asociace Fundecitrus zelenáním plodů zasaženo 40–80 procent pomeran-

na burzách považuje futures kontrakt na hluboce zmrazený koncentrát kategorie A, který musí pocházet z Floridy, Brazílie, Mexika nebo Kostariky.

Pomerančovnické, které se pěstují v mnoha zemích subtropického pásma, začínají plodit tři až čtyři roky po výsadbě, přičemž jejich výnosy dosahují maxima zhruba po osmi letech. Doba sklizně závisí na zeměpisné poloze i na odrůdách. Například v Brazílii, kde se hlavní produkční oblasti nacházejí jižně od rovníku, se časnější odrůdy sklízí během července až října, odrůdy pozdější přicházejí na řadu v říjnu až lednu.

Plody na stromech nedozrávají současně, takže strojová sklizeň není možná. Majitelé plantáží si tak musí držet a platit česáče, což jim produkci prodražuje. Hlavními producenty pomerančů jsou Brazílie následovaná Čínou, Evropskou unií, Mexikem, Egyptem a USA.

■ Analýza

Údery na vnitrozemí Ruska? Ministři zemí NATO budou v Praze řešit, jak může Ukrajina použít darované zbraně

Martin Ehl
martin.ehl@hn.cz



Mezi spojenci v těchto dnech vrcholí tlak na to, aby umožnili Ukrajině používat darované zbraně k úderům na cíle uvnitř Ruska, odkud tamní armáda ostřeluje například těžce zkoušené druhé největší ukrajinské město Charkov. I toto téma se bude ve čtvrtek a v pátek probírat na neformální dvoudenní schůzce ministrů zahraničí členských států Severoatlantické aliance. Ti mají připravit půdu pro šéfy svých vlád před červencovým výročním summitem NATO ve Washingtonu.

V souvislosti s posuny v západní politice nastal zlom v úterý večer, když své ano k takovým úderům dali během společného jednání v Berlíně francouzský prezident Emmanuel Macron a německý kancléř Olaf Scholz.

Zatímco Macron otevřeně řekl, že Kyjev může použít západní zbraně proti vojenským cílům v Rusku, Scholz byl zdrženlivější. Ale i jeho vyjádření se dá vyložit jako podpora.

„Ukrajina má všechny možnosti podle mezinárodního práva pro to, co dělá. To je třeba říci,“ zdůraznil Scholz.

Téma úderů západními zbraněmi na cíle v Rusku bude jedním z hlavních i pro diskusi v Praze, napsala agentura Bloomberg. Jako příklad nejistého západního rozhodování pak dala Belgie, která tento týden slíbila předat do roku 2028 Ukrajině 30 bitevních letounů F-16, ale jako podmínku si dala použití jen na ukrajinském území. První letouny F-16 s vycvičenými ukrajinskými piloty z darů Dánska a Nizozemska by mohly nad Ukrajinou létat už letos v červenci.

Použití západních zbraní na cíle v Rusku podporuje i generální tajemník NATO Jens Stoltenberg, který do Prahy také míří. Ve čtvrtek odpoledne vystoupí s projevem na konferenci k 75. výročí založení aliance v Senátu.

S podporou takových úderů ale zatím váhá americký prezident Joe Biden. To je problém, protože nejvíc vhodných zbraní k úderům dali Ukrajině Američané.

Významnou roli Česka v pomoci Ukrajině, a tím pádem v posilování

obran Evropy mezitím potvrdila úterní schůzka premiéra Petra Fialy s kolegy z Ukrajiny, Dánska, Nizozemska a Lotyšska a polským prezidentem Andrzejem Dudou.

Fiala na ní potvrdil, že v červnu dorazí na Ukrajinu první desítky tisíc kusů dělostřelecké munice, které čeští obchodníci shání po světě v rámci iniciativy české vlády. Podle Fialy do iniciativy přispělo už 15 zemí a vybraná částka přes 1,6 miliardy eur (39,5 miliardy korun) by měla stačit zhruba na půl milionu kusů munice, které postupně dorazí na Ukrajinu zhruba do konce letošního roku.

I díky této iniciativě Česko nyní příslovečně boxuje ve vyšší váhové kategorii zahraniční politiky a čeští

politici a diplomaté mohou třeba tlačit k větší podpoře Ukrajiny kolegy ze zemí, které jsou váhavější – jako například zmíněné Německo.

„Neformální schůzka ministrů má připravit summit ve Washingtonu a pomoci řešit průběžná témata kolem Ukrajiny. Fórum ministrů zahraničí není něco, kde by padala zásadní rozhodnutí,“ vysvětluje pražskou schůzku Vojtěch Bahenský, bezpečnostní analytik z Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy. „Svým způsobem to je odměna Česku za jeho roli v podpoře Ukrajiny a oslava 25. výročí vstupu do aliance.“

Debata v Praze nepochybně přispěje k tomu, aby aliance převzala větší díl odpovědnosti za pomoc bojující Ukrajině. Předpokládá se totiž, že pokud by americké prezidentské volby vyhrál Donald Trump, Spojené státy svoji podporu Kyjevu drasticky omezí, a ta tak bude hlavně na evropských spojencích. Aliance plánuje zřídit pětiletý fond ve výši sto miliard eur, který by pomoc Ukrajině zajišťoval.

Ukrajinci by zároveň rádi dostali z Washingtonu příslib členství v ali-

anci. I když ze strany některých spojenců bude nepochybně tlak na to, aby ze summitu vzešel jasně formulovaný plán, jak Ukrajinu přijmout, Spojené státy s tím nepočítají. „Nepředpokládáme, že tam přijde pozvánka pro Ukrajinu, ale myslíme si, že bude vidět podstatná podpora Ukrajiny, aby vyhrála válku,“ citovala agentura Reuters jednoho z čelných amerických diplomatů Jima O'Briena.

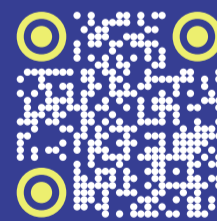
Ministerská schůzka NATO bude i příležitostí pro posílení česko-amerických vztahů, což by podle Bahenského mohl být pro českou diplomacii jeden z nejužitečnějších výsledků neformálního setkání. Ministři zahraničí Česka a USA Jan Lipavský (Piráti) a Antony Blinken podepíší memorandum o spolupráci v boji proti dezinformacím. S Blinkenem se na zvláštní schůzce setká i ministryně obrany Jana Černochová (ODS).

Do Česka Blinken přijede z Moldavska, které je pod tlakem ruských vlivových operací a také potřebuje zásadní pomoc Západu. I tady je vidět silná česká stopa: Moldavsko dostane český pasivní radarový systém Vera-NG zakoupený z peněz EU.

~
Použití západních zbraní na cíle v Rusku podporuje i generální tajemník NATO.

Evropské volby na ČT24

- Předvolební debaty o budoucnosti, hrozbách, zdražování a klimatických výzvách
- Superdebata o vztahu české a evropské politiky
- Volební studio s výsledky a komentáři aktérů
- Webový speciál s přehledem všech kandidátů a sčítání hlasů v celé unii



Tereza Řezníčková

Michal Kubal

Martin Řezníček

Daniel Stach

Jana Peroutková

Evropské
volby
2024

Česká televize

DNY PLNÉ SLEV!

SEKÁ

E-SHOP



Nakupovat můžete také v našem e-shopu:
DOPRAVA ZDARMA
(při nákupu od 1 999 Kč)

www.mountfield.cz



Dnes objednáte,
ZÍTRA MÁTE DOMA!
(při objednání do 18 hodin a v pracovní dny)

ZAHRADNÍ TRAKTORY akční ceny od 33 400 Kč 12 MODELŮ

ZAHRADNÍ TRAKTORY	Výkon (kW)	Záběr (cm)	Koš (l)	Prodejní cena (Kč)	Akční cena (Kč)
MTF LT 61	5	61	150	45 100	33 400
MTF 1438 M - SD	7,5	98	-	73 100	46 900
MTF LT 86 M	5,6	86	245	81 900	52 900
MTF 1430 M	6,8	84	240	86 900	55 900
MTF LT 86 H	7,8	86	245	89 900	59 900
MTF 1428 H	7,1	71	170	93 900	60 400
MTF 1430 HD	6,8	84	240	92 900	64 400
MTF LT 102 H	7,8	102	245	94 900	66 900
MTF 1538 H	7,9	98	240	98 900	70 700
XTY 190 HD	10,8	102	320	148 900	96 400
XHXY 240	13,1	122	360	185 900	135 900
XHTY 240 4WD	11,67	102	360	245 900	176 900

MTF 1438 M-SD 98 cm | 7,5 kW

- Robustní nosný rám z prvotřídní oceli
- Antiskalovací systém zabraňuje sdírání trávníku na nerovnostech, mezinápravová dvouřozová sekačka je výškově nastavitelná v 7 polohách (2,5–8 cm)
- Elektromagnetické spínání sekačky
- Pětiryhlostní mechanická převodovka se zpátečkou (5+R)
- Mulčovací záslepka v ceně stroje

Prodejní cena
~~73 100 Kč~~

AKČNÍ CENA
46 900 Kč



Malá ukázka z nabídky **DALŠÍ SEKAČÍ TECHNIKY:**

ROBOTICKÉ SEKAČKY 3 MODELŮ

ROBOTICKÁ S POJEZDEM MTF DM2 600I

18 cm | 600 m² | až 60 min.

- Pracuje až v 5 zónách
- Seče trávu za Vás - jen ve dnech a časech, jaké si nastavíte
- Chytré senzory
- Perfektní stříhací díky 3 žiletkovým nožům
- Ke každé robotické sekačce získáváte ZDARMA dobíjecí stanici, napájecí adaptér a další příslušenství nutné k instalaci a provozu



Prodejní cena
~~23 200 Kč~~

AKČNÍ CENA
12 990 Kč

STRUNOVÉ SEKAČKY 9 MODELŮ (elektrické, AKU)

AKU STRUNOVKA GREENWORKS G24 LT25, 24 V

25 cm | 60 min.

- Lehká konstrukce, skvělá obratnost
- Nastavitelné madlo
- Na výběr baterie s kapacitou 2 Ah, 4 Ah
- Stejnou baterii můžete použít i pro další 12 strojů řady Greenworks 24 V



Prodejní cena
~~1 900 Kč~~

AKČNÍ CENA
1 390 Kč

ROTAČNÍ SEKAČKY akční ceny od 1 990 Kč

BENZINOVÁ S POJEZDEM MTF LM 40 PSP

41 cm | 1,6 kW | 50 l

- Motor DG 350 s rozvodem OHV
- Centrální nastavení výšky sečení v rozmezí 2,5–7,5 cm
- Perfektní sběr trávy
- Nastříkovač paliva Primer pro snadné starty
- Mimořádně nízká hmotnost
- Snadno složitelná madla



Prodejní cena
~~8 850 Kč~~

AKČNÍ CENA
5 590 Kč

30 MODELŮ (benzinové, elektrické, AKU)

Ukázka z nabídky 30 modelů **ROTAČNÍCH SEKAČEK:**

ELEKTRICKÉ	Příkon (W)	Záběr (cm)	Prodejní cena (Kč)	Akční cena (Kč)
MTF LME 32 K	1 000	32	3 190	1 990
MTF LME 38 H	1 600	38	5 260	3 490
BENZINOVÉ S POJEZDEM	Výkon (kW)			
MTF LM 40 PSP	1,6	41	8 850	5 590
MTF SP 42	1,9	41	11 110	7 790
MTF SP 46	2,2	46	12 960	8 990
G 48 TK Comfort Plus	2,4	46	15 050	10 990
MTF LM 51 SP	2,8	51	17 250	12 890
MTF SP 46 H	2,75	46	19 010	13 990
MTF 4820 PDBW 4S	2,6	46	20 770	14 990
MTF S 510 PD BW 4S	2,6	51	20 770	15 590
G 48 TKE Comfort Plus	2,9	46	21 980	15 590
G 48 TBR Allroad Plus 4	2,12	46	21 980	15 990
G 53 TKE Comfort Plus	2,9	51	24 070	16 490
SP 535 HW 4S	3,3	51	27 480	18 590
MAX 53 VBD Allroad AI.	2,58	51	28 580	21 190

BUBNOVÉ SEKAČKY s pojezdem 3 MODELŮ

PERLA BDR 581 SP s pojezdem

58 cm | 4,1 kW | 100 cm

- Moderní motor RATO 225
- Masivní slitinová převodovka
- Šípová kola pro zlepšení záběru
- Vysoký kryt žacího bubnu
- Ideální i pro pravidelnější sečení
- Zvládá rovinatý i svažité terén



Prodejní cena
~~40 100 Kč~~

AKČNÍ CENA
25 990 Kč

KŘOVINOŘEZY akční ceny od 3 990 Kč

12 MODELŮ
(benzinové, AKU)

Ke křovinořezům Oleo-Mac a MTF od nás dostanete ZDARMA **POPURHY, STRUNOVOU HLAVU a OCELOVÝ KOTOUČ.**

Ukázka z nabídky 12 modelů **KŘOVINOŘEZŮ:**

MODEL	Objem (cm ³)	Výkon (kW)	Prodejní cena (Kč)	Akční cena (Kč)
MTF BC 33 TT	32,6	1	9 050	4 990
OLEO-MAC BCH 250 T	25,4	0,9	10 810	5 990
MTF BC 43 TT	42,7	1,25	10 950	6 490
OLEO-MAC SPARTA 250 T	25,4	0,8	9 830	6 490
OLEO-MAC SPARTA 381 T	36,2	1,3	15 870	9 990
OLEO-MAC BC 350 T	36,3	1,4	20 300	13 390
OLEO-MAC BC 400 T	44	1,83	21 950	14 690
OLEO-MAC BC 530 T	51,7	2,4	25 760	16 990

Prodejní cena
~~10 810 Kč~~

AKČNÍ CENA
5 990 Kč

OLEO-MAC BCH 250 T

25,4 cm³ | 0,9 kW

- T-rukojeť pro komfortní ovládání
- Robustní úhlový převod
- Tlakově litý válec
- Účinný antivibrační systém
- Systém Easy On pro snadné starty



otevřeno i v neděli

ANÍ, BAZÉNY, VÍŘIVKY...

Vše za skvělé AKČNÍ CENY

NAFUKOVACÍ VÍŘIVKY 8 MODELŮ

Hlavní výhody: prvotřídní materiály a moderní technologie • skvělá mobilita (snadná a rychlá instalace, přenositelnost i skladování) • prostor pro až 7 osob • ohromující výkon až 188 masážních prvků • nastavitelné tříproudové trysky a hydromasáže různých svalových partií • výkonný ohřev vody na 40 °C • pevný a odolný plášť z kvalitních materiálů a s technologiemi FiberTech nebo DuraPlus • tichý, ekologický a úsporný provoz • bohatá výbava, jako např.: LED světelná terapie, prémiové podhlavníky, praktické držáky na pití, wi-fi ovládání a mnohé další.

LAY-Z SPA MIAMI

- Pro až 3 osoby
- 120 Soothing Airjet trysek
- Odolný materiál Ultra-Strong DuraPlus
- Úsporné automatické vypínání
- Termoizolační kryt ve výbavě
- Technologie Freeze Shield proti zamrznutí vody
- Intuitivní ovládací panel
- Objem 669 l



Prodejní cena ~~17 710 Kč~~
AKČNÍ CENA 8 850 Kč

RÁMOVÉ BAZÉNY SWING

17 MODELŮ
(kruhové, oválné, obdélníkové, s hloubkou 0,76-1,32 m)

Blesková instalace díky rychlospojškám a **bez použití nářadí**. Rychle a jednoduše je přemístíte i uskladníte. **Stabilní kovová rámová konstrukce** s galvanizovanými vzpěrami a vysokou **ochranou proti korozi**. Stěna a dno z pružného a pevného 3vrstvého PolyStrenght PVC kompozitního materiálu. **Výběr z atraktivních dekorů** (námořnická modř, imitace břidlice a ratan ve třech odstínech).



3 ZÁRUKA 3 roky na bazény SWING FRAME

Příklad ceny:
Swing Frame Ratan
Prodejní cena ~~6 300 Kč~~
AKČNÍ CENA 2 690 Kč

Ukázka z nabídky 17 modelových variant:

SWING	Frame Ratan	Frame Light Ratan	Frame Splash	Frame Stone	Frame Dark Ratan	Frame Splash
Rozměr (m)	Ø 3,05	Ø 3,05	Ø 3,66	Ø 3,66	Ø 3,66	Ø 4,27
Přibližný objem (l)	4 500	5 700	8 200	8 200	8 200	13 200
Prodejní cena (Kč)	6 300	7 230	7 810	8 580	8 910	13 860
Akční cena (Kč)	2 690	3 490	3 850	4 150	4 150	6 090

ZAHRADNÍ GRILY 14 MODELŮ

(plynové, hybridní, na uhlí, elektrické, udírný, ohniště)

CHAR-BROIL CONVECTIVE 210 B

- Grilovací plocha 41,5 x 47 cm, grilovací rošt z litiny
- Hořáky z nerezové oceli ovládané samostatně
- Mřížka pro rozpékání pečiva
- Elektronické zapalování pro okamžitě zžehnutí
- 2 postranní odkládací plochy



Prodejní cena ~~11 500 Kč~~
AKČNÍ CENA 6 390 Kč

ELEKTROKOLA MTF S VOLITELNOU BATERIÍ

120 MODELŮ
(horská, krosová, trekkingová, městská, skládací, dětská)

Ke **KAŽDÉMU MODELU** na výběr **2 až 4 typy baterií s dojezdem až 200 km.**

(Vzhledem k možnosti volby mezi několika bateriemi jsou uvedené ceny bez baterie.)

Krosové MTF CROSS 4.4 s volitelnou baterií

- Motor Bafang v zadním náboji (250 W / max. 500 W, 32 Nm)
- Dojezd až 200 km
- Průměr kol 28", velikost rámu 18" a 20"
- Přehazovačka Shimano Altus
- Řazení Shimano Altus, 3 x 8 rychlostí
- Odpružená vidlice Zoom, zdvih 50 mm
- Hydraulické kotoučové brzdy Tektro HD-E350
- Odpružená sedlovka, nastavitelný představec
- Barevný LCD displej (5 stupňů asistence)



ELEKTROKOLA
od **15 990 Kč**

Prodejní cena ~~39 900 Kč~~
AKČNÍ CENA 20 990 Kč

BAZÉNY AZURO s možností částečného nebo úplného zapuštění

35 MODELŮ

AZURO VARIO (kruhové i oválné)

- Modelová řada bazénů s hloubkou až 1,20 m
- Silné a odolné stěny z žárově zinkované oceli s vícevrstvou antikorozní úpravou
- Na výběr **tři vnější dekor** (dřevo, kámen, šedá)
- Speciální vnitřní fólii volíte ze **4 variant** s odlišnými vzory i tloušťkou materiálu

Ukázka z nabídky 35 modelových variant:

AZURO VARIO (TĚLESO BAZÉNU)	V1	V1 plus	V2	V3	V4	V6	V7
	KRUH	KRUH	KRUH	KRUH	KRUH	OVÁL	OVÁL
Rozměr (m)	Ø 3,6	Ø 3,6	Ø 4,6	Ø 4,6	Ø 5,5	5,5 x 3,7	7,3 x 3,7
Hloubka (m)	1,07	1,20	1,07	1,20	1,20	1,20	1,20
Přibližný objem (l)	11 000	12 000	18 000	20 000	28 000	21 000	29 000
Prodejní cena (Kč)	6 750	10 450	12 200	14 850	22 900	31 000	48 900
Akční cena (Kč)	3 990	5 990	6 990	8 190	12 690	17 400	27 300

Možnosti instalace



5-7 ZÁRUKA 5-7 let (dle zvoleného modelu)



Příklad ceny:
Azuro Vario V1
Prodejní cena ~~6 750 Kč~~
AKČNÍ CENA 3 990 Kč

ZAHRADNÍ NÁBYTEK 80 DRUHŮ

Stoly, pevná i polohovací křesla, lavice, lehátka, odkládací stolky, taburety, houpačky, slunečníky, potahy

TAHOKOV

- Eleganční a bezúdržbový
- Nekompromisní odolnost vůči povětrnostním vlivům
- Moderní design a praktičnost
- Unikátní povrchová úprava Elotherm
- Vysoká stabilita, mimořádná pevnost



SESTAVA Z TAHOKOVU
Prodejní cena ~~15 600 Kč~~

AKČNÍ CENA 8 890 Kč



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

Mountfield

Ondřej Leinert, Jan Brož
autori@hn.cz



Bitcoin bude stát milion dolarů. Je lepší než peníze, říká šéf start-upu Firefish

Jeho kariéra byla postavená na předvídání vývoje trhu. Teď Martin Matejka odhaduje, že do konce roku bude mít bitcoin hodnotu 250 tisíc dolarů. Největší světové kryptoměně věří natolik, že kvůli ní před lety odešel z místa, které se jen tak neopouští.

Jedenáct let byl Martin Matejka spojený s ČEZ. Do roku 2020 vedl jeho úspěšné oddělení obchodování s elektřinou. Dodnes také na práci týmu, jehož fungování někdo veřejně přiblíží zcela výjimečně, rád vzpomíná. Teď však má jednatřicetiletý slovenský rodák žijící léta v Česku zcela jiné plány než se ohlížet do minulosti.

Místo stamilionových obchodů s energiemi rozjíždí úvěrový start-up Firefish, v rámci něhož si veřejnost i instituce mezi sebou mohou půjčovat peníze – namísto tradičních aktiv však ručí bitcoinem. Za rok zkušební provoz lidí u Firefish zastavili bitcoin v hodnotě kolem 300 milionů korun. Zatím přítom projekt působil jen pro uzavřenou komunitu mezi Čechy a Slovaky. Matejkovy plány směřují o mnoho řádů výš – k několika procentům celosvětového trhu s bitcoinem.

Váš životopis na LinkedIn začíná v roce 2006 pozicí spot tradera v ING. Vzpomenete si na svůj první obchod, z něhož jste měl fakt upřímnou radost?

Svoje první obchody mám spíš spojené s pocitem nervozity. Když se člověk po škole dostane na trading, je ohromený rozsahem hodnot, s kterými se tam pracuje.

O jaké hodnoty jde?

Není nic zvláštního, že jednou transakcí rozhodujete o částce třeba v hodnotě stovek milionů dolarů. Člověk se ale postupně naučí vnímat to spíš jako čísla než hodnotu, kterou reprezentují. První pocity radosti ze skutečných úspěchů v tradingu mám spojené hlavně s obdobím v ČEZ. Doteď si pamatuji na první velký deal, který se mi – pikantně – podařil s maďarskou elektřinou. Byl jsem zrovna na běžkách, a když jsem se to dozvěděl, byl to silný pocit vítězství.

Můžete ten obchod přiblížit?

Dozvěděl jsem se o situaci, která nastala. Elektřina šla tím směrem, co jsem čekal – a to velmi výrazně. Strukturálně se změnil maďarský trh s elektřinou, což mělo velký vliv na celý trading.

Kdy do tohoto obchodování s energiemi a tradičními penězi přišel bitcoin?

Protože mě hodně zajímala monetární ekonomie a rakouská škola, o bitcoinu jsem se dozvěděl docela záhy po jeho vzniku, asi někdy kolem roku 2011. Ale nevěnoval jsem mu větší pozornost. Zlom nastal, když jsem si uvědomil, že bitcoin může představovat alternativu k penězům, které jsou řízené centrálními bankami.

Pamatujete si, kdy se z alternativy stal pro vás první volbou?

Ten první moment asi ne, ale pamatuji si ten zásadní – když jsem se rozhodl, že se mu budu

naplno věnovat. Proto jsem i odešel z ČEZ. Postupem času jsem nabyl přesvědčení, že se bitcoin jako neutrální vyjádření hodnoty a protokol, který umožňuje její transfer, stanou zásadní součástí budoucích, moderních financí. A řekl jsem si, že se na tom chci podílet.

V ČEZ jste skončil před čtyřmi lety, největší příležitosti pro trading však přinesla energetická krize. ČEZ jen na obchodování vydělal 26 miliard korun. Nemrzí vás, že jste už u toho nebyl?

Určitě to byla doba největších příležitostí, ale i doba, kdy to mohlo dopadnout úplně jinak, pokud by trading nebyl dostatečně profesionální. Jsem moc rád, že jsem mohl přispět k tomu, aby kolegové dokázali tuto příležitost využít. Na druhou stranu vím, jaký stres znamená obchodování v takových exponovaných dobách. Ušetřil jsem si hromadu šedin.



Ve financích pro instituce platí, že se na svojí straně snaží mít nejlepší aktiva. A bitcoin pro mě jedno z nejlepších aktiv je.

Jak se dá na takové doby připravit?

Během jedenácti let v ČEZ jsem viděl velký posun v profesionalizaci. Když jsem v roce 2009 nastoupil, obchod s komoditami nebyl v rámci skupiny ČEZ zajímavý z hlediska zisků ani vnímáním důležitosti. Postupem času se však podařilo vybudovat profesionální tým, který patří k nejlepším v Evropě a významně přispívá k hospodářským výsledkům. Skutečnost, že se to podařilo v rámci polostátní firmy, mi přijde jako malý zázrak.

Jak vypadá běžný den obchodníka s elektřinou?

Náš mandát spočíval ve třech oblastech. První byla umístování produkce ČEZ na evropských energetických trzích. Většinou to bylo na tři roky dopředu, ale také bylo například třeba zajistit kontrakty na léto, kdy má Temelín odstávkou. Druhý mandát byl v tranzitu energií napříč Evropou, tady zajištění přeshraničních kapacit. A třetí byl v obchodování za účelem zisku. K tomu se používaly různé druhy kontraktů, od forwardů (dohod mezi dvěma stranami na

koupit nebo prodat aktivum v určitý čas v budoucnosti za určitou cenu stanovenou v současnosti – pozn. red.) až po různé exotické deriváty.

Býval jste na pochybách, zda jste nakoupili dobře?

Takové situace se dějí každý den. Operativa velkého tradingového týmu je složená z velkého množství rozhodnutí. A pokaždé se vám stane, že se některá ukážou jako nesprávná. Důležité je, aby převážila ta správná.

Rozhoduje lidský faktor, nebo jde spíš o automatické pokyny na základě vyhodnocení velkého množství dat?

Velkou roli hraje analytický aparát, který využívá nejen svoje znalosti, ale i kvantitativní modely a simulace. Často to jsou velmi hi-tech záležitosti. Asi si neumím představit velkou tradingovou operaci bez tohoto aparátu. Proto v energetice není moc úspěšných sólo projektů. V ČEZ jsme před každým rozhodnutím měli mnoho analytických nástrojů. I analytiků, kteří ty nástroje uměli obsluhovat. Součástí byly třeba predikce spotřeby elektřiny, ať už krátkodobé nebo dlouhodobé, stejně jako predikce výroby. Pro energetiku je pak specifický velký vliv počasí, součástí týmu je proto i několik meteorologů.

Neobchodoval jste ovšem jen s elektřinou, ale i s uhlím, plynem nebo emisními povolenkami. Co z toho bylo nejzajímavější, nejnápínavější?

Nejvíce překvapení nastává u elektřiny. Je hodně volatilní v případě neočekávaných událostí typu problémů s jadernými elektrárnami ve Francii, což se často opakovalo. Pohyby mohou být pak velmi dramatické. Povolenky jsou zase více tažené politickými rozhodnutími. Z krátkodobého hlediska je to fundamentální trh, ale z dlouhodobého hlediska leží na bedrech centrálních plánovačů z Evropské unie.

V době energetické krize byly jedním z největších problémů vysoké náklady na zajištění burze, takzvaný margining. Jak jste ho vnímal?

To byla zcela zásadní věc. Související potřeba uzavřít profitabilní pozice vedla k šílenému cenovému pohybu a velká část byla vyvolána právě problémem s marginem. Situace mohla být tak absurdní, že už nebudete mít na margining prostředky. To vyvolalo doslova malou štěpnou reakci.

Šlo by na zajištění využít bitcoin, jak to děláte ve svém aktuálním projektu Firefish?

Vidíte, to je zajímavá možnost. Na bezpečný margining pro burzy by bitcoin určitě využit možné bylo.

Jak se zrodil nápad dát Firefish dohromady?

Už dávno mi přišlo zajímavé využít ve formě finančního zajištění právě bitcoin. V rámci tradingu je finanční zabezpečení – neboli kolaterál – velmi často využívaný instrument. V ČEZ jsme využívali různé formy kolaterálu, od peněz přes emisní povolenky až po plyn v zásobnících. Bitcoin je z mého pohledu pro tuto úlohu zcela ideální aktivum, dostupné pro široké vrstvy lidí. Zatímco dosud bylo kolateralizované financování spíš doménou institucí, bitcoin to přináší všem.

Není ale problém velká cenová rozkolísanost, tedy volatilita bitcoinu? Za poslední tři roky jsme sledovali pád ze skoro 70 tisíc dolarů k 15, teď jsme zase přes 70 tisíc.

Je to zásadní nevýhoda bitcoinu. Ale vedle toho má bitcoin hromadu výhod. Například: je to možná jediné globálně obchodované aktivum 24/7, jeho cena je jasná, má ultimátní likviditu, kdykoli ho můžete prodat.

Je pravda, že prodat například fyzické zlato je mnohem složitější. Ale co s tou cenovou volatilitou?

Bitcoin mi trochu zlato připomíná, protože většina lidí, kteří ho vlastní, se k němu jako k fyzickému zlatu chovají. Drží si ho, očekávají, že je například ochrání před inflací. K té volatilitě – princip je jednoduchý. Na Firefish je hodnota kolaterálu vždy vyšší než 100 procent hodnoty půjčky. Takže v případě, že hodnota bitcoinu klesá a dlužník nedoplní nový, tak ten stávající bude prodán na otevřeném trhu.

Jaké služby zatím nabízíte?

Firefish funguje jako platforma, která propojuje dvě strany. Tou první jsou drobní investoři či větší instituce, kteří mohou za úrok poskytnout peníze na půjčky ručené bitcoinovým kolaterálem. Aktuálně je ten úrok kolem deseti procent. A druhou stranou jsou držitelé bitcoinu. Ti mohou své mince uzamknout v chytrém kontraktu a získat oproti němu požadovaný úvěr. Až se tento úvěr splatí, dostanou svůj bitcoin zpátky. A pokud nesplatí, tak se pozice zlikviduje, bitcoin prodá a věřitel dostane své peníze zpět.

Rozumíme tomu dobře, že je to, jako když člověk ručí při hypotéce nemovitostí?

Ano, paralela s hypotékou je velmi dobrá. Hypotéku ale zpravidla lidé využívají, aby si dané aktivum – tedy nemovitost – poříдили.

Pokud bych si chtěl půjčit například 100 tisíc korun a držím přitom dostatečné množství bitcoinu, jak to bude probíhat?

Protože je bitcoin volatilní, vyžadujeme, aby hodnota zástavy na začátku byla dvojnásobná oproti výši půjčky. Takže jako vlastník bitcoinu v hodnotě 200 tisíc korun můžete získat půjčku v maximální výši 100 tisíc korun. Toto ručení bitcoinem je také zásadní rozdíl, který nás odlišuje od různých úvěrových crowdfundingových platform, které umožňují investování do půjček. Tam žádné záruky nejsou, pouze musíte doufat, že dlužník půjčku splatí. A když nesplatí, že jí platforma bude umět vymocit. Firefish je tak mnohem bezpečnější.

Ale v čem je to výhodné pro dlužníka?

Díky tomu, že poskytuje podobné zaručení, nemusí procházet oproti bance screeningem. Ne každý, kdo vlastní bitcoin, má pravidelný zdroj příjmů, banka má svoje limity, které žadatele mohou diskvalifikovat. U nás je to jednoduché: dokážete ručit dvojnásobkem bitcoinu, tak splňujete podmínky. Náš protokol je ale také vhodný pro instituce, které tak mohou získat financování ve větších hodnotách, než je nějaký spotřebitelský úvěr.

Kolik se u vás tedy v tomto testovacím režimu zatím protočilo peněz?

Začali jsme asi před rokem a je pravda, že zatím jde hlavně o betatestery z okruhu našich známých. Otevřenou platformu jsme spustili teprve letos v dubnu. Ale navzdory tomu nás příjemně překvapil zájem, který z česko-slovenské komunity přišel. Podařilo se nám použít bitcoinový kolaterál v hodnotě 300 milionů korun a zprocesovat úvěry asi za 70 milionů korun.

Orientujete se čistě na česko-slovenský trh, nebo máte globální ambice?

Platformu jsme testovali v česko-slovenské komunitě, ale už je připravená, abychom ji škálovali primárně v Evropě a následně i dál.

Kolik vás na Firefish pracuje?

Ve start-upu je to často tak, že každý dělá všechno. Doposud jsme pracovali v pěti lidech, ale budeme posilovat.

Když jste projekt v polovině roku 2022 startovali, začal tržní propad. Nedlouho nato padla globální burza FTX, v Česku začal být vyšetřován projekt Xixoio. Jak se vám v této pesimistické náladě sháněl investor?

Moc jsme si toho pesimismu nevšimli, protože se nám hned na začátku podařilo dohodnout spolupráci se známou českou investiční skupinou Miton. Mají za sebou investice do Rohlíku, Knihobotu i dalších úspěšných projektů a spolupráce s nimi byla od začátku skvělá. Stavět start-up je úplně jiná disciplína než stavět tradingový tým. Hlavně ze začátku nám Miton hodně poradil a pomohl, abychom nedělali stejné chyby jako desítky start-upů před námi. Co se týče nálady na trzích, řekl bych, že doba, kdy média nejsou plná titulků



Operativa velkého tradingového týmu je složená z velkého množství rozhodnutí. A pokaždé se vám stane, že se některá ukážou jako nesprávná.

o raketovém růstu bitcoinu, je na budování nových technologií nejlepší. První rok jsme využili právě na to.

Letošní rok začal naopak velmi pozitivní zprávou pro celý trh – schválením bitcoinových ETF, burzovně obchodovaných fondů v USA. Co to udělalo s vaším byznysem?

Bitcoin tím vstoupil do nové éry. Z undergroundového, punkového projektu se stává mainstreamem, o němž se baví bankéři na Wall Street, je to téma amerických prezidentských voleb, v balance sheetech (účetních rozvahách) ho mají manažeři největších fondů. V Evropě reagují banky a instituce pomaleji, ale dojde i na ně. Pro nás je to velký vítr do plachet. Ve financích pro instituce platí, že se na svoji

straně snaží mít nejlepší aktiva. A bitcoin pro mě jedno z nejlepších aktiv je. Naopak státní peníze patří k těm horším. Takže mě logicky těší zprostředkovávat půjčky v horším aktivu a držet to lepší.

V současnosti si přes vaši platformu vzali lidé úvěry, oproti kterým ručili bitcoinem v hodnotě 300 milionů korun. Kam byste to chtěli dotáhnout?

Ve formě finančního zajištění jsou zatím využity jen asi dvě procenta z dostupného množství bitcoinů. Odhaduji, že jednou to bude zásadně víc, potenciál vidím kolem 30 procent. A věřím, že na tomto trhu budeme mít významný podíl.

O co tu víru opíráte? Půjčit si peníze proti bitcoinu lze přece u mnoha společností.

Naše řešení je technologicky unikátní. Nevžaduje žádnou centrální autoritu. Konkurence jde dvěma směry. První spoléhá na nějaké centralizované řešení a většina z nich už zkrachovala – služby jako Celsius, BlockFi nebo Genesis. Nazývám to „trust me, bro“ (věř mi, brácho) řešení. Ve smyslu, pošli mi bitcoin, věř mi a já ti ho pak vrátím. Druhou možností je využití bitcoinu v nějakém DeFi (decentralizovaném finančním) světě. Potřebujete bitcoin z jeho sítě přesunout na jinou, což obnáší mnoho rizik. Naším cílem bylo zůstat v bitcoinové síti, abyste po celou dobu věděli, kde je váš bitcoin uložen pomocí chytrého kontraktu a že s ním nikdo nemůže manipulovat. Ani Firefish, ani věřitel. Na výsledek máme z bitcoinové bezpečnostní komunity velmi dobré ohlasy.

Kolik podle vás bude stát bitcoin na konci letošního roku?

Nepřekvapilo by mě, pokud by stál víc než čtvrt milionu dolarů.

Co by ho mělo takto vytáhnout nahoru?

Tím, že se nákup bitcoinu velmi zjednodušil, se otevírá velké skupině lidí a hlavně institucí, pro které může být užitečný a kteří ho podle mě využijí.

Investičnímu webu jste na konci loňského roku řekl, že bitcoin jednou bude stát milion dolarů. Troufl byste si teď odhadnout, kdy se tak může stát?

To bylo řečeno s jedním dovětkem, že bitcoin bude sice stát milion dolarů, ale není jasné, jakou hodnotu milion dolarů bude tou dobou mít. Z dlouhodobého hlediska budou státní peníze ztrácet na hodnotě a bude docházet k destrukci jejich kupní síly. Napadá mě aforismus, a sice že jedinou jistotou v životě člověka jsou smrt a daně. Přidal bych k tomu ještě třetí jistotu, a sice konstantní pokles kupní síly státních peněz.

MARTIN MATEJKA (41)

■ Vystudoval ekonomii v Bratislavě a následně pracoval jako forexový trader v ING.

■ V roce 2009 nastoupil do ČEZ a specializoval se na obchodování s energetickými komoditami. Od roku 2016 pak v ČEZ vedl obchodování s elektřinou.

■ V roce 2020 z firmy odešel a začal se naplno věnovat bitcoinu. Společnost Firefish založil před dvěma lety.



Víra v kryptoměnu Postupem času jsem nabyl přesvědčení, že se bitcoin stane zásadní součástí budoucích, moderních financí, říká zakladatel společnosti Firefish Martin Matejka.

Foto: HN – Lukáš Bíba

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 • Náznaky Petr Honzejek • Analytik HN Martin Ehl • Domácí Michaela Ryšavá • Zahraničí Tomáš Procházka • Ekonomika Milan Mikulka • Víkend Tomáš Procházka • PročNe Gabriela Marešová • Vedoucí vizuálního oddělení Matej Slávik • Zlom Zdeněk Fried • Autor layoutu HN Jan Vyhnaněk • E-MAILY: jmeno.prijmeni@hn.cz • PŘEDPLATNÉ tel.: 217 777 888, predplatne@economia.cz • INZERCE: inzerce@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 částí 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 neprodejně.

■ Reality

Jak nevhodné jsou naše domy? Díky nové databázi stát získá údaje a vlastníci přístup k e-průkazům

Viktor Votruba
viktor.votruba@hn.cz



Do roku 2050 mají být budovy v Česku bezemisní, tedy nezávislé na fosilních palivech a dobře zateplené s nízkou energetickou náročností. To je cíl, ke kterému se v dubnu zavázala celá EU. Jenže aktuální stav obytných domů v zemi je zatím možné pouze odhadovat. K jasnější představě je nedostatek dat. Navíc s dostupnými údaji lze jen obtížně pracovat.

I proto ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) připravuje zakázku na vytvoření databáze, do níž budou mít přístup jak státní instituce, tak majitelé nemovitostí. Hotová by mohla být za dva roky. Státu umožní jasnější orientaci, vlastníkům například zpřístupní energetické průkazy budov v elektronické formě.

Průkazy zatím majitelé dostávají v papírové podobě a v případě nutnosti je musí kopírovat. Potřebují je především, když chtějí dům pronajmout nebo prodat. Energetická kategorie významně ovlivňuje hodnotu nemovitosti, třeba při oceňování, a chtějí ji znát i banky při udělování úvěru.

„S novou databází zlepšíme přístupnost k dokumentům o energetické účinnosti, které budou k dispozici online,“ říká Nathalie Marková, vedoucí oddělení hospodaření s energií na ministerstvu průmyslu.

Plánovaná databáze bude čerpat informace z dokumentů, které zpracovávají energetičtí specialisté, a nahradí stávající evidenci, která je zastaralá a neefektivní. Zároveň MPO jedná s ministerstvem životního prostředí, že by mohla obsahovat i některé dokumenty, které má tento resort k dispozici – například z kontrol technického stavu a provozu spalovacích zdrojů na pevná paliva.

„Databáze se bude skládat z několika modulů, které by měly sloužit majitelům budov, veřejné správě,

energetickým specialistům a ministerstvu. Cílem je co největší míra digitalizace a využitelnost dat,“ uvádí David Hlušík z odboru komunikace ministerstva průmyslu.

Zastaralá evidence

Budovy v EU nyní spotřebují zhruba 40 procent veškeré energie vyrobené v Evropě a vyprodukují 36 procent emisí skleníkových plynů. Příliš dobře na tom není ani samotné Česko, například asi tři čtvrtiny rodinných domů postavených před rokem 1980 nejsou zrenovovány vůbec nebo prošly jen částečnými úpravami. Každé úsporné opatření je přitom zároveň investicí, která se vrátí na nižších výdajích za energii.

Současná evidence obsahuje přibližně 322 tisíc záznamů. Celkový počet budov v Česku se přitom pohybuje kolem 2,5 milionu, z toho je 1,7 milionu obydlených rodinných domů, 0,2 milionu obydlených bytových domů a také přibližně 0,6 milionu nerezidenčních budov.

S touto dosavadní evidencí nemůže stát efektivně nakládat. „Nedá se s ní moc pracovat. Slouží jen k tomu, že tam energetičtí specialisté nahrají to, co zpracují, ale extrakce dat je pak velmi složitá. Někteří poradci do ní například vkládají jen dokumenty ve formátu PDF, ze kterých nelze data využít,“ popisuje Marková.

Přítom už dnes jsou v evidenci nejen průkazy o energetické náročnosti budov, ale také energetické audity, posudky a záznamy z kontrol systému vytápění a klimatizace. „Nyní používaná evidence je někdy z roku 2016 a dožívá,“ dodává.

Propojení registrů

Až bude chystaná databáze hotová, dostane se do ní veřejnost například přes e-identitu. Data budou online a propojená se základními registry. „Například s registrem obyvatelstva,



Novinka S novou databází získají majitelé budov například i přístup k digitální podobě svých energetických průkazů.

Foto: Shutterstock

trestním rejstříkem, obchodním rejstříkem a další,“ uvádí Marková.

Kolik by mohlo vytvoření databáze stát, zatím není známo. „Částka bude jasná po skončení veřejné zakázky,“ vysvětluje Hlušík. Ministerstvo průmyslu na ni chce využít evropské peníze z Národního plánu obnovy.

K odhadovanému termínu dokončení databáze se staví kriticky Petr Holub, vrchní ředitel sekce ochrany klimatu ministerstva životního prostředí. To k jejímu nastavení dává své odborné připomínky.

V úvodu zmíněné dva roky jsou podle Holuba docela pozdě.

„Ideální by bylo, kdybychom databázi měli dříve. Principiálně by stát měl vědět, v jakém stavu jsou budovy, aby se mohl dobře rozhodovat, do čeho dát více nebo méně peněz. Bez takové databáze jsme tak trochu slepí a jen odhadujeme,“ říká.

V následujících dvou letech by Česko mělo rovněž vytvořit zcela nový tzv. vnitrostátní plán renovace budov.

Tempo provádění kvalitních celkových renovací by se s ním mělo zvýšit

tříkrát, jak požaduje evropská směrnice.

„Majitelé rezidenčních budov se nemusí obávat, že by jim ze směrnice plynuly nějaké nové povinnosti. Bezemisní fond budov v roce 2050 znamená, že česká vláda musí výrazně rozšířit podporu pro především středně- a nízkopříjmové skupiny obyvatel, aby si postupně dokázaly svoje domy kvalitně zrenovovat,“ přibližuje Vítězslav Malý, ředitel osvětového sdružení Centrum pasivního domu.

Jak bude bezemisní budova definována, si Česko určí samo.

Inzerce

Konference

Proměny Česka

20 let s Evropskou unií!

events.economia.cz

3. 6. 2024

9:30 - 13:00

Kongresové centrum
Praha



< Registrace zde



Spolufinancováno
z prostředků
Evropské unie

HN063579-2

E-commerce

Majitel Temu už poráží Alibabu

Vladan Gallistl
vladan.gallistl@hn.cz



Čínská skupina PDD Holdings se stala největší čínskou firmou v oblasti e-commerce podle tržní kapitalizace. Pomohla jí k tomu i dravá expanze jejího internetového tržiště Temu, které je známé i v Česku.

Společnost PDD Holdings minulý týden oznámila hvězdné výsledky, které vedly k růstu ceny jejích akcií. Tržní hodnota firmy na burze se tak dostala téměř na 208 miliard dolarů (přes 4,7 bilionu korun), což překonalo hodnotu konkurenčního kolosu Alibaba. Ta se pohybuje okolo 197 miliard dolarů. V žebříčku čínských e-shopů se pak na záda vedoucímu duu s odstupem dívá firma JD.com s tržní kapitalizací ve výši 48 miliard dolarů.

PDD, která kromě tržiště Temu vlastní rovněž nákupní aplikaci Pinduoduo, je nyní šestou největší čínskou firmou. Lidem je technologic-

ký kolos Tencent, jehož hodnota je 458,3 miliardy dolarů. Za posledních dvanáct měsíců se hodnota PDD více než zdvojnásobila.

Experti věří, že firma může ještě dál růst. „Myslíme si, že ziskovost Temu poroste rychleji, než se dříve odhadovalo. Důvodem je zavedení modelu, kdy logistické náklady ponosou obchodníci,“ odhaduje ve své zprávě finanční společnost Morningstar. Podle analytičky Morningstar Chelsey Tamové k tomu přispívá i to, že PDD vede ve spotřebitelských preferencích na čínském trhu, kdy JD.com a Alibaba jsou na druhé a třetí místo. „Věříme, že domácí tržiště PDD bude schopné ubránit svou pozici vzhledem k silnému vnímání spotřebitelů, že jim nabízí zajímavý poměr ceny a kvality,“ prohlásila pro server CNBC Tamová.

Akcími společnosti PDD věří i mocná americká banka Goldman Sachs, která v pátek zlepšila svůj rating firmy a doporučila investorům akcie čínského e-shopového obra na-

kupovat. Věřit v potenciál společnosti a schopnosti generovat příjmy z reklamy. Poměr ceny akcie a rizika je podle analytika Goldman Sachs Ronald Keunga příznivý. Ocenil rovněž cenovou efektivitu, kterou PDD prosazuje ve svém dodavatelském řetězci. To společnosti umožňuje nabízet zákazníkům zboží za nízké ceny.

Keung se neobává ani rizik, která by mohla PDD nepříznivě ovlivnit. Těmi jsou konkurence na domácím trhu a napětí mezi USA a Čínou. V ceně akcií jsou totiž podle něj oba faktory už více než dostatečně zohledněny.

Za rozmachem PDD stojí sázka na e-shop Temu, který vznikl teprve v září 2022. Jeho popularita pak vystřelila na americkém trhu prudce vzhůru poté, co na finálovém utkání v americkém fotbalu – Super Bowl – byla odvysílána reklama, která zvala spotřebitele, aby nakupovali „jako miliardáři“. Temu se stalo nejoblíbenější aplikací loňského roku v Spojených státech.

Komentář

Daly se výsledky hokeje odhadnout ekonomicky?

Petr Bartoň, Datarun

Sportovní výsledky bývají kombinací tvrdé dřiny a trochu štěstí. Na první pohled by ekonomické bohatství nemělo hrát zásadní roli. Dřít dokáže i chudý sportovec, někdy dokonce možná i více. Slyšeli jsme o těžkých ekonomických poměrech, ve kterých s hokejem začínal střelec našeho nejdůležitějšího gólu ve finále mistrovství světa. Jistě, hokej potřebuje trochu víc soukromého bohatství aspoň v začátcích, „kapitálové vybavení“ je drahé, ale při projevení dřiny postupně s vybavením pomůžou i ostatní.

To je jednotlivec. Co ale nejvyšší souboj národních týmů? Rozhoduje ekonomika tam? Možná víc, než bychom čekali. Nejbohatší země na šampionátu byly USA. Mají ekono-

miku větší než zbylých 15 států dohromady. Dokonce i kdyby na šampionátu byla ještě další osmičlenná skupina C, bohatá jako naše skupina A, pořád by byly USA větší ekonomikou než zbylých 23 týmů dohromady. Hlavně proto to jsou USA (spolu s několika kanadskými týmy), kdo trénuje rozhodující hráče na mistrovství.

Když se podíváme na výsledky očima HDP na obyvatele v jednotlivých zemích, tak zjistíme, že naše skupina A k sobě losem svedla země v průměru o třetinu bohatší než ve skupině B. Z té chudší skupiny postoupily do play-off jen ty nejbohatší země. Až na jednu výjimku (místo Slovenska by podle tohoto pravidla měla postoupit Francie). Z bohatší skupiny postoupily ty nejchudší země. Až

na jednu výjimku (místo Švýcarska mělo postoupit Rakousko). V prvním kole play-off vždy bohatší země porazila tu chudší. Až na jednu výjimku (Česko porazilo USA). Do semifinále postoupily jen země z té bohatší skupiny. Až na jednu výjimku (Švédsko).

Tak hovořila data ve čtvrtek večer. Kdo by ve čtvrtfinále věřil na sílu ekonomie a vsadil by si, měl by třítčtvrtinovou šanci na úspěch. Pak už to bylo půl na půl. V jednom semifinále porazila bohatší země (Švýcarsko) tu chudší (Kanada), my, coby chudší země, porazili bohatší Švédy. No a v utkáních o první a o třetí místo to zase bylo fifty-fifty. Ve finále přitom ta nejchudší země skupiny A porazila tu nejbohatší, ale s hokejem jedinečně výjimečným.

KURZOVNÍ LÍSTEK – INDEX PX

BCPP 29. KVĚTNA 2024

Burza cenných papírů Praha

AKCIE						
název cenného papíru	závěrečný kurz (Kč)	změna (%)	objem obchodů (ks)	objem obchodů (tis. Kč)	tržní kapitalizace (mil. Kč)	podíl na indexu (%)
Colt CZ	683,00	0,29	7 515	5 122,97	24 012,51	0,95
ČEZ	934,50	-0,21	83 708	78 207,01	502 751,43	22,01
Erste	1104,00	-0,36	154 508	171 181,14	502 751,43	21,70
Geovorkyan	256,00	0,79	56	14,34	4 264,26	0,62
Kofola	293,00	1,03	7 394	2 169,24	6 531,54	14,32
Komerční banka	777,50	0,06	135 627	105 582,81	147 763,30	0,37
Moneta	96,00	-0,83	472 986	45 579,81	49 056,00	18,12
Phillip Morris	14920,00	0,13	410	6 133,68	28 552,37	4,17
Photon Energy	44,80	-1,21	6 130	272,59	2 743,49	3,50
Vienna Insurance	740,00	-0,13	2 149	1602,16	94 720,00	13,83

INDEX PX						
závěrečný kurz	denní změna %	denní max.	denní min.	1M změna %	6M změna %	1Y změna %
1 539,55	-0,23	1 547,51	1 538,54	-0,25	11,23	16,84

FIXING ÚROKOVÝCH SAZEB

na trhu mezibankovních depozit 28. KVĚTNA 2024

termín	1 den	7 dní	14 dní	1 měs.	2 měs.	3 měs.	6 měs.	9 měs.	1 rok
PRIBOR	5,25 %	5,27 %	5,29 %	5,30 %	5,24 %	5,15 %	4,97 %	4,82 %	4,67 %

KURZOVNÍ LÍSTEK

KURZY DEVIZOVÉHO TRHU
ČESKÉ NÁRODNÍ BANKY

PLATNOST OD 29. KVĚTNA 2024
POŘADOVÉ ČÍSLO: 103

ZEMĚ	MNOŽSTVÍ	KÓD	KURZ
AUSTRÁLIE	1	AUD	15,105
BRAZÍLIE	1	BRL	4,401
BULHARSKO	1	BGN	12,641
ČÍNA	1	CNY	3,142
DÁNSKO	1	DKK	3,314
EMU	1	EUR	24,725
FILIPÍNY	100	PHP	38,952
HONGKONG	1	HKD	2,916
INDIE	100	INR	27,312
INDONÉSIE	1000	IDR	14,09
ISLAND	100	ISK	16,583
IZRAEL	1	ILS	6,161
JAPONSKO	100	JPY	14,483
JIŽNÍ AFRIKA	1	ZAR	1,242
KANADA	1	CAD	16,663
KOREJSKÁ REP.	100	KRW	1,666
MAĎARSKO	100	HUF	6,388
MALAJSIE	1	MYR	4,842
MEXIKO	1	MXN	1,353
IMMF	1	XDR	30,183
NORSKO	1	NOK	2,166
NOVÝ ZÉLAND	1	NZD	13,957
POLSKO	1	PLN	5,798
RUMUNSKO	1	RON	4,968
ČNB přestala vyhlášovat kurz ruského rublu			
SINGAPUR	1	SGD	16,874
ŠVÉDSKO	1	SEK	2,145
ŠVÝCARSKO	1	CHF	24,963
THAJSKO	100	THB	61,904
TURECKO	100	TRY	70,674
USA	1	USD	22,775
VELKÁ BRITÁNIE	1	GBP	29,040

KURZOVNÍ LÍSTEK RM-SYSTÉM

29. KVĚTNA 2024

název	RMS kurz (Kč)	změna (%)	objem obchodů (Kč)
ALPHABET	4122,00	1,78	8 240
APPLE, INC.	4300,00	-2,05	81 700
BEZVAVLASY	690,00	0,00	0
COLT CZ GROUP SE	681,00	0,15	0
CPI FIM	14,40	-1,37	11 520
ČEZ, A.S.	935,00	-0,21	1 110 340
DEUTSCHE BANK AG	385,00	0,00	11 550
DEUTSCHE TELEKOM AG	540,00	0,00	0
EMAN	70,00	0,00	0
ERSTE GROUP BANK AG	1108,50	-4,11	2 726 490
EXXON MOBIL CORP.	2640,00	0,00	0
FIXED.ZONE	160,00	0,00	0
GEN DIGITAL	566,00	-0,70	28 450
GEVORKYAN	256,00	0,00	0
INTEL CORPORATION	715,00	-3,38	0
KARO LEATHER	159,00	0,00	106 530
KOFOLA ČS	296,00	1,37	291 870
KOMERČNÍ BANKA	778,50	-0,19	2 975 950
MCDONALDS CORP.	5700,00	-2,56	579 270
MERCEDES-BENZ GROUP	1712,00	0,00	0
META PLATFORMS	10700,00	0,00	0
MICROSOFT CORP.	9600,00	-0,89	519 220
MMGÍTĚ	320,00	-1,23	72 050
MONETA MONEY BANK	96,90	-0,62	704 610
M&T 1997	30000,00	0,00	0
NOKIA CORPORATION	85,50	-1,72	61 740
PHILIP MORRIS ČR	15040,00	0,13	480 680
PILULKA LÉKÁRNY	184,00	0,55	185 700
PRABOS PLUS	240,00	0,00	38 640
VIG	74,50	-3,25	6 710
VOLKSWAGEN AG ST.	3570,00	0,00	117 810

Zdroj: ČNB, BCPP, RMS

Inzerce

HN063558-3

STAŇTE SE SOUČÁSTÍ
KOMUNITY ÚSPĚŠNÝCH!

FIRMA ROKU A ŽIVNOSTNÍK ROKU
PRÁVĚ STARTUJE

FIRMA ROKU
ŽIVNOSTNÍK ROKU

19. ROČNÍK SOUTĚŽÍ | VOLKSWAGEN FIRMA ROKU
MONETA ŽIVNOSTNÍK ROKU

Přihlaste se do 31. 5. 2024.

firmaroku.cz



HOSPODÁŘSKÉ NOVINY



■ Debata HN

Dostupné bydlení pro dva miliony lidí. Co pro něj udělá stát a co soukromý sektor?

Anežka Hesová

anezka.hesova@economia.cz



Až dvanáct miliard chce vláda v následujících šesti letech investovat do dostupného nájemního bydlení. Nově tento termín ukotvila v zákoně a získala od Evropské komise souhlas k využití veřejných zdrojů pro tento účel. Stát dosud finančně podporoval především vznik sociálních bytů, které se týkaly nízkopříjmových domácností. Nyní chce podporu zaměřit na širší skupinu obyvatel a čelit tak problémům spojeným s nedostupností bydlení ve velkých i malých obcích.

„Pro nový koncept dostupného nájemního bydlení jsme vytipovali tři hlavní cílové skupiny. Jsou to mladí lidé do 35 let, dále potřebné profese, jako jsou například zdravotníci, policisté, učitelé nebo pracovníci v sociálních službách, a pak jsou to obecně lidé bez vlastní nemovitosti, kteří spadají do prvního až osmého příjmového decilu (80 procent nejméně placených lidí v Česku – pozn. red.),“ vysvětluje hlavní ekonomický poradce ministra pro místní rozvoj Otakar Cejnar. V celkovém součtu by se mohlo jednat zhruba o dva miliony lidí.

Především ve velkých městech poptávka po nájemních bytech několikanásobně převy-

šuje nabídku, nedostupnost bydlení vytlačuje středněpříjmové skupiny obyvatel do odlehlejších lokalit a ztěžuje jim podmínky dojíždění za prací. Města pak bojují s nedostatkem profesí, kterým nedokážou nájemní byty zajistit.

„Policisté v Moravskoslezském kraji mají například zhruba stejné finanční ohodnocení jako v Praze. Bydlení v hlavním městě je však pro ně daleko náročnější,“ uvádí jako příklad ředitel Státního fondu pro podporu investic Daniel Ryšávka.

Nedostupné bydlení jako vleklá komplikace

S problémy se ale potýkají i menší obce, jak v diskusi HN potvrdil starosta Žďáru nad Sázavou Martin Mrkos: „Nedostupné bydlení je společným jmenovatelem celé řady problémů. Když lidé nemají jistotu v bydlení, odkládají založení rodiny a propisuje se to i do demografického vývoje,“ říká.

Potíž je také v tom, že malé a střední obce často nemají dost velké investiční odbory, postrádají know-how ohledně rozšiřování bytového fondu nebo nemají k dispozici potřebné pozemky.

Situaci má pomoci zlepšit nový regulační rámec pro podporu dostupného bydlení z veřejných zdrojů. „Stát má díky němu možnost

podpořit obce v projektové přípravě bytové výstavby, nabídnout jim zvýhodněné financování, a to nejen skrze dotace, ale také pomocí finančních nástrojů, které zajistí, že se investované prostředky budou do systému vracet zpátky,“ pokračuje Cejnar.

S tím souhlasí i starosta Mrkos, který pozoruje v komunální politice určité mentální bariéry. „Úvěr jako forma návratné finanční pomoci je často vnímán jako sprosté slovo, byť je to legitimní nástroj finančního managementu. V důsledku našeho dotačního večírku se dotace staly jakýmsi LSD komunálu,“ podotýká. Obce podle něj často nezvládají projektové řízení a velkou pomocí pro ně může být odborný konzultant, který je procesem provede.

Průzkum ministerstva pro místní rozvoj nicméně dosvědčuje, že města svůj bytový fond rozšiřovat chtějí. Šetření ukázalo, že 70 procent českých obcí považuje svůj bytový fond za nedostatečný a 72 procent má zájem stavět nové nebo rekonstruovat stávající byty. Zároveň ale ze studie vyplývá, že pouze třetina obcí má s výstavbou reálné zkušenosti. Podle Cejnara je proto důležité především pomoci obcím s projektovou přípravou.

„Ministerstvo pro místní rozvoj v tom pomáhá dotačním programem, ze kterého byla v minulých měsících vyčerpána více než miliarda korun. Před pár týdny byla v rámci tohoto programu vyhlášena další výzva na 400 milionů, jež se týká projektů dostupného bydlení. To je dotace, díky které mohou obce investovat právě do zmíněné projektové přípravy,“ dodává Cejnar.

Expertní pomoc s bytovými projekty nově poskytuje osm regionálních center vytvořených v rámci Národního plánu obnovy. Ta obcím nabízejí ekonomické poradenství, ale i technicko-developerské a právní konzultace. Na půjčky a dotace spojené se stavbou nebo rekonstrukcí dostupných bytů chce Státní fond podpory investic poskytnout do roku 2030 až 12 miliard korun.

„Pro starosty je především důležité, aby měli do dalších let jasně definovaná pravidla, která

se nebudou neustále měnit. Je to zásadní i pro soukromý sektor, aby věděl, za jakých podmínek projekty může kofinancovat,“ připomíná Mrkos. Garanci určité jistoty zdůrazňuje i ve vztahu k nájemníkům: „Pokud se nejedná o úzce specifikované skupiny se zdravotním nebo sociálním handicapem, tak bychom jim neměli nájem dotovat. Výše nájmu má být udržitelná. Zároveň je ale důležité dát nájemníkům jistotu, že je třeba za půl roku nevyhodíme kvůli někomu, kdo za byt zaplatí víc,“ dodává Mrkos.

K řešení bytové krize mohou v tomto pojetí přispět i komerční společnosti. Česká spořitelna se například inspirovala zkušeností své rakouské matky Erstebank a založila v Česku společnost Dostupné bydlení, která se věnuje investicím do bytů s garancí sníženého nájemného.

„Přijali jsme veřejný závazek, že tyto byty budeme pronajímat za cenu, která je o 20 procent nižší, než je tržní nájemné v dané lokalitě,“ říká Pavel Kváš, který stojí v čele veřejného a neziskového sektoru České spořitelny.

V rámci České bankovní asociace vznikla i pracovní skupina, která se má tímto tématem zabývat a motivovat k zapojení další soukromé finanční společnosti. Účastníci debaty se shodují na tom, že spolupráce veřejného a soukromého sektoru je k řešení bytové krize klíčová.

~
Stát má pomáhat nejen dotacemi, ale i návratnými finančními nástroji.

Otakar Cejnar, MMR

~
Chtěli bychom vytvořit síť subjektů, které se nájemnímu bydlení budou věnovat.

Daniel Ryšávka, SFPI

~
Starostové potřebují mít jasně definovaná pravidla, která se nebudou neustále měnit.

Martin Mrkos, Žďár nad Sázavou

~
Myslím, že za dva roky tu uvidíme spoustu úspěšně rostoucích projektů dostupného bydlení.

Pavel Kváš, Česká spořitelna



Foto: Lukáš Bíba

PARTNER DEBATY



■ Penzijní reforma

Petr Honzejk
petr.honzejk@hn.cz

Zruší ANO reformu důchodů? Nebo se na ni naopak těší?

Hnutí ANO urputně bojuje ve sněmovně proti důchodové reformě. Tvrdí přitom v zásadě dvě věci: „Proti reformě máme dobré argumenty. A až se dostaneme k moci, reformu zrušíme.“

Nárok na taková tvrzení samozřejmě babišovci mají; v politice může každý tvrdit to, o čem si myslí, že mu to jeho voliči uvěří. Jenže to neznamená, že to je racionální přístup. Když se o něj pokusíme, dojdeme nutně k závěru, že kvalitní argumenty anoisté nemají a reformu jako celek nikdy nezruší. Naopak je lze podezírat z toho, že se na reformu ve skutečnosti těší.

Když se zeptáte poslance či poslankyně ANO, co vládní reformě vyčítá, odpoví, že reforma se zabývá jen úsporami v systému v podobě pozdějšího odchodu do důchodu a pomalejší valorizace penzí a neřeší příjmy. Kde chtějí tedy peníze na udržitelný systém vzít? Na tuto otázku se vám dostane instantní odpovědi, že lepším výběrem daní a skrze ekonomický růst. Jenže první záležitost je nedostatečná – znovuzavedení EET může přinést teoreticky maximálně deset miliard a schodek důchodů nyní narůstá o 70 miliard ročně. Druhá záležitost je pak čistě chimérická – spoléhat na nekonečný hospodářský růst může v současném nejistém světě pouze politicko-ekonomický naiva.

Anoisté se tedy musí obrátit k ještě bizarnější argumentaci. A místo spoléhání se na nekonečný a rychlý růst začít naopak tvrdit, že se vlastně na nic spolehnout nedá. Tak jako to provedl jejich „expert“ Aleš Juchelka, když v ČT tvrdil, že nemůžeme vědět, jak budou v roce 2050 vypadat technologie, kam pokročí robotizace a tak dále, takže je možné, že reforma vůbec nebude potřeba. Je to opravdu mimořádně inovativní přístup. Dosud se mělo za to, že pravidlo racionální politiky a vůbec odpovědného přístupu k životu zní: „Doufej v nejlepší, připravuj se na nejhorší.“ Juchelka teď inovuje na „doufej v nejlepší a ono se to stane“. Což sice, pravda, není možné zcela vyloučit, ale spolehnout se na to lze zhruba jako na magické rituály přivolávání deště.

Takže abychom to zhodnotili: ANO samozřejmě ví, že bez reformy zahrnující zvýšení věku odchodu do důchodu (variantou je výrazné snížení důchodů nebo výrazné zvýšení

daní) je důchodový systém Česka neudržitelný. Nakonec ještě před pár lety Alena Schillerová zvýšení věku odchodu do důchodu podporovala a Babišova vláda se nijak neměla k tomu, aby důchodový věk zastropovala na 65 letech, jak to požaduje dnes. To, co nyní babišovci provozují, tedy není žádná seriózní oponentura vládě. Je to obyčejné popírání reality hnané přesvědčením, že (některým) voličům lze nakukat prakticky cokoli. A že u voleb bude platit oblíbené úsloví „slibem nezarmoutíš“.

Co udělá ANO v případě, že volby vyhraje? Zruší důchodovou reformu, jak slibovalo doteď, nebo provede alespoň „podstatnou korekci“, jak tvrdí nyní? Pokud si mám dovolit prognózu stojící na dlouholetém pozorování české politiky a názorové pružnosti Babišových populistů, odpovídám: Nic nezruší, nic nebude podstatně korigovat. Po volbách se provede maximálně nějaká kosmetická úprava, aby se neřeklo, a reforma zůstane v platnosti.

K budoucímu dění máme nádherný předobraz ve slavné větě Bohuslava Sobotky z roku 2003: „Naše sliby nebyly zasazeny do reálného ekonomického rámce.“ Andrej Babiš to sice neřekne taktó naplacato, spíše tipují, že jeho věta bude znít nějak jako: „Pětikoalice zdevastovala ekonomiku natolik, že si my nemůžeme dovolit úspory v důchodech zrušit“, ale vyjde to nastejno.

S ANO je to tak, že se přes veškerou rozhořčenou rétoriku ve skutečnosti na důchodovou reformu této vlády těší. Prostě proto, aby si nepřijemnosti s reformou spojené lidově řečeno vyžrali Fiala a spol. a anoisté sami nemuseli dělat vůbec nic.

~
ANO ví, že bez zvýšení věku odchodu do důchodu je důchodový systém Česka neudržitelný.

■ Akvizice

Luděk Vainert
ludek.vainert@hn.cz

Stomiliardový nákup Royal Mail jako test západní image Daniela Křetínského

Pět set let historie, armáda takřka sto padesáti tisíc zaměstnanců, zvučné jméno Royal Mail a hodnota v přepočtu přes sto miliard korun. Poslední nákup Daniela Křetínského potvrdil jeho pověst agresivního investora vymykajícího se ze zástupu českých miliardářů usilujících o expanzi mimo českou kotlinu.

Pokud transakci postavenou na vylepšené nabídce, kterou vedení mateřské skupiny International Distributions Services přijalo v úterý, nepotopí současní akcionáři ani britské úřady, půjde o největší investici, jakou kdy tuzezemský byznysmen na západních trzích udělal. A to má Křetínský za sebou řadu významných nákupů v energetickém sektoru, velko- i maloobchodu či mediálním byznysu.

Jeho zkušenost z ostře sledovaných transakcí je znát. Aby Křetínský měl šanci Royal Mail ovládnout, mluví o zodpovědnosti a poskytl už řadu záruk zaměstnancům (benefity i penze), kteří loni ukázali, že jsou ochotni poslat poštu masovou stávkou do kolen, nebo aspoň do bolestivé ztráty. K tomu na roky garantuje stejnou úroveň služeb i to, že sídlo zůstane v Británii, kde bude, jak také jinak, platit daně. Což je vlastně formální deklarace, zásilkový byznys by se ze země nedal vyvést tak snadno jako obchodování s energetickými komoditami, což Křetínský popuzený drakonickou „daní z mimořádných zisků“ současné české vládě „slíbil“ předloni.

Nejpodstatnější je ale oslazení nabídky současným akcionářům, kteří budou převzetí schvalovat v září. Za akcie podniku je Křetínský ochoten zaplatit o 73 procent více, než kolik byla uzavírací cena den před zveřejněním vylepšené nabídky. K tomu malá dividenda.

Jenže kurz akcií majitele pošty se v úterý stěžl vyškrábal na 90 procent Křetínského nabídky. Pravděpodobnost, že ministryně obchodu zablokuje deal s využitím zákona o národní bezpečnosti a investicích, není podle burzy úplně zanedbatelná. Kdyby k tomu došlo, byla by to citelná rána pro Křetínského image i byznysové zájmy.

Na druhou stranu kladný výsledek ukáže, jak dobře už se podnikatel, pro něhož světová média používají přezdívku „česká sfinga“, v západní Evropě etabloval.

■ Diplomacie

Proč je český vztah k Palestině tak nejasný a vlastně i zbabělý

Pavel Novotný
p.novotny@hn.cz

Česko udržuje diplomatické vztahy s Palestinou, i když vlastně... neudrzuje. Ano, její ambasádu v Praze hostí, ale jako nezávislý stát ji neuznává. A v dohledné době ani neuzná. Absurdní?

To není vše. Česko se přidalo k Římskému statutu, který zřizuje Mezinárodní trestní soud (ICC). Když ale hrozí, že by ICC vydal zatykač na izraelského premiéra Benjamina Netanjahua, Česko odmítne plnit povinnost. Tedy zatknout ho, pokud jeho území navštíví. Nevydáme, tvrdí poradce premiéra Tomáš Pojar, který naznačil, že pokud by soud Prahu do takové akce nutil, bude „třeba debatovat“ o vyvázání země z Římského statutu.

Co to znamená? Vážnou výhrůžku mezinárodnímu soudu vycházející z blízkého okolí českého premiéra? Nevýznamnou větu „pouhé“ poradce v jednom rozhovoru? Bůh suď.

Jak jednoduché to mají třeba irští novináři, mezi jejichž politiky nezakořenila metoda

(vychytralé) chytré horákyně, která neříká ani tak, natožpak jinak! Irská vláda uznala v úterý 28. května nezávislý palestinský stát a hodlá se k němu podle toho chovat. Dublin posle do palestinského Ramalláhu velvyslance a arabskou misi ve svém hlavním městě začne vnímat jako plnohodnotnou ambasádu. Bez matoucích řečí kolem.

Lze s tím nesouhlasit, můžete tleskat, každopádně je jasno. Neboží čeští publicisté se topí v záplavě „ano, ale“ a luští nesrozumitelná, vyhýbavá diplomatická vyjádření, která nejsou ničím jinými než výsledkem vnitřního zmatku a zřejmě i politické zbabělosti.

Když prezident Miloš Zeman s apologety pravicové, ba nejpravicovější (části) Izraele tlačili na přestěhování české ambasády z Tel Avivu do Jeruzaléma, opět zařadila chytrá horákyně. Pojďme nechat velvyslanectví na místě a ve Svatém městě zřídíme pobočku, respektive konzulát! Vlci sice nespokojeně zamručeli, ale přinejmenším načas přestali slintat nad příslovečnou kozou.

Jen na vysvětlenou a co nejstručněji: stalo se v době, kdy americký prezident Donald Trump

vyšel vstříc požadavkům židovského státu a velvyslanectví USA do Jeruzaléma opravdu přesunul, i když šlo o ryze politické gesto fakticky realizované výměnou tabulek na budovách. Drtivá většina ambasád – včetně té české! – sídlí v Tel Avivu vzhledem k mezinárodní nevyjasněnému postavení Jeruzaléma, který si coby hlavní město nárokuje Izrael, stejně jako Palestinci (ti by se spokojili s východní částí).

Mimochodem, tah konzulátem jde za vládu Andreje Babiše, která tak projevila nejen pragmatismus, ale i cit pro neobvyklé finesy české zahraniční politiky.

Česko ovšem není jedinou zemí, která se k problému jménem Palestina staví pokrytecky. Pojem „dvoustátní řešení“ – tedy stav, kdy budou vedle sebe existovat Izrael a palestinský stát – totiž dočasně ztratil obsah, a to nejen v Praze. Stal se frází, kterou bezduše opakovali i ti politici, kteří by nejraději zahrnali Palestince (či naopak Izraele) do moře.

Milovali jej ale především ti, kteří nevěděli, oč mezi židovským státem a Araby ve skutečnosti jde. Tato slůvka plnila nudné projevy i zdvořilostní rozhovory a v jejich zhmotně-

ni věřil jen málokdo. Irsko, Norsko a Španělsko, tedy silné, demokratické, a navíc evropské země, teď narušily tento mnohaletý úzus. Pobouření, které uznání Palestiny trojicí evropských států vyvolalo, je tak možné chápat i jako neurvalý budič, kterým tyto země vytáhly z kavalců pohodlnosti ospalé sousedy.

Specifikem českého chování vůči regionu jsou nepochybně silná vyznání lásky k Izraeli, byť už méně provázená činy. Nejde jen o nehoráznost silně proizraelského, či spíše antimuslimského Miloše Zemana: zatímco se ještě Karel Schwarzenberg jako ministr zahraničí snažil při každé návštěvě Izraele odskočit do Palestiny, pozdější čeští politici začali být hrdí na to, že arabské sousedy židovského státu ignorují. Nabízí se jednoduchá otázka: Proč tito bojovníci za izraelskou věc českou ambasádu opravdu do Jeruzaléma nepřemístili? Proč neposlali, byť ve vsí slušnosti, palestinské diplomaty domů? Proč nenavrhl jině než dvoustátní řešení? Autor tohoto textu by si takové kroky nepřál, měl by však alespoň jasno. A s ním i všichni, kteří nechápou, proč i v této věci jejich politici tak mlží.

Michael Mareš
michael.mares@hn.cz



Půjčit si karavan – covidový trend, který vydržel. Z Česka roste platforma Campiri, jeden z největších hráčů v Evropě

Pronájem karavanů byl jedním z vítězných byznysů covidové pandemie. Na rozdíl od mnoha jiných odvětví to však vypadá, že s návratem do normálu zájem o ně částečně vytrval. „Díky zavřeným hotelům a penzionům v době covidu vznikl velký zájem o karavany. Jejich pronájem to vystřelilo na úplně jinou úroveň a pořád to stoupá,“ říká Lukáš Janoušek, šéf společnosti Campiri, největší platformy na pronájem karavanů v Česku.

Loňských 2500 rezervací, které přispěly k obratu téměř 100 milionů korun, bylo 70procentním nárůstem oproti roku 2022. „I letos rosteme v řádu desítek procent oproti loňsku. Mohli bychom i víc, ale zaměřili jsme se spíše na ziskovost,“ podotýká Janoušek.

Ambice Campiri nově nezahrnují jen Česko. Firma v dubnu dokončila spojení s německým pronajímatelem obytných vozů FreewayCamper a vznikl tak jeden z největších hráčů v Evropě. Cílem je získat dominantní postavení ve střední a jižní Evropě a do tří let být mezi dvěma největšími provozovateli na kontinentu.

Letos společná firma, kterou vede Janoušek se zakladatelem FreewayCamper Nikolajem Voitiouk-Blumem a mají v ní i stejný vlastnický podíl, očekává obrát v přepočtu přes půl miliardy korun.

Spojení a velké evropské plány podporuje i plejáda českých investorů: Rockaway Capital, Miton, Purple Ventures, Start Guide a andělští investoři Oldřich Bajer, Eva Janečková a Petr Jahn. „V Rockaway věříme v sílu online tržiště. V turismu díky Invia Group vidíme jasné trendy pro agregaci nabídky všech typů cestování,“ říká partnerka v Rockaway Capital Andrea Lauren. „Myslíme, že cestování v pohodlných, moderních vozzech, kde cesta je často cíl a které si pronajmete online, velmi silně rezonuje s mladými lidmi, kteří chtějí cestovat individuálně. Je to jeden z novodobých cestovatelských trendů, jehož obliba silně roste v celé Evropě.“

Investiční partner Mitonu David Špinar zdůrazňuje, že obě firmy se navzájem dobře doplňují – regionálně, produktovou nabídkou, technologickým zázemím i osobnostmi svých zakladatelů. „Společně vytvoří silného evropského hráče, který, jak věříme, bude ak-



Cestování v karavanu nabralo na oblibě během covidových lockdownů a od té doby zájem o něj roste.

Foto: Campiri

tivní v další evropské konsolidační hře a bude v dalších letech rozhodně jen akcelarovat,“ podotýká Špinar.

Zatímco Campiri je silně v Česku a na španělském pobřeží, FreewayCamper zase v Německu a Itálii.

„Při budování Campiri jsme viděli několik desítek hráčů, kteří jsou primárně silní v domácím trhu a jen málo procent byznysu mají zvenku. Dává smysl, že se trh začne konsolidovat,“ říká Janoušek s tím, že aktuálně největší evropský hráč vznikl loni spojením firem Yescapa a Goboony – dohromady jsou silní zejména ve Velké Británii, Francii a v zemích Beneluxu.

Campiri i FreewayCamper si i po spojení zatím zachovávají své značky. To, co zákazník nevidí, tedy admin a databáze, se sjednotilo na platformě Campiri. „Nad tím jsou dva weby, dvě nabídky,“ popisuje Janoušek s tím, že celkem jde o 2 tisíce obytných vozů. Nová firma teď dohromady zaměstnává stovku lidí a na příští rok plánuje dostat se do zisku, přičemž obrát už by měl atakovat miliardu korun.

Pomoci by k tomu měl i nový fenomén – cesty karavanem mimo letní sezonu. „Mimosezonní půjčování má největší potenciál pro růst, letos jsme měli v prvním čtvrtletí trojnásobek zakázek co loni. Vidíme to jako trend – je to levnější, kempy i půjčovny mají volné kapaci-

ty a můžete se rozhodnout na poslední chvíli vyrazit třeba někam za sněhem nebo jako letos na jaře využít už teplého počasí,“ popisuje Janoušek.

Cesty karavanem nabírají na popularitě i se zvyšujícím se standardem kempů i samotných vozů. „Před revolucí to byly spíš přívěsy jako skoro chaty, dnes auta nabízejí luxusní zázemí. Zvláště v zahraničí už je plno špičkových kempů, třeba Caravan Park Sexten v Dolomitech má i místo s vlastní saunou, wellness a WC,“ podotýká Janoušek. „Pořád je s tím spojená určitá míra dobrodružství, lidi chtějí zažít něco nového. Ovšem je znát, že segment začíná být cool i pro mladší lidi a bonitní cílovku.“



ekonom



Digitalizace ve skluzu

Státní správa má od příštího roku komunikovat elektronicky. Šibeniční termíny nestíhá.

PRÁVĚ V PRODEJI

BUDOUCNOST ŽELEZNICE

Výhra, nebo problém?

Na českou železnici se řítí nový evropský zabezpečovací systém ETCS. Jsou na něj provozovatelé v tuzemsku připraveni?

České firmy musí být u toho

Pro průmysl je zásadní, aby se do výroby vozidel pro vysokorychlostní tratě zapojily české firmy, říká Marie Vopálenská.



BeNative

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Český problém: Dělají se tu jen osvědčené věci. A co není naučené, to je potíž, říká šéf českého Alstomu

V Česku se snaží najít prostor pro osobní vlaky na vodíkový pohon i dvoupátrové vysokorychlostní jednotky. To jsou zatím jen vize, ale už teď Alstom českým dopravcům dodal desítky vícesystémových elektrických lokomotiv, které teď kříží Evropu s mezinárodními expresy i s nákladními vlaky, stejně tak dodává spoustu komponentů i pro obří projekt zavádění zabezpečovače ETCS. A u toho všeho je poslední roky i Daniel Kurucz – kromě jiného bývalý šéf Českých drah.

V Česku jste přesně před dvěma lety způsobili celkem rozruch s předváděcím provozem vodíkového vlaku. Ukázali jste ho v různých koutech země, reakce byly většinou pozitivní. Od té doby o něm ale zase není slyšet. Co se událo?

Samozřejmě na tom dál pracujeme. Je to tak, že dva kraje vyjádřily reálný zájem o vyzkoušení této technologie, a myslím, že se přidá třetí. Jsme ale dál než třeba na Slovensku, kde jsme měli několik prezentací, avšak spadlo to do doby před změnou vlády. A když se vymění reprezentace, obvykle to znamená, že novým lidem musíte všechno vysvětlovat zase od začátku. I tady ale cítím zájem. Mají dlouhé neelektrifikované tratě a ještě k tomu hornatý terén. Slovensku by vodíkový pohon vysloveně pasoval.

Máte vymyšlené strategie, které dostatečně zdůrazňují výhodnost vodíku?

Společně s Toyotou, PKN Orlen a Air Products jsme založili vodíkovou iniciativu. Snažíme se prezentovat vodíkovou technologii jako celek, abychom byli schopni objednateli v případě zájmu zajistit celý řetězec: dodávku vodíku, plnicí stanici i vlastní spotřebič – autobus, nákladník nebo vlak. Vznikla i vodíková strategie České republiky nebo třeba velmi zajímavá studie Ústavu jaderného výzkumu Řež a norských fondů. Rozebírá využití vodíkového pohonu a to, na jakých železničních tratích a výkonech dává vodík ekonomicky největší smysl. A z ní mimochodem vzešlo, že řadu tratí nemá smysl elektrifikovat, že vlak na vodík nebo baterie bude rentabilnější.

Jenže mezi výsledkem nějaké studie a prosazením v praxi je docela dlouhá cesta. Jak teď komunikujete s lidmi z branže?

Občas vezmeme partnery do Německa, kde jsou v určitých oblastech vodíkové vlaky každodenní rutina. Ale protože jde o úplně novou technologii, bude ještě chvíli trvat, než si ji všichni hlavní účastníci osvojí – to mluvím o Správě železnic, ministerstvu dopravy i o krajích. Navíc jsme na vodík velmi přísní. Chceme, aby byl z hlediska výroby okamžitě „zelený“. Přitom po elektrické energii, kterou spotřebovávají vlaky přímo, tohle vůbec nepožadujeme. Chceme po něm, abych tak řekl, start z nuly na sto. Přitom by se dal použít i takzvaný šedý vodík, který tu vzniká v che-

~
Elektrifikace vlakové dopravy má smysl tam, kde je silná nákladní doprava, ale i to je s otazníkem.

mičkách jako vedlejší produkt a je ho poměrně hodně.

A je ho dost? Něco vyrábějí chemičky jako třeba Spolchemie, ale na tyhle výroby se už navázaly snahy dopravních podniků, nebo se pletu?

Složitá otázka. Kdyby se měl najednou použít vodík v celé dopravě i průmyslu, tak je zdrojů pravděpodobně málo. Ale v kontextu toho, co se zatím chystá a je i ve střednědobém ho-



Projekty metodou copy-paste se dělají lépe. Bývalý šéf Českých drah Daniel Kurucz se často setkává s tím, že firmy odmítají uvažovat nad plnicími stanicemi, protože s nimi nemají zkušenost. Proto raději inklinují k elektrifikaci, kterou už notoricky znají.

Foto: HN – Lukáš Bíba

rizontu reálné, je ho stále přebytek. Vodíku se u nás vyrobí desítky tisíc tun ročně, ať už ve Spolchemii, nebo v Orlen Unipetrolu. Jen tyhle dva hlavní zdroje by bohatě stačily pokrýt potřeby všech vlaků, autobusů nebo aut, která tu mohou v dohledné době začít jezdit.

Zmínil jste dva kraje, které mají o vodík zájem – které to jsou?

Je to Liberecký kraj a Moravskoslezský kraj, ty se o vodík zajímají poměrně hodně. Podporují jej v nich čelní politici i lidi zodpovědní za dopravu. Ale začal se zajímat také Ústecký kraj. Věřím, že se osmělí i další. Někdo ale bude muset být ten první – a to je vždy velká výzva.

Přitom právě v těchto krajích chce stát hned několik tratí urychleně elektrifikovat – v podstatě jen postavit kolem nich sloupy, což se vlastně naposledy dělalo začátkem 90. let. Jak to jde dohromady?

Myslím si, že prostá elektrifikace nebude fungovat všude. Navíc je i nejspornější varianta pořád výrazně dražší verzí než vodík nebo bateriové vlaky. Kdo o to stojí nejvíce, jsou nákladní dopravci – jenže postavit vodíkovou lokomotivu potrvá déle. Zatímco u osobní jednotky můžete tu technologii rozprostřít na minimálně 50 metrech délky, na lokomotivě máte k dispozici do dvaceti metrů, i když i na lokomotivách s alternativním pohonem se pracuje. Prostá elektrifikace má teď smysl tam, kde je silná nákladní doprava, a i to je s otazníkem – v řadě případů, kde se chystá, by stačila duální lokomotiva s alternativním motorem, na který dojede poslední míli.

Kdybyste měl úplně laikovi vysvětlit, proč je vlastně vodík lepší než baterky. Co byste řekl?

Ono se nedá říct, že je něco z toho jednoznačně lepší, záleží na použití. V obou případech se jedná o alternativní, v podstatě ekologicky čisté pohony, které stojí vedle sebe. Třeba na trati, která je delší a není elektrifikovaná, třeba 60 až 100 kilometrů, tam baterie rozumně nepoužijete. Musel byste ji aspoň zčásti elektrifikovat, aby se dalo dobíjet z troleje, přidat víc dobíjecích stanic – a v tu chvíli jste s náklady daleko výš. Naopak u vodíku stačí jedna plnicí stanice a k tomu druhá mobilní třeba kvůli výlukám. A klidně na takovou zásobu vodíku můžete jezdit celý den, dva a někdy i déle. Navíc je vodík lehčí, takže se s ním můžete bez problémů dostat i na trať, kde je horší svrsek a povolený nápravový tlak je třeba jen 18 tun na nápravu. Bateriové řešení je o dobrých osm tun těžší, tedy rozdíl je třeba dvě tuny na nápravu. U bateriových vlaků to bude zřejmě řešit větší počet náprav, ale to zase bude zvyšovat celkovou cenu vlaku.

Naopak baterie dávají smysl u krátkých neelektrifikovaných tratí, kde se ideálně jede kus po elektrifikovaném koridoru a pak se z něj odbočí. Třeba osobní vlaky z České Třebové do Lanškrouna.

Přesto tady koncept plošné elektrifikace je a nevypadá to, že by se měnil. Proč?

Na to slyším přesnou odpověď: Ačkoliv elektrifikace není inovativní, umíme ji. Samozřejmě se vám líp dělají projekty, kde jdete prakticky metodou přejímání a následovného opakování, tedy copy-paste, ale nejlepší řešení to být nemusí.

Je to i jeden z důvodů, proč zatím i příprava vysokorychlostních tratí jenom přešlapuje na místě?

Trochu. Najednou je potřeba vymýšlet něco úplně nového, navíc příprava naráží na spoustu procesních věcí – povolování staveb, různá odvolání, za což už Správa železnic rozhodně nemůže. Pracoval jsem v Indii i v Číně a tam je zavádění inovací mnohem jednodušší. Zkrátka rozhodnou, kudy trať povede, a už je to neměnné. Tamní úřady pozemek vykoupí, dům



Vodíková jednotka Lint od Alstomu. Před dvěma lety způsobila v Česku velký rozruch, uplatnění této technologie ale ještě potřebuje čas.

Foto: Jan Beránek

zboří, lidem poskytnou nové bydlení – a prostě se staví. A poslední věc – my Češi někdy až moc zatvrzele hledáme třetí cestu. Místo abychom použili zkušenosti ze zahraničí, tak vymyslíme vlastní – a pak vynalézáme vynalezené.

Provoz na vysokorychlostních tratích tady nezačne dřív než za deset patnáct let. Co vy a výběrová řízení na vozidla pro ně? Už máte v šuplíku nějaké řešení co nabídnout?

Ano, máme řešení v naší řadě Avelia. Počítáme s tím, že české tratě budou relativně standardní jako v okolních zemích, postavené na povolené rychlosti jízdy 320 kilometrů za hodinu. Pokud bude u dopravců zájem, pak není problém vozidlo upravit pro české podmínky, včetně napájení 25 kilovoltů střídavého proudu. Ale nejde jen o vozidla, zajímavé bude i vysoutěžení signalizace na té trati. Je to obor, ve kterém je Alstom největší na světě, a bude pro nás zásadní, jestli se bude soutěžit dohromady ve velkém balíku, nebo to bude rozdrobené na dílčí úseky, což by celou výstavbu hodně prodloužilo.

Kdy bude potřeba, aby se vozidla začala vyvířat? Kolik let na to budou potřebovat výrobci?

Měly by se vysoutěžit minimálně pět šest let předem. Dá se předpokládat, že průběh soutěže budou ve velkém napadat konkurenti. Pět až šest let je optimum, aby dodávka byla zajištěná a výroba probíhala podle plánu. U nás je bohužel skoro pravidlem, že se hrozně dlouho soutěží, ale konečný termín dodání se nemění. Tím se celý proces dostává do termínů, na které výrobce už třeba ani není schopen a ochoten přistoupit, následně se vše prodražuje. Včasný tendr je potřeba, aby na výrobu byl standardní čas. A taky se dá předpokládat, že bychom se dobrali ve finále i k lepším cenám.

Zatím není úplně jasný provozní koncept vysokorychlostních tratí. Kdo bude vozidla ku-

**~
Vozidla by se měla vysoutěžit minimálně pět, šest let předem. Dá se předpokládat, že průběh soutěže budou ve velkém napadat konkurenti. Těch pět, šest let je proto tak akorát, aby dodávka byla zajištěná a výroba probíhala v klidu.**

povat? Necháá to stát na dopravcích, nebo si koupí svoje a bude soutěžit jen provozovatele? Se kterým modelem počítáte spíš?

Pokud jde o infrastrukturu, tak vlastníkem bude Správa železnic. A co se týče vozidel, pak by to podle mě mohlo být ministerstvo dopravy. Pro dopravce by to mohla být finanční i účetní potíž. Vysokorychlostní vozidla jsou totiž velmi drahá ve srovnání s těmi standardními, konvenčními. A za druhé: jejich životnost je obvyklých železničních 30 let. Když by se soutěžila smlouva na 10 nebo maximálně na 15 let, tak je potřeba smluvně dobře ošetřit další prodej těchto vozidel. Aby stát garantoval, že po skončení smlouvy dopravce vlaky převede třeba na jiného za zůstatkovou cenu. Jinak by ten první dopravce musel odepisovat vozidla během 15 let, což by pak zvedlo odpisy na dvojnásobek. Podle mého názoru by asi bylo výhodnější, kdyby park vozů mělo ministerstvo dopravy buď přímo pod sebou, nebo v nějaké vytvořené firmě, která by vozidla půjčovala dopravcům.

O jakých cenových relacích se bavíme? Pendolino stálo před 25 lety asi 4,4 miliardy. Kolik dneska průměrně stojí osmivozová souprava pro vysokorychlostní tratě?

Záleží na specifikaci, ale obecně jsou to dneska desítky milionů eur. Záleží třeba i na koncepci: jestli si koupíte jednopodlažní nebo dvoupodlažní jednotku, udělá to podstatný rozdíl.

Když to otočíme – dá se počítat, že až se v Česku první vysokorychlostní tratě otevřou, bude se na nich jezdit v podstatě konvenčními vlaky prorychlosti kolem 200 kilometrů za hodinu?

Stát se to může, a dokonce si myslím, že je to i pravděpodobné a svým způsobem i v pořádku. Ale vlaky s rychlostí 200 km/h jsou pro takovou trať nejpomalejší možné a časem ji začnou trochu ucpávat. Jakmile začnete jezdit rychlostí 320 kilometrů za hodinu, moc pomalejších vlaků se tam nevejde. Třeba mezi Prahou a Brnem – když tam vložíte vlak, který jede aspoň 230 nebo 250 km/h, tak se vám mezi nejrychlejší vlaky ve dvouhodinovém taktu vejdu dva až tři. Ale když vlak pojede 200 km/h, pak se mezi rychlejší soupravy vejde třeba jen jeden. Takže rozdíl je velký, zatěžovat vysokorychlostní trať vlaky na 200 km/h smysl moc nedává.

Alstom historicky převzal zakázku na Pendolina, kterou provázely v devadesátých letech problémy – třeba kvůli požadavkům na stavbu v Česku, což dodání hodně zkomplikovalo. Bavíte se už s někým na úrovni dopravců nebo s ministerstvem, jestli bude zase trvat na zapojení domácího průmyslu? Zatím víme málo. Ale skoro s jistotou víme, že se bude soutěžit spolu s následným servisem. Tady jsme naprosto otevření tomu, abychom vytvořili nějaké konsorcium s dodavatelem, který tu technologii zvládne. Bylo by skvělé, kdyby to byl někdo domácí. A ekonomika by

na tom jednoznačně vydělala. Přesouvat sem finální montáž by bylo komplikovanější, ale i to by šlo. Umím si spíš představit některou z dílčích operací, třeba výrobu skříní.

Občas jsou slyšet názory, že vysokorychlostní tratě naopak posílí fenomén vnitřních periferií země. Že podpoří pár regionálních center, ale jinak pomohou spíš centralizaci ekonomické aktivity do největších měst. Dá se s tím v téhle fázi ještě něco dělat?

Tyto názory se vlečou jako červená nit napříč zemí, kde se vysokorychlostní tratě a vlaky zaváděly nebo zavádí. Toho bych se neobával, spíš naopak. Důležité je zdůraznit, že dojde k propojení velkých měst, vznikne napojení s metropolemi v rámci Evropské unie. Vedle vysokorychlostních tratí zůstanou konvenční tratě, aniž by se nějak ponížila dopravní obslužnost krajů a regionů. Proto vnímám, že to regiony může naopak pozvednout.

Domnívám se, že pro konkurenceschopnost oproti silniční dopravě je klíčová rychlost, komfort a bezpečnost. To jsou atributy, které přetáhnou cestující ze silnice a ze vzduchu na koleje.

Co jsou podle vás ty hlavní přínosy vysokorychlostních tratí pro občany?

Jednoznačně zkrácení dojezdových časů a zvýšení komfortu, což povede k propojení a rozvoji lokalit, které se stanou snadněji přístupnými. Jako důležitou vnímám synchronizaci prostupnosti vysokorychlostních tratí a modernizovaných konvenčních tratí, jejich vzájemnou propojitelnost. Právě to nejvíc přispěje ke zlepšení regionální dopravní obslužnosti. V neposlední řadě jsou to environmentální přínosy – bude k dispozici ekologičtější a ekonomicky úspornější doprava, která by měla přispět k úbytku osobních aut na přetížených silnicích.

Text vznikl ve spolupráci se společností Alstom Czech Republic.

EKOKLIMA A/C

NEJVYŠŠÍ
ÚČINNOST

Vyrábíme klimatizace na míru pro dopravní prostředky



Klimatizace pro cestující a kabiny strojvedoucích



Vývoj



Výroba



Montáž



Servis



📍 EKOKLIMA A/C s.r.o. | Skořenice 142 | 565 01 Skořenice

🌐 www.ekoklima-ac.cz

HN063328

4RAIL – kvalita, flexibilita, zkušenost

4rail



Generální ředitel, Ing. Michal Ovsjannikov představuje společnost 4RAIL, a.s.

Jsmo česká společnost, která se specializuje na opravy, revitalizace a modernizace kolejových vozidel. Náš firemní slogan zní „Quality, Flexibility, Experience“, přičemž slovo flexibilita je klíčové, protože jsme velmi zákaznický orientovaná firma a v rámci norem, technických specifikací a našich technologických možností se snažíme splnit každý zákaznický požadavek. Na trhu působíme od roku 2012. Primárně cílíme na domácí trh, ale současně klademe velký důraz i na průnik na evropské trhy, konkré-

ně do Německa, Rakouska, Polska nebo Slovenska. Máme velmi široké zákaznické portfolio, které se skládá jak z menších privátních provozovatelů železniční dopravy, tak z národních dopravců. Speciálním zákaznickým segmentem jsou provozovatelé historických vozů. Děláme takřka všechno, co zákazník potřebuje.

Spektrum našich činností zahrnuje opravy skříňové vozidla včetně laku, opravy podvozků a opravy interiérů. Jsme schopni provádět i opravy



vodního hospodářství, topení vozu a jednodušší opravy elektroinstalace. Zabýváme se opravami moderních i historických vozů. Opravujeme vozidla po násilném poškození a realizujeme i přestavby obytných a speciálních vozů pro vlakové čety.

Naše společnost sídlí v Českých Budějovicích a disponuje velmi dobrými logistickými možnostmi. Do areálu naší společnosti vede železniční vlečka z hlavního nádraží. Veškerá technologická vybavenost, jako např. tryskačí a lakovací boxy, technologické boxy určené pro svařování hliníku a lepení oken, truhlářská dílna, obrobna atd. poskytuje základ pro nejvyšší kvalitu práce. Dalším z důležitých předpokladů úspěchu jsou kvalitní pracov-

níci, proto klademe velký důraz na výběr kvalifikovaných a motivovaných zaměstnanců.

Pro představu bych jako příklad rád uvedl jednu z našich významných zakázek, kterou byla oprava vyššího rozsahu dvoupatrových vozů typu Bdmteeo pro České dráhy, a.s., kterou jsme realizovali společně s naším partnerem Alkal Baterie s.r.o. Jednalo se o kompletní renovaci vozů (oprava skříňové včetně aplikace lakovacího systému LAK I, oprava kompletní elektroinstalace, lakování pohledových interiérových dílů, čalounění sedaček, instalace interiérového obložení a nové podlahy). V průběhu 18 měsíců jsme dokázali zrenovovat celkem 16 vozů.



HN063379

České železnice 2024

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Česká železnice: v 90. letech outsider, který teď překvapil a dostal se znovu do hry

Stačí si otevřít pár starých železničních časopisů z 90. let a na člověka dýchne duch debat, které tehdy rozdělávaly společnost.

„Okrajové, vysoce ztrátové a z hlediska základní železniční sítě nevýznamné části musí být urychleně odděleny a zprivatizovány. Zrušené spoje budou nahrazeny dnes mnohem pružnější a levnější autobusovou dopravou,“ vzkazoval čtenářům časopisu Železnice v polovině roku 1997 tehdejší ministr dopravy Martin Říman (ODS). Tehdy šestatřicetiletý politik působil na velkou část železničářů jako arciprotivník. Přitom to lepší z vize, kterou předestřel, se nakonec realizovalo.

„Stát bude i nadále dotovat osobní železniční dopravu na dálkových, mezinárodních i vnitrostátních spojích a bude držet ochrannou ruku i nad zabezpečením dopravní obslužnosti. V případě regionálních tratí bude rozhodovací pravomoc přenesena na místní orgány, je nutno vytvořit základní podmínky pro vstup dalších dopravců,“ navrhoval tehdy Říman s tím, že budoucnost železnice je dobrá.

Málokterá vize z 90. let se v Česku splnila s takovou přesností jako tahle. Valná většina osobní železniční dopravy je skutečně dotovaná z veřejných rozpočtů, o regionální dopravě si rozhodují kraje a soukromí dopravci už mají v součtu víc než desetiprocentní podíl na trhu. A to všechno v době, kdy počty cestujících rostou.

Jasnozřivost, nebo náhodná trefa?

„Těžko se dalo předpokládat, jak se bude vyvíjet ekonomická situace. Velký podíl na tom, co dneska funguje, mají změny po vstupu do Evropské unie,“ řekl Hospodářským novinám Zdeněk Michl z Fakulty dopravní ČVUT, expert na stavbu železničních jízdních řádů.

Jde o to, že Česko mělo v 90. letech palčivý problém s nedostatkem peněz na infrastrukturu. Některé dálnice se kvůli úsporám mohly stavět jen v takzvaném polovičním profilu, tedy vlastně jako obyčejné silnice, na železnici zbývaly peníze jen na pár prvních oprav koridorů. Zbytek sítě byl v tak špatném stavu, že třeba na trati na Dobrušku směly jezdit jen lokomotivy se skoro prázdnou nádrží.

Realita druhé a třetí dekády 21. století je obrácena: Česko dokonce dlouho nemělo dost připravených projektů, aby všechny evropské zdroje využilo, což byl problém hlavně u Ředitelství silnic a dálnic – a i proto se peníze přeměrovaly na železniční stavby. Koridory jsou opravené a naopak vysokorychlostní tratě se zatím nestavějí.

A to uvolňuje ruce veřejným rozpočtům k tomu, aby si objednávaly dopravu. Připomeňme základní fakt, který platil tehdy i teď: jen z jízdného se zaplatí málokterý spoj, a když, tak zpravidla v dálkové dopravě. Většina je dotovaná, teď se to dělá nejčastěji přímou objednávkou ze strany ministerstva dopravy nebo krajů.

Ministerstvo dopravy se tím moc nechlubí, ale údaj ze svojí objednávky zveřejňuje: za dálkové vlaky a meziregionální rychlíky utráčí ročně asi 4,8 miliardy korun. Tohle tu v 90. letech nebylo – dálkové vlaky doplácely tehdejší ČD ze zisku z nákladní dopravy a zbylou ztrátu až pak do určité míry dorovnával stát.

„Ministerstvo je někdy pod palbou kritiky, ale to, že si vzalo pod sebe objednávku rychlíků, bylo pro vývoj stěžejní. Díky tomu se povedlo zvrátit tu spirálu klesajících počtů cestujících,“ říká s odstupem Zdeněk Michl.

Ale jak přesně se to povedlo udělat?

„Jedna z věcí, které to změnilo, byla taktová doprava,“ vysvětluje. Do nultých let přežívaly v jízdních rádech vlaky, které byly ještě pozůstatkem 19. století a rozdělení železnice na několik soukromých společností. Třeba rychlík z Břeclavi do Děčína – přes Vysočinu a trať po pravém břehu Labe, který trasou z velké části kopíroval rychlíky bývalé rakouské společnosti ÖNWB. A stejné to bylo i s frekvencí: ráno tam, odpoledne zpátky, přesně jeden pár spojů. To se změnilo.

„Koncept návazností v uzlových bodech neboli taktová doprava byla klíčová. Změnilo se tím i očekávání cestujících. Zvykli si na to, že když nestihnou jeden vlak, za hodinu jede další,“ říká Zdeněk Michl.

Na počtech cestujících je to znát. V posledním normálním roce před covidem, tedy v roce 2019, přepravila česká železnice v součtu za všechny dopravce asi 194 milionů cestujících, což byl vlastně nejlepší výsledek od roku 1997. Ale i zatím poslední sečtený rok 2022, který ještě covid ovlivnil, byl z hlediska počtu cestujících lepší než nejhorší éra let 1999 až 2003, kdy železnice lákala nejméně.

Zároveň se železnici daří přesvědčovat cestující, aby platili. Pro srovnání: podle starých výročních zpráv ČD v roce 1995 připadalo na jednu korunu nákladů na osobní vlaky asi 18 haléřů přímých tržeb. V roce 1999 to bylo asi

dopravě už si často dopravci ani neprodávají jízdenky – dělají to samy kraje.

Větší podíl cestujících na nákladech

„Když si vezmete tu hromadu peněz, která jde do infrastruktury, pak jsou to proti tomu drobné, které umožňují investice využít,“ kroučí hlavou Michl. Naráží na rozdělení peněz ze Státního fondu dopravní infrastruktury, odkud jde dlouhodobě asi polovina výdajů na nové dálnice a polovina do železnice. Loni to bylo přes 70 miliard, byť oproti silnicím už citelně víc přispívají evropské fondy.

I to se ale může vyvíjet. Obzvláště na dálkových trasách držel ceny relativně nízko konkurenční boj tří dopravců, který začal v roce 2011 na lince z Prahy do Ostravy. RegioJet i Leo Express ale v posledních letech citelně zdražily – a vlaky jsou přesto plné. O kolik jízdné zdražilo, to se těžko s ohledem na dynamickou tvorbu cen a několik tarifních tříd kvantifikuje, ale oproti době kolem roku 2017 stávají srovnatelné jízdenky typicky dvojnásobek.

„To, co zažívá renesanci, je právě dálková doprava, obzvláště ta mezinárodní. Je to vidět i v obsazenosti vlaků nebo datech z našich odbavovacích aplikací. Z hlediska příspěvku k loňskému růstu je jednoznačně nejzajímavější ta dálková,“ řekl HN předseda představenstva ČD Michal Krapinec.



Už zase celkem plné perony i vlaky Železniční doprava se vrací k předcovidovým číslům – a to znamená i pokračování pozvolné renesance kolejové dopravy. Foto: Jan Beránek

Ministerstvo dopravy se tím moc nechlubí, ale za dálkové rychlíky a mezinárodní vlaky ročně utráčí asi 4,8 miliardy korun.

22 haléřů. Zbytek doplácela zhruba půl na půl nákladní doprava ČD a veřejné rozpočty.

Kolik přesně to je teď, to už se z dnešních výročních zpráv ČD nedá tak snadno zjistit, ale veřejné zdroje budou pořád klíčové. V součtu ministerstva a krajů šlo v roce 2020 do dotované železniční dopravy z veřejných rozpočtů přes 23 miliard korun, z toho 20,5 miliardy dominantním ČD.

V roce 2020 byly tržby od cestujících silně ovlivněné covidem, pro lepší srovnání tedy přidejme celkové tržby ČD z osobní dopravy za rok 2023, které činily 30 miliard. Ceny se zase tolik nezměnily, dá se tedy odhadovat, že tržní jízdné kryje v celkové sumě železniční dopravy stále maximálně kolem 30 procent nákladů. Je ovšem pravda, že hlavně v regionální

Zdá se tedy, že to základní – zůstat relevantním dopravním prostředkem a naučit další lidi jezdit vlakem – se aspoň někde povedlo. Právě to může potřebu veřejných dotací snížit.

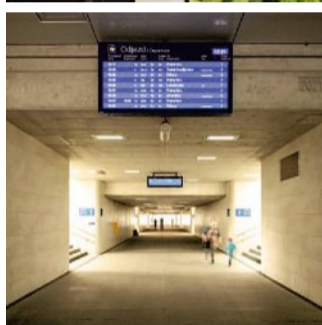
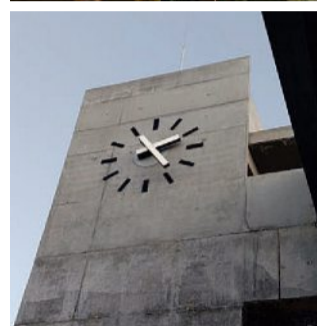
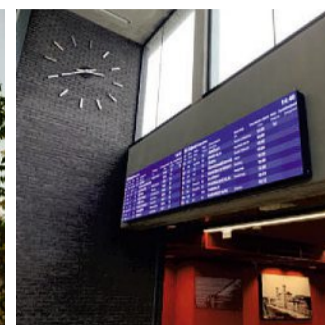
Před železnici je spousta dalších výzev – zvýšit stagnující objemy nákladní dopravy a odlehčit stále plnějším silnicím nebo zvládnout stále vyšší nároky na investice do vozidel.

Do doby na začátku 90. let, kdy po kolejích projelo ročně kolem 300 milionů cestujících, pořád chybí hodně. Jakmile ale člověk znovu otevře železniční časopisy z této doby a začne srovnávat, současný stav rozhodně nepůsobí jako naplnění tehdejších temných vizí.

Naopak – realita se blíží spíš těm, které tenkrát ztěšňovaly čirý optimismus.

...více jak 70 let s vámi

Výrobce informačních systémů



Informační systémy
 Interiérové hodiny analogové
 Exteriérové hodiny analogové
 Interiérové hodiny digitální
 Exteriérové hodiny digitální
 Podružné hodinové strojky
 Věžní a fasádní hodiny
 Docházkové systémy
 Hlavní hodiny

ELEKTROČAS s.r.o.

Podkovářská 800/6
 190 00 PRAHA 9
 Czech Republic

+420 266 311 085
 info@elektrocas.cz
 www.elektrocas.cz



JAK DIGITALIZACE MĚNÍ ZÁŽITEK Z CESTOVÁNÍ?



photo: Glacier Express

Passengera

PASSENGERA je česká technologická společnost, která vyvíjí a dodává komplexní digitální řešení pro vlaky, autobusy a ostatní prostředky veřejné dopravy po celém světě.

Její centrální modulární platforma přináší do veřejné dopravy digitální zážitek skrze informační a zábavní palubní systém pro cestující (infotainment), zajišťuje internetovou konektivitu a monetizační nástroje pro dopravce. Passengera zároveň poskytuje hardware pro chod celého ekosystému. Díky tomu její řešení patří ke globální špičce – služby Passengery najdete například ve vlacích Českých drah, na palubě evropského Flixbusu nebo v projektu nejmodernějšího metra světa, které roste v Rijádu.



Zajímají vás technologie a chcete s námi zlepšovat zážitek cestujících po celém světě? Pošlete vaše CV na hr@passengera.com.

V rozhovoru s výkonným ředitelem společnosti Passengera Janem Kolářem se zaměříme na to, jak technologické inovace přinášejí novou úroveň pohodlí a zážitků z cestování, zatímco bezpečnost zůstává v popředí priorit. Přistupujeme k tématu s odborným nadhledem, abychom odhalili, jak se současné vize transformují v realitu, která utváří zážitky cestujících na železnici.



Jak si představujete, že digitalizace v budoucnulepší každodenní zážitek cestujících na železnici?

Digitalizace zásadně mění způsob, jakým cestující vnímají a využívají železniční dopravu. Společnost Passengera se specializuje na integrovaná digitální řešení, která zvyšují pohodlí a zlepšují zážitek z cestování. Naše platforma Passengera Cloud umožňuje operátorům zpracovávat různá data a poskytovat cestujícím přesné informace v reálném čase. Do budoucna si představujeme rozšíření těchto služeb o personalizované cestovní zážitky, kde každý cestující dostane informace šité na míru, jako jsou doporučení na aktivity v cílové destinaci nebo specifické nabídky během cesty. První projekty tohoto typu se již rýsují.

Jaká opatření se přijímají k zajištění bezpečnosti cestujících s integrací pokročilých technologií?

Integrace pokročilých technologií v železniční dopravě zahrnuje systémy pro monitorování a správu, které zvyšují bezpečnost cestujících. Hojně se využívají video analytické AI nástroje k detekci nevhodného chování cestujících, nebo také slouží k detekci stavu trati a okolí. S nástupem digitalizace se nejen ve vlacích také více řeší zabezpečení palubních systémů. K tomu se mimo jiné používají nástroje, které analyzují komunikační systémy v reálném čase a dokáží upozornit na anomálie, případně hrozbu včas.

Jak změní expanze vysokorychlostních železničních sítí způsob, jakým cestující využívají integrované i doplňkové služby během cestování?

Expanze vysokorychlostních železničních sítí přináší revoluci v oblasti cestování tím, že výrazně zkracuje doby cestování a zvyšuje komfort. Passengera podporuje tuto transformaci poskytováním špičkových digitálních služeb, které zajišťují, že cestující mají přístup k informacím, zábavě a službám bez ohledu na rychlost nebo vzdálenost. Do budoucna vidíme potenciál v integraci s dalšími dopravními prostředky a vytvoření seamless travel experience, kde cestující budou moci snadno přecházet mezi různými druhy dopravy bez jakýchkoliv komplikací. V některých zemích se to takto již částečně děje.

Můžete rozvést roli chytrých technologií, které se podílí na vytváření zážitku pro cestující?

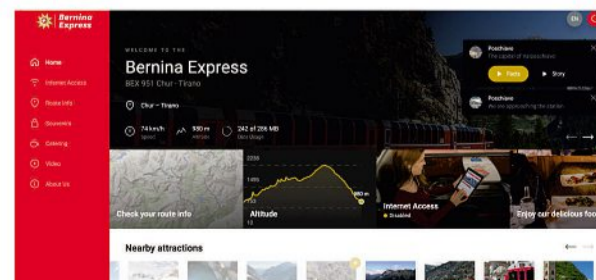
Chytré technologie hrají podstatnou roli při vytváření celkového zážitku z cestování. Například vyvíjíme a implementujeme systémy, které umožňují přístup k internetu přes palubní WiFi a chytrými algoritmy rozkládají datový provoz mezi dostupné mobilní datové sítě, i když se vlak řítí velkou rychlostí. Palubní Infotainment portály zas mohou pracovat s profilem cestujícího, jeho zájmy, cílem cesty a dle toho přizpůsobit nabídku obsahu a služeb. Tyto služby nejen zvyšují pohodlí cestujících, ale také umožňují železničním dopravcům lépe řídit a optimalizovat své služby. Plánujeme se také zaměřit na integraci AI technologií pro ještě lepší predikci potřeb cestujících a přizpůsobení služeb v reálném čase. Díky našim technologiím, jako jsou multi-service gateways a agregaci datových spojení pomocí sim multiplexoru, můžeme zajistit stabilní internetové připojení i v náročných podmínkách, jako jsou horské oblasti. Příkladem mohou být například vlaky Bernina Express, Glacier Express či Golden Pass Express. V současnosti zavádíme také rozšířenou realitu (AR), která nabízí cestujícím ještě vyšší úroveň interakce a zábavy.

Bude palubní WiFi v budoucnu vůbec potřeba, když bude jednou všude dostupné 5G?

Palubní WiFi, a tedy služba připojení k Internetu během jízdy ve vlaku, je často brána jako jedna z doplňkových služeb poskytovaných dopravcem. I kdyby 5G bylo nasazené ve své plné síle všude, i tak za přenosy dat budou uživatelé platit. Cestující tedy využívají palubní WiFi k úspoře svých mobilních dat a také jako přístup k palubním službám ze svých zařízení. Pokud je palubní WiFi implementována správně, poskytne cestujícímu lepší službu připojení k internetu, nežli ze svého zařízení.

Jaké jsou podle vás možnosti v budoucnosti digitálních zážitků na železnici?

Budoucnost digitálních zážitků na železnici je velmi slibná. V Passengera neustále inovujeme a vyvíjíme nové technologie, které zlepšují cestovní zážitek. Naše vize zahrnuje rozšíření možností interaktivního obsahu, vylepšení real-time služeb a hlubší integraci s mobilními aplikacemi pro komplexní správu cest. Například náš novozélandský zákazník Kiwi Rail používá naši mobilní aplikaci, díky které může lze oslovit cestující před samotnou cestou i po jejím skončení. Představujeme si, že v budoucnu budou cestující moci využívat služby jako jsou virtuální cestovní průvodci či personalizované cestovní plány, což vše povede k ještě vyšší spokojenosti zákazníků a efektivnějšímu využití železničních služeb.



► Zabezpečovač ETCS

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Na českou železnici se řítí ETCS. Může to být drahá výhra, ale taky velký průšvih

Českou železnici čeká přelomová zima. Od začátku ledna 2025 by měl na většině koridorů začít platit takzvaný výhradní provoz s evropským zabezpečovačem Electronic Train Control System (ETCS). Pro laiky těžko srozumitelná technická záležitost má ale následky, které se zřejmě dotknou celé ekonomiky. Novinka totiž výrazně omezí konkurenci na poli nákladní dopravy – a to může přinést zdražování. I když – podmiňovací způsob je namístě. Proces se může ještě zadrhnout na nespolehlivosti systému, kterou se daří řešit jen pomalu. A taky na antimonopolním úřadu, u kterého se menší dopravci brání. Následující text se pokusí vysvětlit, o co přesně jde a jaký se dá čekat vývoj.

Zabezpečovač v Česku

Celou dobu existence železnice, což už se blíží ke dvěma staletím, je hlavní zodpovědnost za jízdu na strojvedoucím. Taky proto bývá tohle povolání mezi železničáři považované za elitní. A už během 19. století se začaly objevovat snahy o to, aby lidský faktor kontrolovaly i přístroje. Tak aby třeba nešlo projet návest stůj – laicky řečeno červenou na semaforu.

Takhle vznikly po celém vyspělém světě různé zabezpečovače. Některé berou impulzy z kolejí nebo obvodů kolem nich nebo fungují na elektrickém principu, jiné na magnetickém. A taky se liší schopnostmi. Některé při chybě jen varují, jiné umí vlak zastavit.

V Československu se zabezpečovače rozvinuly v polovině 20. století. Českých národních zabezpečovačů je dokonce několik, v zásadě umí na hlavních tratích zjistit projeti „červené“ nebo kolaps strojvedoucího a vlak zastavit. Ale za určitých okolností to neplatí, takže stoprocentní garanci bezpečnosti nejsou. Kolem roku 2000 bylo osazení lokomotiv zabezpečovačem podmínkou pro provoz jen s jedním strojvedoucím a vyšší rychlostí, ale plošně se nevyžadovalo.

Stříh do roku 2024: je tu nový jednotný evropský zabezpečovač ETCS. Umí toho o dost víc, i když principy jsou stejné. Strojvedoucího ale víc hlídá a třeba projetí „červené“ by mu ani neměl umožnit, protože začne nuceně brzdit už před ní. Měl by být časem standardem i v okolních zemích, takže bude jednodušší nasazení lokomotiv do zahraničí, oproti tomu dnes musí vlak vozit několik různých národních systémů.

Problém je cena. I vybavení několika různými národními systémy obvykle vyjde výrazně levněji než ETCS. Systém je totiž hodně komplexní. Jeden malý příklad: na podvozku musí být malý radar, aby ověřoval rychlost lokomotivy vůči šterku a nespolehalo se jen na snímač otáček nápravy. Výsledkem je cena kolem 10 milionů korun u nové lokomotivy a klidně i několikánásobně víc pro starší vozidla. Firem, které se tím zabývají, je omezený počet a výrobu nestíhají, takže si mohou určovat cenu.

Když například České dráhy zjistily, že vybavení relativně nové lokomotivy řady 380 by stálo kolem 44 milionů za kus, s poděkováním

odmítly a rozhodly se stroje použít mimo území Česka. Úplně nová vícesystémová lokomotiva stojí v posledních letech kolem 100 milionů korun. Právě extrémně vysoká cena instalace je hlavním problémem.

Výhradní provoz

Česko chce být v oblasti ETCS průkopníkem – jako jedna z prvních zemí plánuje na velké části sítě takzvaný výhradní provoz od ledna 2025. Vozidla bez zařízení se na hlavní koridory jednoduše nedostanou. A tady začíná ta největší kontroverze.

Hlavně pro menší dopravce je složité vozidla vybavit. Čím starší a unikátnější lokomo-

tiva, zpravidla tím dražší je vývoj vlakové části zabezpečovače. Současná praxe je taková, že pro každý typ lokomotivy je potřeba instalaci zvlášť naprojektovat a schválit – a byrokracie je drahá.

Proti výhradnímu provozu se začali ozývat menší soukromí dopravci. Jeden z nich stížnost řeší u antimonopolního úřadu, protože podle něj jde o ohrožení spravedlivé soutěže. A ozývají se i další.

„ETCS samo o sobě je přínos, protože kvůli němu se poslední roky moc nevyvíjel národní zabezpečovač. Ale problém je ta současná praxe a představa výhradního provozu. Přinese obrovské problémy na několika úrovních,“ řekl Hospodářským novinám jednatel dopravce MBM Rail Jiří Mužík.

Podle analýzy menších dopravců se totiž v současnosti na koridorech realizuje zhruba třetina nákladní dopravy staršími vozidly, která ETCS nejspíš nedostanou. Právě tahle vozidla a jejich dopravci velmi často přetahují nákladní dopravu ze silnic, což je i dlouhodobým zájmem státu. Díky tomu, že používají dávno odepsané stroje, mohou být citelně levnější.

„Výhradní provoz v ETCS ale na železnici nebude výhra pro nikoho, ani pro velké dopravce. Těm to přinese další náklady na údržbu zabezpečovače, která taky není zadarmo. A ti malí budou muset hlavní tratě složitě objíždět,“ myslí si Mužík.

Jeho návrh? Ponechat možnost jezdit po koridorech i bez ETCS, klidně za zprísněných podmínek. „Pro pravidelnou osobní do-

Už vloni se v Olomouci stal případ, kdy ETCS špatně vyhodnotilo situaci po posunu ve stanici a v podstatě nabádalo strojvedoucího, aby se rozjel opačným směrem, než měl. Do toho se přidávají problémy, kdy vlak ztratí kontakt s infrastrukturou, a buď zničehonic začne prudce brzdit, nebo se odmítá rozjet a pomůže až restart, kvůli kterému ovšem nabere mezitím značné zpoždění. Podobné problémy se objevují i na koridorech, protože i tam je teď snaha jezdit podle ETCS co nejvíc.

„Opravdu není den, abychom to v managementu i v ostatních složkách neřešili,“ řekl redakci generální ředitel SŽ Jiří Svoboda. Státní správce kolejí kvůli problémům pořádá takzvané zátěžové testy, kdy po nocích systém na koridorech zkouší. Poslední výsledek: z šedesáti vlaků mělo problémy se ztrátou komunikace pět.

„Teď už přímo rozebíráme, z jakého důvodu to nastává. Měli jsme tu specialistu z Alstomu, kterého poslal vrcholový management firmy na výzvu pana ministra, musíme tu spolupráci zintenzivnit,“ řekl Svoboda. Alstom je klíčovým výrobcem hardwaru ETCS, software a instalaci ale nejčastěji zajišťují jiné firmy. „Otevíráme spolupráci s dodavateli, abychom to zvládli a stihli,“ říká ministr dopravy Martin Kupka (ODS).

Má cenu za téhle situace na výhradním provozu výhledově už za půl roku trvat? „Myslím si, že ano. Zatím necouváme. Výhradní provoz a jeho datum platí. Víc uvidíme na podzim tohoto roku, kdy budeme mít za sebou všechny zkušební jízdy a budeme se o postupu bavit dál,“ dodal Kupka.



Jak to jede, pane ministře? Provoz pod ETCS si na trenažeru letos vyzkoušel i ministr dopravy Martin Kupka. O zmírnění podmínek v souvislosti se zavedením nového systému zatím slyšet nechce. **Foto: Jan Beránek**

~
Výhradní provoz v ETCS na železnici nebude výhra pro nikoho, ani pro velké dopravce.

pravu bych ETCS klidně jako povinné zavedl. Nám by přitom bohatě stačilo, aby se bez něj dalo jezdit maximálně stovkou a jen s dvojnásobnou obsluhou. To by riziko chyby snížilo taky na minimum. Bavíme se o pár vlcích denně, zhruba třech procentech celé dopravy na koridorech. To by riziko ani pro ostatní spoje nepředstavovalo,“ uzavřel Mužík.

Správa železnic ustupovat nechce

Správa železnic je přitom pod tlakem ze všech stran. Politické zadání z ministerstva, odpor částí dopravců a k tomu technická nevybavenost systému. Ukázal to hlavně případ tratě z Olomouce do Uničova, kde se výhradní provoz ETCS už zkouší.

A umožnit aspoň někomu po trati projet bez ETCS? Tenhle problém totiž budou mít třeba i historické jízdy, protože představa vybavení parní lokomotivy hromadou elektroniky působí zatím poněkud komicky. „My si ty výjimky nedokážeme představit. Představa, že pojedeme nepřetržitě smíšený provoz, je pro nás v současné době nepředstavitelná,“ uzavřel Svoboda.

Pro inspiraci přitom není potřeba chodit daleko, právě smíšený provoz má i sousední Slovensko. Vozidla se zabezpečovačem mohou využít trať maximálně, ta bez něj jen sníženou rychlostí.

V Česku? „Ustupovat se zatím opravdu nechystáme. Všichni měli času dost, aby se připravili,“ uzavírá ministr Kupka.

STRKAN
STROJNÍ KANCELÁŘ

Patkové zvedáky

- Individuální konstrukce dle požadavku zákazníka
- Kolové / kolejevé
- Nosnosti 7,5 – 25 tun / 1 ks
- Sady 4 až 16 ks
- Šroubové s pojistnou maticí
- Synchronizace průběhu zdvihání
- Ovládání z pultu nebo ručně na zvedáku



AD TECHNIK, s.r.o. • Tel.: 272 072 331 • E-MAIL: info@adtechnik.cz • www.adtechnik.cz

AD TECHNIK
diagnostika - technologie - servis



Výhybky pro vysokorychlostní tratě z produkce národního dodavatele DT Prostějov

Národní výrobce železničních výhybek, společnost DT – Výhybkárna a strojírna, a.s., dodává tradičně výhybky do koridorových i regionálních tratí v Česku i na Slovensku. V návaznosti na vývoj železničních sítí nejen v západních zemích Evropy, ale v celém světě, se DT již od přelomu milénia zabývá vývojem výhybek pro vysokorychlostní tratě (VRT).

Prvním krokem byl vývoj srdcovky s pohyblivým hrotem (PHS) pro geometrie výhybek určených do konvenčních tratí, jenž byl zakončen úspěšným vložením první výhybky s PHS v roce 2003 do ŽST Vranovice. Dále následovala výhybka umožňující rychlost jízdy 130 km/h odbočnou větví, která byla poprvé vložena do trati v roce 2007 do ŽST Poříčany. Vývoj a poznatky z provozu vedly k postupnému doplňování dalších

geometrií výhybek s PHS, které byly odstupňovány podle rychlostí jízdy jejich odbočnou větví.

V roce 2009 vznikl projekt návrhu výhybky pro rychlost jízdy 160 km/h odbočnou větví. U ní se poprvé uplatnil zcela nový návrh geometrie směrového řešení odbočné větve s použitím přechodnic. Po ukončení první fáze vývoje byl v roce 2012 vyroben vzorek výměnové a srdcov-

kové části výhybky pro rychlost jízdy 160 km/h odbočnou větví, který byl umístěn na zkušební plochu v areálu DT. Na něm probíhaly interní a neprovozní zkoušky až do roku 2019.

Ve výhybce byl poprvé použit také v DT vyvinutý hydraulický přestavný a závěrový systém využívaný pro ovládání jejích pohyblivých částí pomocí hydraulických válců a hydraulického pohonu. Jde o novou alternativu k běžně používaným elektromechanickým přestavníkům s čelistovými závěry.

Po úspěšném absolvování interních a neprovozních zkoušek proběhlo v roce 2020 vložení dvou výhybek na přerovské zhlaví ŽST Prosenice. Jsou vloženy v konfiguraci jednoduché kolejevé spojky. Aktuálně probíhá bezproblémové provozní ověřování již téměř 4 roky.

Poslední v řadě výhybek potřebných pro VRT jsou ty pro rychlost jízdy v odbočné větví až

230 km/h. Aby byla výrobní řada výhybek pro VRT kompletní, započal v DT v roce 2018 projekt vývoje této vysokorychlostní výhybky. Výsledkem je návrh geometrie výhybky v souladu s požadavky norem. Aktuálně je kompletně zpracována výrobní výkresová dokumentace a probíhá výroba zkušebních vzorků výměnové a srdcovkové části výhybky.

Pro účely interních zkoušek je v areálu DT připravena zkušební plocha, kam budou tyto vzorky po ukončení výroby umístěny. V polovině roku 2024 proběhne instalace hydraulického přestavného a závěrového systému a budou zahájeny interní a neprovozní zkoušky, které budou probíhat přibližně 1 až 2 roky. Po ukončení těchto zkoušek bude výhybka připravena na vložení do trati k provoznímu ověřování. Tímto bude DT mít k dispozici ucelenou řadu geometrií výhybek připravených k použití do plánovaných úseků VRT.

VÝZNAMNÝ SVĚTOVÝ VÝROBCE VÝHYBEK A VÝHYBKOVÝCH KONSTRUKCÍ S DLOUHOLETOU TRADICÍ
NÁRODNÍ VÝROBCE PRVNÍCH VYSOKORYCHLOSTNÍCH VÝHYBEK INSTALOVANÝCH V ČR
VIZE NAŠÍ SPOLEČNOSTI JSOU PEVNĚ SPJATY S VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICÍ



DT – Výhybkárna a strojírna, a.s.
Kojetínská 4750/6, 796 01 Prostějov
Česká republika

www.dtvsv.cz

Významně přispíváme k rozvoji železniční a tramvajové infrastruktury v ČR a v zahraničí. Vlastníme jedinečné know-how v oblasti návrhu a konstrukce výhybek.

AŽD

Zajišťujeme bezpečnost na železnici. Již od roku 1954

V letošním roce oslaví firma AŽD, dříve známá jako Automatizace železniční dopravy, již sedmdesáté výročí své existence. V současné době představuje tento bývalý státní podnik úspěšnou soukromou společností, která vyvíjí, vyrábí a implementuje nejen systémy pro řízení a zabezpečení kolejových tratí, ale také řídicí a zabezpečovací systémy pro silniční dopravu. Kromě toho se věnuje i telekomunikacím, kamerovým systémům a objektové bezpečnosti obecně.

Společností, které oslavují podobné jubileum a zároveň zůstaly věrné svému původnímu jménu i posláním, není v Česku mnoho. Ještě méně je však firem, které navíc nepodlehly globalizačnímu tlaku a zůstaly v ruce českých rukou. Společnost AŽD je příkladem toho, že dobře zvládnutá privatizace, zachování identity a česká vlastnická struktura spolu s uchováním všech činností, včetně vlastního vývoje a projekce, mohou být zárukou vzniku úspěšné a na mezinárodním trhu konkurenceschopné firmy. Aktuální dění ve společnosti a plány do budoucna popisuje její generální ředitel Zdeněk Chrdle.

Jak slavíte toto významné výročí?

Na rozdíl od oslav šedesátého výročí existence naší společnosti, kdy jsme pro naše zaměstnance uspořádali několik společenských akcí, jsou letošní oslavy skromnější. Vzhledem k faktu, že už máme více než dvacet dceřiných společností a mnohem více zaměstnanců než před deseti lety, již není možné organizovat velké akce pro všechny. Vydali jsme tedy speciální číslo našeho vnitřního časopisu Reportér, které shrnuje naši historii od roku 1954 až do současnosti. Ale více než minulost nás samozřejmě zajímá současnost a hlavně budoucnost.

Jaké řešíte aktuální výzvy?

Souvisí to s tím, co jsem již řekl. Naše společnost se v průběhu posledních deseti let výrazně rozrostla a stávající členění firmy začíná být již neudržitelné. Zahájili jsme tedy komplikovaný a finančně náročný proces transformace na holdingovou strukturu, na kterém nyní pracují týmy právníků i naši daňoví poradci. Průběžně nakupujeme další společnosti a z pohledu řízení je taková struktura pro nás nejlepším řešením. Další velkou výzvou je pro nás práce s našimi zaměstnanci, vše je totiž o lidech. Buď máte schopné zaměstnance a fungujete, nebo je nemáte a máte problém. V rámci toho, co děláme, nelze některé věci nahradit umělou inteligencí, vlastně ani ničím jiným. Ačkoliv by se dalo říci, že podle různých definic jsme už korporátem, není tomu tak. V tom je železnice jiná. Ti lidé jsou prostě srdcaři a myslí trochu jinak. Navíc je zde potřebná kontinuita, a to co se týká technických znalostí či zkušeností. U nás nelze měnit lidi ze dne na den. Všichni stárneme, a musíme si tak vychovat své nástupce.

Mnoho mladých však v současné době nemá zájem studovat technické obory.

To je samozřejmě obecný problém. U nás je to ale mnohem složitější, protože železniční provoz má svá specifika. Teď tu máme čtyři čerstvé absolventy z Českého vysokého učení technického. Jsou šikovní a mají předpoklady se u nás něco naučit. Jenže to, co je potřeba k naší práci, zatím neumí.

Co děláte pro to, aby se tato situace změnila?

Jsme vlastníkem dvou lokálních železničních tratí, které v principu slouží pro experimentální provoz. Na jedné z nich jezdí každý den osmnáct párů vlaků s běžnými cestujícími. Druhou trať, která je neveřejná, jsme postupně zrenovovali a zmodernizovali s tím, že na ní bude probíhat testovací provoz autonomních vlaků. Na všech přejezdech jsou automatické závory a probíhají zde i testy dalších zabezpečovacích zařízení určených právě pro tyto tratě. Na jedné stanici jsme na troskách původní nádražní budovy vybudovali moderní kompetenční centrum. Zde si již od 17. června tohoto roku budou studenti moci vyzkoušet práci v reálném železničním provozu a řízení takového provozu v praxi. Vše bude samozřejmě probíhat pod odborným dozorem našich pracovníků. Myslím, že se nám tak podaří ke studiu přilákat mnoho z těch, kteří by jinak o podobné práci neuvažovali. Kromě toho vymýšlíme i řadu dalších motivačních programů.

Vaše aktivity přesahují i hranice České republiky. Kde všude působíte?

V této chvíli působíme prostřednictvím vlastních firem v Rumunsku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Nebojíme se zaměstnávat cizince a například v Polsku a Rumunsku máme zahraniční týmy, které jsou již dnes schopny působit i v dalších zemích. Aby nás v zahraničí akceptovali, musí být naše technika lepší nebo srovnatelná s německou či francouzskou zabezpečovací technikou. V českém prostředí jsme ovšem obviňováni z monopolu, protože zde logicky vyhráváme většinu výběrových řízení. Na to odpovídáme, že působíme na českém trhu již sedmdesát let a bylo by divné, pokud bychom neznali náš domácí trh a jeho potřeby. Naše výhoda je mimo jiné v tom, že jsme zde pro naše výrobky schopni zajistit mnohem rychlejší servis než naše konkurence, za kterou rozhodně v ničem nezaostáváme. Budoucnost vidíme v robotizaci či lépe řečeno automatizaci, umělé inteligenci, využívání družicových



Ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel společnosti AŽD.

Zdroj: AŽD

technologií a také třeba dronů. Díky tomu, že máme vlastní testovací trať, můžeme prověřovat nová zabezpečovací zařízení v reálném provozu, což mnoho firem nemá. Je to sice trať odnikud nikam, ale je pro nás reálnou výhodou. Pokud se týká autonomních vlaků, jde spíše o otázku, že tyto technologie již máme. Nemyslím si, že v Česku se budou nasazovat nějak masově. Spíše to vidím na nasazení na izolovaných tratích, jako bude například ta na Letišti Václava Havla. Aktuálně je vypsaná soutěž na zajištění provozu autonomních vlaků na nové budované trase pražského metra.

Když pomíneme autonomní vlaky, jaké plány máte do budoucna a kde vidíte své šance?

Jako odborník na železniční dopravu si myslím, že nasazování ETCS na malé lokální tratě je zbytečně drahé, pokud pro tratě takového významu existuje jiné, dostatečně spolehlivé řešení. Proč tahat z kapes daňových poplatníků miliardy, když to lze vyřešit s využitím družicových nebo 5G sítí? Již dnes jsme na některých lokálních tratích implementovali zabezpečovací systémy, které jsou schopné v případě nečinnosti nebo špatného zásahu dispečera automaticky přestavět vlakovou cestu tak, aby byla bezpečná. V budoucnu se chceme věnovat i takzvaným „bezúdržbovým tratím“. Jsou to tratě vybavené diagnostikou, umožňující odhalení a lokalizaci případných problémů. S využitím vzdálené diagnostiky je možné výrazně snížit náklady na údržbu, kdy v mnoha případech odpadne nutnost pravidelných fyzických kontrol. Pro vizuální kontrolu jsou již dnes využívány i drony, které přiletí na místo a pořídí fotodokumentaci, z níž můžeme posoudit, o jakou závadu se jedná. Budoucností je propojování zabezpečovacích systémů pro silniční a kolejovou dopravu. Takto lze identifikovat vozidlo, které uvázlo na železničním přejezdu, nebo možnému uvážnutí zabránit. Pokud je v blízkosti přejezdu křižovatka se světelnou signalizací, lze zastavit silniční provoz tak, aby byl zajištěn bezpečný průjezd vozidel přes přejezd.



Autonomní vozidlo EDITA (Experimentální Drážní vozidlo pro Inovativní Technologie AŽD), postavené na platformě motorového vozu řady 810.

Zdroj: AŽD



Sál Centrálního dispečerského pracoviště Praha z produkce společnosti AŽD.

Zdroj: AŽD

Rozhovor

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Česko je pořád železničním srdcem Evropy. Výroba vlaků a komponentů obstarává 1,5 procenta HDP

Bývaly doby, kdy české lokomotivky chrlily tisíce vozidel ročně a patřily k pilířům ekonomiky. To je ale řeč o éře východního bloku. Výroba za diktované a často velmi nízké ceny se udržet nedala a v 90. letech přišel prudký útlum. Tradice však zůstaly a v poslední dekádě se zase utěšeně rozvíjejí: v Česku se vyrábějí elektrické příměstské jednotky, diesellové lokomotivy, vagony, tramvaje i spousta klíčových dílů – kolejnice, dvojkolí nebo zabezpečovací zařízení.

Ne náhodou obstarává železniční výroba 1,5 procenta českého HDP a zaměstnává několik desítek tisíc lidí. Vloni jí prošlo 130 miliard korun, z toho asi polovina zakázek jde na export. Klíčová témata železniční transformace nastínila Marie Vopálenská,

generální ředitelka Asociace českého železničního průmyslu.

Viděno zvenčí, český železniční průmysl je ve fázi expanze. Hodně vyrábí, zaměstnává desetitisíce lidí. Má potenciál na další růst? A v čem přesně?

Oblastí pro další expanzi českého železničního průmyslu je celá řada. Soutěžení objednaných výkonů ve veřejné vlakové dopravě v Česku do roku 2035 je spojené především s dodávkami nových vozidel. Zároveň sílí tlak na bezemisní udržitelnou mobilitu. A nejen v rámci železnice, ale také v oblasti městské hromadné dopravy. Tedy v tramvajové a v trolejbusové dopravě. Tady všude je řada příležitostí pro naše členy. V neposlední řadě stát plánuje další rozvoj a modernizaci železniční infrastruktury například v oblasti dodávek

moderních digitálních systémů jak pro bezpečnost a řízení provozu, tak i v oblasti budování nových tratí.

Správa železnic chystá výstavbu vysokorychlostních tratí i rozšiřování a modernizaci stávající železniční sítě, včetně takzvané prosté elektrizace. V rámci Evropské unie se potom jedná o příležitost v rámci čerpání Fondu pro obnovu, kde například Itálie má aktuálně alokováno 800 milionů eur pro nákup kolejových vozidel. Obecně i v zahraničí jsou podobné příležitosti jako v Česku, vyplývající z liberalizace železniční dopravy a tlaku na bezemisní mobilitu. Železniční doprava všude v Evropě zažívá boom a i to je přirozené prostředí pro další růst českého železničního průmyslu.

Současná výroba je do značné míry tažena generační obměnou techniky, ta ale asi nepoběží donekonečna. Jaká je prognóza objemů výroby na další roky?

Zde se nejedná přímo o generační obměnu. Evropská unie dává rozvoji železnice, jako páteřní udržitelné dopravy, prioritu. I díky tomu zažívá železnice boom. Dochází k rozšiřování kapacit, nabídky spojení, služeb a k rozvoji infrastruktury. To se týká jak osobní, tak nákladní železniční dopravy. Opomenout nelze také modernizaci a rozvoj drážních systémů městské hromadné dopravy, které jsou rovněž jednou z výrobních priorit českého železničního průmyslu. Obecně lze uvést, že firmy zapojené v tomto průmyslu letos očekávají meziroční růst produkce kolem deseti procent.

Zatím ale výrobu nejvíce zaměstnává regionální doprava. Jaké mají ambice české vý-

robci ohledně vozidel pro vysokorychlostní tratě?

Výstavba vysokorychlostní železnice v Česku je velmi diskutované téma, postupně dostává konkrétní obrysy. V rámci naší asociace máme mnoho firem, které se již historicky podílely na výrobě vozidel a klíčových komponent pro vozidla a infrastrukturu po celém světě. Pro železniční průmysl je naprosto zásadní, aby české firmy měly příležitost zapojit se do tohoto velkého projektu. Tento cíl by měl být prioritou i pro všechna relevantní ministerstva, protože tímto způsobem může dojít k tvorbě multiplikačních efektů a k růstu HDP. Vysokorychlostní tratě jsou největším dopravním projektem v historii Česka. A to jak z hlediska dopravního rozvoje země, tak finančně. Byli bychom sami proti sobě, kdybychom nezapojili tuzemské firmy do jejich budování. Mnohé z nich najdou uplatnění například také při servisování a dodávkách náhradních dílů pro rychlovlaků a podobně. Mají zkušenosti v rámci konvenčních tratí, a pokud mají know-how a technologie i pro ty vysokorychlostní, pak tento směr logicky kvitujeme.

Bez tuzemských firem a jejich odborníků se neobejdeme, pokud se chceme rozjet opravdu vysokorychlostně. České firmy jsou na tuto příležitost připravené. Již nyní dodávají své produkty a služby pro mnohé vysokorychlostní projekty v zahraničí. Společnost AMIT například dodávala do Saúdské Arábie panelové počítače pro vysokorychlostní vlaky a pro stejný projekt vyrobila firma Borcad sedadla do první třídy. Bohumínský Bonatrans má bohaté zkušenosti a jedinečné know-how ve výrobě dvojkolí,

Inzerce

HN063417

Digitalizace vlaku v nejvyšším standardu

Objem dat, který generují cestující a vlaky, bude v budoucnu výrazně narůstat. Očekává se, že jeden uživatel vygeneruje až 1.5 GB denně, zatímco jedno vozidlo ještě mnohonásobně více. Explosivní nárůst zařízení v IoT také citelně obsazuje šířku pásma, a proto zde 5G plně uplatní svůj potenciál. Inteligentní routery a brány fungují jako „edge“ zařízení a zajišťují datovou komunikaci mezi vlakem a okolní infrastrukturou.

PŘIPOJENÍ VLAKU K VYSOKORYCHLOSTNÍMU INTERNETU

Kvalita konektivity na palubě vlaku upravuje dopravcům konkurenční poměry. Pasažéři hledají kromě bezpečí a pohodlí také kvalitu služeb, kde kvalita internetu je obvykle tou hlavní. Dopravci přitom potřebují zefektivnit provoz a díky komplexním datům o provozních informacích nebo prediktivní údržbě v reálném čase se jim to může i podařit. Správně využitá data citelně redukuje provozní náklady. Kvalitní připojení je tak nevyhnutelné.

Přeprava lidí je ultrakritická záležitost a je nutné to zohlednit při výběru vhodné technologie. Ta musí být robustní, ale jednoduchá, dlouhodobě udržitelná, z Evropy, aby byla rychle dostupná, důvěryhodná a imunní vůči geopolitickým hrozbám. Kvalita technologie má přímý vliv na bezpečnost cestujících. S ohledem na předpoklad životnosti na železnici 20 let + musí být zařízení nadčasové, ale i plně zpětně kompatibilní. Řešení od švédské firmy Westermo, která je na trhu od roku 1975 a má v kolejových vozzech po celém světě úspěšně nasazeno stovky tisíc produktů s naprosto zanedbatelnými poruchami, je tak sázkou na jistotu. Zkušenosti dopravci moc dobře znají cenu technologické odstávky a její dopad na renomé.

5G A WI-FI 6

5G je mobilní standard budoucnosti, zatímco Wi-Fi 6 posouvá Wi-Fi do nové dimenze. Tyto různé technologie mají společný cíl: zajistit největší šířku pásma pro velké množství současných připojení k internetu

a síťovým službám s bezprecedentní rychlostí a spolehlivostí.

Pro datově náročné aplikace, jako je 4K/8K video streaming, HD online hraní nebo přístup ke cloudům, je nezbytné poskytovat všem cestujícím garantovanou kvalitu přenosu v maximální dostupné míře, a to všem současně. Wi-Fi 6 obsluhuje mnohem více zařízení než kdykoliv předtím, lze současně připojit velké množství uživatelů bez kolísání rychlosti nebo spolehlivosti. Krátké přenosové časy (latence) a kvalita služeb technologie 5G umožňují schopnost reálného času, jakou vyžadují bezpečnostní a časově kritické aplikace, jako je autonomní řízení.

5G/LTE

Nová generace vlakových 5G routerů nese název CYBOX RT 3-W. Robustní zařízení má připojené 4 SIM karty pro každý ze dvou 5G modemů. Samozřejmostí je zpětná kompatibilita s LTE pro místa, kde infrastruktura ještě není pokryta signálem 5G. Digitální obsah je uložen na interním SSD a dva Gbitové porty lze rozšířit o další 2.5Gb port. Samozřejmostí je integrovaný GNSS a HW design v souladu s IEC 62443. Volitelně může mít v sobě integrovaný vlakový Wi-Fi AP.

WI-FI 6(E) ACCESS POINT

CyBox AP 4-W je nadčasový člen rodiny vlakových komunikačních technologií. Jde o třířadový IEEE 802.11ax Wi-Fi 6(E) přístupový bod nové generace, využívající pro komunikaci pásma 2.4/5/6GHz. Díky kanálové šířce pásma 160 MHz můžeme při „triple bandovém“

simultánním provozu dosáhnout na rychlost 10,7 Gb/s. Na každém rádiu může současně surfovat 512 klientů a kvalitní signálové pokrytí zajistí až 12 RF antén podporující 4x4 MU-MIMO. Inteligentní rozložení datové zátěže mezi AP a superychlý bezvýpadkový roaming jsou samozřejmostí stejně jako zpětná kompatibilita s 802.11 a/b/g/n/ac. O páteřní komunikaci pro datovou výměnu pečují duální 2,5/10 Gbit Ethernet s konektory M12 X-coded.

KYBERNETICKÁ BEZPEČNOST

Neautorizovanému přístupu zabráni integrovaný, plnohodnotný firewall s pokročilými funkcemi, jako je např. víceúrovňová izolace klient/AP, detekce Rogue AP nebo 802.1x. Bezpečnou autentizaci, kryptografické funkce a zabezpečené bootování zajišťuje modul TPM 2.0., ten také zvyšuje zabezpečení zařízení proti neautorizované manipulaci.

Bezpečnost, výkon a jednoduchost jsou společné jmenovatele těchto produktů. Ovládací a konfigurační open-source software OpenWRT umožňuje mimo obecného nastavení také konfiguraci rádiového rozhraní a prostor pro uživatelské aplikace. Konfigurace zařízení stejně tak i aktualizace lze provádět vzdáleně.

Produkty Westermo spolu s dalšími průmyslovými technologiemi můžete vidět v Ostravě na Rail Business Days ve dnech 11. až 13. 6. 2024 na stánku oficiálního partnera – firmy Westermo s.r.o.

Westermo



5G



kteřá jsou nezbytná pro bezpečný provoz vysokorychlostních vlaků. IG Wateeuw z Brna pro změnu dodává převodovky do vlaků pro Itálii a Čínu.

Velkým přínosem pro přední výrobce vysokorychlostních vlaků, jako jsou Alstom či Hyundai Rotem, jsou kompletní trakční systémy s rychlostí nad 250 km/h od Škoda Group. Kromě toho Třinecké železářny dodávají kolejnice pro vysokorychlostní tratě, a to nejen v Evropě. A aktuální je i spolupráce firem Škoda Group a Siemens na výrobě souprav ComfortJet, určených pro rychlosti až 230 km/h.

V poslední době vidíme v českém železničním průmyslu i akvizice firem ze zahraničí, například Škoda nebo Cegelec, ale také vně oboru, třeba AŽD či Colsys. Jak to může proměnit český železniční průmysl během pár let?

Myslím, že výrazně, rostou kapacity. A to by mělo ve výsledku vést ke zvýšení konkurenceschopnosti našich firem na mezinárodním i českém trhu.

Je reálné, aby se z Česka stala výrobní železničních vozidel pro celou Evropu? Jak těžké je dneska prosadit se na západoevropských trzích a čím se českým firmám daří?

Pro naše firmy jsou hlavním trhem země Evropské unie. Například 40 až 50 procent kol u nových železničních vozidel v rámci EU pochází z bohumínského Bonatransu. Třinecké železářny jsou největším producentem kolejnic v rámci EU. A plzeňská Škoda Group je největším dodavatelem tramvajů pro rozchod 1000 milimetrů v Německu.



České firmy budou přínosem. Bez českých firem a odborníků se neobejdeme, pokud se chceme rozjet opravdu vysokorychlostně. Tuzemské podniky jsou na tuto příležitost připravené. **Foto: Archiv ACRI**

A čím se naše firmy prosazují? Technologicky vyspělými produkty s vysokou výrobní přidanou hodnotou, které se opírají o vlastní výzkum a vývoj. Významnou roli hrají zahraniční, ale i domácí reference a pochopitelně cena. Důležitá je samozřejmě i spolupráce s místními partnery.

Anaopak – na evropský trh se snaží prosadit asijská konkurence. Jak se to vyvíjí v posledních měsících, od „útěku“ čínského výrobce kolejových vozidel CRRC z tendru v Bulharsku?

ACRI dlouhodobě upozorňuje na nerovné podmínky, kdy naše firmy soutěží v tendrech se subjekty, které jsou ve svých zemích finančně podporovány a díky tomu dokážou nabídnout výrazně lepší ceny. Proto jsme také přivítali, když nedávno Evropská komise vytvořila svým vyšetřováním bulharského tendru dostatečný tlak, který zajistil, že nedošlo k narušení rovných podmínek. Po mnoha letech konečně Evropa aktivně chrání rovné a férové podmínky pro všechny, kdo se výběrových řízení účastní. EU nemůže připustit, aby kdokoli uspěl například díky nedovoleným státním subvencím nebo jiné podpoře, která mu umožní uměle snižovat nabízenou cenu.

CRRC se v poslední době taky propojila s českým RegioJetem, kterému platí za pomoc při schválení jednotek řady 665. Jak vnímáte tuto aktivitu?

Velice nás potěšilo rozhodnutí RegioJetu pořídit nové jednotky pro Ústecký kraj od Škoda Group. Je to důkaz, že vlaky české výroby jsou nejlepší volbou pro splnění náročných požadavků dopravců, objednatelů i cestujících.

Inzerce

SVK

ELEKTRONIK

VÁŠ DODAVATEL PRŮMYSLOVÝCH APLIKACÍ



www.svk.cz

Rádi se s vámi setkáme na Mezinárodním železničním veletrhu Rail Business Days 2024

11. - 13. 6. 2024 v Ostravě Trojhalí Karolina
expoziční č.22

HN063419

NEXTRAIL

COMMUNICATION DEVICES

Rychle, efektivně, spolehlivě!

www.nextrail.cz

Výrobce komunikační techniky pro kolejová vozidla, a to zejména radiostanic a kamerových systémů.
Realizace projektu na klíč - dodávka včetně projektové dokumentace, montáže a zajištění schválení dle příslušné legislativy.

Záznamový systém REDIS 5

Záznam audio dat, video streamů z kamer a stavových informací
Zobrazení výstupu kamer na terminálu
Záznam videa v rozlišení až 4K a v IR spektru
Rozmístění kamer dle požadavků dopravy



Vozidlová CAB radiostanice LENA 5

Komunikace v systému GSM-R a národních sítích 150 MHz a 450 MHz
Funkce RADIOSTOP, záznam provozu včetně hlasové komunikace
All-in-one 19"/3U subrack, jednoduchý servisní přístup



HN063365



VAŠE SPOLEHLIVÉ SPOJENÍ S ŽELEZNICÍ BUDOUCNOSTI

žpsv

HN063401

ŽPSV, výrobce komplexního řešení pro železnici na českém trhu.

Tradiční výrobce železničních pražců, výhybkových pražců, nástupišť, mostních konstrukcí, protihlukových stěn, výrobků pro odvodňovací systémy a dalších železobetonových prefabrikátů na železnici.

Naše široké portfolio výrobků zahrnuje pražce pro konvenční železniční síť, tj. vhodné pro rychlost drážních vozidel do 200 km/h.

Disponujeme také příčnými a výhybkovými pražci, včetně PJD /pevná jízdní dráha/, které umožňují dosáhnout rychlosti až 350 km/h.

S více než **70 lety zkušeností a 50 miliony kusů vložených pražců** jsme překročili mnohé milníky. Jsme připraveni stát se klíčovým partnerem při budování moderní dopravní sítě, která spojí Českou republiku s Evropou.

WWW.ZPSV.CZ



Centrála Českých drah

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Pražská nádraží jsou zlatá vejce železnice. Samotné České dráhy na nich přitom nové sídlo hledají jen těžko

Je to výběrové řízení, které zaujme ve věstníku veřejných zakázek na první pohled. České dráhy hledají nové sídlo. Jeden z největších zaměstnavatelů v zemi doteď sdílí hlavní budovu s ministerstvem dopravy. Přitom když ji skoro před sto lety stavěli, mělo to být ministerstvo železnic. Největší železniční firma je tam ale teď jen v nájmu.

„Myslím, že by to mělo být možné. Na generálním ředitelství nás sedí 500. Nehledáme sídlo pro tisíce lidí ani nebudeme budovat železniční pomník. Chceme funkční řešení,“ řekl Hospodářským novinám předseda představenstva společnosti České dráhy, a.s., (ČD) Michal Krapinec. Zájemcům o postavení budovy nabídla firma tři lokality: pražskou Libeň, Holešovice a hlavní nádraží. O jiných neuvažuje.

Těžko využitelný skvost

Přitom státní Správa železnic má v regionech desítky velkých nádraží, která jsou nevyužitá a mohla by pro podobný počet míst posloužit. Třeba v Teplicích – budova stavěná právě jako sídlo kdysi velmi významné Ústecko-teplické dráhy. Ta až do první světové války hojně prosperovala a před zestátněním v roce 1922 měla skoro 7000 zaměstnanců, tedy polovinu toho, co má osobní divize Českých drah.

Tamní nádraží je v Česku unikátní – postavené je v novorománském stylu, architekti ho řadí k „obloučkovému“ typu, typickému pro německy mluvící oblasti kolem roku 1900. Navíc právě prošlo první částí rekonstrukce, ta stála 325 milionů.

Teď se chystá druhá část, zaměřená na interiéry. Ale využití pro ně zatím není. „Nějaká jednání proběhla, ale zatím stále hledáme. Je to složité,“ řekl primátor Teplic Jiří Štábl (ANO).

Sídlo mimo metropoli? Firmám se nechce

České dráhy neuvažují o sídle jinde než v Praze. A podobně to má i Správa železnic, tedy státní firma starající se o koleje. Ta má svoje sídlo ve starém domě v centru Prahy a za vyhovující ho taky nepovažuje.

Mimochodem, obě společnosti zvažovaly i stavbu společného sídla. „Data a požadavky jsme si vyměnili, s jejich vedením zůstáváme v kontaktu, ale společně do toho nejdeme. A je to tím, že jejich požadavky jsou moc velké, uvažují až o tisíci pracovních míst,“ komentuje stav věci generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. O stěhování centrály mimo metropoli taky neuvažuje.

~
Na generálním ředitelství nás sedí 500. Nehledáme sídlo pro tisíce lidí ani nebudeme budovat železniční pomník.

Vzniká tak paradoxní situace: v regionech jsou budovy, které mají tisíce volných kancelářských míst, a dokonce se do nich i kvůli památkové ochraně investují miliardy. A z druhé strany hodlají státem vlastněné společnosti objednávat novostavby v centru Prahy.

Cestu, jak to aspoň zčásti narovnat, nabízí rekonstrukce nádraží v Pardubicích. Funkcionalistická budova z 50. let minulého století také prochází nákladnou přestavbou a výškovou budovu se přitom podařilo dobře využít. Přestěhovalo se tam Centrum sdílených služeb Správy železnic, což v praxi znamená hlavně účtárny.

„Podle mě je to efektivní využití těchto prostor. Navíc náklad na mzdy je v regionu nižší a zároveň je to skvěle dostupné z celé země. V tomhle bych pokračoval,“ řekl pardubický poslanec Martin Kolovratník (ANO). „Ale že by to byla cesta pro celá generální ředitelství, to si nemyslím. Ta patří do metropole,“ dodal.

Ideální využití: místní úřady

Velká nádraží se tak plní jen po malých porcích. „Největší spolupráce je zatím s Policií České republiky. Ostatně říká se, že není lepší soused než policista. Samozřejmě hodně záleží i na tom, jak si státní instituce nastaví nájemné. Pak ještě více spolupracujeme se sociální správou, to se nám zatím podařilo v Břeclavi,“ říká šéf Správy železnic Jiří Svoboda.

V Břeclavi na nádraží sídlí od roku 2020 hned několik oddělení Okresní správy sociálního zabezpečení. Po rekonstrukci budovy tam vznikly prostory podobného standardu, jaký odpovídá nejnovějším budovám ČSSZ, podařilo se dosáhnout i bezbariérovosti.

Ale to je pořád spíše výjimka. „Často tam prostě není zájem. Někdy je problémem lokalita nádraží, protože je častý požadavek na centrum města, pak se objevují podmínky typu výtahy nebo parkovací plochy. A tím často nemůžeme sloužit,“ uzavřel.

Pražské pozemky jako lukrativní kořist

Jiný příběh jsou samotné pozemky na pražských nádražích. Popořádku – okolo Masarykova nádraží už si postavila svoje budovy z obou stran skupina Penta. Smíchovské nádraží má už skoro 20 let zasmluvněnou společnost Sekyra Group, která tam už buduje celou novou čtvrť.

A zesiluje tlak i na zakrytí hlavního nádraží, které by se v podstatě ocitlo v sevření betonové plochy ze všech stran. Zmizel by například ikonický pohled na památkově chráněnou Fantovu budovu a ocelové zastřešení nástupiště, oboje památkově chráněné, z prvních let 20. století.

Vize prošla letos na jaře i zastupitelstvem Prahy 2. Tady je investorem opět skupina Penta. Kdyby k realizaci došlo, dají se čekat protesty odpůrců. Poměrně silně se proti tomu vymezilo třeba sdružení Arnika.

Hlavní důvod pro podobné plány? Ceny pozemků. Na Smíchově dokázala Sekyra Group před několika lety nakupovat za 7500 korun za metr čtvereční, přitom komerční cena pro



Nádraží jsou jedna z posledních míst v centru Prahy, kde se dají ještě získat nové pozemky. Takto plánuje developer zastavět prostor nad hlavním nádražím. Foto: vizualizace úprav nádraží, zdroj: Arnika

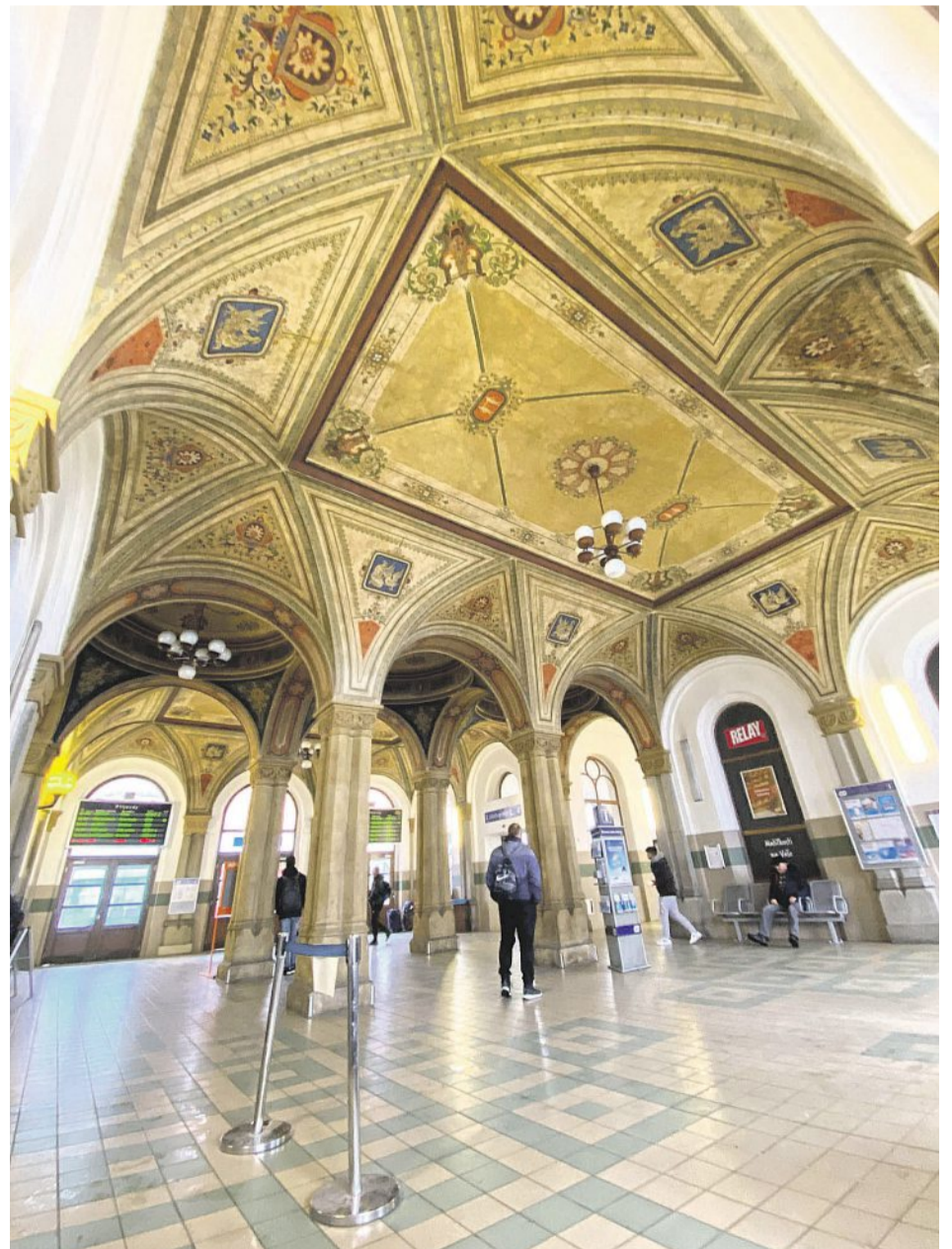
koncové stavitele bývá v jiných případech násobně vyšší. Firma se proti kritice ceny ohrazovala tím, že k nákupní ceně bude potřeba ještě připočítat náklady na infrastrukturu. Smlouva o smlouvě budoucí, která jí to umožnila, byla podepsaná ještě hluboko v nultých letech, pak už se jen lícitovalo o konečnou sumu podle znaleckých posudků.

Volné pozemky v centru Prahy totiž už prakticky nejsou k mání – a železnice je jedním z mála, kdo je ještě má. Nebo aspoň umí vytvořit. I proto by je šéf Českých drah chtěl využít také pro onu stavbu vlastního sídla. Jedna z navrhovaných lokalit je na severním konci hlavního nádraží, zhruba v místech, kde

se nakládají autovlaky. Formálně by tedy šlo o Žižkov.

„Hlavní nádraží by se mi jako sídlo velmi líbilo. Byla by v tom symbolika i funkčnost. Na ministerstvu stejně platíme tržní nájem a budeme muset časem vyklidit i další budovy, které nejsou naše,“ uvedl Michal Krapinec. „Navíc by tam mohlo být zázemí i pro naše provozní zaměstnance, kteří tam normálně nastupují do práce. Hezky by se to všechno propojilo,“ dodal.

Jisté je jedno: zatímco o získání drážních pozemků je zájem zjevně velký, o stavbu sídla ČD úplně ne. Soutěžní dialog už vyhlásují podruhé.



Jenom památková hodnota nestačí. Interiéry honosného nádraží v Teplicích jsou z drtivě většiny prázdné a nájemníci se hledají těžko. Foto: Jan Beránek

Výzkumný Ústav Železniční, a. s.

Autorizujeme budoucnost



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.

Novodvorská 1698/138B, 142 00 Praha 4
sales@cdvuz.cz | www.cdvuz.cz

Posuňte se do budoucnosti s lídrem evropského zkušebnictví

ESG – SPOLEČENSKÁ ODPOVĚDNOST A UDRŽITELNÉ PODNIKÁNÍ

- ▷ Analýza dvojí materiality
- ▷ Stanovení strategie, cílů a politik
- ▷ Nastavení sběru dat a auditní stopy
- ▷ Výpočet uhlíkové stopy společnosti/produktu
- ▷ Uhlíkový audit podle GHG protokolu a ISO 14064
- ▷ ESG reporty podle legislativy EU

CERTIFIKACE SYSTÉMŮ MANAGEMENTU

V souladu s normami ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, ISO 50001 a dalšími

TESTOVÁNÍ KYBERNETICKÉ ODOLNOSTI

- ▷ Testování odolnosti – vozidlo, vlak, souprava
- ▷ Testování odolnosti stojícího i jedoucího vozidla proti kybernetickým hrozbám
- ▷ Prověření IT architektury
- ▷ Prověření shody dokumentace a vozidla
- ▷ Odborná podpora při přejímání vozidel

RACIONALIZACE

Racionalizace výrobních, servisních, logistických či administrativních procesů s cílem zvýšit produktivitu a efektivitu procesů, zvýšit bezpečnost práce a snížit náklady

ŠPIČKOVÍ ODBORNÍCI VUZ VE VAŠICH SLUŽBÁCH

- ▷ Zkušební centrum VUZ Velim
- ▷ Zkušební laboratoř
- ▷ Zkušebna NDT
- ▷ Posuzování interoperability (NoBo / DeBo) a bezpečnosti (AsBo) a další služby v oblasti hodnotitelství a certifikace



HN063392

 **UNIFLEG[®] CZ**
...universala flegado en industrial

KVALITNÍ CHEMICKÉ PŘÍPRAVKY PRO ÚDRŽBU, VÝROBU A PRŮMYSLOVÉ ČIŠTĚNÍ

▶ ZKUŠENOST A ODBORNOST

V oboru jsme již více než 15 let a nabízíme odborné poradenství a kvalitní produkty.

▶ ŠIROKÉ ZAMĚŘENÍ

Poskytujeme řešení pro různé průmyslové oblasti, od údržby po výrobu a čištění.

▶ TECHNICKÉ PORADENSTVÍ

Naši specialisté Vám pomohou najít ideální produkty pro Vaše potřeby.

▶ INOVATIVNÍ PŘÍSTUP

Neustále vyvíjíme nové produkty a technologie, abychom splnili Vaše nejvyšší očekávání.

▶ EKOLOGICKÁ ŘADA A MYCÍ STOLY

Dbáme na ochranu životního prostředí a nabízíme ekologicky šetrné produkty včetně zařízení.

▶ KOMPLEXNÍ SLUŽBY

Zajišťujeme kompletní servis od výběru produktů po jejich aplikaci a údržbu.

▶ DLOUHODOBÁ SPOLUPRÁCE

Usilujeme o dlouhodobé a spolehlivé vztahy se zákazníky.

▶ SERVIS A PODPORA

Jsme tu pro Vás s technickou podporou a servisem.

Pro více informací navštivte naše webové stránky www.unifleg.cz

HN063399

• Nádražní budovy

Jan Beránek
j.beranek@economia.cz



Stovky poloprázdných nádraží: výzva i šance. Správa železnic pro ně hledá využití, jinak bude bourat

Ipo sto padesáti letech od vzniku jsou pořád tady. Dotvářejí kulisu vesnic či měst, ale teď se nad nimi smráká. Česká železnice bude v příštích letech řešit osud stovek nádražních budov. A klíčová otázka zní: zachovat, nebo zbourat? Většina z nich přitom pochází z 19. století, takže mají i historickou cenu.

Byla to vlastně scéna jako každá jiná – bagr, který nejdřív začne shazovat jeden roh budovy, pak druhý a za pár dnů je místo velkého domu jen hromada cihel, prken a sutí. Obrázek, který se naskytl během dubna obyvatelům Chodova na Sokolovsku.

Výpravní budova tam stála 154 let. V tohlehle dvanáctitisícovém městečku bydlí většina obyvatel v panelácích, které svírají z několika stran i těch pár starších domů, které tvoří centrum. Nádražní budova z roku 1870 tady byla skoro s jistotou jednou z nejstarších budov ve městě. Správa železnic tvrdí, že o ni radnice nejevila zájem, a tak se rozhodla bourat. Místo klasického dvoupodlažního domu vznikla opodál jen malá budova s pokladnou a symbolickou čekárnou.

Podobný projekt už na západě Čech vloni ukázala Správa železnic i v Aši. Tam šlo k zemi nádražní podstatně novější, z roku 1971. Předchozí budova byla klasická normalizační stavba, takže tady po historické hodnotě nikdo moc netruchlil. I tady místo ní vznikla mnohem menší budova ze směsi cihel a železobetonu.

Ale u staveb s architektonickou hodnotou vzniká dilema: je lepší zachraňovat, nebo bourat a stavět nové? To bude zřejmě ještě dlouho věcí široké společenské debaty. Obojí má své skalní zastánce, ale také odpůrce.

V Chodově se přidává i ekonomická otázka. Demolice budovy o zastavěné ploše 428 metrů čtverečních plus stavba nové stály 35 milionů. Stará stavba přitom sice nebyla v bůhvíjak vábném stavu, ale byla funkční a bourat se nemusela. Místo ní bude jen odstavná plocha pro autobusy při výlukách. Při podlahové ploše kolem tisíce metrů čtverečních a cenách starších domů v oblasti mohla mít pořád hodnotu kolem deseti milionů.

Lidé už pokladny nepotřebují

„Máme tu nový fenomén doby – otázku, k čemu mají vlastně takové objekty sloužit. Ve velkém se rozjela digitalizace, lidé si kupují jízdenky přes aplikace nebo rovnou ve vlaku. A to zrychluje časy pro příchod k němu,“ říká v rozhovoru pro Hospodářské noviny generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Jenže pokladny tvořily v nádražních budovách vždycky jen malou část. Pár místností měli typicky výpravčí, ale největší část se používala jako kanceláře nebo byty. Nejdřív služební, postupně normálně pronajímané. A o tohle všechno se teď státní firma dobrovolně připravuje.

„Zájem o objekty v lokalitách okresních měst a menších je z pohledu komerčního využití čím

dál menší,“ tvrdí Svoboda. Jenže to na některých místech neplatí – a přesto se má bourat.

Kladno: využívaná budova má namále

Ukázkový příklad se dá najít jen kousek od Prahy. Hlavní nádraží v Kladně má od začátku května platný demoliční výměr. I tady má jedna z nejstarších budov ve městě jít k zemi. Přitom se s ní původně počítalo, o všechna povolení žádala Správa železnic s příslibem jejího zachování. Nádražní budova je i na všech projektových vizualizacích.

Pak ale během stavby Správa železnic otočila – kvůli údajným problémům se spodní vodou. Zjednodušeně řečeno, vadil vlhký sklep. Budova je jinak staticky v pořádku a zjevně bez problémů zvládá i situaci, kdy dva metry vedle ní zeje obrovská jáma pro budovaný podchod.

Přítom byla budova do poslední chvíle před nuceným vyklizením využívána. Dole pokladny dvou dopravců, kteří sem jezdí, vedle nich pronajatých několik kanceláří. Jednu z nich měl v nájmu i Radek Šauer. Muž, který byl na konci 90. let průkopníkem byznysu s pronájmem lokomotiv. Zpráva o definitivním ortelu ho překvapila.

„Než se to vyklízelo, byl jsem se podívat i ve sklepech. Vypadaly celkem zachovalé, krásné cihlové klenby. Vlhko tam bylo asi větší, než bývá

~ Máme tu nový fenomén doby – otázku, k čemu mají vlastně tyto objekty sloužit.

v jiných sklepech, to ano. Ale rozhodně na mě ta budova nepůsobila, že by byl jakýkoli důvod ji bourat,“ řekl Šauer.

Záleží i na přístupu radnic

V největším městě nejlidnatějšího kraje se z toho stala politická věc: vedení radnice, které je historicky navázané hlavně na místní hokej, demolici v určité fázi začalo podporovat, opozice je naopak proti. Jako třeba Anna Gamanová – opoziční zastupitelka a kromě toho vystudovaná inženýrka architektury. „Když se na to dívám z pozice svojí odbornosti, vytýkájí budově naprosto běžné záležitosti. Přítom na ní není ani teď vidět, že by byla poškozená, i když se všude kolem staví. Rozhodně není nutné ji bourat,“ řekla.

Rekonstrukce trati z Prahy do Kladna, v zóně označované za rychlodráhu, už v Kladně zlikvidovala malé nádražičko Ostrovec



Současná představa Správy železnic o ideálním nádraží. V pražských Vysočanech ho tvoří v podstatě jen perony, podchody a u jednoho ústí malá čekárna a trafika. **Foto: PID**



Tvrzení Správy železnic: Kladenské nádraží má i špatné základy. Navzdory tomu budova zatím s přehledem ustála i rozsáhlé stavební práce. **Foto: Jan Beránek**

a k nepoznání promění i zastávku Kladno město. Ale tady šlo spíš o provozní budovy, které neměly podstatnější vliv na fungování města.

Hlavní nádraží je jiné – je to dominanta svého okolí, veškerá blízká zástavba se mu za posledních 150 let podřídila. Teď by podle plánu Správy železnic mělo nádraží zmizet, nahradit by ho měl betonový podchod a u něj něco na způsob hodně prosklené autobusové zastávky.

„Chápu zboření ostatních nádražních budov tady v Kladně, nejsem žádný staromilec. Ale mělo by to být s nějakým citem,“ řekl Šauer. „Původní vizualizace se mi líbily, architekt hezky spojil starou budovu s novým. Je to obrovsky cenný kus historie. Jako Kladeňák se cítím napálený,“ dodal.

Tady Správa železnic po odporu části místních na chvíli ubrala. Budova byla už dřív zavedena v památkovém katalogu a teď je na ministerstvu kultury i návrh na její vyhlášení kulturní památkou. Právě návrh skupiny místních architektů prozatím bourání odložil.

„Čekáme, jak se k tomu podnětu vyjádří ministerstvo, do té doby ji bourat nebude,“ odpověděl na dotaz redakce generální ředitel SŽ.

SŽ poprvé určila hranice zachování

V podobné situaci jsou ale výhledově desítky až stovky dalších nádraží. Doteď se při rekonstrukcích stanic budovy buď opravovaly, nebo přinejhorším nechaly netknuté. Za poslední roky se ale trend změnil. Vsetín, Praha-Vysočany a řada dalších míst o budovy přišly. Nová vize Správy železnic je taková, že nástupiště propojí s podchodem, jehož ústí přebírá i nejzákladnější funkce nádražní budovy: pokladnu a čekárnu. Když je stavba nová, může to působit hezky. Otázkou je, co bude za několik dekad náročného železničního provozu. Prostory jsou navíc jen velmi omezené.

Šéf Správy železnic nyní v rozhovoru pro Hospodářské noviny poprvé vytyčil mantinely pro podobná rozhodnutí – tedy kdy bourat a kdy zachovat. „Budeme se snažit udělat u všech potenciálních rekonstrukcí studie komerční využitelnosti. Když z ní vyplyne, že výnosy z pronájmů by neutáhly ani režii dané budovy, pak se pojdme bavit o její další budoucnosti. Co s ní dál, komu budovu nabídnout, a když se to neujme, pak teprve postavit něco pro budoucnost,“ uzavřel Svoboda.

Hranice? Podle něj může představovat zaplnění budovy z 20 až 30 procent.

Forum elektromobilita 2024

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

2.—3. října 2024

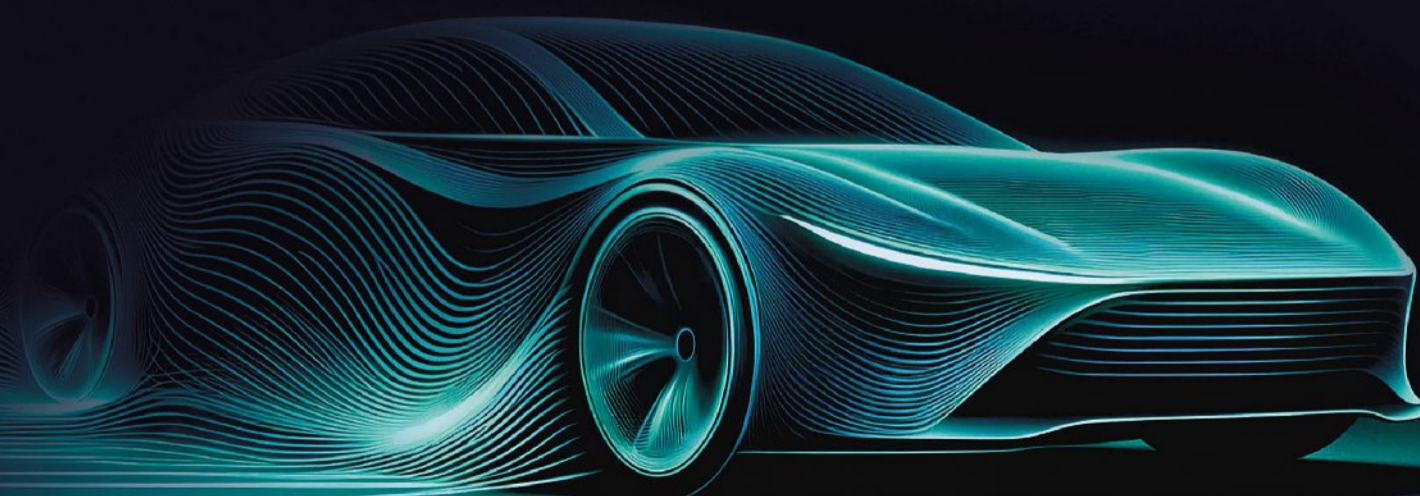
FORUM KARLÍN

EARLY BIRDS VSTUPENKY

PRÁVĚ V PRODEJI



forumelektromobilita.cz



HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

LEEF
TECHNOLOGIE