

V tomto čísle
se představují:

Allowance



Centrum výzkumu Řež s.r.o.
Research Centre Řež

DRFG
Investiční skupina

INSTITUT
PRO VEŘEJNOU
DISKUSI

AHK
Oblastní hospodářská
komora – ústřední úřad
obchodní a průmyslové
inspekce a příslušné úřady

LASVIT



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU

Ministerstvo životního prostředí



PRE

RENTAL.CZ
— pronájem —

RMT

TEPLÁRNA
Šternberk, dodávky DPH



NE-RS
2014

Platforma podnikatelů
pro zahraniční
rozvojovou spolupráci



Boj o podobu evropské energetiky po roce 2020 teprve začíná

S pomocí GE prorazil pániček ve strojírenství. A já abych měl nervy ze železa.

PODPOŘTE SVÉ PODNIKÁNÍ INVESTIČNÍM
ÚVĚREM S PODPOROU EU I VY.

KOMPLEXNÍ FINANČNÍ SLUŽBY PRO LEHKÝ PRŮMYSL

- Investiční úvěry bez zajištění s podporou fondů EU.
- Financování provozních potřeb.
- Zajištění rizik při obchodování se zahraničím.
- Možnost individuálních směnných kurzů.
- Dotační poradenství prostřednictvím služby EU Servis.
- Odborná znalost průmyslového sektoru díky mateřské společnosti General Electric, 8. největší společnosti světa.



GE Money
Bank

www.gemoney.cz | infolinka 224 444 555

Podle Vašich představ

MMR vykonává působnost stavebního úřadu k vydání územního rozhodnutí u staveb souvisejících s úložišti RAO a staveb náležejících k provozním celkům, jejichž součástí je jaderné zařízení,

řekla CzechIndustry Klára Dostálová, první náměstkyně ministryně pro místní rozvoj

Ministerstvo kromě dalšího zajišťuje výkon státní správy na úseku územního plánování, územního rozhodování a stavebního řádu. Můžete to více konkretizovat?

Ministerstvo pro místní rozvoj je v souladu se stavebním zákonem (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů) ústředním správním úřadem ve věcech územního plánování a stavebního řádu. Vykonává mj. státní dozor ve věcech územního plánování a stavebního řádu, pořizuje politiku územního rozvoje a k tomu potřebné územně plánovací podklady, vede evidenci územně plánovací činnosti, vede systém stavebně technické prevence, koordinuje vzájemnou součinnost obecných, speciálních, vojenských a jiných stavebních úřadů při výkonu státní správy, vykonává dozor nad činností autorizovaných inženýrů a projektantů.

Ministerstvo také vykonává působnost stavebního úřadu k vydání územního rozhodnutí u staveb, kterými jsou například stavby související s úložišti radioaktivních odpadů a staveb náležejících k provozním celkům, jejichž součástí je jaderné zařízení, a dále u staveb zařízení pro přenos elektřiny a přepravu plynu, pokud je územní řízení vedeno pro celou stavbu elektrického vedení nebo plynovodu, a také u staveb zařízení pro uskladňování plynu nebo výroby elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více.

Nástrojem k naplňování tohoto cíle je politika územního rozvoje. V současnosti probíhá její aktualizace. Vychází se přitom z usnesení vlády z minulého roku, která vzala na vědomí Zprávu o uplatňování PÚR ČR 2008. Které byly hlavní důvody pro její aktualizaci?

Jednou z našich priorit je úspěšně dokončit a předložit vládě návrh Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR. Ta je celostátním závazným nástrojem územního plánování, který mj. vymezuje plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a republikového významu a je důležitý pro jejich územní přípravu. Aktuálně je platná Politika územního rozvoje ČR 2008 (schválená usnesením vlády č. 929/2009).

Ministerstvo nyní pořizuje návrh Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR na základě usnesení vlády č. 596/2013, kterým vláda rozhodla o tomto kroku a vzala na vědomí Zprávu o uplatňování Politiky územního rozvoje ČR 2008. Spolu s tím stanovila věcné zadání pro řešení této aktualizace.

Hlavním důvodem pro pořízení Aktualizace č. 1 byla skutečnost, že od schválení dosud platné Politiky územního rozvoje ČR 2008 uběhlo již více než 5 let, a tudíž bylo nutné rea-



govat na nové skutečnosti vzniklé za tuto dobu jak v rámci územně plánovací činnosti, tak i v rámci činností ministerstev a jiných ústředních správních úřadů (zpracování nových resortních dokumentů, politik a koncepcí majících průběh do území, např. Strategie regionálního rozvoje ČR 2014-2020, Dopravní sektorové strategie), a v neposlední řadě byla potřeba reagovat také na nové přijaté dokumenty EU (např. Územní agenda EU 2020, revize evropské dopravní sítě TEN-T a evropská energetická síť TEN-E).

V čem jsou podstatné změny proti té předcházející?

Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o aktualizaci stávající politiky, nemění se zásadně koncepční zaměření tohoto dokumentu. Předmětem návrhu Aktualizace č. 1 jsou úpravy stávajících kapitol ve smyslu doplnění, případně zpřesnění, resp. vypuštění textů, a tomu odpovídající úpravy a doplnění příslušných schémat. Došlo k vypuštění některých záměrů dopravní a technické infrastruktury z důvodu, že již byly realizovány (např. plynovod Gazela), nebo proto, že jejich význam byl vyhodnocen pouze jako krajský, ni-

koliv celorepublikový, popřípadě od jejich zá- měru bylo upuštěno.

Nejvíce jsou aktualizací Politiky územního rozvoje ČR dotčeny kapitoly 5 a 6, týkající se rozvojových záměrů dopravní a technické infrastruktury. Důvodem těchto změn bylo zejména zohlednění výše zmíněné revize trans- evropské dopravní sítě TEN-T (např. zpřesnění koridorů pro vysokorychlostní tratě) a zohled- nění transevropské energetické sítě TEN-E, ve vazbě na posílení energetické bezpečnosti ČR.

V případě elektroenergetiky byla potřeba zkapacitnění některých stávajících záměrů, zejména ve vazbě na spolehlivost přenosové soustavy.

V rámci plynárenství se to týká koridorů pro plynovody STORK II a Moravia, které jsou sou- částí Severojižního plynárenského propojení nebo plochy pro zásobníky plynu v lokalitách Břeclav a Dambořice. Dále bylo potřeba reago- vat na snížení povodňových rizik (např. plocha pro vodní nádrž Nové Heřminovy včetně dal- ších nezbytných ploch a koridorů pro opatření ke snížení povodňových rizik v povodí řeky Opavy).

U řady rozvojových záměrů dopravní a technické infrastruktury došlo k jejich pře-

hodnocení a některé z nich byly přesunuty do kapitoly 7 v podobě úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady a úkolů pro územní plánování (jedná se zejména o záměry na území pouze jednoho kraje).

V návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR byly zařazeny dále v kapitole 7 nové úkoly týkající se mj. vymezení lokalit vhodných pro využití obnovitelných zdrojů energie, jsou definovány lokality vhodné pro umístění přečerpávacích vodních elektráren, z důvodu zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu elektrizační soustavy ČR a dále je zde i úkol, týkající se mj. těžby uranu v oblasti jižně od Příbramě.

V případě rozvojových oblastí a rozvojových os bylo zavedeno rozlišení na tzv. metropolitní rozvojové oblasti (Praha, Ostrava a Brno) a ostatní rozvojové oblasti republikového významu a byla doplněna nová rozvojová osa Praha – Jihlava; došlo ke zpřesnění vymezení všech rozvojových oblastí v souladu se Strategií regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020. U specifických oblastí bylo navrženo rozšíření stávající specifické oblasti Krušné hory o jihozápadní část na území Karlovarského kraje.

Co vše zahrnuje pojem udržitelný rozvoj území?

Tento pojem je hlavním principem stavebního zákona a je vyjádřen mj. v cílech a úkolech územního plánování. Cílem územního plánování je kromě dalšího vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společnosti obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích [§ 18 (odst. 1) stavebního zákona]. Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území. Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast [§ 19 (odst. 2) stavebního zákona].

Velkým problémem v oblasti dopravy a technické infrastruktury je povolení řízení, které trvá mnoho let. Lze očekávat, že nová PÚR ČR částečně přispěje k snadnějšímu a rychlejšímu procesu schvalování, než tomu bylo doposud?

Již současný stavební zákon umožňuje vydat příslušné rozhodnutí podle platné Politiky územního rozvoje ČR a to dokonce i tam, kde zásady územního rozvoje zatím nejsou vydány (týká se pouze Jihomoravského kraje, tyto zásady byly zrušeny ze strany soudu). Krajský úřad Jihomoravského kraje však v současné době pořízuje nové Zásady územního rozvoje a ještě v tomto roce má dojít k zahájení jejich projednání. Tím bude pro investory snazší žádat příslušné rozhodnutí.

Pro investory je rovněž důležitá zpráva, že řada zásad územního rozvoje a v nich v tuto chvíli vymezené plochy a koridory pro dopravní a technickou infrastrukturu již nelze nebo v nejbližší době nebude možné soudy přezkoumávat a následně rušit. Situace je jiná pouze v Praze a ve Středočeském kraji. V Praze

jsou některé vymezené plochy a koridory stále přezkoumatelné soudem, úplná jistota chybí. Ve Středočeském kraji jsou sice koridory vymezeny, ale některé úseky koridorů dopravní infrastruktury byly soudy zrušeny. V současné době Krajský úřad Středočeského kraje pořízuje dílčí aktualizaci zásad územního rozvoje Středočeského kraje, která má toto napravit.

Podle zjištění Ministerstva pro místní rozvoj jsou podávány žádosti o povolení řízení, která obsahují zásadní nedostatky, řízení jsou pak přerušována a podklady jsou pak znovu požadovány. Velkým problémem je, že někteří projektanti zjistí až v závěru jejich prací, že jejich projekt není v souladu s územním plánovací dokumentací. To jsou hlavní příčiny ze strany projektantů. Z hlediska legislativních je nyní připravována novela stavebního zákona, jejímž hlavním principem by mělo být „jedno rozhodnutí ve věci“ a také by mělo dojít ke zkrácení lhůt. Tato novela stavebního zákona by měla být účinná v průběhu roku 2016.

V brzké době by měla vláda schválit aktualizovanou Státní energetickou koncepci České republiky, připravuje se koncepce surovinové politiky a v roce 2012 byla schválena Státní politika životního prostředí České republiky 2012 – 2020. Budou tyto dokumenty obsaženy v PÚR ČR?

Ministerstva zodpovědná za tyto koncepce připomínkovala návrh Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR a to i z hlediska dopadů do využití území. Jejich požadavky bude Aktualizace č. 1 respektovat.

Takže, kdy můžeme očekávat její definitivní podobu?

Předložení Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR vládě lze reálně očekávat v prvním čtvrtletí roku 2015. Předpokládáme, že vláda bude projednávat materiál neprodleně poté, co jí bude materiál předložen.

Následně budou její závěry zahrnuty do územního plánování příslušných krajů. V jakém, časovém horizontu by se tak mělo stát?

Aktualizace bude poté, co bude schválena vládou, promítnuta do zásad územního rozvoje jednotlivých krajů (respektive do jejich aktualizací). Toto lze očekávat v horizontu cca 1,5 roku od schválení Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR vládou.

Ráda bych v této věci upozornila na skutečnost, že v okamžiku, kdy bude schválena aktualizace PÚR ČR, platí pro navazující územní plánovací činnost krajů a obcí včetně pro územní rozhodování to, co bude vyplývat z platné Politiky ve znění Aktualizace č. 1 a to bez ohledu, zda jsou tyto změny do navazující územní plánovací dokumentace krajů a obcí promítnuty.

V dubnu byla podepsána Společné strategie územního rozvoje států V4+2. V čem je podle Vás hlavní význam tohoto dokumentu?

Hlavní význam této Společné strategie je v tom, že zúčastněné země (tj. státy v rámci Visegrádské skupiny a dále Rumunska a Bulharska) mohou lépe koordinovat zejména národní dokumenty územního rozvoje, mj. rozvojové záměry v oblasti dopravní a technické infrastruktury a dále přispět k společnému řešení problémů územního rozvoje.

Smyslem této spolupráce, která trvá již od roku 2008, je také výměna informací a posílení spolupráce v oblasti územního rozvoje, která je přínosem nejen pro zúčastněné země, ale i pro ostatní země EU.

Cílem této Společné strategie je rovněž podpora územní soudržnosti a implementace, tzv. Územní agenda EU 2020, která mj. obsahuje výzvy a priority, které lze účelně řešit společným úsilím více zemí. Společná strategie je rovněž podkladem pro další spolupráci v příhraničních oblastech.

V neposlední řadě tato Společná strategie poskytuje státům V4+2 argumenty a podporu při diskusích na úrovni EU v oblasti politiky územního rozvoje, politiky soudržnosti a dopravní a energetické politiky.

Strategie, jak jste uvedla, formuluje řadu problémů a definuje možnosti jejich řešení v šesti oblastech. Mohla byste je charakterizovat ve třech z nich, tedy v dopravě, technické infrastruktury a v environmentální sféře?

Území států V4+2 ve srovnání s ostatními zeměmi EU zřetelně trpí nedostatkem kapacitní dopravní infrastruktury a v důsledku toho zhoršenou dostupností. Hlavní úkoly v dopravní infrastruktury je tedy snižování rozdílů v kvantitě a kvalitě vybavení dopravní infrastrukturou vůči původním zemím EU a nově také se zřetelem na větší akcent na budování infrastruktury šetrnější k životnímu prostředí. Je zapotřebí nejen zlepšit propojení dopravní infrastrukturou ve směru sever - jih v rámci států V4+2. Stejně tak významné je kapacitní propojení ve směru východ - západ, umožňující rozvoj vazeb EU s okolními zeměmi.

V oblasti technické infrastruktury bylo navrženo, aby zúčastněné strany řešily společně problémy s nestabilitou přenosové sítě, způsobené nekontinuální činností obnovitelných zdrojů elektřiny v návaznosti na ostatní evropské státy. Dále je pro státy V4+2 důležitá i otázka energetické bezpečnosti a posílení diverzifikace zásobování plynem a ropou a zajištění tak spolehlivosti dodávek těchto významných zdrojů energie.

Pro zlepšení dopravních sítí a zabezpečení energetické bezpečnosti států V4+2 je mimo jiné nutné v národních dokumentech územního rozvoje nyní vycházet zejména ze základních úkolů mj. z revize transevropské dopravní sítě TEN-T a z transevropské energetické sítě TEN-E.

Území států V4+2 je z hlediska přírodních a environmentálních podmínek velmi rozmanité. Hlavní přírodní potenciály a současné bariéry územního rozvoje zemí V4+2 tvoří pohory Karpat a řeka Dunaj. Ve vazbě zejména na plánování a rozvoj dopravní a technické infrastruktury jsou kromě morfologických podmínek důležitá a limitní chráněná území se zvláštním postavením území soustavy NATURA 2000.

Jak tuto strategii konkrétně využijeme v podmínkách České republiky?

Poznatky shrnuté v dokumentu byly využity zejména při zpracování návrhu aktualizace Politiky územního rozvoje ČR. Předpokládá se rovněž využití výsledků z této Společné strategie v rámci národních dopravních a energetických politik nebo v rámci zpracování např. přeshraničních územních studií. ■

Prioritou společnosti je vstup na nové trhy v Asii – projekty v Indii a Číně,

řekl CzechIndustry David Dostál, předseda představenstva a generální ředitel PAPCEL Litovel

PAPCEL Litovel patří mezi přední firmy v oboru nejen v Evropě, ale i ve světě. Její historie se začala psát před více než 60 lety. Řekněte nám o ní více.

Litovelský PAPCEL byl založen v roce 1950, o pět let později přejmenován na národní podnik PAPCEL-strojírny. Od roku 1989 funguje jako soukromá česká společnost, zaměřující se především na výrobu a dodávky zařízení pro papírenský průmysl. Ve svém oboru působí již více než 60 let. Výrobní program společnosti tvoří především stroje a zařízení pro papírenský a navazující průmysl. Vyrábíme a dodáváme kompletní papírenské linky pro papíry v gramážích od 40 – 700 g/m². V roce 2012 společnost PAPCEL odkoupila technologické know-how španělské firmy Gorostidi (jeden z historicky největších výrobců papírenských strojů v Evropě), čímž rozšířila svoje výrobní portfolio, a je nyní schopna dodat papírenskou technologii s šíří síťového stolu až do 8 metrů a rychlostí papírenské linky do 1200 m/min.

Do skupiny firem, spolupracujících s litovelským PAPCElem, dnes patří také bývalá společnost IFM Olšany, Erma Elan Engineering, Praha. Akvizicí s IFM rozšířil PAPCEL v roce 2011 svoje výrobní portfolio o stanice pro přípravu a dávkování škrobu a jiných pomocných papírenských prostředků. S pražskou projektovou organizací (Erma Elan) dnes standardně spolupracujeme v rámci řízení svých investičních projektů. Jedná se zejména o spolupráci v oblasti zpracování projektové dokumentace pro výstavbu a zhotovení strojních projektů. PAPCEL dnes svoje výrobky exportuje do řady zemí v Evropě i mimo ní. Více než 90 % produkce je určeno na export. Mezi hlavní odběratelské trhy patří Ruská federace, Bělorusko, Turecko a Egypt. Svoje reference má společnost také v Latinské Americe a Asii. Obchodní aktivity jsou řízeny z mateřské společnosti v Litovli. Již více než 10 let však působí v Ruské federaci dceřiná pobočka PAPCEL Sankt Petěrburg, která se zabývá přímým prodejem v Rusku, prodejem náhradních dílů a servisem. V roce 2013 společnost PAPCEL založila také novou společnost v Indii, PAPCEL Technology Ltd., Indie, od čehož si slibuje rozšíření svých aktivit do oblasti jihovýchodní Asie.

15. října 2014 se součástí skupiny firem PAPCEL, Česká republika stala francouzská společnost ABK Groupe, Tullins. Akvizice společnosti ABK Machinery byla provedena prostřednictvím nově vzniklé firmy ABK Groupe, ve které společnost PAPCEL, Litovel vlastní 51% podíl. Společnost "ABK GROUPE" sídlí ve francouzském Tullins. Prezidentem a předsedou představenstva je od října 2014 jmenován pan David Do-



Ing. David Dostál, předseda představenstva a generální ředitel PAPCEL Litovel

stál a na pozici viceprezidenta a generálního ředitele je pan Emmanuel Allibe.

Ovládnutím společnosti ABK vzniká velmi silná skupina s obratem více než 80 milionů euro. Na realizaci zakázek se podílí více než 400 zaměstnanců.

Co vše zahrnuje dnes výrobní program společnosti?

PAPCEL je strojně technologickou obchodně-inženýrskou firmou. Svým zákazníkům dodává kompletní papírenské linky, které jsou určeny pro výrobu papírů typu fluting, liner (jedná se o papíry pro výrobu vlnitých lepenek), dále pak linky na výrobu dekorativních papírů, ceninových papírů, psacích papírů, tissue papírů, apod. Za poslední tři roky dominují ve struktuře naší zakázkové náplně investiční akce, kdy zákazníci hledají a poptávají kompletní papírenské linky, které často staví na zelené louce a hledají investora nebo dodavatele, jenž jim bude schopen příslušnou linku nabídnout, instalovat, případně jim zajistí kompletní výstavbu papírenského závodu. PAPCEL se tak zaměřuje nejen na dodávky kusových strojů pro linky papírenských strojů nebo přípravnou látku (jedná se například o nátoky, síťové stoly, lisové válce, lisy obecně, navíječe, převíječky, sekačky papíru, dopravníkové systémy, nebo stroje pro přípravu látky jako jsou rozvlákňovače, separátory, třídíče, mléčící stroje, čerpadla, zahušťovače, apod.), ale především na dodávky investičních celků na klíč, kdy je předmětem dodávky kompletní linka, včetně dodávky inženýrských služeb, spočívajících v zajištění montáže, kontroly

montáže, uvedení do provozu a provedení garančních zkoušek.

V mnoha případech zákazníci pro svoje projekty hledají variantu ne tak náročnou na počáteční investici, proto požadují vyhledání a přemístění vhodné second-hand papírenské linky, a následné provedení její rekonstrukce na požadovaný výkon nebo vyráběnou produkci. Právě segment second-hand papírenských zařízení je také jedním z těch, které společnost v současné době rozšiřuje. Máme vlastní prodejní skupinu SH, která se zaměřuje na vyhledávání odstavených papírenských linek, jejich odkup a následné přeprodání konečným zákazníkům. V současné době, kdy je hlavním prodejním motivem zákazníků cena, se jedná o velmi rozvíjející se oblast naší činnosti. Většina investičních akcí, které nyní realizujeme, jsou založeny na kombinaci dodávky kompletní s/h papírenské linky a její dokompletaci o nové strojní zařízení, a následné uvedení do provozu.

Svým zákazníkům jsme schopni nabídnout kompletní finanční služby, spočívající v zabezpečení financování těchto projektů, spočívající v zajištění exportního úvěru nebo akreditivu u české nebo domácí banky. Řada z nich těchto služeb využívá, a proto je většina našich projektů financována prostřednictvím exportních úvěrů. Tyto investiční akce jsou tak rozsáhlé, že je jejich součástí ve většině případů také výstavba hal a budov, ve kterých jsou dané papírenské linky instalovány. PAPCEL zajišťuje také veškeré práce související s touto investiční výstavbou. Díky akvizicím, například se zmiňovanou společností IFM Olšany, nyní dodáváme kompletní portfolio výrobků. Jedná se o zařízení pro dávkování různých papírenských prostředků, díky kterým zákazník dosahuje větší kvality výroby při menších provozních nákladech.

To je naše hlavní konkurenční výhoda – tedy schopnost firmy nabídnout a prodat nejen strojní zařízení, ale nabídnout také kompletní balíček inženýrských služeb, včetně zajištění financování daného projektu českými bankami. V roce 2012 jsme, jak jsem již uvedl, odkoupili strojní technologii Gorostidi, čímž jsme také rozšířili naše výrobní portfolio o moderní papírenskou technologii jako je shoe press, horní formery, apod. Jedná se o moderní technologie, díky kterým zlepšujeme naše služby zákazníkům.

Ve kterých zemích se můžeme setkat s vašimi výrobky?

Do roku 1992 PAPCEL svoje výrobky prodával téměř výhradně v České a Slovenské republice. Svoje první reference v zahraničí získal až po roce 1998, kdy byly realizovány první dodávky do Ruské federace. V té době šlo o malé investiční akce,

ale například v roce 2001 jsme již instalovali svoji první kompletní linku na přípravu látky. V devadesátých letech jsme byli mezi zákazníky známí spíše jako dodavatelé strojů pro přípravu látky. To se však změnilo s nástupem roku 2000. V té době PAPCEL pracoval intenzivně na rozšíření svojí distribuční sítě. Zahájili jsme spolupráci s řadou obchodních zástupců v Evropě, následně také v Latinské Americe, Africe a Asii. V té době byla také založena již zmíněná dceřiná pobočka v Sankt Petěrburgu. Od roku 2005 máme svoje reference rovněž ve Francii, Belgii, Polsku, Bělorusku, Pobaltí, Turecku, Kazachstánu, Uzbekistánu a na Ukrajině. Po roce 2012 jsme začali exportovat do Egypta, Latinské Ameriky, apod. Snažíme se svoji činnost více globalizovat. Evropský papírenský průmysl zaznamenává stále mírný pokles, proto usilujeme o vstup na nové trhy v Asii a Latinské Americe. V současné době se zaměřujeme na zlepšení a posílení svých obchodních aktivit v Indii a jihovýchodní Asii. Zajímavá je také oblast severní Afriky, Jihoafrická republika, a region střední Ameriky.

V listopadu 2012 jste podepsali dosud největší smlouvu v historii společnosti na výstavbu nového papírenského závodu v Bělorusku. Co vše zahrnuje tato zakázka?

Jedná se o dosud největší smlouvu v historii společnosti v celkovém finančním objemu 69 milionů euro s papírenským závodem „Zavod Gazetnoj Bumagi“,

Šklov, Bělorusko na výstavbu nového papírenského závodu na výrobu papíru pro dekorativní obkladové materiály s roční kapacitou 30 000 tun. Investiční projekt je financován prostřednictvím vývozního odběratelského úvěru poskytnutého konsorciem bank Komerční banka, Praha, Commerzbank Aktiengesellschaft, pobočka Praha a Belarusbank, Minsk, Bělorusko. Je pojištěn Exportní garanční a pojišťovací společností. Pojišťovací smlouva byla podepsána v dubnu 2014. Kontrolní činnost projektu je prováděna renomovanou firmou Bureau Veritas, nominovanou pro projekt přímo pojišťovací společností EGAP.

PAPCEL je generálním dodavatelem závodu na klíč, který bude umístěn na pozemku stávajícího závodu takřka již na zelené louce. Bude zde vyráběn dekorativní papír sortimentu 60-110 g/m² s roční kapacitou 30 000 tun. Konstrukční rychlost stroje je 1000 m/min. Dekorativní papír je určen pro potah dřevovláknitých desek - laminátů na výrobu nábytku. Vybudováním nové kapacity výroby papíru dojde ke zvýšení rentability stávající výroby, která je 40 000 tun novínového papíru ročně. Vytvoří se nová pracovní místa. Ukončení expedice strojního zařízení je plánováno na konec května 2015, v červenci po ukončení montáže se počítá se zahájením individuálních zkoušek, zprovoznění linky pak v prosinci 2015. Ve druhé polovině roku 2016 proběhnou garanční zkoušky.

Tento kontrakt se stal základem zakázkové náplně PAPCELu pro další tři roky od jeho podpisu. Předmětem dodávky je výstavba nové haly 240 x 36 m zahrnující i dva mostové jeřáby. Dále je to kompletní technologie přípravy látky, včetně chemizace, papírenský stroj se vším příslušenstvím, převýječka, balicí linka, veškerá manipulační technika, bruska válců, vibrační diagnostika ložisek. Pro kontrolu kvality výroby bude dodáno úplné vybavení laboratoře. Součástí dodávky je rovněž nová kotelná o výkonu 15 tun páry za hodinu se systémem roštového spalování biomasy včetně samostatné budovy, doplnění stávající čistírny odpadních vod, řešení přístupových komunikací, železniční vlečky a ozelenění okolí nové stavby.

Být na špičce technického pokroku znamená vkládat nemalé finanční prostředky do výzkumu a vývoje. Realizujete ho vlastními silami nebo ve spolupráci s dalšími subjekty a ve kterých oblastech?

V rámci firmy působí vlastní vývojové týmy, zaměřují se na výzkum a vývoj v rámci přípravy látky nebo papírenských strojů. Na některých projektech tyto týmy spolupracují s odbornými vysokými školami, jedná se především o různé typy výpočtů a simulací technologických parametrů strojů. V tomto roce PAPCEL díky fúzi francouzského konkurenta ABK spojil síly v oblasti technického vývoje s francouzskými kolegy a získal tak přístup k sofistikovanému know-how. V rámci areálu



firmy je umístěná firemní zkušebna, kde probíhají nejrůznější typy zkoušek zařízení. Odběry vzorků, nebo měření výkonu a jiných garantovaných parametrů strojního zařízení jsou ve velké většině prováděna přímo na místě v provozu zákazníka speciálními pracovními postupy. Plánem společnosti je postavit vlastní výzkumné centrum, které se zaměří na sběr, testování a vyhodnocování nasbíraných dat. Na tento projekt společnost žádala o dotaci z fondů EU.

Jaké jsou v současnosti hlavní trendy v oblasti papírenských technologií?

Většina zákazníků klade důraz na komplexnost technologického řešení linky a papírenského stroje. Zvětšuje se jak rychlost strojů, tak jejich výkon, tedy celková produkce vyráběného papíru. Pozornost se soustředí na kvalitu vyráběného papíru, řada firem se rozhoduje o využití speciálních dávkovacích zařízení například škrobů nebo jiných chemikálií, díky kterým se ve výsledku zvyšují jak mechanické, tak technologické vlastnosti papíru. Papírny vyžadují řešení, které nebude příliš energeticky náročné, a bude snadné pro obsluhu a údržbu. Stále častější jsou požadavky na plně automatizované linky, nevyžadující vysoké nároky na obsluhu zařízení. Prioritou zůstává výborná provozuschopnost s nízkými energetickými náklady a dobrá návratnost investice.

V čem je hlavní konkurenční výhoda výrobců nesoucích označení PAPCEL?

Skupina firem PAPCEL dnes nabízí svým stávajícím a budoucím zákazníkům komplexní řešení v oblasti přípravy látky, konstantních částí, papírenských strojů pro všechny sortimenty do 8 metrů, linky přípravy a dávkování chemikálií, sušení a natírání. Je jedním z mála kvalifikovaných dodavatelů schopných realizovat EPC kontrakty (dodávky na klíč), a to díky vlastním projekčním kapacitám a vysoké úrovni dodávané automatizace.

Technické obory dnes nejsou mezi mladými lidmi příliš populární. Daří se vám mít dostatek kvalifikovaných odborníků?

Tento problém se snažíme řešit nábo-rem specialistů ze zahraničí a akvizicemi. Mnoho zahraničních konkurentů v poslední době zaznamenalo finanční problémy, některé firmy byly nuceny snižovat nebo dokonce zcela uzavřít některé ze svých poboček v zahraničí. V rámci České republiky je možnost studia omezená. Fakulta chemicko-technologická Univerzity Pardubice nabízí obor zaměřený pouze na papírenský průmysl, počet studentů je však nedostačující. Proto jsme zvolili cestu nábory a spolupráce s kolegy v dalších zemích. Důvodem je také fakt, že řada oborů je natolik specializovaných, že nejsou předmětem studia, a získání zkušeností vyžaduje několikaleté působení přímo v papírenském závodě.

Z referencí vyplývá, že jste převážně exportní společností. Export si zajišťujete sami nebo využíváte i služeb státu?

Od roku 2005 nabízí společnost PAPCEL svým zákazníkům možnost profinancování investic a to ve spolupráci s českými bankami, především Českou exportní bankou, jak to ostatně vyplývá ze zakázky do Běloruska. Jedná se o formu exportního financování s podporou státu za výhodnějších podmínek, než mohou nabídnout banky v zemích našich zákazníků. V mnoha případech je projekt pojištěn českou pojišťovací agenturou EGAP. Díky tomu mohl PAPCEL přejít z menších dodávek zařízení a rekonstrukcí k dodávkám celých papírenských strojů a v poslední době k tomu přidat i dodávky stavebních prací. Podpora státu umožnila společnosti vystupovat v roli generálního dodavatele kompletní papírny.

Podpora exportu je dnes součástí nejen MPO, ale i diplomacie. Zpracovává se nová exportní strategie. Na co by se měla především zaměřit, aby byla přínosná pro exportéry nebo firmy, které se rozhodly vyvážet?

V rámci strategie je třeba provést analýzu cílových trhů z pohledu nákladů práce, cen surovin a energie, cla, daní, logistiky a v neposlední řadě směnných kurzů. Výsledky musí být použity pro vytvoření SWOT analýzy, definování strate-

gie a konkrétního akčního plánu. Česká republika musí zůstat flexibilní a udržet si možnost ovlivňovat sama fiskální a monetární politiku. Významným nástrojem podpory exportu je exportní financování prostřednictvím EGAP a ČEB. V současné době jako exportéři jednáme s oběma institucemi o rozšíření podpory nových produktů a zrychlení procesů. České společnosti musí více využívat fúzí a akvizic k získání nových trhů, případně „know-how“.

Často diskutovanou otázkou je podnikatelské prostředí v ČR. V čem jsou jeho silné stránky a naopak, co je třeba změnit?

Výhodou je možnost čerpání nejrůznějších typů dotací. V mnoha případech je přístup firem k podpoře omezen jejich velikostí, bylo by vhodné rozšířit balíček některých programů, které jsou směřovány pouze na malé a střední podniky také na firmy s vyšším počtem zaměstnanců. Z pohledu naší činnosti považujeme za důležité především možnosti čerpání úvěrových limitů a exportního financování. Důležitá je také podpora zaměstnanosti a pomoc ze strany státu při zaměstnávání studentů, mladých lidí ukončujících studium, apod. Silnou stránkou ČR jsou nízké náklady práce. Naopak problémem je rostoucí korupce ve státní správě.

Historie společnosti dokazuje, že pro akciovou společnost PAPCEL Litovel je rozvoj charakteristickým rysem. Zajímalo by nás v této souvislosti, kde vidíte největší potenciál pro další růst firmy?

V období 2015-2018 skupina PAPCEL plánuje pokračovat v akvizicích a s ohledem na rostoucí poptávku zvýšit svoji výrobní kapacitu minimálně o 20 %. Prioritou společnosti je vstup na nové trhy v Asii – nové projekty v Indii a Číně. V letošním roce jsme díky akvizicím rozšířili jak výrobní, tak tržní portfolio, chceme zákazníkům nabídnout kompletní technologické řešení a nabízet technologie pro široký sortiment papírů. Zaměříme se na nabídku technologií pro výrobu tissue papírů, na rozvoj distribuční sítě a výrobu větších a produktivnějších strojů. ■



**Asociace Energetických Manažerů vás co nejsrdečněji zve na
XIX. Jarní konferenci
na téma**

Evropská unie – sny a realita

**ve dnech 24. a 25. února 2015
do hotelu Olympik v Praze**

Máte kontrolu nad vaším IT specialistou? Jak efektivně jste schopni reagovat na počítačové hrozby, či příchod kybernetického zákona?

Kybernetická bezpečnost je stále důležitější a aktuálnější téma, které je potřeba vnést do povědomí každého z nás. Důležitost kybernetické bezpečnosti a nutnost jeho legislativní úpravy potvrzuje příchod kybernetického zákona, který bude účinný od ledna 2015. Téměř každá organizace v dnešním moderním světě používá ICT technologie pro chod svého podnikání a počítačová síť tvoří páteř každé organizace.

Odpovědný pracovník, ať už IT manažer, ředitel IT, správce/administrátor, tedy řídicí pracovník IT oddělení by měl zajistit bezproblémový

chod ICT v podniku. Jeho know-how hraje klíčovou roli pro celou organizaci, protože ví, jakým způsobem je ICT řízeno, nastavuje bezpečnostní politiku, plánuje

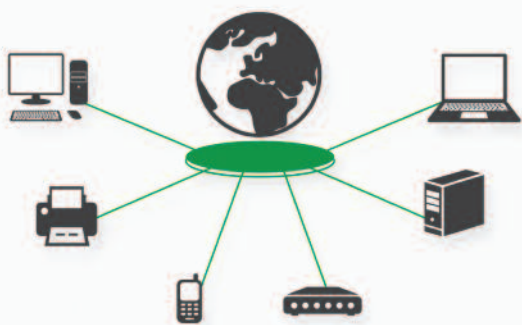
investice a provádí údržbu systémů, aplikací atd. Do jaké míry je jeho práce efektivní, lze jen těžko posoudit. ICT infrastruktura je velmi komplexní a její využití a vytížení je velice důležitým aspektem. Pokud je ICT v podniku dobře zabezpečeno, funguje a je využito optimálním způsobem, nedochází k plýtvání finančními zdroji a investice jsou podloženy plánovány.

I v případě, že vše funguje, je důležité položit si otázku: „Nevyhazujeme své peníze za komponenty a aplikace, které nepotřebujeme?“ Každý vedoucí pracovník organizace by měl mít přehled, co je pro jeho podnik dobré a užitečné.

Jak rozumět tomu, co se v síti děje, jak ICT systém v podniku vypadá, z čeho se skládá a jaké jsou jednotlivé prvky zabezpečení dnešních sítí, objasňuje vzdělávací modul Kybernetická bezpečnost, určený manažerům, ředitelům či jednatelům různých velikých organizací, kteří nejsou ICT odborníci. Vzdělávací modul Kybernetická bezpečnost je financován jako projekt v rámci 5. výzvy z prostředků ESF a státního rozpočtu ČR pod registračním číslem CZ.1.07/3.2.04/05.0014. Toto školení je určeno především manažerům na výkonných pozicích, tedy finančním a provozním ředitelům, kteří přicházejí s problematikou chodu počítačových sítí denně do styku, a navíc se jedná o osoby, které schvalují investiční záměry firmy.

Školení je sestaveno předními odborníky v oblasti kybernetické bezpečnosti sdruženými v rámci Network Security Monitoring Clusteru a odráží současné požadavky na zabezpečení sítí včetně reflexe zákona o kybernetické bezpečnosti. Absolvování tohoto vzdělávacího kurzu pomůže účastníkům lépe se orientovat v jednotlivých nástrojích a technologiích, budou umět vyhodnotit kritická místa v organizaci, sestavit investiční plán pro nákup IT řešení a zavést opatření vedoucí k dlouhodobě udržitelné bezpečné síti. Vzdělávací modul Kybernetická bezpečnost pomůže vytvořit uzavřené bezpečnostní prostředí pro správně fungující systém. ■

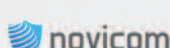
Neplýtvajte penězi za komponenty a software, který nepotřebujete, a získejte přehled, co je pro bezpečnost Vašeho systému opravdu přínosné!



- » Komplexní řešení bezpečnosti
- » Řízení přístupu v rámci sítě
- » Monitorování sítí
- » Správa aplikací
- » Kybernetický zákon
- » Internetové nástroje v podnikání a jejich bezpečnost



Staňte se důstojným komunikačním partnerem svému IT oddělení a naučte se pokládat správné otázky.



INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

Potřebujete spolehlivě řešit výpadky elektrické energie? Volejte RENTAL.CZ!

Svou závislost na elektřině si začneme většinou uvědomovat až tehdy, kdy se nám jí nedostává. Postihne-li výpadek elektrické energie průmyslový podnik, výrobní provoz nebo nemocnici, nastává velký problém.



Pro provozy závislé na dodávce elektrické energie to může znamenat značnou ekonomickou ztrátu, nebo dokonce katastrofu. Ať je tedy odstávka plánovaná, nebo nečekaná, je třeba ji řešit.

Jedním z lídrů působících na českém trhu v oblasti zajištění dodávek elektrické energie v případě výpadku distribuční sítě je společnost RENTAL.CZ. Prostřednictvím své půjčovny elektrocentrál a dieselagregátů nabízí velmi elegantní řešení, jak těmto nepříjemnostem předejít nebo je, v případě, že nastanou, vyřešit. Dieselagregát nebo elektrocentrála je zařízení, které se skládá ze zážehového nebo vznětového motoru a generátoru či alternátoru, a slouží k výrobě elektrické energie. Zjednodušeně řečeno je tedy záložní energie uložena v palivu, což je většinou motorová nafta. Díky jednoduché údržbě a možnosti doplňování paliva za provozu, je dieselagregát velmi spolehlivý a praktické zařízení. Moderní, elektronicky řízené dieselagregáty umožňují také plnit stále přísnější emisní limity, a to při velmi rozumné míře spotřeby paliva. Tyto elektrocentrály jsou vybaveny řídicími systémy a v případě výpadku energie se podle požadavků zákazníka spouštějí manuálně nebo automaticky, popřípadě pomocí dálkově ovládaného startu. Vše s možností dálkového dohledu. Společnost RENTAL.CZ disponuje pouze 30 elektrocentrálymi od 30 kVA do 900 kVA.

Dieselagregáty nacházejí uplatnění jako špičkové záložní zdroje, ale také jako zařízení určené k tomu, aby zajistilo nepřetržitou dodávku elektrické energie. Vedle stacionární verze pro dlouhodobější umístění existuje také mobilní varianta. Ta samozřejmě umožňuje nasazení agregátu i při mimořádných událostech. Zvláště v těchto případech jsou kladeny velké nároky nejen na dostatečný výkon, spolehlivost, mobilitu, ale i na jednoduchou a nenáročnou údržbu. Důležitá je také rychlost zprovoznění přímo na místě potřeby. Nejčastěji jde o odvětví jako např. průmyslová výroba

a stavebnictví, kde je třeba nasazení agregátu v případě operativního zvýšení počtu strojů nebo v případě poruchy nebo absence trafostanic nebo rozvodné sítě. Dalším častým využitím agregátů jsou sportovní a kulturní společenské akce. Nesmíme také zapomenout na mimořádné události, jako jsou živelné pohromy, např. sněhové kalamity, povodně apod.

Ve většině uvedených příkladů jde spíše o občasné využití agregátů a bylo by pro zákazníka neekonomické elektrocentrálu kupovat. Proto společnost RENTAL.CZ rozhodla poskytovat služby půjčovny diesel agregátů. V jejím portfoliu je 75 spolehlivých elektrocentrál a dieselagregátů ve výkonovém rozsahu od 15 do 1600 kVA (12-1280 kW). Společnost RENTAL.CZ je schopna na základě poptávky klienta navrhnout individuální řešení. Tato služba zahrnuje kompletní realizaci náhradní dodávky elektrické energie včetně zálohování, rozvodů, přejezdů (silničních chráničů), ale také tankovacích zařízení, nádrží atd. To vše formou zápůjčky.

Rental Guarantee

Je to speciální služba, smluvní garance dodávky potřebného zařízení klientovy do několika hodin. Nabízí možnost rezervace dieselagregátu v kterémkoli výjezdovém středisku RENTAL.CZ na území České republiky a Slovenska, a to se specifikací času dodávky od nahlášení výpadku elektrické energie. Na rozdíl od standardní objednávky je doba dodávky agregátu výrazně kratší, což vede k rychlému obnovení napájení. Cena této služby je zanedbatelná v porovnání s investicí do koupě, event. dlouhodobého pronájmu patřičného zařízení.

Rental Complete

Jde o dlouhodobý pronájem záložních systémů pro zajištění absolutní bezvýpadekosti, včetně kompletního servisu v případě

dlouhodobého řešení absence nebo nedostatku zdroje elektrické energie. Dlouhodobý pronájem je v těchto případech opět pro zákazníka daleko efektivnější a ekonomičtější alternativou než nákup vlastního zařízení. Navíc tato služba díky komplexnímu servisu vlastní personální zajištění. O vše, a to nejen při montáži a uvedení zařízení do chodu, ale i při jeho dlouhodobém provozu, se postarají odborníci společnosti RENTAL.CZ. Rozsah služeb, které budou poskytovány v rámci tohoto komplexního řešení, si samozřejmě může zvolit každý klient individuálně podle svých potřeb. Elektrocentrály a dieselagregáty půjčovny RENTAL.CZ jsou dodávány s odhlučněnou kapotáží a v kontejnerech vlastní výroby. Tyto kapotáže vyrábí i pro řadu jiných zákazníků.

Díky tomuto řešení je hluk zařízení eliminován natolik, že neobtěžuje ani v tak specifických provozech, jako jsou nemocnice, filmový průmysl, koncertní a společenské sály apod. Síť už dříve zmíněných výjezdových středisek RENTAL.CZ, byla koncipována s ohledem na co nejefektivnější pokrytí území České republiky. Střediska se nacházejí v Říčanech u Prahy (centrála), Liberci, Moravské Třebové, Brně a Kopřivnici. Toto rozmístění zaručuje v případě výpadku dodávky elektrické energie její obnovení co nejdříve od nahlášení problému. Všechna střediska jsou schopna řešit požadavky na alternativní napájení 24 hodin denně, a to pomocí non stop linky +420 725 811 811. ■

RENTAL.CZ
- Elektrocentrály - UPS -

Info@rental.cz
www.rental.cz
HOT LINE: +420 725 811 811

Instalací měření na výstupu jsme výrobní firmě ušetřili dva miliony korun ročně na vstupní surovině,

řekl CzechIndustry Aleš Sladký, managing director společnosti RMT s.r.o., Paskov

Pane řediteli, společnost RMT působí na českém trhu již 22 let. Přibližte nám prosím cestu, kterou prošla do své nynější podoby?

Firma prošla vcelku kontinuálním vývojem. Na začátku to byly montážní zakázky v oboru papírenského průmyslu. Firma totiž byla založena několika experty z papírenství. Záhy se přidaly dodávky zařízení. Nejprve pro papírenství a posléze se už rozšířilo portfolio produktů i služeb, vznikla vlastní projekce, skupina projekt manažerů atd. Mimo papírenství jsme uspěli v oblastech ČOV, chemie, farmacie, energetiky, teplárenství a pro jednoduchost skončím hutnictvím.

Co představuje dnes? Nabídku společnosti lze rozdělit, jak vyplývá z vašich www stránek, na dodávku měřících přístrojů a zařízení a služby. Můžete je specifikovat?

Dnes je akcentován více expertní přístup, proto zužujeme náš záběr. Jsme Siemens Solution Partnerem pro oblast



Ing. Aleš Sladký, managing director společnosti RMT s.r.o., Paskov

notě přes 1 mil. Kč byla u klienta kratší než 3 měsíce. V jiné výrobní firmě jsme instalací měření na výstupu ušetřili 2 mil. Kč ročně na vstupní surovině. A tak bych mohl pokračovat. Z toho důvodu si myslím, že by se o naše řešení měli zajímat především finanční ředitelé firem, ti to nejvíce ocení.

Na vašich www stránkách jsem se dále dočetl, že realizujete velice zajímavé vědecko-výzkumné projekty pro své zákazníky ve spolupráci s výzkumnými ústavy a vysokými školami v Ostravě a v Olomouci. Řekněte nám o nich něco více.

Projekty v oblasti výzkumu realizujeme ve spolupráci s Katedrou automatizační techniky a řízení, strojní fakulta, VŠB - Technická Univerzita Ostrava, Společnou laboratoří optiky Univerzity Palackého v Olomouci a Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR.

Projekty se týkají hlavně využití bezkontaktních optických metod měření různých fyzikálních veličin v průmyslu.

Jedním z hlavních projektů byl vývoj bezkontaktního měření profilu při válcování žhavých ocelových bežeškových trubek pomocí laserových skenerů, který vyústil v podání patentové přihlášky.

V současné době máme rozpracován projekt bezkontaktního měření clonek ve dně šachty jaderného reaktoru s využitím laserové technologie, která má pracovat pod vodou a navíc pod vlivem silného radioaktivního záření.

Pracujeme i na dalších projektech, spojení s univerzitami je pro nás velkým přínosem nejen při vývojové práci, ale také jako zdroje potenciálních nových odborníků.

Univerzitní odborníci jsou pro nás zdrojem znalostí hlavně v oblastech, kde komerční sféra téměř nezasahuje, to znamená propojení teorie a laboratorních experimentů s praktickými aplikacemi.

Toto propojení se ukazuje jako klíčové při realizaci našich výzkumných a vývojových záměrů.

Oblast vývoje a výzkumu je považována za klíčovou oblast pro budoucí rozvoj firmy, což samo o sobě znamená mít tým kvalifikovaných odborníků. Přitom zájem o technické obory u nás klesá. Daří se vám získat specialisty do VaV, ale i na další pozice?

Není to snadná věc. Zaměstnáváme i zince na pozici SW Developer a také ve vývoji. Důležité je, že naše potřeby vždy pokryjeme, máme šikovnou personálistku.

Máte zpracovanou politiku kvality a životního prostředí, na jaké hlavní směry se v ní zaměřujete?

oborů jsme jednou z inovativních společností s vlastním výzkumem a vývojem. Řešíme unikátní projekty v oblasti jednoúčelových strojů a zkušebních zařízení.

Mezi vaše zákazníky patří významné firmy, z jakých oblastí a které především?

O oborech jsem se již zmínil, pokud jde o firmy, tak za letošní rok bych jmenoval SIEMENS, ALSTOM, Lenzing Biocel Paskov, TEVA, Bukocel ale i Vítkovice nebo ze zahraničí GE Energy Products France. Další jsou na našem webu.

Zabezpečujete údržbu procesní instrumentace v Biocelu Paskov, což je odpovědná a náročná činnost. Co vše zahrnuje?

Činnosti pro Biocel Paskov dělíme na konzistomery, pozicionery, metrologii, inspekci a směnovou údržbu. U inspekční a směnové údržby se provádí inspekční profylaktická činnost analyzátorů kapalin, plynů a vázicích systémů u analyzátorů Siemens, Kappai, Braun & Lühbe a dalších. Znamená to trvalou přítomnost našich lidí v provozu, držení nonstop pohotovosti a určitého množství náhradních dílů.

Kdo šetří, má za tři, říká známé přísloví. Pomáháte firmám šetřit náklady. Jak konkrétně a s jakým výsledkem?

Naše řešení zjednodušeně řečeno přináší vždy lepší a přesnější měření a/nebo řízení procesů. Tím přímo šetříme zákazníkův nemalé peníze. Například návratnost před několika měsíci instalovaných procesních analyzátorů plynů v hod-

Procesní analýzy plynů. Naše analyzátor (procesní i emisní) najdete v řadě zemí (např. Pákistán, Alžírsko, Polsko,...). Další speciální oddělení se zabývá bezkontaktním měřením rozměrů a tvarů a to zejména plochých materiálů. Ovšem automatizace v papírenství zůstává stále silnou stránkou. Každoročně se podílíme na několika modernizačních akcích v tomto oboru. Mimo zmíněných „tradičních“



Ano máme. Zaměřujeme se na následující: dodávat zákazníkům služby v kvalitě, termínu a rozsahu v souladu s jeho požadavky, a tím uspokojovat jeho potřeby. Cílem je udržovat nulovou úroveň vad a reklamací jako výkonnostní standard. Máme dlouhodobou a systematickou péči o kvalitu a životní prostředí a zabezpečujeme funkčnost, efektivnost a neustálé zlepšování systémů řízení QMS/EMS a jejich vnitřních procesů. Stanovujeme environmentální cíle a cíle kvality a plníme požadavky legislativy platné pro oblast životního prostředí s důrazem na preventivní přístup k této problematice. Usilujeme o minimalizaci negativních dopadů vlastních činností a výrobků na složky životního prostředí, zejména efektivním hospodařením s energií a vstupními materiály.

V čem je podle Vás hlavní výhoda nabídky společnosti, již řídíte, ve srovnání s podobnými firmami?

Určitě v hluboké technické znalosti našich lidí a vlastním vývoji a výzkumu. Dále to jsou dlouhodobé zkušenosti v několika již zmíněných oborech. S oblibou na prezentacích říkám, že tam, kde ostatní končí, my začínáme. Jsme skutečně schopni řešit řadu okrajových aplikací, do kterých se naše konkurence nepouští.

Jaké máte plány do budoucna, jak by měla společnost podle Vás vypadat v době, kdy bude slavit „Kristovy narozeniny“, místo nynějších 22 jí bude už 33 let?

Zatím máme plány na roky 2015-2018. Cílem pro toto období je organický růst společnosti o 15 % ročně. V roce 2018 budeme mít 26. narozeniny a naším záměrem je mít stabilizovaný systém řízení, jehož základy jsme položili již dnes a který plynule překlene postupný odchod zakladatelů do důchodu. Jsou to totiž experti, kteří svoje znalosti musí předat dalším pracovníkům. V jednom případě jsme již daleko, je tady dlouhodobý souběh, v dalších nás to teprve čeká. Takže naše 33. narozeniny budou ovlivněny i tím, jak zvládneme určité přechodové stavy, což by ale pro firmu v oboru regulace a měření měl být řešitelný úkol. Žijeme v čase, kdy porevoluční zakladatelé mnoha firem předávají svůj majetek a zkušenosti následovníkům. A dobře tyhle procesy zvládnout, to je úkol pro manažery, je to nejen o strategii, ale hodně o koučování a péči o lidské vztahy. A to je můj hlavní úkol. ■

Jaderné ledoborce již slouží 55 let

V Murmanskú na severu Ruska a v celé Ruské federaci si v prosinci připomínají 55. výročí zahájení provozu prvního jaderného ledoborce světa.



Námořními jadernými technologiemi a budoucím rozvojem flotily jaderných ledoborců, které jako jediná na světě provozuje společnost Rosatomflot, se zde zabývali představitelé murmanské pobočky Ruské nukleární společnosti. Na jednání zaznělo, že společnost Rosatomflot v současnosti provozuje čtyři jaderné ledoborce, z nichž dva slouží pro udržování splavnosti řek a mělkých oblastí Obského zálivu. Tato plavidla však nestíhají naplnit poptávku po jejich službách, a proto představitelé Rosatomflotu očekávají zvýšení jejich počtu v souvislosti s projektem Yamal LNG a dalšími těžbařskými projekty. Druhým problémem, který byl zdůrazněn, je stárání současných jaderných ledoborců a jejich nutná náhrada modernějšími typy.

Zástupci Rosatomflotu se při jednání zaměřili také na jaderný ledoborec Artika třídy LK-60, který vzniká v petrohradských loděnicích Baltického závodu. Stavba dalších dvou lodí této třídy je již nasmlouvána

a začne v příštích letech. První ledoborec této třídy má být dodán provozovateli v roce 2017 a zbývající dva mají následovat v letech 2019 a 2020. Nové ledoborce se budou vyznačovat proměnlivým ponorem, který se bude měnit v závislosti na tom, zda bude plavidlo působit v mělkých vodách, nebo na volném moři. V budoucnu tak nahradí jak říční jaderné ledoborce, tak výkonné mořské typy.

Rosatomflot se také zabývá přípravami na obnovení provozu jaderné nákladní lodi Sevmorput, k čemuž by mělo dojít ještě před koncem letošního roku. Ta převážela od roku 1988 náklady po západní části Severní mořské cesty, ale od roku 2012 je odstavěna v Murmanském přístavu. Důvodem k ukončení jejího provozu byl pokles poptávky po kontejnerových lodích a rozvoj tankerů přepravujících ropu a LNG. Podle původního plánu měl být Sevmorput sešrotován, ale obnovení zájmu o Severní mořskou cestu přineslo i plány na pokračování jeho provozu. ■



RMT

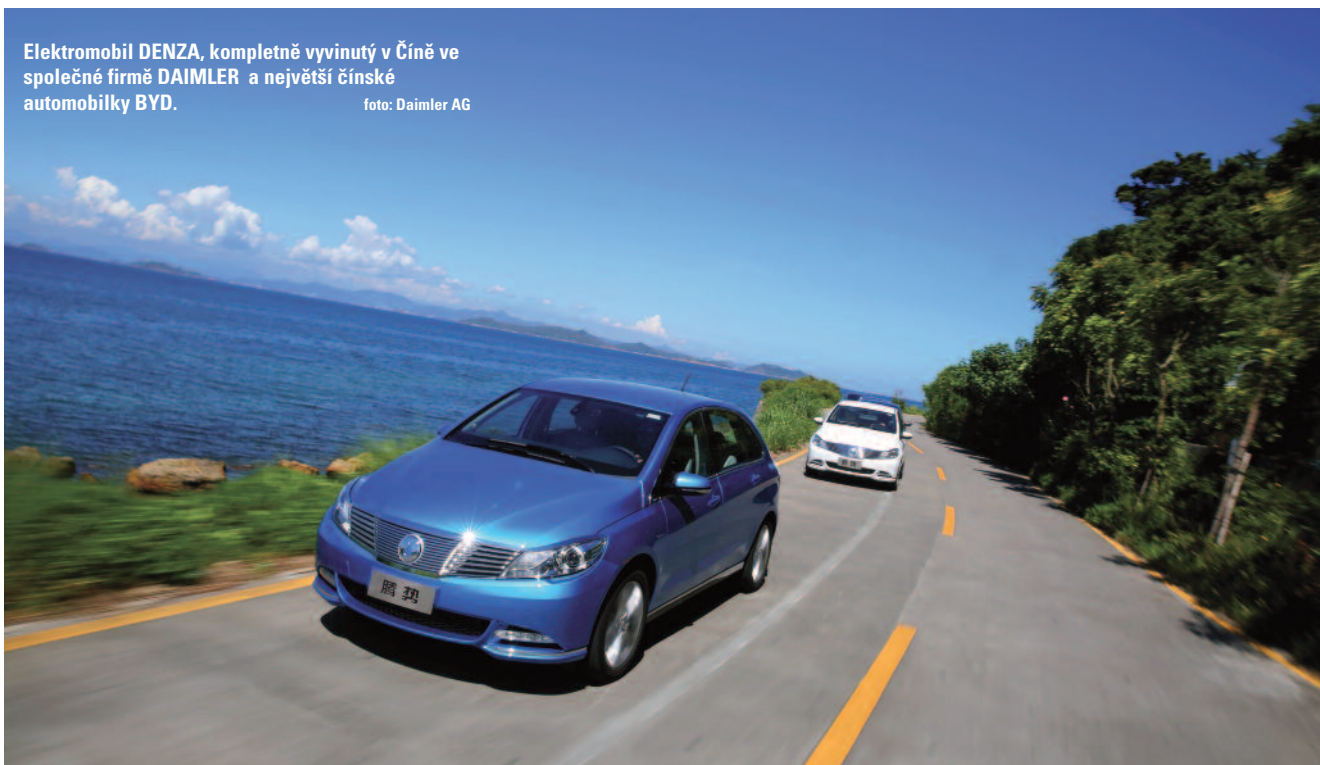
LASERS & AUTOMATION
GAS ANALYSIS & CEMS
METROLOGY

www.rmt.cz

T: +420 558 640 211
Zahradní 224, CZ 739 21 Paskov

Elektromobil DENZA, kompletně vyvinutý v Číně ve
společné firmě DAIMLER a největší čínské
automobilky BYD.

foto: Daimler AG



Vývoj elektromobility v Německu a ve světě

Žádný vyspělý stát si dnes nemůže dovolit přehlížet téma rozvoje elektromobility a s ní spojené strukturální změny. Přitom je třeba jednat systematicky, cílevědomě a hlavně rychle. Pokrok – stejně jako v informačních technologiích na opozdilce nepočká. Jde hlavně o zachycení zásadních trendů, udržení vlastní konkurenceschopnosti i pracovních příležitostí a v neposlední řadě o ochranu zdraví obyvatel a životního prostředí. Také česká vláda si uvědomuje důležitost této problematiky a pod taktovkou MPO ČR se připravuje „Národní akční plán čistá mobilita“.

Německo zůstává v elektromobilitě vhodným příkladem k následování, přestože v poslední době je zde zejména spolková vláda kritizovaná za vlažný postoj k jejímu dalšímu rozvoji. Počty nově registrovaných elektromobilů v Německu zdaleka nesplňují očekávání ani neodpovídají ambicióznímu cíli do roku 2020 mít na německých silnicích milion elektromobilů a stát se určujícím trhem pro elektromobilitu ve světě. V současné době se Německo spíše dívá na záda svým agilnějším konkurentům z Francie, Nizozemí, Skandinávie a tam hlavně Norska, které se díky své štedré dotační politice stalo průkopníkem elektromobility v Evropě. Jen v samotném Oslu jezdí dnes více než sedm tisíc elektromobilů. Ve světě jsou pak hlavními tahouny Čína, kde mimo jiné jezdí více než sto milionů elektrokol-pedeleků, Jižní Korea, Japonsko a USA.

Nicméně první kroky Německa na cestě za „novou mobilitou“ byly vysoce pragmatické, systematické a důsledné, jak odpovídá německé povaze. Také díky tomu byla například mnichovská firma Noerr LLP v roce 2012 poradcem čínské vlády pro zavádění systémových opatření k podpoře elektromobility. Část poznatků

v tomto článku také pochází z osobní konzultace s touto firmou.

Kde začít s čistou mobilitou

Páteří a strategickým cílem tzv. „nové mobility“ - zahrnující i hybridní vozidla - by měla být skutečně čistá elektromobilita bez emisí „zero emission“. Elektromobilita na nízkoemisní bázi „low emission“, využívající částečně fosilních paliv v hybridních vozidlech, může pro budoucnost skutečně čisté mobility sehrát pouze roli přechodného článku – tedy dočasného kompromisu.

Vytvoření rámcových podmínek

Základními kroky na cestě k vytvoření vhodných rámcových podmínek pro elektromobilitu jsou: Vyjasnění motivace a stanovení cílů elektromobility pro danou zemi; určení koordinačního a informačního centra; vytvoření transparentní strategie

1. Vyjasnění motivace a stanovení cílů, kterých chce vláda prostřednictvím elektromobility dosáhnout

- principiálně se jedná především o motivaci vlády, která může chtít například:

a) posílit svou průmyslovou politiku - to je v případě vyspělého automobilového průmyslu v dané zemi (Německo, Francie, ČR, SR apod.), tedy včas poskytnout pobídky a rámcové podmínky pro zachycení nových technologických trendů ve světovém vývoji a zajistit tak domácímu průmyslu silnou pozici, konkurenceschopnost a v neposlední řadě zaměstnanost.

b) aktivně chránit zdraví svých obyvatel (před výfukovými plyny, hlukem atd.) a životní prostředí - to se týká zejména zemí bez významnějšího vlastního automobilového průmyslu (Norsko, Nizozemí, Dánsko apod.)

c) souběžně mohou být sledovány další cíle - např. podpora strukturálně slabších regionů (např. v rámci EU)

V řadě zemí je motivace pro podporu elektromobility určitým mixem uvedených případně i dalších cílů. Přitom prioritní cíle jsou zároveň určující pro zvolené pobídkové prostředky - např. v Norsku jde hlavně o nákupní prémii při zakoupení elektromobilu pro konečné uživatele. Naproti tomu v Německu, kde zpočátku nebyl k dispozici žádná německá elektro-

bily, byla finanční podpora směřována hlavně do výzkumu a inovací pro elektromobilitu, které by měly přinášet efekty všem německým automobilkám i jejich subdodavatelům.

Spolková vláda si v programu podpory elektromobility mimo uvedené dílčí cíle vytýčila také hlavní strategický cíl, vytvořit z Německa do roku 2020 nejdůležitější středisko výroby elektromobilů a nejvýznamnější trh pro elektromobily na světě. Tento cíl je neobyčejně ambiciózní, ale nikoliv nespílitelný, jak ukazuje příklad obnovitelných energií, u kterých se v některých oblastech Německa stalo skutečným průkopníkem a světovou jedničkou.

2. Určení koordinačního a informačního centra pro podporu elektromobility, které dbá na logickou následnost jednotlivých kroků, snaží se zabránit duplicitám a koordinuje souběžnou činnost jednotlivých aktérů.

V Německu mají v tomto smyslu ústřední postavení NPE - Nationale Plattform Elektromobilität, která hájí a koordinuje zájmy průmyslu i radí spolkové vládě a dále GGEMO - Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität (Společné zastoupení pro elektromobilitu), koordinující součinnost podílejících se resortů, tedy ministerstev. V SRN se jedná hlavně čtyři spolková ministerstva - školství a výzkumu, dopravy, hospodářství + stavebnictví a životního prostředí.

Uvedené dva hlavní aktéry doplňuje NOW - Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie (Národní organizace pro vodík a technologii palivových článků), což je servisní místo pro koordinaci výzkumných projektů. NOW byla původně zřízena jen pro vodíkové technologie, nyní má na starosti celou elektromobilitu.

3. Vytvoření transparentní strategie vlády.

Zde se jedná o vládní program "Regierungsprogramm Elektromobilität" z května 2011. Spolková vláda si v úvodní části

V roce 2017 bude Praha hostitelem Světové vodíkové technologické konference - WHTC 2017 Prague, která bude jedinečnou příležitostí předvést světu výsledky českých vodíkových technologií a postavení ČR v jejich vývoji

„Vládního programu elektromobilita“ mimo jiné vytýčila již zmíněný hlavní strategický cíl učinit do roku 2020 z Německa nejdůležitější centrum elektromobility na světě.

V úvodní části tohoto programu je charakterizován současný stav a spolupráce jednotlivých aktérů. Následují "budoucí opatření spolkové vlády", která zřetelně charakterizují hlavní priority:

- A) Společný program výzkumu a vývoje
- B) Multisystémové nasazení napříč více obory s cílem dosažení synergie
- C) Vzdělávání a doškolení
- D) Normy, standardy a předpisy
- E) Nabíjecí infrastruktura a zásobování energií
- F) Suroviny, materiály a recycling (snaha nedostat se po ropě a plynu do nové surovinové závislosti např. na dodávkách lithia)
- G) Pobídky a opatření
- H) Mezinárodní spolupráce

Závěr je tvořen kapitolou výhledu do budoucna.

Při zavádění nových technologií pro elektromobilitu se uplatňují v Německu osvědčené jako jsou "technische Leuchtturmprojekte", což jsou zásadní technické "majákové projekty", jejichž světlo má navádět na správné cesty vývoje. Na ně navazují "regionale Schaulenster", regi-

onální výkladní skříně, kde jsou výsledky "majákových projektů" demonstrovány ve vybraných regionech na prakticky zaměřených projektech.

Standardizace elektromobility musí probíhat na nadnárodní úrovni, hlavně v EU, případně na bázi světových standardů. Příkladem může být stanovení německé zásuvky Typu 2 - v podstatě Mennekes - dnes standardní zásuvky pro elektromobily a nabíjecí stanice v EU.

Již podle současných platných rámcových podmínek v Německu jsou elektromobily osvobozeny od placení silniční daně na 10 let.

Nový německý zákon o elektromobilitě

Po delším váhání, kritizovaném z mnoha stran, spolková vláda konečně letos přistoupila k přípravě zákona, který je ovšem od svého zrodu kontroverzní. Kritici návrh zákona, který by měl vstoupit v platnost v únoru 2015, považují za zcela nedostatečný. Neobsahuje totiž žádné skutečně účinné nástroje podpory rozvoje elektromobility - je spíše jakýmsi "organizačním opatřením". Nový zákon v elektromobilitě posílí již tak dost rozhodující pozici městských a obecních úřadů, které podle konkrétních podmínek budou rozhodovat o případném povolení vjezdu do vyhrazených městských zón, povolení používání autobusových pruhů v rámci elektromobily i o řadě dalších pobídek.

Přesto lze najít několik pozitivních skutečností. Už to, že zákon - i když nedokonalý - vůbec vzniká. Počítá se totiž s jeho postupnou optimalizací formou novel. Také obsahuje jasnou specifikaci vozidel, kterým budou poskytována privilegia. To znamená, že i všechna další uvažovaná podpůrná opatření elektromobility budou mít jednoznačně definovaného adresáta. Německá vozidla budou mít na konci SPZ velké písmeno "E", zahraniční vozidla budou označena modrými plakety na čelním skle rovněž s písmenem "E".

Mimoto je pozitivním faktem, že specifikace „privilegovaných“ vozidel je dostatečně široká a mimo klasické elektromobily s trakčními bateriemi zahrnuje také elektromobily s vodíkovým pohonem (palivovými články) i Plug-In hybridy. To je velmi důležité jako záruka pro „technologickou otevřenost“ a umožnění dalšího technického vývoje a vzájemného soutěžení o místo v nové mobilitě. Nedojde tak k vyloučení některého z oborů nešikovným byrokratickým zásahem. Ve výčtu privilegovaných vozidel ovšem samozřejmě nejsou vozidla na plyn - tedy LPG, CNG, bioplyn - která nevyužívají aspoň částečně elektrický pohon.

Otevřené otázky zůstanou i po zveřejnění zákona

Spolková vláda se bude muset i po zveřejnění zákona o elektromobilitě zabývat řadou zbývajících otevřených otázek. Stěžejní bude vyřešení nákupních premií pro elektromobily. Ty začnou být aktuální poté, co na trhu bude dostatečná nabídka německých vozidel, aby se nesubvencovaly



Elektrobus ŠKODA Perun při testování v polském Krakově
foto Škoda Electric

převážně dovážené elektromobily. Bude také zapotřebí koordinace s pobídkovou politikou EU. Očekává se také podpora soukromých flotil elektromobilů (Car Sharing) - například systémem speciálních parkovišť, které dostanou soukromé firmy k dispozici u železničních nádraží apod. Pravděpodobné jsou také pobídky pro rozvoj infrastruktury - zahrnutí elektromobility a její infrastruktury do plánů městské výstavby a dále pobídky k vytváření progresivních obchodních modelů - např. v oblasti energetiky. Vyloučeno také není zavedení mýta pro vjezd do vnitřních zón měst závislé na emisích. To vše bude vyžadovat podstatné zlepšení a posílení výměny informací mezi ministerstvy a městy resp. obcemi.

Čistá mobilita ve městech

Podpora čisté mobility v oblasti veřejných dopravních prostředků zůstává převážně v kompetenci městských institucí (komunálních orgánů), které na svém území v různé míře podporují rozvoj čistých mobilních technologií hlavně prostřednictvím svého většinou majoritního podílu v městských dopravních podnicích - např. v Německu jsou v této oblasti velmi progresivní města Hamburg, Berlín a Kolín n. Rýnem. Naopak velmi konzervativním přístupem je znám Mnichov. Jedná se zejména o nákupy autobusů s čistými nebo alespoň nízkoe emisními technologiemi. Velmi důležitá je v této oblasti také podpora EU, která v poslední době finančně podporuje provozování celých flotil bateriových a vodíkových elektrobusů ve vybraných městech v EU. Podle odhadu odborníků přitom náhrada jediného dieselového autobusu elektrobusem přinese – s ohledem na jeho kapacitu a jízdní výkony – až čtyřikrát větší efekt pro zdraví a životní prostředí než výměna jednoho motorového vozidla za elektromobil.

Jak reaguje německý automobilový průmysl na elektromobilitu?

Německé vládě je nyní vyčítáno, že k celé strategii přistupuje líně, dosavadní její kroky jsou nevýrazné a nemohou nastartovat potřebnou ofenzivu v elektromobilitě.

Nutno však objektivně poznamenat, že spolková vláda to vůbec nemá jednoduché. Automobilová lobby - jedna z nejsilnějších lobbystických skupin v Německu - se potýká s poněkud schizofrenickou situací, vyvolanou očekávanými hlubokými strukturálními změnami v automobilovém průmyslu. Na jedné straně německé automobilky nemohou a ani nesmějí přehlédnout světové trendy směřující k elektromobilitě, ale současně je komfortní situace - ohromný odbyt německých "fosilních" aut po celém světě, vábí k maximálnímu využití současného potenciálu motorových vozidel. Tato auta nepochybně dosáhla jistě dokonalosti po více než 100 letech intenzivního rozvoje, ale vývoj nejde zastavit. Navíc je zřejmé, že po nějaké období budou obě základní pohonné jednotky - tedy spalovací motor a elektromotor - koexistovat na světovém trhu společně. Sta-



Prototyp cenově přístupného elektromobilu eVISIO.M
Technické univerzity Mnichov
foto Zdeněk Fajkus

tistiky ukazují, že kdyby zpočátku elektromobily nahradily pouze druhé auto v domácnosti, bude se jen v Německu jednat o několik milionů vozidel.

Německé automobilky samozřejmě nespí na vavřínech a v jejich vývojových dílnách a laboratořích se intenzivně již léta pracuje na vývoji nových druhů pohonů plně nebo alespoň částečně elektrifikovaných. Problém nastává až ve fázi uvádění na trh, kde si strategové automobilek lámou hlavu nad tím, jak odhadnout ten správný moment k představení nové koncepce mobility.

Tento problém neznají v Číně. Proto zde dochází k obrovskému rozvoji elektromobility - protože zde začínají "na zelené louce" bez tradičního pozadí klasického automobilového průmyslu. A toho využívají i německé firmy. Odborná německá média si například všimla skutečnosti, že zatím nejdokonalejší bateriový elektromobil firmy Daimler byl kompletně vyvinut v Číně - ve vývojovém středisku společné firmy, založené Daimlerem a největší čínskou automobilkou BYD (Built Your Dreams). Nyní se tento prototyp připravuje do masivní sériové výroby v Číně.

Možná jsou to Japonci a Jihokorejci, kteří světu ukazují ten správný kompromis, jak chránit svůj stávající průmysl a zároveň nepropásnout vývoj světových technologií a nutné strukturální změny. Jako příklad může sloužit automobilka Toyota, která se nenechala odradit počátečním podceňováním ze strany konkurence, neustále zdokonalovala svou hybridní koncepci a nedávno oslavila dodání dvoumiliontého hybridního vozidla Toyota Prius.

Dodavatelský průmysl

Strukturální změny, spojené s příchodem elektromobility, očekávají s velkou obavou hlavně výrobci automobilových dílů - převodovek, pístů, ojníc, klikových hřídelí, bloků motorů - kteří zaměstnávají v Německu desetitisíce pracovníků.

I v tomto oboru se objevují první náznaky nových trendů. Např. výrobce těsnění

pod hlavou válců ErlingKlinger převzal majoritu u firmy New Enerday GmbH v Neubrandenburgu a tím pro sebe získal do budoucna nové kompetence v oboru technologie palivových článků.

Další vývojové trendy

V Německu začíná být silně pocíťován nezájem mladé generace o vlastnictví auta, které přestává být společenským statutem. Proto dochází k nevídanému rozvoji sdíleného vlastnictví ("car-sharing") a půjčovny aut, založené na tomto systému, rostou jako houby po dešti. Z hlediska automobilek je tento vývoj problematický, protože 1 auto v systému sdíleného vlastnictví nahradí až 8 klasických aut v osobním vlastnictví - která průměrně více než 95 % své životnosti stráví parkováním. Jedná se o další velkou výzvu pro automobilový průmysl.

Vodíkové technologie jako nedílná součást elektromobility

V rámci "Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff und Wasserstofftechnologie" (Národní inovační program vodíku a vodíkových technologií) investuje Německo do roku 2016 celkem 1,6 miliardy eur jen z veřejných prostředků do výzkumu a vývoje vodíkových technologií. Předpokládá se, že obdobná částka bude k tomu investována ze strany německého průmyslu. Podobně rozsáhlý program existuje také v rámci EU na léta 2014-2020 s celkovým rozpočtem 1,4 miliardy eur, což znamená růst částky pro rozvoj vodíkových technologií o +48 % proti předchozímu období.

Francie vyzvala na konferenci 180 odborníků v červnu 2014 na francouzské ambasádě v Berlíně Německo ke společné akci v rámci EU při budování vodíkové infrastruktury v Evropě.

LINDE zahajuje seriovou výrobu vodíkových čerpacích stanic

Také pod vlivem informace o připravované seriové výrobě vodíkového auta TOYOTA

MIRAI a dodávkách do Německa od podzimu 2015, byla v červnu 2014 ve Vídni u firmy Linde zahájena sériová výroba vodíkových čerpacích stanic. Slavnostnímu aktu byli přítomni také zástupci japonských podnikatelských kruhů. Celá technologie se vejde do menšího 14" kontejneru a jako celek pak může doplnit stávající klasické čerpací stanice. Umožňuje natankování jednoho auta za pouhé tři minuty. Zatím je roční kapacita výroby vídeňské pobočky Linde až 50 těchto tankovacích stanic ročně. Náklady na jednu čerpací stanici se snižují z dřívějších cca 1,5 milionu eur na zhruba 1 mil. eur a budou se dále snižovat.

Japonsko a Jižní Korea v čele rozvoje vodíkových technologií

První objednávka na 28 kusů vodíkových čerpacích stanic od firmy Linde přišla od japonské firmy Iwatani a směřuje do Japonska. A první vodíková čerpací stanice z této objednávky již byla otevřena u Osaky v červenci 2014. Do roku 2020 bude jen v oblasti Tokia nejméně 100 vodíkových tankovacích stanic a během olympiády v Tokio 2020 se chce Japonsko prezentovat jako světová jednička ve vodíkových technologiích.

Německo chystá síť 400 vodíkových tankovacích stanic

Zásadním krokem pro vybudování vodíkové infrastruktury v Německu bylo založení "H2 Mobility-Initiative", spolufinancované firmou Daimler. Konsorcium, ve kterém je také firma Linde, hodlá rozšířit stávající síť 15 vodíkových čerpadel v Německu, a to o 100 vodíkových čerpadel během následujících 4 let a dále pokračovat s cílem 400 vodíkových čerpacích stanic v Německu v roce 2025.

Podobné plány chystají v USA. Zatímco v roce 2013 existovalo po celém území USA jen 10 veřejných vodíkových stanic, má být jen v Kalifornii postaveno do roku 2024 nejméně 100 vodíkových čerpacích stanic.

Světové automobilky chystají další modely vodíkových elektromobilů

Řada světových automobilek chystá v blízké době zavedení sériové výroby vodíkových aut na bázi palivových článků. Po jihokorejském Hyundai i35 FCEV a nyní zahajované sériové výrobě Toyota Mirai chystá automobilka Honda na rok 2016 zahájení sériové výroby druhé generace Honda FCV s dojezdem až 700 km. Také firma BMW překvapivě urychlila představení vodíkového modelu na bázi své řady i3 na rok 2016 namísto původně plánovaného roku 2020! Další prestižní značka Audi představila svůj vodíkový elektromobil Audi A7h-tron na autosalonu v Los Angeles v listopadu 2014. A průkopník automobilismu Daimler již má řadu let vyzrálý prototyp vodíkového auta, které se teoreticky může v podstatě kdykoliv objevit na trhu v sériové podobě..

Další vývoj elektromobility v ČR

Prototypy elektrobusů mají k dispozici ŠKODA Electric, Plzeň (elektrobus ŠKODA Perun) i největší výrobce autobusů v ČR společnost SOR Libchavy, která nyní disponuje dokonce čtyřmi modely elektrobusů v délkách od 8 do 11,1 metrů a kapacitou od 51 do 93 cestujících.

Projekt TriHyBus - prvního vodíkového elektrobusu s palivovým článkem v bývalých socialistických zemích střední a východní Evropy, na kterém se také významně podílela firma ŠKODA Electric

Plzeň, byl představen veřejnosti již v roce 2009 v Praze. Jednalo se ve své době o zcela unikátní technologii, která neměla svou aplikaci v městském autobuse žádnou obdobu na světě. V roce 2010 získal projekt TriHyBus zlatou medaili na MSV Brno a byl nominován na cenu HERMES Hannoverského veletrhu. V rámci projektu byla zřízena vodíková tankovací stanice v Neratovicích a byl motivací pro založení České vodíkové technologické platformy (HYTEP) a tedy i základním kamenem dalšího rozvoje vodíkových technologií v České republice. Tuto roli průkopníka ve významném segmentu elektromobility - ve vodíkových technologiích - by si Česká republika měla zachovat, protože ji může do budoucna zajistit technologický náskok před dalšími zeměmi. K tomu by však byly zapotřebí další impulzy, protože projekt TriHyBus se přibližuje k hranici své životnosti.

Mezitím je stále jasnější, že vodík se potenciálně může stát jedním z nejvýznamnějších energetických nosičů pro ukládání přebytečné energie z obnovitelných zdrojů např. v systému "Power-to-Gas" nebo „Power-to-Heat“ (větrná energie, fotovoltaika apod.).

V roce 2017 bude Praha hostitelem Světové vodíkové technologické konference - WHTC 2017 Prague, která bude jedinečnou příležitostí předvést světu výsledky českých vodíkových technologií a postavení ČR v jejich vývoji.

Připravovaný Národní akční plán čisté mobility – pokud bude správně nastaven - může být velmi prospěšný ne-li klíčový pro další strategii rozvoje elektromobility v ČR. ■

Dipl.-Ing. Zdeněk Fajkus
VTUD e.V., Mnichov

Toyota Mirai – první sériový elektromobil s vodíkovým palivovým článkem firmy Toyota

Copyright Toyota



Výzkum, vývoj a inovace v Česku - myslíme na budoucnost?

Podpora inovačních aktivit je nutností pro zachování konkurenční výhody Česka jako investiční lokality a pro dlouhodobou udržitelnost ekonomického růstu. Na tom se shodli státní tajemník Bavorského státního ministerstva hospodářství a médií, energie a technologie Franz Josef Pschierer a Jan Mládek, ministr průmyslu a obchodu ČR.

O ba byli řečníky na VIII. hospodářské diskuzi Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK), jež se konala 19. listopadu v Praze v rámci tématu roku ČNOPK „Výzkum a vývoj – zaostřeno na budoucnost“. Podobně se vyjádřili také partneři tématu roku z řad firem a vědecko-výzkumných zařízení, kteří se zúčastnili pódiové diskuze. Podle nich je nezbytné nejen optimalizovat financování výzkumu a vývoje ze strany státu i firem, ale také podpořit intenzivnější spolupráci mezi firmami a vědecko-výzkumnými institucemi.

Zlepšení inovační činnosti firem v Česku patří již dlouho k prioritám ČNOPK. Letošní téma roku a VIII. hospodářská diskuze představují důležité impulzy pro budoucí politiku výzkumu a vývoje v ČR. Bavorsko, které je velmi blízkým obchodním partnerem ČR, se řadí k nejúspěšnějším evropským zemím v oblasti výzkumu, vývoje a inovací. Bavorsko klade velký důraz na spolupráci vědeckého a hospodářského sektoru a transfer technologií. „Jednáme



Jan Mládek, ministr průmyslu a obchodu ČR



VIII. hospodářská diskuze ČNOPK

podle hesla „Z vědy do ekonomiky, z laboratoře na trh“. Proto velmi investujeme do aplikovaného výzkumu,” řekl ve svém projevu státní tajemník Franz Josef Pschierer.

O prohloubení spolupráce vědecko-výzkumných institucí s firmami usiluje i ČNOPK, která bude na návrh Úřadu vlády ČR plnit roli komunikační partnerské platformy v oblasti výzkumu a vývoje. „Inovace vyžadují spolupráci mezi výzkumnými institucemi a vysokými školami na straně jedné a podnikatelskou sférou na straně druhé. Chceme-li zdokonalit jejich spolupráci, musíme zlepšit rámcové podmínky a vytvořit partnerskou platformu pro obě strany. Dobré a transparentní podmínky v České republice jsou tou nejlepší pobídkou pro zahraniční investory v naší zemi investovat,” prohlásil také český ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek.

Pódiové diskuze k otázce „Myslíme na budoucnost?“ se zúčastnili zástupci česko-německých firem Rostislav Šolta (Robert Bosch) a Miroslav Pěcha (Brose). Vědecko-výzkumné instituce reprezentovali Vojtěch Petráček (ČVUT), Wolfgang Dorner (Technologie Campus Freyung) a Hans-Günter Lind (Fraunhofer MOEZ); za Radu vlády pro výzkum, vývoj a inovace diskutoval její člen Karel Havlíček. Všichni účastníci diskuze, kterou moderoval šéfredaktor časopisu Forbes Petr Šimůnek, vidí potřebu zlepšit jednak cílenou podporu vybraných



Franz Josef Pschierer, státní tajemník Bavorského státního ministerstva hospodářství a médií, energie a technologie

a perspektivních inovačních oblastí a jednak podporu spolupráce vědy a hospodářství ze strany státu.

ČNOPK poskytne své struktury a zkušenosti a podpoří tak přímo navázání konkrétních kooperací. „Nabízíme vědecko-výzkumným institucím možnost stát se sou-

částí naší silné členské základny a získat tak přes nás kontakt na firmy, pro které je výzkum a vývoj nepostradatelný. Takové kooperace jsou pro Česko jako inovační investiční lokalitu velmi důležité,” dodal Bernard Bauer, výkonný člen představenstva ČNOPK. ■

Korupce neprospívá česko-německému obchodu

Až 53. místo v celosvětovém žebříčku vnímání korupce ve veřejném sektoru, který vydává mezinárodní organizace Transparency International (TI), hodnotí Česko-německá obchodní a průmyslová komora (ČNOPK) i nadále jako špatný signál pro současné i potenciální německé investory. Zlepšení o čtyři příčky oproti loňsku je sice krok správným směrem, avšak ve srovnání s 31 evropskými zeměmi obsadilo Česko opět až 25. místo. Vysoká míra korupce v českém prostředí je negativně hodnocena i v průzkumech ČNOPK mezi členskými a dalšími německými firmami. I když je boj proti korupci jedním z hlavních bodů každé vlády, nepodařilo se zatím žádné z nich najít účinné řešení.

„Firmy podílející se na česko-německém obchodu si u ČNOPK často stěžují na neprůhledné zadávání veřejných zakázek a označují korupci za jednu z největších překážek při investování. Boj proti korupci je prioritou každé české vlády, ale stále se nic neděje,” říká Bernard Bauer, výkonný člen představenstva ČNOPK.

Iniciativy se proto chopily samotné firmy usilující o kultivaci podnikatelského prostředí v České republice, které se sdružují v Koalici pro transparentní podnikání. Tuto koalici aktivně podporuje i ČNOPK, jež se v Česku dlouhodobě zasazuje o zlepšení rámcových podmínek pro podnikání.

„Vyzýváme firmy, aby se staly členy této koalice a vyslaly tak jednoznačný signál férovosti. Ale i politika musí konečně najít účinné kontrolní mechanismy. Pouze tak může ekonomika prosperovat i v budoucnu,” dodává Bauer. Koalice pro transparentní podnikání vznikla v roce 2011 a v současné době má 41 členů. ■

Kurzarbeit: jasný souhlas, ale s výhradami

Sedmdesát procent dotázaných členských firem by využilo kurzarbeitu, který schválil 3. listopadu Sobotkův kabinet. Vyplývá to z bleskového průzkumu Česko-německé obchodní a průmyslové komory (ČNOPK). Průzkumu na téma kurzarbeit se zúčastnilo 50 členů ČNOPK. Polovina dotázaných si myslí, že vládní návrh kurzarbeitu „v podstatě“ odpovídá potřebám podniků, téměř 40 procent s ním souhlasí „se značnými výhradami“ a jedna desatina je toho názoru, že tento model „vůbec neodpovídá“ potřebám firem.

Podle schválených základních parametrů kurzarbeitu obdrží zaměstnanci po dobu šesti měsíců 70 procent své průměrné mzdy. 50 procent bude hradit zaměstnavatel a 20 procent stát. Vláda by rozhodovala formou nařízení o tom, kdy nastane situace pro zavedení kurzarbeitu a čerpání státní podpory. Žádosti budou shromažďovat úřady práce a vláda pak bude posuzovat každou žádost jednotlivě.

Tento model kurzarbeitu by využilo 70 procent členských firem ČNOPK, které se na průzkumu podílely. 51 procent je toho názoru, že vládní návrh „v podstatě“ odpovídá potřebám firem, 39 procent si to myslí pouze „se značnými výhradami“. Téměř tři čtvrtiny dotázaných spatřují problém v tom, že o době, kdy je možné zavést kurzarbeit a čerpat státní podporu, rozhoduje vláda. Pro každou druhou firmu je problematické i to, že stát hradí 20 procent a zaměstnavatel 50 procent mzdy a že stát chce rozhodovat o každé žádosti jednotlivě.

„Kurzarbeit je důležitým nástrojem pro zajištění pracovních míst a udržení kvalifikovaných pracovníků ve firmě v době krize. Základní parametry kurzarbeitu, jak je schválila vláda, jsou přijímány našimi členy, kteří se zúčastnili průzkumu, kladně. Nelze ale opomenout jejich výhrady týkající se především role státu. Mnoho z nich například požaduje zohlednění rozdílů mezi jednotlivými branžemi a regiony při rozhodování vlády o tom, kdy nastala doba pro kurzarbeit,” dodává k výsledkům průzkumu Rudolf Fischer, prezident ČNOPK. Kurzarbeit se státní podporou musí ještě v příštích měsících schválit obě komory parlamentu a prezident ČR. ■