

Priority



Pavel Filák

generální ředitel
společnosti DG Solutions a.s.

CEO of DG Solutions a.s.

Česko zaostává ve využití vodíku v silniční a železniční dopravě

Rozvoj vodíkové mobility zaostává v Česku za vyspělými státy světa. Evropská unie počítá s výrobou deseti milionů tun obnovitelného vodíku do roku 2030 a stejným množstvím vodíku dovezeného z nečlenských zemí. Vodík se stal realitou a je třeba mu uvolnit cestu i na české silnice a železnice. V případě, že nechceme zůstat pozadu, Česká republika musí co nejdříve začít podnikat výraznější kroky, které povedou k urychlení rozvoje lokálního vodíkového hospodářství.

Naši vizi najdete na www.vodikovainiciativa.cz

-  **Postavit do roku 2030 50 plnicích stanic**
-  **Aktualizovat Státní energetickou koncepci**
-  **Zapojit ČR do mezinárodních projektů a iniciativ rozvoje vodíkového hospodářství**
-  **Ukotvit vodík legislativně v energetickém mixu**
-  **Jednat o podpoře nízkoemisního vodíku s EU**
-  **Vyhlásit komplexní dotační programy na rozvoj vodíkového hospodářství**



Vážení manažeři a čtenáři,

dovoluji si Vám opět předložit další vydání magazínu, které sdílí zajímavé a inspirativní příběhy napříč manažerskou komunitou v oblasti byznysu, veřejné správy a kultury.

Jaké jsou tedy konkrétní příběhy, které jsme v rámci rozhovorů prožívali a diskutovali s dotazovanými manažery i my? Uvůzující rozhovor nás zavede do ryze české strojírenské firmy, která si uvědomila nutnost specializace a výzkumu. Ekonomika je založena na dopravě materiálu, zboží, a tedy na logistice. Proto se v dalších příbězích věnujeme dopravě, její ekologizaci a developmentu. Nedílnou součástí manažerského života je i zdraví a duševní pohoda, a proto přinášíme rozhovory manažerů ze zdravotnictví a farmacie. A který manažerský příběh zaujal nejvíce? O tom se můžete dozvědět na základě vyhodnocení soutěže Manažer roku. V rámci veřejné správy a diplomacie si určitě přečtete manažerský pohled na rozvoj Prahy a seznámte se se španělskými prioritami v rámci Evropské unie.

Poněvadž se neustále snažíme propojovat byznys a kulturu, seznámte se s názory českých spisovatelek a herce. Nakonec se dá říci, že ve víně je pravda, tak poznejte pravdu moravského vinaře.

Dear managers and readers,

I am pleased to bring you another edition of the magazine that shares interesting and inspiring stories from across the management community in business, public administration, and culture.

So, what are the specific stories we experienced and discussed with the managers during the interviews? The introductory discussion takes us to a purely Czech engineering company that has realised the need for specialisation and research. The economy is based on transporting materials, goods, and logistics. That is why we are focusing on transport, its greening and development in the following stories. Health and mental well-being are also integral to managerial life, so we feature interviews with managers from the healthcare and pharmaceutical industries. And which management story have you found most impressive? You can find out when you read about the Manager of the Year competition results. In public administration and diplomacy, be sure to read the managerial perspective on the development of Prague and learn about Spain's priorities within the European Union.

As we are constantly trying to connect business and culture, you can get to know the opinions of Czech women writers and an actor. After all, there is truth in wine, so get to know the truth of a Moravian winemaker.

Vít Ruprich
Vydavatel / Publisher

Priority Business&Government 3 / 2023 | Vydavatel / Publisher: 4machines s.r.o. | Strategický partner / Strategic Partner: Česká manažerská asociace | Šéfredaktor / Editor-in-Chief: Jindřich Osladil | Redakce / Editors: Vít Ruprich, Šárka Vavrečková, Štěpánka Volná, externí spolupracovníci | Obchodní oddělení / Sales Department: Vít Ruprich | Inzertní oddělení / Advertising Department: info@prioritymagazin.cz | Grafické zpracování / Graphic Design: Aleš Nowák | Jazyková redakce (překlady, anglické korektury, české korektury) / Language Editing (Translation, English Proofreading, Czech Proofreading): Karolína Slamová, Hana Velkoborská, Mark Landry, Gabriela Hegerová, Jana Duží | Tisk / Printing: PRINTO, spol. s r. o. | Registrace / Registration: MK ČR E24024 | Adresa / Address: Studentská 6202/17, 708 00 Ostrava, www.4machines.cz | Kontakt / Contact: editor@prioritymagazin.cz, +420 739 602 923 | Partner: Svatováclavský hudební festival, z.s., VINAŘSTVÍ MIKROSVÍN MIKULOV a.s. | Redakce neodpovídá za jazykovou správnost inzerce. Tiskové chyby vyhrazeny. / The editors are not responsible for the advertisements' language accuracy. Printing errors reserved.

www.prioritymagazin.cz

Business & Government
Priority
Newsletter

Business & Government
Priority
Magazine

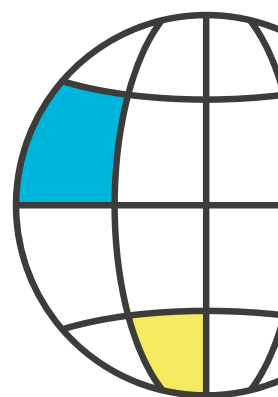


JAK BEZPEČNĚ NA UKRAJINU

Diskuze zástupců byznysu a veřejného sektoru
k novým státním programům podporujícím české vývozce

v rámci programu

MEZINÁRODNÍHO STROJÍRENSKÉHO VELETRHU 2023



Středa 11. 10. 2023,
9–10 hod.



Česká národní expozice
Pavilon P1
Brněnské výstaviště



POJIŠŤUJEME ČESKÝ EXPORT

Více informací na sociálních
sítích nebo na webu:

www.egap.cz

Business

- 10 Cestu vlakem můžete efektivně využít a vytvořit si „train office“
You Can Use the Train Journey Efficiently as a “Train Office”
- 14 Jsme evropský dopravce s jasnou vizí udržitelnosti
We Are a European Carrier with a Clear Vision for Sustainability
- 18 Přišla éra technologií, které nahrazují lidský faktor a zjednodušují železniční provoz
The Era of Technology Replacing the Human Factor and Simplifying Rail Operations Has Arrived
- 24 Vodík se Česku vyplatí, kraje o něj mají zájem
Hydrogen Pays Off for the Czech Republic, and Regions Are Interested in It
- 28 Obnovitelný vodík je neopomenutelnou součástí cesty za trvalou udržitelností
Renewable Hydrogen Is an Indispensable Part of the Sustainability Journey
- 40 Cílíme na vývoj inovativních způsobů léčby v oblastech s nenaplněnou medicínskou potřebou
We Aim To Create Value through Innovation in Areas of Unmet Medical Need

Government

- 60 Priority španělského předsednictví Rady Evropské unie
Priorities of the Spanish Presidency of the Council of the European Union

Region

- 64 Vltavská filharmonie je mou srdeční záležitostí
The Vltava Philharmonic Is a Matter of My Heart

Lifestyle

- 72 Řídíme se hesly „Vino dělají lidé“ a „Vino se rodí ve vinici“
We Are Guided by the Mottos “Wine Is Made by People” and “Wine Is Born in a Vineyard”

6



Pavel Flák

Inovacemi měníme oblast přesného strojírenství
Transforming Precision Engineering through Innovation

44



Rastislav Maďar

Historický úspěch, získali jsme akreditaci pro studium stomatologie
It is a Historic Achievement: We Have Received Accreditation for the Study of Dentistry

70



Jan Budář

Fascinuje mě, kolik emocí v sobě mají různé zvuky klasických nástrojů
I Am Fascinated by How Much Emotion the Different Sounds of Classical Instruments Have in Them

Inovacemi měníme oblast přesného strojírenství

Pavel Filák byl společně s dalšími dvěma současnými členy představenstva součástí projektu DG Solution od samého začátku. Společnost byla oficiálně založena v roce 2019, o čtyři roky později formálně převzal vedení firmy z pozice generálního ředitele a předsedy představenstva.

Od roku 2022 se podílí na realizaci dlouho připravovaných projektů a rychlém růstu firmy. Díky rozsáhlým zkušenostem z finančního sektoru a korporátního bankovníctví přináší do své role v DG Solutions strategické myšlení, zkušenosti s mezinárodním obchodem, porozumění obchodním strategiím a financování projektů.

Text: redakce

Foto: DG Solution a.s.



Náš cíl je vytvářet silný vědecký a výzkumný ekosystém v České republice. Plánujeme rozšířit naši spolupráci s dalšími univerzitami.

Chceme poskytnout příležitosti pro mladé a ambiciózní lidi, aby získali praktické zkušenosti a mohli realizovat své nápady a myšlenky v praxi.

■ **Poskytujete službu na zpracování polovodičů. Má toto strategické odvětví v České republice dostatečnou podporu?**

Polovodičový průmysl je významným sektorem světové ekonomiky a má strategický význam pro budoucnost technologií. V DG Solutions jsme hrdí na svou roli v tomto odvětví a na to, že je součástí rozvíjející se polovodičové scény v České republice.

Jsme odhodláni udržet naše hlavní výzkumné a vývojové aktivity v oblasti polovodičů v rámci České republiky, a to bez ohledu na to, jak se budou rozvíjet naše obchodní aktivity v Evropě, Asii nebo případně USA. Chceme, aby naše společnost byla součástí růstu a rozvoje tohoto průmyslu v ČR a také se podílela na tom, že česká ekonomika bude mít z tohoto růstu přímý prospěch.

S ohledem na podporu tohoto strategického odvětví v ČR věříme, že je důležité, aby tento průmysl byl dostatečně podporován na všech úrovních podobně, jako je to trendem v klíčových světo-

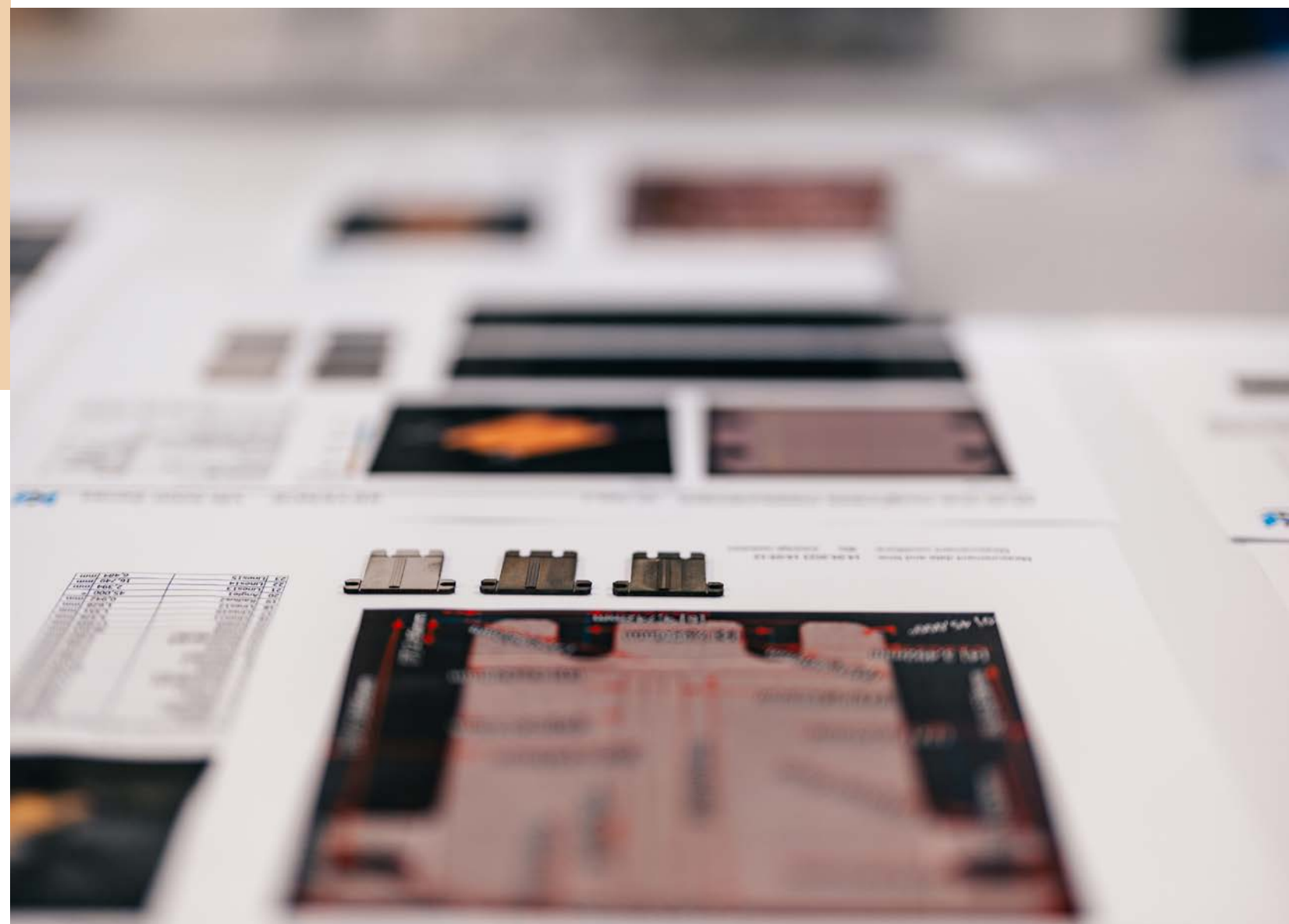
vých regionech polovodičového průmyslu. Uvítali bychom tedy podporu prostřednictvím vládních politik a regulací přes investice do výzkumu a vývoje až po vzdělávací programy, které připravují mladé lidi na kariéru v tomto odvětví.

■ **Digitalizace výroby je dnes předpokladem konkurenceschopnosti. Jakou roli vidíte v uplatnění umělé inteligence a jak ji využíváte již dnes?**

Souhlasím s tím, že digitalizaci vnímáme jako jedno z hlavních kritérií naší konkurenceschopnosti. Jedním ze základních parametrů úspěchu našich projektů je kromě nastavení procesů výroby i její automatizace a digitalizace, které nám umožňují vzdáleně řídit projekty realizované v blízkosti našich klientů. Což opět potvrzuje důležitost našeho vývojového centra v Brně, které se právě nastavením výrobních linek před jejich spuštěním zabývá.

Co se týče AI jako takové, máme už v týmu pod vedením Michala Durkáce i experta na programování algoritmů na třídění a prioritizaci úloh v řízení linky. Naší ambicí je zrušit roli plánovačů výroby a využít AI tak, aby nám pomáhala s monitorováním stavu linky, s objednávkami spotřebního materiálu, servisních úkonů a dalšími činnostmi souvisejícími s výrobou. ■

Děkujeme za rozhovor.



■ **Jste dynamická firma v oblasti přesného strojírenství. Co je předpokladem Vaší konkurenceschopnosti na světových trzích?**

DG Solutions je skvělým příkladem, jak může dynamická a inovativní firma změnit oblast přesného strojírenství. Naše konkurenceschopnost na světových trzích se odvíjí od několika základních faktorů. V první řadě je to naše hluboká odbornost převážně v osobě spoluzakladatele Michala Durkáce a jeho týmu a inovační schopnosti v oblasti obrábění a zpracování pokročilých materiálů. Máme značné zkušenosti se zpracováním materiálů, jako jsou metal matrix materiály, například molybden-měď, diamant-měď a monokrystalické materiály. Tyto speciální materiály nám umožňují vytvářet komponenty, které jsou základem pro vývoj a výrobu v polovodičovém průmyslu.

DG Solutions je čistě český startup s ambiciózním přístupem a českým kapitálem, tedy bez zázemí velké nadnárodní společnosti nebo velkého investora. Naše filozofie je založena na inova-

cích a neustálém hledání nových způsobů, jak využít konvenční technologické prostředky nekonvenčním způsobem. Ať už se jedná o využití nových materiálů, vývoj pokročilých technologických procesů, nebo vytváření efektivnějších postupů pro výrobu, stále se snažíme překračovat hranice toho, co je možné.

■ **Před nedávnem jste otevřeli výzkumné a vývojové centrum v Brně. Jaká je Vaše spolupráce s českými univerzitami?**

Naše nově otevřené vývojové centrum v Brně je základnou pro přesné obrábění, automatizaci a robotizaci v souladu se standardy Industry 4.0. Nejenže nám toto centrum umožňuje být na špičce technologických inovací, ale také nám poskytuje jedinečnou platformu pro spolupráci s akademickými institucemi.

Ve firmě si velmi ceníme našich partnerství s českými univerzitami. Spolupracujeme s VŠB - Technickou univerzitou Ostrava a toto partnerství nám již umožnilo zahájit několik společných projektů. Ty se zaměřují na vývoj nových technologií a postupů v oblasti obrábění a zpracování pokročilých materiálů.

Transforming Precision Engineering through Innovation

Pavel Filák, along with two other current board members, has been part of the DG Solution project since its inception. The company was officially founded in 2019, and four years later, he formally took over the company's leadership from the position of CEO and Chairman of the Board. Since 2022, he has contributed to the realization of long-prepared projects and the company's rapid growth. With extensive experience in the financial sector and corporate banking, holding positions in companies like HSBC and UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, he brings strategic thinking, international trade expertise, business strategy understanding, and project financing to his role at DG Solutions.

■ **You are a dynamic company in the field of precision engineering. What makes you competitive in the global market?**

DG Solutions is an excellent example of how a dynamic and innovative company can transform the field of precision engineering. Our global competitiveness is based on several key factors. Firstly, our deep expertise, primarily embodied by our co-founder Michal Durkáč and his team, and our innovation capabilities in advance materials machining and processing. We have extensive experience with materials such as metal matrix materials, for example, molybdenum-copper, diamond-copper, and single-crystal materials. These specialized materials allow us to create components fundamental to the semiconductor industry's development and production.

DG Solutions is a purely Czech startup, driven by ambition and Czech capital, without the backing of a large multinational company or major investor. Our philosophy revolves around innovation and constantly seeking new ways to use conventional technological means unconventionally. Whether it's utilizing new materials, developing advanced technological processes, or creating more efficient production methods, we continuously push the boundaries of possibility.

■ **Recently, you opened a research and development center in Brno. How is your collaboration with Czech universities?**

Our newly opened development center in Brno is at the forefront of precision machining, automation, and robotization in line with Industry 4.0 standards. Not only does this center allow us to be at



the cutting edge of technological innovation, but it also provides a unique platform for collaboration with academic institutions.

We highly value our partnerships with Czech universities. We collaborate with VŠB - Technical University of Ostrava, and this partnership has already enabled us to initiate several joint projects. These focus on the development of new technologies and methods in advanced materials machining and processing. Our goal is to create a robust scientific and research ecosystem in the Czech Republic. We plan to expand our collaboration with more universities, aiming to provide opportunities for young and ambitious individuals to gain practical experience and bring their ideas to life.

■ **You offer semiconductor processing services. Does this strategic sector receive adequate support in the Czech Republic?**

The semiconductor industry is a significant sector of the global economy and holds strategic importance for the future of technology. At DG Solutions, we pride ourselves on our role in this sector and being part of the growing semiconductor scene in the Czech Republic.

We are committed to keeping our main research and development activities in semiconductors within the Czech Republic, regardless of how our business activities develop in Europe, Asia, or potentially the USA. We want our company to be part of this industry's growth in the Czech Republic, contributing directly to the Czech economy's benefits from this growth.

Regarding the support for this strategic sector in the Czech Republic, we believe it is crucial for this industry to be adequately supported at all levels, mirroring the trend in key global semiconductor regions. We would welcome support through government policies and regulations, investments in research and development, and educational programs preparing the youth for careers in this sector.

■ **Today, the digitalization of production is a prerequisite for competitiveness. How do you see the role of artificial intelligence, and how are you utilizing it currently?**

I agree that we perceive digitalization as one of the main criteria for our competitiveness. One of the fundamental parameters of our project's success, besides setting up production processes, is its automation and digitalization, allowing us to remotely manage projects close to our clients. This reaffirms the importance of our development center in Brno, which deals precisely with setting up production lines before their configuration and launch.

Regarding AI itself, under Michal Durkáč's leadership, we have an expert in algorithm programming for task sorting and prioritization in line management. Our ambition is to eliminate the role of production planners and utilize AI to help us with line status monitoring, ordering consumable materials, service activities, and other production-related activities. ■

Thank you for the interview.

Cestu vlakem můžete efektivně využít a vytvořit si „train office“

Michal Krapinec, železničář s právním vzděláním, které absolvoval na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Téměř celý svůj profesní život spojil se Skupinou České dráhy, kde působil ve vedení dceřiných firem, jako ČD Cargo. Na základě výběrového řízení byl od dubna 2022 jmenován předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah.



Text: redakce

Foto: ČD, a.s.

■ **Pane generální řediteli, České dráhy se snaží inovovat vozový park. Manažerská klientela vyžaduje doplňkové služby, z vlaku si na krátkou dobu vytváří kancelář. Co nového chcete nabízet?**

Máte pravdu, že obyčejný vlak dneska můžete proměnit v kancelář, ale také třeba v kino nebo internetovou kavárnu. Je to díky masivní modernizaci našeho vozidlového parku. V současnosti vyřazujeme ročně desítky až stovky zastaralých vagónů a nahrazujeme je moderními vlaky. Nesou jména jako InterJet, RegioPanter a ten nejnovější je RegioFox.

Všechny tyto vlaky mají společné prvky, ať jsou určené pro dálkovou, nebo regionální dopravu, a díky tomu je mohou cestující využívat podle svých potřeb. Jsou klimatizované, přístupné lidem na vozíku, mají světlý a přehledný interiér, jsou vybavené palubní Wi-Fi sítí, lze v nich dobít mobilní telefony, notebooky nebo tablety. Disponují elektrickými zásuvkami na 230 V i USB konektory. Podle konstrukce vlaku mají cestující sklopné nebo rozkládací stoly,

lampičky individuálního osvětlení a řadu dalších vychytávek. Takže opravdu není žádný problém si v dálkovém i v regionálním spoji vytvořit svůj malý „train office“ a cestu vlakem efektivně využít pro vyřízení řady záležitostí.

Nové dálkové vlaky pak nabízejí i další bonusy. Například InterJety, aktuálně nejmodernější vlaky v Evropě. Jezdí hlavně na spojích Západní expres mezi Prahou, Plzní a Chebem a na rychlících Krušnohor z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary. Nabízejí např. bezdrátové nabíjení mobilních telefonů. Vůbec poprvé ve střední Evropě byla v těchto soupravách využita technologie výroby oken, která umožňuje snazší průchod signálu mobilních telefonů do soupravy se zachováním tepelněizolačních vlastností skel. Pro cestující s malými dětmi je tam k dispozici i dětské kino.

Od příštího roku chceme nasadit ještě lepší typ vlaku ComfortJet. Ten našim cestujícím nabídne ve své finální podobě i restaurační vůz. V současnosti probíhá testování první soupravy ComfortJet.

■ **Konzultujete se státem a kraji budoucí koncepci vlakových flotil a možnosti alternativních pohonů a zelených řešení?**

Obnova vozidlového parku se děje v úzké spolupráci s objednateli dopravy, ať už se jedná o ministerstvo dopravy v dálkové dopravě, nebo o jednotlivé kraje u regionálních spojů. Sledujeme vývoj obou možností a objednavatelům nabízíme řešení, která se hodí pro jejich region a která v jednotlivých krajích upřednostňují. O současných trendech je také podrobně informujeme. Například loni jsme se podíleli na prezentaci vodíkového vlaku iLint od Alstomu a jsme zakládající člen sdružení Zelená železnice, která má za cíl koordinovat rozvoj bezemisní železniční dopravy v Česku.

Ve spolupráci s Moravskoslezským krajem jsme již ve fázi realizace takových projektů. Trakční baterie chceme doplnit do čtyř elektrických jednotek RegioPanter, které bychom nasadili na severní Moravě už na konci roku 2024. Aktuálně soutěžíme také dodávku 15 bateriových vlaků pro provoz právě v Moravskoslezském kraji.

■ **Nedávno vznikla iniciativa vodíkové mobility s cílem podporovat zavedení vodíkového pohonu na české železnice a silnice. Jak vnímáte tuto iniciativu z pohledu vize Českých drah?**

Také o využití vodíku se aktivně zajímáme, a proto jsme se zapojili do již zmiňované prezentace vodíkového vlaku iLint v Česku. Získali jsme tak vůbec první praktickou zkušenost s jízdou vodíkového vlaku na naší železnici. Jeho zavedení však bude složitě-

ší než v případě jednotek poháněných z bateriových článků. Pro vodíkové vlaky je potřeba připravit a schválit potřebnou legislativu a zároveň vybudovat nutnou infrastrukturu, plnicí stanice atp. V zahraničí, například v Německu či Francii, se tak děje za velké finanční podpory státu a regionů. Vysoké jsou zatím také pořizovací náklady na samotné vodíkové vlaky. Zda bude vodík skutečným řešením pro pohon vlaků, to se ukáže teprve v příštích letech. Podle zahraničních zkušeností jsou aktuálně náklady na provoz vodíkových vlaků skutečně velmi vysoké a ti, co je v západní Evropě zkoušeli, dali nakonec přednost elektrickým vlakům s bateriemi.

■ **Za jakých podmínek by se mohl stát vodíkový pohon ekonomicky výhodný a na kterých tratích a proč byste mohli vlaky poháněné vodíkem používat?**

Tato otázka je z mého pohledu ještě předčasná. I v zahraničí jsou vodíkové vlaky zatím spíše výjimkou. Výrobci i dopravci zatím testují, jaké možnosti má toto palivo a jak efektivní bude jeho provoz. Záležet však bude také na potřebné legislativě a mnoha dalších faktorech, které se zaváděním vodíkového pohonu souvisejí. Ale neznámená to, že bychom čekali na budoucnost se založenými rukama. Například naše dceřiná firma VUZ se podílí na projektu, který má vyhodnotit možnosti využití vodíku a ověřit, na kterých tratích by se mohl uplatnit. ■

Děkujeme za rozhovor.

Výroba řídicího vozu jednotky ComfortJet v závodě v Mnichově. Tyto jednotky budou zajišťovat dopravu do Německa, Dánska, Rakouska, na Slovensko a do Maďarska.





Nové motorové jednotky RegioFox od polského výrobce PESA Bydgoszcz, které postupně zamíří do řady regionů v ČR. / New RegioFox engine units from the Polish manufacturer PESA Bydgoszcz, which will gradually head to many regions in the Czech Republic.

You Can Use the Train Journey Efficiently as a “Train Office”

Michal Krapinec is a railwayman with a law degree from the Faculty of Law of Charles University in Prague. Almost all of his professional life has been connected with the Czech Railways Group, where he has worked in the management of subsidiaries such as ČD Cargo. Following a recruitment process, he was appointed Chairman of the Board of Directors and CEO of Czech Railways from April 2022.

■ **Czech Railways are trying to innovate its rolling stock. The managerial clientele requires additional services, and for a short period of time, they are using a train as an office. What new things do you want to offer?**

You are correct that you can turn an ordinary train into an office, but you can also turn it into a cinema or an internet café. It is thanks to the massive modernisation of our rolling stock. We are scrapping dozens or even hundreds of obsolete carriages yearly and replacing them with modern trains. They bear names like InterJet, RegioPanter, and the latest one is RegioFox.

All these trains share common features, whether for long-distance or regional services, so that passengers can use them according to their needs. They are air-conditioned, accessible to wheelchair users, have a bright and clear interior, are equipped with onboard Wi-Fi, and can charge mobile phones, laptops or tablets. They have 230 V electrical sockets and USB connectors. Depending on the design of the train, passengers have folding or extendable tables, individual lighting lamps, and many other features. So it is

no problem to create your own little “train office” on long-distance and regional services and use the train journey efficiently to take care of many matters.

The new long-distance trains also offer other bonuses. For example, InterJets, currently the most modern trains in Europe. They run mainly on the Zápavní express connections between Prague, Plzeň and Cheb and on the Krušnohor fast trains from Prague to Cheb via Ústí nad Labem and Karlovy Vary. They offer, for example, the wireless charging of mobile phones. For the first time in Central Europe, window technology was used in these sets, which enables an easier passage of mobile phone signals into the train while maintaining the thermal insulation properties of the glass. There is also a children’s cinema for passengers with young children.

Starting next year we want to introduce an even better type of train - ComfortJet. Our passengers will also be offered a restaurant car in its final form. Testing of the first set of ComfortJet wagons is currently underway.

■ **Do you consult with the state and the regions on the future concept of railway rolling stock and the possibilities of alternative drives and green solutions?**

Rolling stock renewal is carried out in close cooperation with the transport customers, whether the Ministry of Transport in long-distance transport or the individual regions in the case of regional connections. We monitor the development of both options and offer customers the solutions that are suitable for their area and that they prefer in each region. We also inform them in detail about current trends. For example, last year, we participated in the presentation of the Alstom’s iLint hydrogen train, and we are a founding member of the Green Railways Association, which aims to coordinate the development of emission-free rail transport in the Czech Republic.

In cooperation with the Moravian-Silesian Region, we are already in the phase of implementing such projects. We want to add traction batteries to four RegioPanter electric units, which we will deploy in North Moravia as early as the end of 2024. We are also competing to deliver 15 battery-powered trains for operation in the Moravian-Silesian Region.

■ **Recently, the Hydrogen Mobility Initiative was established to promote the introduction of hydrogen propulsion on Czech railways and roads. How do you perceive this initiative in terms of the Czech railways’ vision?**

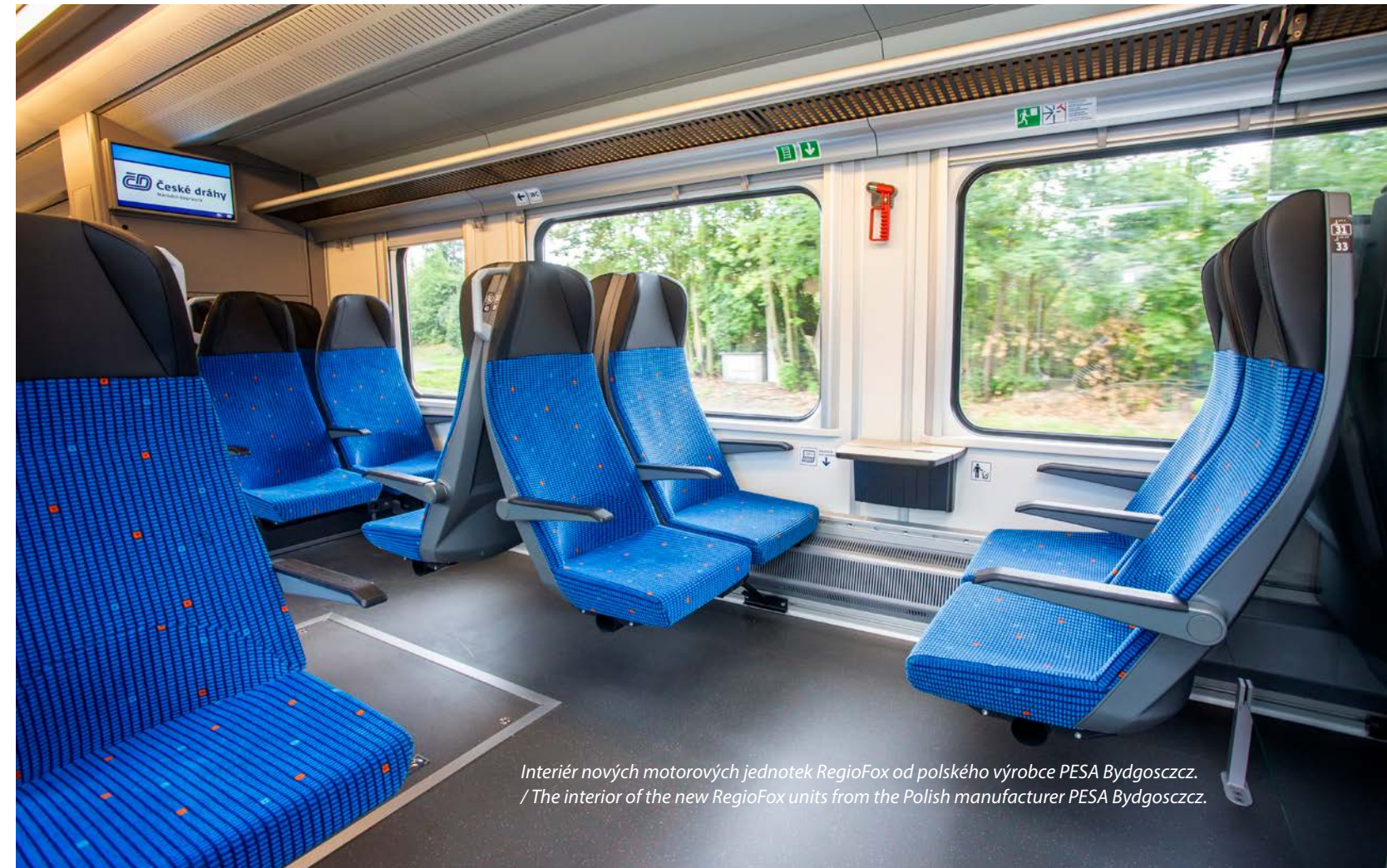
We are also actively interested in the use of hydrogen, which is why we took part in the presentation mentioned above of the iLint hydrogen train in the Czech Republic. We gained first-ever

practical experience in the running of a hydrogen train on our railway. However, its introduction will be more complicated than in the case of battery-powered units. For hydrogen trains, the necessary legislation needs to be prepared and approved. At the same time, the essential infrastructure, filling stations, etc., need to be built. This is being done abroad, for example, in Germany and France, with significant financial support from the state and the regions. The acquisition costs of the hydrogen trains themselves are also high. It remains to be seen whether hydrogen will be a real solution for powering trains in the years to come. According to foreign experience, the costs of running hydrogen trains are currently very high indeed, and those who have tried them in Western Europe have preferred electric battery trains.

■ **Under what conditions could hydrogen propulsion become cost-effective, and on which lines could you use hydrogen-powered trains and why?**

This question is still premature from my point of view. Even abroad, hydrogen trains are still the exception. Manufacturers and operators are still testing the possibilities of this fuel and how efficient it will be. However, it will also depend on the necessary legislation and on many other factors involved in introducing hydrogen propulsion. But this does not mean that we are waiting for the future, sitting on our hands. Our subsidiary VUZ, for example, is involved in a project to evaluate the possibilities of using hydrogen and to check on which lines it could be used. ■

Thank you for the interview.



Interiér nových motorových jednotek RegioFox od polského výrobce PESA Bydgoszcz. / The interior of the new RegioFox units from the Polish manufacturer PESA Bydgoszcz.

Jsme evropský dopravce s jasnou vizí udržitelnosti

Tomáš Tóth vystudoval dopravní inženýrství na Univerzitě Pardubice a dopravě zůstává věrný i ve svém profesním životě v rámci Skupiny ČD Cargo. Byl členem týmu připravujícího vyčlenění nákladní dopravy z Českých drah. Od konce roku 2020 je předsedou představenstva ČD Cargo, a.s.



Text: redakce

Foto: Daniel Kuczob, Peter Melicher, Michal Roh



■ Jste železniční nákladní dopravce s bohatou tradicí. Jaké jsou Vaše priority v rámci střední Evropy?

Působení společnosti ČD Cargo se již řadu let neomezuje pouze na teritorium České republiky, ale jsme stále významnějším hráčem na střeoevropském trhu železniční nákladní dopravy. Skupina ČD Cargo dnes působí v sedmi zemích Evropy, což nám umožňuje prodlužovat přepravní ramena a poskytovat našim zákazníkům komplexní služby. S vlaky ČD Cargo, resp. jeho dceřiných společností je možné se setkat ve všech okolních zemích a v Maďarsku, v Chorvatsku pak očekáváme zahájení přeprav na vlastní licenci na přelomu let 2023/2024, licenci již vlastníme. Strategii, nebo prioritou chcete-li, je etablovat značku ČD Cargo na všech dopravních trzích v Evropě tak, abychom dokázali uspokojit potřeby našich zákazníků.

Příkladem úspěšného působení na zahraničních trzích může být naše rakouská pobočka. K její aktivaci došlo v polovině ledna 2019

a již v prvním roce aktivní činnosti přepravila 350 tisíc tun. V roce 2022 toto číslo narostlo na 1,9 mil. tun a podle oficiálních statistik rakouských úřadů tak stoupl tržní podíl ČD Cargo z 1,7 % v roce 2021 na 3 % v roce 2022. Dnes jsme šestým největším dopravcem v Rakousku a můžeme se pochlubit referencemi z přeprav dřeva, automotive, agrárních a chemických produktů nebo silničních návesů. Podobně prostřednictvím pobočky působíme i v Německu, opět v komoditách automotive a zde také v kombi a chemie. Nejdéle působíme na trhu v Polsku, zde každoročně navyšujeme objemy přeprav a aktuálně zde vozíme přibližně 4 miliony tun zboží. Na Slovensku jsme čtyřka a Maďarsko je pro nás také klíčové. Řada přeprav je uskutečňována v synergii s „mateřským“ ČD Cargo. Dcery a pobočky podporujeme mimo jiné zázemím parku kolejových vozidel.

■ Inovace a ekologizace dopravy je dnes konkurenční nutností. Můžete přiblížit Vaše vize v oblasti alternativních pohonů na železnici?

ČD Cargo se řadí mezi společensky odpovědné firmy, takže oblast ekologie, nízkoemisní a bezemisní vozidla nás pochopitelně zajímají již delší dobu. Naše koncepce udržitelnosti a rozvoje parku železničních vozidel pro střednědobý horizont tak počítá s postupným utlumováním lokomotiv se spalovacím motorem. V ohledu implementace vhodných inovativních novinek v podobě alternativních pohonů ale samozřejmě musíme postupovat především podle toho, co nabízí trh a za jakých podmínek.

V současnosti přednostně vyhledávanou variantou jsou duální, tedy dvoudrožové lokomotivy s kombinací elektrického pohonu a diesellového motoru. Byť se nejedná o zcela „bezemisní“ typ vozidla, přínos z pohledu snížení emisí, ale také energie je i tak neodiskutovatelný. Provozní využití těchto vozidel je plánováno zejména pro průběžné a manipulační nákladní vlaky, obsluhu nezatrolejovaných kolejí a vleček. Zájem v této oblasti potvrzuje také poptávka uveřejněná ze strany ČD Cargo v prvním kvartálu letošního roku. Do budoucna se jako vhodná jeví varianta hybridní vozidla, tedy kombinace elektrického a bateriového pohonu. Trh ale v tuto chvíli nenabízí vhodný produkt uplatnitelný v prostředí ČD Cargo, resp. nákladní železniční dopravy. Identická situace je prozatím na poli vodíkového pohonu. Nové technologie tak zatím neumožňují zajistit odpovídající trakční výkon pro těžké nákladní vlaky.

I přes výše uvedené bych rád zdůraznil, že železnice je díky elektrické trakci již nyní v podstatě bezemisní, tedy ekologická a zároveň násobně efektivnější, nebo chcete-li úspornější, co do spotřeby energie proti jiným pozemním módům dopravy. Více než 92 % výkonů naší společnosti je realizováno v elektrické trakci. Do budoucna tak půjde spíše o postupné snižování závislosti na fosilních palivech v rámci energetického mixu České republiky, resp. Evropy.

■ Zákazník mnohdy vyžaduje dopravu zboží just in time. Daří se Vám konkurovat kamionové dopravě?

Režim just in time již dnes není pouze výsadou kamionů. Kontejnery mají pevně stanovený termín lodění, pro nakládku pohonných hmot v terminálech je možné využít jen přesně stanovená

okna a konečniců i uhlí musí být do teplárny nebo elektrárny dodáno včas. To jen na vysvětlenou a teď zpět k otázce. Objem přepravovaného zboží se díky globalizaci dlouhodobě zvětšuje a většina tohoto zboží bohužel nekončí na železnici. Přitom ji v cestě za bezemisní dopravou budeme potřebovat více než dnes. Proto budme chytří a investujme prostředky do modal-shiftu, do spolupráce obou, v budoucnu bezemisních módů dopravy tak, abychom se vyhnuli potřebě budování rozsáhlých energetických zdrojů. Budoucnosti, kde si železnice se silnicí nekonkuruje, ale spolupracuje. Ano, just in time je z tohoto pohledu velmi důležitý a do našeho „slovníku“ železničářů se tak bude promítat čím dál častěji. Z pohledu transformace v dopravě se musíme bavit o nákladech, o časovém harmonogramu a dalších aspektech. Ale musíme především začít. Využít bychom mohli třeba prostředky z modernizačního fondu (který je „plněn emisními povolenkami“), určené pro transformaci jednotlivých odvětví.

■ Rok 2022 byl pro ČD Cargo v historii jeden z nejtěžších. Jaká opatření jste přijali v oblasti řízení firmy?

Loňský rok byl pro ČD Cargo velice komplikovaný, ale musím říci, že naše výsledky jsou v porovnání s ostatními evropskými dopravci podobné velikosti velice dobré. Abychom jich dosáhli, museli jsme přijmout celou řadu opatření. Především jsme museli, v návaznosti na to, jak bezprecedentně rostly náklady, přistoupit k dvojí úpravě realizačních cen. Jsem rád, že většina našich obchodních partnerů argumenty pro navýšení přijala a nenechali nás v tom. Reagovat jsme museli i na změny vyvolané válečným konfliktem na Ukrajině. Jmenovat můžu například změny zbožových toků, které pro nás znamenaly mimo jiné hledání nových přepravních tras, překládacích kapacit nebo technologií. Příkladem může být zajištění exportu obilí z Ukrajiny, pro jehož úspěšnou realizaci jsme udělali opravdu maximum. Další opatření si vyžádal obrovský zájem o přepravy hnědého uhlí. Se žádostí o jeho přepravu se na nás obraceli i zákazníci, kteří přešli na vytápění plynem nebo biomasou. Museli jsme změnit priority v opravárenství, personálně posílit naši ústeckou provozní jednotku atd. ■

Děkujeme za rozhovor.

Každý rok zajistí společnost CD Cargo Poland přepravu přibližně 4 mil. tun zboží.



Foto: Daniel Kuczob

We Are a European Carrier with a Clear Vision for Sustainability

Tomáš Tóth, a graduate of transport engineering at the University of Pardubice, remains faithful to transport in his professional life within the ČD Cargo Group. He was a member of the team preparing the spin-off of freight transport from Czech Railways. Since the end of 2020, he has been the Chairman of the Board of Directors of ČD Cargo, a.s.

■ You are a rail freight carrier with a rich tradition. What are your priorities in Central Europe?

For many years now, ČD Cargo's operations have not been limited to the territory of the Czech Republic, but we have become an increasingly important player in the Central European rail freight transport market. Today, the ČD Cargo Group operates in seven European countries, which enables us to extend our transport arms and provide our customers with comprehensive services. The trains of ČD Cargo or its subsidiaries can be encountered in all neighbouring countries and in Hungary. In Croatia, we expect to start transports on our own licence at the turn of 2023/2024 – we already hold a licence. Our strategy, or priority if you like, is to establish the ČD Cargo brand in all transport markets in Europe so that we can meet the needs of our customers.

An example of successful operations in foreign markets is our Austrian branch. It was activated in mid-January 2019 and has already transported 350,000 tonnes in its first year of activity. In 2022, this figure rose to 1.9 million tonnes, and according to official statistics from the Austrian authorities, ČD Cargo's market share rose from 1.7% in 2021 to 3% in 2022. Today, we are the sixth largest

carrier in Austria and can boast having references from the transport of timber, automotive, agricultural, and chemical products or road trailers. Similarly, we operate through a branch in Germany, again in automotive commodities and also there in vans and chemicals. We have been active for the longest time in Poland, where we are increasing our transport volumes every year and currently transport approximately 4 million tonnes of goods. In Slovakia, we are number four, and Hungary is also highly significant for us. Many transports are carried out in synergy with the "parent" ČD Cargo. We support our subsidiaries and branches with, among other things, a rolling stock fleet.

■ Innovation and the greening of transport is a competitive necessity today. Can you explain your vision for alternative propulsion on the rail?

ČD Cargo ranks among socially responsible companies, so ecology, low-emission, and emission-free vehicles have naturally been of interest to us for a long time. Our concept of sustainability and the development of the rolling stock fleet for the medium term thus envisages the gradual phasing out of locomotives with internal combustion engines. However, in terms of implementing suitable



Budoucnost vidíme v kooperaci železnice a silnice s využitím intermodálních jednotek. / We see the future in the cooperation of rail and road using intermodal units.

Foto: Peter Melicher

innovative novelties in the form of alternative drives, we must, naturally, proceed primarily according to what the market offers and under what conditions.

Currently, the preferred option is dual, i.e. dual-source locomotives with a combination of an electric drive and a diesel engine. Although this is not an altogether "emission-free" type of vehicle, the benefits in terms of reduced emissions and energy are undeniable. The operational use of these vehicles is planned mainly for long-distance freight trains, first and last mile trains, the servicing tracks without trolley wires, and sidings. The interest in this area is also confirmed by the demand published by ČD Cargo in the first quarter of this year. In the future, the hybrid vehicle variant, i.e. a combination of an electric and battery drive, seems to be suitable. However, at the moment, the market does not offer a suitable product applicable in the ČD Cargo environment or in rail freight transport. For the time being, the situation is identical in the field of hydrogen propulsion. The new technologies do not yet make it possible to provide adequate traction power for heavy freight trains.

Despite the above, I would like to emphasise that thanks to electric traction, the rail is already essentially emission-free, i.e. environmentally friendly, and, at the same time, many times more efficient, or if you prefer, more economical in terms of energy consumption, compared to other modes of land transport. More than 92% of our company's performance is carried out by electric traction. In the future, it will be more about gradually reducing dependence on fossil fuels within the energy mix of the Czech Republic or Europe.

■ Customers often require just-in-time delivery. Are you able to compete with trucks?

The just-in-time mode is no longer the privilege of trucks. Containers have a fixed shipping date, only precise windows can be used to load fuel at terminals, and, after all, coal must be delivered to a heating plant or power station on time. Just to explain, and now back to the question. The volume of goods transported has been increasing for

a long time thanks to globalisation and, unfortunately, most of these goods do not end up on the railway. Yet, we will need it more than we do today in our quest for zero-emission transport. Therefore, let us be smart and invest in modal shifts, in the cooperation of both, in the future, emission-free modes of transportation to avoid the need to build large-scale energy resources. A future where rail and road do not compete but cooperate. Yes, the just-in-time mode is significant from this perspective and will be increasingly so in our railway people's "vocabulary". From the standpoint of transformation in transport, we have to talk about costs, schedules and other aspects. But first of all, we have to start. We could, for example, use the modernisation fund, which is "funded by emission allowances", to transform individual sectors.

■ 2022 was one of the most difficult years for ČD Cargo in its history. What measures have you taken in the area of corporate governance?

Last year was very complicated for ČD Cargo, but I must say that our results are very good compared to other European carriers of a similar size. Therefore, in order to achieve them, we had to accept a number of measures. First of all, in the wake of the unprecedented rise in costs, we had to make two adjustments to the actual prices. I am glad that most of our business partners accepted the arguments for the increase and did not let us down. We also had to react to the changes caused by the war in Ukraine. I can name, for example, the changes in commodity flows, which meant for us, among other things, searching for new transport routes, transshipment capacities or technologies. One example is securing grain exports from Ukraine, for which we did everything possible to make it a success. The vast interest in brown coal transport necessitated other measures. Customers who have switched to gas or biomass heating have also contacted us with requests to transport it. We had to change our repair priorities, reinforce our Ústí nad Labem operating unit staff, etc. ■

Thank you for the interview.

Velkou pozornost věnuje ČD Cargo modernizaci lokomotivního parku, při které se mimo jiné zaměřuje na dosazování ekologicky šetrnějších motorů. / ČD Cargo is paying great attention to the modernisation of its locomotive fleet, focusing, among other things, on the introduction of more environmentally friendly engines.



Foto: Michal Roh



Přišla éra technologií,
které nahrazují lidský faktor
a zjednodušují železniční provoz

Jiří Svoboda je železničář vzděláním i duší, který si prošel železnici od pozice výpravčího až po manažerské pozice a v roce 2018 se stal generálním ředitelem Správy železnic. Ta se intenzivně soustředí na opravu regionálních tratí, bezpečnost dopravy a přípravu vysokorychlostních tratí.



Text: redakce

Foto: Správa železnic, státní organizace

■ **Správa železnic slaví letos 20 let od založení. Jak se za tu dobu změnilo provozování dráhy?**

Změnilo se mnohem intenzivněji než v předchozích letech, zejména z důvodu toho, že přichází éra automatizace, digitalizace a veškerá inovace s tím spojená. Obrazně jsem dříve říkal, že železo se ovládá železem, ale za těch posledních 20 let se toto radikálně změnilo, protože přišla éra softwaru a hardwaru, které nahrazují lidský faktor a zjednodušují železniční provoz jako takový.

■ **Předpokladem bezpečnosti a efektivnosti dopravy je digitalizace a modernizace. Vidíte i uplatnění umělé inteligence?**

Tento dotaz nedostávám poprvé, nicméně úplně nevidím potenciál v umělé inteligenci ve smyslu obsluhy a provozování železniční infrastruktury. Naopak bych se obával, a teď je to předmětem diskuzí, že díky tomu, jaká vážnost se dává kyberútokům a vůbec té zranitelnosti jakékoliv techniky, myslím, že zatím do obsluhy železniční infrastruktury nepatří.

■ **Na železnici se uplatňují ekologické druhy pohonů. Jste připraveni na bateriové vlaky a vodík? (z rozhovoru pro EURO)**

Můj osobní názor, přiznám se, je hodně ovlivňován okolními státy, kdy například v oblasti vodíku teď jeden z dopravců v Německu, který má více takových souprav, byť v řádu jednotek, už od toho ustupuje. Zjistil totiž, jak je to nákladově i provozně náročné, a raději se poohlíží po jiném typu, například hybridním pohonu. Určitě ta doba tady je, není potřeba se tomu bránit, ale je potřeba k tomu přistupovat s rozumem. Já za sebe prosazuji, abychom v Česku měli co nejvíce tratí s trakčním vedením. Stále to dává smysl a kvalitě infrastruktury to výrazně pomůže.

■ **Zásadní změnu veřejné dopravy by měla přinést vysokorychlostní železnice. V jakém stavu je připravenost?**

Začnu ohranou větou – takto daleko jsme v přípravách v České republice nikdy nebyli. Projektujeme v poměrně slušném technickém detailu více než 300 km tratí. Pro hlavní trasy už dávno nejsme ve fázi studií proveditelnosti, ale naopak se chystáme na první správní řízení. Bude to složité, čekají nás výkupy a povolení. Nicméně věřím, že se nám největší infrastrukturní projekt u nás povede dotáhnout do zdárného konce. Není to však jen úkolem Správy železnic, ale v podstatě všech dotčených složek státu. ■

Děkujeme za rozhovor.



Centrální dispečink v Praze. / Central control room in Prague.



The Era of Technology Replacing the Human Factor and Simplifying Rail Operations Has Arrived

Jiří Svoboda is a railwayman by education and in his soul who has worked his way through railways from the position of a train dispatcher to managerial positions and, in 2018, became the Director General of the Railway Administration. He is intensively focused on the repair of regional lines, transport safety, and preparing high-speed lines.

■ This year, the Railway Administration celebrates 20 years since its foundation. How has the operation of the railway changed in that time?

It has changed much more intensely than in previous years, mainly because of the coming era of automation, digitalisation and all associated innovations. I used to say, figuratively, that iron is controlled by iron, but this has changed radically in the last 20 years because the era of software and hardware has arrived, replacing the human factor and simplifying railway operations.

■ Digitalisation and modernisation are prerequisites for safe and efficient transport. Do you also see the application of artificial intelligence?

I have been asked this question before, but I do not see the potential in artificial intelligence in terms of operating and running the rail infrastructure. On the contrary, I would be concerned, and it is now a matter of debate, that because of the seriousness that is given to cyber-attacks and the vulnerability of any technology in general, I do not think it belongs in the operation of the railway infrastructure at the moment.

■ Ecological types of propulsion are used on the railways. Are you ready for battery-powered trains and hydrogen?

My personal opinion, I must admit, is very much influenced by neighbouring countries, where, for example, in the hydrogen field, one of the carriers in Germany, which has several such trains, albeit in units, is now backing away from it because it has found out how costly and operationally demanding it is and is looking for another type, for example, hybrid propulsion. The time is certainly here; there is no need to resist it, but it needs to be approached sensibly. I am advocating that we should have as many traction lines as possible in the Czech Republic. It still makes sense, and it will help the quality of the infrastructure considerably.

■ High-speed rail should bring a fundamental change in public transport. What is the state of readiness?

Let me start with a common phrase – we have never been this far in our preparations in the Czech Republic. We are designing more than 300 km of tracks in fairly good technical detail. We are no longer at the feasibility study stage for the main routes but are preparing for the first administrative procedure. It is going to be complicated. We have buyouts and permits to complete. However, I believe that we will be able to bring the largest infrastructure project in our country

to a successful conclusion. However, this is not only the task of the Railway Administration but basically of all the state units concerned. ■

Thank you for the interview.



Z rodinné firmy do stabilně rostoucí společnosti

Strojírny Sviadnov s.r.o. se zaměřují na strojírenskou výrobu především v oblasti železničních zařízení, vagónů, lokomotiv a speciálních drážních vozidel. Díky bohatým zkušenostem v oboru a specializaci na železniční dopravu dodávají výsledné produkty do celé EU. Na priority firmy jsme se zeptali Lukáše Petříčka, jednatele firmy.



Text: redakce

Foto: Strojírny Sviadnov s.r.o.

www.strojirny sviadnov.cz

■ Nabízíte komplexní řešení v oblasti kolejových vozidel, a to nejen pro České dráhy. Jste i exportní firma. Jak se Vám daří?

V tomto segmentu se nám daří opravdu dobře. Ve srovnání s minulým rokem máme nárůst v objemu zakázek o 60 %. Vyrábíme pro významné zákazníky v rámci ČR, ale i EU, kteří se zabývají výrobou

kolejových vozidel. Dodáváme od drobných dílů přes větší celky, jako jsou např. chladicí jednotky, naftové nádrže, až po kompletní šasi kolejových vozidel. U dílčích částí vyrábíme finální produkty, které od nás jdou rovnou na montáž v rámci kolejových vozidel.

■ **Logistika a přeprava zboží dnes probíhá v kontejnerech, které také vyrábíte. Jaké typy zákazníkům nabízíte?**

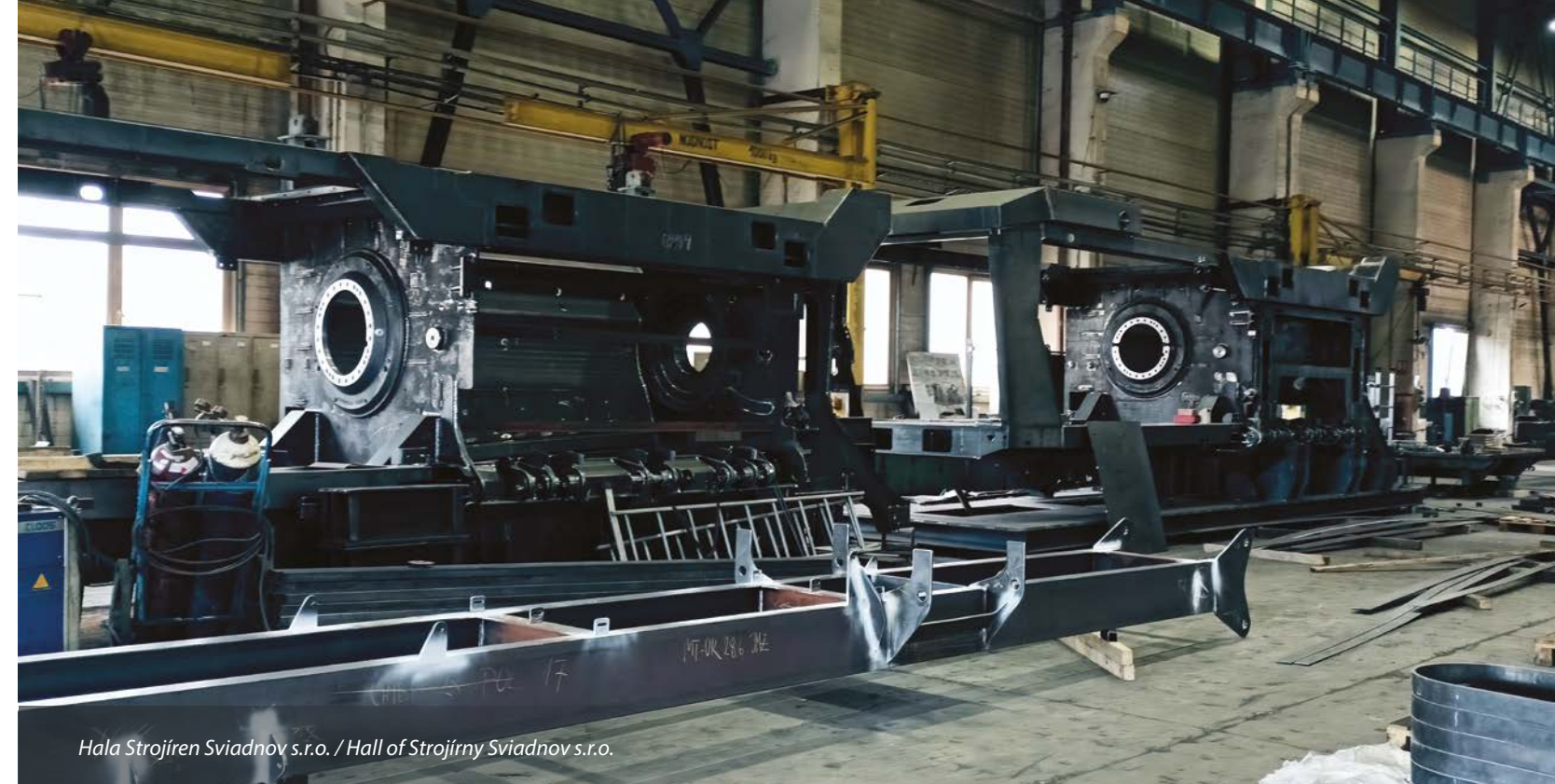
UVědomili jsme si, že pokud chceme na tomto trhu uspět, musíme se specializovat. Vyrábíme proto jednoúčelové kontejnery a spolu se zákazníkem z Itálie se podílíme i na jejich vývoji.

Snažíme se dostat s našimi výrobky i do ACTS (zkratka z německého Abroll-Container-Transport-System). Jedná se o systém přepravy pro kombinovanou dopravu silnice – železnice. Vzhledem ke geopolitické situaci se tento trend dopravy pomalu, ale jistě vrací na hlavní tahy Euroazie. Jedná se o „speciální“ kontejnery, které lze využít pro všechny druhy dopravy – typizované. Hlavním cílem je zrychlení.

■ **Po převzetí jste firmu stabilizoval a dále rozvíjíte. Daří se Vám uplatňovat i moderní manažerské postupy?**

K moderním manažerským technikám jsme již přistoupili ve fázi převzetí firmy, kde jsme se začali zaměřovat na celkovou efektivitu práce. Definovali jsme cíle pro všechna oddělení a jednotlivce a začali jsme s jejich pravidelným vyhodnocováním. Dále jsme se zaměřili na jednotlivé procesy napříč firmou a provedli jsme dílčí modifikace všech procesů. Změnili jsme celý koncept komunikace ve firmě, zaměřili jsme se na naše zákazníky a zaměstnance. ■

Děkujeme za rozhovor.



Hala Strojíren Sviadnov s.r.o. / Hall of Strojírny Sviadnov s.r.o.

From a Family Business to a Steadily Growing Company

Strojírny Sviadnov s.r.o. focuses on engineering production, mainly in the field of railway equipment, railway carriages, locomotives, and special railway vehicles. Thanks to the company's extensive experience in the industry and specialisation in railway transport, it supplies the resulting products to the whole EU. We asked Lukáš Petříčko, the company's Managing Director, about the company's priorities.

■ **You offer comprehensive solutions in the field of rolling stock, not only for Czech Railways. You are also an export company. How are you doing?**

We are doing really well in this segment, with a 60% increase in order volume compared to last year. We produce for major customers in the Czech Republic and the EU, who are engaged in the production of rolling stock. We supply everything from small parts to larger units, such as cooling units and diesel tanks to complete rolling stock chassis. We produce final products for sub-assemblies that go straight from us to assembly within the rolling stock.

■ **Today, logistics and the transport of goods is carried out in containers, which you also manufacture. What types do you offer your customers?**

We realised that if we wanted to succeed in this market, we had to specialise. That is why we produce single-purpose containers and are involved in their development together with a customer in Italy.

We are trying to get our products into the ACTS (short for the Abroll-Container-Transport-System). This is a transport system for combined road-rail transport. Due to the geopolitical situation, this transport trend is slowly but surely returning to the main routes of Eurasia. These are "special" containers that can be used for all modes of transport – standardised. The main objective is acceleration.

■ **After the takeover, you stabilised the company, and now you continue to develop it. Have you been able to apply modern management practices?**

We already adopted modern management practices in the takeover phase of the company, where we started to focus on the overall efficiency of work. We defined goals for all departments and individuals and started to evaluate them regularly. Next, we focused on individual processes across the company and partially modified all of them. We changed the whole concept of communication in the company, focusing on our customers and employees. ■

Thank you for the interview.

Vodík se Česku vyplatí, kraje o něj mají zájem

Daniel Kurucz absolvoval Vysokou školu ekonomickou v Praze a postgraduální studia v zahraničí. Od roku 2021 je ředitelem společnosti Alstom Czech Republic, která je lídrem v oblasti udržitelné mobility a kolejové dopravy. V minulosti vedl v manažerské pozici české i nadnárodní firmy včetně FujiFilm, Sandvik AB, Českých drah nebo Vítkovice Heavy Machinery. Mimo to se věnuje také basketbalu, je trenérem s profesionální licenci kategorií A.

Text: redakce

Foto: Alstom Czech Republic

ALSTOM

■ Alstom jako první u nás mluví o vlacích na vodíkový pohon. Jsou opravdu pro české tratě vhodnou alternativou?

Vodíkové vlaky považujeme za jednu z klíčových součástí budoucnosti nízkoemisní železniční dopravy. Na řadě tratí u nás mohou nahradit diesellový pohon. Jde především o delší neelektrifikované regionální úseky, kterých máme po České republice vytipovaných 16, například v Moravskoslezském nebo Ústeckém kraji.

V principu jde vždy o efektivitu. Na opravdu vyčíslených páteřních tratích dává ve výsledku smysl elektrifikace. Efektivita těchto tratí se se vzrůstajícím provozem zvyšuje, navíc tyto úseky už v současnosti elektrifikované jsou. Na řadě úseků je ale provoz menší a případná elektrifikace by byla ve srovnání s budováním vodíkové infrastruktury

nebo bateriovými vlaky příliš nákladná. U krátkých neelektrifikovaných tratí mohou skvěle fungovat bateriové vlaky, na dlouhých tratích vodík.

■ Proč je podle Vás vodík nejhodnější alternativou právě pro delší tratě?

Naše souprava Coradia iLint ujede na jedno plnění tisíc kilometrů. Bateriový vlak maximálně 80–100 km. Pokud jezdí na kombinovaných tratích, může se za jízdy dobíjet.

Vodíkové vlaky jsou výhodné z pohledu efektivity provozu. Pro fungování těchto vlaků potřebujete na velmi koncentrované síti tratí jen několik plnicích pro použité železniční kolejové vozidlo. Emise navíc tvoří jen vodní páru.

Ve světě naše vodíkové vlaky jezdí v Německu a Kanadě. Jsme tak jediný výrobce vlaků s vodíkovým pohonem se zkušenostmi v ostrém provozu. Samozřejmě, jako každá nová technologie se i vodíková setkává s „dětskými nemocemi“, které je třeba vyléčit. V České republice zájem o vodík roste. Jsme například v kontaktu se zmíněným Moravskoslezským a Ústeckým krajem. Ústí má dokonce pro svůj kraj zpracovanou strategii počítající s využitím vodíkových projektů. Kromě toho mají zájem i v Libereckém nebo Královéhradeckém kraji, pozitivní ohlasy máme také přímo z Ministerstva dopravy. Ve všech případech bude velmi důležitý rozvoj infrastruktury.

■ Před nedávnem se Alstom stal spoluzakladatelem Iniciativy vodíkové mobility. Co je jejím cílem a na koho se obracíte?

Jsme přesvědčení, že se sázka na vodík v dlouhodobém horizontu Česku vyplatí. Přitom v této oblasti výrazně zaostáváme za okolním světem. Jinde už vznikají továrny na výrobu elektrolyzérů, pracuje se na udržitelné distribuční síti a připravuje se funkční legislativa. Bez ní zatím například vodíkové vlaky pořádně používat nemůžeme a celkově to brání rozvoji vodíkové mobility. Ta ostatně počítá nejen s vlaky, ale i s autobusy, nákladními a osobními auty nebo letadly.

Iniciativa, za kterou vedle nás stojí Toyota, Orlen Unipetrol a Air Products, se snaží o podporu vodíkové infrastruktury. Do vodíkové mobility všechny čtyři firmy mohutně investují, ale samotná Česká republika v oblasti rozšíření vodíku zaostává. Je potřeba, aby na vodík pamatovaly i zákony, byl zakotven jako součást celkového energetického mixu, počítalo se s ním v dotačních programech a byl podporován jeho další vědecký vývoj. Prosazujeme také rychlý růst infrastruktury, především výstavbu alespoň 50 plnicích stanic do roku 2030. Proto na platformě Iniciativy vodíkové mobility nabízíme například ministerstvům dopravy, životního prostředí, financí a průmyslu a obchodu naše zkušenosti a pomocnou ruku pro konzultace.

Je vhodné dodat, že samotná stavba plnicích stanic může být nákladná, ve srovnání s plošnou elektrifikací tratí jsou ale celkové náklady stále výrazně, násobně, nižší. Navíc je potřeba přemýšlet strategicky. Plnicí stanice ve velkých městech mohou sloužit železniční dopravě a zároveň i lokální flotile autobusů nebo nákladních vozidel. Jedno takové zařízení se tím najednou stává mnohem efektivnějším.

■ Alstom kromě vodíku můžeme z lokálních tratí znát skrze rychlovlaky Pendolino. Jaká další dopravní řešení globálně a v České republice nabízíte?

V České republice zaměstnáváme přes 1100 lidí v závodě Alstom v České Lípě, kde se svařují a lakují ocelové skříně a komponenty pro různé varianty vlaků, tramvají, metra a lehkých kolejových vozidel. Naše místní lakovna patří ke světové špičce. Na českých kolejích kromě souprav Pendolino jezdí také přes 100 lokomotiv Traxx 2 MS a nové Traxx 3 MS nebo posunovací Traxx H3 a H4. U klasických souprav samozřejmě není vodíkový vlak jediným našim produktem a nepovažujeme jej ani za jedinou vhodnou alternativu. Naopak nabízíme dopravcům kompletní portfolio od klasických elektrických přes bateriové, vodíkové i hybridní pohony, vždy na míru potřebám objednatelů.

Významné jsou naše soupravy rychlovlaků, které dnes jezdí v 25 zemích světa. Také v Česku chceme být od začátku u rozvoje rychlotratí, protože věříme, že dokážeme nabídnout unikátní a bohaté zkušenosti s jejich výstavbou, provozem i zabezpečením. Kromě klasické vlakové dopravy nabízíme zabezpečovací systémy, jsme poskytovateli moderního evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS úrovně 2. V dodávkách těchto setů jsme v České republice jedničkou na trhu.

V řadě světových metropolí najdete v provozu naše řešení pro městskou mobilitu – klasické i automatizované metro nebo tramvaje. ■

Děkujeme za rozhovor.



Vodíkový vlak Coradia iLint během Coradia iLint Railshow 2022.

Hydrogen Pays Off for the Czech Republic, and Regions Are Interested in It

Daniel Kurucz graduated from the University of Economics in Prague and completed postgraduate studies abroad. Since 2021, he has been the CEO of Alstom Czech Republic, a leader in sustainable mobility and rail transport. Previously, he held management positions in Czech and multinational companies, including, FujiFilm, Sandvik AB, Czech Railways and Vítkovice Heavy Machinery. He also plays basketball and is a coach with a category A professional licence.

■ Alstom is the first in this country to talk about hydrogen-powered trains. Are they a suitable alternative for Czech lines?

We consider hydrogen trains one of the key components of the future of low-emission rail transport. They can replace diesel propulsion on many of our lines. These are mainly longer non-electrified regional sections, of which we have identified 16 across the Czech Republic, for example, in the Moravian-Silesian or Ústí nad Labem Regions.

In principle, it is always about efficiency. On bustling backbone lines, electrification makes sense in the end. The efficiency of these lines grows with increasing traffic, and these sections are already electrified. However, many sections are less busy, and electrification would be too expensive compared to building a hydrogen infrastructure or battery-powered trains. Battery-powered trains can work well on short, non-electrified lines and hydrogen on long lines.

■ Why do you think hydrogen is the best alternative for longer distances?

Our Coradia iLint can travel thousands of kilometres on a single charge. A battery-powered train can travel a maximum of 80–100 km. It can be recharged during the journey if it runs on combined lines.

Hydrogen trains are advantageous in terms of operational efficiency. You only need a few refuelling stations for a railway vehicle on a very concentrated network of lines to operate these trains. In addition, the emissions consist only of water vapour.

In the world our hydrogen trains run in Germany and Canada. This makes us the only manufacturer of hydrogen-powered trains with experience in live operation. Of course, like any new technology, hydrogen encounters “childhood diseases” that need to be cured. In the Czech Republic, interest in hydrogen is growing. We are, for example, in contact with the Moravian-Silesian, as mentioned earlier and Ústí nad Labem Regions. Ústí has even developed

Coradia iLint během Railshow 2022. Jde o vůbec první sériově vyráběný vodíkový vlak na světě. / Coradia iLint during Railshow 2022. It is the world's first mass-produced hydrogen train.



a strategy for its region that includes hydrogen projects. In addition, there is also interest in the Liberec and Hradec Regions, and we have received positive feedback directly from the Ministry of Transport. In all cases, infrastructure development will be significant.

■ Alstom recently co-founded the Hydrogen Mobility Initiative. What is its goal, and who are you approaching?

We are convinced that the bet on hydrogen will pay off for the Czech Republic in the long run. Yet, we are significantly behind the rest of the world in this area. Elsewhere, electrolyser factories are already being built, a sustainable distribution network is being developed, and functional legislation is being prepared. Without this, we cannot use hydrogen trains properly yet, for example, which generally hampers the development of hydrogen mobility. This includes trains, buses, trucks, cars, and planes.

The initiative, which is backed by Toyota, Orlen Unipetrol, and Air Products alongside us, seeks to promote a hydrogen infrastructure. All four companies are investing heavily in hydrogen mobility, but the Czech Republic itself is lagging behind in hydrogen deployment. It is necessary to consider hydrogen in making laws, enshrine it as part of the overall energy mix, consider it in subsidy programmes, and support its further scientific development. We also advocate rapid growth of the infrastructure, especially the construction of at least 50 filling stations by 2030. That is why, on the platform of the Hydrogen Mobility Initiative, we offer our experience and a helping hand for consultations to the Ministries of Transport, Environment, Finance, and Industry and Trade, for example.

The construction of filling stations can be expensive, but compared to the electrification of lines, the total cost is still significantly lower in multiple ways. Moreover, it is necessary to

think strategically. Filling stations in large cities can serve rail traffic as well as local fleets of buses or trucks. One such facility becomes much more efficient.

■ Besides hydrogen, Alstom is known in connection with local lines and Pendolino high-speed trains. What other transport solutions do you offer globally and in the Czech Republic?

In the Czech Republic, we employ over 1,100 people at the Alstom plant in Česká Lípa, where we weld and paint steel casings and components for various alternatives of trains, trams, subways, and light rail vehicles. Our local paint shop is one of the world's leading facilities. In addition to the sets of Pendolino, there are over 100 Traxx 2 MS and new Traxx 3 MS locomotives and Traxx H3 and H4 shunting locomotives on Czech rails. Of course, the hydrogen train is not our only product for conventional trainsets, and we do not consider it the only suitable alternative. On the contrary, we offer carriers a complete portfolio ranging from traditional electric, battery-powered, hydrogen, and hybrid drives, always tailored to the needs of our customers.

Our high-speed trains, which now operate in 25 countries worldwide, are important. In the Czech Republic, we also want to be at the forefront of developing high-speed trains from the very beginning because we believe that we can offer a unique and rich experience in their construction, operation and safety. In addition to traditional train transport, we offer signalling systems, and we are a provider of the modern European Train Control System ETCS Level 2. We are the market leader in the Czech Republic in the supply of these sets.

In many of the world's metropolises, you will find our urban mobility solutions in operation – conventional and automated metros or trams. ■

Thank you for the interview.

Dan Kurucz, generální ředitel společnosti Alstom Czech Republic a.s. / Dan Kurucz, Managing Director of Alstom Czech Republic.





Obnovitelný vodík je neopomenutelnou součástí cesty za trvalou udržitelností

Vodík, zejména ten obnovitelný, tedy vyrobený z elektřiny z obnovitelných zdrojů, je budoucností technologického rozvoje a ekologické transformace. **Maciej Romanów**, člen představenstva skupiny ORLEN Unipetrol zodpovědný mimo jiné za dekarbonizaci a rozvoj vodíkových technologií, v rozhovoru nastínil hlavní strategické oblasti využití vodíku a také poukázal na nebezpečí, která v sobě skrývá nedostatečná legislativní podpora v Česku.

Text: redakce

Foto: ORLEN Unipetrol

■ Patříte mezi významné výrobce a distributory vodíku. V jakých oblastech vidíte jeho uplatnění?

S technologickým pokrokem se vodík stává stále důležitějším plynem v transformačním procesu směrem k nízkoemisní a bezemisní budoucnosti. Chceme-li splnit náš závazek a nejpozději v roce 2050 se stát emisně neutrální, je nezbytné rozvíjet využití vodíku v oblasti dekarbonizace výrobních technologií a zejména mobility nejen na silnici, ale také na železnici a ve vzdálenější budoucnosti možná i na moři či ve vzduchu. Pro širokou veřejnost je nejmarkantnější jeho využití právě v silniční a železniční dopravě, kde mohou elektrická vozidla na vodík vhodně doplňovat bateriové elektrovozy. V současnosti jsme největším producentem vodíku v Česku. Během procesu rafinace ropy ho vyrobíme téměř 90 tisíc tun ročně. V brzké době chceme vyrábět i takzvaný obnovitelný vodík, který budeme vyrábět elektrolýzou za pomoci elektrické energie z obnovitelných zdrojů, tedy ze slunce, větru nebo geotermální energie. Náš první plánovaný projekt očekává výrobu ve

výši až 4500 tun ročně. To by mohlo pokrýt provoz zhruba 30 tisíc vodíkových elektromobilů ročně.

■ Stali jste se signatářem iniciativy vodíkové mobility. Co je jejím cílem?

Ve vyspělých částech světa je vodík vnímán jako komplementární součást balíku opatření na cestě k opravdové udržitelnosti a podle toho je také vodík zabudován do plánu rozvoje čisté mobility jednotlivých států a jsou vytvářeny vhodné podmínky pro jeho co nejširší a nejrychlejší implementaci. Společně s dalšími nadnárodními společnostmi, majícími zkušenosti z celého světa, máme pocit, že v Česku by mohlo být vnímání vodíku intenzivnější a podpora jeho prosazování vyšší. S partnery z Toyoty, Alstomu či Air Products, tedy s firmami, které mají s vodíkem velké zkušenosti, apelujeme na vládu České republiky i celou společnost, že bez účinné podpory vodíkových řešení jak v oblasti legislativy, tak v oblasti implementace přestane být Česko konkurenceschopné.

■ V Praze začal jezdit první vodíkový autobus, České dráhy uvažují o jednotkách na vodíkový pohon. Jaké příležitosti vidíte s uplatněním tohoto pohonu v regionální dopravě?

Velmi zásadní. Chceme se podílet na rozvoji vodíkové elektromobility, protože máme v rámci mateřské skupiny kvalitní know-how a to si budujeme i tady v České republice. Jsme signatáři vodíkových memorand s mnoha kraji České republiky i se soukromými společnostmi, které ve vodíku podnikají. Provozujeme dvě plnohodnotné a samoobslužné vodíkové stanice a připravujeme stavbu dalších,

tak abychom v Česku vybudovali vodíkovou infrastrukturu umožňující pohodlné vnitrostátní i mezinárodní cestování či hromadnou přepravu osob a zboží. Podílíme se na testování vodíkového autobusu nejen v Praze, ale také v Ústeckém kraji ve městech Most a Litvínov. Jako největší producent vodíku chceme být partnerem i pro železniční dopravu. V Česku je stále mnoho míst, kde železniční trať není elektrifikována. Ta lze efektivně obsloužit vodíkovým elektrickým vlakem, který je kompatibilní se všemi typy tratí. ■

Děkujeme za rozhovor.

Renewable Hydrogen Is an Indispensable Part of the Sustainability Journey

Hydrogen, mainly renewable hydrogen, i.e. produced from renewable electricity, is the future of technological development and ecological transformation. **Maciej Romanów**, a member of the Board of Directors of ORLEN Unipetrol Group responsible, among other things, for the decarbonisation and development of hydrogen technologies, outlined the main strategic areas of hydrogen use and also pointed out the dangers of the insufficient legislative support in the Czech Republic.

■ You are a major producer and distributor of hydrogen. In what areas do you see its application?

As technological development is moving forward, hydrogen is becoming an increasingly important gas in the transformation towards a low-emission and emission-free future. If we are to meet our commitment to become emission neutral by 2050 at the latest, it is essential to develop the use of hydrogen in the decarbonisation of production technologies and, in particular, mobility not only on the road but also on the railways and, in the more distant future, possibly also at sea or in the air. For the general public, its most significant use is in road and rail transport, where hydrogen electric vehicles can suitably complement battery electric vehicles. We are currently the largest producer of hydrogen in the Czech Republic. During the oil refining process, we produce almost 90,000 tonnes of hydrogen per year. In the near future, we also want to produce so-called renewable hydrogen, which will be produced by electrolysis using electricity from renewable sources, i.e. from the solar, wind or geothermal energy. Our first planned project expects production up to 4,500 tonnes per year. This could cover the operation of around 30,000 hydrogen electric vehicles per year.

■ You have become a signatory to the Hydrogen Mobility Initiative. What is its goal?

In developed parts of the world, hydrogen is seen as a complementary part of a package of measures towards true sustainability, and accordingly hydrogen is built into national clean mobility development plans and the right conditions have been created for its widest and fastest possible implementation. Together with other multinational companies with experience from all over the world, we feel that in the Czech Republic the

perception of hydrogen could be more intense and support for its promotion could be higher. Together with our partners from Toyota, Alstom and Air Products, i.e. companies with extensive experience with hydrogen, we appeal to the Government of the Czech Republic and society as a whole that without effective support for hydrogen solutions, both in terms of legislation and implementation, the Czech Republic will cease to be competitive.

■ The first hydrogen bus started running in Prague. Czech Railways is considering hydrogen-powered units. What opportunities do you see with the application of this propulsion in regional transport?

It's very essential. We want to participate in the development of hydrogen electromobility because we have good know-how within the parent company and we are building that here in the Czech Republic. We are signatories to hydrogen memorandums with many regions in the Czech Republic and with private companies that are in the hydrogen business. We operate two full-fledged and self-service hydrogen stations and are preparing the construction of others so that we can build a hydrogen infrastructure in the Czech Republic to enable comfortable domestic and international travel and the mass transport of people and goods. We are involved in testing a hydrogen bus not only in Prague, but also in the Ústí nad Labem region in the cities of Most and Litvínov. As the largest producer of hydrogen, we also want to be a partner for rail transport. There are still many places in the Czech Republic where the railway line is not electrified. These can be efficiently served by a hydrogen electric train that is compatible with all types of lines. ■

Thank you for the interview.



Náš kraj patří mezi průkopníky ve využití alternativních pohonů v dopravě

■ **Hustá železniční síť v kraji je vekou výzvou pro další využití. Jaké jsou Vaše vize?**

Moravskoslezský kraj má z hlediska železniční dopravy jedinečnou polohu. Kromě toho, že v něm leží hlavní tratě spojující náš kraj s ostatními metropolemi České republiky, máme přímé spojení se Slovenskou i Polskou republikou. To už samo o sobě předurčuje to, aby železniční doprava v kraji byla opravdu kvalitní, a to nejenom z hlediska její hustoty, ale zejména z hlediska rozsahu nabízených železničních služeb.

Máme co nabídnout zejména turistům, a proto je mou vizí i nadále železniční dopravu v kraji rozvíjet tak, aby poskytovala co nejvyšší kvalitu dopravy na všechna místa, která stojí za to navštívit.

Kromě spojení turisticky zajímavých míst patří mezi mé vize další využití uhelných vleček ostravsko-karvinského černouhelného revíru s cílem nabídnout turistům poznávací vlaky do míst, která mnohdy nejsou běžně přístupná, a ukázat tak lidem zajímavá místa našeho regionu. Ze střednědobých vizí je to zejména lepší spojení s příhraničními regiony Polské republiky (s polskými vojvodstvími – Slezským a Opolským). Hraji si s myšlenkou, aby naše regionální vlaky zajížděly dále než jen do pohraničních stanic. Věřím, že pokud takovéto spojení nabídneme (doplňk k mezinárodním dálkovým vlakům), tak se nám podaří výrazným způsobem zvýšit atraktivitu našeho kraje. Vždyť jen Slezské vojvodství má přibližně 4,5 mil. obyvatel, což z něj činí druhé nejlidnatější vojvodství v Polsku.

Radek Podstawka, železničář odborností i duší, vystudoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině. Náměstkem hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu je od roku 2020. Zaměřuje se na využití baňských vleček a regionálních tratí.



Text: redakce

Foto: Moravskoslezský kraj

■ **Kraj patří mezi lídry v přípravě využití alternativních pohonů. Jak vidíte využití baterií a vodíku?**

Ano, osobně mě tato naše pozice velmi těší. Patříme mezi lídry ve vodíku i CNG (stlačený zemní plyn). V České republice již bylo registrováno téměř 23 tis. vozidel (kat. M1) na CNG a jen v Moravskoslezském kraji jich máme registrovaných více než 2,6 tis., což představuje 11,43 % z tohoto celkového počtu. Tento typ pohonu byl a stále je zajímavý nejen z pohledu ekologie, ale zejména z pohledu provozních nákladů.

Protože je deklarovaná životnost vozidel na CNG zpravidla 15 let, nelze tuto technologii považovat za úplně neperspektivní. V Moravskoslezském kraji bude mít min. ve střednědobém až dlouhodobém horizontu (5 až 10 let) své uplatnění, což je zároveň i doba potřebná na větší rozšíření zejména vodíkového pohonu (H2).

Vydali jsme se také na cestu využití bateriového pohonu. Za mého působení se tyto naše plány promítly do aktuálního Plánu dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje, ve kterém počítáme s nasazením až 19 ks vozidel na bateriový pohon (BEMU) v rámci provozního souboru Ostravsko. První čtyři vozidla by měl náš železniční dopravce České dráhy začít provozovat již od přelomu roku 2024/2025, a to na lince S8: Bohumín / Ostrava střed – Studénka – Kopřivnice – Štamberk.

Rovněž počítáme s využitím vozidel H2. V železniční dopravě konkrétně na provozním souboru Bruntálsko a v silniční dopravě na provozním souboru Havířovsko III, Těšínsko, Jablunkovsko. Pro oba dopravní módy již připravujeme výběrové řízení na dopravce.

■ **Příležitostí pro dopravní napojení kraje bude vysokorychlostní trať. V jakém stádiu přípravy se nachází?**

Investorem odpovědným za přípravu a realizaci stavby vysokorychlostní trati v České republice (VRT ČR) je Správa železnic, s. o. Náš kraj se na této přípravě také podílí, protože plánovaná VRT se území Moravskoslezského kraje bezprostředně dotýká. Vlastně se nás dotknou hned dvě VRT, a to VRT ČR (Praha – Brno – Ostrava) a VRT PL (Katovice – Ostrava projektovaná a budovaná Polskou státní organizací Centralny Port Komunikacyjny – CPK).

Osobně mne těší zejména to, že díky plánovaným VRT se Moravskoslezský kraj stane součástí evropské sítě vysokorychlostních železnic. Kromě bezpečného a rychlého spojení do metropolí – Praha, Vídeň, Varšava, Berlín, také VRT zajistí významné propojení mezi blízkými aglomeracemi – Ostrava, Brno, Katovice. Doprava na VRT zcela jednoznačně přinese zkrácení cestovních časů – „přiblížení cíle“. Výstavba a provoz vysokorychlostní trati přivede do regionu nové investice.

U VRT PL je situace taková, že výstavba by měla podle polské strany probíhat v letech 2026–2029. Jediná nejasnost na české straně mezinárodního projektu je zatím v místě, kudy vysokorychlostní trať povede přes státní hranici. Jedna varianta vede podél dálnice D1 u Bohumína, druhá pak poblíž Dolní Lutyně.

■ **Kraj je i křižovatkou silniční sítě v rámci Evropy. Kde připravujete stavby nadregionálního charakteru?**

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR připravujeme

- dokončení dálnice D1,
- modernizaci/přestavbu silnice I/48 na D48
- dokončení a zprovoznění napojení Slovenska na dálniční síť severní Moravy – převedení tahu mezinárodní silnice E75 mezi D48 a slovenskou hranicí do nové trasy – přeložka I/11–I/68 („obchvat“ Třince).
- modernizaci tahu silnic I/11 – I/57 západním směrem od Ostravy na Opavu, Krnov s vazbou na hraniční přechod Bartultovice (Vysoká) - Trzebina (Gmina Lubrza).

Příprava staveb v gesci kraje v rámci mezinárodní spolupráce – program Interreg Česko – Polsko 2021 – 2027:

- Silnice III/4593 Úvalno – Branice, km 6,422 – 8,770 s vazbou na hraniční přechod PR (včetně hraničního mostu)
- Silnice III/05712 hraniční most ev. č. 05712-2 Držkovice – Dzierzkowice
- Rekonstrukce silnice III/0578 s vazbou na hraniční přechod Vávrovice – Wiechovice (včetně hraničního mostu). ■

Děkujeme za rozhovor.

Our Region Is One of the Pioneers in the Use of Alternative Drives in Transport

Radek Podstawka, a railwayman by profession and in his soul, graduated from the University of Transport and Communications of Žilina. He has been the Deputy Governor of the Moravian-Silesian Region for Transport since 2020, focusing on the use of mining sidings and regional lines.

■ The dense rail network in the region is a big challenge for further use. What is your vision?

The Moravian-Silesian Region has a unique location in terms of rail transport. Apart from the fact that the main lines connecting our region with other metropolises of the Czech Republic are located there, we have direct connections with Slovakia and Poland. This predetermines that rail transport in the region should be of a high quality, not only in terms of its density but especially in terms of the range of rail services offered.

We have a lot to offer, especially to tourists, and it is my vision to continue developing rail transport in the region to provide the best possible transportation to all the places worth visiting.

We have a lot to offer, especially to tourists, and it is, therefore, my vision to continue to develop rail transport in the region to provide the best possible transport to all the places worth visiting.

In addition to connecting places of tourist interest, one of my visions is to further use the coal sidings of the Ostrava-Karviná Coal District to offer tourists sightseeing trains to areas that are often not commonly accessible and to show people interesting places in our region. The medium-term vision especially includes a better connection with the border regions of Poland (with the Polish Silesian and Opole Voivodeships). I am toying with the idea of our regional trains going further than just to border stations. I believe that if we offer such a connection (in addition to international long-distance trains), we will be able to increase the attractiveness of our region significantly. After all, the Silesian Voivodeship alone has approximately 4.5 million inhabitants, making it the second most populous voivodeship in Poland.

■ The region is one of the leaders in the development of the use of alternative drives. How do you see the use of batteries and hydrogen?

Yes, I am personally very pleased with our position. We are among the leaders in hydrogen and CNG (compressed natural gas). Almost 23,000 CNG vehicles (cat. M1) have already been registered in the Czech Republic, and in the Moravian-Silesian Region alone, we have more than 2,600 registered vehicles, representing 11.43% of this total number. This type of propulsion has been interesting not only from the ecological point of view but especially from the point of view of operating costs.

As the declared lifetime of CNG vehicles is usually 15 years, this technology cannot be considered completely unfeasible. In the Moravian-Silesian Region, the vehicle can serve on a medium to long-term basis (for 5 to 10 years), which is also the time needed, in particular, for a more significant expansion of hydrogen propulsion (H2).

As the declared lifetime of CNG vehicles is usually 15 years, this technology cannot be considered completely unfeasible. In the Moravian-Silesian Region, the vehicle can serve on the medium to long-term basis (for 5 to 10 years), which is also the time needed for a greater expansion of hydrogen propulsion (H2) in particular.

We have also embarked on a journey to use battery power. During my tenure, these plans have been reflected in the current Transport Service Plan for the Moravian-Silesian Region, in which we expect to deploy up to 19 battery-powered vehicles (BEMUs) within the Ostrava Region Operational Group. The first four vehicles should be operated by our railway carrier České dráhy from the turn of 2024/2025 on the S8 line: Bohumín / Ostrava střed – Studénka – Kopřivnice – Štramberk. We are also counting on the use of H2 vehicles. In railway transport, specifically on the Bruntálsko

operating set and in road transport on the Havířovsko Region III, Těšínsko Region and Jablůnkovsko Region operating set. We are already preparing a tender for carriers for both modes of transport.

■ The high-speed line will be an opportunity for the region's transport connection. At what stage of preparation is it?

The investor responsible for the preparation and implementation of the construction of the high-speed line in the Czech Republic (HSL CR) is Správa železnic, s. o. (state organisation). Our region is also involved in this preparation because the planned HSL directly affects the territory of the Moravian-Silesian Region. In fact, two HSPs will affect us, namely the HSL CR (Prague – Brno – Ostrava) and the HSL PL (Katowice – Ostrava, designed and built by the Polish state organisation Centralny Port Komunikacyjny – CPK).

Personally, I am particularly pleased that thanks to the planned HSLs, the Moravian-Silesian Region will become part of the European network of high-speed railways. In addition to a safe and fast connection to the metropolises – Prague, Vienna, Warsaw, Berlin – the HSL will also provide an important connection between the nearby agglomerations – Ostrava, Brno, and Katowice. Transport on the HSL will clearly bring a reduction in travel times – “getting closer to the destination”.

The construction and operation of the high-speed line will bring new investments to the region.

The situation with HSL PL is such that according to the Polish side, construction should take place between the years 2026–2029. The only ambiguity on the Czech side of the international project is the location where the high-speed line will cross the state border. One variant runs along the D1 motorway near Bohumín, the other near Dolní Lutyně.

■ The region is also a crossroads of the road network within Europe. Where are you preparing constructions of a supra-regional character?

In cooperation with the Ministry of Transport and the Road and Motorway Directorate of the Czech Republic, we are preparing a completion of the D1 motorway,

- the modernisation/reconstruction of the I/48 route to D48
- the completion and commissioning of the connection of Slovakia to the motorway network of northern Moravia – the transfer of the international route E75 between D48 and the Slovak border to a new route – the relocation of I/11–I/68 (a “bypass” of Trinec).
- the modernisation of the I/11 – I/57 route from Ostrava to Opava, Krnov, with a link to the border crossing Bartultovice (Vysoká) – Trzebinia (the Lubrza municipality).

A preparation of constructions under the responsibility of the region within the framework of international cooperation – the Interreg Czech Republic – Poland 2021–2027 programme –:

- Route III/4593 Úvalno – Branice, km 6,422–8,770 with a connection to the PR border crossing (including the border bridge)
- Route III/05712 border bridge No 05712-2 Držkovice – Dzierzkowice
- The reconstruction of route III/0578 with a connection to the Vávrovice–Wiechovice border crossing (including the border bridge). ■

Thank you for the interview.



Nový systém pohonu s vodíkovými palivovými články Tatra Trucks

Konstruktéři a technici v Tatře pracují na řadě novinek a také chystají nové generace vozů hlavních modelových řad, které budou mít široké uplatnění v civilním sektoru, u záchranných složek i v armádě.

Text: redakce

Foto: Tatra Trucks a.s.



Tatra pracuje také na novinkách v oblasti alternativních pohonů. V minulém roce se kupříkladu rozběhl projekt vývoje nákladního automobilu s vodíkovými palivovými články. Vývojový tým Tatry se zabývá i konstrukcí hybridního vozu s motorem Tatra a generátorem nebo bateriového vozidla se spalovacím motorem v roli range extenderu. Ve spolupráci s pražským ČVUT probíhá také výzkum v oblasti vývoje motoru Tatra spalujícího vodík.

V nejpokročilejší fázi je stavba vozu s vodíkovými palivovými články (FCEV), jehož prototyp by se měl představit do konce tohoto roku. Vůz vzniká ve spolupráci Tatry, Centra výzkumu Řež, firmy Devinn a Vysoké školy chemicko-technologické v Praze. Základem je již výše zmiňovaná nová generace modelové řady Tatra Force s osmikolovým podvozkem v konfiguraci 1+3 a pohonem tří náprav. Prototyp je konstruován jako nákladní vůz pro použití

v těžářském průmyslu s celkovou hmotností 45 t, Tatra si na něm chce otestovat různé technologie v těch nejnáročnějších provozních podmínkách.

Pohon prototypu je elektrický, je však koncipován tak, aby byl vůz nezávislý na složitě infrastrukturu dodávek elektrické energie, která je potřebná pro běžné elektromobily. Zjednodušeně řečeno, vůz si zdroj energie veze s sebou. Proto jsou na něm kromě trakčního elektromotoru, trakčních baterií a dvou palivových článků instalovány také tlakové nádrže na vodík v plynném stavu. Palivové články tak vyrábějí potřebnou elektrickou energii chemickou reakcí z vodíku přímo na palubě vozu. Výhodou této koncepce je velmi krátká doba plnění vodíkových nádrží v řádech minut, a tedy i flexibilita vozu srovnatelná s automobily s běžnými spalovacími motory.

U vozidla je použit podvozek tatrovacké koncepce s centrální nosnou rourou a výkyvnými nezávisle zavěšenými polonápravami. Trakční elektromotor lze bez složitých úprav instalovat nad cen-

trální nosnou rourou a napojit jej spojovací hřídelí na přídatnou sestupnou převodovku. Tím je elektromotor chráněn nosnou rourou před poškozením, zároveň celá koncepce umožňuje použití standardní tatrovacký podvozek bez vlivu na jeho tuhost a vlastnosti. Navíc je v případě potřeby zachována možnost připojení vícestupňových převodovek jako u běžných vozů se spalovacími motory.

V prototypu je konkrétně použit trakční synchronní elektromotor s permanentními magnety Danfoss s trvalým výkonem 480 kW a s maximálním výkonem 580 kW, jenž disponuje točivým momentem 2300 Nm. Dva palivové články Ballard mají každý maximální výkon 100 kW, přičemž trakční baterie s celkovou kapacitou 171 kWh využívají technologii Li NMC (lithium-nikl-mangan-kobalt oxid) a disponují možností nabíjení z externího zdroje. Vůz bude vybaven pětistupňovou hlavní převodovkou Tatra s elektronickým systémem řazení.

Tatra Trucks' New Hydrogen Fuel Cell Propulsion System

Tatra's designers and engineers are working on many innovations. They are also preparing new generations of vehicles of the main model series, which can be widely applied in the civil sector, rescue services, and the army.

Tatra is also working on innovations in the field of alternative drives. Last year, for example, a project to develop a truck with hydrogen fuel cells was launched. Tatra's development team is also working on a hybrid vehicle with a Tatra engine and a generator or a battery-powered vehicle with an internal combustion engine as a range extender. In cooperation with the Czech Technical University in Prague, research is also underway in developing a Tatra hydrogen-burning engine.

The most advanced stage is the construction of a hydrogen fuel cell vehicle (FCEV), the prototype of which is expected to be unveiled by the end of this year. The vehicle is being built in cooperation between Tatra, the Řež Research Centre, the company Devinn, and the University of Chemistry and Technology in Prague. The basis is the aforementioned new generation of the Tatra Force model series with an eight-wheel chassis in a 1+3 configuration and three-axle drive. The prototype is designed as a truck for use in the mining industry with a total weight of 45 tonnes. Tatra wants to test various technologies on it in the most demanding operating conditions.

The prototype has an electric drive, but is designed to be independent of the complex electricity supply infrastructure required for conventional electric vehicles. Simply put, the vehicle takes its power source with it. Therefore, it also features pressurised gaseous hydrogen tanks in addition to a traction electric motor, traction batteries and two fuel cells. The fuel cells thus produce the

necessary electricity by a chemical reaction from the hydrogen on board the vehicle. The advantage of this concept is the very short filling time of the hydrogen tanks, in the order of minutes, and, therefore, the flexibility of the vehicle, comparable to vehicles with conventional combustion engines.

The vehicle uses a chassis of the Tatra concept with a central backbone tube and suspended semi-axes that swing independently. The traction electric motor can be installed above the central backbone tube without complicated modifications and connected to an auxiliary/downshift gearbox via a connecting shaft. This protects the electric motor from damage to the backbone tube, while the whole concept allows using a standard Tatra chassis without affecting its rigidity and characteristics. In addition, the possibility of connecting multi-speed gearboxes, as in conventional vehicles with internal combustion engines, is retained if required.

In particular, the prototype uses a Danfoss permanent magnet traction synchronous electric motor with a continuous output of 480 kW and a maximum output of 580 kW with a torque of 2300 Nm. The two Ballard fuel cells have a maximum output of 100 kW each, while the traction batteries with a total capacity of 171 kWh use Li NMC (lithium-nickel-manganese-cobalt oxide) technology and can be charged from an external source. This vehicle will be equipped with a Tatra five-speed main gearbox with an electronic shifting system.

V Ostravě finalizujeme výstavbu největší baterie v České republice

■ Vaše firma je součástí skupiny ČEZ ESCO, která je lídrem v oblasti efektivních, úsporných a ekologických řešení. Jaká řešení nabízí konkrétně ČEZ Energo?

Ano, naše firma ČEZ Energo je součástí skupiny ČEZ ESCO, která působí jako lídr v oblasti efektivních, úsporných a ekologických energetických řešení. V rámci ČEZ Energo se specializujeme na širokou škálu komplexních služeb v oblasti kombinované výroby tepla a elektrické energie (KVET) pomocí kogeneračních jednotek. Naši zákazníci mají přístup k inovativním a chytrým energetickým řešením, která se vyznačují klíčovými faktory v následujících oblastech: kogenerační jednotky, kombinovaná výroba tepla a elektrické energie, servis a údržba, široká klientská základna a udržitelnost a inovace.

Naše společnost je pevně zasazena do kontextu moderní energetiky a s hrdostí pokračujeme ve svém závazku k poskytování nejlepších chytrých řešení úspor energie našim zákazníkům.

■ Energetická krize pomalu odeznívá. Proč by měli manažeři firem a představitelé veřejné správy investovat do chytrých řešení úspor?

Nepochybně, energetická krize se postupně začíná uvolňovat, ale to neznamená, že by manažeři firem a představitelé veřejné správy měli ustoupit od investic do chytrých řešení úspor energie. Právě naopak, tato doba nabízí ideální příležitost pro zaměření se na udržitelnost a efektivitu, a to z několika důvodů:

- Finanční efektivita, kdy zvýšená energetická efektivita přináší nižší spotřebu paliv a elektřiny, což se příznivě projeví na rozpočtu.
- Environmentální ohleduplnost a snížení emisí skleníkových plynů a dalších nežádoucích látek.
- Konkurenční výhoda, která může vytvořit pozitivní reputaci jako ekologicky zodpovědné organizace.
- Ovládnutí budoucích rizik. I když se energetická krize zdá být na ústupu, nestojí za to opomíjet možná budoucí rizika, jako jsou fluktuace cen energií a náhlé změny v dodávkách.
- Regulační tlaky v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelnosti se mohou v budoucnu zpřísnit.

Celkově lze říci, že i v období, kdy energetická krize může odeznít, je stále moudré a strategické zaměřit se na efektivní a udržitelné energetické postupy. To bude mít pozitivní vliv nejen na ekonomiku společností a institucí, ale také na životní prostředí a společnost jako celek.

■ Komplexnost úsporných řešení není levná a ne každý je schopen na ně vyčlenit investice. Umíte pomoci s tímto problémem?

Komplexní úsporná řešení vyžadují značné investice. Nicméně, právě v tomto ohledu jsme připraveni našim zákazníkům pomoci a najít pro ně vhodné a udržitelné finanční modely.

Naším cílem je zajistit, aby naše energetická řešení přinesla dlouhodobou hodnotu a návratnost investic. Proto nabízíme našim zákazníkům financování veškerých investičních a provozních nákladů a umožňujeme tak našim zákazníkům využívat výhody moderních technologií bez značného dopadu na jejich finanční situaci.

Jedním z našich přístupů je model financování EPC – Energy Performance Contracting, který umožňuje zákazníkům financovat investice do úsporných opatření z provozních úspor, které dosáhnou díky našim řešením. To znamená, že klienti nemusí investovat velké částky z vlastního kapitálu, ale financování je hrazeno z reálných úspor dosažených díky energetickým účinnostem.

Jsme zde proto, abychom přizpůsobili naše řešení individuálním potřebám a možnostem každého zákazníka. Věříme, že úsporná řešení jsou investicí do budoucnosti, která může přinést nejen úspory nákladů, ale také zvýšit konkurenceschopnost a udržitelnost podnikání.

■ V Ostravě budete největší akumulací systém, největší baterii, v České republice. K čemu bude sloužit a co tato pojistka může znamenat pro firmy?

V současné době finalizujeme v Ostravě výstavbu největší baterie v České republice. Evropská energetika se dynamicky mění, ale základem zůstává bezpečná dodávka energií a stabilita sítě. Rostou proto požadavky na kapacity pro spolehlivé uložení nebo naopak rychlé dodání energie a také pro poskytování tzv. podpůrných služeb.

Velkokapacitní baterie ve Vítkovicích bude fungovat ve vazbě s konvenčním blokem, který je významným regionální dodavatelem energií. Mezi jeho zákazníky patří např. Třinecké železárně, Vítkovice Holding, vítkovická nemocnice Ostrava i domácnosti z okolí. Baterie umožní kromě klasického ukládání energie především poskytování různých typů podpůrných služeb v čele s primární regulací frekvence. V praxi tak při poklesu frekvence v síti pod 50 Hz začne bateriový systém v řádu milisekund dodávat regulační energii a naopak při frekvenci nad 50 Hz ji ze soustavy odebírat. Pro firmy to znamená několik výhod. Akumulační systém umožní firmám využívat elektřinu v dobách, kdy je cenově výhodnější, a vyhnout se dražším špičkovým cenám během období vysoké poptávky. Kromě toho systém slouží jako rezervní zdroj energie při případných výpadech. Firmy také přispívají k udržitelnosti a ekologii, protože baterie podporuje využití obnovitelných zdrojů energie. Navíc mohou efektivněji řídit svou spotřebu elektřiny a tím snižovat náklady. ■

Děkujeme za rozhovor.

Text: redakce

Foto: ČEZ Energo, s.r.o.

Martin Václavěk je absolventem VŠB-Technické univerzity Ostrava a dlouhou dobu působí v manažerských pozicích firem na severní Moravě. V pozici generálního ředitele a jednatele ČEZ Energo s.r.o. působí od roku 2021 a v roce 2022 se stal předsedou rady COGEN Czech – sdružení pro kombinovanou výrobu elektřiny a tepla.



In Ostrava, We Are Finalising the Construction of The Largest Battery in The Czech Republic

Martin Václavek is a graduate of the Technical University of Ostrava and has been working for a long time in managerial positions in companies in Northern Moravia. He has been the CEO and Managing Director of ČEZ Energo s.r.o. since 2021, and in 2022, he became the Chairman of the Board of COGEN Czech – the association for combined heat and power production.

■ **Your company is part of the ČEZ ESCO Group, a leader in efficient, economical, and environmentally friendly solutions. What solutions does ČEZ Energo offer specifically?**

Yes, our company ČEZ Energo is part of the ČEZ ESCO group, which is a leader in efficient, economical, and ecological energy solutions. Within ČEZ Energo, we specialise in a wide range of comprehensive services in the field of combined heat and power (CHP) using cogeneration units. Our customers have access to innovative and smart energy solutions that are characterised by key factors in the following areas: CHP units, combined heat and power, service and maintenance, a broad client base and sustainability and innovation.

Our company is firmly embedded in the context of the modern energy industry, and we proudly continue our commitment to providing the best smart energy-saving solutions to our customers.

■ **The energy crisis is slowly subsiding. Why should business managers and public officials invest in smart savings solutions?**

Undoubtedly, the energy crisis is gradually starting to ease, but this does not mean that business managers and public officials should back away from investing in smart energy-saving solutions. On the contrary, these times offer an ideal opportunity to focus on sustainability and efficiency for several reasons:

- Financial efficiency, where increased energy efficiency results in lower fuel and electricity consumption, which is good for the budget.
- Environmental friendliness and the reduction of greenhouse gas emissions and other unwanted effects.
- A competitive advantage that can create a positive reputation as an environmentally responsible organisation.



- Managing future risks. Even if the energy crisis seems to be on the wane, it is not worth neglecting possible future risks, such as fluctuations in energy prices and sudden changes in supply.
- Regulatory pressures on environmental protection and sustainability may increase in the future.

Overall, even in a period when the energy crisis may be subsiding, it is still wise and strategic to focus on efficient and sustainable energy practices. This will have a positive impact not only on the economy of companies and institutions, but also on the environment and society as a whole.

■ **The complexity of energy-saving solutions is not cheap, and not everyone is able to allocate investment for them. Can you help with this problem?**

Comprehensive energy-saving solutions require significant investment. However, this is where we are ready to help our customers and find suitable and sustainable financial models for them.

Our goal is to ensure that our energy solutions deliver long-term value and return on investment. That is why we offer our customers financing for all investment and operating costs, allowing our customers to enjoy the benefits of modern technology without significantly impacting their financial situation.

One of our approaches is EPC – Energy Performance Contracting – a financing model, which allows customers to finance investments in energy-saving measures from the operational savings they achieve through our solutions. This means that clients do not have to invest large amounts of their own capital, but the financing is paid for from the real savings achieved through energy efficiency.

We are here to tailor our solutions to the individual needs and capabilities of each customer. We believe that cost-saving solutions

are an investment in the future that can not only bring cost savings but also increase the competitiveness and sustainability of a business.

■ **In Ostrava, you are building the largest storage system – the largest battery, in the Czech Republic. What will it be used for, and what can it mean for companies?**

We are currently finalising the construction of the largest battery in the Czech Republic in Ostrava. Europe's energy sector is changing dynamically, but secure energy supply and grid stability remain fundamental. Therefore, there is a growing demand for capacities for reliable energy storage or, conversely, for fast energy delivery, as well as for the provision of so-called support services.

The large-capacity battery at Vítkovice will operate in conjunction with the conventional unit, which is a major regional energy supplier. Its customers include Třinecké železárny, Vítkovice Holding, Vítkovice Hospital Ostrava, and households in the surrounding area. In addition to conventional energy storage, the battery will enable the provision of various types of support services led by primary frequency control. In practice, when the frequency in the network drops below 50 Hz, the battery system will start to supply regulated energy within milliseconds, and, on the contrary, when the frequency is above 50 Hz, it will withdraw it from the system. This has several advantages for companies. The storage system will allow companies to use electricity at times when it is more cost-effective and avoid more expensive peak prices during periods of high demand. In addition, the system serves as a back-up power source in case of potential outages. The companies also contribute to sustainability and ecology as the battery promotes the use of renewable energy sources. In addition, they can manage their electricity consumption more efficiently and thus reduce costs. ■

Thank you for the interview.



Cílíme na vývoj inovativních způsobů léčby v oblastech s nenaplněnou medicínskou potřebou

Oliver Rozboril působí ve společnosti Boehringer Ingelheim více než 20 let. Během své práce ve společnosti získával manažerské zkušenosti v několika zemích střední a východní Evropy v pozicích napříč obchodem, marketingovým i projektovým oddělením. Od října 2022 působí v pozici General Manager and Head of Human Pharma.



Text: redakce

Foto: Boehringer Ingelheim, spol. s r.o.

■ **Vaše firma patří mezi nejvýznamnější biofarmaceutické společnosti ve světě s vysokým inovačním potenciálem. V jakých oblastech tyto inovativní hodnoty vytváříte?**

Ve společnosti Boehringer Ingelheim máme ambici nejen pečovat o zdraví lidí a zvířat, ale také chceme společně měnit jejich životy k lepšímu. O věcech přemýšlíme v dlouhodobé perspektivě, proto se zaměřujeme na vývoj inovativních způsobů léčby v oblastech s nenaplněnou medicínskou potřebou. V roce 2022 jsme do vývoje a výzkumu léků investovali více než 5 miliard eur, což je 21 % našich tržeb. V poslední době jsme získali registraci pro přípravky, které pomáhají v komplexní léčbě plicních fibróz nebo kardio-renálně-metabolických onemocnění, jako jsou chronické srdeční selhání, chronické onemocnění ledvin a cukrovka 2. typu.

Nezapomínáme ani na potřebu investovat do výzkumu a vývoje právě v regionu střední Evropy, a zvyšovat tak konkurenceschopnost „starého“ kontinentu. Důkazem toho je i investice do výrobních kapacit ve

Vídni. Jedná se o historicky největší investici společností v objemu více než 700 milionů eur, což vytvoří více než 500 pracovních příležitostí. Jedná se o technologicky mimořádně vyspělou GMP certifikovanou biofarmaceutickou multiproduktovou výrobu, která byla spuštěna v roce 2021 a která svou produkcí bude zásobovat inovativními léky celý svět, včetně České republiky.

■ **Jednou z oblastí, na které se zaměřujete, je tedy léčba diabetu a srdečního selhání. Jakých výsledků zde dosahujete?**

V České republice máme asi 280 000 lidí se srdečním selháním a každý rok přibývá 60 000 nových případů. Cukrovkou trpí v České republice již přibližně 1 milion lidí a velká část z nich má současně problém s nadváhou nebo poškozené ledviny. Boehringer Ingelheim aktivně hledá nové způsoby léčby, které pacientům mohou pomoci zmírnit průběh těchto onemocnění. Léčba, kterou přinášíme na trh, snižuje u pacientů s cukrovkou hladinu cukru v krvi tím, že navozuje jeho zvýšené vylučování do moči. U těchto pacientů zároveň pomáhá chránit

jejich srdce a snižuje riziko poškození ledvin. Pro pacienty se srdečním selháním pomáhá léčba ve zmírnění příznaků a snížení rizika jejich pobytu v nemocnici. Tím dochází ke zlepšení kvality života.

Kromě hledání nových léčebných možností se společnost Boehringer Ingelheim zaměřuje také na prevenci srdečních onemocnění a cukrovky 2. typu. Podporujeme osvětové akce, které propagují zdravý životní styl, a vytváříme vzdělávací materiály a webové stránky pro pacienty, jako je například náš web OsladToCukrovce.cz nebo SrdceDycha.cz.

■ **Říká se, že nejlepším přítelem člověka je pes. Jak se staráte o zdraví zvířat?**

Jako dítě jsem měl ke zvířatům velmi blízko. Asi největší roli (vedle andulek, rybiček a morčat) v mém dětství sehrál pes. Vysnil jsem si vel-

šteriéra, jehož specifický charakter mě mnohému naučil. Jsem proto moc rád, že součástí naší společnosti je divize, která se zabývá vývojem léčivých přípravků, jež zlepšují zdraví zvířat. Vše je přitom založeno na respektu vůči zvířatům, lidem a životnímu prostředí. Nejde jen o léky pro domácí mazlíčky, máme také přípravky pro hospodářská zvířata. Kromě samotné léčby se soustředíme také na prevenci, u zvířat jsou totiž velkým tématem především závažné infekce způsobené parazity. Často je přenášejí klíšťata, komáři nebo jiný hmyz a mohou mít fatální následky. Jejich léčba bývá velmi obtížná. Rozvoji infekce však mohou zabránit preventivní antiparazitika, která také patří do našeho portfolia. Stejně tak tam neodmyslitelně patří vakcíny, jež pomáhají předejít dalším vážným komplikacím. ■

Děkujeme za rozhovor.

We Aim To Create Value through Innovation in Areas of Unmet Medical Need

Oliver Rozboril has been with Boehringer Ingelheim for more than 20 years. During his time with the company, he has gained management experience in several Central and Eastern European countries in positions across the sales, marketing, and project management. Since October 2022, he has been working as General Manager and Head of Human Pharma.

■ **Your company is one of the most important biopharmaceutical companies in the world, with high innovation potential. In which areas do you create this innovative value?**

At Boehringer Ingelheim, we have the ambition not only to care for the health of people and animals but also to change their lives for the better. We think about things in the long term perspective, so we focus on developing innovative treatments in the areas of unmet medical need. In 2022, we invested more than 5 billion EUR in drug research and development (R&D), which is 21% of our sales. Most recently, we have obtained marketing authorisation for products that help in the complex treatment of pulmonary fibrosis or cardio-renal-metabolic diseases such as chronic heart failure, chronic kidney disease, and type 2 diabetes.

We also do not forget the need to invest in research and development in the Central European region, an thus increase the competitiveness of the “old” continent. The investment in production capacities in Vienna is proof of this. This is the company’s largest-ever investment of more than 700 million EUR, creating more than 500 jobs. It is a technologically advanced GMP-certified biopharmaceutical multi-product production facility launched in 2021. It will supply the entire world, including the Czech Republic, with innovative medicines.

■ **So, one of the areas you are focusing on is the treatment of diabetes and heart failure. What results have you achieved there?**

In the Czech Republic, we have about 280,000 people with heart failure and every year, 60,000 new cases are added. Around 1 million people in the Czech Republic already have diabetes; many are overweight or have kidney disease. Boehringer Ingelheim is actively looking for new treatments that can help patients alleviate the progression of these diseases. The treatment we are bringing to market lower blood sugar

levels in patients with diabetes by inducing the increased excretion of sugar into the urine. In these patients, it also helps protect their heart and reduces the risk of kidney damage. For patients with heart failure, the treatment helps relieve symptoms and reduce the risk of hospitalisation. This results in an improvement of their quality of life.

In addition to searching for new treatment options, Boehringer Ingelheim also focuses on preventing heart disease and type 2 diabetes. We support awareness-raising events promoting healthy lifestyles and we create educational materials and websites for patients, such as our OsladToCukrovce.cz and SrdceDycha.cz websites.

■ **It is said that man’s best friend is the dog. How do you take care of the health of animals?**

As a child I was very close to animals. Perhaps the most significant role (next to budgies, fish and guinea pigs) in my childhood was played by a dog. I dreamt of a Welsh terrier whose specific character taught me a lot. I am therefore very happy that our company includes a division that develops medicines that improve animal health. At the same time, everything is based on respect for animals, people, and the environment. It is not just about medicines for pets. We also have products for livestock. In addition to treatment itself, we also focus on prevention, because serious infections caused by parasites are a big topic in animals. They are often transmitted by ticks, mosquitoes or other insects and can have fatal consequences. Their treatment tends to be often complicated. However, preventive antiparasitic drugs, which are also part of our portfolio, can prevent the development of infection. Similarly, vaccines that help to prevent other serious complications are an inherent part of it. ■

Thank you for the interview.



Klíčová je rychlejší dostupnost inovativní léčby pro české pacienty



Ivo Hlaváč nastoupil do pozice Head of Healthcare & Access ve společnosti Boehringer Ingelheim v polovině roku 2023. V této oblasti má bohaté zkušenosti z různých sektorů. Dříve působil na pozici náměstka ministra, jako člen představenstva nadnárodní společnosti nebo ve farmaceutickém průmyslu v oblasti Public Affairs.

■ Nedávno jste se stal Head of Healthcare & Access Boehringer Ingelheim – jakou roli hraje Vaše firma v českém zdravotnictví?

Myslím, že odpověď se nachází v samotném mottu společnosti Boehringer Ingelheim – Transforming lives for generations. Přinášíme pacientům po celém světě nejen inovativní léky v oblasti diabetu, srdečního selhání, chronického onemocnění ledvin či plicní fibrózy, ale také inspiraci a konkrétní nápady, jak ve prospěch pacienta transformovat organizaci zdravotní péče. Cesta pacienta systémem pro nás není klišé, snažíme se na všech možných úrovních navrhovat vylepšení organizace zdravotní péče, její efektivnější koordinaci, rychlejší screening, záchyt a správnou diagnostiku nemocí. Obrovskou příležitostí pro zlepšení patientské péče aktuálně vidíme např. v připravovaném Národním kardiologickém plánu. Důvod je jasný – nemoci oběhové soustavy jsou dlouhodobě dominantní příčinou úmrtí v ČR. Dle oficiálních dat ÚZIS klesá za posledních 40 let počet úmrtí na nemoci srdce a cév celkově z 56 % v roce 1990 na 43 % všech úmrtí v roce 2022. V populačních datech pozorujeme např. klesající mortalitu na akutní infarkt myokardu, zcela opačný trend je ovšem bohužel patrný u srdečního selhání, arytmie či onemocnění chlopní. Statisticky významnou část úmrtí v ČR lze přitom považovat za úmrtí předčasná, bylo by možné jim předejít. Aktuální naděje dožití je v ČR u mužů 75,3 roku, u žen pak 81,4 roku. Délka života ve zdraví je však podstatně kratší – zdraví totiž Čechy opouští už ve věku 61,6 roku. Oproti zemím EU s nejdelší dobou života ve zdraví tak ztrácíme aktuálně celou dekádu zdravého života. Národní kardiologický plán, který nyní vzniká pod taktovkou České kardiologické společnosti a Ministerstva zdravotnictví ČR, může být ve své ambici snížit mortalitu na nemoci oběhové soustavy v horizontu další dekády o 5 % úspěšný pouze tehdy, pokud budou navržena opatření široce sdílenou prioritou. Musí jít o prioritu medicínskou i ekonomickou, kdy budou racionálně využity všechny dostupné nákladově efektivní technologie. To znamená posílení prevence v primární péči a lepší koordinace péče o pacienty.

Klíčová je také rychlejší dostupnost inovativní léčby pro české pacienty a odstranění umělých bariér v podobě indikačních omezení či omezené preskripce, stejně jako významnější tlak na dosahování cílových hodnot léčby. Naše společnost má obrovské zkušenosti, působíme na 130 trzích světa a přinášíme spoustu příkladů dobré praxe – jak pro systém zdravotní péče, tak především pro české pacienty. ■

Děkujeme za rozhovor.



© 2020, Peter Ginter
Rotační lis používaný k výrobě tablet pro účely klinických studií v rámci vývoje léčiv, Biberach, Německo.
A rotary tablet press, used for clinical trial manufacturing in pharmaceutical development, Biberach, Germany.

Faster Availability of Innovative Treatments for Czech Patients Is a Key

Ivo Hlaváč joined Boehringer Ingelheim as Head of Healthcare & Access in mid-2023. He has extensive experience in this area from various sectors. Previously, he worked as a deputy minister and board member of a multinational company and in the pharmaceutical industry in Public Affairs.

■ You recently became Head of Healthcare & Access at Boehringer Ingelheim – what role do you see for your company in the Czech healthcare sector?

I think the answer lies in the purpose of Boehringer Ingelheim – Transforming lives for generations. We bring patients all over the world not only innovative medicines in the field of diabetes, heart failure, chronic kidney disease and pulmonary fibrosis, but also inspiration and concrete ideas on how to transform the healthcare organisation for the benefit of the patient. For us, the patient's journey through the system is not a cliché. We try to propose improvement to the organisation of health care at all possible levels its more efficient coordination, faster screening, detection and correct diagnosis of diseases. We currently see a huge opportunity for improving patient care, for example, in the forthcoming National Cardiology Plan. The reason is clear – circulatory system diseases have long been the dominant cause of death in the Czech Republic. According to official data from the Institute of Health Information and Statistics of the Czech Republic (ÚZIS), over the last 40 years the number of deaths from cardiovascular diseases has decreased, from 56% in 1990 to 43% of all deaths in 2022. In population data, we observe, for example, a decreasing mortality from acute myocardial infarction, but, unfortunately, the trend is completely opposite in heart failure, arrhythmia or valvular disease. All at the same time,

a statistically significant proportion of deaths in the Czech Republic can be considered premature deaths, which could be prevented. The current life expectancy in the Czech Republic is 75.3 years for men and 81.4 years for women. Life expectancy in good health is, however, significantly shorter – Czechs lose their health at the age of 61.6. Compared to the EU countries with the longest life expectancy in health, we are currently losing an entire decade of healthy life. The National Cardiology Plan, which is now being drafted under the auspices of the Czech Cardiological Society and the Ministry of Health of the Czech Republic, can only be successful in its ambition to reduce mortality from diseases of the circulatory system by 5% over the next decade if the proposed measures are a widely shared priority. It has to be a medical and economic priority, when all available cost-effective technologies will be rationally used. This means strengthening prevention in primary care and a better coordination of patient care. The faster availability of innovative treatments for Czech patients and the removal of artificial barriers in the form of indication restrictions or limited prescriptions are also key, as well as more significant pressure to achieve treatment target values. Our company has vast experience. We operate in 130 markets around the world and bring many examples of good practice – both for the healthcare system and, above all, for Czech patients. ■

Thank you for the interview.



© 2020, Peter Ginter

Kontrola sušícího zařízení. Zaměstnanec kontroluje míchací hřídel sušícího zařízení používaného při výrobě API, Ingelheim, Německo.
Inspection of shoveller dryer. An employee inspects the stirring shaft of a shoveller dryer in the production of APIs, Ingelheim, Germany.



Historický úspěch, získali jsme akreditaci pro studium stomatologie

doc. MUDr. Rastislav Maďar, PhD., MBA, FRCPS, vystudovaný lékař se zaměřením na epidemiologii, se stal známým svými názory v době pandemie covidu-19. V rámci ministerstva zdravotnictví byl pověřen vedením odborné skupiny pro řízení uvolňování karanténních opatření. Děkanem Lékařské fakulty Ostravské univerzity se stal v roce 2020. V roce 2004 spoluzakládal mezinárodní charitativní organizaci International Humanity.



Text: redakce

Foto: LF OU

■ Spectabilis, daří se Vám rozvíjet obor Všeobecného lékařství. Podílí se fakulta také na výzkumných projektech?

Vedle pedagogické činnosti a klinické práce s pacienty nebo v laboratořích jsou věda a výzkum základem práce většiny akademických pracovníků na lékařských fakultách. Granty a publikace patří k podmínkám vědecko-akademického růstu odborných zaměstnanců. Očekává se totiž, že právě my vědci a akademici budeme posouvat hranice poznání v medicíně, přinášet nové metody, postupy, případně i léky nebo vakcíny. Podle toho jednotlivá pracoviště a pracovníci i hodnotíme. A patří to také k významným kritériím, na základě kterých fakulta získává nebo obhájí svou akreditaci. Za tři roky mého působení jako děkana se ukazatele kvality ve všech významných sledovaných indikátorech zvedly, často i velmi výrazně, a za to patří díky všem kolegyním a kolegům, kteří se na tom podíleli a stále podílejí. Velkou část zaměstnanců sdílíme s ostravskou fakultní nemocnicí a není jednoduché najít si čas na vědecké bádání při tak velkém klinickém vytížení a službách. Jak ale často říkám, „jsme společně v nejvyšší lize a musíme plnit to, co se od nás očekává a co zvládají na jiných fakultách a v jiných fakultních nemocnicích“. Máme na to odborný i lidský potenciál. K tomu navíc vychováváme kvalitní absolventy, a to nejen lékaře, ale i jiné zdravotníky. Naší ambicí je dál stoupat, zlepšovat se a posilovat spolupráci nejen uvnitř, ale i navenek.

■ Podařilo se Vám získat akreditaci nového oboru Zubního lékařství. Kdy zahájíte studium?

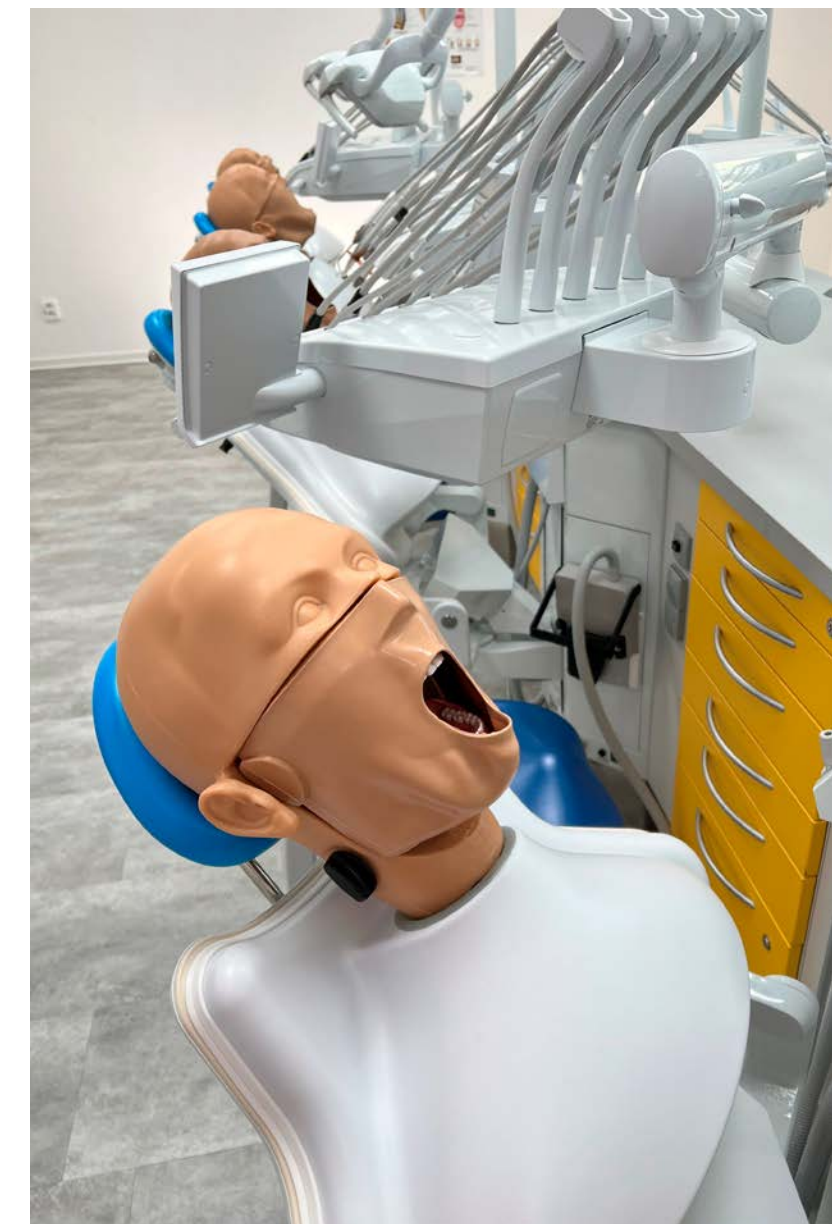
Postup je takový, že ihned po obdržení písemného dokumentu o udělení akreditace podepsaného předsedou Národního akreditačního úřadu Dr. Robertem Plagou požádá děkan Akademický senát Lékařské fakulty Ostravské univerzity o schválení podmínek

přijímacího řízení pro daný studijní program. Po jeho schválení se dokument zveřejní a legislativa nám stanovuje jeden měsíc pro přijímání přihlášek na přijímací řízení. To může proběhnout kolem poloviny října a krátce nato už mohou úspěšní uchazeči zahájit první ročník studia zubního lékařství ještě ve stejném měsíci, tedy v říjnu 2023.

■ Na výzkumu a vývoji spolupracujete i s farmaceutickými firmami. Jak u Vás probíhá aplikovaný výzkum?

Snažíme se o aplikovaný výzkum co nejvíce, často ve spolupráci s jinými prestižními institucemi. Stoupá nám i počet přidělených TAČR grantů. Spolupráce v rámci klinických studií a vývoje léků probíhá na úrovni jednotlivých pracovišť většinou v rámci multicentrických studií, tedy většího celku. Velké úspěchy ve vývoji nových molekul léků zaznamenali nedávno naši kolegové z Kliniky hematooonkologie FNO a LF OU, dovoluji si tvrdit, že s celosvětovým významem. ■

Děkujeme za rozhovor.



OSTRAVSKÁ
UNIVERSITA
FAKULTA



It is a Historic Achievement: We Have Received Accreditation for the Study of Dentistry

doc. MUDr. Rastislav Maďar, PhD., MBA, FRCPS, a trained physician specialising in epidemiology, became known for his views during the COVID-19 pandemic. He was put in charge of an expert group for the controlled release of quarantine measures within the Ministry of Health. He became Dean of the Faculty of Medicine at the University of Ostrava in 2020. In 2004, he co-founded the international charity International Humanity.

■ **Spectabilis, you are succeeding in developing the field of General Medicine. Is the Faculty also involved in research projects?**

In addition to teaching and clinical work with patients or in laboratories, research and development is the basis of the work of most academic staff at medical faculties. Grants and publications are among the conditions for the scientific and academic growth of professional staff. Indeed, it is we scientists and academics who are expected to push the boundaries of knowledge in medicine, bringing in new methods, procedures, and possibly

even drugs or vaccines. We evaluate individual departments and staff accordingly. This is also one of the important criteria based on which the Faculty obtains or defends its accreditation. In my three years as Dean, the quality indicators have risen in all the important indicators monitored, often very significantly. I thank all my colleagues who have been involved. We share a large part of our staff with the Ostrava University Hospital, and finding time for scientific research with such a large clinical workload and services is challenging. However, as I often say, "We are in the top league together, and we have to deliver what is expected of us and what

other faculties and other university hospitals can do". We have the professional and human potential to do so. In addition, we educate quality graduates, not only doctors but also other health professionals. Our ambition is to continue to rise, to improve, and to strengthen cooperation, not only internally, but also externally.

■ **You have succeeded in obtaining for accreditation in the new field of Dentistry. When will the studies start?**

The procedure is such that immediately after receiving the written documentation on the granting of accreditation signed by the Chairman of the National Accreditation Office, Dr. Robert Plaga, the Dean will request the Academic Senate of the Faculty of Medicine at the University of Ostrava to approve the conditions of the admission procedure for the given degree programme. After its approval, the document is published, and the legislation gives us one month to accept applications for the admission procedure. This can take place around mid-October, and shortly afterwards,

successful applicants can start their first year of dental studies in the same month, i.e., October 2023.

■ **You also collaborate with pharmaceutical companies on research and development. How is applied research conducted at the Faculty?**

We try to do applied research as much as possible, often in collaboration with other prestigious institutions. The Technology Agency of the Czech Republic grants awarded to us are also increasing. Collaboration in clinical trials and drug development occurs at the level of individual departments, primarily within multicenter studies, i.e. within a larger unit. Significant successes in developing new drug molecules have recently been achieved by our colleagues from the Department of Clinical Hematooncology at the University Hospital Ostrava and the Faculty of Medicine at the University of Ostrava, and I dare say with worldwide significance. ■

Thank you for the interview.



Významně se podílíme na rozvoji univerzit v Ostravě



Michal Bystron je selfmademanem ve stavebnictví, jehož stavební firma BYSTRON Group mění obraz kraje. Podílí se významně na realizaci nových staveb, rekonstrukci památkových objektů a zkvalitňování veřejného prostoru. Mezi jeho intenzivní zájmy patří rodina a sport.

Bystron[®]
GROUP

Text: redakce

Foto: Bystron Group a.s.

■ **Dáváte reálnou podobu záměrům investorů v mnoha oblastech. Jak je pro Vás důležité se podílet na rozvoji areálu Lékařské fakulty Ostravské univerzity?**

Myslím si, že celkový rozvoj lékařské fakulty je velmi důležitý. Nemyslím tím pro nás, ale pro celý náš region, ve kterém lékařská fakulta hraje zcela jistě důležitou roli. Naše firma se v minulosti podílela na rekonstrukci výukového pavilonu. S lidmi, kteří měli tehdy rekonstrukci na starosti, se nám pracovalo velmi dobře, a když se v říjnu loňského roku objevila soutěž na stavbu budovy děkanátu, zdařilé architektury navržené arch. Martinem Jandou a zároveň i další fáze rekonstrukce nám dobře známého výukového pavilonu, tak nebylo co řešit a šli jsme soutěžit. Jsem rád, že to vyšlo a že se po mnoha realizacích v uplynulých letech na VŠB můžeme významně podílet i na rozvoji Ostravské univerzity, pro kterou v současné době rekonstruujeme mimo zmíněnou lékařskou fakultu i filozofickou fakultu v centru Ostravy.

■ **Provádíte rekonstrukce historických budov, mnohdy s památkovou ochranou. V čem je tato práce specifická?**

Práce při provádění rekonstrukcí historických budov je specifická především tím, že vyžaduje respekt k původnímu stavu a charakteru objektu, znalost historických stavebních technik a materiálů. Velmi důležitá je schopnost řešit nečekané problémy, které se na historických stavbách objevují skoro vždy. Vzpomínám, jaké pozdvi-

žení vyvolal nečekaný objev udírny v Muzeu Trojmezí v Jablunkově nebo objev studny při rekonstrukci Knurova paláce ve Fulneku. Takovéto věci jsou ze skupiny úsměvných, které většinou památku ještě o něco ztraktivní, ale ani tyto nejde ignorovat, zardit a zasypat, protože nejsou součástí projektové dokumentace. Samozřejmě jsou i vážné komplikace, které mohou stavbu pořádně zkomplikovat a je třeba udělat zevrubný průzkum a do řešení zapojit odborníky. Zrovna nedávno jsme rekonstruovali jeden dům, který měl 106 let. Byl postaven ještě před vyhlášením první republiky, původní dokumentace byla celkem chabá a teprve až bourací práce nám odkryly překvapení, se kterými se potom musel vypořádávat statik. V současné době jsme zahájili rekonstrukci zámku v Bruntále, tak jsem zvědavý, co nás potká tam.

■ **Podílíte se na obnově centra Ostravy, kde projekt Nové Lauby patří k zásadním. Přibližte nám jeho současný stav?**

Stavba Nových Laubů je ve fázi dokončovacích prací. V interiéru probíhají přípravy na předávání bytových jednotek jejich vlastníkům, které by měly proběhnout v druhé polovině října. Asi 50 % bytových jednotek má hotové obklady a dlažby, kompletují se zařizovací předměty, radiátory a provádějí se malby. Po dokončení těchto prací se budou provádět finální dřevěné podlahy a vnitřní interiérové dveře. Současně při provádění dřevěných podlah se budou kompletovat společné prostory, tzn. chodby, schodišťová jádra a garáže.

V exteriéru se provádí finální povrchová úprava fasády, bylo demonstrováno lešení a některé části jsou již viditelné návštěvníkům centra Ostravy. Součástí těchto prací jsou i kompletace zábradlí a různé oplechování, kdy dokončení těchto prací je plánováno do konce září. Zároveň se co nevidět začne provádět zelená střecha na celém půdorysu domů. Následovat bude ještě dokončení soklové části fasády, ale to až po úplné demontáži lešení. Poté bude demontováno stavební oplocení a čeká nás velké překvapení.

■ **Z Ostravy do Beskyd je to nedaleko. Brána Beskyd, je to jen jeden z mnoha projektů, nebo nový pohled na volnočasové aktivity?**

Vždy se rádi podílíme na projektech, které přicházejí s novým a neotřelým pohledem na využití veřejného prostoru. Developeři většinou své projekty volnočasovým prostorem nevybavují, protože je to velmi drahé a dokáže to jeden byt prodražit i o desítky tisíc, což

samozřejmě není žádoucí. Je dobře, že veřejný sektor se v posledních letech ke smysluplnému využití veřejného prostoru staví čelem a volnočasové areály vznikají jako houby po dešti. Poté co jsme před pár lety měli možnost pro obvod Ostravy-Poruby vybudovat Komunitní centrum s obrovským volnočasovým areálem u pustkoveckého rybníku, zaměřeným pro děti od útlého věku až po seniory, jehož autorem byl ostravský architekt David Kotek, byla naší poslední realizací Brána Beskyd ve Frýdlantě nad Ostravicí. Tam najdou vyžití nejen děti, ale i dospělí. Celý projekt je zasazený do stávající zástavby a nabízí nejen možnosti sportovních aktivit v podobě např. workoutu, parkouru, lezení, ale také aktivity kulturní, a to v prostoru amfiteátru a přilehlé kavárny. Je vidět, že lidé si tento koncept využití volného času celkem oblíbili, protože areál je využíván nejen v létě, ale i v zimě. ■

Děkujeme za rozhovor.

*Brána Beskyd – volnočasové outdoorové centrum ve Frýdlantu nad Ostravicí.
Beskydy Gate – outdoor leisure centre in Frýdlant nad Ostravicí.*



We Are Significantly Involved in the Development of Universities in Ostrava

Michal Bystroň is a self-made man in the building industry whose construction company BYSTROŇ Group is changing the image of the region. He is significantly involved in realising new buildings, reconstructing monuments, and improving public spaces. Among his intense interests are his family and sports.

■ **You give real shape to investors' intentions in many areas. How important is it for you to be involved in developing the University of Ostrava's Faculty of Medicine campus?**

I think the overall development of the Faculty of Medicine is significant. I do not mean for us, but for our whole region, where the Faculty of Medicine certainly plays an important role. Our company was involved in the past reconstruction of the teaching pavilion. The cooperation with the people who were in charge of the rebuilding at that time was excellent. When tenders were invited for the construction of the Dean's building, a well-done design by architect Martin Janda, and the next phase of the reconstruction of the teaching pavilion (one that we knew so well), it went without saying that we participated in it. I am glad that we succeeded and

that after many implementations in the past years at the VŠB-TUO, we can also significantly contribute to the development of the University of Ostrava, which we are currently reconstructing, and in addition to the aforementioned Medical Faculty, the Faculty of Arts in the centre of Ostrava.

■ **You carry out the reconstruction of historical buildings, often under heritage conservation. How is this work specific?**

The work of reconstructing historic buildings is specific in that it requires respect for the original condition and character of the building and knowledge of historic building techniques and materials. The ability to solve unexpected problems that almost always occur in historic buildings is very important. I remember the uproar caused by the surprising discovery of a smokehouse in the

*Knurrův dům ve Fulneku.
Knurr's house in Fulnek.*



*Vizualizace děkanátu Lékařské fakulty Ostravské univerzity.
Visualization of the Dean's Office of the Faculty of Medicine, University of Ostrava.*



Trojmezí Museum in Jablunkov or the discovery of a well during the reconstruction of Knur's palace in Fulnek. Such things belong among the amusing stories, which usually make the monument a little more attractive, but even these cannot be ignored just because they are not part of the project documentation. Of course, there are also serious complications that can make things really difficult, and it is necessary to do a thorough survey and involve experts. Just a short time ago, we were renovating a house that was 106 years old. It was built before the First Republic was declared, the original documentation was quite poor, and only the demolition work revealed the surprises that the stress analyst had to deal with. At the moment, we have started the reconstruction of Bruntál Chateau, so I am curious what we will find there.

■ **You are involved in the renewal of the centre of Ostrava, and the Nové Lauby residential project is one of the most important projects. Can you tell us about its current state?**

The construction of Nové Lauby is in the finishing phase. Inside, preparations are underway for the handover of the units to their owners, which should take place in the second half of October. Approximately 50% of the residential units have finished tiling, furnishings and radiators are being assembled, and the flats are being decorated at the moment. Once this work is completed, the final timber flooring and internal interior doors will be installed. Together with the wooden floors, the common areas, i.e. corridors, stairwells, and garages, will be completed.

In the exterior, the final finishing of the facade is being carried out, the scaffolding has been dismantled, and some parts are already visible to visitors to the centre of Ostrava. These works also include

the completion of the railings and various claddings, which are scheduled for completion by the end of September. At the same time, the green roof on the entire ground plan of the houses will be started soon. This will be followed by the completion of the plinth part of the facade, but only after the scaffolding has been completely dismantled. After that, the construction fencing will be dismantled, and there will be a big surprise.

■ **It is not far from Ostrava to Beskydy. The Beskydy Gate, is it just one of many projects or a new look on leisure activities?**

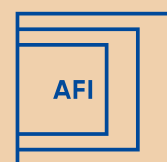
We are always happy to participate in projects that come up with a new and fresh perspective on the use of public spaces. Developers usually do not equip their projects with leisure areas because it is costly and can make one flat tens of thousands more expensive, which is not desirable. It is good that the public sector has focused on the meaningful use of public spaces in recent years, and leisure complexes are springing up like mushrooms. We had the opportunity to build a Community Centre for the Ostrava Poruba district a few years ago with a huge leisure complex by the Pustkovec pond, aimed at children from a very young age to older adults, designed by the Ostrava architect David Kotek. Our latest project is the Beskydy Gate in Frýdlant nad Ostravicí, where not only children but also adults will find something to do. The whole project is set in the existing development. It offers sports activities in the form of workout, parkour, and climbing, as well as cultural activities in the amphitheatre and adjacent café. It is evident that people have become quite fond of this concept of leisure, as the area is used not only in the summer but also in the winter. ■

Thank you for the interview.



Jak zvýšit přidanou hodnotu vytvářenou v České republice

Výroční konference AFI je stěžejní událost na podporu investičního prostředí v České republice a nabízí pohledy na aktuální trendy a nejnovější témata ekonomického a investičního prostředí očima významných expertů. Zda směřuje už česká ekonomika k evoluci, jsme se zeptali ředitele divize T-Business pro firemní zákazníky a veřejnou správu společnosti T-Mobile Czech Republic **Luboše Lukasíka**.



Sdružení
pro zahraniční
investice

Text: redakce

Foto: T-Mobile Czech Republic, redakce

■ **Zahraniční investoři pomáhají rozvíjet českou ekonomiku, což je asi i důvodem Vašeho partnerství se Sdružením pro zahraniční investice. Je tomu tak?**

Ano, určitě sehráli stěžejní roli v transformaci ekonomiky. Teď je před námi klíčová otázka, jak dále. Jak zvýšit přidanou hodnotu vytvářenou v České republice. Zde mohou sehrát roli jak budoucí investoři, tak samozřejmě ti současní, na kterých ekonomika stojí. Je to o odvaze managementu zahraničních firem působících v České republice sem stáhnout další zajímavé příležitosti, uspět v rámci interní konkurence země, kde ta či ona firma působí. A zde přichází T-Business, část T-Mobile soustředění se na business zákazníky. Společně s vizionáři ve firmách chceme přicházet s projekty výrazně zvyšujícími přidanou hodnotou. A to mimo jiné digitalizací a propojením IT, digitalizací a AI.

■ **Konkurenceschopnost firem vyžaduje investice do automatizace a digitalizace. Jaké vidíte uplatnění umělé inteligence v českých firmách?**

AI je samozřejmě moderní pojem, ale v odborných kruzích je už nějakou dobou uplatňován. A uplatňování nabralo závratnou rychlost. Vznikají nové a pokročilé práce s daty a tempo se ještě zrychlí. Jak obecně, tak v oblastech výroby, plánování, logistiky, kde ho již delší dobu používáme. Ale je zde háček – vše je o datech, informacích – je třeba je sbírat, třdit, procesovat. Jak data ze strojů, čidel, senzorů, tak nestrukturovaná data obchodníků atd. Kdo to nedělá, nemá šanci do budoucna. Protože pokročilé nástroje umožní jeho konkurenci, která to správně pojala, tempo neustále zvyšovat.

■ **Předpokladem využití moderních technologií jsou 5G sítě. Jak se Vám daří je budovat?**

Sběr dat je základ. A 5G umožní doteď nepředstavitelné věci – rychlé, homogenní zabezpečené prostředí, kam jednoduše přidám další prvky, levné a standardizované. Rychle nasaditelné, relativně levné a s platformou pro sběr dat. Pro všechny toužící po digitalizaci bez limitu prostě zázrak. Nepřeháním, už se můžete přesvědčit sami. ■

Děkujeme za rozhovor.

How the Value Added Created in the Czech Republic is Increased

The annual conference of the AFI is the flagship event to promote the investment environment in the Czech Republic. It offers insights on current trends and the latest topics in the economic and investment environment through the eyes of prominent experts. We asked **Luboš Lukasík**, Director of the T-Business division for corporate customers and public administration at T-Mobile Czech Republic, whether the Czech economy is already heading towards an evolution.

■ **Foreign investors help to boost the Czech economy, which is probably the reason for your partnership with the Association for Foreign Investment. Is that so?**

Yes, they certainly have played a key role in the transformation of the economy. Now, the key question before us is how to move forward. How to increase the value added generated in the Czech Republic. This is where future investors and, of course, the current investors on whom the economy is based can play a role. It is about the courage of the management of foreign companies operating in the Czech Republic to attract other interesting opportunities here, to succeed within the internal competition of the country where this or that company operates. And here comes T-Business, part of T-Mobile's focus on business customers. Together with the visionaries in the companies, we want to develop projects that significantly increase added value. And we do this by, among other things, digitising and connecting IT, digitalisation and AI.

■ **The competitiveness of companies requires investment in automation and digitalisation. How do you see the application of artificial intelligence in Czech companies?**

AI is a modern concept, of course, but it has been used in professional circles for some time. And it is picking up at breakneck speed. New and advanced work with data is emerging, and the pace will accelerate even faster, both in general and in production, planning, and logistics, where we have been using it for some time. But there is a catch – everything is about data, information – it needs to be collected, sorted, and processed. Both data from machines, sensors and unstructured data from traders, etc. Those who do not do that have no chance in the future because advanced tools will allow its competitors who get it right to continually increase the pace.

■ **5G networks are a prerequisite for the use of modern technologies. How are you building them?**

Data collection is essential. And 5G will enable previously unimaginable things. In this fast, homogeneous, secure environment, I simply add more elements, cheap and standardised. Rapidly deployable, relatively inexpensive and with a data collection platform. It is simply a miracle for all those longing for unlimited digitalisation. I am not exaggerating. You can see it for yourself. ■

Thank you for the interview.





Průmyslové výstavbě dnes vládne téma udržitelnosti

Jan Andrejco má z pozice Regional Development Director ve společnosti Panattoni na starosti vytipování lokalit k průmyslové výstavbě, strategii akvizic či návrhy konceptů výstavby. V posledních letech je jeho velkým tématem revitalizace brownfieldů. Je členem představenstva České rady pro šetrné budovy a je garantem tématu brownfieldů.

 PANATTONI

Text: redakce

Foto: Panattoni Czech Republic Development s.r.o.

■ Patříte k neaktivnějším developerům průmyslových nemovitostí v Česku. Jaké jsou aktuální trendy v této oblasti?

Nejsilnějším trendem je jednoznačně udržitelnost. Společnost Panattoni je lídrem v této oblasti na českém trhu průmyslového developmentu. Máme v portfoliu nejvíce budov, které obdržely mezinárodní certifikaci BREEAM New Construction podle počtu hal i podle jejich podlahové plochy. Vyjádřeno číslem, v současnosti máme 1,5 milionu metrů čtverečních budov, které ocenění získaly nebo jsou v procesu certifikace.

Po ekologických řešeních je velká poptávka od našich klientů. Velké mezinárodní společnosti mají své cíle uhlíkové neutrality a samozřejmě výroba a logistika jsou oblasti, kde je snižování emisí klíčové.

■ Touha po udržitelných řešeních se týká jen velkých nadnárodních firem, nebo i tuzemských?

V Česku tak trochu čekáme, jaká regulace z Evropské unie přijde. Čím dřív se ale tuzemské firmy na tuto oblast zaměří, tím lépe pro ně. Až nadnárodní společnosti „vyčistí“ svou vlastní výrobu a logistiku, budou řešit i uhlíkovou stopu svých dodavatelských řetězců, jichž jsou české firmy často součástí. Kdo zaspí dobu, nebude mít komu dodávat. Důležité je zmínit, že velkými tahouny takzvané zelené transformace nejsou jen regulátoři, ale například bankovní domy a fondy poskytující financování a v neposlední řadě i HR oddělení. Pro mladší generaci na Západě je důležité pracovat pro odpovědné firmy a tento trend určitě dojde i k nám.

■ Vaší specializací je využití brownfieldů. Daří se Vám získávat investory na tyto lokality i v Praze a ve středních Čechách?

Rádi vracíme život územím, která mají průmyslovou tradici. I když je výstavba na brownfieldech technologicky náročnější třeba kvůli

ekologické zátěži, má podle nás smysl. Specifikem Prahy a dalších velkých měst je, že původní průmyslové oblasti logicky nyní ustupují rezidenční nebo smíšené zástavbě. Jen v Praze můžeme jmenovat oblasti jako Vysočany, Waltrovka, Smíchov, Nusle nebo v brzké době vršovický Koh-i-noor. Celkem jde o 600 hektarů původně průmyslových oblastí, které v poslední době zmizely jen v Praze. Pracujeme ale na projektech třeba v pražském Kovošrotu nebo v areálu bývalé Poldi Kladno. Obecně je po lokalitách v Praze a okolí ze strany investorů i nájemců velká poptávka a neobsazenost prostor je v podstatě na nule. Počet lokalit pro výstavbu moderních průmyslových areálů už je zde ale velmi omezený.

■ Hodnocení udržitelnosti a dopravní napojení zóny je dnes nutností. Daří se Vám získávat i železniční napojení?

Ekologická náročnost dopravy při výstavbě i provozu budov je velmi důležitým kritériem v rámci udělení zmíněné certifikace BREEAM New Construction. Železniční napojení je tak velmi důležitým kritériem při vyhledávání lokalit pro výstavbu. Díky průmyslové tradici je takové napojení častou výhodou právě brownfieldů. Při výstavbě se ale zaměřujeme i na budování zázemí pro cyklodopravu nebo nabíjecí infrastrukturu pro elektromobily, aby nejen zboží, ale i zaměstnanci měli možnost udržitelné dopravy. ■

Děkujeme za rozhovor.

Industrial Construction Today Is Dominated by the Topic of Sustainability

As Regional Development Director at Panattoni, **Jan Andrejco** is responsible for identifying sites for industrial development, acquisition strategy, and designing development concepts. In recent years, his big topic of interest has been revitalising brownfield sites. He is a member of the Board of Directors of the Czech Green Building Council and is a great supporter of the topic of brownfields.

■ You are one of the most active industrial real estate developers in the Czech Republic. What are the current trends in this area?

The strongest trend is clearly sustainability. Panattoni is a leader in this area on the Czech industrial development market. We have the largest number of buildings in our portfolio that have received the international BREEAM New Construction certification, both in terms of the number of halls and their floor area. In terms of numbers, we currently have 1.5 million square metres of buildings that have received the award or are in the process of certification.

Green solutions are in high demand from our clients. Large international companies have carbon neutrality targets, and, of course, manufacturing and logistics are areas where emissions reduction is essential.

■ Does the desire for sustainable solutions only apply to large multinational companies or also to domestic companies?

In the Czech Republic, we are waiting a bit to see what regulation will come from the European Union. But the sooner domestic companies focus on this area, the better for them. When multinational companies “clean up” their own production and logistics, they will also address the carbon footprint of their supply chains, of which Czech companies are often a part. Those who are behind the times will have no one to supply to. It is important to mention that the significant drivers of the so-called green transformation are not only regulators but also, for example, banking houses and funds providing financing and, last but not least, HR departments. For the younger generation in the West, it is important to work for responsible companies, and this trend will undoubtedly come to us as well.

■ Your speciality is the use of brownfields. Have you successfully attracted investors for these sites in Prague and Central Bohemia?

We like to bring life back to areas that have an industrial tradition. Even if construction on brownfields is more technologically demanding, for example, because of the ecological burden, it makes sense. It is a specific feature of Prague and other large cities that the original industrial areas are now logically giving way to residential or mixed-use development. In Prague alone, we can name places such as Vysočany, Waltrovka, Smíchov, Nusle, or the soon-to-be Koh-i-noor in Vršovice. In total, 600 hectares of formerly industrial areas have recently disappeared in Prague alone. However, we are working on projects in Prague's Kovošrot or the former Poldi Kladno site. In general, there is a significant demand for locations in Prague and its surroundings from investors and tenants, and the vacancy rate is basically zero. However, the number of sites for constructing modern industrial complexes is minimal.

■ Sustainability assessment and transport links to the zone are now a necessity. Are you succeeding in getting rail connections as well?

The environmental performance of transport in the construction and operation of buildings is a very important criterion for the BREEAM New Construction certification. Rail connectivity is thus a significant criterion when looking for sites for construction. Due to the industrial tradition, such a connection is often an advantage for brownfield sites. However, we are also focusing on building facilities for cycling or charging the infrastructure for electric vehicles, so that not only goods but also employees have the option of sustainable transport. ■

Thank you for the interview.

MANAŽER ROKU 2022

Manager of the Year 2022



Lucie Urváková
CFO, UNIQA, pojišťovna a.s.

Životní motto:
„Štěstí je rozpoznat příležitost.“



Bronislav Převrátíl
ředitel, Chart Ferox, a.s.

Životní motto:
“Think big, start small, act now!”

Jaké uplatnění digitalizace a umělé inteligence předpokládáte ve Vašem oboru působnosti?



Ing. Leo Doseděl

předseda Svazu českých a moravských výrobních družstev

Chairman of the Union of Czech Production Cooperatives

„V řadě těchto odvětví se ve stále větší míře prosazuje automatizace výrobního procesu, digitalizace a v neposlední řadě i umělá inteligence, jejíž význam v nejbližším období bude zcela jistě růst...“

Svaz českých a moravských výrobních družstev sdružuje 180 firem zejména ze zpracovatelského průmyslu a služeb, mezi nimiž můžeme nalézt družstva působící ve strojírenství, dřevozpracujícím průmyslu a výrobě nábytku, automobilovém, chemickém a kosmetickém průmyslu, ve výrobě plastů a obalů, oděvů nebo hraček. V řadě těchto odvětví se ve stále větší míře prosazuje automatizace výrobního procesu, digitalizace a v neposlední řadě i umělá inteligence, jejíž význam v nejbližším období bude zcela jistě růst a výrazně ovlivní přípravu technologických procesů, řízení výrobních činností i následných operací spojených s kontrolní činností, adjustací a expedicí výrobků. Naše členská výrobní družstva technologické inovace rovněž zavádějí, některá z nich mají již dlouholeté zkušenosti s automatizací a uplatněním robotických linek. Pro výrobní firmy přinášejí tyto nové technologie nejen optimalizaci a zefektivnění výrobních procesů a s tím související zvýšení produktivity, ale i snížení zmetkovitosti výrobků, úsporu nákladů a nahrazení nedostatkových pracovních sil. Jsme přesvědčeni, že se využití moderních technologií v rámci naší členské základny bude dále rozšiřovat, k čemuž se snažíme vytvořit co možná nejlepší podmínky. Vedle finanční podpory investičních projektů družstev v této oblasti rovněž pořádáme vzdělávací akce. Organizovali jsme semináře k automatizaci a robotizaci a v nedávné době také workshop k podpoře digitalizace. V nastaveném trendu chceme i nadále pokračovat, protože zavádění tohoto typu inovací do výroby bylo dříve možná výhodou, ale dnes se stává naprostou nutností.

The Union of Czech Production Cooperatives brings together 180 companies, mainly from the manufacturing and service industries, including cooperatives operating in the engineering, woodworking and furniture industries, the automotive, chemical and cosmetics industries, plastics and packaging production, clothing and toys. In many of these industries, the automation of the production process, digitalisation and, last but not least, artificial intelligence are increasingly gaining ground. Artificial intelligence will undoubtedly grow in importance soon, significantly affecting the preparation of technological processes, the management of production activities and subsequent operations related to the inspection, modification, and shipment of products. Our member manufacturing cooperatives are also introducing technological innovations, some of which already have many years of experience with automation and the application of robotic lines. For manufacturing companies, these new technologies bring not only optimisation and the streamlining of production processes and the associated increase in productivity, but also a reduction in the reject rate, cost savings and the replacement of a scarce workforce. We are convinced that the use of modern technologies within our member base will continue to expand, and we strive to create the best possible conditions for this. In addition to financial support for cooperative investment projects in this area, we also organise training events. We have organised seminars on automation and robotics and, more recently, a workshop on promoting digitalisation. We want to continue the trend we have set because introducing this type of innovation into production may have been an advantage in the past. Still, today, it is becoming an absolute necessity.

What Applications of Digitalization and Artificial Intelligence Do You Foresee in Your Field of Activity?



Jan Matoušek

výkonný ředitel České asociace pojišťoven

Executive Director of the Czech Insurance Association

„Za naprosto správný vnímám argument, že nové technologie je správné využívat v oblastech, kde dominují rutinní činnosti.“

Minimálně posledních pět let se v souvislosti s našim oborem opakovaně připomíná, že právě AI nám bude schopna stále více a efektivněji pomáhat v činnostech, které mají jasná pravidla a na které můžeme nahlížet jako na čistě standardizované operace. Velmi často se v této souvislosti připomíná i urychlení postupů po vzniklé škodě.

Proti tomuto pohledu klientů ovšem stojí také legitimní potřeby pojišťoven věci kontrolovat a získávat patřičná data. A požadavky regulace, která nepochybně ještě dlouho bude trvat na tom, abyste u složitějších produktů radu a doporučení k výběru a nastavení pojistného získali od kvalifikovaného poradce s příslušným vzděláním a zkouškou.

Za naprosto správný vnímám argument, že nové technologie je správné využívat v oblastech, kde dominují rutinní činnosti. Právě zde je možné ušetřit kapacitu odborníků a tu směřovat promyšleně a adresně tam, kde mají pro klienty větší přidanou hodnotu. Umělá inteligence by v ideálním případě měla sama pomoci, pokud doma vyfotíte třeba vodovodní škodu, spočítat její rozsah a nabídnout okamžitě ocenění. Souhlasíte? Peníze můžete mít na účtu druhý den. Výhody vidím i tam, kde nám AI dokáže pomoc při odhalování podvodů.

Odlíšit musíme vysokou míru automatizace a uzavřené využití umělé inteligence v konkrétních firemních aplikacích od modelů typu ChatGPT, kde umožnění plošného strojového učení již dnes vede k masivnímu porušování autorských práv s potenciálem pro řadu soudních sporů.

Jak jsem zmínil v úvodu, stojí proti sobě občas různá očekávání. K tomu je ještě potřeba přičíst regulaci, která nás nutí procesy formalizovat, což v praxi potom vrací člověka zpět. Nakolik to ovlivní dynamiku vstupu umělé inteligence do našeho sektoru, ukáže čas. Skončil bych slovy klasika W. Shakespeara, že očekávání je příčinou všech zármutků. Věřím, že tomu tak nebude v tomto příběhu.

For at least the last five years, there have been repeated reminders in our field that AI will be able to help us more effectively in activities with clear rules and can be viewed as purely standardised operations. The acceleration of post-damage procedures is very often mentioned in this context.

However, this view of clients is also countered by the legitimate needs of insurers to check things and obtain relevant data. And the demands of regulation, which will undoubtedly insist for a long time to come that, for more complex products, advice and recommendations on policy selection and set-up should be obtained from a qualified adviser with the appropriate training and inspection.

I think it is absolutely correct to argue that new technologies should be used in areas where routine activities dominate. It is here that it is possible to save the capacity of experts and direct it thoughtfully and specifically where they have more added value for clients. Ideally, artificial intelligence should help if you take a picture of, say, water damage at home, calculate the extent of it and offer an immediate evaluation. Do you agree? You can have the money in your account the next day. I also see benefits where AI can help us detect fraud.

We need to distinguish between a high level of automation and the closed use of AI in specific business applications from models like ChatGPT, where enabling across-the-board machine learning already leads to massive copyright infringement with the potential for numerous lawsuits.

As I mentioned in the introduction, sometimes different expectations are in opposition. On top of that, there is regulation that forces us to formalise processes, which in practice brings people back. Time will tell to what extent this will affect the dynamics of AI entering our sector. I would end with the classic words of W. Shakespeare: that expectation is the cause of all sorrows. I believe that will not be the case in this story.

Priority španělského předsednictví Rady Evropské unie

Alberto Moreno Humet je španělský diplomat, který působí jako velvyslanec Španělska v České republice od září 2022. V rámci vzájemných vztahů klade důraz na kulturní výměnu a podporu vzdělání.



Text: redakce

Foto: Ondřej Svoboda,
Aneta Psotová

■ **Vzájemné obchodní vztahy mezi oběma zeměmi se neustále rozvíjejí. Základem vývozních vztahů je automobilový průmysl. Kde vidíte další příležitosti do budoucna?**

Automobilový průmysl je i nadále největším odvětvím našich vývozních vztahů s Českou republikou. Dále následují polotovary, potravinářské výrobky a zařízení. Jsme přesvědčeni, že značné možnosti spolupráce máme také v železničním sektoru a v oblasti jaderné energetiky. V neposlední řadě se domníváme, že sektor služeb se zotavuje z krize způsobené pandemií covidu-19. Dá se předpokládat, že tento sektor v nadcházející budoucnosti zaznamená pozitivní růst.

■ **Obranný průmysl se rychle inovuje. Vidíte možnosti užší spolupráce v rámci NATO?**

Určitě. České ozbrojené síly modernizují své vybavení s ohledem na novou geostrategickou hrozbu ze strany Ruska. Pokud jde o spolupráci mezi Českou republikou a Španělskem, spolupracujeme v rámci EUTM (European Union Training Mission in Mali - Výcviková mise Evropské unie v Mali) v Mali a v létě příštího roku předá Česká republika Španělsku velení pro mnohonárodní bojovou skupinu NATO na Slovensku. Hrozba, kterou představuje Rusko ve východní Evropě, zcela jistě poskytne příležitost k ještě užší vojenské spolupráci mezi našimi zeměmi.

■ **Mezi oběma zeměmi probíhá nejen čilý cestovní ruch, ale také vzájemná kulturní výměna. Jaké možnosti může podle Vás přinést bližší poznání španělské kultury a jazyka?**

Výměna turistů mezi Španělskem a Českou republikou každoročně roste. Španělsko se stává pro české občany prvotřídní turistickou destinací. Čeští občané totiž neomezují své cesty na příležitostné návštěvy, ale vybírají si Španělsko jako delší dovolenkovou desti-

naci, kde často stráví jeden nebo i několik týdnů. Na druhé straně v případě španělských občanů, ačkoli je Praha bezpochyby jednou z jejich nejoblíbenějších prázdninových destinací, zůstávají pobyt v České republice kratší, zřídka přesahují týden a často se omezují na české hlavní město. V současné době probíhá mezi oběma zeměmi v jistém smyslu proces znovuoobjevování. Důležitým aspektem je cestovní ruch. Co je však pro vztahy mezi oběma zeměmi nejdůležitější, je jejich kulturní výměna. Ta nakonec umožňuje lepší vzájemné poznání a pochopení našich kultur a historie. Jsme na proudu přesvědčení o významu kultury a neustále se snažíme hledat obohacující a zajímavé způsoby, jak zvyšovat vzájemné povědomí o kultuře a historii mezi oběma zeměmi. Je nezbytné, aby kulturní výměna byla oboustranná a aby kulturní instituce obou národů spolupracovaly při pořádání společných aktivit v obou zemích.

Pokud jde o jazyk a jeho možnosti, rád bych připomněl, že španělština je jedním z nejpoužívanějších a nejvyučovanějších jazyků na světě. Proto podpora znalosti španělštiny otevírá možnosti nejen ve Španělsku, ale na celém kontinentu. ■

Děkujeme za rozhovor.

■ **Vaše Excelence, Španělsko převzalo v polovině roku předsednictví Rady EU. Jaké jsou priority tohoto předsednictví?**

Představili jsme program založený na čtyřech klíčových bodech a prioritách.

1. Znovu posílit EU a zajistit její otevřenou strategickou autonomii. Vzhledem k tomu, že je potřeba omezit nadměrnou závislost na třetích zemích ve strategických odvětvích, je nezbytné rozvíjet strategická průmyslová odvětví a nové technologie v Evropě. Kromě toho je nutné navrhnout strategii, která by do roku 2030 zajistila hospodářskou bezpečnost a vedoucí postavení EU ve světě. Je třeba podotknout, že velká část této práce byla zahájena za českého předsednictví v roce 2022.
2. Pokrok v ekologickém přechodu a přizpůsobení se životnímu prostředí. S cílem omezit změnu klimatu je nezbytné reformovat trh s elektřinou a urychlit práci na balíčku „Fit for 55“.
3. Podporovat větší sociální a ekonomickou spravedlnost. Cílem je dosáhnout spravedlivějšího, pečlivějšího a rovnostářštějšího hospodářství, z něhož budou mít prospěch všichni.
4. Posilování evropské jednoty. Udržení evropské jednoty má zásadní význam a patří mezi největší zájmy španělského předsednictví. Je tomu tak proto, že jednota je základem našich silných stránek a základním předpokladem pro to, abychom i nadále poskytovali podporu Ukrajině v jejím boji proti ruské agresi.

Na závěr považuji za důležité zdůraznit prioritu španělského předsednictví, kterou je podpora a oživení vztahů mezi EU a CELAC. Máme mnoho společného, počínaje hodnotami a zásadami až po naši kulturu, což znamená, že podpora našich vztahů je oboustranně prospěšná. Oslavili jsme první summit po osmi letech, což je příliš dlouhá doba. Tento summit působí jako první, nikoli poslední krok pro zlepšení našich vztahů, včetně politického dialogu. Mnoho práce je ještě třeba vykonat zejména při uzavírání dohod.



Alberto Moreno Humet



stantly developing. The basis of export relations is the automotive industry. Where do you see other opportunities for the future?

It is a fact that the automotive industry continues being the biggest sector in our export relations with the Czech Republic, closely followed by semi-finished products, food products and equipment goods. We also believe that we have considerable opportunities to collaborate in the railway sector, as well as in the nuclear energy sector. Lastly, we believe that the service sector is recovering from the COVID-19 crisis. We can predict that this sector will experience a positive growth in the upcoming future.

■ The defence industry is rapidly innovating. Do you see possibilities for closer cooperation within NATO?

Indeed. The Czech Armed Forces are upgrading their equipment taking into account the new geostrategic threat posed by Russia. As for cooperation between the Czech Republic and Spain, we have been working together within the EUTM (European Union Training Mission in Mali) framework in Mali, and the Czech Republic will hand over to Spain the command for the NATO Multinational Battlegroup in Slovakia next summer. The threat posed by Russia in Eastern Europe will most surely provide the opportunity for even closer military cooperation between our two countries.

■ There is not only brisk tourism between our two countries but also a mutual cultural exchange. In your opinion, what opportunities can a closer knowledge of Spanish culture and language bring?

The tourist exchanges between Spain and the Czech Republic are growing on a yearly basis. Spain is becoming a first-class tourist destination for Czech citizens. In fact, rather than limiting their trips to occasional visits, Czech citizens are choosing Spain as a longer holiday destination, often spending one or even various weeks there. On the other hand, for Spanish citizens, although Prague is, undoubtedly, one of their most valued holiday destinations, their stays in the Czech Republic remain shorter, rarely exceeding a week, and are often limited to the Czech capital.

In certain ways, we are currently immersed in a process of rediscovery between our two countries. Tourism is an important aspect. However, what is most relevant regarding the relationship between the two countries is their cultural exchange. In the end, it is what allows for a greater mutual knowledge and understanding of our cultures and history. We are absolutely convinced of the importance of culture and we are constantly working to find ways to prioritise the cultural and historical knowledge between the two countries in an enriching, interesting and, of course, mutual way. It is essential that cultural exchanges are two-sided, and that the cultural institutions of both nations cooperate by organising joint activities in both countries.

Finally, in regards to language and its opportunities, I would like to state that Spanish is one of the most spoken and taught languages globally. Therefore, promoting knowledge of the Spanish language not only opens up opportunities in Spain, but in the entire continent. ■

Thank you for the interview.

Priorities of the Spanish Presidency of the Council of the European Union

Alberto Moreno Humet is a Spanish diplomat who has served as Spain's ambassador to the Czech Republic since September 2022. He emphasises cultural exchange and the promotion of education in the framework of bilateral relations.



■ Your Excellency, Spain took over the Presidency of the Council of the EU in the middle of the year. What are the priorities of this presidency?

We have presented a program based on four key points and priorities.

1. Reindustrialise the EU and ensure its open strategic autonomy. With the main objective to limit the excessive dependency on third countries in strategic sectors, it is imperative to develop strategic industries and new technologies in Europe. Additionally, it is necessary to propose a strategy to ensure the economic security and global leadership of the EU by 2030. It is important to note that a great deal of this work began under the Czech Presidency in 2022.
2. Advance in green transition and environmental adaptation. With the goal of curbing climate change, it becomes essential to reform the electricity market and to accelerate the work of the "Fit for 55" package.
3. Promote greater social and economic justice. With the aim of

achieving a fairer, more caring and egalitarian economy that benefits all.

4. Strengthening European Unity. Maintaining European Unity is fundamental and it is one of the biggest concerns of the Spanish Presidency. This is so, as unity acts as the base of our strengths, and it is a basic requirement to continue offering our support to Ukraine in its fight against the Russian aggression.

Finally, I believe it is important to highlight the priority of the Spanish Presidency to promote and relaunch the relations between the EU and CELAC. We share many aspects, ranging from our values and principles to our culture, meaning that the promotion of our relations is of mutual benefit. We have celebrated the first summit in 8 years, a period that is simply too long. The summit acts as a first step, not the last, and there is still much more work to be done to improve our relations, including our political dialogue, particularly in concluding agreements.

■ Mutual trade relations between the two countries are con-

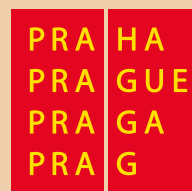




Vltavská filharmonie je mou srdeční záležitostí

Foto: „MHMP“

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc., je primátorem hlavního města Prahy (byl jím už v letech 2010 až 2013, nyní je jím znovu od února 2023). Od roku 2013 je také poslancem Parlamentu ČR. Je členem ODS. Vystudoval Lékařskou fakultu Univerzity Karlovy, po krátkém angažmá v nemocnici v Příbrami působil – a občas stále působí – v lékařských zařízeních v Praze, např. v Fakultní nemocnici Královské Vinohrady či Ústřední vojenské nemocnici, kde byl donedávna také přednostou Gynekologické kliniky.



■ Pane primátore, významný ekonomický potenciál města tvoří cestovní ruch. Jaká je vize města v rámci nového pohledu na tuto problematiku?

Cestovní ruch nepochybně patří v Praze mezi stěžejní odvětví a také dává práci mnoha lidem. Neboli je pro ekonomiku hlavního města klíčový. V poslední době ale v této oblasti nastaly velké změny, a to zejména v návaznosti na covidovou krizi. Změnila se skladba turistů, co se zemí původu týká, zkrátily se doby jejich pobytů v Praze a také stále nejsme v oblasti cestovního ruchu zpátky na úrovni před krizí. Na posledních dvou věcech bychom chtěli pracovat – dostat se zpátky na předcovidovou úroveň a snažit se prodloužit doby pobytu turistů. A také zatraktivnit turistům i jiné části Prahy než pouze proslulé, ale často přelidněné historické centrum hlavního města. Máme co nabídnout, hlavní město má řadu nenápadných, ale hezkých zákoutí a magických míst, jen to umět takřkajíc prodat.

Pak je tu pochopitelně i otázka financí. Drtivá většina příjmů z cestovního ruchu jde na základě rozpočtového určení daní státu, a ne hlavnímu městu, jak bychom si přáli. Pro Prahu je dominantním zdrojem z příjmů poplatek z pobytu, který loni dosáhl historicky nejvyšší částky téměř 450 milionů korun. Stalo se tak díky navýšení poplatku z pobytu z 21 na 50 korun. Do budoucna je možné zvažovat – i ve srovnání s jinými metropolemi – o jeho další úpravě. A dodal bych k tomu ještě, že Praha jako zřejmě první obec v zemi investuje polovinu vybraných poplatků zpátky do rozvoje udržitelného cestovního ruchu a infrastruktury. Neboli peníze z turistů neprojdáme, ale vracíme zpátky do oběhu pro budoucí využití.

■ Praha je neustále v pohybu v oblasti městských a soukromých investic do výstavby. Daří se městu tento boom vyvažovat z pohledu architektury a urbanismu?

Praha se nyní nachází v momentu, kdy se více pouštíme do architektonických soutěží nebo soutěžních dialogů. A hledáme taková řešení, která se snaží skloubit více veřejných zájmů. Tím se daří udržovat architektonickou a urbanistickou kvalitu nových městských lokalit. Jako příklad mohu uvést Florenc 21 a Vítězné náměstí, které budou díky architektonickým soutěžím rozvíjeny komplexně, odborně a kvalitně. A pracujeme i na dalších lokalitách.

Prioritou pro Prahu jako hlavní město jsou velké dopravní stavby. Tedy budování nové trasy metra D, kterou Praha bezpodmínečně potřebuje.

buje. A která by měla být unikátní nejen zvolenou technologií – tedy vlaky bez řidiče – ale i z architektonického hlediska, což je patrné z vizualizací nových stanic. Doufám, že v roce 2029 či následujícím, jak stavitelé slibují, se už z vizualizací stane i realita.

A samozřejmě chceme pokročit také v dokončení obou městských okruhů, protože bez nich se doprava v Praze neobejde a zácpy nezminí. Mimochodem, teprve potom se můžeme bavit o nějakém zklidnění dopravy v centru, nikoliv dřív. Snaha o dokončení okruhů ale neznamená, že vznikají nebudou i velké stavby jiného rázu. Týká se to také bytové výstavby, město se například podílí na budování nových bytových jednotek v Dolních Počernicích. A jinde se alespoň snaží pro výstavbu dělat vhodné podmínky. I zde bereme v potaz architektonické a urbanistické hledisko. Metropole je z hlediska výstavby členitý a živý organismus, nicméně vše by mělo souznít v jednom pestrém, ale harmonickém celku. A přesně to je naším cílem.

■ Kulturní potenciál Prahy je nezpochybnitelný. Přípravovaná výstavba Vltavské filharmonie je jistě složitý manažerský proces. V jakém stadiu přípravy se projekt nachází?

Ano, je to velmi ambiciózní projekt, ale bez velkých ambicí velké věci nevznikají, což se týká i tohoto projektu. A přiznám se, že Vltavská filharmonie je mou srdeční záležitostí. Jakožto pražského rodáka a dlouholetého obyvatele metropole i jako člověka se zájmem o kulturu. Takže vyvinu maximální možné úsilí, aby se s její výstavbou co nejdříve a co nejvíce pohnulo vpřed. Hlavní město moderní koncertní síň tohoto typu potřebuje jako sůl, její výstavba navíc z architektonického hlediska změní k lepšímu celé okolí stanice metra Vltavská, kde to nevypadá zrovna nejváběji.

A opravdu nebylo lehké vybrat ze soutěžních modelů ten nejlepší, přinejmenším další dva až tři by také dokázaly vytvořit novou důstojnou dominantu levého břehu Vltavy. Nicméně ten vítězný, od dánského architektonického studia BIG, je nejambicióznější právě i vzhledem k řešení okolní zástavby. Nyní jsme ve vrcholné fázi dopracování architektonické studie, po jejím dopracování bude představena veřejnosti. Každopádně ale věřím, že Vltavská filharmonie bude do deseti let – jak autoři projektu slibují – stát. Pokud se chce Praha stát v rámci středoevropského regionu konkurenceschopným městem i z hlediska kultury, bez takto ambiciózní stavby se neobejde. Bude to stavba pro všechny Pražany. ■

Děkujeme za rozhovor.



Foto: Tomáš Kratochvíl, fotobanka hlavního města Prahy

The Vltava Philharmonic Is a Matter of My Heart

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. is the Mayor of the City of Prague (he was the Mayor from 2010 to 2013, and now he has been the Mayor again since February 2023). He has also been a Member of the Parliament of the Czech Republic since 2013. He is a member of ODS (Civic Democratic Party). He graduated from the Faculty of Medicine of Charles University. After a short engagement at the hospital in Příbram, he worked – and sometimes still works – in medical institutions in Prague, e.g. at the Královské Vinohrady University Hospital or the Central Military Hospital, where he was until recently also the head of the Gynaecology Clinic.

■ **Mr. Mayor, tourism has important economic potential for any city. What is the city's vision for a new way of looking at this issue?**

Tourism is undoubtedly one of the key industries in Prague and also provides jobs for many people. In other words, it is crucial for the economy of the capital city. However, recently, there have been major changes in this area, especially in the wake of the COVID-19 crisis. The composition of tourists has changed in terms of their countries of origin, the length of their stays in Prague has shortened, and we are still not back to the pre-crisis levels in terms of tourism. We would like to work on those two things – to get back to the pre-crisis level and to try to increase the length of stay of tourists. And also to make other parts of Prague more attractive to tourists than just the famous, but often overcrowded, historic centre of the capital. We have a lot to offer. The capital city has many unassuming but nice corners and magical places. We just need to know how to sell it.

Then, of course, there is the question of finances. The vast majority of tourism revenue goes to the state through budgeted taxes, not to the capital as we would like. For Prague, the dominant source of revenue

is the tourist tax, which last year reached almost CZK 450 million – the highest amount ever. This was due to the increase in the sojourn tax from CZK 21 to CZK 50. In the future, it is possible to consider – also in comparison with other metropolises – further adjusting it. I would add that Prague is probably the first municipality in the country to invest half of the fees collected back into the development of sustainable tourism and the infrastructure. We are not wasting money from tourists but putting it back into circulation for future use.

■ **Prague is constantly on the move in terms of municipal and private investment in construction. How has the city managed to balance this boom in terms of architecture and urban planning?**

Prague has now reached the moment when we are more involved in architectural competitions or competitive dialogues. And we are looking for solutions that try to combine more public interests. In this way, the architectural and urban quality of new urban locations is maintained. As an example, Florenc 21 and Vítězné náměstí will be developed in a comprehensive, professional and high-quality way thanks to architectural competitions. And we are also working on other sites.



Foto: Studio BIG, Mozsés, Vltavská filharmonie

As a capital city, major transport works are a priority. That is, building the new metro line D, which Prague desperately needs. And it should be unique not only in terms of the chosen technology – i.e. driverless trains – but also from an architectural point of view, which is evident from the visualisations of the new stations. I hope that in 2029 or the following year, as the builders promise, the visualisations will become a reality.

And, of course, we also want to move forward with the completion of the two city ring roads, because traffic in Prague will not be able to cope without them and traffic jams will not disappear. By the way, only then can we talk about improving the traffic situation in the centre, not before. However, the effort to complete the ring roads does not mean that there will not be large buildings of a different nature. This also applies to housing construction. For example, the city is involved in building new housing units in Dolní Počernice. And elsewhere, there are at least certain attempts to create suitable conditions for construction. Here, too, we take architectural and urban planning considerations into account. In terms of construction, the metropolis is a structured and living organism, but everything should cohere into a varied but harmonious whole. And that is precisely our aim.

■ **Prague's cultural potential is unquestionable. The upcoming construction of the Vltava Philharmonic is certainly a complex management process. At what stage of preparation is the project?**

Yes, it is a very ambitious project, but great things do not happen without great ambition, and that applies to this project as well. And I must admit that the Vltava Philharmonic is a matter of my heart, as a native of Prague and a long-time resident of the metropolis, and as a person interested in culture. So I will make every possible effort to move forward with its construction as soon as possible and as much as possible. The capital city urgently needs a modern concert hall of this type. Its construction will also change the whole area around the Vltavská metro station for the better from an architectural point of view, where it does not look the best.

And it was really not easy to choose the best model from the competition; at least two or three more could also create a new worthy landmark of the left bank of the Vltava. However, the winning one, by the Danish architectural studio BIG, is the most ambitious one, also with regard to the design of the surrounding buildings. We are now in the final stages of finalizing the architectural study, after which it will be presented to the public. In any case, I believe that the Vltava Philharmonic will be standing within ten years – as the designers of the project promise. If Prague wants to become a competitive city in the Central European region, even in terms of culture, it cannot do without such an ambitious building. It will be a building for all Prague citizens. ■

Thank you for the interview.



Foto: Studio BIG, Mozsés, Vltavská filharmonie

Výraznou součástí civilizace a kultury je literatura. Jakou roli by měla hrát v manažerském rozhledu a firemní kultuře?



Markéta Mališová
nakladatelka a publicistka
Publisher and Publicist

„Každé umění včetně literatury přináší do různých sfér naší společnosti včetně byznysu jiný vítr, který nás odpoutá, vyčistí a přivede k obzoru, kde často nacházíme to, co jsme dlouho hledali. Rozřešení.“

Role literatury v životě člověka, ať už pracuje kdekoli, je stejná jako vliv výtvarného umění, hudby, divadla, tance, designu, architektury a všeho, čemu říkáme umění. To nás utváří již v dětství. O tom promlouval už ve starém Řecku Aristoteles, když bloumal ulicemi Athén a přitom sepsával své myšlenky o rétorice a poetice. Jsou lidé, kteří se žijí manuální prací a nevynechají jedinou premiéru v divadle, a jsou jiní s vyšším vzděláním, kteří za svůj život přečetli, spíš prolistovali, třeba jen atlas starých aut. V tom je jedinečnost každého člověka.

Jeden moudrý spisovatel, byl to Arnošt Lustig, napsal, že literatura je citová paměť člověka a jejím cílem je sdělit pravdu co nejvěrněji a působivě tak, aby strhla svého čtenáře. Považuje mravnost vedle pravdy a krásy tím nejdůležitějším prvkem psaní. Člověk bez mravnosti je jen oblečené zvíře. Doba bez mravnosti je odsouzena k zániku někdy beze stop, jindy s ozvěnou, které říkáme dějiny.

Každé umění, včetně literatury, přináší do různých sfér naší společnosti včetně byznysu jiný vítr, který nás odpoutá, vyčistí a přivede k obzoru, kde často nacházíme to, co jsme dlouho hledali. Rozřešení. Literatura otevírá naši představivost, obraznost, tříbí jazyk, je neotřelá, zábavná, krutá i milostná, někdy i nudná, pro každého jednoho jiná. Má tu sílu, že může oslovit každého. Kultura jazyka a projevu je jedna z vizitek každé firmy. Bez nich je jako bota bez podrážky.

A tak mi nezbývá než zvolat: „Lidé, čtěte!“

The role of literature in a person's life, wherever they work, is the same as the influence of visual arts, music, theatre, dance, design, architecture, and everything we call art. It shapes us in childhood. Aristotle spoke of this in ancient Greece when he was wandering the streets of Athens, and while doing so, he wrote down his thoughts on rhetoric and poetics. Some people do manual jobs for a living and never miss a single opening night at the theatre, and others with higher education have read, or rather flipped through, an atlas of old cars in their lifetime. That is the uniqueness of each person.

A wise writer, Arnošt Lustig, wrote that literature is the emotional memory of man, aiming to convey the truth as faithfully and impressively as possible to engage its reader. He considers morality, truth, and beauty the most important elements of writing. A man without morals is just an animal in clothes. A time without morality is doomed to disappear, sometimes without a trace, sometimes with an echo we call history.

Each art, including literature, brings a different wind to different spheres of our society, including business, that breaks us free, clears us, and brings us to the horizon where we often find what we have been searching for. Resolution. Literature opens our imagination and imagery, cultivates our language, and is fresh, funny, cruel and romantic, sometimes boring, different for each one of us. It has the power to appeal to everyone. A culture of language and expression is a good calling card for any company. Without them, it is like a shoe without a sole.

And so nothing is left for me than to shout out "People, read!"

Literature Is an Important Part of Civilization and Culture. What Role Should It Play in a Manager's Scope of Knowledge and Corporate Culture?



Alena Mornštajnová
spisovatelka
Writer

„Jen romány vám umožní prožívat emoce a dají nahlédnout, odkud všechny ty city a motivace vyvěrají. Romány jsou lidskou nadstavbou. A empatii přece potřebujeme všichni, ať pracujeme na jakékoliv pozici.“

S knihami jsem vyrůstala, knihy čtu celý život a pár knih jsem i napsala. Proto bývají častým námětem rozhovorů, které vedu. Není to tím, že bych byla přesvědčena o správnosti rčení: Řekni mi, co čteš, a já ti povím, jaký jsi. Lidé mají různé priority a já je plně respektuji. Nejsem ale mistryní small talku, a proto při rozhovoru volím témata, v nichž se cítím bezpečně.

Říká se, že lidé čtou méně než dřív. Nemyslím si to. Jen se proměnilo to, co čtou. Všimla jsem si, že obzvlášť muži jako kdyby se styděli přiznat, že čtou romány. Čtení románů asi považují za zženštilé. A protože zřejmě chtějí vypadat jako vzdělaní intelektuálové, nepřiznají ani, že čtou detektivky, thrillery či dokonce humoristické knihy. „Dřív jsem je četl,“ říkají.

Faktografická literatura je jistě skvělá. Často se k ní obracím, když připravuji podklady pro novou knihu. Nikdy mi ale nepřinese takový prožitek jako beletrie. Jen v románu můžete vstoupit do knihy a prožívat s postavami příběh, nahlédnout jim do hlavy, snažit se pochopit, proč jednají tak, jak jednají. Jen romány vám umožní prožívat emoce a dají nahlédnout, odkud všechny ty city a motivace vyvěrají. Fotografie je náhled na suchou skutečnost. Romány jsou lidskou nadstavbou. A empatii přece potřebujeme všichni, ať pracujeme na jakékoliv pozici.

Pokud chceme pochopit druhého člověka, měli bychom se do něj umět vcítit. Sami žijeme jen jeden život, na svět se díváme jen ze svého omezeného úhlu pohledu. Literatura nám dovoluje nahlédnout do tisíců lidských osudů ze všech časů, kultur, koutů světa.

Proč tedy číst? Protože knihy nás dělají lepšími.

I grew up with books, I've been reading books all my life, and I've even written a few. That is the reason why books are a frequent topic of conversations that I have. It's not because I believe in the saying "Tell me what you read, and I'll tell you what kind of person you are." People have different priorities and I fully respect that. And as I am not a master of small talk during conversations, I choose books as a topic where I feel safe.

It is said that people are reading less than before. I don't think so. It's just that what they read has changed. I have noticed that especially men seem to be embarrassed to admit that they read novels. They probably consider reading novels to be feminine. And because they probably want to look like educated intellectuals, they won't even admit to reading detective stories, thrillers, or even humorous books. "I used to read them before," they say.

Non-fiction is certainly great. I often turn to it when preparing materials for a new book. But it will never bring me the same experience as fiction. Only in novels can you step into the book and experience the story with the characters, look inside their heads, try to understand why they act the way they do. Only novels allow you to experience emotions and give you a glimpse of where all those feelings and motivations come from. Factual literature only presents dry facts. Novels are a human interpretation of them. And we all need empathy, no matter what position we work in.

If we want to understand another person, we should be able to empathise with them. We only live one life, we see the world only from our limited perspective. Literature allows us to glimpse into thousands of human destinies, from all times, cultures and corners of the world.

So why read? Because books make us better.

Fascinuje mě, kolik emocí v sobě mají různé zvuky klasických nástrojů

Foto: Václav Šilha

Jan Budař, absolvent JAMU v Brně, je člověk mnoha profesí a zájmů, který je znám jako herec, režisér, scenárista a hudebník. Již čtyřikrát byl oceněn Českým lvem. V rámci Festivalu Krumlov byl průvodcem koncertu NEvážná klasika, což byla hravá a žertovná pozvánka do světa klasické hudby.



Text: redakce

Foto: Václav Šilha a MHF Český Krumlov

■ Máte rád klasickou hudbu?

Ano, klasickou hudbu mám moc rád, moje oblíbená stanice je Rádio Klasik, protože kdykoliv si ho pustím v autě, mám trochu pocit, že jsem ve filmu anebo rovnou v pohádce (smích). Klasickou hudbu také rád skládám, nesmírně mě baví zvuková pestrost orchestru. Kolik emocí v sobě mají různé zvuky klasických nástrojů mě nepřestává fascinovat. Mám sen složit symfonii nebo nějaký jiný kus pro symfonický orchestr.

■ Vy se také věnujete zpěvu. Kdy jste poprvé zaregistroval mezinárodní hudební Festival Krumlov?

Festivalu Krumlov se daří být viděn, takže na mě každý rok vyskočí. Jsem moc rád, že jsem ho letos mohl navštívit nejen jako divák, ale i jako účinkující.

■ Na festivalu jste uváděl pořad NEvážná klasika. Myslíte si, že klasická hudba se dá divákům přiblížit hravou a žertovnou formou?

Samozřejmě a myslím, že se nám to povedlo. Díky mým vstupům se publikum skvěle bavilo a smálo nahlas a to je na koncertech klasické hudby spíše vzácnost. Věřím, že to bylo pro mnohé příjemné osvěžení, navíc program tvořily skladby s přesahem do humoru a nadsázky.

■ Zachováte Festivalu Krumlov přízeň i v příštím ročníku? Jaké další projekty vás do té doby čekají?

Moc rád festivalu zachovám přízeň i v příštím ročníku, uvidím, zda festival zachová přízeň mně (smích). Moje další projekty, které mě čekají, je krátký film Vítěz, který dokončujeme s Petrem Horkým. Máme v plánu promítání filmu spojit i s návaznou besedou, také se těším na svůj koncert Jan Budař a piáno v Divadle Bolka Polívky v Brně a na můj další film Největší tajemství Leopolda Bumbáce, který čeká na realizaci. ■

Děkujeme za rozhovor.

Vydání 3/2023

I Am Fascinated by How Much Emotion the Different Sounds of Classical Instruments Have in Them

Jan Budař, a graduate of JAMU (Janáček Academy of Performing Arts) in Brno, is a man of many professions and interests who is known as an actor, director, scriptwriter, and musician. He has already been awarded the Czech Lion four times. During the Krumlov Festival, he was the guide for the NEvážná klasika (Classical, but Comical) concert, which was a playful and humorous invitation to the world of classical music.

■ Do you like classical music?

Yes, I like classical music very much, my favourite station is Radio Klasik because whenever I listen to it in the car, I feel I am in a movie or a fairy tale (he laughs). I also like composing classical music, and I enjoy the variety of sounds of the orchestra. How much emotion the different sounds of classical instruments have in them never ceases to fascinate me. I dream of composing a symphony or some other piece for a symphony orchestra.

■ You are also a singer. When did the Krumlov International Music Festival come to your attention?

The Krumlov Festival is successful in being highly visible, so it jumps out at me every year. I am so glad I have been able to attend this year, not only as a spectator but also as a performer.

■ At the Festival, you presented the programme Classical, but Comical. Do you think that classical music can be brought to an audience in a playful and humorous way?

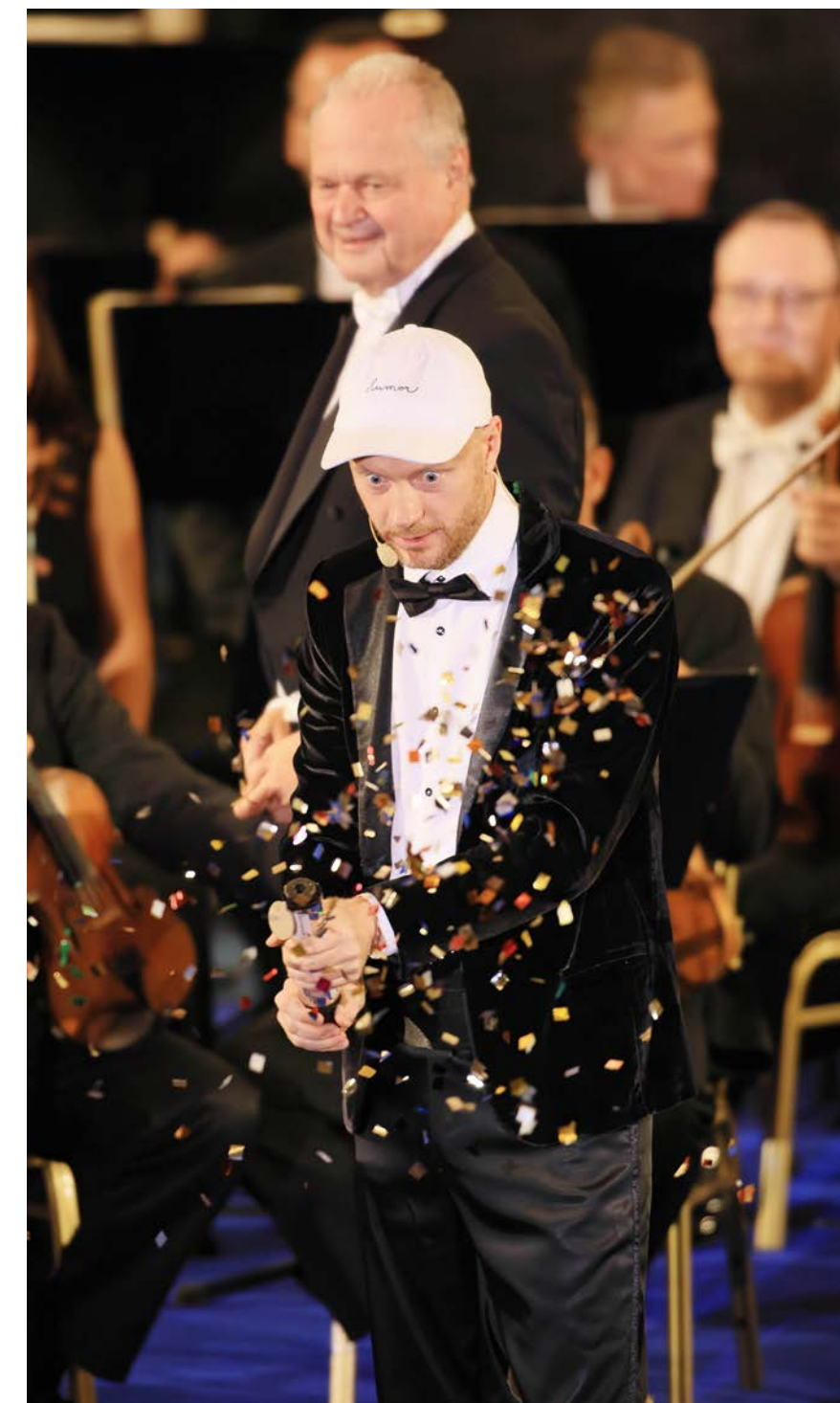
Of course, and I think we managed to do it. Thanks to my input, the audience had a great time and laughed out loud, which is rather rare at classical music concerts. I believe it was a pleasant refreshment for many, and the programme consisted of a few pieces with a touch of humour and exaggeration.

■ Will the Krumlov Festival remain in your favour next year? What other projects are waiting for you in the meantime?

The Festival will indeed remain in my favour next year, and I will see if the Festival's keeps me in its favour (he laughs). My following projects are the short film Winner, which I am finishing with Petr Horký. We are planning to combine the screening of the film with a follow-up talk, and I am also looking forward to my concert Jan Budař and the piano at the Bolek Polívka Theatre in Brno, and to my next film Největší tajemství Leopolda Bumbáce (The Biggest Secret of Leopold Bumbáč), which has yet to be made. ■

Thank you for the interview.

Issue 3/2023



Řídíme se hesly „Vino dělají lidé“ a „Vino se rodí ve vinici“



O vínu, nejen z Mikrosvínu, jsme si vykládali s **Davidem Chrápkem**, který jak tvrdí, prodává úžasná vína. Tak pojďte se s námi zaposlouchat do Davidova vyprávění a možná je i ochutnat.

| **Text a foto:** VINAŘSTVÍ MIKROSVÍN MIKULOV a.s.



■ Davide, jak by se dala jednoduše popsat filozofie Mikrosvínu Mikulov? Co je pro Vás charakteristické a koho Vaše vína osloví nejvíc?

Jednoduše a stručně, řídíme se hesly „Vino dělají lidé“ a „Vino se rodí ve vinici“. Tzn. základem je špičková a zdravá surovina, práce vinohradníků a výsledná finalizace ve sklepě. Máme za ty roky jasně dané principy a filozofii práce s hrozny, s maximální pokorou k přírodě a odkazu pana Peřiny, který Mikrosvínu a přístupu k vínu položil pevné základy. Každý rok je to vzrušující dobrodružství, jaké hrozny se nám dostanou do sklepa a jak se ročník projeví ve víně. Samozřejmě je základem terroir našich vinic na Pálavě a v okolí Dunajovských kopců, ten jim totiž dává nezaměnitelný a typický charakter.

■ Mikrosvín Mikulov je aktuálně šampionem Salonu vín ČR. Jaké je to víno a čím si myslíš, že přesvědčilo odbornou porotu? A proč to byla právě řada Flower line?

Ano, Mikrosvín na svého prvního šampiona z této nejprestižnější soutěže v ČR čekal hodně dlouho. V tomto případě se sešlo více faktorů, které oslovily degustátory nejvíce. Jednak velmi zajímavý ročník 2021, také kupáž trátí, ze kterých je víno sestaveno – rovným dílem z trátí Bergrus v Perné, Ořechové hory v Březí a mikulovské vinice Za Cihelnou, a konečně styl tohoto vína, který vlastně charakterizuje celou řadu Flower line. Ta nabízí velmi příjemně pitelná vína s výraznou primární aromatikou a chutí.

■ Vína ročníku 2023 teprve vznikají ve sklepě, ale jaký je ročník 2022, který je nyní v prodeji?

Máme za sebou 2 exkluzivní ročníky, a to 2021 a 2022. Vína jsou plná, svěží, terroirová, dlouhověká. Vína z ročníku 2022, která půjdou do Tradiční řady, se budou lahvovat na podzim, ale co jsem měl možnost ochutnat, tak dávají příslib opravdu krásného ročníku.

■ Řada Traditional line je ale lahvována až o rok později, jaký je tedy ročník 2021, který je právě teď v lahvích?

Naprosto výjimečný, vína jsou plná, svěží, krásně kulatá a tím, že vína školíme na sudech, tak i dlouhověká. Kdo si třeba koupí Tradiční řadu z ročníku 2021 a uloží ji do archivu, má jistotu správně uložených peněz a toho, že si na vínech pochutná i za pár let. Tato vína jsou připravena i na delší zrání v lahvi.

■ Jaká vína jsou teď u Tvých zákazníků nejoblíbenější a proč?

U nás je to samozřejmě Ryzlink vlašský, a to napříč nejlepšími viničními tratěmi – Železná, Goldhamer, Purmice, Ořechová hora, Liščí vrch. Ale poslední dobou je také velmi oblíbené Veltlínské zelené, Ryzlink rýnský

a také červené odrůdy, jako je Rulandské modré anebo Cabernet Sauvignon & Merlot.

■ Mikrosvín vyrábí i klasický sekt, jak o této vrcholné vinařské disciplíně přemýšlíte právě Vy?

Vyrábíme SEKT klasickou metodou sekundárním kvašením v lahvi, necháváme jej zrát 36–42 měsíců, což dá sektu typickou plnost a charakter. Sekty vyrábíme od roku 2012 a mají čím dál větší prodeje, dokonce vyrábíme i limitované série do 1,5l Magnum lahví, které jsou nejen sběratelskou „trofej“, protože jsou to velmi omezené šarže, ale tyto sekty ve větších lahvích nazrávají zase úplně jinak než v běžných lahvích objemu 0,75 l. ■

Děkujeme za rozhovor.

We Are Guided By the Mottos “Wine Is Made by People” and “Wine Is Born in a Vineyard”

We talked about wine, not only from Mikrosvín, with **David Chrápek**, who says he sells amazing wines. So join us to listen to David's story and maybe even taste them.

■ David, how could one describe the philosophy of Mikrosvín Mikulov? How are you characterised, and who do your wines appeal to the most?

Simply and briefly, we follow the motto “Wine is made by people” and “Wine is born in a vineyard”. I.e. the basis is top-quality and healthy raw materials, the work of the winegrowers, and the final completion in the cellar. Over the years, we have clearly defined the principles and philosophy of working with grapes, with the utmost humility to nature and the legacy of Mr Peřina, who laid a solid foundation for Mikrosvín and the approach to wine. Each year, it is an exciting adventure to see what grapes we get in the cellar and how the vintage will manifest itself in the wine. Of course, the terroir of our vineyards in the Pálava region and around the Dunajovice Hills is the foundation, giving them an unmistakable and typical character.

■ Mikrosvín Mikulov is currently the Champion of the Wine Salon of the Czech Republic. What kind of wine is it, and what do you think convinced the expert jury? And why was it the Flower Line?

Yes, Mikrosvín waited for its first Champion from this most prestigious competition in the Czech Republic for a long time. Several factors came together which appealed to the tasters most in this case. Firstly, the very interesting 2021 vintage, also the combination of the vineyard plots from which the wine is assembled – equally from the Bergrus vineyard in Perná, the Ořechové hory in Březí, and the Mikulov vineyard Za Cihelnou. And finally, the style of this wine, which characterises the entire Flower Line. It offers very pleasantly drinkable wines with distinctive primary aromas and flavours.

■ The 2023 vintage is still in the cellar, but what about the 2022 vintage, which is now on sale?

We have had two exclusive vintages, namely 2021 and 2022. The wines are full-bodied, fresh, terroir-driven and with a long life. The wines from the 2022 vintage, which will go into the Traditional Line, will be bottled in the autumn, but from what I have had a chance to taste, they promise to be a really excellent vintage.

■ But the Traditional Line is not bottled until a year later, so how is the 2021 vintage bottled now?

Absolutely exceptional, the wines are full-bodied, fresh, beautifully rounded and with a long life because we age the wines in barrels. For example, anyone who buys the Traditional Series from the 2021 vintage and stores it in the archives is assured of money well saved and of enjoying the wines years from now. These wines are also ready for an extended age of the bottle.

■ What are the most popular wines with your customers right now and why?

In our country, of course, it is Italian Riesling and throughout our best vineyard plots – Železná, Goldhamer, Purmice, Ořechová Hora, Liščí vrch. But lately, also very popular is Veltliner Green, Rhine Riesling, and also red varieties such as Pinot Noir and Cabernet Sauvignon & Merlot.

■ Mikrosvín also produces traditional sparkling wine. How do you feel about this top wine discipline?

We produce sparkling wine using the classic method of secondary fermentation in the bottle, leaving it to mature for 36–42 months, which gives the typical fullness and character of the sparkling wine. We have been producing sparkling wine since 2012 and have been selling more and more. We even make limited lines in 1.5l Magnum bottles, which are not only a collector's “trophy” as they are very limited batches, but these sparkling wines in larger bottles again taste completely different than in regular 0.75l bottles. ■

Thank you for the interview.

PREMIUM QUALITY
MIKROSVÍN
Mikulov

Víno mého života


VINAŘ ROKU
2022 | 2019 | 2015
ČESKÉ REPUBLIKY

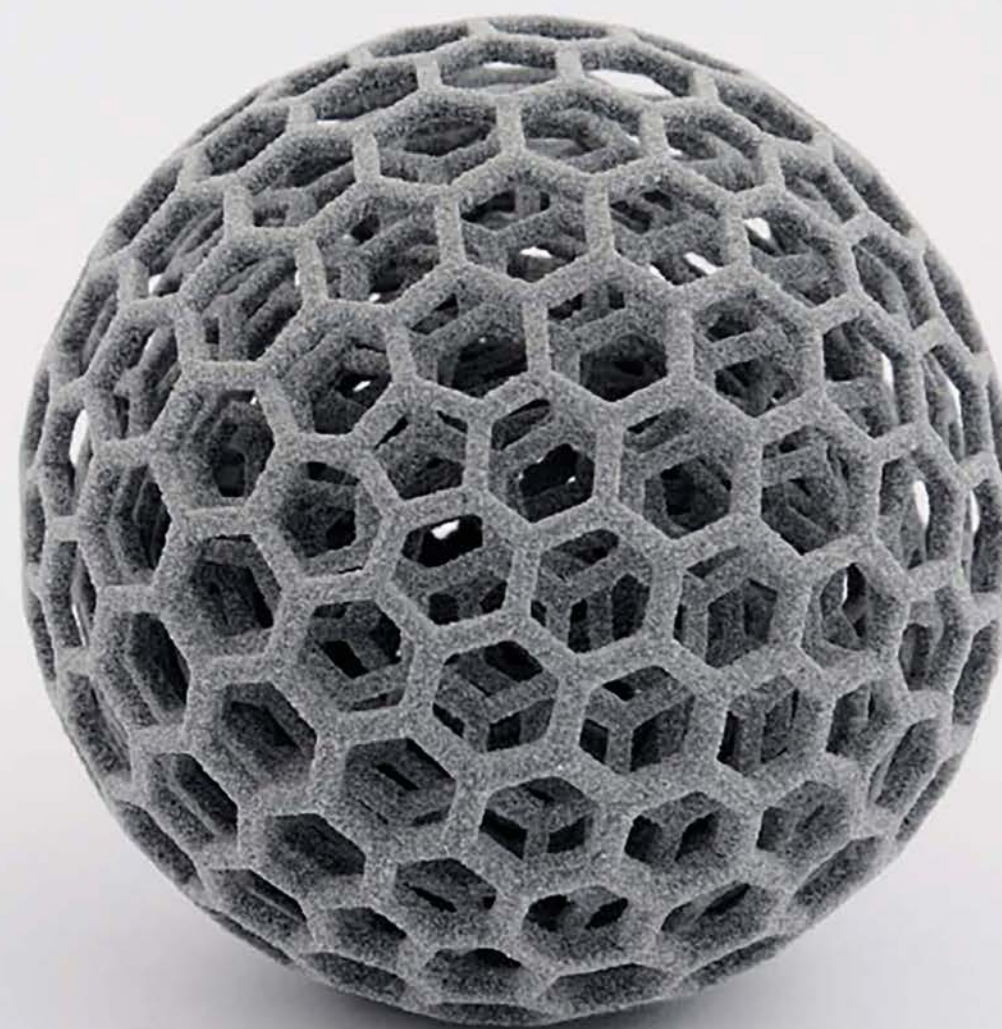


David Čuček
obchodní ředitel



4machines

Váš profesionální partner
ve strojírenství, vzdělávání a marketingu



www.4machines.cz

shf 2023

hudební výlety

Hudba stylově

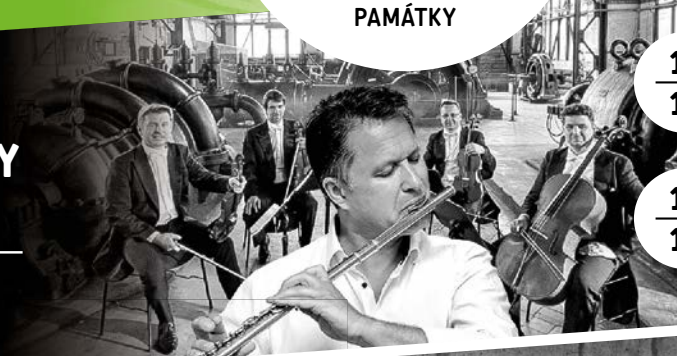
klasika
jazz
folklor

KOSTELY / ZÁMKY
KULTURNÍ A TECHNICKÉ
PAMÁTKY

VELIKÁNI KLASICISTNÍ HUDBY

Haydn / Mozart / Beethoven

Benda Quartet
Sólista: Jan Ostrý



15
10

NEDELE 14.00

NÝDEK

Evangelický kostel

15
10

NEDELE 18.00

FRÝDEK-MÍSTEK

Rytířský sál zámku Frýdek

CANTIONES AMORIS MUSICA NOVA

Lully / Monteverdi / Purcell / Eben / Kubát

ANMOEN: Jaromír Nosek • Jakub Michl
Marek Kubát • Martin Smutný



18
10

STŘEDA 18.00

SUDICE

Kostel sv. Jana Křtitele

19
10

ČTVRTEK 18.00

OSTRAVA-CENTRUM

Kostel sv. Václava

IL BOEMO OHEŇ, DUCH A VITALITA

Mozart / Mysliveček

Luca Giardini • Václav Luks



04
11

SOBOTA 18.00

OSTRAVA-ZÁBŘEH

Kostel Svatého Ducha

05
11

NEDELE 16.00

NOVÁ HORKA U STUDĚNKY

Zámek

GÉNIUS KOMORNÍ HUDBY

Mozart

Zemlinského kvarteto
Nicola Bulfone • Igor Františák



09
11

ČTVRTEK 18.00

OSTRAVA-CENTRUM

Komorní sál Fakulty umění

10
11

PÁTEK 18.00

PASKOV

Zámek

ZA FINANČNÍ PODPORY



OSTRAVA!!!



PARTNEŘI



www.shf.cz