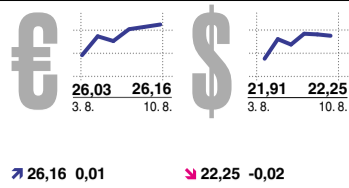


Ekonomika



PALIVA		včera	před týd.
Pramen: Burzy, CCS, Patria			
Benzin	29,65	29,66	29,58
Nafta	28,55	28,56	28,47

BURZY		index	změna%
Nikkei 225	19 729,74	-0,05	
Hang Seng	27 444,00	-1,13	
FTSE 100	7 389,94	-1,44	
DAX	12 014,30	-1,15	
CAC 40	5 115,23	-0,59	
WIG 20	2 382	-1,06	

Banky

Čtveřice největších bank vydělala 30 miliard

Čtveřice největších bank v ČR (ČSOB, Komerční banka, Česká spořitelna a UniCredit Bank) v prvním pololetí vydělala zhruba 28,9 miliardy Kč, což je přibližně o procento více než ve stejném období loni. Výsledky za celý letošní rok by podle odborníků mohly být opět rekordní. Výsledky ovlivňuje několik faktorů. Roste množství peněz na trhu a zvyšují se aktiva klientů. Na druhou stranu roste tlak na marže vlivem konkurence a zároveň se kvůli nízkým úrokovým sazbám snižuje prostor pro úrokové výnosy. (ČTK)

Světový obchod

EU uvalila cla na dovoz oceli z Číny

Evropská unie uvalila předběžná dovozní cla ve výši až 28,5 procenta na dovoz některých výrobků z nerezové oceli z Číny. Evropská komise záležitost vyšetřovala osm měsíců a dospěla k závěru, že někteří čínští výrobci dostávají nespravedlivé dotace. Komise uvedla, že uvalení cel bylo nezbytné a že pomůže evropským producentům v minimálně 15 zemích Unie. (ČTK)

Facebook

Novinka má přilákat diváky TV



Sociální síť Facebook chce přilákat diváky. Firma rozšíří svoji nabídku videí o televizní programy, od profesionálního ženského basketbalu po přírodovědné ze safari a rodičovské programy. Pro firmu je to zatím největší expanze do oblasti televize, píše agentura Reuters. Produkt, který je přepřeváděnou dosavadní videonabídkou firmy, se jmenuje Watch. Nejprve bude k dispozici omezené skupině v USA. (ČTK)

2020: Internet věcí bude všude



O internet věcí je zájem. V Česku však vážně

Parkoviště, které řidiči řekne, kde je volno, pokládali lidé za sci-fi. Dnes se z něj stává realita.

Jana Divinová
redaktorka
MF DNES

Ovládat věci na dálku pomocí internetu chce v Česku stále více jednotlivců i firem. I když propagace internetu věcí (IoT) jede na plné obrátky, lidé si podle slov ředitele společnosti Komix Tomáše Rutrleho zatím moc nedokážou představit, jak IoT funguje a co se za ním vlastně skrývá. Navíc vážně dodávka měřících čidel. I díky tomu se podle něj celé odvětví v ČR rozvíjí pomaleji.

Ve světě se přitom internetu věcí daří víc než dobře. Předpovědi hlásají, že do roku 2020 bude IoT generovat více než 4 biliony dolarů ročně, a světovým lídrem v oboru se

má dokonce stát Evropa. Tento růst odráží rychlé zavádění IoT v několika oblastech.

Běžní lidé po celém světě jej využívají v podobě dálkového ovládání svých domácností nebo aut. Firmy pomocí něj efektivně řídí výrobu, distribuci nebo spotřebu energie. Samosprávy realizují koncept tzv. Smart Cities, kterým se snaží o zvýšení kvality života ve městech.

U nás je rozvoj internetu věcí teprve v počátcích, ale podle odhadů Tomáše Rutrleho, jehož společnost pracuje s umělou inteligencí, je už IoT projektů v Česku několik set. K typickému využití patří dálkové odečty elektroměrů či vodoměrů, chytrá parkoviště, varování před záplavami, hlídání úniků kapalin či plynů nebo monitoring kvality ovzduší.

Rozvoj internetu věcí je nezastavitelný. „Když se podíváte, jak bouřili

K typickému využití patří dálkové odečty elektroměrů či varování před záplavami.

vě roste celý IoT ekosystém (tj. poskytovatelé připojení, dodavatelé čidel, cloudových platform a systémových integrátorů), budeme zanedlouho „propojenými věcmi“ běžně obklopeni. Možná to ani nebudeme vnímat, stejně tak jako nevnímáme, s jakými technologiemi pracují naše mobilní telefony,“ předpovídá Tomáš Rutrle.

Masivnějšímu rozšíření IoT u nás zatím brání nedostupnost nejrůznějších druhů měřících čidel, která jsou důležitou součástí konceptu. „Výroba čidel v Česku je zatím na počátku. Rozběhnout ji, nebo dokonce získat certifikace nějakou

chvíli trvá, což se samozřejmě projevuje v dodacích lhůtách. Navíc, i výrobci potřebují vidět, že se celá oblast IoT obchodně rozvíjí a že jejich investice nevyjdou doztracena,“ pokazuje Rutrle na aktuální problém oboru.

Zatím chytré parkování nebo lavičky s wi-fi

Důležitou součástí konceptu IoT jsou také speciální internetové sítě. Poskytovatelé těchto sítí v Česku zatím není mnoho. Ve hře jsou dvě velké společnosti - České Radiokomunikace, které využívají platformu LoRa, a společnost SimpleCell, která pracuje s technologií Sigfox. Do konce letošního roku se na trh chystá vstoupit i Vodafone. Poskytovateli bude síť ve standardu NB-IoT. Kromě těch největších nabízí IoT konektivitu i menší firmy, zatím třeba s regionálním pokrytím.

V Česku je z veřejného využití IoT nejnámější koncept chytrého parkování nebo chytrých laviček. Chytré parkování podpořila řada měst včetně Prahy nebo Plzně. Zatím si pod tímto pojmem můžeme představit aplikaci, která umožňuje pla-

tit za parkování přes mobil nebo čidla, která hlásí obsazenost parkoviště vašemu smartphonu. Opravdový přínos pro řidiče bude mít podle Tomáše Rutrleho teprve takové řešení, které bude součástí celého konceptu veřejného parkování, bude napojeno na automobilové či mobilní navigace a dokáže řidiče skutečně ve městě navést na volné místo.

Chytré solární lavičky, které lidem poskytují internetové připojení, umožňují nabíjení telefonu a měří teplotu, tlak a vlhkost vzduchu, jsou zatím ve fázi testování. Dvě takové nově nabízí třeba Prostějov. Cena jedné lavičky vyšla na 117 tisíc korun. „Určitě je fajn mít „chytrou“ lavičku s wi-fi připojením, ale přemýšlel bych dále o i tom, jak se promění takové místo, jací lidé je budou využívat, jaké další služby bude možné jim nabídnout. V tu chvíli se objevují souvislosti mezi technologiemi a plánováním veřejného prostoru,“ říká Tomáš Rutrle. Zmíněné aplikace IoT jsou podle něho pěkným příkladem toho, že IoT má největší smysl, když se zasadí do širšího kontextu.

Firma hraje tetris s octavií. Do kamionu se vejdu čtyři

Filip Horáček
redaktor MF DNES

Zákonitosti světa automotiv jsou neúprosné. Převážně obaly, které vyrábí pražská firma Pilous, musí být ve Škodě Auto nachystané do dvaceti minut od oznámení požadavku. Na další přípravy a práce mají dělníci v továrně firmy rádo- vě jen desítky hodin.

V areálu v Lužci nad Vltavou vyrábí pražská firma dřevěné i papírové obaly. Zabálit toho umí hodně. Od cihel a sanitární keramiky až po servery, jaderné turbíny, díly pro letecký průmysl nebo ventily pro ropné plošiny. Ale hlavně nejrůznější komponenty do aut. Právě odtud pochází i jeden z jejich největších úspěchů: systém 4v1 pro přepravu čtyř škodovek v jednom čtyřicetiplošném kontejneru.

Loni s tímto řešením firma vyhrála v soutěži Obal roku české obalové asociace SYBA. Letos v květnu jí nápad vynesl bronz v soutěži Světové obalové organizace o nejlepší obal světa. Kolik peněz tato vylepšená přepravní metoda ušetří, největší česká automobilka neprozradila.

V kontejnerech vozí do Indie čtveřici vozů sestavenou z modelů Octavia, Rapid nebo Superb. Stejný počet kodiaků se nevejde. Na cestě, která vede po železnici do Hamburku, odtud lodí do Bombaje a konečně do továrny v Aurangábádu, urazí během 49 dní 13 270 kilometrů.

Až do roku 2006 automobilka takto přepravovala v jednom kontejneru jen dvě auta. Pak společně přišli vývojáři firmy Pilous a Škody Auto s nápadem vměstnat do prostoru tři vozy, které našim „posadili“ na dřevěnou konstrukci. Další inovace narazila na fyzikální bariéry, pět aut už se nevejde. Vedle čtyř vozů totiž už moc volného místa nezbyvá, karoserie i okolní prostor vyplňují kartonové bedny naplněné komponenty.

Cena a bezpečnost

Firma Pilous doufá, že s vývojem a optimalizací balení může uspět i u ostatních výrobců. Jak říká technický ředitel Tomáš Hašek, v soutěžích v oboru se hledí na cenu a bezpečnost a ten, kdo přidá navrch nějakou inovaci, má velkou výhodu.

Společnost vyrábí nejrůznější přepravní systémy, obaly a palety. Už nyní dodává mnoha jiným výrobcům aut. Jedním z největších odběratelů je BMW, kam ročně míří státi-

síce palet. Ředitel přesto zmírňuje vliv automotiv na byznys firmy. „Snažíme se jít všemi směry, nejen přes zakázky od automobilky. Většinou s nimi rosteme v okamžiku krize, kdy se své výrobky snaží prodat na různých trzích,“ uvádí.

Většinu svého zboží Pilous vyvážejí. Obaly dodává nejdále do Španělska, ale zboží na paletách či v bednách s logem firmy míří do mnoha zemí, z těch nejdálkových například do Jižní Koreje či Brazílie.

Zatímco palety se vyrábějí strojo-

vě a automaticky, vývoj a výroba přepravních obalů je složitější. „Obrovskou otázkou je ergonomie. Někde není problém, aby se dělník sehnul, ale třeba v Jižní Koreji vám řeknou, že takto to nejde. Uzamykací a jističí prvky musí být barevně

Kolotoč vývoje a testování

Podle něj je výzvou pracovat pro automobilky kvůli jejich rostoucím požadavkům. Mezi ně patří dodávky just in time, kdy si výrobci aut netvoří skladové zásoby a v podstatě vše požadují od svých dodavatelů okamžitě.

„Třeba Škodovka nám dává vědět dvacet minut dopředu, kolik toho chce dodat. Věci už máme předchystané,“ vysvětluje. Firma staví na vlastním vývoji a také na tom, že neprodává své zboží do továren přes prostředníky. U nových obalů včetně těch pro automobilky někdy uvedení na trh prodlužují složitá testování v nezávislých a nejlépe vybavených laboratořích v Evropě. Zaměstnanci firmy se točí v kolotoči neustálého vývoje a testování.

Firma Pilous vznikla v roce 1992. Vypracovala se mezi největší hráče v oboru na tuzemském trhu. Zaměstnává tři sta lidí, loni dosáhla v tržbách 1,6 miliardy korun a letos čeká růst na 1,8 miliardy.



Zabalí cokoliv Firma Pilous se specializuje na obaly. A má v tom úspěch. Zabálí škodovky před cestou do Indie, spolupracuje s BMW. Její práci znají v Koreji či Brazílii. Foto: Pilous