



Podnikatel

Podnikatelský list pro Českou republiku

Ročník 13
č. 3 / 2009

Informace pro top management / cílená distribuce / www.podnikatel-info.cz

Témata měsíce: Ocelářství / Stavebnictví / Technologie pro města a obce

Naše smetiště

V polovině 90. let min. stol. jsem s delegací regionální hospodářské komory vyjel na podnikatelskou misi do Rumunska. První šok přišel na maďarsko-rumunské hranici, kam jsme dorazili uprostřed noci a museli čekat do rána – celník spal a nepřál si být rušen. Nakonec jsme se po rozbitých rumunských silnicích, jejichž povrch mi dnes tolik připomíná naše dálnice D1, vydali do města Kluž, a posléze, klíčující mezi typickými koňskými čtyřkolkami na pneumatikách, dorazili do Bukurešti. Cestou mě – kromě přehody s místními policisty, kteří na řidiče našeho autobusu doslova ušili dopravní přešlepek, aby na něj za pouhé dvě plechovky piva rychle zapoměli – zaujalo ještě něco: obrovské hromady odpadků, které se vsyly před pomyslnými branami snad každého většího města. Dřív jsem se na ně, a do jisté míry pak i na Rumuny, s nimiž jsme se setkali, s jistým opovržením. Podobný pocit jsem zažil v létě roku 1998 v Portugalsku. Když jsme vyjeli z napucované a golfyovými hřišti prokvané přímořské turistické zóny Algarve, jako když utne – kolem silnic začínalo smetiště. Na příjezdu přes most přetínající záliv do Lisabonu mohli jsme pak spatřit kuka vozy, jež sypou odpad z obrovského svahu rovnou do moře. Jako mravenci přehrabovaly se v něm bezdomovci. Vzpomněl jsem si na to vše nedávno, když Eurostat zveřejnil informaci, že Česká republika vykazuje nejmenší produkci obecního odpadu na obyvatele za rok 2007. Moc mě to však nepotěšilo. Hned mi totiž došlo: ano, to je to správné slovo – vykazuje. „Rumunské“ hromady před našimi městy najdete málokdy, ale „portugalské“ smetiště už tu máme taky. Odpad je totiž nenápadně „rozptýlen“ všude, kam naše oko pohledne. Zkuste se pozorně projít kterýmkoliv městem (a nemusíte hned nahlížet do temných zákoutí a dvorů), válně se i na hlavních třídách a lidé ho snad už vůbec nevnímají. Podezřívám naše radní, že o tom ani nevědí. Asi nechodí pěšky, jinak by to nemohli dopustit.

Není tedy divu, že ve mně vyvolal rozpaky spor, který se rozhořel mezi Svazem měst a obcí ČR a Hnutí Duha. To prý údaj Eurostatu o 294 kg obecního odpadu na obyvatele a rok u nás spochybnilo a tvrdí, že je ve skutečnosti vyšší – 400 kg. Podle Svazu se však mylí, protože správně neporozumělo definici statistického indikátoru Eurostatu. Nevím, kdo má pravdu, a upřímně řečeno, je mi to jedno. Statistické indikátory a spory o jejich výklad naše zaviněné ulice a okolí cest neuklidí. V duchu se Rumunům i Portugalciám omlouvám a za svou tehdejší aroganci stydím. Možná mělo být v siluetě Česka na Entropě – kontroverzní bruselské plastice Davida Černého – právě smetiště.

Miloš Vávrů

Práce ubývá

Také v únoru 2009 v ČR prudce rostl počet lidí bez práce. Míra nezaměstnanosti se podle MPSV zvýšila o 0,6 % na 7,4 %. Registrováno bylo 428 848 osob, což je o 32 779 lidí víc než ke konci ledna. Na úřady práce přišlo 70 tisíc nových žadatelů, z evidence bylo vyřazeno 38 422, z nichž 23 066 nastoupilo do nového zaměstnání. Míra nezaměstnanosti přesahující celorepublikový průměr byla ve 46 okresech – nejvyšší na Mostecku (14,7 %), Jesenicku (14,5 %) a Bruntálsku (13,6 %), naopak nejnižší vykázaly okresy Praha-východ (2,2 %), Praha a Praha-západ (oba 2,4 %) a Mladá Boleslav (3,7 %). Meziměstská nárůst nezaměstnaných zaznamenalo všech 77 úřadů práce. Nejvyšší byl v okresech Havlíčkův Brod (o 20,4 %), Mladá Boleslav (o 17,4 %), Olomouc (o 16,8 %), Nový Jičín (o 14,4 %) a Rokycany (o 13,9 %). Jde o okresy s vysokým podílem automobilového průmyslu a navazujících dodavatelských odvětví, nebo oblastí, na které negativně dopadla krize (sklárný apod.). (am)



3 Čtím smutek a zklamání nad tím, jak se dnes prosazují legislativní opatření, aniž by byl zvažován jejich skutečný dopad na reálné fungování firem, říká Sanjey Samadhar.

6 Udržitelé stavení se stalo prioritou nejen v hospodářsky nejvyspělejších státech světa. Na Fóru českého stavebnictví 2009 se téma probíralo z mnoha úhlů.

7 V roce 2008 došlo v ČR k celkovému poklesu nákladnosti hromadných ubytovacích zařízení.

9 Golf už šesté generace.

12 Můj dům, můj hrad. Kdo chce dnes stavět, měl by se ptát: Kde bude velký, stár? Jak bude velký, a kdo v něm bude bydlet? Z čeho by měl být postaven?

17 Řešením tíživé situace evropských regionů v současné hospodářské krizi by mohlo být vypožití dalších 11,5 mld. eur v letošním roce.

Důchod daleko?

Penzijní připojištění v období finanční a hospodářské krize



„Když nabídnete mladému člověku penzijní připojištění, často jen mávne rukou a dodá: Důchod? To je ještě hrozně daleko. Teprve až zestárne, uvědomí si, jak rychle těch třicet let uteklo.“ říká prezident Asociace penzijních fondů ČR Ing. Jirí Rusnok. Více už v následujícím rozhovoru.

Pane prezidente, asi nejdůležitější otázka dneška pro klienty penzijních fondů je: mohou být v době finanční a hospodářské krize klidní? Současná krize se samozřejmě dotýká celého finančního trhu. Penzijní fondy nepůsobí mimo něj, nicméně specifikem českých penzijních fondů je to, že jsou ze zákona povinny na konci každého roku rozdělit pozitivní hospodářský výsledek, nejmeně tzv. černou nulu. To znamená, že naši klienti nemohou o své peníze přijít, jak to známe z jiných investičních příležitostí – podílové fondy, strukturované dluhopisy a jiné produkty. V minulosti se o této garanci moc nemluvilo, protože situace tak špatná nebyla. Akcie dávaly v letech 2002–2007 dobré výnosy, úrokové sazby v předchozích deseti letech u nás klesaly, což vedlo k růstu tržních cen dluhopisů, a ty jak známo tvoří nejvýznamnější část portfolia penzijních fondů. Bylo tedy možno realizovat mimořádné zisky. To vše bohužel na přelomu let 2007/2008 skončilo, úrokové sazby začaly dočasně růst. K tomu se přidal dramatický pokles cen akcií.

Co tedy mají klienti penzijních fondů očekávat? Výsledky penzijních fondů za rok 2008 budou blízko „černé nuly“ – všechny rozdělí klientům minimální zisk (některé možná výjimečně větší), který dosáhne max. asi 0,5 procenta zhodnocení. To je sice ve srovnání s tím, na co jsme byli zvyklí v minulých letech, nepřijemné, nicméně v kontextu s vývojem na finančním trhu stále pozitivní. Peníze klientů jsou navíc velmi bezpečné. Konzervativní nastavení našich penzijních fondů je v této krizové situaci jejich velkou výhodou.

Jak by měly postupovat penzijní fondy, aby období nestability světových financí a poklesu ekonomik přestály s minimálními ztrátami? Penzijní fondy samozřejmě postupují tak, že se snaží permanentně snižovat rizikovou složku ve svých portfolích. Zatímco ještě na konci roku 2007 v nich měly v průměru sedm, osm procent akcií, dnes jsou to tři a méně. Pod tlakem finančního dohledu jsou také nuceny zkračovat průměrnou délku horizontu dluhopisové složky ve svých aktivech. Ta musejí tržně oceňovat a s tímto oceněním se vyrovnávat ve vztahu k vlastnímu jmění. Mnohem větší důraz dnes kladou na rizikový management. Je to tak, že v této chvíli pro ně jsou výnosy méně důležité než ochrana aktiv, jejich bonity.

A pokud by u nich došlo ke ztrátám? Tak je nelze naučtovat klientům. Byly by vyrovnány z rezervních fondů, a kdyby to nestačilo, museli by přispět akcionáři. S tím souvisí skutečnost, že pod tlakem složité situace byly loni fondy donuceny masivně

navyšovat vlastní kapitál. Šlo celkem asi o 8,5 miliardy korun. Z toho je vidět, jak solidní vlastnickou strukturu české penzijní fondy mají, když v tak složitém roce našli akcionáři do byznysu, který jim, upřímně řečeno, žádné velké výnosy nepřináší, tolik peněz. Ukazuje to na jejich zodpovědnost a důvěru v další pozitivní rozvoj tohoto sektoru.

Penzijní fondy investují konzervativně. Vy ale voláte po možnosti nabídnout klientům více typů portfolí – fondů pod jedním správcem, kde by si mohli vybrat, co jim více vyhovuje. Není to v této nejisté době příliš odvážné? My tím interpretujeme pozvání, které po patnácti letech provozování tohoto systému máme. Vidíme, že je nesmyslné, aby účastníci, kteří penzijní připojištění berou jako zásadnější rezervu pro své stáří, vstupují do systému v průměrném mladém věku třiceti, čtyřiceti let a setrvávají v něm třicet, dvacet let, byli nuceni investovat stejně jako ti, kterým je pětapadesát a více. Měli by proto mít možnost zvolit si způsob sice rizikovější, ale zajišťující větší výnosy, rozhodnout o vlastní investiční strategii s ohledem na svou specifickou situaci. Dnes ta šance prostě není – všichni musejí do konzervativního fondu, který je asi ideální pro lidi po padesátce, ale nikoli pro ty, kteří potřebují své peníze zhodnocovat dynamičtěji.

A bylo by možné přecházet z jednoho systému do druhého? Jen jedním směrem, tedy ze „starého“ do „nového“, protože i tam budou konzervativní možnosti, ale zpátky už ne, ten dosavadní systém by jen dožlavl.

Počet neukončených penzijních připojištění se loni v ČR meziročně zvýšil o 6,9 %, příspěvky účastníků o 8,3 % a státní podpora o 9,4 %. Jste s tím spokojeni a jaké výsledky očekáváte pro letošní rok? Výsledky za loňský rok jsou stále velmi pozitivní. Penzijní připojištění tím prokazuje svou stabilitu i skutečnost, že se u nás stalo jedním z klíčových finančních produktů pro masovou populaci. Předpokládám nicméně, že růst se bude zpomalovat. Z hlediska aktiv by mohl být stále ještě dvouciferný, příliv klientů se však zpomalí asi na pět procent.

Penzijní připojištění by mělo být součástí budoucí reformy penzijního systému u nás. Jak by podle vás měla vypadat? To je jednoduchá matematika, ale na řešení velmi složitá záležitost. Naprostá většina lidí se peníze dožije a naprostá většina bude v materiální a finanční situaci, kterou lze charakterizovat „nic moc“, a to nás asi horší časy teprve čekají. Bude stále méně těch, kteří na penze plátní, a více těch, co je pobírají. Jednou na to nebude dost peněz. Bud tedy ty, co platí, více zdaníme (což si dovede obtížně představit), nebo budeme peníze dostávat později (to už se děje), příp. budeme menší (k tomu do jisté míry už také dochází).

Dokončení na str. 2

HBH projekt je už dospělý

Karel IV. nechal budovat hladové zdi, my bychom dnes měli stavět především dálnice

„Veřejné stavby mohou roztočit kola našeho hospodářství.“ říká Ing. Radovan Hrnčíř, ředitel brněnské firmy HBH Projekt, spol. s r.o., která letos slaví 18 let své existence.

Můžete nám říci něco o vzniku vaší firmy?

Vznikla v roce 1991, kdy pět projektantů tenkrát odešlo ze státního podniku Dopravoprojekt a založilo vlastní firmu. Základní činností naší společnosti je projektování dopravních staveb, zajišťování inženýrských služeb a dozorování staveb. Hlavní myšlenkou bylo rozšířit firmu tak, aby byla schopna zpracovávat největší zakázky bez cizích subdodávek. Už dlouho spolupracujeme s VUT v Brně, kde jsme se zapojili do výchovy studentů. Studenti k nám chodí na stáže, po studiu pak zakotví u nás. Tím se nám podařilo HBH projekt rozšířit. Dnešní stav představuje 220 lidí v mateřské firmě, i s dceřinými společnostmi se celkový počet zaměstnanců blíží třem stům. Důležitými milinkami byly úspěchy na odborném poli. Dostali jsme významné ocenění – Stavba Jihomoravského kraje – za 1. místo v kategorii dopravních a inženýrských staveb v roce 2005, a to za dálnici D1 Vyškov–Mořice. V roce 2004 jsme získali tři ceny za jednu stavbu – úsek rychlostní silnice R35, Slavonín–Přáslavice na obchvatu Olomouce. Šlo o ocenění v prestižní soutěži Stavba roku, cenu ministra dopravy a ocenění Dopravní stavba roku. Bylo to velké poprvé a zatím naposledy, kdy se tři subjekty rozdělily ocenit jednu stavbu.

Jaké vaše projekty už byly dokončeny a které jsou nyní ve fázi realizace?

Doba mezi odevzdáním dokumentace a získáním územního rozhodnutí bývala někdy delší než několik let. Adekvátně tomu je dlouhá i doba od zpracování dokumentace pro stavební povolení, získáním stavebního povolení a zahájením stavby. Budu-li tedy mluvit o stavbách, které jsme projektově dokončili, půjde i o ty, které se ještě nestaví. Dokončena je zmíněná stavba na obchvatu Olomouce a navazující stavby Přáslavice–Velký Újezd a Křelov–Slavonín. Dnes už je hotový celý obchvat Olomouce kromě úseku před Křelovem, kde je trasa obchvatu provizorně napojena okružní křižovatkou u Globusu. Na dálnici D1 je to především oceněný úsek Vyškov–Mořice a Mořice–Vrchoslavice. Na úsecích od Kojetína směrem po Říkovice pod Přerovem se podílíme dozorováním. Účastníme se také přípravy většiny staveb dálnice D47, od Lipníka nad Bečvou po státní hranici s Polskem. Zajímavý je úsek Hrušov–Bohu-

min. Je na něm zavěšený most přes řeku Odru, největší tohoto typu, jaký v ČR máme. Mimochodem, i ten v loňském roce získal ocenění Stavba roku. V běhu je stavba úseku Bohumín–státní hranice s Polskem. Zajímavostí je dokončení projektu stavby v rámci PPP (Private Partnership Project – projekty financované ze soukromého kapitálu) na Slovensku. Metoda PPP už je docela běžná např. ve Francii, v Anglii nebo v Německu. Soukromí investoři stavějí veřejné stavby a zadavatel formou mýtného nebo jiných splátek tuto investici vrací. U nás se měla tímto způsobem postavit dálnice D47, ale nakonec z toho sešlo.

Které projekty připravujete do budoucna?

Jednou z priorit RSD ČR na Moravě je rychlostní silnice R55. Jednotlivé stavby této komunikace jsou ve fázi investičních záměrů a zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí. Prioritou na severní Moravě bude dobudování rychlostní silnice R48, na jihu Moravy pak rychlostní silnice R52 z Pohorleho do Mikulova a na hraniční přechod Drasenhofen. Pro střední úsek je specifický tým, že se musíme dostat přes Novomlýnskou nádrž. Cílem je přilížit se nezdržet proti rakouské straně, která má vůči nám asi čtyřletý náskok.

Jak hodnotíte dopravní infrastrukturu v ČR a splňují dopravní stavby u nás standardy obvyklé v západoevropských zemích?

Plánovaná délka dálniční sítě je přibližně 2000 km. Dnes jsme asi v polovině. Kapacita, která by byla schopna stavbu realizovat v krátké době, tu je, ale vázne to na nedostatku financí, na složitě získávaném rozhodnutí a výkupu pozemků. Dobudování bude trvat ještě desítky let. Naše normy pro dálnice a rychlostní silnice vycházejí především z norem německých. Rozdíly mezi podklady, podle kterých se komunikace projektují, jsou tedy minimální a uživatel by to v konečném důsledku neměl poznat. Jiná otázka je, jak lze tato ustanovení aplikovat do území. Dálnice v Alpách musí vypadat jinak, než dálnice vedená Hanou apod. České specifikum je vedení dálnic v husté zástavbě menšími sídelními útvary. Na rozdíl od německých dálnic trasa nemožňuje budování dlouhých přímých úseků především proto, že bychom se dostali do střetu s ochrannou přírodou. Z hlediska technických a bezpečnostních standardů jsou ale naše dálnice srovnatelné s dálnicemi okolních států. Veřejnost často poukazuje na to, že kvalita povrchu našich vozovek je nižší, než na jakou jsou zvyklí při průjezdu Evropou. Velká část méně kvalitních vozovek byla u nás postavena před více než dvaceti lety a jsou poplatné době, v níž vznikly.

Po kvalitativní stránce nejsou na takové úrovni, jak bychom potřebovali. Opět je to však závislé na penězích.

Cena za výstavbu kilometru dálnice je u nás vyšší než v jiných evropských zemích. Existují názory, že rezervy jsou v projekci. Lze s tímto názorem souhlasit?

Projektování komunikace je u nás z důvodu nastavení legislativy složitější, než jinde. Povolení lze získat jediné tehdy, jsou-li všechna vyjádření kladná. Projektant tedy musí najít takové technické řešení, jež více nebo méně vyhovuje všem, kteří se k projektu vyjadřují. Zjednodušeně řečeno, projektant například navrhne přemostění řeky v délce 60 metrů, ale dotčené orgány se vyjádří, že most musí být delší, protože řeku doprovází území, na kterém žijí živočišové a rostlinné, které by kratší most nějakým způsobem ohrožoval. Tím se zvyšují náklady. Zjednodušovat tedy situaci na výrok, že projektant může za to, že stavby jsou drahé, je hrubým zkrácením skutečnosti. Stejně tak i tvrzení, že realizace jednotlivých staveb na dálnici jsou u nás dražší než v okolních zemích. Například most v Čechách a most v Rakousku, oba vytržené ze souboje staveb, jsou porovnávané a na základě tohoto se náš most zdá být dražší. Není to tak. Ministerstvo dopravy provedlo několik srovnávacích studií, jejichž výsledkem bylo, že ceny staveb jsou u nás nižší než například v Německu. Vždy je potřeba z důvodu rozdílné míry zdanění srovnávat ceny s DPH a bez DPH, dále se musí zjistit, co tuto cenu představuje. U nás jsme povinni realizovat i takové stavby, které zdánlivě s vlastní výstavbou nesouvisí, např. přeložky inženýrských sítí. Do stanovení ceny se také promítají obchodní zájmy. Když nebyla u dodavatelů volná kapacita, ceny šplhaly poměrně vysoko. Pak také nastane období, kdy se dokončí několik staveb najednou, volné kapacitě je víc a cena vzešlá z obchodní soutěže může být i dvakrát nižší, než jsou skutečné náklady. Takové stavby máme rovněž. I ty by měly být předmětem srovnávání, a nikoliv pouze ty nejdražší.

Ekologie, životní prostředí, pojištění staveb a okolní krajiny. Jak lze těmto požadavkům vyhovět a jaký je v této oblasti vývoj?

Součástí mnoha staveb se stávají tzv. ekodukty, zatravněné nebo zelené úseky, které umožňují zvěři migraci nad dálnici. Budujeme naváděcí zídky, svahy, které jsou pro živočichy přirozené nepřijemné, a tak je navádíme do míst, kde mají přirozené prostředí pro přechod. Dnes děláme i speciální podchody pro zaby a malé obratlovce. Detaily se schvalují ve spolupráci s agenturami ochrany přírody a krajiny, myslivčeskými svazy a jinými sdruženími. Nezávislí odborníci zkoumají, zda umístěním stavby do krajiny nedojde k významným škodám. Těto problematice se věnujeme velmi detailně. Normy o ochraně přírody se dále zpřísňují, a stavby jsou tedy i dražší. U nás je začlenění dálnic do krajiny nenásilné. RSD ročně vysází desítky tisíc stromů kolem komunikací a málokdo ví, že se tak úrovní zalesňování může rovnat takovým podnikům, jako např. Lesy ČR.

Můžete uvést konkrétní příklady uplatnění ekologických požadavků ve vašich realizacích?

Ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí je v řešení problematika přechodu velkých savců přes dálnici D47 v prostoru Moravské brány. Jde také o zprůchodnění



okolních oblastí, které na ni navazují, aby se zvířata dostala přes přílehlé území bezpečně k nachodu nad dálnici. I když se dávají nemalé prostředky na budování ekoduktů, ještě nebyl nalezen způsob, jak zabezpečit návaznost okolní krajiny na liniové stavby. Fakticky jde o desítky kilometrů území, kde podmínky migrace zvěře zdaleka nejsou tak dobré jako v místě křižování s dálnicí, kde už máme připravený objekt, který stál desítky, někdy i stovky milionů.

K jakým materiálům a technologiím se kloníte a proč?

Snažíme se využít veškerý materiál, který se na místě nachází, a omezujeme dopravu materiálu z jiných míst. Doprava je drahá a převažením velkých objemů ničímé dopravní cesty, takže je následně musíme opravit. Příkladem může být využití starých hald při budování průchodu dálnice D47 Ostravou. Haldy, které po léta hřzdyly Ostravu, jsme pomocí železnice převezli v takovém objemu, který byl ke stavbě zapotřebí. Použití této technologie bylo do určité míry nevolně, protože po léta nebylo možné tyto materiály jakkoli využít. Technologickou zajímavostí je násep na úseku dálnice D1 Vyškov–Mořice, který z poloviny tvoří extrudovaný polystyren. Bylo to u nás poprvé, kdy byl k výstavbě dálničního tělesa použit tento materiál. Těleso je lehké a nezatěžuje podloží, takže tato technologie má odpovídající na územích, jako jsou třeba močály nebo rašeliníště. Ve Švédsku nebo v Japonsku jde o proěřené standardní způsoby výstavby násypů na takto komplikovaných typech podloží.

Jak současná finanční a hospodářská krize ovlivní výstavbu dopravní infrastruktury a zakázky pro projekční i stavební firmy?

Teoreticky by hospodářská krize neměla mít na výstavbu vliv. S finanční krizí se dá efektivně bojovat například i posílením výstavby dopravní infrastruktury. Karel IV. stavěl takzvané hladové zdi, a také dnes mohou být veřejné stavby motorem, který znovu roztočí kola hospodářství. Je to jeden z neefektivnějších způsobů jak se krizi ubránit, protože množství firem a lidí si udrží práci. Odkládané zahajování staveb kvůli nedostatku finančních prostředků může mít za následek například to, že propadne rozhodnutí o vyvlastnění pozemku, a tím i platnost stavebního povolení. Zahájení stavby se tím oddálí minimálně o šest až sedm let. A pokud jde o projektování staveb: když dálnice stojí 6 miliard korun, připadají na projekční přípravu maximálně 1–3% této částky. Méně prozíraví ekonomové ale škrtají právě v těchto malých číslech. To se vrátí jako bumerang až s odstupem několika let, kdy se ukáže, že

je málo staveb připraveno k realizaci. Taková situace nesmí v době, kdy máme možnost čerpat dotace EU prostřednictvím operačního programu Doprava, nastat. Může se stát, že nevyčerpáme veškeré peníze z fondů, protože nebudeme mít připravené stavby. Je potřeba mít připraveno portfolio staveb, aby vždy bylo kam sáhnout a vybrat tu, kterou budeme moci zahájit. Hrozí nám, že sice bude dost peněz na stavby, ale nebude dotace za co utratit. Je tedy třeba šetřit na jiných položkách než na přípravě.

Jaké jsou šance našich projekčních a stavebních firem realizovat dopravní projekty v zahraničí a co je třeba pro to udělat?

Dnes jsou naše velké stavební firmy součástí nadnárodních společností a prakticky jsou zapojeny do realizací v zahraničí. Jiná věc je, jakým způsobem těchto možností využívají. I nám je často nabízeno, abychom zajistili dozor našich expertů a technickou pomoc v zahraničí, a v rámci našich možností je také zabezpečujeme. Zájem našich lidí o práci v zahraničí je však malý. Je to tím, že máme dost práce u nás, navíc Češi nemají rádi pracovní povinnosti a odloučení od rodiny. Nyní máme několik pracovníků v Kanadě, USA nebo v Hongkongu. Pokud jde o odborné nebo obecné vědomosti, jsou na tom naši studenti daleko lépe než například studenti ve Francii. Problémem je to, že se obtížně domlouváme, ale situace se zlepšuje. Lépe jsou na tom absolventi i v počítačové gramotnosti. Dříve jsme je museli učít pracovat s výpočetní technikou, dnes jsou schopni zapojit se hned do běžné praxe ve firmě.

Vaše firma letos slaví 18 let. Co pro vás toto výročí znamená?

Na osmnácti letech činnosti je dobře vidět, jak dlouhý je proces přípravy staveb. Seznam námi zpracovaných projektových dokumentací pozemních komunikací by zabral mnoho stran. Realizovány a uvedeny do provozu jsou však jen některé. Stavby dálnic a rychlostních silnic jsou velké a jejich příprava je časově náročná. Do budoucna si můžeme přát, aby za námi bylo vidět víc práce a abychom si dálnic a rychlostních silnic dobudovali co nejdříve. To přejí našim investitorům a projektantům, ale především uživatelům silnic a dálnic.

Monika Procházková □



www.hbh.cz