

„Je velmi důležité, abychom my spolu s dalšími českými firmami byli významnou součástí globálního dodavatelského modelu, který se uplatní i v zahraničí,“

uvedl pro All for Power Ing. Miroslav Fiala, předseda představenstva a generální ředitel ŠKODA JS a.s.



Miroslav Fiala

Vystudoval Vysokou školu strojní a elektrotechnickou v Plzni (strojní fakulta, obor Jaderné energetická zařízení). Od roku 1968 pracuje ve ŠKODA JS a.s., kde postupně prošel funkcemi od projektanta k vedoucímu projektantovi, vedoucímu oddělení Technická příprava montáže jaderných elektráren, vedoucímu odboru Finální dodávka pro JE Mochovce a JE Temelín. V roce 1994 se stal ředitelem odboru Dodávky pro energetiku, v roce 1998 pak ředitelem pro prodej a inženýring jaderných elektráren, od roku 2000 byl ředitelem divize Zařízení jaderných elektráren, od roku 2002 pak ředitelem divize Inženýring a servis pro jaderné elektrárny. Od roku 2006 zastává funkci generálního ředitele. Od stejného roku je i předsedou představenstva společnosti.

Předpokládám, že činnost vaší firmy se netýká pouze přípravy na dostavbu jaderné elektrárny Temelín.

Je to tak. Pokud pomineme přípravu na dostavbu Temelína, v jejímž rámci neustále komunikujeme s partnery Konsorcia MIR.1200, zmínil bych výrobu pohonů řídicích tyčí pro regulaci výkonu reaktoru typu VVER. Toto zařízení spolu s moderním řídicím systémem dodáváme hlavně na velký ukrajinský trh, analogické zařízení ale potřebují i české, slovenské a maďarské jaderné elektrárny. Stejně důležitá je výroba komponent pro tlakovodní a varné reaktory typu PWR a BWR. Vyrábíme rovněž kontejnery pro transport a skladování použitého jaderného paliva. ŠKODA JS ve spolupráci se zahraničním partnerem tyto kontejnery dodává společnosti ČEZ, a.s. a rovněž na trh v západní Evropě, Bulharsku a Litvě. Vyrobeno bylo již téměř 400 kontejnerů.

Mimochodem, jak velký objem produkce vaší firmy jde do zahraničí?

Podívejme se na holá fakta. Tržby ŠKODA JS za loňský rok dosáhly hodnoty téměř pěti miliard korun, z toho 56 procent připadlo na export. Objem nově přijatých zakázek byl bezmála 1,8 miliardy korun. ŠKODA JS a.s. docílila v roce 2012 konsolidovaného zisku před zdaněním ve výši 310 milionu korun a čistého zisku ve výši 247 milionu korun.

Je důležité zmínit, že zhruba šedesáti procenty se na celkových tržbách podílel obor Investiční inženýring, a to především díky účasti společnosti ŠKODA JS na nejvýznamnějším investičním projektu na Slovensku – dostavbě 3. a 4. bloku jaderné elektrárny Mochovce. Druhým velkým investičním projektem je v současnosti „Obnova systému kontroly a řízení jaderné elektrárny Dukovany“, kde byl rok 2012 dosud nejintenzivnějším obdobím z hlediska dodávek, projekčních a montážních prací. Díky úspěšné realizaci všech plánovaných činností byl loňský rok pro dukovanský projekt rekordním i z hlediska tržeb. V příštím roce

budou ukončeny práce na 3. bloku a celý projekt Obnovy systému kontroly a řízení bude ukončen na 2. bloku v roce 2016.

Jste leaderem Konsorcia MIR.1200. Co je vlastně předmětem činnosti leadera?

Lídr je odpovědný za celkovou koordinaci přípravy nabídky a také za celkovou koordinaci přípravy budoucí realizace projektu. To obsahuje celou řadu činností jako je např. tvorba dodavatelského modelu a projednávání rozsahu budoucích dodávek jednotlivých dodavatelů. Kdo chce stát v čele projektu, musí připravit systém jeho řízení, tvorbu platebního kalendáře atd.

Chcete-li stát v čele projektu, musíte pochytepitelně postavit tým složený z těch nejlepších profesionálů. Jen ve ŠKODA JS v něm máme asi 45 lidí, u našich dalších českých i ruských partnerů to bývá v mezičase mnohem více. Vše záleží na konkrétním harmonogramu prací. Třeba v době, kdy se finalizovala nabídka, bylo v plné polní několik stovek pracovníků. K dispozici musejí být ti nejzkušenější technici, projektanti, inženýři, manažeři... Projekt je také nutno umět vysvětlit odborně i široké veřejnosti. V týmu musíte mít lidi, kteří jsou schopni efektivně jednat s dodavateli, zajišťovat finanční přípravu, negociovat s bankovními domy... To jsou všechno činnosti, které si vyžadují opravdu kvalitní personál a dostatečné finanční zdroje.

ŠKODA JS se paralelně připravuje na realizaci svého budoucího rozsahu na tomto projektu, což je dodávka veškeré technologie jaderného ostrova.

Co říkáte na vývoj kolem plánované výstavby nové jaderné elektrárny ve Finsku? Naskýtá se tam šance na uplatnění vašich produktů? Proč podle Vás vývoj dostavby ve Finsku má jinou rychlost než v Česku? Tam jsou přece taky politici a řeší obavy z „velkého medvěda“, taky řeší ekonomiku...

Tento projekt je ve stádiu jednání mezi finskou a ruskou stranou, proto je předčasně dělat nějaké závěry. Více bychom měli vědět v příštím roce. V této souvislosti mohu připomenout opakovaná slova zástupce GR Rosatomu pana Komarova, že české firmy mají šanci ucházet se o zakázky pro stavby projektů VVER ve světě a ŠKODA JS má rozhodně ambici se na tomto projektu umístit.

Pokud jde o rozdílnou rychlost rozhodování ve Finsku a v České republice, příčinu vidím v rozdílné struktuře akcionářů zadavatele tendru. Zatímco

u nás je majoritním akcionářem společnosti ČEZ český stát, ve Finsku má zadavatel tendru Fennovoima šedesát menších akcionářů, z nichž žádný nemá majoritu. Finský stát v této společnosti nemá účast.

Dostavba JE Temelín se opět a znovu odkládá. Co v této souvislosti očekáváte od roku 2014?

Rok 2014 bude bezesporu rokem zlomu! Čeká nás postupné dokončování investičních projektů. Na domácí půdě nebudeme mít dostatek obchodních příležitostí a venku pro změnu budeme čelit uzavřeným zahraničním trhům chránícím prioritně zájmy vlastních společností. Je velmi důležité, abychom my spolu s dalšími českými firmami byli významnou součástí globálního dodavatelského modelu, který se uplatní i v zahraničí. Když se nám toto nepodaří, hrozí stagnace a postupný úpadek potence českého energeticko-dodavatelského průmyslu v pořadí – inženýring, výroba a servis. Dojde k dramatickému snížení počtu pracovních míst. Stejně dramatický bude i odliv kvalifikovaných odborníků a absolventů univerzit do lépe se rozvíjejících oborů. Jednoduše řečeno, místo rozvoje, ke kterému by mohla dostavba Temelína zásadně přispět, bychom si zadělali na ztrátu „rodinného stříbra“, za které energeticko-dodavatelský průmysl všichni považujeme. Zůstávám opatrným optimistou. Stále věřím ve strategicky uvažující politickou reprezentaci, která nedopustí, aby stát promarnil obrovskou příležitost.

Jak by ovlivnilo chod vaší firmy resp. spolupráci s Rusy, kdyby se Temelín přesto vůbec nedostavěl?

Já jsem teď hovořil za český průmysl, tedy za jeho poměrně významnou část. Mám-li se zaměřit jen na naši Škodovku, tak ta jistě nepadne. Případné zastavení projektu nebude mít fatální dopad na chod naší firmy ani na kvalitu spolupráce s ruskými partnery. My jsme stabilní společností a s touto situací si poradíme. Pochopitelně jsme ale firma ambiciózní, která chce neustále zhodnocovat svůj potenciál. Chceme, aby český průmysl měl schopnost stavět na klíč takové stavby jako je jaderná elektrárna a chceme, aby ŠKODA JS hrála v tomto odvětví první housle, doma i v zahraničí.

Měl by podle vás stát garantovat výkupní cenu za elektrickou energii a podpořit tak dostavbu?

Víme, že se ČEZ inspiroval v Británii, kde se vláda v současnosti snaží v Bruselu vyjednat podmínky, za kterých by bylo možné výkupní ceny elektřiny garantovat. Uvidíme, jak tato věc dopadne, každopádně řešení, které našli v Británii, by mohl být dlouho hledaný optimální kompromis jak si s touto záležitostí poradit. V každém případě však, pokud bude nalezeno ve věci garanci nějaké řešení, jistě to zvýší šance projektu Temelín na jeho realizaci.

Průmysl je v Česku (Evropě) ve špatné pozici díky cenám energií a podobně. Jak se vaše firma potýká s problémy souvisejícími s náklady?

Kolik jste loni zaplatili a letos zaplatíte na podporu OZE?

Společnost ŠKODA JS je spolu s dalšími významnými představiteli českého průmyslu pro snížení poplatků na obnovitelné zdroje energie. Již jsme vyzvali politiky, aby se tímto tématem velice seriózně zabývali. Je pravdou, že i po stanovení stropu na 495 Kč/MWh OZE stále likvidují konkurenceschopnost českých podniků. Myslím, že aktuální tzv. Vítkovická výzva, v níž zástupci velkých českých výrobců, Svazu průmyslu a dopravy a Hospodářské komory trvají na poplatku v maximální výši 400 Kč/MWh, je krok správným směrem.

Nedávno proběhla konference o dostavbě vodního koridoru Dunaj-Labe-Odra... Pomohl by tento projekt firmě ŠKODA JS?

Podle mého názoru tento projekt řeší majoritně transport těžkých komponent z východní části České republiky. Pro naši plzeňskou lokalitu to řešení nepřináší. ŠKODA JS dnes využívá přístav na Labi v Lovosicích. Problémem zůstává doprava extrémně velkých a těžkých komponent z plzeňské kotliny na vzdálenost asi 100 km k Labi. Když byl koncem šedesátých let plánován program výroby reaktorů, uvažovalo se o splavnění Berounky až do Plzně, což by znamenalo postavit na této řece jednu nebo několik přehrad a přitom zaplavit rozsáhlé chráněné území. Tento problém byl vyřešen volbou technologie VVER, jejíž reaktory byly přepravitelné po železnici.

(čes)

SDiC

**Sdružení dodavatelů
investičních celků**

www.sdic.cz