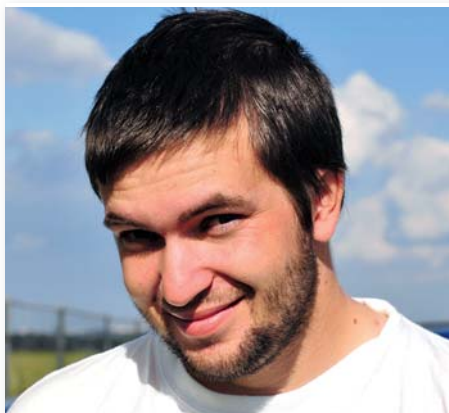


# Doprava a manipulace



„Pokud nebude spatřovat dopravní techniku jako důležitou strojní linku, kde mohu snižovat náklady, budu do její obnovy investovat jen nezbytně nutné prostředky.“

Ing. Michael Málek se narodil v únoru 1985. Vystudoval Střední průmyslovou školu sdělovací techniky v Praze a posléze obor Zemědělská technika na Technické fakultě ČZU. Od roku 2011 pracuje u firmy CRS Marketing, s. r. o., ve funkci obchodního zástupce.

## Zaujala vás zemědělská dopravní technika již v době studií?

Zemědělská technika mě zajímala již od dětství. Můj zájem prudce stoupl v době mých studií na České zemědělské univerzitě, ale nevěnoval jsem se jen dopravní technice. V bakalářské i diplomové práci jsem se například zabýval problematikou agregace výkonných traktorů s vhodnými stroji. Až na postgraduálním studiu jsem se specializoval na zemědělskou dopravu a u té jsem zůstal. Ale nikdy mě neopustil zájem o ostatní zemědělské stroje a rád využiji příležitost získat zajímavé poznatky o jakémkoliv zemědělské technice.

## Po studiích jste zůstal na ČZU. Tam jste se problematice zemědělské dopravy začal věnovat intenzivněji?

Když jsem se rozhodl přihlásit na postgraduální studium, hledal jsem vhodné téma, kterému bych se mohl věnovat. Základním požadavkem bylo řešit problém, který je pro zemědělce aktuální a jehož řešení by je zajímalo. Proto jsem se rozhodl zabývat se použitím překládacích vozů. Tyto stroje mě dlouho fascinovaly. Chtěl jsem tedy do této problematiky vnést více světla.

## Jak byste zpětně zhodnotil své působení na akademické půdě? V čem pro vás bylo přínosné?

Každá životní zkušenost je v něčem přínosná, což platí i o mém vysokoškolském studiu. Bohužel to ale nebyl ten přínos, v který jsem doufal. Chtěl jsem se dozvědět co nejvíce informací o zemědělských strojích, ale velmi rychle jsem zjistil, že na vysokých školách chybí odborníci, kteří by znali





praktické aspekty použití těchto strojů. Díky tomu jsem začal informace vyhledávat jinde a došel jsem k závěru, že největší odborník na danou problematiku nemusí být vždy ten s nejvyšším vzděláním, ale většinou je to ten, který se kolem toho pohybuje každý den. A to je to nejdůležitější, co jsem si z vysoké školy odnesl.

**Není tajemstvím, že jste nyní ve specializované firmě, prodávající dopravní techniku. Jak byste ve stručnosti porovnal práci v teoretické rovině a v praxi?**

Ve všech oblastech se teorie a praxe více či méně liší, ale v zemědělství je ten rozdíl opravdu veliký. Teoretické základy postačí, pokud se pohybují v teoretické rovině. Ale na řešení praktických problémů je potřeba znalost reálných souvislostí. Podle mého názoru nemůžete dobře stanovit teoretickou myšlenku, pokud nevíte, jak funguje praxe. A většina zemědělských teoretiků bohužel neví, jak věci ve skutečnosti chodí. Pokud řeším nějaký problém, tak člověk, se kterým se chci poradit, je ten, co má s problémem praktické zkušenosti.

**Vybavení zemědělských podniků a farem dopravní technikou je mnohem lepší než před pár lety, ale stále je co zlepšovat. Kde jsou podle vás největší rezervy?**

Největší rezervy spatřuji v náhledu na zemědělskou dopravu. Setkávám se s názory, že dopravní techniku není potřeba obměňovat. Vždyť 30 let staré návěsy nebo nákladní automobily ten materiál také odvezou. Ale to je chyba. Zemědělská doprava je linka jako každá jiná a i tyto stroje vykazují spotřebu náhradních dílů a paliva. A vzhledem k velkému množství přepraveného materiálu lze dosáhnout velice zajímavých úspor.

**Nákup dopravní techniky je ukázkovým příkladem, že šetřit na nevhodném místě se nemusí vyplatit. Souhlasíte?**

Souhlasím. Souvisí to ale s výše zmíněným náhledem na význam dopravní techniky. Pokud nebudu spatřovat dopravní techniku jako důležitou strojní linku, kde mohu snižovat náklady, budu do její obnovy investovat jen nezbytně nutné prostředky. Bohužel, málo lidí počítá přesné náklady na zemědělskou dopravu. Bylo již mnohokrát dokázáno, že například agregací vhodně velikého návěsu za traktor lze ušetřit na naftě i statisíce korun za rok. Je pak zarážející, že zákazník na

pořizovací ceně rád ušetří desetitisíce korun a přitom za dobu používání návěsu zaplatí někdy i přes milion korun navíc.

**Na jaké parametry by se měli potenciální zákazníci při výběru této techniky především zaměřit?**

Důležité je rozmyslet si, jak spolehlivý stroj chci, jak moc jej chci používat a jak má být veliký. Spolehlivost je dána použitými nápravami, druhem odpružení a velikostí rámu. A je jasné, že spolehlivější a větší stroj bude i dražší. Pokud chci šetřit na pořizovací ceně, musí tomu odpovídat i malá doba používání, jinak se vystavuji riziku, že za pár let bude stroj vyžadovat zásadní opravy.

**Kde jsou hranice zvětšování kapacity návěsů? Zejména s rozvojem bioplynových stanic se objemy neustále zvětšují. Je to asi nutné, ale je to správná cesta?**

Nemyslím, že by se jakákoliv zemědělská technika ještě výrazně zvětšovala. Problémem samozřejmě je platná legislativa, kdy stroj musíme vždy zmenšit na parametry vhodné pro přepravu na pozemních komunikacích. Ale i z jiných hledisek není největší technika vždy ta nejvýhodnější. Většinou cena takových strojů

stoupá mnohem rychleji než jejich výkonnost a ekonomicky se takový stroj nemusí vždy vyplatit.

**I v tomto segmentu se prosazují nové systémy ovládání (vyprazdňování, integrované váhy, elektroovládání atd.). Co podle vás přinese nejbližší budoucnost?**

Myslím, že velkou výzvou v oblasti dopravní techniky bude použití alternativních materiálů, které povede ke snížení hmotnosti strojů při zachování jejich pevnosti a nosnosti. Navíc ještě zbývá vyvinout finální podoby některých strojů. Stále více zemědělců poptává techniku, která k bioplynové stanici přiveze tuhý substrát a odveze tekutý digestát. Takový stroj zatím nikdo nevymyslel tak, aby spolehlivě fungoval. Stejně tak překládací vozy na siláž ještě nemají tu jednoduchou podobu, jakou by měly mít.

**V rámci zemědělské dopravní techniky se nejvíce zaměřujete na překládací vozy. Kdo by měl o nákupu této techniky uvažovat, a co mu přinese za vynaložené peníze? Jinými slovy, komu se vyplatí?**

Překládací vůz je velice zajímavý stroj, který může mít rychlou návratnost vložených investic. Především, do překládacího vozu lze snadno

vysypat za jízdy, čímž se zvyšuje denní výkonnost mlátiček. A také je uzpůsoben pro jízdu na poli a mnohem méně zhuťňuje půdu. Myslím, že o překládacím vozu by měli vážně uvažovat uživatelé výkonných sklízecích mlátiček s žacími lištami o záběru devět a více metrů. Tam je důležité zajistit maximální denní výkonnost mlátičky. Na farmách, kde se velmi hledí na minimální zhuťnění půdy, je překládací vůz nezbytnost.

**Dobře zvládnutá vnitropodniková doprava může podstatně zvýšit produktivitu práce a snížit provozní náklady. V čem dělají zemědělci nejčastěji chyby?**

Je velmi těžké posoudit příčiny, které vedou k chybám, protože rozhodování zemědělců ovlivňuje mnoho faktorů. Velmi časté je podcenění výkonnosti dopravní techniky, což je nejvíce patrné u bioplynových stanic. Provozovatel podcení množství digestátu a agrotechnickou lhůtu na jeho aplikaci, a v kombinaci s malou cisternou je problém na světě. Další častou chybou je nevhodná agregace traktoru a dopravního stroje. V těchto případech dochází k neskutěným ztrátám na zbytečně spotřebované naftě. ■

*Jiří Hruška  
Foto archiv*