

PETROL MAGAZÍN

TÉMA

**Ekonomika
a provoz malých
čerpacích stanic**

PETROL MAGAZÍN 1/2021



INTERVIEW

Ivan Indráček

TÉMA

Konec spalovacích motorů

PETROL AWARDS

Čerpací stanice roku 2020





Extra dlouhé intervaly výměny oleje



Prodloužená životnost motoru



Výjimečný výkon motoru



Maximální ochrana motoru

Opel
BMW
Mercedes
Chevrolet

Peugeot
Citroën
Fiat

Mercedes
BMW • Fiat
VW • Audi
Škoda • Seat
Renault

Ford

Renault
Fiat
Mercedes
VW • Škoda
Seat • Audi



1 LITR OLEJE DO KAŽDÉHO KUFRU

DOPŘEJTE SVÉMU AUTU PRÉMIOVOU KVALITU OLEJŮ MOL DYNAMIC
A MĚJTE JE NA CETÁCH VŽDY PO RUCE

Zakoupíte na čerpacích stanicích MOL a Pap Oil

molcesko.cz

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



v posledním čísle jsem vyslovil přání, aby letošní rok nepokračoval v duchu toho loňského. Bohužel, to se mi zatím nesplnilo. Je to navíc přesně naopak. Pandemie řadí, vir mutuje a paralyzuje nejen zdravotnický systém, ale celou společnost. Děti nemohou chodit do školy, mnoho lidí do práce, firmy krachují, hlavní slovo v rozhodovacím systému státu mají epidemiologové a státní aparát situaci nedokáže řešit jinak než omezováním osobní svobody obyvatel. Na první pohled se zdá, že i za této situace může být náš obor celkem v klidu, protože výroba, distribuce a prodej pohonných hmot je v dopravním systému nezbytnou položkou, kterou nelze omezovat. Přesto i čerpací stanice poté, co investovaly nemalé prostředky do modernizace, bojují s nižšími výtočemi a omezeným prodejem nepalivového zboží, zvláště v oblasti gastro. S velkými problémy se pak potýkají čerpací stanice v hraničních oblastech, především u hlavních tahů, které byly v dobách hojnosti zvyklé na vysoké výtoče i obraty z turistického ruchu. A nikdo nedokáže odhadnout, kdy se rozsvítí ono pověstné světlo na konci tunelu. I za této situací držíte v ruce, troufám si říci, plnohodnotné číslo Petrol magazínu, které jsme v lednu a únoru vyrobili ve standardním pracovním režimu, aniž bylo třeba eliminovat živé reportáže nebo rozhovory. Celé číslo je tentokrát zaměřeno na malé nezávislé čerpací stanice, které v této třesuté době rovněž bojují s restrikcemi a sníženým obratem. Držme si proto všichni palce a doufejme, že se nám současnou situaci podaří ve zdraví přestát a že se sejdeme nad dalším jarním číslem Petrol magazínu už v „jiné“ době.

■ Jiří Kaloč, šéfredaktor

PETROL
PARTNER

GEMA
www.gema.cz

LET THERE
BE LIGHT



Aktuality	4-6	Technika a provoz	29-31, 36-37
Benzina Orlen počtvrté za sebou nejdůvěryhodnější značkou roku Nejvyšší soud odmítl dovolání Pechana i Krejčíře Češi tankovali nejkvalitnější pohonné hmoty MOL Partner v Česku roste. Nezávislým nabízí garanci kvality paliva V Chorvatsku otevřeli nový terminál na LNG V Sedlnicích se podařilo stočil první vlak s vlastní lokomotivou Paliva od MOL nyní objednáte během pár kliknutí DB Schenker testuje v Česku kamion na tekutý zemní plyn ČEPRO dosáhlo vloni rekordního zisku přes dvě miliardy korun		Bezpečný příjem hotovosti na čerpací stanici Mají ještě šanci? Dokonalý přehled o čerpací stanici	
Produkty		Produkty	32-35
		Čistí ve zkušebnách i na silnici	
Představujeme	40-41	Představujeme	40-41
		Jednoduché řešení, když přimrzne těsnění	

Svět ropy	7	Reportáž	42-45
Kdy nastane vrchol globální spotřeby ropy		Od ventilků po velké kontejnery	

Petrol Awards 20	8-9
Prestížní ocenění získal EuroOil	

Interview	10-13
Nezávislé pumpy ožívují trh	



Čerpací stanice měsíce	14-21
Rekonstrukce v tradičním stylu Nenápadná pumpa s velkým potenciálem	

Trh, ropa, produkty	22
Daňová úprava zlevnila provoz dieselů	

Produkty	23
Benzina Orlen začala prodávat benzin E10	

Polemika	24-25
Elektromobilita vs. konec spalovacích motorů	



Rozhovor	26-28, 38-39
Významná evropská síť posiluje také v Česku Kartáče: Zásadní komponent mycí linky	



Mytí automobilů	46-47
Mráz prověří kvalitu technologie	

Shop&Gastro	48-55
Všechno souvisí se vším	

Convenience store	56-57
Dobře vybrané zboží zvýší obrát	

Daňová poradna	58-59
Nejen zrušení superhrubé mzdy	

Alternativa	60-63
H ₂ by mohlo být budoucností dopravy Komu připadne 150 miliard?	



Autosalon	64-65
Sportování s elektrickou výpomocí	

Osobnost na čerpací stanici	66-67
Uvítal bych víc pump s restaurací	

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

Pod nulou a nad věcí. Účinné přísady do paliv dieselových i benzinových motorů, zlepšují jejich chod a prodlužují životnost. Pro dieselové motory výrazně zlepšují filtrovatelnost paliv, eliminují vliv biosložek, udržují celý palivový systém v kondici. Zlepšují studené starty!

SHERON



BENZINA ORLEN POČTVRTÉ ZA SEBOU NEJDŮVĚRYHODNĚJŠÍ ZNAČKOU ROKU

Síť čerpacích stanic Benzina Orlen získala počtvrté v řadě titul „Nejdůvěryhodnější značka roku“. Lídr českého trhu uspěl po loňském spuštění kampaně akcentující příslušnost Benziny k mateřské skupině Orlen. Se svými

416 čerpacími stanicemi a 25% tržním podílem je Benzina Orlen největším hráčem v zemi. Do její slovenské sítě patří dalších 13 čerpacích stanic. „Triumf v letošním ročníku soutěže Důvěryhodné značky 2020 nás těší v mnoha ohledech. Podle

nejnovějších výzkumů je postavení značky na trhu stabilní a silné. Neustále rosteme z hlediska povědomí, kvality a důvěryhodnosti. Zákazníci vnímají naše produkty jako špičkovou kvalitu za dobrou cenu. Značka



Benzina představuje přátelskou společnost, která je blízko svým zákazníkům a jejich očekáváním,“ říká Tomasz Wiatrak, předseda představenstva skupiny Unipetrol.

Soutěž „Nejdůvěryhodnější značka“ již po šesté zorganizovala společnost Atoz Marketing Services. Z jejího pověření oslovila agentura Nielsen v průběhu letošního léta a podzimu 4000 respondentů. Reprezentativní vzorek českých spotřebitelů hodnotil v online dotaznících více než 600 značek rozdělených do 65 skupin. V každé kategorii bylo na výběr maximálně 10 nejsilnějších značek z hlediska prodeje.

NEJVYŠŠÍ SOUD ODMÍTL DOVOLÁNÍ PECHANA I KREJČÍŘE

Nejvyšší soud rozhodl v případě podvodů připravovaných na společnost Čepro organizovanou zločineckou skupinou kolem Martina Pechana a Radovana Krejčíře. V případě obou odsouzených odmítl podaná dovolání, čímž potvrdil správnost odsuzujícího rozsudku Městského soudu v Praze. Trestní spis byl na Nejvyšší soud doručen v prosinci roku 2018 a dovolací řízení probíhalo téměř 2 roky. Ačkoliv Nejvyšší soud ve věci rozhodl již dne 19. srpna 2020, vypracování písemného odůvodnění rozhodnutí trvalo až do prosince roku 2020. Doba trvání dovolacího řízení se pak odrazila na podrobnosti odůvodnění a důsledném vypořádání argumentace odsouzených. „Rozhodnutí představuje potvrzení naší argumentace, kterou jsme řadu let uplatňovali. Odmítnutí dovolání vnímám jako další krok směrem ke skončení rozsáhlých soudních řízení, které společnost ČEPRO již 15 let zatěžují,“ řekl k usnesení Nejvyššího soudu generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva

ČEŠI TANKOVALI LONI NEJKVALITNĚJŠÍ POHONNÉ HMOTY

Loňský rok byl podle České obchodní inspekce z hlediska jakosti pohonných hmot nejlepší v historii. Z 2251 vzorků, které ČOI odebrala, nevyhovělo jakostním požadavkům dvanáct, což představuje pouhých půl procenta. Jde o rekordně nízkou hodnotu a proti roku 2019 o zlepšení o 0,2 procentního bodu. V porovnání výsledků s rokem 2019 bylo v roce 2020 zaznamenáno zlepšení jakosti u vzorků automobilových benzinů, a to ze 0,3 procenta na 0,2 procenta, motorové nafty – z jednoho procenta na 0,8 procenta a u vzorků LPG – z 0,3 procenta na nulu. Zhoršení jakosti bylo zaznamenáno u vzorků etanolu E85, a to z deseti procent na 12,5 procenta. Nulové hodnoty vykazovaly odebrané vzorky CNG, LPG a FAME.

Mluvčí inspekce Jiří Fröhlich k tomu dodal, že ČOI i tak loni uložila zákaz prodeje



na 30 116 litrů pohonných hmot v hodnotě asi 927 000 korun a k tomu ještě osm pokut. Jako nejproblematičtější se ukázal bod vzplanutí prodávané nafty. Z osmi čerpacích

stanic, kterým ČOI udělila pokutu kvůli porušení některého z platných nařízení, tu největší zaplatila branišovská benzinka společnosti Viluko trade ve výši 200 tisíc korun. Nafta prodávaná na této pumpě měla bod vzplanutí 24°C, což je méně než polovina hodnoty, kterou udává norma (53 °C). Naopak nejnižší pokutu 30 tisíc korun dostala čerpací stanice ČSAD Turnov, která se provinila více než trojnásobným množstvím síry v naftě oproti zákonnou normou povolenému množství. Ta stanoví, že nafta nesmí obsahovat více než 11,8 mg síry na kilogram. Jenže odebraný vzorek z turnovské benzinky obsahoval téměř 40 mg/kg. Nadlimitní množství síry obsahovala také nafta prodávaná na čerpací stanici v Kolíně – Sendařicích společnosti Suhelský. Její provozovatel musel zaplatit pokutu 50 tisíc korun.

MOL PARTNER V ČESKU ROSTE. NEZÁVISLÝM NABÍZÍ GARANCI KVALITY PALIVA



Ve druhé polovině loňského roku uvedla společnost MOL Česká republika na trh projekt MOL Partner. Dosavadní zákazníci jej znají pod dřívějším názvem Slovnaft Partner a v minulém roce získal kromě svého názvu i novou výraznější vizuální identitu. Nezávislé čerpací stanice mohou díky tomuto projektu svým zákazníkům nabídnout všechna paliva MOL prodávaná v ČR. Vstupem do programu MOL Partner získají menší sítě či provozovatelé jednotlivých čerpacích stanic jistotu pravidelných dodávek paliva a pravidelný servis. Logo MOL Partner umístěné v prostoru čerpacích stanic představuje pro zákazníky garanci, že právě na této čerpací stanici nakoupí výhradně paliva MOL. V současnosti je do projektu MOL Partner zapoje-

no již 54 nezávislých čerpacích stanic v celé České republice a plánuje se další rozšiřování této sítě. „Projekt MOL Partner je výrazem dlouhodobé a oboustranně přínosné spolupráce naší společnosti s nezávislými čerpacími stanicemi. Nejedná se však jen o pouhé dodávání pohonných hmot – věříme, že našim partnerům spolupráci pomáháme růst a současně zachováváme individualitu jejich značky,“ říká Tomáš Griglak, Ředitel logistiky a velkoobchodu MOL Česká republika. Paliva dodávaná partnerům nesou značku Drive 95 a Drive Diesel, partneři je však mohou rozšířit i o prémiová paliva ExtraDrive 95 a ExtraDrive Diesel. Partnerské čerpací stanice získají kromě garance dodávky kvalitních pohonných hmot také marketingovou a byznysovou podporu. Vedle vizuálních označení stanic partneři mohou využít podporu prodeje prostřednictvím propagačních materiálů a marketingových akcí zajištěných MOL. Čerpací stanice zapojené do projektu MOL Partner také spolupracují s MOL v oblasti kontroly kvality paliv či sdílení know-how na pravidelných setkáních všech účastníků programu.

V CHORVATSKU OTEVŘELI NOVÝ TERMINÁL NA LNG

Na chorvatském ostrově Krk byl zprovozněn nový plovoucí terminál na zkapalněný zemní plyn (LNG). Zařízení umožní významné rozšíření nabídky této komodity pro chorvatský trh, který byl dosud závislý na dodávkách ruského zemního plynu. Komerční provoz začal vykládkou tankeru Tristan Ruby s kapacitou 143 tisíc m³ LNG, který na Jadran připlul z USA a u terminálu zakotvil 1. ledna. Po zpětném zplynění poputuje americký zemní plyn ke koncovým zákazníkům. Nový terminál LNG Croatia by měl být schopný pojmout až 2,6 miliard m³ zemního plynu a jeho kapacity jsou už nyní na tři roky rezervované. Vedle Chorvatska budou terminál využívat i další evropské země (Maďarsko, Rakousko, Slovinsko, Rumunsko, Bulharsko, Srbsko, Bosna a Hercegovina a Ukrajina). O výstavbě terminálu na známém chorvatském ostrově se uvažovalo poprvé před dvěma desítkami let, ale odpor místních obyvatel, ekologických spolků a byrokratické průtahy celý projekt zhatily. Nakonec bylo rozhodnuto vybudovat terminál jako plovoucí.

V SEDLNICÍCH SE PODAŘILO STOČIT PRVNÍ VLAK S VLASTNÍ LOKOMOTIVOU

Společnost Čepro ze skladu Loukov převezla do Sedlnic lokomotivu řady 709 501-1, která bude nově využívána k posunu pohonných hmot na skladě. Úplně první příjem na sklad a stočení železničních cisteren s touto lokomotivou proběhl během ledna. Do této doby byly na sklad přistavovány vlaky od externích dopravců, jednalo se zejména o ČD Cargo. Celkem se vyškoleným strojvedoucím a posunovačům z předávací koleje podařilo stočit 22 železničních cisteren s motorovou naftou. Po stočení, vážení a provedení vzorkování byla vytvořena dokumentace k předání vlaku dopravci a výpravčí ze stanice Studénka byl požádán o povolení k posunu soupravy do stanice Sedlnice, ke kterému došlo za pomoci vlastních sil, což bylo pro zaměstnance skladu úspěšnou premiérou.



Pro zaměstnance skladu znamená možnost stáčení motorové nafty vlastními silami mimo jiné také rozšíření jejich pracovních povinností. „Význam železniční dopravy pro obsluhu firemních skladů roste. Díky vlast-

ním lokomotivám se nám daří zmanipulovat mnohem více vagonů, což nám napomáhá udržovat stabilitu českého trhu v oblasti pohonných hmot,“ řekl k tomu generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva.

PALIVA OD MOL NYNÍ OBJEDNÁTE BĚHEM PÁR KLIKNUTÍ



Společnost MOL Česká republika v lednu spustila online aplikaci ISA. Obchodním partnerům přináší možnost nejen jednoduše objednávat pohonné hmoty, ale také sledovat všechny informace v reálném čase a mít celý proces doslova ve svých rukou. „Naší dlouhodobou prioritou je poskytování co nejlepší zákaznické zkušenosti – a to nejen v rámci služeb určených koncovým zákazníkům, ale i velkoobchodním partnerům, mezi něž patří menší sítě čerpacích stanic, přepravní společnosti či jiní distributoři pohonných hmot. Věříme, že aplikace ISA bude vítanou inovací a našim partnerům zásadně usnadní správu objednávek,“ říká Tomáš Griglak, Ředitel lo-

gistiky a velkoobchodu MOL Česká republika. Nová aplikace nabízí všechny funkcionality potřebné ke komplexní správě zákaznického účtu. Uživatelům umožňuje objednávat pohonné hmoty, sledovat stav objednávky a aktuální stav kreditního limitu či prohlížet historii a stav účetních dokumentů, a to doslova kdykoliv a odkudkoliv. „Online aplikace se stane pro nákupčí centrálním místem, kde naleznou vše, co s objednáváním pohonných hmot souvisí. Pro objednavatele to znamená zjednodušení v rámci administrativních záležitostí a rychlejší přístup k objednávkám, které může zadávat kdykoliv a odkudkoliv,“ dodává Tomáš Griglak.

ČEPRO DOSÁHLO VLONI REKORDNÍHO ZISKU PŘES DVĚ MILIARDY KORUN

Společnost Čepro dosáhla v roce 2020 rekordního zisku před zdaněním ve výši 2,04 mld. Kč. Jedním z klíčových důvodů tohoto úspěchu je obchodní strategie, podle níž jsou nákupy komodit realizovány v silně konkurenčním prostředí volného trhu a za co nejnižší cenu. Pokud by se společnost Čepro i při nákupu obchodního zboží dobrovolně držela pouze v režimu zákona o zadávání veřejných zakázek, byl by hospodářský výsledek nižší o stovky milionů Kč. „Společnosti se podařilo efektivně využít výkyvů cen komodit na světových trzích a své pozice vhodným způsobem zajistit. Tento pro nás pozitivní vývoj se pak v kombinaci s efektivním nákupem komodit od dodavatelů dále znásobil,“ upřesňuje generální ředitel Jan Duspěva. Při nákupu pohonných hmot, biosložek, aditiv,

AdBlue či dalších paliv je pro společnost Čepro nejdůležitějším kritériem ekonomická výhodnost. Vždy je proto podstatná cena dodávek, které jsou zajišťovány na základě rámcových dohod z veřejných zakázek. Pokud však účastníci rámcových dohod nepodají nabídku na konkrétní dodávky, nabídnou neadekvátní cenu anebo v případě nutnosti okamžitě reakce vlivem vývoje tržní situace, nemůže je společnost Čepro nakoupit. Z tohoto důvodu jí v souladu s péčí řádného hospodáře nezbyvá jiná možnost než nakupovat v rámci běžného obchodního styku. „Tímto postupem dokážeme v průměru ztrojnásobit počet nabídek na jednotlivé dodávky a úvodní nabídkovou cenu snížit až o 80–90 procent přirážky účtované běžně dodavateli nad burzovní cenu,“ říká Jan Duspěva.

DB SCHENKER TESTUJE V ČESKU KAMION NA TEKUTÝ ZEMNÍ PLYN

Společnost DB Schenker dlouhodobě podporuje technologie a inovace na poli alternativních paliv. Jedním z takových projektů byl nedávný praktický test dojezdu LNG tahače s návěsem na dálkové trase z České republiky do Nizozemí. Známy dopravce už několik let využívá vozy na stlačený zemní plyn (CNG), ty však pro dálkové přepravy nejsou úplně vhodné kvůli nedostatečnému dojezdu a jízdním výkonům. Ve spolupráci s automobilkou Iveco se proto společnost rozhodla otestovat provoz kamionu na tekutý zemní plyn (LNG) na pravidelné lince z Rudné u Prahy do více než 860 km vzdáleného nizozemského Tilburgu. Díky deklarovanému dojezdu až 1500 km na jednu nádrž bylo možné naplánovat trasu dlouhou přes 1700 km na trase Rudná – Tilburg s jedním plánovaným tankováním. K tomu byla vybrána samoobslužná plnicí stanice přímo v Tilburgu, kam náklad směřoval. „Během týdenního testu zvládl kamion vybranou trasu hned dvakrát. Jízdní vlastnosti nebyly oproti kamionu na naftu výrazně odlišné, jen plnění LNG trvalo o něco déle. Plyn je udržován při teplotě -62 °C, proto je jeho skladování a manipulace s ním náročnější. Řidič byl před cestou odborně zaškolen a tankování bez problému zvládl,“ řekla k tomu Petra Sůvová, manažerka přeprav ve společnosti DB Schenker.



KDY NASTANE VRCHOL GLOBÁLNÍ SPOTŘEBY ROPY



Novoportovskoje pole za polárním kruhem je jedním z největších rozvinutých ropných polí na poloostrově Jamal. Využitelné zásoby představují více než 250 milionů tun ropy a kondenzátu stejně jako více než 320 miliard kubických metrů plynu. Vloni zde společnost Gazprom Něžt s vytěžila 14,878 milionu tun ropného ekvivalentu.

Do nového roku vstoupila cena ropy růstem, když Brent zdražila z 51 na 60 dolarů za barel. Meziročně je celosvětová poptávka po ropě stále o více než 5 % nižší oproti předkrizovému období. Návrat spotřeby ropy na rekordně vysoké úrovni má nastat až v roce 2022. Nejpomaleji se zotavuje poptávka po leteckém benzínu.

Trh zachraňuje Asie

Celosvětový trh s ropou zachraňují rozvíjející se země Asie. V Číně by letos měla stoupnout spotřeba ropy o další 4 % na nový rekord 15,6 mbd, jelikož ekonomika by zde mohla expandovat až o 8 %. Před deseti lety spotřebovávala země méně než 10 mbd.

Uskupení OPEC+ pokračuje v domluvených těžebních limitech a svoji produkci budou členové zvyšovat jenom pomalu. Nejopatrnější přístup má Saúdská Arábie, která se dobrovolně rozhodla krátkodobě snížit svoji těžbu o 1 mbd. Naopak Rusko, Kazachstán a Irák chtějí už těžbu zvyšovat.

Investice stagnují

Globálně by se do rozvoje těžby mělo letos investovat jenom 300 miliard USD, což by bylo podobné jako v roce 2020 a o 30 % méně než před začátkem krize. ExxonMobil by v tomto roce měla do rozvoje investovat 16 až 19 miliard USD, přičemž v roce 2020 investovala společnost 23 miliard USD. I to bylo kvůli pandemii o 10 miliard méně oproti plánu. Chevron plánuje investovat 14 miliard USD, přičemž původní plán kapitálových výdajů byl na úrovni 16 miliard. Kvůli úspoře nákladů lze v energetickém sektoru očekávat vlnu fúzí a akvizic.

Elektromobilita nastupuje?

Velkým překvapením je poměrně razantní nástup elektromobility ve světě, což souvisí s velmi přísnými emisními standardy. Poradenské společnosti postupně upravují své odhady, kdy budou mít elektromobily větší podíl na nových prodejkách než auta na konvenční pohon. Kupříkladu společnost DNG GL odhaduje, že v roce 2032 bude už 50 % všech nově prodaných aut ve světě elektrifikovaných. V roce 2050 by pak 73 % globální flotily aut mělo mít elektropohon. Některé země přitom zavádějí nové pohony mnohem rychleji. Kupříkladu Norsko chce, aby už v roce 2025 bylo 100 % prodaných aut elektrifikovaných. V lednu letošního roku měly bateriové vozy podíl na nových prodejkách na úrovni 53 % a plugin hybridy měly podíl 28 %. Kombinovaný podíl elektrifikovaných vozidel tedy dosáhl 81 %.

Cena ropy by mohla v nejbližších měsících nadále mírně stoupat. Banka Goldman Sachs očekává, že do poloviny roku by mohlo nastat zdražení na 65 dolarů za barel. Rychlejší vakcínace a zotavení hospodářského růstu ve světě by vyvolaly dřívější zotavení poptávky.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom, Finlord.cz

FOTO: archiv



Nájemce čerpací stanice OMV Erik Kunze a kuchař Aleš Vřetónka se zvláštním oceněním za vynikající gastronomii čerpací stanice OMV na D46 u Prostějova

PRESTIŽNÍ OCENĚNÍ ZÍSKAL EUROOIL

Slavnostní vyhlášení soutěže Petrol Awards bylo tradičně součástí naší konference Petrol Summit. Ta se, vzhledem k současné situaci, loni v listopadu neuskutečnila, a tak jsme její uzávěrku posunuli na konec roku a vyhlášení výsledků a předání ocenění na leden letošního roku. Prestižní ocenění Čerpací stanice roku podle hodnocení našich porotců získala dálniční pumpa Eurooil ve Stráži nad Nisou, Pumpařkou roku se stala Zdeňka Novotná z čerpací stanice Benzina Orlen u Chebu. Ceny v ostatních kategoriích nebyly uděleny.

Prestižní cena zamířila na sever Čech

O titul čerpací stanice roku se vloni ucházelo celkem 12 čerpacích stanic, které slouží motoristům ve všech koutech naší republiky. Mezi kandidáty ani loni nechyběly typicky městské, velké dálniční, pohraniční ani vysloveně malé venkovské čerpací stanice.

Některé sázely na zajímavý design, další na komplexní nabídku pohonných hmot a energií, jiné na lákovou gastronomii a příjemné posezení. Konkurence se tentokrát šla opravdu velká, a vybrat vítěze tak nebylo vůbec jednoduché také proto, že parametry jednotlivých kandidátů pro hodnotící kritéria nebyly s ohledem na jejich různorodost příliš srovnatelné.

Nejvíce bodů v hodnocení našich porotců nakonec získala čerpací stanice Eurooil, která stojí na rychlostní silnici I35 při příjezdu do Liberce v katastru obce Stráž nad Nisou. Čerpací stanice zaujala odbornou porotu na první pohled svým umístěním v krajině, moderním útulným a přehledným shopem, komplexní čistotou, vzornou obsluhou a skvělou nabídkou občerstvení se všemi možnostmi nabídky kávy, příjemným venkovním posezením a širokou nabídkou studených i teplých jídel. Zásadní skutečností pro vysoký bodový zisk této čerpací stanice pak byla hlavně nadstandardní nabídka základních služeb pro motoristy z hlediska tankování. Vedle kompletní nabídky pohonných hmot od Čepra včetně aditivovaných paliv Optimal, jsou k dispozici plnicí stojany na LPG i CNG a také čtyři stání pro elektromobily s rychlonabíjecími stanicemi (50 kW) od ČEZ. Jedním z majitelů a zároveň vedoucím této čerpací stanice, která je partnerem státní společnosti Čepro, je Petr Jakl, který si osobně přijel na centrálu společnosti Čepro pro ocenění. „Jsme za tuto cenu moc rádi. Je pro nás závazkem i inspirací zároveň. Snažíme se všechno dělat v rámci možností na maximum, ale ne vždy se to daří tak, jak bychom si všichni představovali. Přesto doufám, že ve svém úsilí budeme pokračovat a někdy se ještě posuneme.“

Hlavní vítěz kategorie Čerpací stanice roku obdržel od redakce diplom, skleněnou plastiku a nově také samolepku s logem soustěže, kterou si oceněná čerpací stanice může

vylepit na viditelné místo u vstupních dveří shopu. Na společnou oslavu se zaměstnanci čerpací stanice si pak Petr Jakl odvezl na sever Čech také velké balení sektu. Slavnostního předání cen se zúčastnil také René Sion, ředitel společnosti Dallmayr ČR, který zástupci oceněné pumpy předal tradiční voucher na zapůjčení velkého automatu Dallmayr na jeden rok.

Pro úplnost je třeba ještě dodat pořadí na stupních vítězů. Druhá skončila čerpací stanice OMV na dálnici D46 u odpočívky Prostějov-Žešov, která vedle velkorysý parkovací plochy pro osobní automobily i kamiony nabízí také originálně řešené zázemí, které díky výtečné domácí kuchyni představuje opravdovou oázu pro motoristy. Třetí místo obsadila vzorně vedená čerpací stanice Benzina Orlen stojící na rušné ulici k Barrandovu vedle pražského sídliště Barrandov. Tu koncern Unipetrol převzal právě od společnosti OMV teprve před třemi lety a vytvořil z ní jednu z nejrepresentativnějších čerpacích stanic svého řetězce Benzina Orlen.

Zvláštní ocenění Design a Gastro

Novinkou letošního ročníku soutěže Petrol Awards jsou zvláštní ocenění redakce časopisu Petrol magazín, které jsme nazvali Gastro a Design.

V prvním případě se jedná o ocenění za netradiční přístup k občerstvení v rámci služeb čerpací stanice. Po zásluze si tuto cenu odnesla čerpací stanice OMV na dálnici D46 u Prostějova, která zákazníky zaujme nejen netradičně řešenou kruhovou restaurací podle návrhu architekta Baluska, ale hlavně tím, co se v této restauraci podává. K obědu zde na vás čekají chutná česká i moravská jídla připravená z čerstvých surovin místním kuchařem, která můžete zapít čepovaným nealkoholickým pivem nebo kofolou, k vynikající kávě si pak lze objednat čerstvé buchty, jablečný závin nebo zákusky. V době naší návštěvy (koncem května) zde například nabízeli croissant se šlehačkovým krémem a čerstvými jahodami.

Zvláštním oceněním za design jsme chtěli vyznamenat čerpací stanici, která nepatří mezi velké řetězce, ale přesto dokáže nabídnout originální, vkusné a útulné prostředí, kde se motoristé mohou cítit příjemně. Celkem jednoznačně si toto ocenění za loňský rok zasloužila čerpací stanice Koloc Oil stojící na dálnici D4 při příjezdu do Prahy v rámci katastru obce Líšnice. Čeští majitelé malého řetězce se čtyřmi čerpacími stanicemi se snaží nabízet co nej-



Majitelka sítě Koloc Oil Václava Drechslerová a architekt ateliéru Kvartyr Jiří Nosek společně s ředitelkou vydavatelství Petrolmedia Gabrielou Platilovou se zvláštním oceněním za design čerpací stanice Koloc Oil Líšnice



Vouchery na domácí kávovar a víkendový pobyt v luxusním resortu Komorní Hůrka převzala od zástupců společnosti Dallmayr Romana Pacolta a Michaely Císařové a redakce časopisu Petrol magazín v osobě Gabriely Platilové loňská Pumpařka roku Zdeňka Novotná z čerpací stanice Benzina Orlen u Chebu.

kvalitnější služby pro motoristy, a proto starší pumpa na D4 prošla nedávno důkladnou a velkorysou rekonstrukcí. Na celkové podobě se podíleli mladí architekti Alena Válová a Jiří Nosek z ateliéru Kvartyr. Díky jejich nápadům získala čerpací stanice originální vzhled, který však zároveň ctí funkcionalitu a dbá na potřeby obsluhy i zákazníků.

Pumpař/ka roku

V kategorii Pumpařka roku projevila nejvíce znalostí z oboru Zdeňka Novotná z čerpací stanice Benzina Orlen, která stojí na dálnici D6

poblíž Chebu. Od redakce obdržela krásnou kyticí, diplom a wellness pobyt pro dvě osoby v luxusním resortu Komorní Hůrka u Františkových Lázní. Od hlavního partnera této kategorie, společnosti Dallmayr pak dostala voucher na výběr domácího kávovaru a velkou zásobu kávy a doplňků k její přípravě.

Na druhém místě se shodným výsledkem testu umístily Jindra Marvanová z čerpací stanice Koloc Oil a Šárka Krutilková z vítězného EuroOilu ve Stráži nad Nisou.

- AUTOŘI: Jiří Kaloč a Gabriela Platilová
FOTO: Jiří Kaloč



NEZÁVISLÉ PUMPY OŽIVUJÍ TRH

Letos to bude přesně čtvrt století, co v sokolovně v Telnici na Moravě místní pumpař Karel Hrouzek svolal první sešlost menších nezávislých prodejců pohonných hmot. Tak vzniklo Společenství čerpacích stanic (SČS). Dnes ke zkratce přidává ještě Unie nezávislých petrolejářů, od roku 2002 je členem Nezávislých evropských dodavatelů pohonných hmot (UPEI) a sídlo už nemá v Brně, ale v Desné v Jizerských horách, kde žije jeho nynější předseda Ivan Indráček.

K čemu je takové společenství „neznačkových“ prodejců dobré? Jaké služby poskytuje?

To je strašně moc věcí. Především hlídáme legislativu, přípravu nových zákonů. Je to nevděčná práce, protože není moc vidět, nejúspěšnější nakonec jste, když se nestane nic... A řadu členů ani moc nezajímá, co se mohlo za rok stát, protože řeší problém dneška a zítřka. Musím ještě dodat, že lobování v našem podání není o tom, že bychom chtěli získat pro naše členy nebo pro nezávislé pumpaře nějaké výhody. My chceme rovné a férové podmínky pro všechny na trhu, žádné umělé bariéry.

Rozumím tomu, že lobování je neviditelná práce. Ale SČS je vidět.

Určitě viditelnější je práce s médii. Permanentní snaha o to, aby nezávislý trh byl veřejností vnímán pozitivně. Aby veřejnost pochopila, jaký smysl mají změny, ke kterým tu a tam dochází na pumpách, aby nám nenasazovala psí hlavu za něco, co prostě udělat musíme, i když nejsme o smysluplnosti přesvědčeni. Anebo se pochlubit něčím novým, co přináší zákazníkům výhodu, příjemný zážitek. Třetí „nohou“, na které stojí SČS, je přímá pomoc členům. Jsou to různé návody, metodiky, doporučení. Něco, co potřebují pumpaři, nejen naši členové, denně. Často

řešíme individuální dotazy, pomáháme řešit specifické situace jednotlivých členů.

Například?

Poslední měsíc se mimo jiné snažíme dobrat se rizik, jakým mohou být čerpací stanice vystaveny při zavedení benzínu E10. Bioetanol se nemá rád s některými typy materiálů. V zahraničí – například v Německu nebo ve Velké Británii – se to dost řešilo, ale tady u nás je zatím ticho. Od některých výrobců, namátkou Tatsuno, ETK, Monti, se nám podařilo získat jasná vyjádření, která máme na webu, s jinými je komunikace horší.

Docela dramatická situace nastala koncem loňského roku, kdy nebylo až do 30. prosince jasné, jestli se změní sazba spotřební daně u nafty už od 1. ledna, nebo později. Bylo to jako otrhávání lístků kopretinky. Bude – nebude – bude – nebude. Nakonec jsme závaznou informaci odsouhlasenou celníky o způsobu, jak daň vykazovat, rozesílali členům až o Silvestru večer.

A od loňského roku také nabízíme vzdělávací program, jde o různá školení pro obsluhu čerpacích stanic i pro „týlové“ a vedoucí pracovníky – zaměstnance členských firem SČS.

Bylo pro vás nějak mimořádné loňské jaro, když přišel covid?

Určitě. Nastala mimořádná situace, na kterou nebyl nikdo připraven. Vyznat se v tom chaosu bylo umění, trvale jsme po telefonu vysvětlovali, co je pravda, co ne, co se smí, nesmí, má, nemá. Hodně nám v tom pomohla Hospodářská komora a Asociace malého a středního podnikání, kde jsme členy. Už 19. března jsme na webu vystavili doporučení pro čerpací stanice a těší mne, že na něm není dodnes moc co měnit a doplňovat. Jarní doba byla úžasná v tom, že řada firem nabízela své služby nezištně. Naopak, delší dobu trvalo, než se nám podařilo získat pro čerpací stanice ochranné prostředky, jistě pamatujete, že v tu dobu nebyly volně k dispozici. Nakonec jsme od ministerstva průmyslu získali a na čerpací stanice rozdělili 26 tisíc roušek.

Stíhali jste to mezi všechny rozdělit?

V případě roušek a různých důležitých informací jsme komunikovali s celým nezávislým trhem. Určitě by nebylo správné nechávat si roušky jen pro členy, ačkoli členové si nás platí a hlavně pro ně bychom měli pracovat. Máme v adresáři asi 850 nezávislých provozovatelů čerpacích stanic a distributorů, informace a nabídky chodily všem. Ale připouštím, že naše databáze není úplná, tvoříme si ji sami. Žádný oficiální a kompletní adresář neexistuje.

Jak je to vůbec s počtem členů SČS?

Rozhodně nejsme spokojeni. Situace se v posledních letech sice zlepšila, rosteme. Ale od kolegů v Hospodářské komoře víme, že situace mezi provozovateli čerpacích stanic je podobná jako v každém jiném oboru. Zájem sdružit se s cílem ovlivňování podnikatelského prostředí, výměny zkušeností, hájení dobrého jména oboru má tak 10 procent firem. Není pravdou, že ty ostatní považují asociace,

svazy, unie, sdružení za zbytečné. Asi nejlépe to vyjadřuje věta, kterou jsem kdysi slyšel od jednoho nečlena: „Děláte to, kluci, dobře, jen pokračujte. Ale ať to platí jiní, určitě se najde dost bohatších, než jsem já...“. Chci tímto opravdu upřímně poděkovat stávajícím členům, že drží SČS při životě, a vyzvat ostatní, aby se také přidali. Jen z důků se nedá činnost asociace zajišťovat.

Přesuňme se od SČS k pumpařům obecně. Fungování obsluhy čerpacích stanic zprofanoval za minulého režimu film Pumpaři od Zlaté podkovy. Jsou už prý praktiky z dob marného budování socialismu, kdy řezník a pumpař byli boháči, šidili a okrádali pracující lid?

Vůbec netuším, jak to dnes funguje u řezníků a zelinářů, ale u pump to dávno neplatí. Možná dokonce, že pumpy jsou díky řídicím a skladovým systémům jedním z míst, kde se „pracující lid“ okrást skoro nedá.

Ale něco jiného je skutečnost a něco jiného pověst. Pro velkou část společnosti jsme stále ti, kteří pančují, permanentně zdražují, myšleno nikdy nezlevňují, mohou za všechny neduhy zákazníkova starého a neudržovaného automobilu. A jsou samozřejmě ve vatě. To se snažíme měnit nejen my, ale i „velcí kluci“ (míněno nadnárodní společnosti), ale možná musíme nejprve my, co jsme tu Zlatou podkovu, řezníky a zelináře zažili, vymířit, aby se situace změnila.

Co vše se od té doby změnilo nejvíc?

Všechno. Pumpa vypadá jinak, nabídka zboží a služeb vypadá jinak, obsluha se chová jinak, ostatně i práce obsluhy se dost změnila. Jen možná ten obecný pohled veřejnosti na pumpaře zůstal negativní.

Když si v „devadesátkách“ velké koncerny porcovaly český trh čerpacích stanic, jak se stalo, že vzniklo i tolik nezávislých soukromých pumpařů s jednou-dvěma stanicemi? Jejich podíl na celkovém počtu pump je dnes velký, zhruba dvoutřetinový.

Pamatujete, co byla malá privatizace? Prodej menších erárních jednotek a většinou v dražbě byla šance spíše pro jednotlivce a malé firmy, dokonce mám pocit, že zahraniční kapitál neměl v malé privatizaci vůbec možnost nakupovat. A až na pár výjimek skončily pumpy z malé privatizace výhradně v rukou nezávislých provozovatelů.

A pak tu byla samozřejmě nová výstavba, velké firmy neměly šanci to tempo zachytit. Ale to se přece netýkalo jen čerpacích sta-

nic. Krásné divoké devadesátky znamenaly boom i v řadě jiných oborů a služeb.

Přesto ti malí v pumpařském oboru dokážou dodnes přežít v konkurenci světově známých značek. Což se v řadě jiných oborů nepodařilo, došlo v nich k velké koncentraci. Díky čemu tu máme stále tak velký podíl nezávislých petrolejářů?

Flexibilita, rychlost rozhodování, nesvázanost firemními standardy, vynalézavost při hledání nových aktivit. A samozřejmě vůle přežít.

Daří se malým a nezávislým také dostatečně investovat a modernizovat?

Některým ano, některým ne. Nemá cenu si nalhávat, že všechny čerpačky stojí na dobrých místech a vydělávají. Řada z nich asi neměla vůbec vzniknout. Pak je pochopitelné, že takové pumpy neinvestují, neinovují, a pokud ano, tak část z cizích peněz, třeba z peněz dodavatelů pohonných hmot. Ale pak je tu řada firem, kterým se daří držet krok s nejnovějšími trendy a je radost u nich nakupovat.

Takže je pravda, že Česko je přepumpované? Že tu je příliš mnoho čerpacích stanic?

To záleží, jakým parametrem tu přepumpovanost budeme měřit. Počet pump na kilometr? Počet pump na milion aut? Počet pump na milion obyvatel? Počet pump na tisíc kilometrů silnic? Anebo počet prodaných litrů připadajících na jednu pumpu? V Česku je zažitě přesvědčení, že jsme nejpřepumpovanější zemí v Evropě. Ale není to pravda. Nejpřepumpovanější zemí je podle všech těch vyjmenovaných parametrů Řecko. Dobře, na každém ostrově, kde je auto, je potřeba pumpy, v tom je Řecko v trochu složitější situaci. Druhou příčku drží Švýcarsko. A pak je balík zemí Estonsko, Lotyšsko, Irsko, Česko a Itálie, které jsou na tom víceméně srovnatelně.

Čím to je u nás? Ať už tu přepumpovanost bereme v přepočtu na délku silnic nebo obyvatele či na počet aut.

V devadesátkách, kdy se nejvíc stavělo, v podstatě neexistovala žádná regulace. Tím nechci říci, že po ní volám. Jen konstatuji. Ostatně není to vina nezávislých. Leckdy to byly právě velké značky, které přišly do „obsazeného“ místa a přidaly další pumpu... ➔

➔ **Je aspoň pravda, že máme v Evropě největší počet nezávislých malých pumpařů? Ve kterých zemích je jejich podíl také vysoký?**

Tak to vás také zklamu. Ani v tomto parametru nedrží Česko v Evropě první příčku. Jen je pravdou, že v řadě zemí ti nezávislí nejsou tolik vidět. V Německu bývá zvykem využít frencizu, takže většinu nezávislých ani nepoznáte. Až tam příště pojedete, hleďte u vjezdů do pump větších olejářských společností malou cedulku „UNITI“. To je nezávislá pumpa převlečená do frencizy. Ve Švýcarsku je lídrem značka Avia, což není nic jiného než společné logo nezávislých firem. V Estonsku se o lídra trhu přetahují Olerex a Alexela, nezávislé firmy. A mohli bychom pokračovat dále. Jen UPEI, která také nepokrývá celý nezávislý evropský trh, na něm má podíl 30 procent. Zastoupené firmy provozují 15 tisíc autocisteren, 21 tisíc čerpacích stanic, tisíc skladů s kapacitou 30 milionů kubíků.

Lze považovat za výhodu pro řidiče, pokud daný stát vykazuje velký počet nezávislých prodejců? Je to řidičům k užítku?

Samozřejmě. Velký počet provozovatelů, tedy nikoli pump, ale provozovatelů, znamená větší konkurenci. A konkurence obvykle tlačí soutěžitele jednak k lepším cenovým nabídkám pro spotřebitele a jednak k hledání cest, jak zaujmout zákazníka i jinak než cenou. Velký počet provozovatelů je tak pro spotřebitele jednoznačnou výhodou.

Častou stížností zákazníků je kvalita.

Jak jsou na tom nezávislí ve srovnání se značkovými pumpami?

Tu psí hlavu nám často nasazují autoservisy. Je pro ně mnohem snazší hodit vinu za poruchu vozu na nekvalitní palivo než řešit reklamaci. Přitom dnes skoro nemá smysl o prohřešcích mluvit, protože v podstatě žádné nejsou. Chybovost se posledních pět let pohybuje na polovině až pětině evropského průměru, v letech 2015 až 2017 jsme na tom byli dokonce lépe než Německo, které bereme jako etalon kvality. Evropské srovnání máme prozatím do konce roku 2018.

O jaké konkrétní případy se například jedná?

V odborném časopise si nemusíme hrát na „objektivní zavinění“, tedy zákonem stanovený předpoklad, že za nekvalitu zboží



může vždy prodejce, ono se to netýká jen pohonných hmot. Buďme zcela otevření – mnoho vad nejde na vrub čerpacích stanic, ale mnohem pravděpodobněji dopravci pohonných hmot nebo dokonce vydávajícímu skladu.

Pokud budeme pátrat detailněji, zjistíme, že ve většině případů jde o chyby v bodu vzplanutí a za příměs benzínu v naftě pumpa nemůže. Je-li sníženo oktanové číslo a nesprávná destilační křivka u benzínu, jde většinou o malou příměs nafty a je to také problém, jehož olivnění je většinou mimo možnosti čerpačky.

Vypadá to, jako by pumpy za nic nemohly...

Tak to nemyslím. Tlak par může být problém pumpy, pokud včas nevymění sezonní zboží. Na druhou stranu ale může jít vada i na vrub směšovacímu efektu, což je prostě fyzikální, člověkem neovlivnitelný princip. Ale je přitom pokutovatelný.

K několika problémům s kvalitou jsem se dostal jako „konzultant“ a podle odborníků šlo někdy o problémy související s výrobou. Ale také jsme se setkali i s chybou v technologii čerpačky.

Ale asi s jistotou můžeme říci, že neexistuje pumpař, který pančuje benzin vodou,

přítom takové povídačky si můžeme číst denně na sociálních médiích.

Nicméně pančování, byť ne zrovna vodou, a podobné podvody bývaly svého času dost rozšířené. Zapojily se do nákupu nezdaněného nebo pančovaného zboží menší sítě víc než nadnárodní a velké společnosti? Nebo si pokušení nevybírá?

Poškodilo to především pověst oboru jako takového. Nejprve si ale ujasněme, že to nebyli primárně pumpaři, kteří by se stali podvodníky. Byli to podvodníci, kteří využili specifika trhu pohonných hmot jako neznačeného rychloobrátkového zboží, zatíženého vysokou daní. Ostatně podvodníci byli a jsou i v jiných zemích a podle reakcí Bruselu jsme viděli, že pohonné hmoty pro ně byly původně atraktivní jen v pár zemích, zatímco elektronika, zemědělská produkce, plyn je napříč Evropou zajímavý mnohem více.

Všechny modely podvodů, které jsme tu zažili, se ale udály v úrovni distribuce a dovozu. Je pochopitelné, že takové zboží muselo končit na čerpačkách, ale neznamená to, že ony musely o předchozím podvodu vědět.

Myslím, že pumpaři nejsou a nebyli takoví hlupáci, aby nepojali podezření, když jim někdo nabízí podezřele levné zboží.

To samozřejmě nejsou. Představte si ale, že máte pumpu a najednou zjistíte, že zboží, které nakupujete, je nekonkurenceschopné, prostě drahé. Váš všeobecně důvěryhodný dodavatel vás ujistí, že lepší cenu nabídnout neumí. Máte dvě možnosti. Zemřít pomalou nebo dokonce rychlou smrtí, nebo přistoupit na hru a začít nakupovat od firem, které se na trhu nově objevily před pár měsíci. Někteří vás varují, že ty dodávky jsou cenově podezřelé, ale co, zboží v neobvykle nízké cenové hladině se na trhu pohybuje už delší dobu, stát s tím viditelně nic nedělá, tak to bude asi v pořádku, ne? Takže se nakonec rozhodnete nakupovat také...

To zní jako obhajoba podvodu...

Chraň bůh, nic takového. Jen popisují ne zrovna nelogické uvažování některých prodejců, kteří se v té době dostali vlivem podvodu cenově zvýhodněné konkurence pod obrovský existenční tlak.

Shrňme si to. Budeme-li hledat původce, neheďme ho primárně mezi petrolejáři. Ve většině případů šlo nikoli o daňový nebo trestní prohřešek, ale spíše o etické selhání. Ale neselhání mohlo znamenat zánik firmy, protože stát v té době někdy před rokem



2013 v podstatě nekonal, čímž vyvolával na trhu pocit, že vše je v pořádku.

Stát začal konat až pak. Viz třeba zavedení kaucí pro všechny distributory paliv. Je současná legislativa pro nezávislé a menší pumpy příznivá, nebo je dusí a obtěžuje byrokracií?

To je téma na samostatný velký rozhovor. Kauce byly lumpárna, ale nemá cenu se k tomu vracet. Těm, kterým vzaly živobytí, už nijak nepomůžeme, ti už se dnes žijí jinak a k pohonným hmotám se vracet určitě nebudou.

A ostatní legislativa? Daří se nám držet ji v rozumných mezích změn, které přicházejí. Problémem nejsou ani tak změny samy o sobě, jako situace, kdy odpoledne nevíte, co bude zítra platit a co ne. V tom je naše veřejná správa doslova mistrovská.

Jak bojují nezávislí petrolejáři o místo na slunci jinde v Evropě? Jaké jsou trendy, aby dokázali úspěšně konkurovat velkým korporacím?

Spolupracují, komunikují, vyměňují si zkušenosti. Spojují se pod společnými barvami. Příkladem je již zmíněná Avia, německé BFT, nově Gulf a podobně. Nebo využívají frencízu. Anebo si řeknou, že nepotřebují prodávat každý rok o X procent víc, soustředí se na klientelu v okolí, kvůli které původně čerpačku postavili, té se snaží nabídnout s lokální znalostí přesně to, co vyžaduje. A pak je úplně jedno, jakou barvu mají.

Ale hlavně si myslím, a to je dle mého nejdůležitější, že v Evropě už dnes moc nejde o souboj malých s velkými. Protože už

i velcí pochopili, že nastává doba zásadních změn, se kterými se budou muset nějak poprat všichni. Protože stavět dobíječky nedává na naprosté většině čerpacích stanic vůbec smysl. Ta hranice, chceme-li to zdramatizovat, tak „fronta“, není mezi velkým a malým, ale mezi spalovacím motorem a elektromotorem.

Přijdou tím klasické pumpy o kšeft?

Tak jsem to nemyslel. Dnešní provozovatelé existenční změny asi ještě nepocítí. I kdyby se naplnily extrémní vize v podobě zákazů prodeje spalovacích motorů, pro příštích deset let si kapalná paliva zachovají svůj podíl na trhu a teprve potom můžeme očekávat postupný pokles jejich prodeje. Ale víme, že nebudeme prodávat jen benzin a naftu, bude se objevovat více a více biologických a syntetických náhrad a různých směsí, ten trend už začal a je nevratný. To je právě pro nezávislé ohromná příležitost, protože nejsou spjati s rafineriemi. Předpokládá se totiž, že výroba budoucích alternativních paliv bude mnohem diverzifikovanější.

Pokud chce Evropa být za 30 let, tedy do roku 2050, klimaticky neutrální, musíme přijmout, a za sebe to vnímám jako správnou cestu, že hromadná doprava ve městech nebo na železnici bude elektrická. O „zbytek“ se vede souboj, ve kterém musíme my, fosilní šedovousí petrolejáři, přesvědčit jak politickou elitu, tak spotřebitele, že řešit vše zásuvkou je zcestné, neefektivní.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



REKONSTRUKCE V TRADIČNÍM STYLU

Mstětice jsou částí obce Zeleneč v okrese Praha-Východ. Najdete zde železniční stanici a několik domů, ale také velkosklad pohonných hmot státního podniku Čepro a čerpací stanici Eurooil. Dlouhá léta to byla opomíjená pumpa s jedním stojanem a „stavební“ buňkou pro obsluhu. Jenže poté, co zde vyrostlo golfové hřiště a také skladový areál napojený na dálnici D11, dočkala se zásadní rekonstrukce i čerpací stanice.

Radikální proměna

Mstětická čerpací stanice Eurooil byla dlouhá léta jen místo určené k tankování. Dva stojany s jednoduchou plechovou střešou, buňka pro obsluhu s minimálním sortimentem, lednička na nápoje stojící venku a k dispozici nebylo ani sociální zařízení. Místo, které nelákalo zákazníky a nebylo ani vysněným pracovním prostředím pro obsluhu uprostřed bohem zapomenutého místa s částečně rozpadlými staveními okolo. Jenže v průběhu let nedaleko odtud vyrostl moderní golfový areál a směrem k dálnici D11 komerční zóna s velkosklady, kam denně proudí desítky kamionů. Nastal proto čas i pro přeměnu čerpací stanice v moderní „meetingpoint“, kde natankujete nejen

pohonné hmoty, ale také chutné občerstvení, které zde bude možné i důstojně zkonsumovat a strávit.

Loňská výstavba nového shopu a přestavba nádvoří i instalace nových technologií trvala pouhé dva měsíce a nijak tomu nezabránil ani nouzový stav. Otevíralo se 9. prosince v době zuřící pandemie a „tvrdeho“ lockdownu a kromě dvou týdnů před vánočními svátky zde proto ještě nezažili ostrý provoz se vším všudy. Zákazníci i přesto výraznou změnu zaregistrovali a začínají novou čerpací stanici vnímat o poznání lépe. Postupně se také mění klientela. Z místo na tankování se nyní stává středobod celé vesnice.

Náves Mstětic navíc není zrovna útulné místo, a tak zde nově postavená čerpací sta-

nice doslova září. Totem lákající na nabídku pohonných hmot stojí stranou, aby byl vidět ze všech příjezdových tras, samotná čerpací stanice je trochu utopená v dolíku, a příjezdová komunikace je proto mírně z kopce. V době naší návštěvy čerstvě napadl sníh, ale prostor čerpací stanice byl vzorně uklizen a řidiči neměli nejmenší problém se ke stojanům bezpečně dostat.

Výdejní stojany s netradičními funkcemi

Nově postavené bylo nejen zázemí čerpací stanice, ale i nádvoří se čtyřmi tankovacími místy u tří výdejních stojanů. Původní pumpa měla dokonce nadzemní nádrže, nyní je vše ukryto před zraky zákazníků pod zemí a také stojany značky Tatsumo září novotou. Pro zákazníky nabízejí i některé zajímavé a pro mnohé možná netradiční funkce. Můžete si například přesně nastavit, za kolik Kč nebo kolik litrů chcete natankovat, u výdeje nafty je pak možné zvýšit rychlost průtoku pistolí do nádrže automobilu v případě tankování větších objemů.

V sortimentu čerpací stanice jsou standardní pohonné hmoty dodávané výhradně z Čepra. Základem nabídky je bezolovnatý benzin okt. čísla 95 Natural, o „padesátník“



dražší na litr je pak jeho aditivovaná varianta Optimal. Náročnější řidiči zde bohužel nenajdou benzin 98 Super Plus. Čerpací stanice Eurooil jsou však oblíbené hlavně mezi řidiči dieselů, kteří zde mohou koupit motorovou naftu bez biosložky. V případě mstětické pumpy si mohou vybrat mezi standardní naftou

Optimal Diesel nebo prémiovou aditivovanou Optimal Diesel +, která je o korunu na litr dražší. Plynový automobil zde nenatankujete (LPG se zde prodává pouze v tlakových lahvích), poslední položkou v nabídce této čerpací stanice je kapalina AdBlue, která je součástí výdejního stojanu na naftu pro nákladní automobily.

Malé, ale útulné

Zázemí čerpací stanice má obdélníkový půdorys, což samozřejmě zjednodušilo zařízení interiéru. Trochu překvapivá je skutečnost, že vstupní dveře nejsou, jak je dnes u většiny čerpacích stanic standardem, na fotobuň- ➔

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

Nabízíme komplexní řešení. Dodáváme AdBlue® i systémy pro veřejný výdej.

Máme nový web!
adam-bluesky.cz



PETROL
PARTNER



ADAM & PARTNER, s.r.o.
Radlická office, Radlická 348/142
Praha 5, PSČ 15000
+420 222 515 591
info@adam-partner.cz

ku, ale při vstupu je třeba vzít pořádně za kliku. Trochu proti současným standardům je i umístění sociálního zařízení se vstupními dveřmi venku, přičemž zákazník si předtím musí k obsluze pro klíč. Toalety však byly čisté a jako všechno okolo zářily novotou.

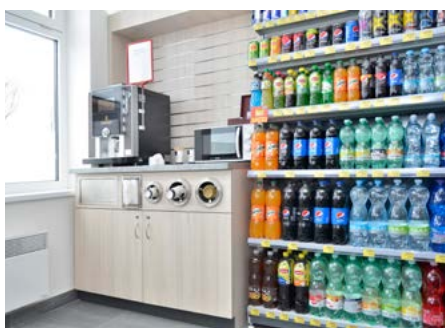
Celkově hodně světlý a výrazně prosklený interiér shopu je převážně laděn do bílé barvy (stěny, rámy oken) v kombinaci s příjemnými zemitými barvami podlahy a nábytku. Celkově tato kombinace vytváří útulný prostor, jehož dominantou, je jeden samostatně stojící regál uprostřed. V impulzním prostoru, na který narazí každý zákazník při vstupu do shopu bylo v době naší návštěvy víno a zimní kapalina do ostříkovačů. V rámci nouzového stavu je to zřejmě to nejlákavější, co sortiment této čerpací stanice nabízí... Další regály, samostatně stojící lednice na nápoje, automat na kávu, pokladna a posezení jsou rozesety podél stěn. Pro odpočinek zákazníků je určen jeden box se stolkem a pohodlnými koženkovými sedadly a malý barový pult se dvěma místy k sezení. V době naší návštěvy to samozřejmě bylo uzavřeno. Obsluha má sice k dispozici vlastní sociální zařízení, ale jinak zde chybí kancelář, příprava jídla a také sklad na zboží je minimální. Sortiment však není příliš rozsáhlý a velkoobchod JIP zajišťuje dodávku čerstvého zboží podle potřeby dvakrát až třikrát týdně.

Samozřejmostí je bezplatné připojení wi-fi, v případě potřeby si zde můžete dobít přenosnou elektroniku, mezi další služby patří i Sazka a také možnost zakoupení elektronické dálniční známky, na což láká i venkovní reklama.

Jen káva a základní občerstvení

Malá příměstská čerpací stanice nemá ambice stát se gastronomickou perlou okresu Praha-východ. Jakmile skončí omezení a začne standardní provoz, měl by nabídku bistra vedle kvalitní kávy Dallmayr ze samoobslužného automatu, sladkého rozpékaného pečiva a balených baget vylepšit gril na ohřev párků v rohlíku, což je dnes takový standard a zároveň základ teplého občerstvení u většiny menších čerpacích stanic, které nemají klientelu pro klasické obědy. Káva je mimo chodem k dispozici pouze do kelímku a platit je možné pouze drobnými, které vám ochotně rozmění obsluha.

Venku kromě klece na tlakové láhve s LPG najdete ještě vysavač a kompresor od firmy Šebesta a trochu netradiční zastřešené venkovní posezení nebo spíše pergolu. Tu pro



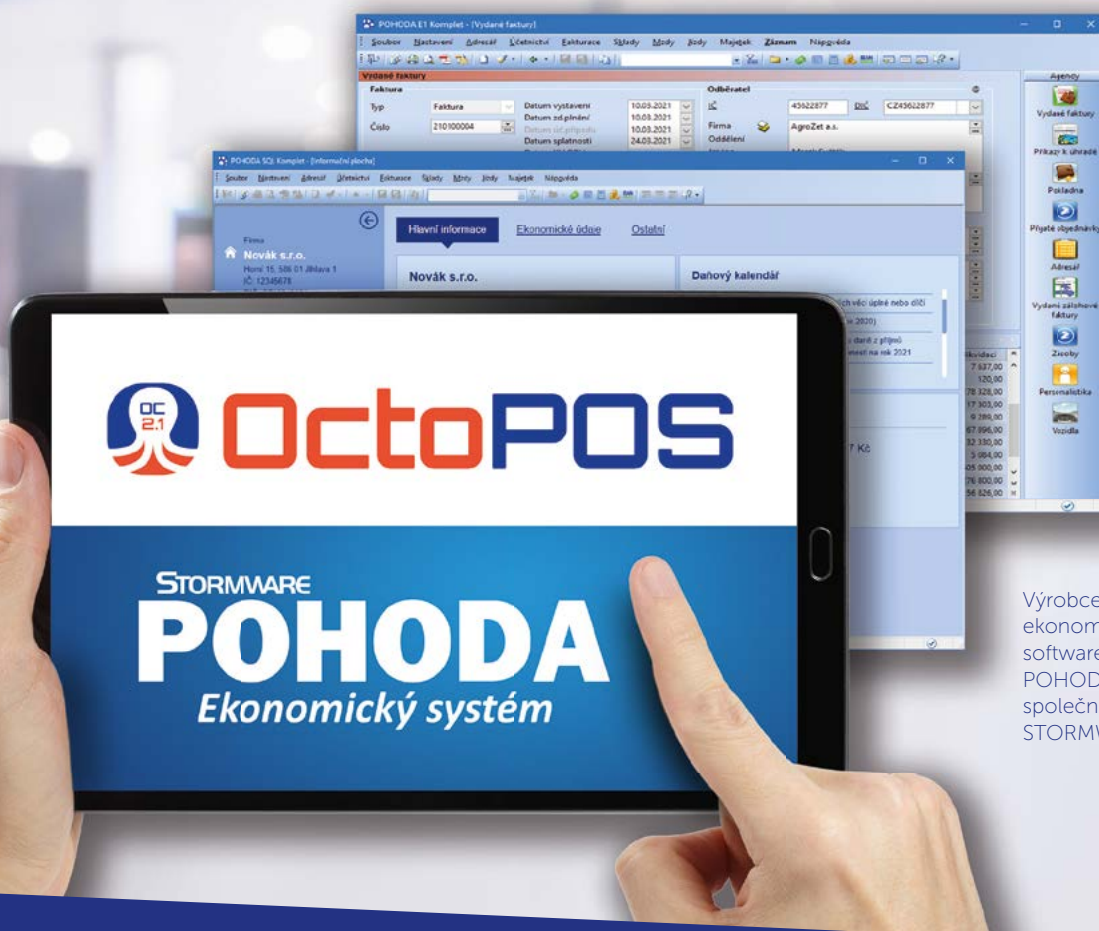
českou síť čerpacích stanic vyrobila mladá ambiciózní česká firma Egoe z Bílovic (okres Uherské Hradiště). Využívat by ho měli v létě vedle motoristů také cyklisté, neboť v okolí najdete bezpočet cyklostezek mířících z Prahy na východ do polabské nížiny. Dosud služby této čerpací stanice cyklisté moc nevyužívali, ale nájemce věří, že se to v letošní letní sezoně změní.

Ještě pro pořádek je třeba dodat, že čerpací stanice má otevřeno od šesti ráno do osmi hodin do večera a přes noc si zde nenatankujete. Tankomat však v plánu není. I když přes den je na spojnici mezi mlado-boleslavskou a hradeckou dálnicí docela čilý provoz, v noci zde téměř nikdo nejezdí.

Závěr

Třetím rokem je nájemcem čerpací stanice v Mstěticích Michal Gyümölcs z Vinoře, který má za sebou více než desetiletou kariéru u Agipu a MOLu a dnes společně se svým bratrem vede i čerpací stanici Eurooil v Mladé Boleslavi. Zásadní změnu této čerpací stanice samozřejmě přijal s nadšením, zatím však čeká (...jako my všichni), až skončí zima, pandemie opadne, rozvolní se omezení a život se vrátí do starých kolejí. Teprve potom by se měl také naplno projevit nově zrozený potenciál této čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Výrobce
ekonomického
software
POHODA je
společnost
STORMWARE s. r. o.

OctoPOS + POHODA

pohodlné společné řešení na ČS

Přenášejte vaše data z čerpací stanice **online v reálném čase** do účetnictví POHODA.

V rámci partnerského programu POHODA PLUS je systém OctoPOS schválen jako oficiální řešení, kompatibilní s účetním programem POHODA.

NENÁPADNÁ PUMPA S VELKÝM POTENCIÁLEM



Kolem obce Rudíkov v kraji Vysočina vede frekventovaná silnice 360 z Třebíče napojující se ve Velkém Meziříčí na dálnici D1. Obec leží na severovýchodním okraji Jaroměřické kotliny, v jejím katastru najdete i 600 m vysokou horu Bukový kopec. Od roku 2004 zde motoristům slouží čerpací stanice, kterou měl původně v nájmu holding ADW, ale předloni prošla rozsáhlou rekonstrukcí a přeměnila se do červenobílých barev společnosti Avia.

Prodat, nebo pronajmout? ... provozovat!

Zemědělský holding ADW v polovině minulého desetiletí ukončil svůj „byznys“ v oblasti čerpacích stanic a výpověď dal i majiteli pumpy v Rudíkově, který zde vlastní rozsáhlý komerční areál. Jeho součástí je i tato čerpací stanice. Jelikož byla zřízena i zařízena na počátku tisíciletí, potřebovala pro další provoz rozsáhlou rekonstrukci, která by dostala její vzhled i služby na úroveň doby. Krátce na to navíc majitel areálu Jan Kotačka obdržel výpověď také od nájemce motorestu, který navazoval na zázemí čerpací stanice. „Snažil jsem se pumpu původně pronajmout něko-

mu dalšímu. A tak se tu začali objevovat rádobypodnikatelé, kteří to chtěli jenom zkusit, ale i velké firmy jako Benzina, OMV nebo Čepro. Padaly zajímavé nabídky na prodej, ale já jsem nechtěl vytrhávat provoz čerpací stanice z areálu. V tom okamžiku jsme se navíc potkali se zástupci Avie. Na jejich filosofii se mi líbilo, že nechávají majiteli maximální možnost seberealizace a poměrně velkou volnost,“ vysvětluje Jan Kotačka.

A protože mezi jeho podnikatelské aktivity patří i stavební firma, pustil se nakonec do celkové rekonstrukce objektu sám. S projektem si však nechal poradit od odborníků (Josef Vlašín a Tomáš Mikšovský) i kolegů z oboru (Luděk Hošna), se kterými se dobře

zná, a vznikl tak vlastně úplně nový objekt, jehož součástí je čerpací stanice, obchod a s ním spojené útulné bistro nebo chcete-li restaurace. Nově vzniklá spolupráce s českým zastoupením mezinárodního sdružení Avia pak nastavila rekonstrukci jistě mantinely co se týče výsledného ladění barev interiéru i exteriéru, tvaru i barevnosti totému a atiky. A v Rudíkově se nakonec otevřela úplně nová čerpací stanice, která aktuálně patří mezi nejreprezentativnější zařízení se značkou Avia na území ČR. Mimochodem, celá rekonstrukce probíhala za plného provozu čerpací stanice. „Říkali mi, že nesmím zavřít ani na den, a musel jsem jim dát za pravdu. Občas to bylo náročné, ale vyplatilo se to,“ říká Jan Kotačka.

Protože sám má na starost činnost stavební firmy a správu celého areálu v Rudíkově, přemluvil před šesti lety svoji sestru Evu Kružíkovou, v té době učitelku, aby mu s rekonstrukcí a následně i provozem a vedením čerpací stanice pomáhala. „Hledal jsem někoho, komu mohu stoprocentně věřit,“ vysvětluje. Ta chvíli váhala, ale dnes je ráda, že do toho šla. „Musela jsem se všechno učit za pochodu, naštěstí zůstal původní personál, který byl v provozu zbláhlý a v mnohém nápomocný. Vyzkoušela jsem si všechny čin-



nosti související s obsluhou benzinky, abych později mohla zavádět různé inovace a rozšiřovat nabídku služeb. Byla to pro mě výzva, ale dnes mě tahle práce naplňuje," řekla nám Eva Kružíková.

Starší stojany září novotou

Příjezd má čerpací stanice stojící na obchvatu obce Rudíkov zajištěn z obou směrů a nádvoří i budova shopu stojí asi dva metry nad úrovní silnice za pruhem zeleně. Červenobílý totem ale září poměrně výrazně do obou směrů silnice, takže motoristé tuto čerpací stanici jen tak nepřehlédnou. Přes čerstvě napadlý sníh byla příjezdová cesta k čerpací

stanici pečlivě uklizena, mokro, ale čisto bylo i na nádvoří okolo výdejních stojanů Tatsuno-Benč. Ty sice pocházejí z původní instalace v roce 2004, ale v rámci rekonstrukce byly opískovány a nově nastříkány do barev Avia, takže na nich na první pohled nepoznáte, že své služby díky pravidelnému servisu poskytují už více než 16 let.

Motoristům jsou k dispozici celkem tři tankovací místa. U oboustranného stojanu najdou dva druhy motorové nafty (standardní a aditivovanou Qmax) a benzin oktanového čísla 95, druhý stojan nabízí pouze naftu pro osobní automobily a rychlovýdej pro nákladní automobily. Stranou refýže pak stojí zamčená plnička na LPG, kterou může obslu-

hovat pouze školená obsluha, a klec s propan-butanovými láhvemi. Pohonné hmoty včetně aditivace dodává na čerpací stanici Avia, ceny si však, samozřejmě s ohledem na okolní konkurenci, určuje sám majitel.

Začátkem jara nabídku refýže rozšíří ještě výdejní stojan na kapalinu AdBlue, kterou si nyní můžete koupit pouze v plastovém obalu. Naopak velmi chválehodný je samostatný výdejní stojan na kapalinu do ostříkovačů od firmy FlowMont. „Bylo to relativně drahé, ale dohodli jsem se na splátkách. Instalovali jsme ho hlavně proto, že jsme chtěli být v něčem výjimeční,“ vysvětluje Jan Kottačka.

Káva stokrát jinak

➔ Vstup do prostorného shopu zajišťují automatické skleněné dveře, po jejich otevření se před vámi otevře velkoryse dimenzovaný, ale chytře obestavěný a dobře využitý prostor. Kdo chce, může si to ode dveří rovnou namířit k pokladně, když se ovšem rozhlédnete okolo, zjistíte, že jsou zde k dispozici i další možnosti.

Zatímco po pravé straně najdete regály s nejrůznějším sortimentem pochutin, nápojů, drogerie i léků, po levé straně je k dispozici kávový koutek od Dallmayeru s barovým pultem, stoličkami a moderním samoobslužným automatem značky Franke s mincovníkem, vedle pak stojí velký automat na instantní kávu. Pokud nechcete kávu do kelímku, přichystá vám školená obsluha špičkovou kávu do šálku z pákového automatu Jura. Nabídka jednotlivých druhů je široká, pokud si zákazník žádá, dostane i klasického „turka“. „Původně tu byl pouze velký Delicomat na instantní kávu, což jsme chtěli změnit, a tak jsme koupili moderní zařízení na zrnkovou kávu. Jenže pak jsme se báli, že o zakázky, kteří byli na levnou instantní kávu zvyklí, přijdeme. A nakonec to tady zůstalo všechno, protože každá z těch věcí má své zákazníky,“ říká Jan Kotačka.

Poctivá česká kuchyně

Když obejdete kávový koutek, otevře se před vámi prostor restaurace. Po levé straně pod okny jsou boxy s polstrovanými koženými sedačkami, vpravo pod fototapetou březového háje pak samostatné stolky se židlemi. Posezení v létě navíc rozšiřuje venkovní dřevěná pergola s pěti stoly. Míst k sezení je dostatek, takže se nelze divit dostatečně dimenzované a kvalitně vybavené kuchyni, kterou má na starost opravdová kuchařka. „Zaměřili jsme se na polední menu, umíme vyprodukovat až 100 obědů denně. Obědy servírujeme do půl třetí, pak nabízíme pizzu, panini, párek v rohlíku nebo hamburger,“ říká Jan Kotačka a dodává, že v nouzovém stavu restaurace samozřejmě funguje formou výdejního okénka s kapacitou asi 25 obědů.

Kromě teplého jídla vyrábí kuchařka také vynikající plněné bagety, takže provozovatelé úplně přestali nabízet produkty tradičních „bagetařských“ firem. A můžete si zde objednat i čerstvé zeleninové saláty nebo minutku. Velmi oblíbený je i chleba ve vajíčku. Mimo nouzový stav se zde také pořádají nejrůznější rodinné oslavy či víkendové akce, takže čer-



pací stanice v Rudíkově částečně může suplovat i jakési mini kulturní středisko... Možná i proto se zde nabízí také čepované nápoje včetně alkoholického piva. Jan Kotačka však dodává, že s výtočí piva je to na hranici rentability a v nabídce je hlavně kvůli komplexnosti nabídky než kvůli cílenému zisku.

Ostatní služby

Mycí centrum není součástí čerpací stanice, ale v rudíkovském Areálu obchodu a služeb ho najdete jen o kousek dál. Nechybí vysavač ani kompresor, bezplatné připojení na internet přes wi-fi, uvnitř je samozřejmě možné dobít přenosnou elektroniku či vsadit sazku. Čerpací stanice má nyní v týdnu otevřeno od šesti do 19 hodin, v létě se zavírá o hodinu později a o víkendu o dvě hodiny později. Díky spolupráci s Avii zde můžete uplatnit tankovací karty Avia DFC a samozřejmě také CCS. Pochvalu zaslouží i čisté a voňavé sociální zařízení, kde maminky najdou i přebalovací pult.

Závěr

I když se rekonstruovaná čerpací stanice otevřela již v roce 2019, dosud nebylo možné

využívat její možnosti naplno. Loni po zimě přišla první vlna pandemie koronaviru, přes léto se pak zákazníci především z řad turistů a cykloturistů moc neukázali. No a na podzim, víme všichni, jak to zatím dopadlo. To však nemění nic na faktu, že z malé vesnické pumpy určené převážně pro zemědělce a stavební techniku majitele areálu se vyklubala velmi úhledná čerpací stanice, která má až překvapivě velký potenciál. Motoristé zde mohou nejen natankovat, ale také se občerstvit a zrelaxovat. Sortiment a nabídka bistra včetně čepovaných nápojů pak láká právě cykloturisty, kteří především v létě využívají rozsáhlou síť cyklostezek a turistických tras v kopcích a lesích okolo Třebíče.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

NEVŠEDNÍ KÁVA PRO VAŠE ZÁKAZNÍKY



získejte dokonalý přístroj

FRANKE

PETROL
PARTNER



Dallmayr

COFFEE AT ITS BEST

Spojte se s námi: tel. 222 262 155
info@Dallmayr.cz www.Dallmayr.cz



DAŇOVÁ ÚPRAVA ZLEVNILA PROVOZ DIESELŮ

Řidiči dieselů se mohou radovat, jejich cenová výhoda při tankování se oproti vyznavačům zážehových motorů zvětšuje. Příznivě pro nákup nafty se vyvíjí i srovnání Česka s okolními státy. Jestliže v zimě bývá obvykle nafta dražší než Natural 95, nyní je to díky nižší dani naopak.



Levné tankování

To vše především díky letošnímu snížení spotřební daně z nafty o jednu korunu – tedy z loňských 10,95 na 9,95 koruny z litru. U benzínu se situace příliš nemění, jeho daň na úrovni 12,84 koruny zůstává stejná.

Rozdíl mezi nižší cenou nafty a dražším benzinem tak roste, na konci ledna v průměru za české pumpy dosáhl jedné koruny. To nebývá zrovna časté. Ale ani tuzemský průměr (dle CCS na konci ledna) přes 28 korun za litr benzínu není v porovnání s minulými roky i okolními státy velká drahota.

V okolních zemích plus v Maďarsku byl benzin v poslední lednové dekádě podle cenového srovnání v EU levnější jen v Polsku – v přepočtu 27,07 koruny oproti českým 28,3 koruny (v průměru za celý stát). Podobné to bylo s dieselem. Český průměr 27,3 koruny byl pouze o necelých 40 haléřů vyšší než tradiční lowcost tohoto regionu – Polsko.

Lednové snížení české spotřební daně z nafty o jednu korunu způsobilo společně s vlivem posilující koruny vůči dolaru, že u nás jako v jediné zemi regionu diesel v tomto roce oproti konci loňského mírně zlevnil. Jinde však litr u pump podražil oproti poslední dekádě prosince v přepočtu zhruba o korunu, v Německu skoro o tři koruny.

Česko tak jde proti trendu předchozích zim, kdy nafta vlivem větší spotřeby olejů pro vytápění pravidelně cenou převýšila cenu benzínu. Na burze – jako obvykle – sice i letos diesel zdražuje, ale u našich pump to řidiči zatím tolik nepocítili.

„Nárůst nafty na burze v lednu smazal zhruba 30 procent daňové slevy a zdá se, že vliv burzy bude pokračovat. Nelze vyloučit, že bez efektu nižší daně bychom naftu už tankovali draž než Natural,“ popsal v lednu situaci ekonom společnosti Finlord Boris Tomčíak.

Pomoc dopravcům

Snížení sazby daně z nafty prosadilo ministerstvo průmyslu jako opatření, které má v první řadě pomoci tuzemským silničním dopravcům v boji s konkurencí ze zemí s výrazně levnější naftou, zejména z Polska nebo Bulharska.

Snížením daně se Česko v mezinárodním srovnání sice posunulo dál pod daňový průměr zemí Evropské unie, ale Polsko a Bulharsko mají v evropském měřítku nadále sazby nejnižší – v přepočtu kolem 8,5 koruny z litru, což je i nejnižší sazba, jakou EU dovoluje.

Řidiči v Česku tankovali výhodněji i oproti situaci před rokem. Loni začátkem ledna jsme platili za litr Naturalu 95 v průměru o necelé čtyři koruny víc a litr nafty byl dražší o 4,5 koruny. Cena pak loni začala strmě padat během jarního nástupu pandemie, kdy silniční dopravci, ale i řidiči osobních aut značně omezili jízdu, a tedy i odbyt pohonných hmot.

To se při nynější vlně covidu neopakuje, letos ropa i cena obou paliv na burze stoupá. Nedosahují takových hodnot jako začátkem roku 2020, ale jsou dražší než po vypuknutí pandemie loni na jaře.

Podle Václava Louly z České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu lze těžko odhadovat další vývoj. O tom, zda ropa ještě podraží, a s ní i pohonné hmoty, rozhoduje více faktorů.

Při stále vysoké úrovni zásob ropy nelze zcela vyloučit ani určité snížení její ceny z lednových 55 zpět k 50 dolarům za barel. Přispělo by k tomu i stále velké rozšíření koronaviru a utlumené ekonomiky mnoha zemí.

Na druhé straně nelze ani vyloučit spekulativní nákupy ropy od investorů spoléhajících naopak na postupný nárůst ceny vlivem zpomalující recese a postupného zvyšování spotřeby paliv. „Oživení ekonomiky na úroveň roku 2019, tedy před pandemií, každopádně může trvat delší dobu,“ uvedl Loula.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



VERVA S VĚTŠÍM PODÍLEM ETBE



Mluví se o tom už dlouho, ale od letošního roku se to stalo skutečností. Na některých čerpacích stanicích síť Benzina Orlen se celkem v tichosti a bez jakékoliv prezentace nebo vysvětlení objevil vysokooktanový benzin Verva 100 s označením E10.

Pouze prémiový benzin

Nápis E10 se objevil na pistolích a výdejních stojanech s prémiovým vysokooktanovým benzínem Verva 100 (v Evropě kategorie Super plus). Dosud všechny benziny u nás nabízejí petrolejáři v parametru E5, což znamená, že podíl přimíchaného lihu (etanolu) tvoří maximálně 5 procent. Verva, což je obchodní značka Unipetrolu pro prémiové, a tedy i dražší pohonné hmoty (benzín i nafta), však nevyužívá klasický biolih. V tomto benzínu navýšila podíl ETBE neboli ethyl terc butyl etéru.

„ETBE je dle české evropské normy kvality ČSN EN 228 schválenou složkou automobilových benzinů a používá se za účelem zvýšení podílu biosložek, tedy obnovitelných zdrojů. Z hlediska kvality automobilových benzinů není problematickou složkou. Jeho výroba vychází z bioetanolu získáva-

ného kvašením zemědělských produktů a izobutenu, konkrétně z C4 frakce získané z fluidního kraku nebo z pyrolyzy. Výroba ETBE je tak z velké části kryta z obnovitelných zdrojů,“ vysvětluje expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula.

V nerozšířenější síti čerpacích stanic v České republice se i nadále prodává klasický benzin Efecta (dříve Natural) s oktánovým číslem 95, který obsahuje maximálně pětiprocentní podíl bioethanolu. „U prémiového benzínu Verva 100, který neobsahuje biolih, jsme od ledna zvýšili podíl ETBE, což vede k vylepšení jeho vlastností, jako je například vyšší oktánové číslo a delší skladovatelnost. Zároveň s navýšeným podílem ETBE se zvýšil poměr kyslíkatých látek, takže Verva 100 nyní spadá do kategorie E10 i přesto, že neobsahuje biolih,“ vyjádřil se pro LN mluvčí Unipetrolu Michal Procházka.

Lih mají na stole poslanci

Zatímco biolih samotný ve větším než pěti-procentním podílu v benzínu může představovat riziko zvýšení koroze motorů starších vozů, éter je i pro veterány bezpečný. Je však, zejména kvůli náročnější výrobě, také dražší. Proto se neteší pozornosti petrolejářů jako rozšířená alternativa k lihu, který jsou nuceni přimíchávat v co největší míře do benzínu kvůli splnění přísných unijních emisních limitů pro CO₂. A zřejmě i proto ETBE Benzina zavedla u Vervy, která je zhruba o dvě koruny na litr dražší než klasický a nejprodávanější Efecta a ve které desetníky navíc vlivem obsahu éteru už nehrají takovou roli.

Česko se ale masivnějšímu nasazení benzínu s lihem v poměru E10 zřejmě nevyhne. V Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR se totiž připravuje změna legislativy, která s odkazem na Brusel vyžadované úspory emisí v dopravě zvyšuje povinný minimální podíl biopaliva uváděného ročně petrolejáři na trh. A toho bez navýšení podílu lihu v benzínu na čerpačkách – včetně nejprodávanějšího Naturalu 95 – těžko pumpaři dosáhnou.

„Vše záleží na formě platné legislativy. Pokud by nedošlo k legislativní změně, nepředpokládáme nasazení benzínu s 95 oktany v kvalitě E10,“ reaguje Marek Roll, mluvčí státní společnosti Čepro, která je po Unipetrolu druhým největším distributorem pohonných hmot u nás.

„Rozšiřování benzínu E10 bude určitě postupně pokračovat v obou oktánových hladinách, jak 98, tak 95. Podle jednotné evropské normy značení musí být tato ekologická kvalita na stojanech u čerpacích stanic označena symbolem E10,“ uvedl Václav Loula. Například v Německu pumpy nabízejí E10 už řadu let a Slovensko nebo Maďarsko mají vyšší podíl ethanolu v benzínu od loňska povinný.

„Ostatně automobily vyráběné podle normy Euro 4, která vstoupila v platnost v roce 2005, jsou již homologovány na automobilový benzin s 10 procenty biolihu. Značka Škoda, která má nejsilnější zastoupení automobilů na domácím trhu, ve svém prohlášení sděluje, že E10 vyhovuje všem modelům vyrobeným od roku 2002. Tedy i automobily staré 18 let mohou bez problémů benzin pod označením E10 používat,“ doplňuje Loula.

■ AUTOR: Miroslav Petr, autor je redaktorem Lidových novin.

FOTO: Jiří Kaloč

ZDROJ: Lidové noviny

SPOUSTA NEZODPOVĚZENÝCH OTÁZEK

Existuje rozšířený názor, že pro splnění cílů Evropské unie v oblasti klimatu musí být téměř veškerá lehká silniční doprava elektrifikována a s ní mnoho dalších dopravních odvětví. Proti tomu roste přesvědčení, že taková elektrifikace bude celospolečensky náročná a že existují i jiné alternativy pro zabezpečení nízkouhlíkového energetického řetězce pro dopravu.



Zásoby ropy na 100 let?

Těžba a zpracování ropy navíc představují strategický obor, který jednoznačně patří do kritické infrastruktury. Ostatní produkty z ropy (plasty, agrochemikálie, mazací oleje) používané v řadě odvětví dnes nejsou nahraditelné. Zatím nikdo z vrcholových politiků neřekl, že vyřadí ropu ze strategických rezerv, a neexistuje vyspělý stát, který by se o to snažil. Prokázané zásoby přitom určitě vystačí na dalších 40 let, odhadované na 100 let.

Přesto populističtí politici ve svých vizionářských prohlášeních oznamují zákaz spalovacích motorů již na konec tohoto desetiletí. Jenže zákaz spalovacích motorů vyžaduje rozzebrat situaci z celé řady aspektů (technických,

sociálních, ekonomických, ekologických) a navíc v mnoha souvislostech. Evropská unie dnes vidí cestu k uhlíkové neutralitě přes elektromobilitu. Ale to by mělo kýžený efekt pouze za předpokladu, že veškerou energii budeme zajišťovat ze vzduchu, vody nebo slunce. Můžeme tomu fandit, jak chceme, ale to se nestane!

Pokud by se totiž elektřina i nadále vyráběla ve stejném podílu produkce uhelných a jaderných elektráren i elektřiny z OZE, nemělo by to z hlediska emisí CO₂ žádný smysl. 1 kWh vyrobené elektřiny dnes znamená vypuštění 430 gramů CO₂ do vzduchu. Spotřeba elektromobilu velikosti Škody Octavia je 25 kWh na 100 km, což představuje druhotné emise ve výši 10 750 gramů na 100 km neboli 107,5 gramu na jeden kilometr. S podobnými emisemi

dnes jezdí celá řada automobilů se spalovacími motory na naftu, u těch spalujících CNG je to ještě méně.

Kde získávat elektrickou energii?

Odborná diskuse, která tady bude i nadále probíhat ohledně zákazu spalovacích motorů, nebude jednoduchá, ale měla by dát odpovědi na řadu otázek a naznačit ekonomicky efektivní cesty bez politických ambicí. Můžeme začít třeba tím, jak to bude u obnovitelných zdrojů pro výrobu elektrické energie v dopravě z pohledu bezpečnosti dodávek, její ceny, ale i nepředvídatelné nestability použitých zdrojů. Mementem by mohl být třeba nedávný Blackout v Rakousku, který znovu nastolil otázku, zda je rozumné rušit výroby elektrické energie z jádra a uhlí.

Co se vlastně stalo? 8. ledna byl zaznamenán dočasný pokles frekvence o 250 mHz a na více než hodinu mezi druhou a třetí hodinou byla od zbytku evropské soustavy oddělena soustava jihovýchodní Evropy. Aby byl problém eliminován, musely napojené elektrárny okamžitě zvýšit výkon. Například elektrárna Chvaletice přidávala na všech výrobních blocích asi deset megawattů.

Podle ředitele energetické společnosti Wien Energie Michaela Strebla může za pokles frekvence rozvoj obnovitelné energie. S tím souvisí kolísání ve výrobě elektřiny v závislosti na slunečním svitu či větru. „Počet takových nouzových zásahů dramaticky narůstá. Zatímco ještě před několika lety musela Wien Energie kvůli stabilizaci sítě ročně zvýšit výrobu elektřiny krátkodobě nejvýše patnáctkrát, v posledních letech to bylo až 240krát,“ tvrdí Strebl. Pro stabilizaci jsou zásadní elektrárny na zemní plyn, zatímco solární, větrné a vodní elektrárny nejsou schopny elektrickou energii dodat do sítě dostatečně rychle. Podle mluvčího společnosti EVN, dolnorakouského dodavatele el. energie, Stefana Zacha by Rakousko situaci samo nezvládlo: „Naše země v energetické bezpečnosti stále více spoléhá na jaderné a uhelné elektrárny v okolních zemích.“

Další příklad lze uvést na případu Velké Británie. Zde chtějí zakázat prodej automobilů se spalovacími motory do roku 2040. Odhaduje se, že provoz elektromobilů zvýší spotřebu elektrické energie o 30 gigawattů, což představuje bezmála 50procentní nárůst oproti současné spotřebě (61 GW). Aby Spojené království dosáhlo splnění požadavků na elektrickou energii z obnovitelných zdrojů, bude muset postavit 10 000 větrných turbín nebo devět jaderných, popřípadě 400 solárních elektráren velikosti Chapel Lane v Parley, která má rozlohu 175 fotbalových hřišť (125 ha). Pokryjeme zemědělskou půdu solárními elektrárnami? Mají takové elektrárny efekt třeba ve střední a severní Evropě? Viděli jste lesy větrných turbín u Berlína nebo Vídně? A bude to na vzrůstající požadavky stačit?

Diskutabilní využití elektromobilů

Další nezodpovězené otázky nastoluje samotné využívání elektromobilů. Co budeme třeba dělat s akumulátory po skončení jejich životnosti, která se odhaduje na sedm let? Lze nahradit spalovací motory na dlouhých trasách s ohledem na jejich omezený akční rádius a dlouhý čas dobíjení? A jen tak mimochodem, investice za nabíjení a síťovou infrastrukturu elektromobilů do roku 2050 se odhaduje na částku mezi 630 a 830 miliardami EUR.

Také se odhaduje, že pro potřeby elektromobility by mělo vzniknout až 15 obrovských továren na výrobu baterií jen pro evropský trh. Přitom je třeba vzít v úvahu požadavky na zdroje surovin, jako je kobalt, nikl nebo lithium. Jejich spotřeba by se totiž do roku 2050 podstatně zvýšila, což by představovalo potenciální riziko dostupnosti a vytvořilo novou dovozní závislost zemí EU.

Spalovací motory jsou zatím jednoznačně dominantní u nákladního vozového parku, vojenské techniky, zemědělské techniky na polích, autobusů, leteckých motorů i lodní dopravy. Mohly by elektromobily využívat například vozidla integrovaného záchranného systému při mimořádných událostech v terénu, třeba při plošném výpadku elektrického proudu?

Biopaliva a syntetická paliva

Mnozí evropští politici bohužel ve svém úzkém vidění světla úplně ignorují, že existují i jiné zdroje energie z obnovitelných zdrojů. V současné době se například ekologizují pohony na LPG a CNG do variant bioLPG a bioCNG z obnovitelných zdrojů s výrazným snížením emisí

CO₂ pro spalovací motory. Investice do obnovitelných zdrojů v podobě biosložky přidávané do kapalných paliv by mohly být úplně zmařené. A zapomenout nesmíme ani na výzkum a výrobu syntetických paliv zachytávání CO₂ ze vzduchu. I to je jedna z cest, jak zachovat stávající existenci spalovacích motorů.

Ostatně scénář kapalných paliv s nízkým obsahem uhlíku může přinést i výhody, jako například udržitelnou alternativu pro další segmenty dopravy, jako je letecká, námořní a nákladní silniční. Je to také příležitost udržet a obnovovat stávající infrastrukturu založenou na spalovacích motorech. Tato alternativa vyžaduje řádově nižší investice do vývoje (326 až 390 miliard EUR) ve srovnání se strukturálními náklady scénáře elektromobility (630 a 830 mld EUR). Scénář využití kapalných paliv s nízkými emisemi uhlíku odhaduje, že množství potřebných biopaliv pro lehkou přepravu bude kolem 35 % současného objemu (benzinových a naftových) paliv. Vyplývá to z významného zvýšení účinnosti spalovacích motorů (ICE), což snižuje celkovou poptávku po zdvihových objemech motorů o 60 % ve srovnání s dnešním poptávkou.

Populismus nebo utopie?

Politici ohlašují konec spalovacích motorů nejspíše do dvaceti let. K tomu ovšem neříkají, kolik to bude stát daňové poplatníky neboli nás všechny. Čím se nahradí příjmy států ze spotřebních daní na pohonné hmoty z fosilních paliv, které by mohly vyšplhat až k částce 66 miliard Euro? I politikům přece musí být jasné, že současná pandemie a její ekonomické dopady nevytvoří finanční prostor a rezervy pro naplnění náročných cílů ve snižování emisí ve jménu nízkouhlíkaté Evropy. Navíc rozpoutávají proces, za který stejně nebudou zodpovědní, protože na jejich místech bude za pár let sedět někdo jiný.

Podle lobbistické organizace Transport & Environment, která má své spojence na nejvyšších místech Evropské komise, je třeba poskytnout cílenou podporu regionům, jejichž hospodářský rozvoj je stále ještě závislý na fosilních palivech. Doslova se v jejich dokumentu tvrdí: „To vyžaduje přeměnu k takovému průmyslu, který je schopen obstát i v budoucnu, rekvalifikaci pracovních sil a s tím spojené aktualizované vzdělávací programy. Aby se to stalo skutečností, měl by nový balíček obnovy EU nové generace umožňovat pouze řešení s nulovými emisemi a nedovolit ani penny vynaloženou na fosilní paliva včetně zemního plynu...“ Kolik to bude stát a o kolik přijdou

Státy, které plánují zákaz prodeje automobilů se spalovacími motory

Země	Zákaz od roku	Rozsah
Norsko	2025	Nové automobily
Jižní Korea	2025	Nové automobily
Belgie	2026	Nové firemní automobily
Rakousko	2027	Taxi a sdílené automobily
Washington	2027	Vládní automobily
Slovinsko	2030	Nové automobily
Island	2030	Nové automobily
Nizozemí	2030	Nové automobily
Dánsko	2030	Nové automobily
Irsko	2030	Nové automobily
Izrael	2030	Nové automobily
Švédsko	2030	Nové automobily
Indie	2030	Nové automobily
Německo	2030	Nové automobily
Velká Británie	2030	Nové automobily
Skotsko	2032	Nové automobily
Japonsko	2035	Nové automobily
Kalifornie	2035	Nové automobily
Čína	2040	Nové automobily
Singapur	2040	Nové automobily
Srí Lanka	2040	Nové automobily
Tchaj-wan	2040	Nové automobily
Kanada	2040	Nové automobily
Francie	2040	Nové automobily
Španělsko	2040	Nové automobily
Portugalsko	2040	Nové automobily
Egypt	2040	Nové automobily
New Jersey	2040	Nové automobily
District of Columbia	2045	Vládní a firemní automobily
Kostarika	2050	Nové automobily
Colorado	2050	Nové automobily

státní kasy členských zemí, pokud se do takového experimentu pustí, však představitelé této organizace neříkají.

Podívejte se v naší tabulce na přehled zemí, které připravují zákony na zákaz prodeje spalovacích motorů. Mimochodem, vedle vyspělých zemí EU a Severní Ameriky a asijských „ekonomických“ tygrů jsou mezi nimi i státy, které ve svých omezeních ještě zdaleka nedospěly ani do stadia emisní evropské normy Euro 6, jako například Indie nebo Egypt.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: archiv

ZDROJ: Ricardo PLC, Václav Loula, Charged Future, České noviny



VÝZNAMNÁ EVROPSKÁ SÍŤ POSILUJE TAKÉ V ČESKU

Avia je zřejmě největší nezávislá značka čerpacích stanic v Evropě. Vznikla ve Švýcarsku již v roce 1926 a dnes toto sdružení působí v 15 evropských zemích včetně České republiky. Červenobílých čerpacích stanic je v současnosti po celé Evropě více než tři tisíce a také v Česku má vedení firmy ambiciózní plán „přebrendovat“ pod značku Avia v horizontu příští 3 let minimálně stovku čerpacích stanic. O současném stavu sítě čerpacích stanic Avia, možnostech jejich majitelů i plánech do budoucnosti jsme si povídali s jednatelem společnosti Avia Česká republika Janou Šoltésovou a Petrem Mühlfeldem.

Na koho se mohou majitelé soukromých čerpacích stanic obrátit, pokud by chtěli nabízet pohonné hmoty a ostatní sortiment pod značkou Avia?

Petr Mühlfeld: První čerpací stanice Avia se v Česku byla otevřena v roce 1995 v Brně, kdy značku na český přivedla tuzemská dceřinná společnost rakouského člena sdružení Avia firma Eigl. Ta ale před třemi lety začala postupně z českého trhu odcházet a my po ní převzali obchodní aktivity Avie v Česku prostřednictvím naší společnosti Union Energy, která je držitelem licence pro šíření značky Avia pro Českou republiku a má na starosti zejména budování sítě čerpacích stanic. Sou-

částí naší skupiny zastřešující aktivity značky Avia v Česku je i společnost Probo Trans Praha, jejímž prostřednictvím společně s dalšími našimi kolegy zajišťujeme zásobování celé sítě.

Jakou formu spolupráce nabízíte majitelům čerpacích stanic, kteří by se chtěli stát součástí sítě Avia?

Jana Šoltésová: Avia Česká republika nabízí partnerství nezávislým čerpacím stanicím, které jim umožní využívat výhody významné mezinárodní značky. Na jednu stranu se snažíme majitelům pump všemožně pomáhat od rebrandingu čerpací stanice, přes dodávky pohonných hmot až po další doplňkové služby, ale na druhou stranu chceme, aby si zachovali nezávislost a autonomii v cenové i obchodní strategii včetně provozování shopu a ostatních služeb. Dalo by se říci, že je to jakýsi „měkký“ druh franšizy. Oni si ponechají autonomii, podnikatelskou samostatnost a nezávislost, ale zároveň mohou využívat známou značku a získají také určitou marketingovou podporu. Avia má v Evropě před 3100 stanic, což není zrovna málo, takže zde určitě funguje nějaká síla této značky. A za to my platíme švýcarskému sdružení licenč-

ní poplatky, které samozřejmě musí hradit i majitel čerpací stanice.

Co je podmínkou, aby se soukromý pumpař mohl stát součástí řetězce čerpacích stanic Avia?

Petr Mühlfeld: Každá čerpací stanice by měla mít jednotný venkovní vzhled – atiku, totem, výdejní stojany. Pro používání značky Avia máme k tomuto účelu zpracovaný podrobný „design manuál“. V případě interiéru shopu pak mají majitelé výrazně větší volnost, nic jim v tomto ohledu nediktujeme. Pokud se však rozhodnou pro zásadní rekonstrukci, snažíme se i zde dosáhnout jednotného vzhledu. My jim s přestavbou samozřejmě pomáháme, a to formou poradenství, organizačně i finančně. Máme zároveň vysoutěžené firmy, se kterými jsme dohodli zajímavé podmínky. Navíc dokážeme majitelům díky vlastnímu kapitálu pomoci i s investicemi za zajímavých podmínek.

Aktuálně najdeme v Česku pod značkou Avia 35 čerpacích stanic. Když jste začínali, nikdo se asi sám nehlásil a zřejmě bylo třeba aktivně hledat vhodné adepty. Jak to funguje dnes?

Jana Šoltésová: Máte pravdu. Zpočátku jsme sami aktivně oslovovali naše letité obchodní partnery, se kterými spolupracujeme řadu let již od dob našeho předchozího působení v jiných petrolejářských společnostech. Nejtěžší bylo přesvědčit první čerpací stanice, protože se neměly kam podívat. Naším partnerům patří velký dík za důvěru, kterou do našeho projektu vložili. Když už jich bylo okolo deseti patnácti, začaly nás už oslovovat samy. Na první čtvrtletí letošního rok máme už dnes domluvený rebranding pěti čerpacích stanic a s dalšími jsme v pokročilé fázi jednání. Pevně věřím, že ještě letos rozšíříme naši síť na 50 čerpacích stanic, ve střednědobém časovém horizontu je pak naším cílem sto čerpacích stanic.

Jak funguje u vašich partnerských čerpacích stanicích distribuce pohonných hmot?

Petr Mühlfeld: Poskytnutím značky jdeme s kůží na trh, musíme tedy mít jistotu ohledně kvality a kontrolu nad distribučním řetězcem. Pohonné hmoty dodává do sítě Avia naše členská společnost Probo Trans Praha. Jak asi víte, došlo v uplynulých letech k podstatnému omezení konkurence na velko- ➔

PETROL
PARTNER

DOVER
FUELING SOLUTIONS

Wayne
FUELING SYSTEMS

GIA
TECHNOLOGY

**VYNIKAJÍCÍ POMĚR CENA / KVALITA
KOMPLEXNÍ SERVISNÍ PODPORA
ŠIROKÉ PORTFOLIO PRODUKTŮ**



Podrobné informace o produktech DOVER FUELING SYSTEMS získáte na adrese:
GIA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, dispecink@gia.cz

➤ obchodnímu trhu s pohonnými hmotami. Odešli významní hráči Eni a Shell. Zbylé rafinérské společnosti sjednotily a zároveň zpřísnily svoje obchodní podmínky a ceny, které jsou nastavené podle množství pásů. My díky společnému nákupu pro celou síť dokážeme vyjednat ceny, na které se samostatně nakupující provozovatel pumpy sám nedostane. A už jen kvůli tomu se mu vyplatí malý licenční poplatek. Pohonné hmoty vozíme hlavně ze zahraničních rafinérií. V Čechách vlakovými dodávkami do skladu v Hořovicích a na Moravě z bratislavského Slovnaftu, odkud je rozvážíme prostřednictvím vlastní autodopravy popřípadě pomocí pečlivě vybraných externích dopravců. Naši partneři si většinou sami hlídají stav zásob a snaží se optimalizovat své nákupy podle vývoje cen.

Jana Šoltésová: Ale jsou i tací, kteří využívají náš dispečink. V tom případě jim stačí pouze hlásit stav zásob. My je pak na základě těchto informací automaticky zásobujeme pohonnými hmotami a optimalizujeme zásobování za ně. A pokud jde o LPG, CNG nebo AdBlue popřípadě výdejní technologie pro tyto produkty a jejich následný servis, jsme schopni zařídit nejen jejich dodávky ale i instalaci výdejních technologií prostřednictvím našich partnerů včetně povolení řízení, financování investice i případného převzetí podnikatelského rizika ze strany naší partnerských firem.

Jaká je vaše cenová politika prodeje pohonných hmot v české síti Avia?

Petr Mühlfeld: Naše ceny se samozřejmě odvíjí od okolní konkurence v daném regionu či konkrétní lokalitě a určuje si je každý majitel sám. My našim členům do stanovení prodejních cen na čerpacích stanicích nijak nezahájeme. Obecně lze říci, že naše členské společnosti prodávají pohonné hmoty za férové ceny. Některé pumpy drží ceny vyšší, jiné zase nižší. Typicky jde o čerpací stanice, které jsou součástí obchodních center.

Máte vlastní systém platebních nebo věrnostních karet, které k vašim partnerům přitáhnou další zákazníky?

Petr Mühlfeld: Máme vlastní tankovací karty na platformě technologie společnosti DFC, která je v této oblasti naším strategickým partnerem. Je to palivová karta určená pro firemní klientelu i koncové zákazníky. Můžete s ní zaplatit asi na pětistovce čerpacích stanic v Česku. V současnosti pracujeme na projektu vzájemné akceptace tankovacích karet



s ostatními členskými zeměmi, v nichž sdružení Avia působí. Tato karta je určena nejen pro klasické fleetové zákazníky s osobními automobily. Výhodou je, že s našimi kartami nejsou pro naše členské společnosti spojeny žádné poplatky. Naši členové si sami určují prodejní ceny a marži, přičemž my za ně přebíráme kreditní riziko a obchodní činnost. Dále vydáváme i neplatební bonusové tankovací karty pro koncové zákazníky.

Čerpací stanice dnes neprosperují pouze z prodeje pohonných hmot. Důležitou součástí je i tzv. nepalivové zboží. Mají i v tomto ohledu vaše partnerské čerpací stanice nějaké výhody?

Jana Šoltésová: Pod značkou Avia jsme začali distribuovat vybraný sortiment automotive zboží, jako jsou kapaliny do ostřikovačů, chladicí kapaliny, destilovaná voda a podobně. Vyrábí je pro nás společnost Autoll z Milevska a zákazníkům se to líbí. Pro letošní rok jsme pro naše čerpací stanice připravili ucelenou řadu motorových olejů pod značkou Avia Ultima.

Petr Mühlfeld: Sdružení Avia funguje vlastně jako taková nákupní aliance. Společně se snažíme nakupovat ty produkty a služby, které ve velkém množství přináší členským firmám úspory ve formě nižších nákupních cen a vyšších zpětných bonusů. Ctíme ale princip dobrovolnosti, nikoho z našich partnerů ke společnému nákupu nenutíme. Oni sami se vždy rozhodnou, zda výhod společného výběru chtějí využít či ne. Vedle zmiňovaného automotive zboží chceme začít společně nakupovat také tabákové výrobky, nealko nápoje a některé druhy služeb.

Máte také nějaký vlastní koncept občerstvení?

Jana Šoltésová: Základem nabídky každé

čerpací stanice je dnes vedle pohonných hmot káva. Proto jsme připravili vlastní koncept Via Café ve spolupráci se společností Dallmayr. Zájemcům z řad našich členských firem jsme schopni dodat kávovary na zrnkovou kávu i automaty na kávu instantní a všechny suroviny a položky s tím související za velmi zajímavých podmínek. Samozřejmě pak bude atraktivní jednotný vizuální styl našich café koutků.

Jinak co se občerstvení týče, naši partneři vědí nejlépe, jaký by měli mít v příslušném regionu sortiment a jaké by měli poskytovat doplňkové služby. Každá naše čerpací stanice je proto trochu jiná a svým způsobem unikátní. Mnohé suplují na vesnici chybějící smíšené zboží, jiné zase kavárnu, poštu, pekárnu nebo trafikku. Někteří pumpaři mají sortiment doplněný například o květiny, jiné zase o krmení pro domácí zvířata, jinde je to takový společenský středobod města či obce a tak podobně...

Kromě klasických čerpacích stanic provozujete v barvách společnosti Avia i několik samoobslužných. U nás to však zatím není moc rozšířená služba. Jak vám fungují?

Petr Mühlfeld: Myslím si, že spousta lidí do dnes nemá v bezobslužnou stanici důvěru, a proto se tento koncept v Česku zatím nerozvíjí tak rychle jako v jiných zemích... Dalším důvodem, proč je rozvoj tohoto typu čerpacích stanic v Česku víceméně ještě na začátku, je u nás stále ještě nižší cena práce ve srovnání například s Holandskem, kde najdete snad nejvíce samoobslužných čerpacích stanic v Evropě. Všeobecně navíc platí, že Češi za tankování raději zaplatí obsluhu než anonymnímu automatu.

V Avii máme pro segment čerpacích stanic bez shopů vyvinutý koncept Avia Xpress. Nejde vždy nutně o pumpy stoprocentně samoobslužné. V našem případě jde o pumpy, které nemají shopy a nacházející se v rámci obchodních center. Například v Praze na Zličíně vedle obchodního domu Ikea, v Plzni a v Olomouci v nákupním parku Olympia. U těchto tří čerpacích stanic je zákazníkům přes den k dispozici obsluha. V Prostějově pak máme klasickou bezobslužnou pumpu, a musím dodat, že velmi úspěšnou. Zde lze platit pouze kartou v platebním terminálu. V blízké budoucnosti by měla v Prostějově vyrůst ještě jedna bezobslužná pumpa Avia Xpress.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



BEZPEČNÝ PŘÍJEM HOTOVOSTI NA ČERPACÍ STANICI

Hotovostní transakce na čerpacích stanicích tvoří stále velkou část tržeb, což kromě radosti z uskutečněného obchodu přináší také starosti, které umocňují i zvýšené hygienické nároky. Existuje ale skvělé řešení, které Vás těchto starostí zbaví: Automatická recyklační pokladna Glory CI-10.

Ta je svým designem navržena pro instalaci do pokladních pultů a plně spolupracuje s pokladním systémem EuroShop 3 od Unicode Systems. Přitom kompletně a plně bezkontaktně odbaví vaše zákazníky při hotovostních transakcích. Pokladna Glory CI-10 má osm zásobníků pro výdej a příjem mincí a tři zásobníky pro výdej a příjem bankovek. Bankovky vysoké hodnoty a nadlimitní bankovky jsou přitom přímo ukládány do odvo-

dové kazety. Pokladna pak prostřednictvím zákaznického monitoru sama navádí zákazníka, kam vložit bankovky a mince. Pojďme si projít jedenáct největších předností používání nové automatické pokladny Glory CI 10:

Hygiena: Obsluha čerpací stanice nepřijde s „bankovkami a mincemi z oběhu“ do přímého kontaktu. Vaši zaměstnanci jsou tak chráněni proti přenosu bakterií a virů.

Bezpečnost: Bezpečnost na čerpací stanici je podpořena okamžitým uložením hotovosti uvnitř recyklační pokladny Glory CI 10, bez možnosti přístupu obsluhy. Samotné zařízení preventivně odrazuje případného pachatele od loupežného přepadení.

Odstranění chyb při vrácení hotovosti: Vrácení hotovosti pomocí Glory CI-10 je naprosto přesné. Obsluha je tak chráněna před stresovými situacemi, pokladna zabrání častým početním chybám.

Rychlejší odbavení zákazníka: Platba je vyřízena velmi rychle a přesně. Obsluha se nezdržuje výběrem a počítáním bankovek a mincí při vrácení. Pokladna Glory CI 10 dokáže zpracovat až 30 ks bankovek a 50 ks mincí najednou, v jedné transakci.

Stoprocentní ověřování pravosti: Nebezpečí přijetí padělku a poškozených bankovek je minulostí. Pokladna odmítne nestandardní a nepříjemně poškozené bankovky. Zařízení je certifikováno ČNB a ECB.

Spokojený zaměstnanec: Zaměstnanec nepracuje s hotovostí, nebojí se početní chyby, rizika manka, přijetí padělku, rozměňovacího podvodu, nakažení apod. Zaměstnanec se může plně věnovat obchodní činnosti a péči o zákazníka.

Recyklace bankovek a mincí: Glory CI 10 si v sobě třídí vložené bankovky a mince, které následně používá pro vrácení zákazníkům. Případné doplnění hotovosti je jednoduše a rychle prováděno přes akceptor a je vždy systémem evidováno.

Úspora nákladů za rozměněné mince z banky: S pokladnou Glory CI-10 výrazně klesá nutnost pravidelně zajišťovat a doplňovat zásobu mincí, pokladna mince průběžně recykluje pro další použití.

Rychlé a bezpečné předávání směň: Předání směny znamená pouze odhlášení a přihlášení v pokladním systému. Hotovost se nemusí přepočítávat na pokladně čerpací stanice ani v zázemí.

Ochrana před rizikem zpronevěry tržby: Hotovost se již zaměstnanci nedostane do rukou – každá přijatá tržba je ihned uložena ve stroji. Odvod hotovosti je prováděn pouze pověřenou osobou v uzavřené kazetě.

Jednoduché odvody tržeb: Tržba je uložena v odvodové kazetě, kterou je možné bezpečně vyjmout a připravit v zázemí provozovny pro odvod do banky.

■ PR Unicode Systems
FOTO: archiv



MAJÍ JEŠTĚ ŠANCI?

Síť čerpacích stanic v České republice patří podle statistik k nejhustší v rámci Evropy. Z toho plyne i velmi tvrdý cenový boj. Přesto se dle vyjádření velkých obchodních řetězců chystá další expanze levných hypermarketových čerpacích stanic. Mají v této konkurenci ještě místo malé vesnické čerpací stanice? S touto otázkou se na společnost Traso velmi často obracejí potenciální zákazníci, kteří zvažují výstavbu nové či rekonstrukci stávající čerpací stanice.

Základem je dobrý projekt

Odpověď na tuto otázku není vždy jednoznačná a je třeba více informací o dané lokalitě, velikosti záměru, možnostech investora a jeho zázemí. Potom lze dát kvalifikovaný odhad reálnosti záměru a předpokládané návratnosti.

Jenže bez dokonalé přípravy a dobré projekční připravenosti nelze úspěšně realizovat žádný projekt. „Bohužel se velmi často setkáváme s projektem, který bývá kopií i několik let starého projektu a svým obsahem nevyhovuje požadavkům na technologii a současné legislativě,“ říká Lubomír Šmahlík.

Zákazník má pak v případě vyřizování povolení postaráno o nekonečný kolotoč doplňování, překreslování dokumentace a dohadů s příslušnými úřady. „Přitom tomu lze jednoduše zabránit vhodným výběrem

osvědčeného partnera, který má v daném oboru zkušenosti a reference. Čas ztracený běháním po úřadech a nervy vám nikdo nezaplátí,“ zdůrazňuje Lubomír Šmahlík. Navíc bývá získání stavebního povolení ve většině případů proces, který je někdy hodně zdoluhavý a náročný. Standardní lhůta je okolo šesti měsíců, ale nejsou ojedinělé případy, kdy boj s úředním šimlem trvá i roky.

Z dlouholetých zkušeností je známo, že největším problémem v počátcích přípravy bývá dopravní řešení. Je proto nezbytné zpracovat nejprve návrh dopravního řešení (napojení na komunikace) a teprve po jeho schválení začít pracovat na projektu čerpací stanice. Mnoho slibných projektů bohužel skončilo právě v okamžiku, kdy schválené řešení napojení čerpací stanice na komunikaci převyšovalo (někdy i několikanásobně) cenu technologie. Obecně lze konstatovat,

že samotná výstavba čerpací stanice je již snadnější fází projektu. Při dobré organizaci výstavby, pečlivém zpracování projektu a výběru odborných dodavatelů je výstavba záležitostí několika týdnů.

Prostor pro malou čerpací stanici v současné době spatřujeme především v lokalitách s přiměřenou spádovostí obyvatel, a to hlavně v kombinaci, kdy ČS slouží primárně potřebám vlastníka (dopravce, zemědělci, stavebních firem, autosalony, servisy), ale i pro veřejnost a významně tak přispívá k rychlejší návratnosti vložené investice.

Bezobslužné čerpací stanice si získávají stále větší popularitu a jejich počet se neustále zvyšuje. Příčinou tohoto zájmu jsou zvyšující se provozní náklady a také zajímavá investice pro podnikatele z jiných oborů. Kontejnerové řešení čerpací stanice s kompletní nadzemní technologií pak přináší řadu výhod:

- velice jednoduchá a rychlá instalace bez nutnosti velkých stavebních úprav
- jednoduchý provoz a intuitivní ovládání od provedení platby, čerpání až po tisk daňového dokladu
- vysoký komfort pro konečného zákazníka (rychlé a jednoduché tankování)
- technické řešení minimalizuje mzdové náklady na obsluhu
- bezpečný a pohodlný způsob prodeje pohonných hmot s minimálními provozními náklady.

Bezobslužné čerpací stanice se již staly nedílnou součástí trhu, byly překonána prvotní nedůvěra zákazníků. V současné době již poskytují plnohodnotné a žádané služby pro zákazníky na straně jedné a zajímavé a výnosné investice pro provozovatele na straně druhé. „V praxi jsme se již několikrát přesvědčili, že i ve zdánlivě zapadlé a pro nás neatraktivní lokalitě lze úspěšně provozovat čerpací stanici,“ říká majitel společnosti Traso Lubomír Šmahlík. Jeho společnost ostatně v posledních 20 letech realizovala již zhruba 2400 instalací podnikových a malých veřejných čerpacích stanic. „Několik málo zde uvedených argumentů hovoří jasně. Naši spokojení zákazníci nám dnes a denně potvrzují správnost svých rozhodnutí. Vesnická čerpací stanice není v žádném případě návod, jak rychle a snadno zbohatnout, ale klasická malá živnost vhodná právě na vesnici,“ doplňuje na závěr Lubomír Šmahlík.

■ PR Traso
FOTO: Traso



GLOBE SERVIS CZ Prostějov



MAMBA AIR otevřený kontejner



Pneuservis Hanzelka s.r.o.
Šenov u Nového Jičína

**Přední výrobce a dodavatel
technologií pro skladování
a výdej pohonných hmot.**



TRASO s.r.o.
Markova 1767, 744 01 Frenštát p. R.
tel.: +420 775 188 715
e-mail: obchod@traso.cz, www.traso.cz



ČISTÍ VE ZKUŠEBNÁCH I NA SILNICI

Ve společnosti VIF přísady Super Benzin Aditiv a Super Diesel Aditiv stále přizpůsobují požadavkům moderních motorů i složení paliv v České republice. K ověření používají nejen motorové zkoušky v laboratořích, ale i provozní testy vozidel. Základem ověřování čisticích účinků přísad do paliv jsou samozřejmě motorové zkoušky, které v Čechách provádějí hlavně v laboratořích společnosti SGS, která je celosvětově vedoucí společností v oblasti inspekce, verifikace, testování a certifikace.

Čistota sacího ventilu (zkouška CEC F-05-93)

Tato zkouška se zadává v modifikaci Dirty-up a Clean-up. Motor Mercedes-Benz M102 o zdvihovém objemu 2,3 litru s kontinuálním vstřikováním do sacích kanálů Bosch KE Jetronic nejdříve pracuje 60 hodin při pravidelně se střídajících cyklech nízké zátěže. Po první části probíhající na standardní, popřípadě znečištěné palivo se zváží sací ventily. Následně jsou bez čištění namontovány zpět do motoru a 60hodinová zkouška se opakuje na palivo s čisticí přísadou.

Výsledky přísady Super Benzin Aditiv bývají v této zkoušce excelentní. Když například benzin české výroby (bez tzv. polutantů) zanechá v první fázi na sacích ventilech průměrně 380 mg úsad, po druhé fázi na Natural 95 s 1000 ppm přísady (v poměru 1 ml/litru) jich zbude v průměru jen 15 mg. Za 60 hodin tak Super Benzin Aditiv odstraní 96 % úsad na sacích ventilech.

Zkouška SGS DISI: Zanášení vstřikovače

Při nízkém zatížení dochází u benzinových mo-

torů s přímým vstřikováním do válců k zakarbo-
nování trysek, snižování jejich průtoku a zhoršo-
vání kvality rozprachu s negativním dopadem na
kvalitu směsi, takže i spolehlivost zážehu a slože-
ní emisí.

Při zkoušce SGS DISI nejdříve motor Volks-
wagen 1.4 TSI CAVE pracuje 48 hodin na stan-
dardní palivo. Míra zanesení trysky se sleduje
prostřednictvím doby vstřiku. Když při konstant-
ním požadavku na točivý moment (56 N.m)
roste, znamená to, že trysky se zanášejí. Prvních
48 hodin tak motor pracuje na standardní palivo,
poté dalších 24 hodin na palivo s čisticí přísadou.
Super Benzin Aditiv přitom zkrátí dobu vstřiku
na původní hodnotu neboli úplně vyčistí trysky
už po pouhých šesti hodinách.

Rozborka Světa motorů

Akreditované motorové zkoušky jsou samozřej-
mě pro spotřebitele nejhodnotnějším důkazem,
že přísady VIF fungují. Pracovníci společnosti
však zároveň nevynechají jedinou příležitost
přesvědčit se o jejich schopnostech přímo na
vozidle v podmínkách běžného provozu. Před-
loni je například časopis Svět motorů přizval
k demontáži a analýze Škody Fabia z roku 2005
poháněné zážehovým motorem EA 211 kód BKY

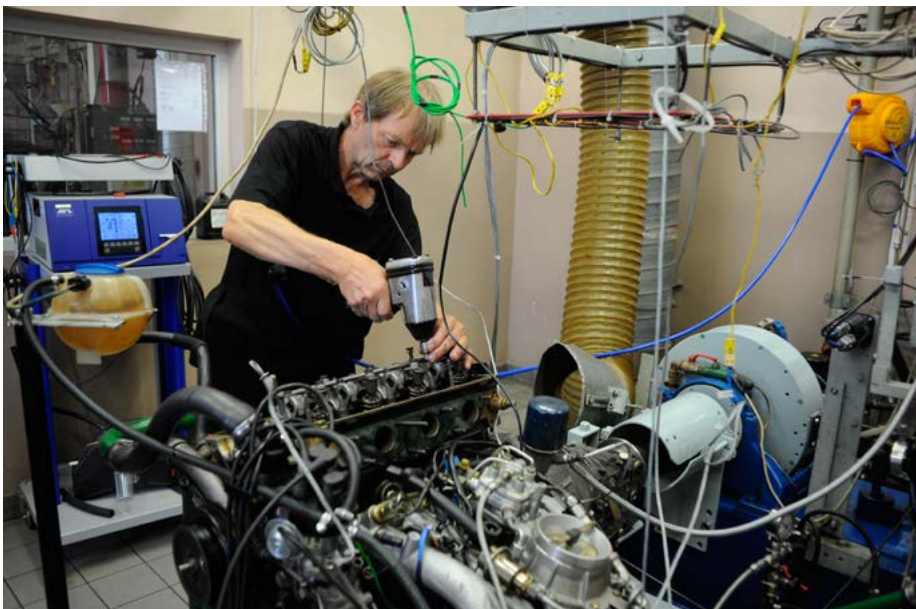
(1.4i 16V/55 kW), která bez jakýchkoliv zásahů do motoru ujela celých 517 012 km.

Vozidlo jezdilo stále u jednoho majitele, a to na standardní benzin bez povýrobní či individuální aktivace. Přestože motor s tímto kódem nemá žádný řízený návrat výfukových plynů do sání (EGR), byly sací kanály i ventily pokryty souvislou vrstvou úsad. Do sání se dostávaly jednak přes odvětrání klikové skříně i přesto, že testovaný vůz měl jen minimální spotřebu oleje, další příčinou byl nedokonalý výplach. I u bezvadně fungujícího motoru totiž zbude ve válci na konci výfukové doby malé množství spalin, které je po otevření sacího ventilu vtaženo do sání. To se ještě umocní, je-li škrtkicí klapka zrovna přivřená a v sání podtlak.

Za 3200 dokonale čisto

Úsady vzniklé za statisíce kilometrů mohou mít jiný charakter než ty, které vzniknou za 60 hodin v dirty-up fázi na zkušebně. S testovaným vozem navíc předchozí majitelé jezdili velmi dynamicky, a tak se předpokládalo, že zbyly jen frakce s nejvyšším bodem varu, které mohou být odstranitelné velmi obtížně. Proto pracovníci VIF kolegy ze Světa motorů požádali o opětovnou montáž motoru bez čištění ventilů či sacích kanálů a vybavili je kartónem přísady Super Benzin Aditiv v jednorázových obalech. Instrukce zněla jezdit na normální Natural 95 a přidávat do něj přísadu v předepsaném dávkování „jedno balení na nádrž“, což obsahem účinné látky odpovídá zhruba 1000 ppm z balení půllitrových.

Po čtyřech měsících se všichni opět sešli v dílně Autostylu Trutnov, kde celá analýza probíhala. Na počítadle Fabie bylo tehdy 520 211 km. Po demontáži sání se následně ukázalo, že pouhých 3199 km stačilo na téměř úplné odstranění úsad, které tam vznikaly 15 let a celých 517 012 km. Nutno dodat, že mechanici na dílně byli výsledkem značně překvapeni...



Zkouška čistoty sacího ventilu na motoru M102 má vysokou vypovídací hodnotu. Každá fáze končí demontáží hlavy a vážením ventilů. Napravo ventil zanesený úsadami po 60 hodinách na standardní Natural 95, nalevo ventil vyčištěný stejným palivem s přísadou VIF Super Benzin Aditiv.

Co zachrání přímý vstřík?

Schopnost dokonale vyčistit prostředkem Super Benzin Aditiv sací kanály a ventily u benzinových motorů s nepřímým vstříkáváním se mnohokrát

potvrdila. Větší problém s karbonovými depozity v sání a na ventilech však mají motory s přímým vstříkáváním. Hlavním důvodem je skutečnost, že se jedná o motory převážně vyšších stupňů čistoty spalin, u nichž je také kladen velký důraz na nízkou spotřebu, respektive malé emise CO₂. Většinou tak mají tyto motory nějakou formu řízeného návratu výfukových plynů zpět do sání (EGR), což se provádí buď klasickou obtokovou větví z výfuku do sání, nebo proměnným časováním ventilů. Další problém představuje absence benzínu v sání, takže karbon není čím rozpouštět. Čisticí přísada má jen minimální možnosti, jak se na potřebná místa dostat.

Samotní výrobci automobilů si tento problém uvědomují a u motorů, u nichž se předpokládá častější městský provoz v nízkém zatížení (kdy je tvorba úsad nejvýraznější), zachovávají nepřímý vstřík. Například motor Renault 1.0 TCE má ve svých slabších verzích (66 a 74 kW) vstříkávání do sacích kanálů, přímý vstřík s vyšší ➔



Motor Audi EA 888 (2.0 TSI/140 kW) s přímým i nepřímým vstříkáváním paliva použitý ve voze Škoda Superb.

➔ účinností a točivým momentem až verze nejsilnější (85 kW). Koncern Hyundai/Kia v loňském roce představil dva nové motory s nepřímým vstřikem – 1.25 DPI a 1.5 DPI, kde se efekt palivového filmu snižuje použitím dvojice vstřikovačů pro každý válec těchto šestnáctiventilových motorů. Nad každým sacím ventilem je tak v hlavě válců (nikoliv tedy už v sacím potrubí) jeden vstřikovač. Podobný princip využívají i motory Suzuki 1.2 DualJet. Motory automobilek Audi (čtyřválec EA 888), Mitsubishi (1.5 MIVEC Turbo) či Toyota (1.5 Turbo, 2.0 Valvematic) zase obě metody vstřikování kombinují.

Po studeném startu obvykle pracují na přímém vstřik, který umožňuje přesnější řízení složení směsi, neboť nedochází k usazování benzínu na stěnách sacích kanálů. Po částečném zahřátí při nízkém zatížení přepínají na nepřímý vstřik, který slibuje lepší homogenizaci paliva, a tudíž nižší emise. Zároveň účinně čistí sací kanály, pokud benzin obsahuje aditiva.

Při vyšším požadavku na točivý moment přecházejí motory na přímý vstřik, který účinně ochlazuje přímo spalovací prostory, zvyšuje antidetonační rezervu a umožňuje vyšší dynamickou kompresi (plnicí tlak), což znamená spalování většího množství benzínu bez rizika klepání. Tyto drahé konstrukce motorů lze označit za optimální. Při použití aditivovaného paliva pak nemají žádné problémy s karbonem v sání, neboť v dnešním hustém provozu většinou jezdí na nepřímý vstřik.

Řešení je na cestě

Velmi důsledně nyní ve společnosti VIF zkoumají možnosti čištění i u motorů, které mají jenom přímý vstřik. Ostatně, dnes se jedná o převažující konstrukce. Z tohoto důvodu v roce 2019 ve VIFu demontovali sání ze Škody Fabia III s motorem EA 211 kód CJZD (1.2 TSI/81 kW) se 113 830 najetými km. Motor s vnitřním EGR provozovaný na spíše mimoměstských trasách překvapil vysokým množstvím úsad.

Ve VIFu na jeho vyčištění použili nově vyvinutou přísadu, která by se na trh mohla dostat už v letošním roce. Nejde o servisní řešení, jako je například pískování ventilů jedlou sodou či ořechovými skořápkami, ale kontinuální čištění při provozu vozidla bez servisních zásahů. Přesnou technologii zatím nelze prozradit, neboť věc je předmětem patentového řízení.

Důležité ale je, že když po najetí 143 778 km (od servisu přibýlo 29 948 km) přijela Fabia zpět do servisu, byly ventily a sací kanály čisté. Čisté vstřikovače dělají menší kapky, které se rychleji odpaří. Vzniká tak méně sazí, které by následně mohly ulpívat v sání. Majitele motorů s přímým

vstřikem je zatím třeba prosit o trpělivost, řešení je na cestě. A chybu neudělají ani při používání současného Super Benzin Aditivu.

Bez EGR jsou v pohodě

Ne všechny motory s přímým vstřikem tvoří tak dramatické úsady v sání jako zkoumaný EA 211 s kódem CJZD. Svět motorů se v čísle 4/2021 věnoval Škodě Rapid z roku 2014, pod jejíž kapotou pracoval o generaci starší motor EA211 kód CBZB (1.2 TSI/77 kW). Ačkoliv měl automobil v okamžiku demontáže sání najeto 253 114 km, karbonové úsady v sacích kanálech byly zanedbatelné. Tento motor ještě nemá žádnou formu ventilu EGR, a spaliny se proto do sání dostávají jen minimálně. Z toho plyne, že přímý vstřik nemusí vždy znamenat dramatické zanášení sacích kanálů, protože hodně záleží na konstrukci celého motoru. Seznam motorů, které problémem ve zvýšené míře trpí, právě vzniká a s uvedením nové přísady bude zveřejněn na webových stránkách www.vif.cz.

Některé zcela nové konstrukce zážehových motorů s přímým vstřikováním, například Suzuki K14D či Fiat Firefly, bojují proti vzniku karbonových úsad velmi účinně. EGR nemají vnitřní prostřednictvím proměnného časování ventilů, ale klasicky obtokovou trubkou z výfuku do sání. A výfukové plyny pak nabírají až za filtrem pevných částic (který dnes i benzinové motory musí povinně mít), takže jsou zcela čisté.

■ PR VIF
FOTO: VIF

Čemu vadí úsady v sání

U motorů s nepřímým vstřikem do sacích kanálů MPI zhoršují efekt palivového filmu. Po studeném startu či při zavření škrtkové klapky se usazuje benzin na stěnách sacích kanálů, čímž dochází k ochuzení směsi. Při následném zahřátí motoru či otevření škrtkové klapky se toto zachycené množství zpět odpařuje a dochází k obohacení směsi. Pro řídicí jednotku je těžké tato samovolná obohacení či ochuzení předvídat, neboť záleží na mnoha dalších okolnostech. Většinou tak dochází ke zhoršení složení emisí, prodlévám reakce motoru, houpání otáček a samozřejmě zvýšení spotřeby paliva.

U motorů s přímým vstřikem TSI dochází v sacím potrubí a na ventilech k tak masivním úsadám, že snižují průsvit, zvětšují čerpací ztráty a snižují množství nasátého vzduchu. Logickým důsledkem je pokles výkonu. Málokdy všechny kanály zarůstají karbonem rovnoměrně. Některé válce pak mají vzduchu méně, jiné více. Jelikož množství nasávaného vzduchu se mění v sacím potrubí před jeho rozbočením do jednotlivých válců, dává ruce řídicí jednotka palivo na průměr – některé válce pak jsou bohaté, jiné chudé. V podobné situaci, tedy že hodnotí zbytkový kyslík už ve směsi spalin ze všech válců, je i sonda lambda. Proto úsady v sání u motorů TSI vedou nejen ke snížení výkonu, ale i ke zhoršení složení emisí a nerovnoměrnému chodu. V extrémní fázi pak mohou blokovat zavření sacích ventilů a způsobit jejich netěsnost následovanou podpálením.



Při zkoušce SGS DISI se sleduje parametr doby vstřiku z řídicí jednotky, neboť je úměrný zanášení vstřikovače. Následuje demontáž, focení a opětovné čištění vstřikovačů pro další provoz. Přísada VIF Super Benzin Aditiv některé vstřikovače vyčistila tak, že doba vstřiku byla kratší než na začátku testu.

zimní SUPER DIESEL ADITIV



PETROL
PARTNER



**Dostání
v sítích**

ELIT
více než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma  **CZ**

AUTO KELLY
vše pro auta

APM
AUTOMOTIVE
Vaš dodavatel autodily

Zásady správného použití

- ▶ Super Diesel Aditiv zimní přidejte do nafty před tankováním
- ▶ Nafta s filtrovatelností -20 °C se prodává od 1. 12. Starší naftu vyjeďte před mrazy.
- ▶ Přísada není ředidlo ani neodstraní parafín. Zmenšuje však jeho krystaly, které tak neucpou palivový filtr.
- ▶ Super Diesel Aditiv zimní v mrazech tuhne. Nenechávejte jej přes noc ve vozidle. Přísady, které netuhnou, jsou ředěné a méně účinné.



VIF, s.r.o., Volutová 2523, 158 00 Praha 5

Telefon: 235 520 133, e-mail: vif@vif.cz, www.vif.cz

DOKONALÝ PŘEHLED O ČERPACÍ STANICI

Dokonalý přehled o čerpací stanici. Kdykoli a odkudkoli. Detekce přítomnosti kapaliny i zvýšené koncentrace par. Na dálku řízené procesy i technologie, jako je například ovládání informačních panelů a elektrických okruhů. Všechny informace z kamerového systému, elektronického zabezpečovacího systému i elektronického požárního systému na jednom místě. Všechno tohle můžete mít s inovovaným indikačním a monitorovacím systémem s centrální jednotkou třetí generace Monti Controller z dílny české firmy Monti Systems.

Jedná se o jediné komplexní zařízení svého druhu na světě, které umožní majitelům a provozovatelům čerpacích stanic získat absolutní přehled o dění nejen na jednotlivé stanici, ale i v celé síti. Během loňského koronavirového roku v Monti Systems dokončili vývoj inovovaného systému třetí generace a zahájili jeho výrobu. Příjemným překvapením je cena, která je srovnatelná se stávajícími jednoduchými systémy. Efektivita novin-ky je přitom násobně převyšuje.

Budoucnost, která začíná právě teď

Unikátnost systému spočívá v tom, že vedle funkce běžného indikačního systému hlídání úniku nebezpečných látek a vysoké koncentrace par na čerpací stanici zahrnuje také profesionální řízení celého objektu nebo sítě všech stanic. Českým specialistům se podařilo vyvinout zařízení sloužící jako mozek nejen pro stanice PHM, ale také pro LNG i CNG. Monti Controller naplňuje vizi průmyslu 4.0 a uvádí ho do reality. Automatizace prací nebyla nikdy snazší než nyní. Nezanedbatelný aspekt je také zvýšení komplexní bezpečnosti.

Klasicky i bezdrátově

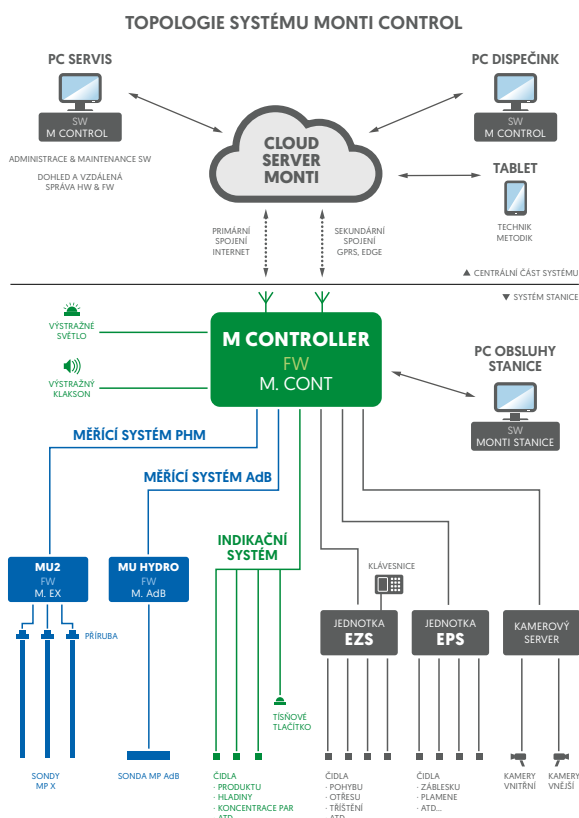
„Na námi vyvinutou řídicí jednotku můžeme napojit jakékoli typy vstupů, ale také můžeme naopak přes několik typů výstupů ovládat závo-ry, informační panely, ale i cokoliv dalšího,“ přibližuje ředitel Monti Systems Josef Vlašín. Konektivita sahá od jednoduchých analogových a digitálních vstupů po chytrá komunikační rozhraní. Od historických RS485 nebo RS232 přes standart USB nebo LAN po bezdrátovou komunikaci Bluetooth nebo WI-FI, či dokonce IoT. „Naše jednotka umí například získat signály z to-temu nebo stojanu o případné poruše, identifi-

kovat ji a odeslat zprávu,“ popisuje ředitel Monti Systems. Zařízení je ideální pro bezobslužné stanice, kde nahrazuje informace od personálu. Běžný systém zobrazuje informace zjištěné z čidel vizuálně na displeji zařízení nebo na počítači obsluhy stanice. „My jsme šli ještě dál a přes du-ální připojení k internetu umíme zobrazovat tyto informace v našem centrálním softwaru, který je pod stálým dohledem dispečinku,“ dodává Josef Vlašín. Provozovatelé čerpacích stanic získají jednotné rozhraní, které vyřeší problémy napojení technologií různých generací a různých dodavatelů. Umožní vzdálené řízení a automatizovaný provoz včetně předpovědi poruch. Jinými slovy šetří čas a hlavně peníze.

Proč používat Monti Controller?

Jedno zařízení umožňuje běžnou indikaci, ale také monitoring a řízení veškerých systémů, jako je elektronický zabezpečovací systém (EVS), kamerový systém, elektronický požární systém (EPS), hladinoměry, platební terminál, vysavač i výdejní automat v jednotné síti a navíc na dálku. Chcete vědět ještě víc? Podívejte se na web www.monti.cz. Nebo rovnou napište na ob-chod@monti.cz a můžete i volat na telefon 602 719 237.

■ PR Monti Systems
FOTO: archiv



INDIKAČNÍ A MONITOROVACÍ SYSTÉM ČERPAČÍCH STANIC

Monti Controller je indikační systém hlídání úniku nebezpečných látek na čerpacích stanicích.



MONTI CONTROLLER

Skládá se z řídicí jednotky a elektronických čidel detekujících přítomnost kapaliny, vysokou koncentraci par nebo dosažení kritické hladiny produktu nebo úniku.

Tím však jeho možnosti nekončí. Současně se dá využít i pro monitorování stavu jakýchkoli dalších elektronických klasických či bezdrátových čidel, ale také k napojení složitých elektronických zařízení. V tom případě umožňuje sloučit několik vzájemně oddělených systémů do jednoho společného rozhraní s možností monitoringu a ovládání přes jednu dispečerskou aplikaci. Slouží k automatizaci provozu, jednotnému vzdálenému řízení, predikci poruch a podobně. Možno použít u obdobných technologických celků (stanice PHM, CNG, LNG, automatické myčky a další). **Ideální pro zabezpečení bezobslužného provozu čerpacích stanic.**

MONTI STANICE

MONTI CONTROL

2 Nová nádrž
 Měření 29.3.2020 8:18:32
 Zavážka 29.3.2020 7:53:06
 Kapacita 30 400 l
 Objem 36 099 l
 Objem 15 C 36 734 l
 Výška paliva 1 972,2 mm
 Výška vody 1 805,7 mm
 Teplota pa. -5 °C

- Událost založena manuálně
- Výdejní stojan
- Čidlo produktu pod výdejním stojanem
- Čidlo hladiny v kondenzační jírnice
- Pohybové čidlo, hlásí narušení objektu
- Požární hlásič
- Požární hlásič - porucha
- Scňň Monti Controlleru
- Kontrola napájení EZS
- Septik
- Tisňové tlačítko

200327037 27.03.2020 16:13
 Indikace mezplášťe nádrže - vložka
 Porucha těsnosti mezplášťe nádrže vložky
 V řešení

 Ani kapka nazmar

Český výrobek | www.monti.cz



KARTÁČE: ZÁSADNÍ KOMPONENT MYCÍ LINKY

Provoz mycích linek v zimní období má svá specifika. Nižší teploty, agresivní posypová chemie a větší znečištění abrazivními materiály přináší zvýšené nároky na mycí technologie a první na ráně jsou vždy kartáče portálových myček, které přicházejí do styku s automobilem. O nevhodnějších materiálech na kartáče, jejich údržbě a živostnosti jsme si povídali s Miroslavem Buršíkem, majitelem domácí firmy BrushTec, která je největším výrobcem mycích kartáčů v České republice.

Jaké jsou výhody a nevýhody jednotlivých materiálů na kartáče portálových a tunelových myček?

Musím říci, že tradiční klasická žíně X profilu vykazuje za dodržení několika jednoduchých pravidel ty nejlepší mycí a nejekonomičtější vlastnosti. Technika mycí linky dokáže s tímto materiálem pracovat nejlépe. Životnost klasických polyethylenových kartáčů je cca 15–20 tisíc mycích cyklů, u pěnových materiálů je dvojnásobná. Stejně tak je to s cenou. Dvojnásobná cena pěnových kartáčů vychází po rozpočtu ceny na jedno umyté vozidlo stejně jako u klasické PE žíně.

Na mycích portálech převládá v posledních deseti letech pěna v různých profilech vláknů (4x4, 3x9, 3x7 mm) nebo kartáče míxované s PE X profilem. Na tunelech se střídá pěna s textilem, ale stále se ještě používá vlákno PE X profilu v jemnějším průměru 0,8 mm. Vždy je použitý X profil 1 mm na prahových kartáčích.

Jaký vliv mají na životnost kartáčů extrémní mrazy?

Kartáče se nedostanou do provozních podmínek, kdy by se musela řešit teplota. V mycích halách je v našich podmínkách vždy teplotováno a v mrazu se nemyje (pozn. ve větší

ně mycích linek se myje do venkovní teploty -15 °C). Vlastnosti PE materiálu jsou za provozních teplot cca od 3 °C do 25 °C téměř stejné. Spíše v jižních zemích, kde mycí linky stojí venku, se v létě řeší UV stabilizace materiálu. V zimě je možnost vypouštění vody z potrubí v případě mrazu.

Jak by měla vypadat údržba kartáčů v mycích centrech s důrazem na zimní sezonu?

Je třeba pouze s větším důrazem dbát na čistotu myčky a celého mycího prostoru, protože v zimě jsou automobily mnohem více znečištěné a na podlaze v myčkách zůstávají ležet

zbytky posypových materiálů. V těch se mohou smáčet konce kartáčů a špinit se tímto abrazivem. Dále je pak vhodné nabízet tzv. zimní programy s důkladnějším předmytím, aby se kartáče nezašpinily.

Měli by se provozovatelé myček speciálně věnovat kartáčům při údržbě po zimě a přípravě mycí linky na jarní sezonu?

Řekl bych, že není třeba dělat nic neobvyklého. Měli by se řídit pokyny výrobce a starat se o mycí technologii třeba jako o svoje vlastní auto. Jednou za týden, a určitě v zimě častěji, spláchnout podlahu, vyčistit korpus myčky, hlavně pod kartáči. Překontrolovat provozní náplň, provést kontrolní mytí, zaměřit se na čistotu ostříkových trysek a umýt i mycí halu. Mnohokrát vidím v myčce na podlaze bláto, šterk, utřený stěrač a jiné trofeje ležet celý měsíc a to bohužel není v pořádku.

Co dělat, aby životnost kartáčů byla co nejdelší?

Životnost kartáčů ovlivňuje mnoho faktorů, na které je třeba dát si pozor. Když pomínu správné seřízení mycí linky co do přítlaku, dostatečného dávkování chemie a množství vody, pak je to třeba složení umývaného vozového parku. Offroad s nástavbou, nastavené prahy nebo mytí pick-upu s korbíčkou, příčné nosníky na střeše, vysunuté tažné zařízení, majákové nástavby, spoilery nebo třeba i vytočená přední kola – to vše může jen při několika málo návštěvách zásadně poničit hlavě citlivější pěnové kartáče. Na životnost kartáčů má samozřejmě zásadní vliv i vhodná volba



Nyní se kartáče dělají převážně jen ve dvou barvách a hodně se používá profil LAMELA

mycího programu. Například volba nejlevnější varianty mytí není v zimních špinavých měsících vhodná. Kartáče bez předmytí vozidla se špiní a zanáší nečistotami.

Co mohou způsobit kartáče v rámci mycího procesu, pokud k jejich výměně nedojde v pravý čas?

To je stále řešený problém. Kdy je ten pravý čas. Kartáče na myčce jsou spotřební materiál a jejich opotřebení a stav ovlivňuje mnoho parametrů, které jsme již zmínili v předchozích poznámkách. Správný čas na výměnu kartáčů je tehdy, jsou-li kartáče opotřebovány nebo nadměrně znečištěny. U žíňových kartáčů k tomu dochází někdy mezi 15–20 tisíci mycích cyklů,

kdy z žíní mizí štěpení materiálu a X profil se omyje do tenkých špičatých konců.

U pěnových materiálů je hranice výměny cca od 35 do 40 tis. mycích cyklů, kdy se konce pěn omyjí z původního profilu do tenkých konečků cca 1mm. Přičemž je důležité připomenout, že programy se zaleštěním vosku spotřebují cyklus dvakrát. Takže ve finále mohou být pěnové kartáče zralé na výměnu i po 25 tis. umytých vozidlech v závislosti na poměru jednotlivých programů.

Co se může stát, když se kartáče nevymění v pravý čas?

Kartáče jsou sice spotřební, ale jinak zcela zásadní a důležitý komponent mycí linky. V rozpočtu na jedno umyté vozidlo tvoří tato položka něco kolem 2–4 CZK na jedno umyté vozidlo. Proto nikdy není důvod kartáče přemývat, vystavovat se riziku poškození vozidel nebo mít kartáče špinavé. Je to stejné jako s ojetou pneumatikou u auta. Vyměnit včas a nečekat na hranu, kdy jsou kartáče totálně zničené.

Mnohokrát jsem se setkal s názorem, že mycí linka je automatická a musí automaticky fungovat sama. Tudiž provozovatel nabývá dojem, že nemusí věnovat ani minimální pozornost údržbě, čistotě myčky nebo mycího prostoru, doplňování provozních kapalin nebo včasné výměně kartáčů. Někteří provozovatelé úporně šetří na čemkoli. Pak jejich chování zapříčiní škody na mytých vozidlech i na předčasně opotřebované mycí technologii. Téměř vždy se snaží tyto události připsat na vrub kartáčům.

Na základě toho vznikají mýty o kartáčích, které poškrábaly vozidlo. Za svoji profesní éru jsem několikrát tento problém řešil, a to nejen u nás, ale i v zahraničí. Vždy jsme prokázali, že PE žíně ani pěna nemohou být příčinou poškození. To ale neplatí v případech, kdy jsou kartáče znečištěné, opotřebované nebo nejsou dodrženy správné provozní podmínky myčky.

Jenže výměna kartáčů je celkem složitý proces pro servisní organizace. Lze jej nějak zjednodušit?

Kdysi to byl opravdu složitý a pracný proces. Výměna zabrala dvěma technikům na běžné mycí lince cca 4 hodiny. Proto jsme se zaměřili na vývoj kartáčů, které by bylo možno jednoduše a rychle vyměnit. To se nám podařilo u našich technologií typu FlexiClick a FlexiSteck, kdy demontáž jedné kartáčové hřídele trvá cca 5 minut a montáž 10 minut.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: Brush Tec



Znečištěný a opotřebovaný kartáč



JEDNODUCHÉ ŘEŠENÍ, KDYŽ PŘIMRZNE TĚSNĚNÍ

I když už mrazy udeřily, nikdy není pozdě nabídnout řidičům kvalitní autokosmetiku, která jim ochrání automobil před nástrahami zimy. Jedním z produktů, který stojí pár kaček, ale řidičům může ušetřit tisíce, je Coyote Rubber stick. Ten zabrání zamrznání gumových těsnění kolem dveří.

Udeří mrazy? Připravte se na ně!

Takové přimrznuté dveře, to není žádná legrace! Zamrzlé gumové těsnění může popraskat a při nešetrném rozmrazování jej mohou řidiči nenávratně poškodit. A to už je pozdě bycha honit. Jak tomu zabránit? Nabídněte řidičům prevenci, nabídněte jim Rubber stick od značky Coyote. Tato malá tyčinka dokáže zázraky. Především zabránuje přimrzání gumových těsnění, zároveň dodává těsnění pružnost, čímž minimalizuje praskání a v důsledku konzervuje a prodlužuje životnost těsnění.

Nejen pro automobily

Rubber stick je vhodný na těsnění nejen dveří u vozu, ale také lodí, karavanů a své využití najde i v domácnosti.

Tyčinka Rubber stick neobsahuje silikony, takže se majitelé vozů nemusí bát poškození laku okolo těsnění. Naopak obsahuje vazelínu a parafíny, které prodlužují životnost guma. Přípravek se jednoduše aplikuje na suchou gumu těsnění a rozetře se jemným hadříkem. Na ošetřeném povrchu vznikne tenká ochranná vrstva, která chrání před vlhkostí.

Kam s ním? It's easy!

Nabízejte řidičům Rubber stick Coyote nejlépe už na podzim, ale nikdy není pozdě. Svě trvalé místo by měl mít v zóně autokosmetiky. Rozhodně by ale neměl chybět v impulsní zóně produktů pro zimní období. Přesvědčte své zákazníky, aby předcházeli škodám na svém autě. Malá investice do



Rubber sticku jim totiž může ušetřit nemalé peníze!

Další produkty autochemie a autodoplňků nejen na zimní období najdete v našem e-shopu automax-group.com. Novinky Coyote sledujte na našem webu coyote.cz. It's easy!

■ PR Automax
FOTO: archiv



ROZMRAZOVAČ NA SKLA

It's Easy

Rozmrazovač skel 650ml

Coyote rozmrazovač skel odstraní rychle a jednoduše námrazu z oken i světlometů vašeho automobilu. Nastříkejte na zamrzlý povrch a snadno odstraňte škrabkou na led. Přípravek použijte preventivně i na světlomety a zámky. S Coyote vás mráz nepřekvapí.

Coyote.cz





OD VENTILKŮ PO VELKÉ KONTEJNERY

Již bezmála tři desetiletí působí společnost AutoMax Group na českém trhu. Vedle prodeje mycích technologií, výstavby mycích center a úklidové techniky má společnost také zaběhnutý velkoobchod s autochemií a automotive zbožím a zároveň je výhradním distributorem olejů a maziv Shell pro český a slovenský trh. Poslední tři roky má AutoMax centrální sklad pro tyto položky pronajatý v areálu společnosti Fiege v Lovosicích. Zajeli jsme se tam podívat.

Výhradní distributor světových značek

Společnost AutoMax, respektive její divize Autochemie a autodoplňků se zabývá především sortimentem v oblasti retailu čerpacích stanic, autoservisů a hobby marketů. Pro český trh je navíc výhradním distributorem celkem 13 světových značek. Mezi nejznámější patří například WD-40, STP, Ma-Fra, Armor All, Turtle Wax, Bottari, Varta, Phillips nebo vonné stromečky Wunder-Baum. AutoMax je zároveň výhradním distributorem olejů a maziv značky Shell. Jedinou vlastní privátní značkou je Coyote,

pod kterou AutoMax nabízí autokosmetiku, provozní kapaliny, maziva v aerosolovém balení a další příslušenství pro motoristy.

2000 položek na 8000 m²

V areálu společnosti Fiege v Lovosicích má AutoMax v nájmu skladový prostor o ploše více než 8000 m² a najdete zde řádově okolo 2000 položek. Sklad je koncipován jako průtokový. V zadní části probíhá příjem zboží, které se nejprve vyloží a zkontroluje a následně naskladní na regálové pozice. V případě potřeby se k nim navíc vytiskne český návod. Z regálových pozic se pak jed-



notlivé položky postupně vyskladňují a vychystávají.

Stejně jako skladové prostory patří i zaměstnanci společnosti Fiege a celoročně jich zde pro společnost AutoMax pracuje asi čtyřicet. Z větší části se jedná o rezidenty z Lovosic a okolí, z menší to jsou agenturní pracovníci z Ukrajiny a Polska. I když se zde manipuluje s velkými a těžkými předměty, nelze říci, že by se jednalo výhradně o mužskou práci. „Žen tu rozhodně nepracuje málo. Myslím, že je to tak půl na půl,“ říká Jan Jurák, provozní ředitel AutoMaxu v Lovosicích, který nám dělá při naší exkurzi průvodce.

Velkou část skladu tvoří hořlaviny, což znamená, že jsou zde zvýšená bezpečnostní opatření a nechybí ani automatický protipožární systém. Čidla a hasicí zařízení najdete na každém regálu, které jsou navíc propojeny armaturami pro distribuci hasicí tekutiny. „Ale za tři roky tu naštěstí k žádné takové události nedošlo,“ říká Jan Jurák. Přesto je třeba mít se neustále na pozoru, protože velkou část skladu, respektive prvních 18 řad tvoří výše zmíněné oleje a maziva Shell pro nejrůznější použití a v nejrůznějších baleních od tisícilitrových IBC kontejnerů, přes velké sudy až po malé lahvičky a spreje. „Je tu okolo 500 unikátních produktů značky Shell, které k nám přijíždí ze třech výrobních závodů Shellu v Evropě. Z Německa, Itálie a Francie,“ dodává Jan Jurák.



Pandemie provoz nenarušila

Samozřejmě se ptáme, jak se zde vyrovnávají s pandemií koronaviru. „Provoz bylo třeba upravit, zaměstnanci musí povinně nosit roušky a udržovat rozestupy, všude je k dispozici dezinfekce, snažíme se, aby se lidé nepotkávali při výměně směn,“ vysvětluje Jan Jurák a dodává, že tato opatření zřejmě

zafungovala, protože zde během loňského roku nedošlo k žádnému výraznějšímu šíření viru. „Byly zde nějaké individuální případy, ale provoz skladu to nijak nenarušilo.“ Problém nebyl ani se zahraničními agenturními pracovníky, protože lidí nebylo loni na jaře tolik potřeba s ohledem na pokles objednávek. „Loni na jaře jsme zaznamenali

určité ztráty, ale v létě se je naštěstí podařilo dohnat, takže celkový pokles počítáme na jednotky procent,“ dodává Jan Jurák.

Přes 300 zásilek denně

Denně se zde vychystá a vyskladní přibližně 300 až 360 zásilek, což představuje ➔

More than CAR WASH

CADIS, hvězda se zrodila

Christ
WASH SYSTEMS

Otto Christ Wash Systems s.r.o.
Koterovská 175 • 326 00 Plzeň
sales@christ-ag.com • www.christ-ag.com

➔ asi 70 tun zboží. Příchozí objednávky z centrály ve Stodůlkách se neřadí do klasické časové fronty, ale jsou zpracovávány dle svých expedičních priorit. Píker se sám zvedá s plošinou přímo k určenému skladovému místu, kde vyskládňuje na paletu danou výdejku. V současném systému WMS může zpracovávat i čtyři výdejky najednou. Pro tyto účely má k dispozici čtečku, kterou načítá expedované zboží, takže se stále ví, kolik je čeho k dispozici a kdy je potřeba určitou položku doplnit. Zatímco olejové zásilky jsou na zabalení a přepravu relativně jednoduché, drobné zboží se musí kombinovat. Každá položka má na své kartě váhu, křehkost i specifika balení. Pokud to jde, připraví ji píker do společné objednávky na expedici, kde se k ní vytiskne dodací list, popřípadě faktura, a zabalí do fólie pro expedici.

AutoMax využívá pro distribuci speciální společnost DB Schenker, která z Lovosic odváží jednotlivé zásilky v kontejnerech do svých distribučních dep v Rudné u Prahy a v Brně. „Využíváme pro dopravu kontejnery. Když je to zboží vychystané, průběžně se nakládá, a jakmile jsou kontejnery plné, přijede kamion, naloží je a odjede. Prázdné je pak samozřejmě zase vozí zpátky,“ vysvětluje Jan Jurák.

Špičkové služby pro pumpy

Odcházející zásilky se dělí na tři směry – Slovensko, Česko a Morava. Zatímco nakládka se řídí podle řídicího systému objednávek, konkrétní trasu si řeší dopravce

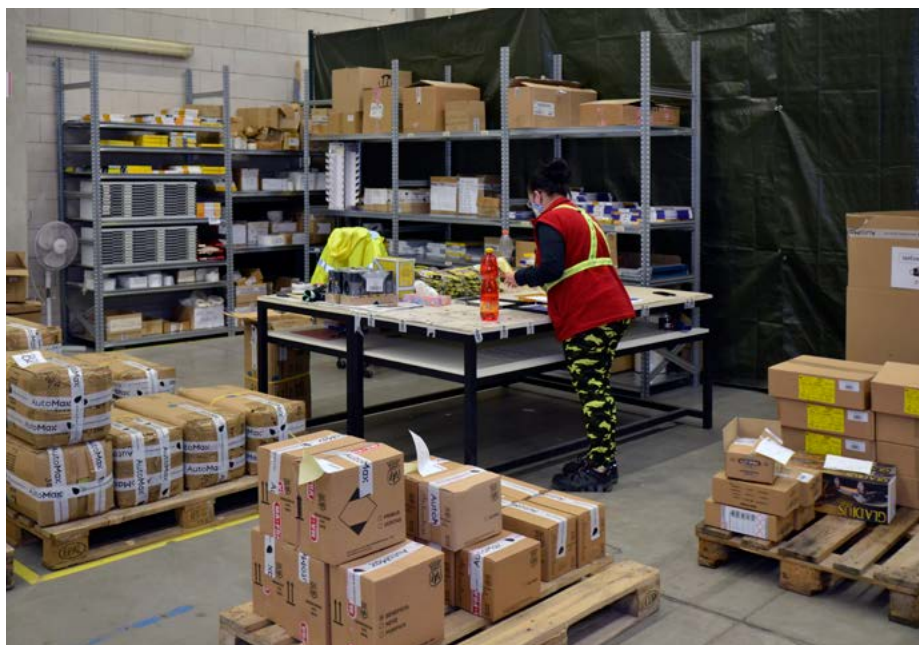


už sám. Největší nápor je do druhé hodiny odpoledne, kdy systém generuje stovky objednávek. Hotovo musí být do půl sedmé, protože když se to do té doby nestihne, dostane se zboží k zákazníkovi o den později. Proto je průběžný výkon skladu přenášán on-line a sledován, aby se včas mohla přijmout opatření, kdyby docházelo ke zpoždění. Pro tuto branži jsou rovněž běžné vratky sezonního zboží, což je oproti standardnímu příjmu těžší o to, že sklad musí vrácené a částečně rozbalené zboží roztřídit z nepůvodních obalů, zhodnotit jeho prodejnost a vyřadit či znovu naskladnit.

Na závěr se ptáme, jaká je chybovost systému, respektive kolik zde řeší reklama-

ci na nekompletní nebo špatně poskládané dodávky. Přestože celý proces zde řídí vespělý počítačový systém, na jeho konci je zase jenom člověk. „Chybovost je okolo tří procent, ale chtěli bychom se dostat v průběhu letošního roku na jedno až dvě procenta. Rozhodně máme ambici za všech okolností poskytovat špičkové služby. I my můžeme výrazně přispět k úspěchu společnosti AutoMax na trhu. A větší tržby se okamžitě promítají i do zvýšení našich výnosů,“ dodává Jan Jurák.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



MRÁZ PROVĚŘÍ KVALITU TECHNOLOGIE

Na jednu stranu romantika jiskřivého bílého sněhu při jízdě pohádkovou zimní krajinou, na druhou černá mazlavá a mastná špína a krystalující sůl, která tak ráda nahlodává kovové díly automobilů i mycích technologií. Jak se postarat o důstojný vzhled automobilu v nejchladnějším období v roce? Jaké problémy jsou spojené s mytím automobilu v zimě? Vyplatí se v zimě na mytí automobilu šetřit?



Spousta podobných otázek napadne většinu řidičů, kteří musí vyrážet do zimní sloty, kdy se jejich ocelový společník obaluje všudypřítomnou špínou, stěrače ji rozmazávají po čelním skle a nemrzoucí kapalina v nádržce pro ostříkovače pomalu dochází. Automobil tak dostává s každým dalším kilometrem standardní zimní uniformu v podobě hnědo-šedého matného povrchu karoserie... Když pak v jednom z mála zimních dní vyleze na modré obloze zářivé

slunce, mráz vysuší chodníky i ulice, nejednoho řidiče napadne zbavit zaschlé špíny a soli také automobil. Jenže kam s ním, když venku mrzne, až praští? Zajet do portálové myčky a koupit ten nejlevnější program (...vždyť se to za chvíli zase zašpiní...), nebo se objednat na ruční mytí, které bývá součástí mnoha podzemních garážových stání ve větších nákupních centrech, a třeba si nechat automobil ještě ručně navoskovat? Anebo částečně přiložit ruce k dílu a vyrazit do

mycích boxů, které okolo nás rostou jako houby po dešti? Zdá se, že možnost je spousta a žádná není určitě horší než nechat špínu působit na automobil dál. Mnoho řidičů tvrdí, že se automobil hned po vyjetí z mycího zařízení zašpiní a že je to zbytečná námaha i vyhozené peníze. Jenže důvodů, proč pravidelně navštěvovat nějaké mycí zařízení, se najde hned několik.

V zimě třikrát měsíčně

Pokud se zeptáte odborníků na mytí automobilů v zimě, dostane se vám jednoznačné odpovědi. Automobil by měl nějakou myčku v zimě navštívit minimálně dvakrát až třikrát měsíčně. Někteří tvrdí, že umývat by se měl výhradně ručně, protože zde vám automobil nejlépe vysuší, takže nehrozí žádná zamrzání zámek, dveří nebo stěračů. Zatímco když vyjedete z temperovaného mycího boxu, ale i z portálu, vždy vám nějaká voda na karoserii zůstane a v teplotách okolo -5°C okamžitě zmrzne.

Jenže každá myčka má svá pro a proti. Když se zeptáte někoho, kdo provozuje portálovou nebo tunelovou myčku, bude tvrdit něco jiného. Při ručním mytí se prý může stát, že nestandardně tlačíte na karoserii a na některých místech ochrannou vrstvu z vosku nešetrně rozryjete, zatímco kartáče mají jednotný směr mytí, jednotný přítlak a také se překrývají, takže pokryjí všechna místa na autě jak při mytí, tak při voskování.

To vám však majitelé center ručního mytí rychle vyvrátí. Vosk zde totiž nanáší speciální stříkací pistolí, takže automobil se pokryje celý, aniž na něj kdokoliv čímkoliv sáhl. A naopak tvr-



LAMELA© - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

dí, že kartáče lak na karoserii ničí, zvláště když jsou navoskovány z předchozího mytí.

Voskování automobilu v centrech ručního mytí je opravdu velká alchymie, kvalita navoskování se z velké části odvíjí od ceny služby. Základní vosk, který se nanáší pistolí, vydrží zhruba dvě nebo tři mytí. Ale můžete si objednat voskování obzvláště tvrdými vosky, které se nanášejí houbou a vydrží chránit lak karoserie až měsíc. V případě této služby však řidič musí počítat s tím, že v mycím centru nechá i několik tisíc korun.

Obecně platí, že v zimě se nemyje auto, aby bylo čisté, ale aby bylo lépe chráněné. A k tomu je potřeba ho při každé takové operaci řádně navoskovat.

Dostat sůl ze spodku vozidla

Dalším důležitým kritériem, proč umývat automobil v zimě, je nutnost dostat sůl a další abrazivní materiály z podvozku a podběhů. Dnešní automobily jsou sice proti těmto škodlivým látkám chráněny mnohem lépe než v minulosti, přesto je určitá péče v rámci prodloužení životnosti automobilu velice důležitá. Mytí spodku vozidla je v zimě opravdu důležité, neboť se tím automobil odsolí. Proto motoristé v zimním

období častěji hledají mycí centra, kde spodní mytí mají. A proto se vyplatí navštívit spíše portálovou myčku, kde bývá mytí podvozku častějším doplňkem celkové nabídky mytí než u mycích boxů. Pokud majitel mycího boxu investoval do této technologie, vybavil jí většinou pouze jeden box. Na druhou stranu se můžete trochu sehnout a vysokotlakou pistolí podběhy a spodní části nárazníků a prahů vystříkat standardní pistolí.

V mrazu jen do temperovaných myček

A jak je to při opravdu velkých mrazech? Občas lze narazit na „provozovnu“, kde na to opravdu moc nedbají a kde vám namrzlé konečky kartáčů vytváří v karoserii ošklivé mikroškrábance. Řidiči si toho často nevšimnou, protože v klidu a s důvěrou sedí uvnitř automobilu. Odborníci ale svorně tvrdí, že když si motoristé vyberou vytápěnou mycí linku, neměl by to být problém a do kartáčové myčky je možné vjet i v mrazu s důvěrou. Jen je třeba sledovat podrobněji stav dveří, vnitřní teplotu, kartáče, zapínání a vypínání sahar. Provozovatelé by ostatně měli myčku na zimu připravit například impregnační gumových součástek, což zaručí její funkčnost

v třesnutých mrazech. Pokud chcete mít jistotu, že vám kartáče nepoškrábou lak, můžete využít samoobslužné boxy s vysokotlakým bezkontaktním mytím, které však mohou být v opravdu třesnutých mrazech zavřené, nebo navštívit bezkontaktní portálovou myčku. Takových ovšem u nás není mnoho.

Obsluha u čerpací stanice nebo v mycím centru by v zimě měla umět zájemcům o mytí správně poradit při volbě programů. Nejde jen o to prodat za všech okolností co nejdražší mytí. Pokud by zákazník učinil při mytí jakoukoliv negativní zkušenost, v lepším případě se těžko na daném místě se svým vozem objeví podruhé. V horším případě, kdy dokonce dojde k poškození laku vozidla, nastává pro obě strany nepříjemný okamžik řešení reklamace. Ostatně je třeba mít i na paměti, že zákazníci si často neuvedomí, že za silného mrazu je riskantní do temperované myčky vjíždět s promrzlým vozidlem. U negaržovaných aut se proto doporučuje před mytím vytemperovat interiér vozu a s ním i okna. Tepelný šok při dopadu ohřáté vody na zmrzlý povrch vozidla může způsobit praskání plastových dílů karoserie, ale i fatální poškození (nejčastěji) čelního skla.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

SAMOBSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH
PŘEDSTAV



VŠECHNO SOUVISÍ SE VŠÍM



Pandemii zatím nejhůře odnášejí malé řetězce a solitérní čerpací stanice. Z jednoduchého důvodu: jejich finanční rezervy se rychle tenčí, a i když po celé krizové období mají otevřeno, rapidně ubývá zákazníků jak v jejich shopech, tak u tankovacích stánků. Nebývají na nejlepších, frekventovaných místech, a pokud dosud měly výhodu a příjem z turisticky zajímavé polohy, letního, či zimního sportování, pohybu aut v příhraničí, přišly o ni známými restrikcemi i výrazným šetřením kupujících. Výtoče i tržby letí drasticky dolů a mnozí z provozovatelů uvažují o ukončení činnosti. Málokdo ale hází flintu do žita a většina pumpařů hledá východiska.

Vývoj naší branže v malém provedení

Před třemi desítkami let začínala privatizace a výstavba nových čerpacích stanic od prvobytně kapitalistických, nikým regulovaných pokusů až po současné totální globalizační trendy. Zažili jsme vzestupy a pády rychlokvašených podnikatelů, kteří tu cítili rychlé výděly. Časem však uspěli spíše rodinné živnosti, které ctily poctivý přístup k podni-

kání i zákazníkům. Ostatně i počet velkých vlastníků na malém českém trhu se pročistil ještě dávno před pandemií. Jen si vzpomeňte, značky jako Aral, Agip, BP, Jet, Esso, Lukoil, Pap Oil, Total. Buď z Česka odešly samy, nebo je pohltili jiní hráči. Mnozí z těch malých budou rádi, když se jim podaří dostat pod křídla velkého řetězce. Další přežijí jen díky mimořádnému úsilí. A ostatním, přes veškeré snahy, nezbyde než pumpu zavřít. To v podstatě odpovídá dvěma současným civilizačním

modelům a střetům: V prvním je důraz kladen na jednotu a stejnorodost, druhý zdůrazňuje multiplicitu a různorodost.

Jak z toho ven?

Přes obrovské globalizační a korporátní tlaky tu bude nadále prostor pro marginální provoz malých čerpacích stanic, pokud se dál dokážou přizpůsobovat okolnostem. Mimo jiné naučit se žít s koronavirem. Jeho ší- ➔

•• FORZA EROICA SICILIANA ••

Isem Targa Florio. Isem osvěžující
šťáva sluncem a energií nabitých
sicilských citrusů. Isem nadšení
a odhodlání těch, kteří se stali
legendami jedinečného závodu.



LIMONÁDA ZE SICILSKÝCH CITRUSŮ

Síla hrdinské Sicílie

➔ ření zatím nahrává jak lidská nekázeň, strach, tak blbost či snad i záměr. Jestliže se často protichůdné restriktce a centralistické snahy nezastaví, kolaps celé řady hospodářských odvětví, zejména služeb, obchodu a cestování, položí i obory, které dosud dýchají. Totální omezení pohybu lidí a zboží zastaví samozřejmě i život na čerpacích stanicích. Přestalo by mít smysl svému podnikání obětovat maximum času a sil. Můžeme jen doufat, že se celá naše společnost poučí a že se ze současného (i budoucího) svrabu vyhrabeme.

Menším podnikatelům, a tedy i majitelům malých čerpacích stanic stojí možná za to popřemýšlet bez předsudků nad obchodními úspěchy pilných Vietnamců. Kdysi trhovci, rozkládající den co den své stánky, jsou dnes majiteli a provozovateli širokého sortimentu spotřebního a potravinářského zboží ve vlastních kamenných prodejnách. Chci poukázat na jejich píli, pracovitost, sounáležitost, obchodního ducha. Vytvořeným kapitálem dnes válcují Jednoty/Coopy, obsazují rušené pošty, komunální provozovny, prodělečné krámky i bývalá nákupní centra. Dokážou prostě najít skulinu a prostor k úspěšnému podnikání a mají to tu jednodušší než doma, v brutálně globalizované jihovýchodní Asii. V téměř stamilionovém Vietnamu najdete v Hanoji či Saigonu obří, nejmodernější bezobslužné čerpací automaty třeba se stovkou výdejních pistolí. Ale také pravý opak na venkově. Tankuje se rovnou z barelu ruční pumpou do PET



lahví pro všudypřítomné skútry – i to jsou čerpací stanice.

Ohlédněme se raději za bližšími podnikatelskými příklady z menších evropských zemí, jako je například Irská republika. Jejich místní čerpací stanice jsou výrazně dál od sebe. Nejčastěji s franšizami, například od společností Total a ten v intenzivním propojení s maloobchodem Spar. O desítku kilometrů třeba s Tesco, Circle K, opět se solidním výběrem potravinářského zboží a zbožím denní potřeby v rozsahu malé samošky. Obdobné koncepty mají Esso, Shell, Texaco, a domácí Apollo, Top, Emo. V takovém centru dění kolem

pumpy se samoobsluhou, paralelně podnikají další firmy, často v propojení spřízněných rodin. Nejčastěji jde o specializované prodejny s železářstvím, domácími potřebami, barvami a laky, DIY a dalšími službami, jako jsou bistra, restaurace, ubytovací služby, autoservisy, myčky, půjčovny a prodej nových i ojetých aut, ale i traktorů se zemědělským nářadím až po půjčovny elektrických koloběžek pro turisty. To dosud bezchybně funguje/fungovalo desítky let revolucemi nepřerušeno vývoje. Diversifikace a pestrost podnikání jim jistě i nyní pomůže lépe přestát pandemií. Příklady podobných aktivit ze sousedních zemí je také bezpočet. Malé čerpačky tam žijí z násobně vyšších podílů nejrůznějších služeb a servisu. Protože je jich ale výrazně méně než u nás, jejich výtoče jsou oproti Česku často dvojnásobné.

Právě od malých a střední podnikatelů pochází hospodářský růst společnosti. Platí to samozřejmě i u nás. Vše je o vůli, motivaci k podnikání, zodpovědnosti a aktivnímu vztahu k obchodu. Jde o vlastnosti, které byly bohužel v mnoha případech generačně vykořeny. Objevit prodávace s aktivním přístupem k zákazníkům a hrdostí na svou profesi je něco jako fata morgana. Sice se vzpomíná na Baťu, ale jeho podobně úspěšní současníci žijí raději skrytě a v anonymitě. Naopak „nárokovost“ na dávky, podpory, náhrady je u nás pojem frekventovanější než v minulém režimu.

Co je malé, to je hezké

Malá česká benzínka na okraji a někdy i na náměstích českých a moravských městeček a průjezdných vesnic patří k tváří a koloritu



naší země, protože je součástí jejího industriálního vývoje. Samozřejmě jsou vidět i architektonické hrůzy, vyvedené v křiklavých a neharmonických barvách. Tam je ovšem podnikatel sám proti sobě, protože zákazníky víc odpuzuje, než přitahuje. Naštěstí těch vkusných a dobře zakomponovaných malých čerpaček je velká většina a další přibývají.

Nová výstavba nebo totální přestavba stávající čerpací stanice byla a stále je neuvěřitelným martyriem. Sehnat povolení a razítka je pro investora nadlidským úkolem. I tady existují stavební a projekční firmy, které dokázaly velkou část starostí převzít. Kupříkladu systém „ministavebnic“ čerpacích stanic (Baest a.s.) se uplatnil jako moderní technologické řešení založené na umístění skladovací nádrže paliva s technologickou šachtou přímo pod výdejními stojany. To vše chytře za minimálního záboru pozemku, při zkrácení doby výstavby a snížení investičních nákladů. Je jasné, že malé čerpací stanice jsou z architektonického hlediska většinou jednoduché, často unifikované do „krabicovitého“ tvaru. To v konečném důsledku nemusí vadit. Finální úpravou i zušlechtněním okolí lze úspěšně vytvořit podmínky, které lákají řidiče k návštěvě.

Většina malých čerpaček patří do rodinného podnikání. Manžel, manželka a jeden zaměstnanec, popřípadě děti. Problém je v tom, že málokdo z mladších rodinných příslušníků vidí svou budoucnost na malé vesnické pumpě. Jenže i tady pandemie plány mění a každé pracovní místo má dnes svou cenu. Generační předání štafety už není takovým problémem jako před rokem. Pracovních míst ubývá, a tak jsou tradiční „dvanáctky“ na pumpě pro jednočlenné osádky příležitostí a východiskem pro nastupující generaci.

Automaty v popředí

Vedle rutinní starosti o techniku a technologii vlastní čerpačky zbývá dost času na přemýšlení, jak dál. Ke standardní nabídce klasických paliv určitě patří stojan s LPG/CNG. Obě plynová média mají společného jmenovatele v nízkých nákladech na provoz vozidel, která pohánějí. Toho je docíleno zvýhodněnou sazbou spotřební daně a stát ji zatím zachová i do budoucna. S plynovým pohonem lze jezdit přibližně za korunu na kilometr, a to může na menší pumpu přilákat hodně zákazníků. Stále více řidičů hledá úspory a auta na plyn jezdí za polovic. Proč jim tedy nevyhovět?

Budoucnost se obecně točí kolem automatů. Jsou-li nastřádány nějaké volné peníze, nebo když nechybí odvaha jít do úvěru (které jsou teď levné), pak se na frekventovanějších místech vyplatí investovat do tankovacího automatu. Například tankovací automaty Card-Manager pokrývají veškeré provozní varianty čerpacích stanic s přihlédnutím k jejich velikosti, frekvenci návštěvnosti, způsobu provozu a poskytovaným službám. Kompletní produktové řady tankovacích automatů jsou i od dalších dodavatelů flexibilní a umožňují všechny typy plateb, včetně stále méně užívané hotovosti.

Svoji opodstatněnost a oblíbenost prokazují i další automaty a poloautomaty jak v exteriéru čerpací stanice (myčky, vysavače, plničky ostříkovačů atd.), tak v interiéru (dezinfekční stojany, kávové automaty). Od vstupních dveří vedou kroky zákazníků od automatizovaných informačních systémů a funkcí moderních pokladen, automatů na kávu, nápoje, bagety a další požitaviny až k automatickým a bezdotykovým bateriím či splachování na toaletách.

V místech, kde je v současnosti i na pumpách provoz omezen na výdejní okénko, jsou automaty nenahraditelné. Uvolňují ruce obsluze k dalším službám. Zbude tak čas na přípravu občerstvení, ☺

MODERNÍ KÁVOVÝ KOUTEK



Jednoduše, rychle,
bez starostí

- 3 různé velikosti koutků
- Kompletní sortiment
- Poradenství a servis kávovaru
- Platební systémy

Tchibo
COFFEE
SERVICE
COFFEE SYSTEMS FOR
PROFESSIONALS

VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TCHIBO2GO.CZ



➔ ale i na zavedení dalších služeb. Po vzoru čerpacích stanic EuroOil, kde lze podat či vyzvednout zásilku České pošty a PPL, se tato služba začíná objevovat i na dalších menších čerpačkách. Své pobočky na výběr zboží z e-shopů zde často zřizuje také Zásilkovna a přímo někteří provozovatelé velkých e-shopů, například Alza.

Důležitý je však synergický efekt, kdy při výběru zásilky zákazník současně natankuje nebo něco nakoupí. Často jde o obce a městečka, která původní obyvatelé opouštějí, kam autobus zajede dvakrát za den, kde chybí obchod, zavřená je i hospoda a pošta zrušená. Zůstávají důchodci, ale přibývají chalupáři, kteří zde i přes týden pracují na home office. A jediné, co zůstává, je čerpací stanice. Není divu, že má pro místní občany větší cenu než jen jako zdroj pohonných hmot.

Bývá zde příjemnější a uvolněnější atmosféra, nabízí bezplatné wi-fi připojení, toalety, terminály Sazky, popřípadě je možné zaplatit i složenky. A v klidných dobách vše umocní občerstvení, zejména dobrá káva.



Na některých – frekventovanějších – místech je možné instalovat i bankomaty po vzoru Drive bankomatů Benziny. Jinde rozšířili službu Cash back, kdy u pokladen čerpací stani-

ce lze vybrat peníze jako z bankomatu. Řada malých čerpacích stanic má vlastní věrnostní karty pro zákazníky z okolí, na které poskytuje slevu na čerpání paliv nebo na myčku. Není divu, že z těchto drsnějších podmínek pocházejí velmi často i nejlepší franšizanti, kteří dnes provozují výrazně větší pumpy velkých řetězců.

Co je teď a co bude zítra?

Celou situaci pozorují z malých čerpacích stanic v Srní, jediné na území Šumavského národního parku. Také tady chybí zákazníci. Přitom tu jsou letos už od Vánoc nejlepší sněhové podmínky za poslední desetiletí. Všechny hospody zavřené, žádné ubytování, žádný servis. Sousední parkoviště je přitom o víkendech a pololetních prázdninách plné aut a obytných vozů. Lidé přijíždějí vyvětrat plíce alespoň na den a uvítali by teplé občerstvení, ale také další služby. Od toalet až třeba po půjčovnu s běžkami, saněmi či boby. Jenže není nikde nic.

Místní jsou do jednoho zalezlí v hrůze, že jim sportovně založení návštěvníci přitáhnou virus. Stačí vidět nepořádek kolem kontejnerů, pohozené odpadky okolo stezek a „očuřaný“ kraj lesa. Sousední Modrava má navíc podle médií nejvyšší počet nakažených v západočeském kraji. Jenže celé je to postavené na hlavu, protože sušická a klatovská nákupní centra praskají ve švech. A tam je vše v pořádku, zatímco největším nebezpečím jsou lidé na čerstvém vzduchu a zakázaní malí živnostníci se svými specializovanými obchůdky a službami, kam i za normálních okolností nepřijde více než třicet lidí za celý



den a jejich počet se dá dobře regulovat stejně jako fronty u vleků.

Doba, kdy lidé drženi hlavně strachem z neznámého viru byli ochotni bez výhrad poslechnout všechna opatření, je pryč. Zahubí nás covid, nebo hibernace hospodářství s celou řadou protichůdných rozhodnutí vlády? Pocit, že vedení států nehraje se svými občany férovou hru, je cítit na každém kroku. A nejvíce to pociťují ti, kteří se vždy snažili o maximální nezávislost na státním aparátu. Je to snad o blížících se volbách nebo se místní zástupci lidu bojí ještě vyšší vrchnosti v Bruselu? Tam by najednou měli rozhodovat o něčem podstatnějším než o pomazánkovém másle, uchošťourech, popřípadě nereálných ekologických ambicích. Největší očekávací akce v dějinách lidstva ukazuje v plné nahotě nefunkční úřednický aparát, který nedokáže včas domluvit a zajistit co největší počet dávek pro občany sedmadvaceti členských států. Změní se něco samo? Uvidíme, všichni lidé nejsou ovce a určitě se ozvou.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč



NATANKUJTE A VYHRAJTE

VOLKSWAGEN ARTEON SHOOTING BRAKE*

PETROL
PARTNER

OMV
MAXX Motion
Performance Fuels



NAVÍC 20x PALIVO NA ROK ZDARMA
A VÍCE NEŽ 600 DALŠÍCH CEN

Soutěž o Volkswagen Arteon Shooting Brake i s palivem na rok zdarma.

* Podmínkou zapojení do soutěže je natankování minimálně 25 l prémiového paliva MaxxMotion nebo 35 l běžného paliva. Soutěž trvá do 28.2.2021. Podrobné Pravidla a podmínky naleznete na www.omv.cz.

Energie pro lepší život.



Perfettissima Tááák

Umění dokonalé pizzy!

Pizza je fenomén. Asi se najde jen málokdo, kdo by někdy neochutnal pizzu. Našla si cestu do našich srdcí, do našeho jídelníčku a také do našich kuchyní. Rádi si na ni pochutnají děti i dospělí – zažene hlad jako rychlovka na ulici nebo na benzinové pumpě, jindy si ji objednáme do práce k obědu nebo si na ni rádi dojdeme večer do restaurace s rodinou či přáteli. Zkrátka, pizza je fenomén, který dobyl celý svět.



S tenkým křupavým
a nadýchaným
těstem

Tenké, velmi dlouho fermentové těsto s lahodným křupavým okrajem, předpečená na kameni a se šfavnatou náplní – to je pizza Perfettissima! S pizzou Perfettissima nenabízíme našim zákazníkům pouze unikátní produkt, ale ucelené řešení a moderní koncept jídla. Naši pizzu s nabídkou pěti lahodných druhů lze velmi rychle připravit a hostům nabízí dokonalý autentický chuťový zážitek z pizzy – jako v Itálii.

„Nejvzácnějším uměním je dokonale realizovat jednoduché věci. Pizza je umění, které spočívá zejména v jednoduchosti a také v soustředění se na vybrané přísady. Pizza Perfettissima je výsledkem našeho dlouholetého vývoje. Naše filozofie pizzy je přitom prostá a zároveň náročná: dokonalost je, když spolu vybrané přísady perfektně ladí. V kamenné peci pečené tenké těsto s křupavým okrajem tvoří báječný kontrast k pořádně šfavnaté obloze. Stejně jako v umění není u pizzy Perfettissima žádná pizza stejná – jen chuť je vždy nesrovnatelně výborná“, říká Rudolf Krojídlo – Business Development Specialista.



Perfettissima

PIZZA

PETROL
PARTNER

Umění dokonalé pizzy

- ✓ 29 cm průměr
- ✓ nerovnoměrný, kulatý tvar
- ✓ dlouho fermentované těsto
- ✓ křupavý okraj
- ✓ předpečená v kamenné peci
- ✓ hotová za < 7 minut

Salami Piccante Calabrese

S pikantním salámem calabrese a papričkami.
6 x 405 g



Quattro Formaggi

S vynikající kombinací čtyř druhů sýra.
6 x 380 g



Šunková

Se šťavnatou vařenou šunkou a aromatickými bylinkami.
6 x 380 g



Salami

S chutným salámem.
6 x 375 g



Margherita

S kořeněnou rajčatovou omáčkou a sýrem mozzarella.
6 x 365 g



Možnost zajištění pece s kamenným dnem za zvýhodněných podmínek.

Pro více informací kontaktujte pana Václava Cimpu,
E-mail: vaclav.cimpa@bidfood.cz nebo volejte 737 219 308.

Navštivte naše webové stránky www.pizza-perfettissima.cz





Po delší době bychom vám chtěli opět poradit s tím, jak zařídit shop čerpací stanice tak, aby nabízel tu správnou atmosféru, dostatečně přehledný a maximálně kompletní sortiment v umírněné rozmanitosti. Zákazník vždycky nakupuje zboží z více kategorií. Některé kategorie jsou ziskovější, jiné méně, některé se prodávají rychle, jiné pomaleji. Cílem je umožnit zákazníkovi snazší a lepší výběr, což vede ve výsledku k prosperitě čerpací stanice.

Prostor, kudy prochází zákazník k pokladně, se nazývá impulzní zóna. Vymezují ji regály, na nichž by se mělo nabízet zboží, které většina zákazníků neplánuje koupit předem. Aby je „cvrnklo do nosu“, musí být především na očích. Mohou to být cukrovinky i nápoje, ale může to být i automotive sortiment, zvláště ten sezonní. O nákupu takového zboží se rozhodne během chvilky – impulsu – v hlavě zákazníka, a tak by na těchto produktech měla být i pobídková cena řádově nižší v porovnání s očekávanou útratou za pohonné hmoty.

Na čerpacích stanicích lze i dnes najít v tomto ohledu celou řadu chyb oproti tomu, co říkají současné trendy tzv. Cate-

gory managementu. Často nejsou efektivně rozmístěny impulzní kategorie zboží, na mnoha provozovnách je také možné najít nelogické uspořádání v jednotlivých regálech, které většinou není v souladu se zákaznickým vnímáním jednotlivých kategorií, a spíše než by lákalo, mate. Podobně matoucí je třeba také špatné označení zboží cenovkami, které často najdete i u výrobků v akci.

Podchytit podvědomí zákazníka

Jakmile zákazník vstoupí do prostoru prodejny čerpací stanice, většinou podvědomě dostane chuť si něco koupit. Na tuhle „chuť“

musí umět reagovat nejen obsluha, ale měla by ji „nastartovat“ i správná atmosféra. Interiér zázemí čerpací stanice by zároveň měl být uspořádán tak, aby umožňoval pohodlný pohyb zákazníka, zároveň ho však na předem připravené cestě prodejnou lákal na tzv. impulzní zboží.

Zatímco dříve se sázelo na to, že k úspěchu vede co nejkomplicovanější labyrint přeplněných regálů, dnes je preferován opačný trend. Původně bylo cílem doslova protáhnout nakupujícího kolem veškeré nabídky shopu bez ohledu na to, zda spěchá a zda má, či nemá chuť na nějaký neplánovaný nákup. Nakupující se však kvůli tomu podvědomě snažil naopak co nejrychleji dosáhnout odbavení u pokladny. Úzké uličky okolo regálů se totiž rychle zaplnily dalšími zákazníky, a všichni tak přišli o svůj komfortní prostor, který jim dává podněty cítit se v tu chvíli na daném místě příjemně. V takovém rozpoložení zákazník určitě nebude reagovat impulzivně kladně na nabídku nějakého akčního zboží. Proto je dnes cesta k pokladnám volná, ale měla by být přiměřeně lemována regály s akčním zbožím, které rozšiřují tzv. impulzní zónu omezenou dříve pouze na nejbližší prostor pokladny.

Kde všude jsou impulzní zóny

Impulsní zboží – například čokolády a sušenky – je důležité umístit tam, kde se nakupující pohybují nejvíce. Důležité je, aby bylo takové zboží viditelné, když zákazník jde směrem k pokladně. V obráceném směru je to totiž daleko méně efektivní. Opačný směr platí u sociálního zařízení. Zde je naopak důležité vystavit impulsní zboží tak, aby bylo viditelné hlavně cestou z WC. Třetím místem častého pohybu zákazníků je kávový koutek nebo pult teplého občerstvení, který je umístěn mimo pokladny. I zde je dobré nabídnout impulsní zboží tak, aby upoutalo, ale zároveň nepřebilo charakter takového místa.

Často na čerpacích stanicích můžeme vidět, že impulsní zboží bývá mimo hlavní „trasy“, což samozřejmě neprospívá jeho prodeji. Doporučuje se proto zmapovat si tok nakupujících daného místa, což může vyvést k výsledku přínést zvýšení obrátu celého shopu.

Nepřehledný regál a chybějící cena

Nakupující většinou stráví před regálem čas v řádech sekund. Proto je důležité, aby se



v uspořádání regálu rychle zorientoval. Nejčastější chybou na provozovnách je míchání různých kategorií nebo skupin výrobků mezi sebou. Někdy dokonce nejsou na regálu pohromadě ani jednotlivé příchutě stejných výrobků. Na mnoha prodejnách čerpacích stanic navíc vedle sebe najdete jak rychloobrátkové zboží impulzního charakteru, tak dražší položky, jejichž nákup bývá většinou plánovaný. Takové prolínání kategorií a umístění nevhodného zboží právě v impulzní zóně vidíme dokonce u celé řady shopů nově zrekonstruovaných čerpacích stanic.

Při tvorbě optimálního uspořádání každé

kategorie je pak důležité pochopit její rozčlenění tak, jak ho vnímají zákazníci. Například sušenky a oplatky rozdělujeme na rodinné (rodinná balení nad 100 g), pro jednoho (malé balení do 100 g, často okamžitá spotřeba), zdravé a dětské. Další členění je pak podle značek. Mimochodem, všeobecně je nákup sušenek přibližně ze 60 procent plánován dopředu podobně jako nákup pohonných hmot, cigaret a kávy.

Vedle pořízení krásného a funkčního nábytku a jeho chytrého rozmístění je proto pro obchodní úspěch velmi důležité také patřičně vzdělat obsluhu čerpacích stanic. To lze jak pozitivním vedením, tak prostřednictvím cíleného školení, kde se obsluha naučí sama takové chyby rozpoznávat a následně dokáže při zaplňování regálů postupovat správně.

Velmi častou chybou na regálech čerpacích stanic je špatné označení cenovek u jednotlivých výrobků. Z průzkumů chování zákazníka je známo, že pokud nevidí cenu výrobku, většinou ho to odradí od nákupu. Toto samozřejmě platí tím víc u akčních produktů, kde právě špatné označení ceny eliminuje účel takové akce.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

792 460 792 www.cfft.cz 792 460 792

PETROL
PARTNER

CFFT
Care For Fuel Technology



**Servis
Prodej
Výstavba
Poradenství
Kalibrace nádrží**

NEJEN ZRUŠENÍ SUPERHRUBÉ MZDY

Pro rok 2021 připravilo Ministerstvo financí prostřednictvím daňového balíčku spoustu změn, například zrušení superhrubé mzdy, zavedení stravenkového paušálu a dalších novinek, které budou mít vliv na rozhodování provozovatelů čerpacích stanic. Co všechno se od roku 2021 změní?

Ručení za závazky

Co se týče ručení za závazky, vše zůstává při starém. Společníci s. r. o. ručí svým soukromým majetkem jen do výše svých nesplacených vkladů. To znamená, že pokud jsou všechny vklady společníků splaceny, ručí společnost za dluhy jen do výše svého základního kapitálu. Minimální zákonná výše základního kapitálu činí dnes pouhou 1 Kč, a tak podstata omezeného ručení společnosti bývá často už jen symbolická. Na druhou stranu, podnikající fyzické osoby ručí za své závazky neomezeně celým svým majetkem. V případě zadlužení tak živnostník není chráněn omezeným ručením a jeho odpovědnost vůči věřitelům je absolutní. Věřitelé se mohou domáhat uspokojení na veškerém jeho majetku.

Odvodové zatížení příjmů v roce 2019

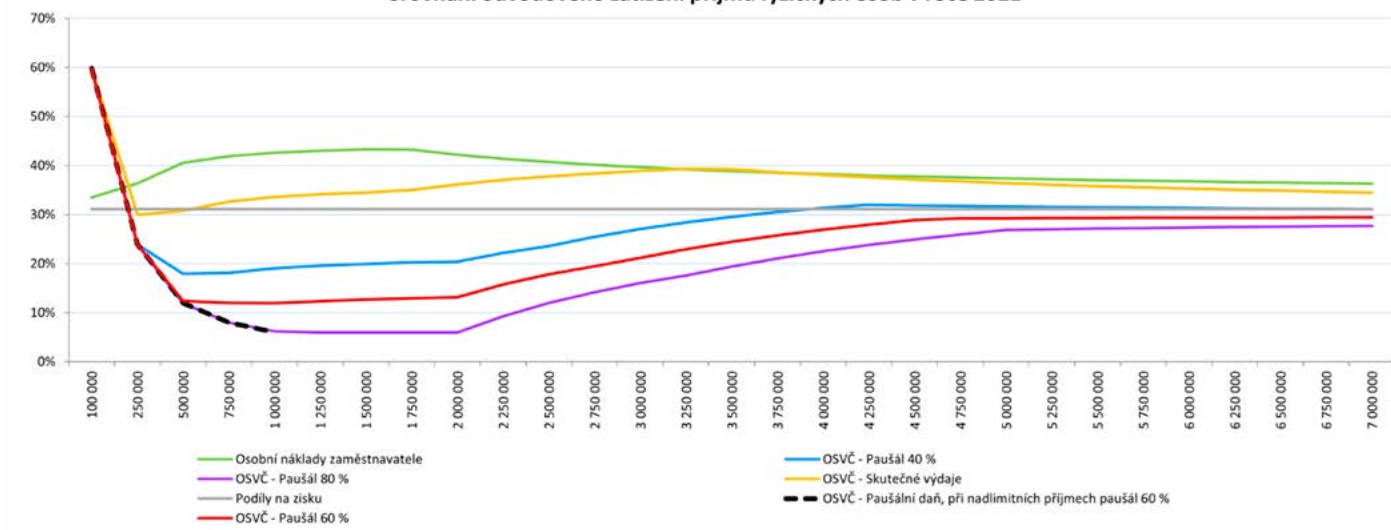
Graf znázorňuje výši daňové a odvodové zá-

těže u sedmi typů příjmů: zaměstnanci, dále OSVČ nevyužívající výdajové paušály, OSVČ využívající paušál 80 %, 60 % nebo 40 % z výdajů, OSVČ využívající paušální daň a příjemci podílů na rozdělovaném zisku (dividend). Grafy zahrnují veškeré daně a odvody bez ohledu na to, jestli je vynaložil přímo poplatník, zaměstnanec, nebo jeho zaměstnavatel. Vodorovná osa znázorňuje výši ročního příjmu nebo zisku v Kč, svislá osa pak procentuální míru daňové a odvodové zátěže. Ale pozor, grafy pracují se zjednodušením spočívajícím v předpokladu, že u „paušalistů“ neexistují významnější výdaje. To ovšem nikdy není případ majitele nebo nájemce čerpací stanice. Pokud provozovatel čerpací stanice podniká jako fyzická osoba, paušální výdaje pro něj nebudou výhodné, protože platí vysoké výdaje za zboží, nájemné a mzdy.

Nájemců a majitelů čerpacích stanic, kteří podnikají jako fyzické osoby, se v grafu týká žlutá linka, která ukazuje průběh daňového

a odvodového zatížení zisku. Vidíme, že takový provozovatel čerpací stanice je na tom lépe, než kdyby byl zaměstnancem, ale hůře, než kdyby si vybíral podíly na rozdělovaném zisku například ze s. r. o. Když sečteme pojistné placené zaměstnavatelem a veškeré daně a odvody, které platí zaměstnanec, zjistíme, že se daňovými novelami toto odvodové zatížení snížilo. Zatímco v minulých letech činilo téměř 50 %, v roce 2021 díky přijatým legislativním změnám, například zrušené superhrubé mzdě, činí přibližně 45 %. I to je ovšem velmi citelná odvodová zátěž, záleží ovšem i na tom, o jak vysoké částky se jedná. Daňové a odvodové zatížení vyplácených mezd je graficky znázorněno zelenou čarou. Stát a povinný pojistný systém si nárokují významný podíl z našich příjmů (nebo zisků). Z grafu vyplývá, že pokud provozovatel čerpací stanice generuje vyšší zisky, vyplatí by se mu založit s. r. o. Provozovatel tak získává možnost optimalizovat míru svého zdanění, a navíc je chráněn před rizikem úpadku.

Srovnání odvodového zatížení příjmů fyzických osob v roce 2021



Zrušení superhrubé mzdy

Zrušení superhrubé mzdy a zvýšení daňové slevy na poplatníka a limitu pro daňový bonus na děti zapříčinil nárůst čisté mzdy zaměstnanců od ledna roku 2021. Změnou výpočtu daně z příjmů by mělo také dojít ke zjednodušení daňového systému. Sazba daně z příjmů fyzických osob je od ledna ve výši 15 % a druhá zvýšená sazba ve výši 23 % – ta nahradí tzv. solidární daň a této sazbě daně bude podléhat část základu daně nad 141.764 Kč měsíčně, tedy čtyřnásobku průměrné hrubé mzdy. Sleva na poplatníka je od ledna tohoto roku stanovena na 27.840 Kč, a v roce 2022 by se měla opět zvýšit, a to na 30.840 Kč za rok.

Novinka roku 2021: Paušální daň pro živnostníky

Díky paušální dani mohou podnikající fyzické osoby uhradit jednou paušální platbou daň z příjmů a sociální i zdravotní pojištění, aniž musejí podávat daňová přiznání a přehledy OSVČ. Paušální daň je pro rok 2021 stanovena na 5.469 Kč měsíčně. Částka se skládá ze sociálního pojištění ve výši 2.976 Kč, zdravotního pojištění ve výši 2.393 Kč a daně z příjmů, která je ve výši pouhé storkoruny. V grafu je paušální daň znázorněna přerušovanou černou čarou a kopíruje odvodové zatížení OSVČ, která uplatňuje pau-

šál ve výši 80 %. Tato novinka může být pro některé drobné podnikatele zajímavá, je ale málo pravděpodobné, že na ni provozovatelé čerpacích stanic dosáhnou. O vstup do paušálního režimu mohly na finančním úřadu žádat do 11. ledna 2020 pouze OSVČ, které, mimo řadu jiných podmínek, měly v roce 2020 příjmy do 1 mil. Kč a nejsou plátcí DPH.

Stravenkový paušál

Od začátku letošního roku mohou zaměstnanci místo stravenek dostávat finanční příspěvek. Pokud se zaměstnavatel rozhodne svým zaměstnancům vyplácet stravenkový paušál, poskytne jim tak daňově zvýhodněný příspěvek, který bude zahrnut přímo ve vyplácené mzdě. Stravenkový paušál je osvobozen od daně a pojistného. Pokud se zaměstnavatelé rozhodnou pro stravenkový paušál, neměli by zapomenout na úpravu vnitřního předpisu. Stejně jako u stravenek je podmínkou pro daňovou uznatelnost poskytnutého příspěvku, aby zaměstnanec odpracoval alespoň 3 hodiny za směnu. Pokud je minimální počet odpracovaných hodin dodržen, lze stravenkový paušál poskytovat i zaměstnancům pracujícím na dohody. Jelikož od 1. ledna Ministerstvo práce a sociálních věcí zvýšilo hodnotu stravného na pracovních cestách (na 108 Kč na den), a tato hodnota je určující pro vý-

počet daňově uznatelné výše příspěvku na stravování, je v roce 2021 nejvýhodnější hodnota stravenky 137 korun.

Mimořádné odpisy

Hmotný majetek, zařazený v první a druhé odpisové skupině a zároveň pořízený v období od 1. ledna 2020 do 31. prosince 2021, je možné daňově odepsat rychleji. V tomto roce také došlo k trvalému zvýšení hranice hmotného majetku pro účely zákona o daních z příjmů ze 40 na 80 tis. korun. Stejná hranice platí i pro technické zhodnocení hmotného majetku. Veškerý majetek do této částky si tak mohou provozovatelé čerpacích stanic uplatnit jednorázově do svých daňových výdajů či nákladů. Další novinkou v oblasti úprav daňového odpisování je zrušení kategorie nehmotného majetku. Provozovatelé čerpacích stanic by měli všechny tyto změny pocítit prostřednictvím sníženého základu daně.

Přechod na podvojně účetnictví

Nezbytnou podmínkou toho, aby měl provozovatel čerpací stanice o své činnosti přehled a aby se mohl porovnávat s ostatními, například v systému analýz edtas firmy eurodata, je vedení podvojně účetnictví. Přechod na podvojně účetnictví však nepřináší vyšší zdanění, ale jen jeho odlišné rozložení v čase. Podnikatel sice upraví základ daně o hodnotu zásob a rozdíl mezi pohledávkami a závazky, má však právo tento dopad rozložit na devět let. Obdobnou úpravu by ostatně musel udělat i při ukončení činnosti. Nezbytné je přechod na podvojně účetnictví plánovat se svou účtárnou a daňovým poradcem ve všech souvislostech. Při svých strategických úvahách se můžete s důvěrou obracet na společnost Kodap, která se spolu s rakouskou firmou eurodata specializuje na účetnictví a reporting pro čerpací stanice.

■ *AUTOR: Martina Salacká*

AUTOR GRAFU: Jan Mašek, daňový poradce ve společnosti Kodap

Autorka pracuje jako daňová poradkyně, metodička a interní auditorka v daňově poradenské a účetní společnosti Kodap se zaměřením na obor čerpacích stanic.

Čerpací stanice vidíte v číslech

- online přístup k aktuálním ekonomickým výsledkům pro provozovatele čerpacích stanic
- srozumitelné grafy, analýzy, statistiky a srovnání
- online controlling, reporting a plánování pro manažery sítě
- srovnání s ostatními čerpacími stanicemi
- daňové, účetní a ekonomické služby specializované na čerpací stanice
- pracovněprávní portál vytvořený na míru provozovatelům čerpacích stanic

Přijďte se ke 450 čerpacích stanic v České republice a 10 000 čerpacích stanic v Evropě zapojených do systému edtas společnosti eurodata! Využijte specializovaných služeb daňových kanceláří skupiny KODAP určených pro provozovatele čerpacích stanic!

KODAP

Kontaktní osoba: Ing. Martina Sasínková, tel. +420 776 672 313, www.edtas.cz, www.kodap.cz

>eurodata

KODAP
>eurodata



Automobilky musí na základě unijní legislativy snižovat emise CO₂. Volí přitom většinou kombinaci vyřazování nejméně ekologických spalovacích motorů a zavádění elektromobilů a hybridů. Elektroauta ale stále častěji nahrazuje vodíkový pohon. Průkopníkem vodíkového pohonu je v současnosti mezi automobilkami Toyota.

Existují dva typy vodíkových automobilů. První typ používá přímé spalování vodíku v pístovém či rotačním spalovacím motoru. Druhý typ vozidel na vodík využívá reakce vodíku s kyslíkem v palivovém článku, ze kterého se vyrábí elektřina pro elektromotor. Tento typ se prosazuje daleko více než první. Z výfuku pak vychází jen vodní pára. Tankování vodíku u plnicích stanic je podobně rychlé jako u konvenčních aut, jimž se navíc blíží i dojezdem (v případě osobních vozů tankování okolo pěti minut, dojezd cca 500 kilometrů).

Vodíková vozidla mají oproti elektrickým další výhody. Vodíkem poháněná vozidla jsou bateriovým elektroautům podobná v tom, že oboje pohání elektrická energie. Zatímco v elektro autech je ale elektřina uložena v baterii, ta vodíková mají v nádrži stlačený plyn, který během jízdy v palivových článcích při kontaktu se vzduchem vytváří elektřinu, přičemž jedinou emisí je vodní pára vycházející z výfuku. Vodíkové auto tedy s sebou nemusí vozit velkou a těžkou baterii, má větší dojezd než bateriové elektroauto a „tankování“ trvá jen několik minut.

Z praktického hlediska pro vodík v dopravě mluví rychlost tankování, i když i elektromobily lze už na většinu kapacity dobít za půl hodiny. Vodíkové auto však natankujete stejně rychle jako to běžné – otázka pěti minut. Vodík nabízí také delší dojezd: Toyota Mirai druhé generace slibuje 600 kilometrů a ještě o něco lépe je na tom Hyundai Nexa.

Cena vodíku se nyní obvykle pohybuje kolem 250 korun za kilogram, což při průměrné spotřebě vodíkových vozů okolo jednoho kilogramu na 100 kilometrů vychází zhruba na 2,50 Kč na kilometr. To je výrazně víc než u konkurenčních elektromobilů, u nichž je cena elektřiny spotřebované na jeden kilometr přibližně pětina. Do budoucna se ale předpokládá snížení ceny vodíku na zhruba polovinu, což už by mohlo být pro zájemce o vodíkový pohon mnohem zajímavější.

Palivové články prodražuje platina

Velkou překážkou pro pořízení vodíkového

auta by nutně nemusela být ani cena. Hyundai Nexa, což je velké SUV s bohatou výbavou, v Německu začíná na dvou milionech korun. Cena Toyota Mirai se bude pravděpodobně pohybovat kolem 1,4 milionu korun.

Ve srovnání s nejprodávanějšími auty u nás je to hodně, ale při pohledu na cenu například konkurenčního elektromobilu od Tesly nebo i cenu elektrické Škody Enyaq není rozdíl až tak velký. Jedním z hlavních důvodů, proč jsou palivové články dražší než technologie pro elektromobily a hybridy, je používání platiny při jejich výrobě.

„Cesta ke zlevňování tak kromě masové výroby povede zejména přes snižování spotřeby tohoto kovu na jeden automobil,“ říká Jitka Jechová, mluvčí českého zastoupení značek Toyota a Lexus.

Cesta k emisní neutralitě

K lídrům v rozvoji vodíku obecně, nejen v automobilové dopravě, patří Japonsko. Jako první automobilka na světě spustila sériovou výro-

bu vodíkového automobilu – modelu Mirai – Toyota v roce 2015. Do konce loňského roku celosvětově prodala přes deset tisíc těchto vozů, hlavně v USA a na domácím trhu. Vlastní modely prodává i Hyundai. Ačkoliv evropský Green Deal směřující k využití čistších energií alternativním palivům nahrává, výrazně napřed je v automobilové oblasti elektromobilita.

Vedle aktivit samotných automobilek zkoumají možnosti výroby vodíku pro využití v dopravě i jednotlivé evropské státy. Vlády jednotlivých zemí napříč Evropou spatřují ve vodíku možnost, jak snáze dosáhnout nízkých nebo nulových emisí. Největším problémem je zpracování paliva do formy využitelného média. S dostatečnými investicemi je nicméně možné nalézt metody šetrné k životnímu prostředí. Potřebná tankovací infrastruktura se rychle rozrůstá a v současnosti je po celé Evropě přes 300 čerpadel.

Lídrem co do počtu čerpacích stanic nabízejících vodík je v Evropě dlouhodobě stále zelenější Německo, které jich má 87 a dalších 43 je v plánu do konce příštího roku. A to i navzdory tomu, že koncern Volkswagen vodík jako alternativu k fosilním palivům odmítá a všechny karty sází na bateriové elektromobily a hybridy kombinující běžné palivo s elektřinou.

Dvojkou na starém kontinentu je Francie s 26 stanicemi a dalšími 34 v krátkodobém výhledu. V Asii je vodíkovým tahounem Japonsko, které má veřejných vodíkových stanic 114. Kolem třicítky najdete v Jižní Koreji a Číně, v Americe je zatím nejaktivnější Kalifornie, kde lze vodík natankovat na více než padesáti místech.

Česko je na začátku

Česko je v rozvoji vodíkové infrastruktury zatím na začátku. Letos by měly vzniknout v síti Benzina první vodíkové čerpací stanice a do roku 2023 by mohlo v Česku být šest až osm čerpacích stanic na vodík, do roku 2025 dvanáct, postupně by jejich počet mohl narůst na 80. V současné době je ve fázi výstavby sedm z nich.

Podle odhadu ministerstva průmyslu by v tuzemsku za deset let mohlo jezdit 60 000 až 90 000 aut na vodíkové články. V současnosti tu kvůli absenci čerpacích stanic nejezdí žádná. Odborná veřejnost je proto vůči tomuto plánu skeptická.

Pro oblast dopravy počítá s vodíkovými technologiemi Národní akční plán čisté mobility, jehož aktualizovaná podoba se vodíku věnuje mnohem více, než tomu bylo dříve. „Predikce na rok 2030 je 40 až 50 tisíc osobních



automobilů a 870 autobusů. Jsou to ambiciózní plány, ale směřujeme k těmto cílům,“ uvedl Eduard Muřický, náměstek ministra průmyslu a obchodu.

Počítá se s tím, že mýtné bude pro vodíková auta nulové, stejně jako silniční daň. Také v regionech a krajích čile probíhá představování vodíkových koncepcí, což je podle Muřického dobře. Ministerstvo počítá s podporou vozidel s alternativním pohonem pro podnikatele, stejně jako s podporou výstavby veřejných dobíjecí a plnicí infrastruktury spojené s vodíkem.

Podle náměstka ministra dopravy Ludka Sosny je zajímavým místem pro rozvoj vodíkových technologií také autobusová doprava. V tomto ohledu již uskutečnil první kroky Moravskoslezský kraj.

„Zajímavý potenciál je i v nákladní dopravě, stejně jako je zajímavý vodík v železniční dopravě, jak se to už ukazuje v Německu,“ zmínil Sosna. Upozornil také na první myšlenky v souvislosti s leteckou dopravou, ty však směřují do vzdálenější budoucnosti. Aktuálně se ministerstvo dopravy v souvislosti s vodíkovými technologiemi soustřeďuje na kvalitní a funkční systém pozemní dopravy.

Kde všude vsadili na vodík?

Po silnicích v Asii, USA i Evropě se již prohánějí osobní vozy na palivové články například značky Toyota, Hyundai, Honda či Kia, je jich ale zatím málo. Zákazníky od aut na vodík kromě jejich vyšší ceny odrazuje nedostatek plnicích stanic. Podle serveru h2stations.org jich bylo v roce 2019 na celém světě jen 432, z toho 330 veřejných. Pro představu: Jan Burdinski, šéf Hyundai Motor Europe, považuje za adekvátní,

aby pouze v Evropě bylo zhruba pět tisíc čerpacích vodíkových stanic. Takový úkol je však extrémně náročný. Výstavba plnicích stanic na vodík je násobně dražší než na jiná paliva. Jedna přijde cca na 25 milionů korun, na čemž mají velký podíl výkonná 700barová čerpadla a také systém chlazení potřebný proto, že se vodík při stlačování silně zahřívá.

Autobusy v USA využívají vodík již dvě desetiletí. Po Evropě jezdí přes 500 vodíkových vozidel hromadné dopravy, setkat se s nimi můžeme například v Londýně, Paříži, Hamburku, Miláně nebo Oslu. A další města přibývají. Také v Japonsku či Jižní Koreji není nic zvláštního potkat autobus poháněný palivovými články.

Nákladní vozidla na palivové články jsou zatím ve srovnání s autobusy pozadu. Prvních 10 vodíkových nákladních vozidel nasadí Hyundai ve Švýcarsku a celosvětově se bude jednat o vůbec první těžká nákladní vozidla v provozu. Do roku 2025 dodají Korejci do Švýcarska 1600 nákladních vozů na vodík. V USA je aktivní například Toyota, v Evropě výrobce Scania, který dodal nákladní vozy na vodík pro řetězec Asko.

Velkou budoucnost čeká vodík v železniční dopravě. První vodíkový vlak v ostrém provozu na světě jezdí od roku 2018 na stokilometrové trati mezi Cuxhavenem a Buxtehudem v Dolním Sasku. A Německu brzy přibudou další, jen v Hesensku si už objednali 27 vodíkových vlaků. Od roku 2027 by měly tři vlaky na vodík jezdit i v Moravskoslezském kraji, reálné je také jejich nasazení na Ústecku.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



KOMU PŘIPADNE 150 MILIARD?

Modernizační fond EU má republice pomoci s přechodem na nízkouhlíkovou ekonomiku. Je financován z evropského systému obchodování s emisními povolenkami (EU ETS) a České republice by měl do roku 2030 přinést zhruba 150 miliard korun. Modernizační fond je otevřený pro širokou škálu žadatelů, jak pro zástupce veřejného sektoru, tak i pro malé a velké podnikatele. O peníze z něj mohou žádat i firmy z oboru petrochemie. Tyto peníze bude možné čerpat následujících deset let.

Fond má především pomoci ekonomicky slabším zemím Evropské unie k hospodářskému rozvoji prostřednictvím podpory nízkouhlíkových technologií a energetiky, zejména skrze financování projektů přispívajících k výstavbě nových obnovitelných zdrojů energie, dále na dekarbonizaci teplárenství, zvyšování energetické účinnosti a dekarbonizaci průmyslu, dekarbonizaci a modernizaci dopravy. Významnou oblastí podpory jsou také energetické úspory v budovách a veřejném osvětlení a rozvoj komunitní energetiky. Příjemcem a zároveň poskytovatelem finančních prostředků z Modernizačního fondu byl pověřen Státní fond životního prostředí ČR.

Programový dokument stanovuje 9 oblastí, tzv. programů podpory (kompletní přehled níže). Nejvíce peněz by mělo jít do nových obnovitelných zdrojů v energetice,

na modernizaci soustav zásobování tepelnou energií a zlepšení energetické účinnosti a snížení emisí skleníkových plynů v průmyslu.

„Rozdělení prostředků může být upřesňováno s ohledem na další vývoj a cíle těchto oblastí, včetně zohlednění zájmu v každé z nich. Každé tři roky budeme vládu informovat o stavu implementace a na základě vyhodnocení míry využití prostředků případně navrhneme úpravu alokací jednotlivých prováděcích programů či úpravu jejich věcného zaměření,“ vysvětluje náměstek pro řízení EU fondů MŽP Jan Kříž.

Zatím předregistrace, naostro možná v březnu

Už na podzim loňského roku Státní fond život-

ního prostředí ČR spustil tzv. předregistrační výzvy pro první tři programy.

Předregistrační výzvy jsou aktuálně vypsány pro tři oblasti Modernizačního fondu – Modernizace soustav zásobování tepelnou energií (HEAT), Nové obnovitelné zdroje v energetice (RES+), Zlepšení energetické účinnosti a snižování emisí skleníkových plynů v průmyslu v EU (ENERG ETS).

„Dosud evidujeme na 220 projektových záměrů v objemu 160 miliard korun, nejedná se ale o požadavek na dotaci, nýbrž o celkové předpokládané investiční výdaje projektů. Vzhledem k velkému zájmu žadatelů, kteří se na nás obrací, předpokládáme, že další záměry ještě dorazí,“ popisuje Petr Valdman, ředitel Státního fondu životního prostředí ČR, který má Modernizační fond na starosti. Předregistrační výzvy byly pro zájemce otevřené do 1. února 2021.

„Smyslem předregistračních výzev je aktivovat investory a získat přehled o jimi plánovaných projektech. Tyto informace následně využijeme pro co nejefektivnější nastavení ostrých výzev tak, abychom podporu zpřístupnili co největšímu okruhu žadatelů a různým technologiím. Zároveň jsme tímto krokem investorům umožnili dopředu jejich projektové záměry konzultovat,“ zdůvodňuje Petr Valdman a dodává, že rozhodně neplatí, že kdo se do února do předregistračních výzev nepřihlásí, nebude mít v dalších letech nárok na předložení žádosti do ostrých dotačních výzev. Předregistrace v nyní otevře-

ných výzvách je povinná jen pro projekty podávané v roce 2021. V druhé polovině roku 2021 je v plánu vypsání dalších předregistračních výzev pro následující roky.

Zvýhodnění energetických gigantů

Největší balík v objemu 60 miliard korun má směřovat do výstavby obnovitelných zdrojů energie. Ministerstvo životního prostředí (MŽP), které má fond na starosti, přitom plánuje zajistit zvýhodnění stávajícím výrobcům elektřiny.

Přes polovinu peněz by měla být vyhrazena pro energetické společnosti využívající bezplatné emisní povolenky. Menší polovina bude určena pro všechny zájemce – stávající i nové výrobce elektřiny z obnovitelných zdrojů.

Ministerstvo životního prostředí ale podle organizace Frank Bold učinilo v dokumentu na poslední chvíli změny, které pomůžou velkým energetickým hráčům, jako je třeba ČEZ.

Karolína Gyurovská z organizace Frank Bold Society kritizuje fakt, že ministerstvo životního prostředí do finální verze dokumentu zaneslo, že 60 procent alokace z druhého programu připadne současným velkým výrobcům elektřiny. Jde o takzvané subjekty 10c, které jsou součástí systému obchodování s emisními povolenkami (EU ETS).

Zbylých 40 procent pak podle Gyurovské nedostanou pouze ostatní, tedy noví zájemci o výrobu elektřiny, ale budou opět dostupné pro všechny.

„To reálně znamená, že je možné, že až 100 procent programu č. 2 připadne stávajícím hráčům, jako je ČEZ, EPH nebo SevEn,“ uvedla Gyurovská, podle níž ministerstvo o změnách ve finální verzi dokumentu neinformovalo ostatní připomínková místa.

Mluvíci ministerstva životního prostředí

Podporovaná opatření

- snížení konečné spotřeby energie anebo snížení emisí CO₂ ve výrobním nebo zpracovatelském procesu prostřednictvím:
- modernizace (rekonstrukce nebo náhrady) zařízení na výrobu a rozvod energie pro vlastní spotřebu vedoucí ke zvýšení její účinnosti,
- modernizace (rekonstrukce nebo náhrady), či změny konfigurace výrobních nebo zpracovatelských zařízení,
- realizace systémů využívajících odpadní teplo,
- realizace vodíkových aplikací,
- zavedení inovativních prvků řízení efektivního nakládání s energií (např. instalace systémů měření a regulace),
- zavádění nástrojů k optimalizaci provozu na základě monitoringu hodnocení spotřeby energie, včetně podpory implementace nástrojů energetického managementu.

Systémy pro akumulaci energie mohou být podpořeny pouze jako součást komplexního projektu řešícího snížení konečné spotřeby energie nebo emisí CO₂. Dalších 13 miliard korun je zatím vyčleněno pro dopravu, zejména na nákup vozidel na alternativní pohon. Podpořena bude také energetická účinnost ve veřejných budovách ve výši 6,2 miliardy Kč. Programový dokument myslí i na modernizaci veřejného osvětlení, kam by mělo směřovat 3,1 miliardy korun.



Ondřej Charvát ale takový scénář vidí jako krajně nepravděpodobný. „Teprve v momentě, kdy subjekty podle 10c vyčerpají svoji vyhrazenou část, budou vpuštěny do soutěže o zbývající prostředky s ostatními. To znamená, že v první fázi mají tyto dvě skupiny žadatelů oddělené alokace. Pokud tedy budou ostatní subjekty předkládat dostatek projektů, nemůže se stát, že subjekty podle 10c vyčerpají celou alokaci programu,“ řekl Charvát pro Aktuálně.cz.

Na adresu resortu životního prostředí zaznívá kritika i od Komory obnovitelných

zdrojů energie (Komora OZE), která materiál označila za diskriminační a nepřijatelný.

Podle předsedy Komory OZE Štěpána Chalupy by většina pro uhelné elektrárenské společnosti znamenala prohru pro domácnosti, malé a střední podnikatele i obce. „Nepochybuji, že uhelní matadoři se zkušenostmi z energetiky dvacátého století dokážou vyvinout enormní tlak, věřím ale, že ministr s podporou vlády uhájí rovné podmínky pro všechny a nepřipustí diskriminaci domácností, obcí a podnikatelů,“ sdělil.

Modernizační fond kromě 60 miliard korun na obnovitelné zdroje poskytne také 40 miliard na modernizaci teplotenské soustavy.

Příležitost pro petrochemické firmy

Peníze mají směřovat také do zlepšování energetické účinnosti a snižování produkce skleníkových plynů v průmyslové výrobě. Zde mají šanci si „sáhnout na peníze“ i petrochemické podniky. Sektory spadající do systému EU ETS si zde budou moct rozdělit až 20,5 miliardy korun, podporu ve výši až 9,2 miliardy získají podniky mimo systém EU ETS.

Podpora je určena na opatření, která se zaměřují na zlepšení energetické účinnosti a snížení produkce skleníkových plynů v průmyslové výrobě pro zařízení zařazená v EU ETS.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv

Programy podpory Modernizačního fondu (rozdělení alokace v procentech)

Modernizace soustav zásobování tepelnou energií	26 %
Nové obnovitelné zdroje v energetice	38,7 %
Zlepšení energetické účinnosti a snižování emisí skleníkových plynů v průmyslu v EU ETS	13,3 %
Zlepšení energetické účinnosti v podnikání	6 %
Modernizace dopravy v podnikatelském sektoru	3,5 %
Modernizace veřejné dopravy	5 %
Energetická účinnost ve veřejných budovách a infrastruktuře	4 %
Komunitní energetika	1,5 %
Modernizace soustav veřejného osvětlení	2 %

SPORTOVÁNÍ S ELEKTRICKOU PŘÍPOMOCÍ



Nejprodávanější automobil ve své čtvrté generaci poprvé přichází s verzí, která kombinuje spalovací motor s elektromotorem, který čerpá energie z externě dobíjeného akumulátoru. Tzv. plug-in hybrid se nabízí ve dvou variantách, ta silnější pak nese také označení RS.

Bez dálniční známky

Černě orámovaná maska chladiče, černý nápis Škoda na zádi, nárazníky s výraznými nasávacími otvory a spojery, dvojitě koncovky výfuku (jen ta levá je pravá...), černý spojler na odtokové hraně zádi a sportovní kola. Tohle jsou průvodní znaky každé verze RS aktuální generace Octavie, která se vedle zážehové a vznětové verze nabízí také jako plug-in hybrid, který může mít registrační značku začínající na písmena „EL“, takže s tímto automobilem můžete parkovat na placených městských zónách a nemusíte si kupovat dálniční známku, respektive nově povolenku. Alespoň pro letošní rok...

Hybridní Octavii RS pohání přeplňovaný zážehový čtyřválec 1,4 litru o výkonu 110 kW prostřednictvím samočinné šestistupňové dvouspojkové převodovky DSG, ve které je integrován třífázový asynchronní elektromotor

o výkonu 85 kW. Maximální točivý moment o hodnotě až 400 N.m posílá pohonné ústrojí výhradně na přední kola, celkový výkon soustavy pak může být až 180 kW. Čistě elektricky by měla Octavia ujet přibližně 50 km. Lithium-iontový akumulátor, ze kterého elektromotor čerpá energii, má kapacitu 13 kWh, pro EV režim je však k dispozici pouze okolo 10 kWh. Z domácí devítiamperové zásuvky jej nabijete za necelých šest hodin, u standardní nabíječky se stejným proudem (22 kW) to trvá něco přes dvě hodiny. Na rychlonabíječky na střídavý proud (od 50 kW) můžete v tomto případě zapomenout, protože nabíjecí výkon Octavie je pouze 3,6 kW. Akumulátor a hybridní systém zvyšuje hmotnost vozidla o přibližně 200 kg, nicméně „stovku“ z klidu dá Octavia za solidních 7,3 s a můžete pokračovat až rychlostí 225 km/h. Z hlediska dalších diskutovaných kapacit je třeba zmínit, že konstruktéři museli zmenšit jak palivovou nádrž na benzin



na 39,5 litru, tak zavazadlový prostor na průměrných 450 l. Pod jeho podlahou navíc ne najdete rezervní kolo, ale pouze schránku na uložení dobíjecích kabelů.

Prémiový interiér

Interiér nové Octavie se povedl a ve verzi RS působí ještě lépe. Sedadla s integrovanými opěrkami hlavy a solidním bočním vedením nabízejí nadprůměrný komfort i oporu, tlustý věnec trojramenného volantu padne perfektně do ruky a kombinace červeně prošívání umělého semiše Alcantara a imitace karbonu na palubní desce vypadá sportovně i prémiově zároveň. Údaje z perfektně čitelného LCD displeje, který nahradil klasické analogové kontrolní přístroje, můžete kombinovat s head-up displejem promítajícím potřebné údaje na čelní sklo, zbytek informací poskytne velkorysý dotykový panel uprostřed palubní

desky. Díky nově řešenému elektronickému ovládání samočinné převodovky (shift-by-wire) chybí klasický volič, který nahradilo jednopohodové tlačítko se základními režimy převodovky. Pro případné zásahy do automatického režimu převodovky jsou k dispozici pádla pod volantem. Oproti standardní Octavii mají modely RS snížený sportovní podvozek, jenže pouze ty s konvenčním pohonným ústrojím. Hybrid si musí vystačit se sportovním naladěním pružin, adaptivními tlumiči a standardní světlou výškou. Chybí také přední samosvorný diferenciál VAQ.

Velmi svižné, ale...

Mačkám startovací tlačítko a... nic. Žádný zvuk, žádné vibrace do volantu a do sedadla. Jen se vám na kontrolním displeji před volantem rozsvítí nápis „ready“. Zatlačím tedy na tlačítko převodovky ve směru polohy „D“ a vyřáším. Rozjezd na elektromotor je razantní, ale plynulý. I za zhoršené adheze na navlhklých listopadových silnicích nemají přední kola při prudkém sešlápnutí pedálu akcelérátoru problém přenést maximální točivý moment elektromotoru 330 N.m na silnici.

Automobil dokáže uhánět opravdu svižně, jenže od modelu s označením RS čekáte něco jiného. Volím proto tlačítkem „Mode“ na středovém panelu jízdní režim „Sport“. Podvozek a řízení opravdu ztuhne, reakce na plynový pedál se zrychlí, jenže zároveň s tím se z reproduktorů automobilu začne ozývat rachot, který vzdáleně připomíná zvuk velkoobjemového osmiválce. I když jsem dopředu věděl, že zde bude tato „vymoženost“ k dispozici, vykouzli mi to okamžitě úšklebek na



rtech. Chápu, že při svižné jízdě má automobil s označením RS dělat „divadlo“, ale v tomto případě se to moc nepovedlo. Lepší je nastavit režim „Individual“, zapnout dynamické parametry a umělý zvuk motoru vypnout.

Je třeba uznat, že řízení je přímé, podvozek tuhý, deklarovaná zátěž snižující těžiště příkladně rozložena a karoserie se nekroučí. Automobil toho umí dost, jenže k uspokojení choutek náročného řidiče to stačit nemůže. Hybridní Octavia dokáže držet na dálnici vysoký jízdní průměr, pružné zrychlení je nadprůměrné a přitom se nemusí dělat v nádrži vír. Jenže úplně dobře to nefunguje při rychlejší změně směru. Mám na mysli rychlé zpomalení před zatáčkou, kdy se chcete částečně spolehnout i na brzdovou pomoc od motoru, a následně při výjezdu ze zatáčky, kdy naopak

potřebuje mít dostatečnou výkonovou rezervu. Pocitově se mi zdálo, že Octavia při ostřejší jízdě využívala pouze zážehový motor a výše zmíněných 400 N.m a 245 koní někde skrývala. Možná se tyto jinak špičkové hodnoty ztratily v celkové nadváze.

Po většinu doby, kdy jsem měl automobil k dispozici, jsem proto jezdil v režimu „Normal“ a „Hybrid“, který umožňuje lehce nadprůměrnou dynamiku a přitom dokáže uspořit i nějakou energii. Pokud se u verze RS budete soustředit na maximální dojezd, můžete právě v hybridním režimu dosáhnout průměrné spotřeby okolo 4 litrů na 100 km, což se ukazuje vedle možnosti čisté elektrické jízdy jako největší přínos této varianty.

Drahá hračka

Z hlediska standardního uživatele je třeba hybridní Octavii RS pochválit. Je to určitě pohodlný, prostorný, rychlý a také docela úsporný automobil zrozený pro rychlé dálniční přesuny na dlouhé vzdálenosti. Přitom můžete při poježdění po městě úspěšně využívat jeho bezemisní režim. Pokud se však na tento automobil budete dívat očima řidiče, který za volantem hledá něco víc, je to zklamání. Jestli opravdu chcete zážitkovou Octavii, nezbyvá vám stále nic jiného než si pořídit variantu s tradičním zážehovým dvoulitrem. V tomto úhlu pohledu je plug-in hybrid pouze líbivou a zároveň i docela drahou hrou na modely RS. V základu totiž tento model stojí 939 900 korun.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



UVÍTAL BYCH VÍC PUMP S RESTAURACÍ



Karel Zima alias Slanina ze seriálu Slunečná seděl poprvé za volantem ve čtrnácti, kdy ho táta nechal k lesu řídit trabanta. A volant se mu zalíbil natolik, že nějaký čas v autě závodil a nasbíral dvanáct pohárů.

Karle, jak jste se dostal k závodění?

Úplně první "závodění" jsem si užil asi v patnácti letech v motokáře v Rusku, kde jsem byl na pionýrském táboře. Místní kroužek jakéhosi tamního Svazarmu měl hned u tábora motokárovou trať. Já se tam chodil několik dní jen dívat. Bez jediného slova. A pak byly závody a já, cizí český kluk, jsem se zeptal, jestli bych je nemohl jet. Chlapík, který tomu šéfoval, řekl to neskutečné, "Da"! V podstatě jsem si to závodění vystál. Byl to nepopsatelný adrenalin.

A kdo vás „posadil“ za závodní volant do velkého auta?

A k velkým autům mě přivedl kamarád Lukáš Langmajer. Nejdřív jsem začal jezdit u Pavla Ryšánka slalomové Rallye na letišti v Panenském Týnci. Skvělá zkušenost! A asi po roce přišla ta neskutečná nabídka od dalšího kamaráda Františka Andryse jezdit na jeho Peugeotu závody do vrchu. Já jsem konkrétně jezdil Krušnohorský pohár. Byla to fantazie.

A odtud jsem se dostal až k Rallye?

Ano, nejdřív jako navigátor a pak i jako řidič.

Dohromady jsem jezdil pět let a posbíral jsem asi dvanáct pohárů. Můj poslední závod byla Mikulášská Rallye ve Slušovicích 2018, kde jsem jako řidič dojel v mojí kategorii druhéj. Pak jsem závodění pověsil na hřebíček, protože jsem podstoupil transplantaci ledviny a lékaři mi dál závodit nedoporučili.

Tu transplantaci ledviny jste podstoupil, abyste daroval ledvinu známému, který byl ohrožen na životě. Není vám líto, že kvůli tomu už nemůžete závodit?



Ne, nelituju toho, jsem strašně vděčnej za těch pár let, kdy jsem závodil a splnil se mi tak dětský sen.

Zažil jste v autě nějaký karambol?

Jednou jsem vylétl z trati. Bylo to ve třetím kole prvního závodu do vrchu v Hradišti. Sešly se klasicky dva faktory. Nedostatek zkušeností a přemotivovanost. Nic vážného to nebylo. Mně se nestalo nic a autu jen trochu. Naštěstí jsem se vešel přesně mezi dva stromy.

Dneska už jste jen účastníkem klasického provozu. Staráte se vzorně o auto?

Myslím, že ano. V normálním provozu jsem spíš klidný a opatrný řidič. Mimo trať nezavodím a o auto se starám. Co se parkování týče, je to v Praze samozřejmě problém, ale mám štěstí, že mám garáž.

Stalo se vám někdy, že byste nedojel, protože vám za jízdy došel benzin?

Jasně. Řekl bych třeba pětkrát v životě. Ale je to už dávno. Tak dvacet let zpátky, teď už si plnou nádrž hlídám.

Máte oblíbenou benzínu, kam rád zajedete? Využíváte slevovou kartu?

Přiznám se, že oblíbenou benzínu nemám. Tankuju většinou do plný a měřím spotřebu. To je takový můj koníček. Slevové karty už pár let nevyužívám. Není v tom záměr, je to spíš lenost.

Využíváte nějaké služby na benzíně?

Jasně, někdy myčku, jindy kávu a teď v zimě si často alespoň umeju okna a světla. A jednou za čas zkontroluju pneumatiky. Víte, mně stačí málo. Když odjízďím od pumpy s plnou nádrží, hned mám pocit, že to auto jede líp. A to nemluvíme o umytém a vysátém autě, nebo o nových stěračích. To už mám pocit, že mám nové auto!

Máte raději kávu do kelímku, nebo se vám stýská po časech před covidem, kdy to šlo i do hrnečku?

Dokud jsem před covidem pracoval na plné obrátky, většinou jsem si bral kávu s sebou do auta, protože nebyl čas vypít si ji z hrnečku. Teď

už by čas byl, ale zase se snažím stravovat zdravě, takže i s kávou šetřím.

Kupujete si na benzině i nějaké jídlo?

S jídlem na pumpách je to těžké. Né, že by nebylo, ale všude je to samé. Uvítal bych víc pump s restaurací. Ty bagety i párky už všichni známe a já se jich přejeďl už před mnoha lety. Takže upřednostňuju teplé, kvalitní jídlo. Co si ale koupím na pumpě pokaždé, je jemně perlivá voda.

Co si nejraději kupovaly na pumpě vaše děti?

Děti už jsou velké a dcera už nežije v Čechách. Ale vždycky jsme rádi cestovali a najezdili jsme spolu, v minulosti tisíce kilometrů nejen u nás, ale i jinde po Evropě. Jen v USA to bylo cca 11tis. km. Ony měly na pumpě většinou klasickou objednávku: Colu, ice tea a sójový suk, pokud to bylo v České republice.

Poznávají vás vaši fanoušci na benzinách?

Většinou poznávají a občas se dají do řeči. Asi před rokem jsem vešel do jedné pumpy na Plzeňsku a celá rodina s velkými dětmi se nahlas odbouchla, když mě viděli. A pán povídá: „Nezlobte se, ale teď jste mi v autě řekl, že si mám dát kafe.“ Nechápal jsem.?! A on mi vysvětloval: „My máme totiž v autě vaši vtipnou navigaci!“ A shodou okolností mi asi před půl rokem na



té samé pumpě dal jeden mladý chlapík kilo čerstvého kance. Byl to prodejce zvěřiny a tohle mi dal na ochutnání. Dokonce i poradil, jak to nejlépe upéct.

Jste spokojení i se stavem umýváren a WC na našich čerpacích stanicích?

Vesmíš ano. Je pravda, že doba se posunula a většinou je všude pořádek.

Jak se stavíte k elektroautům. Koupil byste si takové?

Je to velmi zajímavá alternativa, ale zatím myslím, že především do města. Na dálku mají větší spotřebu, a tudíž krátký dojezd. Ale všechno se vyvíjí a myslím, že i já se ještě dožiju konce spalovacích motorů. Měl jsem možnost řídit Teslu a musím říct, byl to zážitek! Absolutně jiný level.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: Šárka Jansová

EDIČNÍ PLÁN 2021 – Termínový kalendář PETROLmedia

PETROLmagazín 1	Uzávěrka 5. 2.	Tisk 12. 2.	Expedice 17. 2.
PETROLmagazín 2	Uzávěrka 9. 4.	Tisk 16. 4.	Expedice 21. 4.
PETROLmagazín 3	Uzávěrka 4. 6.	Tisk 11. 6.	Expedice 16. 6.
PETROLmagazín 4	Uzávěrka 6. 8.	Tisk 13. 8.	Expedice 18. 8.
PETROLmagazín 5	Uzávěrka 8. 10.	Tisk 15. 10.	Expedice 20. 10.
PETROLmagazín 6	Uzávěrka 3. 12.	Tisk 10. 12.	Expedice 15. 12.

PETROL SUMMIT 2021 - 20. 5. 2021

PETROL
MAGAZÍN

Vydavatel: PETROLmedia, s. r. o. **Redakce:** PETROLmedia, s. r. o., Na Dlouhém Lánu 508/41, 160 00 Praha 6 – Vokovice, IČ: 25586831, tel.: +420 224 305 350, www.petrol.cz **Ředitelka společnosti:** Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz) **Šéfredaktor:** Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz) **Odborný poradce a editor:** Václav Loula **Redakční tým:** Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz), Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz), Mikuláš Buleca, Šárka Jansová **Asistentka redakce:** Petra Hubková (hubkova@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčíak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

Články označené PR jsou placená inzerce. Redakce neodpovídá za obsah a formu článků dodaných jako placená inzerce. Registrace MK ČR E 10214 ISSN 2336-7709. Časopis PETROLmagazín vychází šestkrát ročně.

PETROL

PARTNER

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON



uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



bonett



italmec.



TADY ZAČÍNÁ KAŽDÁ CESTA

- Kvalitní paliva
- Výborná káva
- Elektronická
dálniční známka



Nekonečná síla

Jako jediný zpracovatel ropy v České republice
Vám zaručujeme stabilní dodávky kvalitního paliva,
na které je spolehnoutí.