

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 3/2021



TÉMA

Čerpací
stanice jako
oáza na
cestách

INTERVIEW

Richard Austen

VÝROČÍ

25. let ropovodu IKL

SHOP A GASTRO

Nealkoholické nápoje





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,



třetí číslo Petrol magazínu vychází v době, kdy pandemie koronaviru končí. Vláda sice stále kvůli nejrůznějším mutacím ve světě a očekávaným podzimním vlnám drží pandemickou pohotovost a stále nechává lidi v letních parnách dusit v rouškách a děti i zaměstnance ve firmách testovat. Provozy restaurací se však po dlouhé díky rozhodnutí soudu otevřely naplno už začátkem června včetně těch na čerpacích stanicích a my jen doufáme, že už se nikdy úplně zavírat nebudou. I proto jsme tohle číslo věnovali gastronomii a letnímu cestování, i proto na obálce i v autosalonu najdete obytný automobil a také Čerpací stanice měsíce v tomto čísle patří mezi ty, které cestovatelé navštěvují během letních dovolených nejvíce a kterých si jejich provozovatelé právě z důvodu atraktivního místa a dobré pověsti považují a hýčkají je. Kromě toho v tomto čísle najdete i další zajímavá témata, která se obracejí jak k minulosti (výročí ropovodu IKL), tak k budoucnosti (logistika alternativních paliv), a podíváme se, jak myjí automobily v depu brněnské České pošty nebo jaká je současnost i budoucnost těžby ropy a zemního plynu na Moravě. Jinak vám chci za celou redakci Petrol magazínu popřát pěkné a bezproblémové léto a doufám, že se koncem srpna zase sejdeme nad dalším vydáním našeho časopisu.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor



PETROL
PARTNER



www.gema.cz

LET THERE
BE LIGHT



GEMA



Aktuality z domova i ze světa 4-6

- MOL kupuje ve Slovinsku síť 120 čerpacích stanic OMV
- MOL: Silné čtvrtletí navzdory třetí vlně pandemie
- Čepro na nákup biopaliv nemusí vypisovat státní zakázky
- Meru loni klesl zisk i tržby, přeprava ropy klesla o čtvrtinu
- Benzina rozšiřuje počet pump, kde vyberete peníze z bankomatu
- PKN Orlen plánuje postavit v ČR, Polsku a na Slovensku síť vodíkových center
- V Bratislavě bude terminál na LNG. Ekologové jsou proti
- OMV zavádí klimaticky neutrální tankování pro firmy
- Polské firmy PGE a PKN Orlen budují větrné farmy u břehů Baltu
- Nizozemský soud nařídil firmě Shell výrazně snížit emise skleníkových plynů

Svět ropy 7

Globální ekonomický růst táhne spotřebu ropy nahoru

Richard Austen 8-11

Zákaz spalovacích motorů bez alternativ nedává logiku

Čerpací stanice OMV Mikulášov (D1) 12-15

Továrna na regeneraci cestovatelů

Čerpací stanice MOL Svatá Kateřina (D5) 16-19

(Před)poslední před Německem

Logistika alternativních paliv 20-23

Nové výzvy pro paliváře

Ropovod IKL 24-27

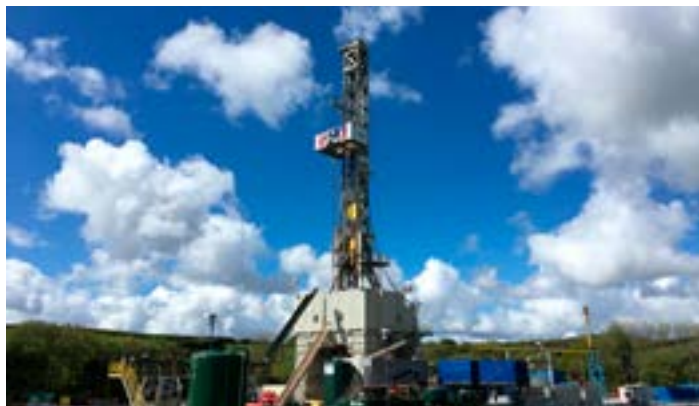
Ropa ze západu k nám teče už 25 let

RED II 28-29

Parlament otálí s důležitou novelou

Ladislav Béres, Benzina Orlen 30-31

Zájem o prémiová paliva roste



Moravské naftové doly (MND) 32-33

S důrazem na ekologii

Monti Logistika 34-35

Aplikace, která myslí za vás

Přehled dobíjecích stanic pro elektromobily v ČR 36-41

Infrastruktura elektromobility v roce 2021



Mycí linka České pošty v Brně 42-45

Čistota pro modrozhlutou armádu

Kompresory pro huštění pneumatik 46-49

Vzduch zdarma



Restaurace a bistra na čerpacích stanicích 50-55

Letní návraty, naděje i opatrnost

Nealkoholické nápoje 55-59

Žízeň na cestách

Zákazníci se vrací 60-61

Rozvolnění ano, euforie ne

Protokol určení vnějších vlivů 62-63

Zanedbávaný dokument

Mzdy na čerpacích stanicích 64-65

Jak na to v době pandemie

Lenka Kovačovská, Český plynárenský svaz 66-67

Největší perspektivu mají „zelené“ plyny



Globe-Traveller Voyager X 68-69

Komfortní světoběžník

Marek Ztracený 70-71

Už neplatí, že chlap řídí líp než ženská



Komplexní informační systémy pro čerpací stanice

EuroShop3 - systém pro řízení čerpací stanice

Produkt nové generace, který pamatuje na všechno



Prodej paliv a suchého zboží



Podpora všech typů plateb včetně fleet karet



Propojitelnost všech používaných technologií na čerpací stanici



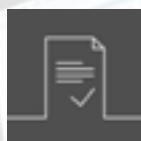
Zákaznické promoakce a věrnostní program



Efektivní skladové hospodářství PHM i suchého zboží



Gastro aplikace – receptury a režim stolů pro restaurace



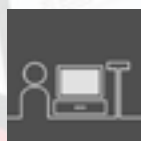
Fakturace staničním zákazníkům



Rychlé placení hotovosti pomocí recyklační pokladny



Kombinovaný provoz tankovacího automatu (denní / noční režim)



Plánování úkolů a motivace obsluhy



Inventury za provozu s přenosným terminálem



Plná integrace myček. Prodej programů na POS / tankautomatu



Plánované přecenění PHM



Automatické návrhy objednávek



Kontrola ČS pomocí mobilních zařízení



MOL KUPUJE VE SLOVINSKU SÍŤ 120 ČERPACÍCH STANIC OMV



Skupina MOL uzavřela dohodu se společností OMV o získání podílu 92,25 % podílu ve společnosti OMV Slovenija. Zbytek (7,75 %) vlastní dceřiná společnost skupiny INA. Domluvená kupní cena představuje 301 milionů Euro. Transakce zahrnuje 120 servisních stanic rozmístěných po celém Slovinsku. Skupina MOL a INA zároveň převezmou 100 % velkoobchodních aktivit získané společností. Fúze stále podléhá schválení. Jedná se o druhou největší maloobchodní síť v zemi pod třemi značkami: OMV (108), EuroTruck (4) a Avanti/DISKONT (8). Skupina MOL je v současnosti s 48 servisními stanicemi značky MOL a 8 stanicemi značky

INA třetí největší společností na slovinském maloobchodním trhu.

Převzetí OMV Slovinsko je třetí akvizicí, kterou společnost oznámila od února 2021, kdy skupina MOL aktualizovala svou dlouhodobou strategii. V rámci jejího plnění společnost nedávno oznámila akvizici 100% podílu ve společnosti Normbenz Slovakia, s. r. o. prostřednictvím své dceřiné společnosti Slovnaft. Tato dohoda také zahrnuje převzetí 16 servisních stanic na Slovensku provozovaných pod značkou Lukoil. MOL dále uzavřel dohodu s Marché International AG na nákup společnosti, která provozuje 9 restaurací v Maďarsku pod značkou Marché.

MERU LONI KLESL ZISK I TRŽBY, PŘEPRAVA ROPY KLESLA O ČTVRTINU



Státem ovládanému provozovateli ropovodů Mero loni meziročně poklesl čistý zisk o 5,2 procenta na 566,6 milionu korun. Snížila se i tržby, proti předloňsku o 3,4 procenta

na 1,92 miliardy korun. Vyplývá to z výroční zprávy. Společnost v ní mimo jiné uvedla, že množství ropy přepravené pro zákazníka, kterým je petrochemický holding Orlen Unipetrol, pokleslo ve srovnání s rokem 2019 o více než čtvrtinu. „Tento pokles byl způsoben zejména plánovanými odstávkami rafinerie Kralupy a rafinerie Litvínov. Vlivem krizové situace související s pandemií covidu-19 se obě odstávky prodloužily o několik týdnů. Po ukončení odstávek se objemy dodávek zvýšily, plánovaných objemů však nedosáhly,“ píše ve zprávě předseda představenstva Mera Jaroslav Kocián, kde zároveň připomíná, že výsledky za rok 2019 byly rekordní.

MOL: SILNÉ ČTVRTLETÍ NAVZDORY TŘETÍ VLNĚ PANDEMIE

Skupina MOL oznámila finanční výsledky za první čtvrtletí 2021. V prvním čtvrtletí 2021 dosáhla čistě CCS EBITDA na úrovni 664 mil. USD. Je to o 7 % více než ve stejném čtvrtletí roku 2020, a to i přes třetí vlnu pandemie covid a následná omezení pohybu ve střední a východní Evropě. K příznivým výsledkům přispěly vysoké ceny ropy a zemního plynu, rekordně vysoká petrochemická marže a dobrý výkon divize Služby zákazníkům. Skupina MOL vygenerovala volné cash flow vypočtené zjednodušenou metodikou na úrovni 383 mil. USD, což je o 17 % více než před rokem.

ČEPRO NA NÁKUP BIOPALIV NEMUSÍ VYPISOVAT STÁTNÍ ZAKÁZKY



Státní podnik Čepro nemusí na miliardové nákupy biopaliv od firem z holdingu Agrofert vypisovat tendry podle zákona o veřejných zakázkách. Vyplývá to z nového stanoviska Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Firma podle závěru úřadu není závislá na penězích státu a nenahraditelné nejsou ani její sklady pro nouzové zásoby nafty. Čepro tak podle ÚOHS nesplňuje všechny podmínky, aby bylo veřejným zadavatelem zakázek. S podnětem se na úřad obrátili letos v lednu protikorupční organizace, nelíbilo se jim, že Čepro začalo biopaliva nakupovat v posledních letech bez veřejných soutěží.

BENZINA ROZŠIŘUJE POČET PUMP, KDE VYBERETE PENÍZE Z BANKOMATU



Síť čerpacích stanic Benzina Orlen rozšiřuje počet stanic, kde lze vybrat peníze z bankomatu přímo z auta. Pátý přístroj zprovoznila na čerpací stanici v Plzni v ulici Nepomucká. Za posledních 13 měsíců podle něj protéklo bankomaty Komerční banky na čtyřech čerpacích stanicích v Praze, Brně, Hradci Králové a Ostravě přes miliardu korun. Z toho bylo bezmála 500 milionů korun výběrů a 517 mi-

lionů Kč vkladů. Benzina už dříve uvedla, že na celém světě je na 70 000 takzvaných drive-up bankomatů, ve kterých je možné vybrat peníze přímo z auta, což představuje asi dvě procenta z celkového počtu bankomatů ve světě. Jejich největší výhodou je, že řidiči může přímo z okénka vozu vybírat nebo vkládat hotovost a dělat i další platební operace.

V BRATISLAVĚ BUDE TERMINÁL NA LNG. EKOLOGOVÉ JSOU PROTI



Projekt terminálu LNG v bratislavském přístavu začátkem dubna představila státní společnost Veřejné přístavy. Záměr počítá s vybudováním kondenzátoru zemního plynu s denní kapacitou 24 tun. Součástí LNG kondenzátoru má být také stáčecí zařízení

na tankování cisteren pro přepravu LNG. Kapacita kondenzátoru má podle záměru společnosti dosahovat necelých 35 000 m³ plynu v plynné fázi. Skladovací kapacita terminálu LNG má sloužit mimo pokrytí poptávky i jako prvek pro zabezpečení dodávek paliva LNG, nakolik současné zdroje LNG se nacházejí ve velké vzdálenosti od Bratislavy. Hlavním cílem projektu je snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek v říční dopravě na Dunaji prostřednictvím zpřístupnění alternativního paliva LNG říčním plavidlům v přístavu Bratislava. Záměr postavit tento terminál ve veřejném přístavu v Bratislavě však naráží na odpor. Ekologické organizace Greenpeace Slovensko a Přátelé Země spolu s dalšími občanskými iniciativami předali Ministerstvu životního prostředí své námítky k tomuto plánu a požadují jeho zastavení.

PKN ORLEN PLÁNUJE POSTAVIT V ČR, POLSKU A NA SLOVENSKU SÍŤ VODÍKOVÝCH CENTER

Polská petrochemická skupina PKN Orlen by se mohla stát střeoevropským lídrem na trhu vodíkových paliv. Společnost plánuje postavit v Polsku, České republice a na Slovensku síť vodíkových center, která budou využívat vodík z obnovitelných zdrojů. Projekt se nazývá Hydrogen Eagle a cílem firmy je mít do roku 2030 roční výrobní kapacitu padesát tisíc tun vodíku. Hydrogen Eagle je investiční program, který zahrnuje vybudování mezinárodní sítě vodíkových center využívajících obnovitelné zdroje energie a inovativních zařízení na zpracování komunálního odpadu na vodík s nulovými a nízkými emisemi. Součástí bude také více než sto čerpacích stanic pro soukromá i veřejná vozidla s vodíkovým pohonem. Plány počítají s výstavbou celkem šesti nových vodíkových center. Tři mají být v Polsku, dvě v České republice a jedno na Slovensku. Všechny budou využívat obnovitelné zdroje energie. Závod na přeměnu odpadu na vodík má stát v polských městech Plock a Ostrolenka a také v České republice. Z celkového počtu čerpacích stanic jich 54 bude v Polsku, 22 v České republice a 26 na Slovensku.



OMV ZAVÁDÍ KLIMATICKY NEUTRÁLNÍ TANKOVÁNÍ PRO FIRMY



Rakouská společnost OMV zavádí v Česku možnost klimaticky neutrálního tankování pro firmy. Nezisková iniciativa bude aktuálně dostupná v osmi zemích, kromě Česka jde o Rakousko a Slovinsko, kde se uskutečnil pilotní projekt, a dále pak Slovensko, Německo, Maďarsko, Rumunsko a Bulharsko. „Touto cestou našim zákazníkům umožňujeme, aby tankovali klimaticky neutrálním způsobem na své vlastní náklady,“ uvedl prokurista spo-

lečnosti OMV Česká republika Dušan Kotas. S příslušnou palivovou kartou OMV nabízí společností možnost kompenzovat emise oxidu uhličitého buď za každý zakoupený litr paliva, nebo za množství, které si zákazník sám individuálně zvolí. Přispět mohou také velkoobdobatelé pohonných hmot OMV. Firmní zákazníci mohou kompenzovat veškeré zakoupené množství paliv, nebo jen jejich část. U nafty půjde podle firmy o 15 haléřů z litru, u benzínu pak o 13 haléřů z litru. O tuto hodnotu se pak výsledná cena tankování zvýší, prostřednictvím zákaznického portálu partnerské společnosti ClimatePartner však společnosti získají certifikát prokazující vykompenzovaná množství. OMV se zavázala, že iniciativa nebude generovat žádný zisk, veškeré peníze půjdou na certifikované projekty ochrany klimatu po celém světě.

NIZOZEMSKÝ SOUD NAŘÍDIL FIRMĚ SHELL VÝRAZNĚ SNIŽIT EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ



Britsko-nizozemský ropný koncern Royal Dutch Shell musí do roku 2030 snížit své emise skleníkových plynů o 45 procent ve srovnání s rokem 2019. Toto zásadní rozhodnutí by mohlo připravit půdu pro právní kroky proti dalším energetickým firmám po celém světě. Firma má možnost se proti verdiktu odvolat a již uvedla, že svého práva využije. Firma Shell v současnosti čelí stále většímu tlaku ze strany investorů, ekologických aktivistů i vlád, aby se postupně vzdala fosilních paliv a přešla na obnovitelné zdroje energie. Stejnému tlaku čelí energetické firmy po celém světě. Proces, který prozatím skončil průlomovým rozsudkem, iniciovalo sedm uskupení, včetně organizace Greenpeace. Podle agentury Reuters je to poprvé, co se ochránci životního prostředí obrátili na soudy, aby přiměli velkou energetickou společnost změnit strategii. Přitom si Shell už letos stanovil jednu z nejdůležitějších klimatických strategií v oboru. Firma si dala za cíl snížit uhlíkovou náročnost svých produktů nejméně o šest procent do roku 2023, o 20 procent do roku 2030, o 45 procent do roku 2035 a do roku 2050 být zcela uhlíkově neutrální. Všechny tyto cíle se vztahovaly k hodnotám z roku 2016. V souvislosti s těmito cíli mimo jiné jedná se zájemci o prodej částí svých pozemků v největším americkém ropném poli Permian Basin. Na prodej bude zřejmě 260 000 akrů převážně v Texasu při odhadované ceně cca 10 mld. USD.



POLSKÉ FIRMY PGE A PKN ORLEN BUDUJÍ VĚTRNÉ FARMY U BŘEHŮ BALTU

Spolupracovat při tom budou se svými zahraničními partnery. PGE je největším producentem elektřiny v Polsku, zatímco PKN Orlen je největším zpracovatelem ropy. Polský antimonopolní úřad (UOKiK) dal záměru firm zelenou. Vzniknou tak dva společné podniky, které výstavbu zajistí. V prvním pří-

padě se na výstavbě bude podílet společnost PGE s dánským partnerem Orsted. Postavit mohou dva příbřežní projekty. Ve druhém případě bude PKN Orlen spolupracovat s kanadskou firmou Northland Power, povolení mají k výstavbě příbřežní větrné farmy o výkonu 1,2 gigawattu.

GLOBÁLNÍ EKONOMICKÝ RŮST TÁHNE SPOTŘEBU ROPY NAHORU

19. června začaly přípravy na plnění prvního z obou potrubí plynovodu Nord Stream 2 zemním plynem. Plynovod vede z Ruska do Německa po dně Baltského moře. Nord Stream 2 bude dodávat plyn z Ruska do Německa a obejde přitom Polsko a Ukrajinu. Má zdvojnásobit přepravní kapacitu již existujícího plynovodu Nord Stream na 110 miliard krychlových metrů ročně. Projekt vedený ruskou plynárenskou společností Gazprom, v níž má hlavní slovo stát, čelil kritice Spojených států amerických, podle kterých zvyšuje evropskou závislost na ruském plynu a ruský politický vliv na Evropu. Na snímku je loď Audacia, která je optimalizovaná pro pokládku potrubí jakékoli délky ve všech hloubkách mořského dna. Vedle dynamického polohového systému Kongsberg SDP-11 a SDP-22 je vybavena speciálním jeřábem o hmotnosti 150 t pro přenos potrubí do hmotnosti 30 t.

V červnu se cena ropy Brent poměrně pevně usadila nad 70 dolary za barel, což je úroveň, která kartelu OPEC a dalším producentům této komodity vyhovuje. Nicméně Saúdská Arábie uvedla, že dlouhodobě vidí cenu ropy spíše mezi 75 až 80 dolary. Ekonomický rozmach ve světě v posledních měsících vyvolal prudký nárůst poptávky po komoditách. Otevírání ekonomik výrazně zvedlo objem dopravy, a tedy i spotřebu pohonných hmot.

Poptávka bude stoupat

Dle prognózy kartelu OPEC by letos měla poptávka po ropě stoupnout o 6 mbd na průměrných 96,5. Na konci roku by pak svět měl spotřebovávat 99 milionů barelů ropy denně a téměř by se smazal propad vyvolaný pandemií. Zotavení trhu je patrné ve všech regionech. V Evropě je nejpomalejší, ale v průběhu léta lze i zde očekávat prudký nárůst poptávky. Dle odhadu ministerstva energetiky by letošní motoristická sezona měla přinést nárůst spotřeby pohonných hmot o 13 % oproti minulému roku a oproti roku 2019 bude nižší už jen o několik procent.

Na straně nabídky hraje klíčovou roli uskupení OPEC+, které už v těchto měsících postupně zvyšuje těžbu a dodává na globální trhy více ropy. Uskupení má stále volnou produkční kapa-

ritu více než 7 mbd a při dalším nárůstu spotřeby a ceny bude produkci zvyšovat. Kartel OPEC zároveň získává zpátky svůj tržní podíl, jelikož těžba v USA stále stagnuje na úrovni 11 mbd. Přitom v březnu 2020 dodávaly Spojené státy americké na trhy více než 13 mbd, a to byla cena ropy v roce 2019 oproti současnosti nižší. Tento vývoj souvisí i s novou americkou vládou. Bidenova administrativa chce více podporovat obnovitelné zdroje energie. Nárůst těžby fosilních paliv není pro ni prioritou.

V USA náklady rostou

Americké těžební společnosti si to uvědomují, proto omezují investice a raději posilují své finance. Velký tlak na ně vyvolává i klesající ochota institucionálních investorů poskytovat

kapitál na neekologické energetické zdroje. ESG je v posledních letech velmi silným tématem. Fondy, banky či pojišťovny chtějí v nejbližších letech raději investovat do solárních či větrných elektráren než do těžby ropy a zemního plynu. Dle odhadu Mezinárodní energetické agentury by se letos mělo globálně investovat do rozvoje všech energetických zdrojů 1,9 bilionu dolarů, o 10 % více oproti minulému roku. Značnou část nárůstu investic absorbuje právě rozvoj obnovitelných zdrojů energie.

Těžební společnosti upozorňují i na prudký nárůst nákladů na rozvoj nalezišť. Letos by nákladová inflace mohla být až na úrovni 12 %. Důvodem je výrazný nárůst cen ocele, cementu a dalších materiálů. Zároveň pokračuje zvyšování mzdových nákladů.

Zdražování bude pokračovat

Současný vývoj na ropném trhu indikuje, že zdražování pohonných hmot bude pokračovat i v ČR. Naštěstí českým domácnostem a firmám rostou i příjmy. Zlepšování finanční situace evropských domácností ukazují i statistiky automobilů, dle kterých v letošním roce rychle roste zejména poptávka po prémiových modelech vozidel.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, Finlord.cz
FOTO: archiv



ZÁKAZ SPALOVACÍCH MOTORŮ BEZ ALTERNATIV NEDÁVÁ LOGIKU

míní generální ředitel společnosti MOL Česká republika Richard Austen. V exkluzivním rozhovoru pro Petrol magazín jsme si povídali nejen o tomto diskutovaném problému a dalších alternativních energiích v dopravě, ale také o budoucnosti ropných koncernů, o důsledcích pandemie koronaviru na celou společnost MOL v souvislosti s dokončením rekonstrukce sítě čerpacích stanic v Česku i o úspěšném konceptu Fresh Corner.

V rozhovoru pro Petrol magazín v roce 2017 jste říkal, že je to mise na dva roky...

...a už jsem tu skoro pátý rok. Ještě mám kontrakt na 1,5 roku. To se samozřejmě může změnit ze dne na den.

To znamená, že jste velmi úspěšný ředitel?
To nevím, to musí zhodnotit někdo jiný. Buď

jste úspěšný, nebo jinde pro vás není vhodné místo. Samozřejmě doufám, že první hypotéza je ta správná.

Jaký dopad zatím měla pandemie covid-19 na hospodaření celé skupiny MOL v roce 2020 a jak na to doplatila její česká odnož? Kromě hospodářských výsledků mám na

mysli také pracovní výkony pražské centrály stejně jako provoz a probíhající rekonstrukce čerpacích stanic.

Společnost MOL má tři základní byznysové linie. Jednak je to těžba ropy, potom zpracovatelská výroba a třetí je divize zákaznických služeb. Dvě divize to postihlo výrazně. Těžba ropy se vloni dostala na historická minima, a také rafinerské marže výrazně poklesly. Ale naopak divize zákaznických služeb rostla. Retail a ostatní služby šly nad očekávání dobře a my jsme splnili byznys plán. Nakonec Skupina MOL skončila vloni se ziskem 2 miliardy dolarů, což je méně, než se plánovalo, a znamená to meziroční pokles o 10 procent. Nástup pandemie byl dost nepříjemný, nikdo nevěděl, co se bude dít a jaké to bude mít dopady. Na chvíli se úplně zastavil průmysl, takže celkový výsledek je nakonec docela solidní. Skupina musela přijmout opatření, kte-

rá se samozřejmě dotkla i nás. Velmi výrazně byly omezeny kapitálové náklady v celé Skupině a investovalo se jen do projektů, které byly rozdělané a ve kterých se očekávala rychlá návratnost.

Co se týče České republiky, opíráme se zde o dvě nohy. Jedna je velkoobchodní a druhá retailová. Retailová šla v souladu se skupinovým trendem a výsledky byly velmi dobré. Celý MOL ostatně dosáhl lepšího výsledku než rok předtím. Operativní zisk byl přes miliardu korun, což je o 10 % více než předchozí rok. Byznys plán pro rok 2020 byl samozřejmě ještě ambicióznější a fantastický nástup do roku to potvrzoval. Jenže pandemie promíchala a rozdala karty úplně jinak.

Kromě věcí, které jsme museli přijmout v rámci protiepidemických opatření, jsme také museli omezit některé investice. Hlavně ze začátku jsme nevěděli, zda to nebude znamenat větší změnu paradigmatu, co týče našeho byznysu v Česku. Na nějakou dobu jsme proto omezovali pracovní úkony, začali jsme chodit na dva, tři dni do práce. Myslím, že to trvalo dva měsíce, ale kvůli pandemii jsme nepropustili nikoho. Až když se situace znormalizovala, začali jsme znovu chodit do kanceláří. Jenže to trvalo jen tři měsíce v létě a na podzim v souladu s ostatními firmami v České republice jsme znovu prakticky všichni skončili na home office. Teď řešíme, kdy a v jakém formátu se budeme vracet.

Předpokládám, že se omezily výtoče?

Ano. Tím, že byla omezena mobilita. Byly prakticky zavřené hranice, mnoho lidí bylo na home office a nikam nejezdilo. Pak dokonce byla i doba, že se nemohlo jezdit přes okres. To bylo viditelné, výtoče nám jednoznačně klesly.

Stoply se kvůli tomu nějaké investice v rámci dokončení rekonstrukce sítě?

Také byly zastavené. Máme ještě v plánu rekonstruovat okolo padesáti stanic Pap Oil. Mělo to už být hotovo, ale podle nových plánů bychom měli rekonstrukce dokončit až v roce 2022.

Budete v rámci optimalizace sítě přemýšlet o tom, že se některých čerpacích stanic zbavíte?

Už jsme několik stanic prodali a je možné, že dojde i na další. Lze je ale spočítat na prstech jedné ruky a jedná se převážně o stanice Pap Oilu. Stále sledujeme čísla a řešíme, zda má smysl do některých z nich investovat.

Pandemie ještě neskončila, ale už nyní jistě očekáváte oživení podnikání a pomalý návrat k normálu. Myslíte si, že letošní léto bude s ohledem na provoz čerpacích stanic MOL stejně úspěšné jako loňské? Připravují se nějaké aktivity, které by to podpořily v podobě marketingových kampaní, nabídky nových služeb nebo rozšíření sortimentu?

Léto očekáváme s nadějí. Hodně bude záležet na tom, jak to bude vypadat na hranicích. Pro nás je přeshraniční turistika velmi důležitá. Pokud se otevře, tak to bude lepší než minulý rok. Shopy nám jdou ale výborně, jen výtoče jsou pod tím, co jsme očekávali. Bude hodně záležet na tom, zda se úplně pustí mobilita.

A aktivity na léto? Chystáme velkou marketingovou kampaň, která bude navíc podpořena zajímavými cenami a nebude se to týkat jen majitelů věrnostních karet, ale bude to pro všechny.

S ohledem na ceny ropy se mi zdá, že kvůli ztrátám z pandemie se nyní snažíte držet vyšší marže než v loňském roce?

Naopak, marže jsou výrazně nižší než minulý rok. Ropa nyní dosahuje jedné z nejvyšších úrovní za posledních pět let. Mimochodem, ceny v České republice jsou zajímavý fenomén. Konkurence je zde nesrovnatelná s jinými zeměmi. Tolik čerpacích stanic na obyvatele nikde jinde v Evropě není. A to samozřejmě neumožňuje nikomu z velkých i malých hráčů s cenami nějak uletět, zákazník vám to dá okamžitě vědět.

Jaký bude podle vás vývoj cen ropy a ropných produktů v letošním roce?

Cena ropy je aktuálně okolo 70 dolarů a těžaři mají nyní relativně dobré období. Pokud byste se mě zeptal před rokem, zda může ropa dosáhnout této hranice, řekl bych v žádném případě. I když se zdá, že 70 dolarů představuje nějakou psychologickou hranici a dále to nepůjde, uvidíme. Ceny ropy nás překvapují z měsíce na měsíc a ne vždy se řídí nějakými jasnými fundamenty. Kdybych věděl, jak se budou vyvíjet ceny ropy, tak bych asi seděl na jiné židli...

V poslední době se diskutuje v souvislosti s politickou situací o možném omezení dodávek ruské ropy a plynu. Nakolik je Skupina MOL a její česká odnož závislá na dodávkách ropy ropovodem Družba?

Kdyby to úplně vyschlo, asi by to nebylo příjemné. I když například Slovaft už 30 procent dodávek ropy dokáže saturovat z jiných

zdrojů a kapacitně by se dalo i více. Slovaft je vedle Družby napojený také na ropovod Adria a v největší krizi by dokázal dovézt ropu do Bratislavy také z Chorvatska. A pravděpodobně by zůstalo i něco pro české rafinerie, kdyby byl zájem. Tyto rafinerie jsou sice optimalizované na ruskou ropu a není úplně jednoduché je přestavět na jiný druh ropy. Ale toto je strategická věc, která se už začala řešit před 15 roky, protože závislost na Družbě nemůže být sto procentní. Kdyby k něčemu opravdu došlo, celý tok suroviny by se pravděpodobně dokázal přesunout.

Jaké budou další investice do stávající sítě čerpacích stanic v Česku. Plánujete její další rozšíření nebo bude ještě třeba investovat do modernizace technologií?

Investice, které teď realizujeme, jsou rozděleny na několik druhů. Jak už jsem říkal, velká část investic půjde do Pap Oilu, a další pak do technologií. To je další postupný cíl, abychom na většinu sítě dostali všechny prémiové produkty. Navíc připravujeme menší investici, která bude tak trochu ekologického zaměření. Jedná se o čerpání kapaliny do ostříkovačů ze stojanů. Zatím máme tři pilotní čerpací stanice a plánujeme rozšíření na dalších 20.

Co se týče moderních technologií, například ve spojení s aplikacemi pro mobilní telefony, považujeme to za absolutní základ. Generace budoucích spotřebitelů už nebude chtít řešit, zda to někdo má, nebo ne. Kdo chce být na trhu relevantní hráč, musí takové věci mít. Proto už příští rok plánujeme investice do plateb mobilním telefonem u stojanů a na myčkách. Kdo tohle nebude mít, nebude moci hrát první ligu.

Jak se rozvíjí projekt MOL Partner?

MOL Partner je staronový projekt. Předtím byl Slovaft Partner, který jsme trochu oprášili. Aktuálně máme 55 partnerských čerpacích stanic a chtěli bychom dosáhnout minimálně stovky. Naše ambice je, abychom s programem rostli. Když se bavím s lidmi, kteří jsou v tomto programu, vidím v tom smysl a oni také. Je to taková oboustranně prospěšná spolupráce, kterou samozřejmě chceme dále rozvíjet.

MOL koncem února zveřejnil svou aktualizovanou strategii – ShapeTomorrow 2030+, která cílí na rok 2050. Znamená to, mimo jiné, i přistoupení na New Green Deal, který vyhlásila Evropská unie v podobě razantního snižování uhlíkové ➔

➔ stopy evropského průmyslu a hlavně dopravy. Jak může společnost, která založila své podnikání na zpracování ropy a prodeji ropných produktů, vyhlásit cíl v podobě nulových emisí CO₂ v roce 2050?

Evropské emise nepředstavují v kontextu s celou zeměkoulí takovou zátěž. Je to jen nějakých 10 procent a to samozřejmě neznamená, že když Evropa dosáhne uhlíkové neutrality, že se tohoto problému zbavíme. Ale Skupina MOL se prostě postavila k tomu, že existuje nějaký environmentální problém a ten je třeba řešit. Já vím, uhlíková neutralita pro ropný průmysl se zdá být trochu přitažená za vlasy. Ale Evropa chce jít tímto směrem a my nemůžeme stát stranou. Bude to samozřejmě znamenat obrovské investice. Existují plány až do roku 2050, jenže my dnes ani nevíme, jak bude svět za 30 let vypadat. I proto všichni v MOLu o tom přemýšlí stejně jako prakticky každý v tomto byznysu. Navíc se očekává, že poptávka po fosilních palivech bude klesat. Skupina se na to musí připravit, aby dokázala přežít.

Naše společnost vidí budoucnost v několika stamech. Prvním je, že se změní využití fosilních paliv a budou se z nich vyrábět především plasty, které dnes nelze ničím nahradit. Když se z ropy vyrobí benzin nebo nafta a pak se spálí v motoru, unikne CO₂. Když to dáte do plastů, uhlík se schová a neunikne do atmosféry. Další stream bude technologie, která stáhne uhlík z atmosféry a následně se z něj vyrobí e-palivo. Dnes jsou tyto technologie drahé, ale za 20 let může být všechno úplně jinak.

Jedním z vedlejších produktů rafinace je také vodík. Připravuje se v MOLu nějaký projekt vodíkových stojanů na čerpací stanicích?

Zatím na českých čerpacích stanicích MOL nic takového neplánujeme. Ale vodík je druh energie, který vypadá velmi nadějně. Očekávám, že někdy koncem dekády by se vodík mohl v dopravě využívat ve větší míře hlavně v nákladní dopravě. My na tom samozřejmě pracujeme, abychom jej v určitém momentě uměli vyrábět a prodávat.

Jak se díváte na zavedení benzínu E10?

E10 je zavedený na Slovensku i v Maďarsku, takže s tím máme zkušenosti. Technologicky to funguje a je to nejlevnější z těch alternativ, které firmy umí využívat, aby splnily své environmentální cíle. Z tohoto pohledu si myslíme, že to nebude ani technologický, ani jiný problém a jsme na jeho zavedení připraveni. Naším záměrem je prodávat E10 a současně s tím prémiová paliva, která budou mít nižší obsah etanolu.

Jak zatím hodnotíte nástup elektromobility s ohledem na vaši síť čerpacích stanic?

Máme 24 čerpacích stanic, na kterých máme 26 nabíječek. Zhruba rok jsme elektřinu nabízel zadarmo, aby si na to zákazníci zvykli, nyní jedeme v určitém startovacím režimu, kdy za nabíjení již zákazníci platí. Standardní proces by pak měl nastoupit začátkem léta.

Když bylo nabíjení zadarmo, tak si nějaké zákazníky našlo, i když jich nebylo moc. Nyní, když jsme službu zpoplatnili, zákazníci odešli... Byznys model to zatím není s ohledem na relativně vysoké fixní náklady. Elektromobilů je zatím málo, kupují je jen majetnější fajnšmekři, kteří si však baterie dobíjejí hlavně doma. Naši síť tak využívají jen ti, kteří by kvůli vybité baterii do svého cíle nedojeli.

Myslím si, že elektromobilita není jediná cesta, a možná je to dokonce slepá ulička. To zatím nikdo neví. Možná to bude přechodné období, pak se přejde na vodík nebo k jiným technologiím. Ale potřeba mobility tu bude s velkou pravděpodobností stále, pokud nevznikne celospolečenský konsenzus, že si sami dobrovolně snížíme kvalitu života. A my proto budeme muset hledat řešení. Bude to pravděpodobně nějaký mix energetických zdrojů, který bude mobilitu zabezpečovat.

Co říkáte na zákaz spalovacích motorů, který chtějí některé evropské státy zavést ještě v tomto desetiletí?

Já si myslím, že je to v tomto momentě nereálné. V Norsku počet elektrických aut převyšuje počet automobilů se spalovacím motorem, ale je to stále jenom proto, že je tyto státy výrazně dotují. Pokud to dotovat nebudou, lidé to prostě kupovat nebudou. Zákaz spalovacích motorů bez jasné alternativy postrádá logiku.

V roce 2017 se vytvořila divize MOL ConsumerServices, která měla pomoci zvětšit nabídku služeb sítě MOL a významně rozšířit podnikatelské aktivity celé Skupiny. Co se do současnosti podařilo zrealizovat?

Divize ConsumerServices měla skvělý rok, vydělala asi 500 milionů dolarů. Byla jediná, která překročila byznys plán a má velký apetit i nadále. Stala se z ní velmi silná retailová noha. Úspěšný projekt je například Fleet-services, což je servis více než 4000 aut, která operují v maďarských městech. Tato divize zahrnuje i autobusy a obhospodařuje také veřejnou dopravu. Další důležitou součástí je elektrická divize, která se stará o nabíjecí stanice. Těch je nyní zhruba 200 v celém MOLu.

Před pár lety se hodně hovořilo o carsharingu...

Ano, v Budapešti funguje a před pandemií jsme o něm uvažovali i v Praze. Nakonec jsme usoudili, že riziko návratnosti peněz je velmi vysoké. Ale myslím si, že v budoucnosti se zde v nějaké formě objeví. Aby to mělo budoucnost, musí to mít podporu a Praha se k tomu stavěla velice vstřícně. Lidé ostatně používají automobil pět až šest procent z reálného času, a to je na vlastnictví tak drahé věci velmi málo. Proto má carsharing budoucnost.

Co si mám představit pod pojmem nejlepší digitalizovaný prodejce, jak se uvádí v aktuální Strategii 2030?

Jak jsem říkal, jedná se o moderní formy komunikace, které by vám měly zjednodušit využívání našich služeb na čerpacích stanicích jak s palivovou, tak nepalivovou částí. Velký krok určitě uděláme příští rok, kdy bychom chtěli zákazníkům nabídnout digitální transakce prostřednictvím určitým platformem. Všechny tyto digitální transakce navíc umíme velmi dobře analyzovat. Máme na to velký tým, který se zabývá zpracováním a vyhodnocováním dat, abychom věděli přesně, co, kde a kdy je třeba zákazníkovi nabídnout, aby to bylo výhodné pro obě strany.

Na Slovensku nyní MOL koupil síť restaurací Marché. Neplánuje se něco podobného také v České republice? A jak vlastně dopadl projekt rozšíření občerstvení Fresh Corner mimo čerpací stanice?

Udělali jsme tu pokus s kioskem Fresh Corner v nákupní galerii Arkády, který však byznysově nebyl úspěšný. Provozovali jsme ho zhruba rok, ale nepřineslo nám to nějaký zásadní profit ani návratnost. Na druhé straně jsme se z toho hodně naučili a uvědomili si, jaký rozdíl je mezi tím dělat byznys na čerpací stanici a mimo ni. Mimochodem, Česká republika je z hlediska konceptu FreshCorner nejúspěšnějším projektem celé Skupiny MOL. To, jak to provozujeme tady, vidí i v Budapešti a právě před hodinou jsem měl virtuální meeting s kolegy na centrále. Představili nám pilotní restauraci, kterou tam právě otevírají. A potvrdili jsme si, že pokud se tento koncept bude realizovat v nějaké jiné zemi, bude to určitě Česká republika. Mělo by to být něco jako Fresh Corner kavárna, ale taková trochu jiná kavárna, než jakou znáte z našich čerpacích stanic.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv MOL

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





Čerpací stanice v katastru obce Mikulášov na 96. kilometru naší nejstarší dálnice z Prahy do Brna je dlouhodobě nejnavštěvovanější čerpací stanicí v celém českém řetězci rakouské společnosti OMV. Stejně jako většina modrozelených pump prošla v poslední době celkovou rekonstrukcí, a proto by neměla chybět jak v naší reportáži, tak mezi kandidáty na čerpací stanici roku v anketě Petrol Awards.

Dědictví Aralu

Historie této čerpací stanice, která stojí v podstatě na půl cesty mezi Prahou a Brnem, se začala psát v roce 1997. Mimo chodem, přesně se pumpa v Mikulášově otevřela právě na Mikuláše 5. prosince. Místo na této odpočívce získala původně společnost Aral, která zde vedle čerpací stanice otevřela také restauraci. Už v roce 2003 čerpací stanice prošla první rekonstrukcí, jenže na konci roku 2005 Aral podnikání v Česku opustilo a prodalo celou svou síť 70 čerpacích stanic rakouské společnosti OMV. A díky tomu pokračoval další rozvoj této úspěšné čerpací stanice, která se postupně stala nejnavště-

vovanější čerpací stanicí v celém českém řetězci OMV. Jenže čas zastavit nelze. Přestože v roce 2016 byly vyměněny výdejní stojany, bylo jasné, že hojně navštěvovanou, a tudíž už značně „použitou“ čerpací stanicí čeká rozsáhlá rekonstrukce. Dopředu byla proto připravena projektová dokumentace a čekalo se jen na vhodný termín, aby se uzavření čerpací stanice sladilo s plánovanou opravou dálnice.

Důkladná rekonstrukce

Nakonec to dopadlo tak, že provoz čerpací stanice se zastavil v březnu 2020 v době zahájení rekonstrukce dálnice D1 a současně

s velkým lockdownem při první vlně pandemie covidu. Zásadní přestavby se dočkaly asfaltové plochy, byly vyměněny nádrže na PHM, přidána nádrž na AdBlue, vyměněny stojany a proběhla celková rekonstrukce uvnitř budovy, tj. shop, restaurace, která se zvětšila o 20 míst, a rekonstrukce se dočkaly i toalety. Modernizováno bylo její technologické zázemí (mrazicí a chladičové boxy, nová zařízení pro přípravu jídel) a rekonstrukcí prošla také střecha a zbrusu nové je vytápění a vzduchotechnika včetně odsávání par z kuchyně. Přibyla parkovací místa a nové podoby se dočkala také refyž. Opět se měnily výdejní stojany na pětiproductové značky Gilbarco, na tři výdejní stojany pak bylo im-



plementváno čerpání kapaliny AdBlue jak pro nákladní, tak i pro osobní vozidla a na dva rychlovýdej nafty pro kamiony.

Záměrem bylo připravit čerpací stanici na to, aby dokázala naráz a bez kapacitních problémů obsloužit pasažéry minimálně dvou autobusů a také aby se zlepšily pracovní podmínky zaměstnanců. A přestože se ještě v červnu 2020 pumpa slavnostně otevřela, očekávaný nápor zákazníků se nekonal a během podzimu s druhou vlnou navíc musela být znovu zavřena restaurace, což se protáhlo až do jara 2021. Jestliže začátkem června mohla být restaurace opět otevřena, nebude to nadlouho. 19. června totiž bude ŘSD opravovat příjezdové komunikace, a tak

se čerpací stanice bude muset opět celá uzavřít na další tři týdny.

Pětiproduktové výdejní stojany

Refyž čerpací stanice i po letošní zimě stále zářila novotou, u výdejních stojanů pak nechybělo potřebné vybavení (voda, stěrka, hasicí přístroj, papírové utěrky, ubrousky, rukavice a koš). Díky centrálnímu kompresoru je zde také možné na výdejních stojanech pro kamiony zkontrolovat tlak, případně dohustit pneumatiky.

Nabídka konvenčních pohonných hmot je na všech stojanech pro osobní automobily kompletní, alternativní paliva (CNG,

LPG) a energie (elektrina) zde nedoplňte. To znamená, že nechybí jak prémiové benziny Performance MaxxMotion 100Plus a 95, tak prémiová nafta Performance MaxxMotion Diesel a v nabídce jsou i základní benzin Natural 95 a standardní motorová nafta. Všechna paliva se vozí z rakouského Swechatu.

Unikátní polepy

Shop a restaurace včetně zázemí pro kuchyni, sklady, kanceláře a sociální zařízení zabírají docela velký prostor, z boku směrem k dálnici proto designéři oživilí masivní betonovou plochu unikátním polepem s motivem občerstvení Viva, který je největší ☞

➔ v celé síti OMV a je navržen podle nových standardů společnosti pro tento typ čerpací stanice.

Rozsáhlé zázemí se snaží návštěvníkům plnit každé jejich přání. Chloubou je samozřejmě restaurace, ale také v odděleném shoppu se snaží nabídnout co největší sortiment zboží, jak jsme u OMV zvyklí. Vedle nápojů, zmrzliny, cukrovinek, drogerie nebo automotive zboží si zde můžete koupit vynikající čerstvě udělané sendviče včetně těch podle receptury italského šéfkuchaře Emanule Ridiho. Nechybí ani základní léky, možnost vsadit sazku nebo zaplatit mýto, automat na kávu, popřípadě bankomat. A můžete si zde dokonce nechat vytisknout jakýkoliv dokument na tiskárně. Součástí sociálního zařízení je pak přebalovací pult a v rámci zimní zahrady, která je součástí restaurace, najdete i dětský koutek.

Opravdová gastronomie

Nově uspořádanou a moderním nábytkem se zeleným čalouněním vybavenou restauraci najdete i nadále v pravé části objektu a její součástí je vedle zimní zahrady také salátový bar a kávový koutek, kde si můžete objednat baristickou kávu jak do kelímku, tak do šálku. Tohle samozřejmě bylo v době naší návštěvy pro veřejnost uzavřeno.

V případě opětovného otevření se počítá s tím, že zde budou schopni kuchaři připravit až 35 druhů hotových jídel včetně několika polévek a vyhlášeného boršče. Počítá se se speciálním menu pro snídane (od 22:00 do 11:00), chybět nebude nabídka bezmasých a vegetariánských jídel a také bohatý sortiment dezertů a zákusků. Na některých receptech i v tomto případě spolupracoval Emanuel Ridi, a tak součástí menu budou třeba lasagne a těstoviny na několik způsobů, polévka Minestrone, bruschetta, tiramisu nebo panna cotta. Základem nabídky je však samozřejmě česká kuchyně s „jistotami“ jídelníčku, jaké představují svičková na smetaně, guláš, smažený řízek apod. Vynikající oběd nebo večeři pak bude možné spláchnout čepovaným nealkoholickým pivem nebo kofolou.

Závěr

Tato čerpací stanice je sice především brána jako transitní a zákazníků se tu během roku vystřídají tisíce. Přesto je na trase do Brna vyhlášena a mnoho pravidelných ces-



tovatelů, kteří musí využívat D1 častěji, se staví čas na odpočinek právě zde. A není to jen proto, že je v podstatě na půli cesty do jihomoravské metropole. Vedle špičkového paliva je samozřejmě největším lákadlem především restaurace, kde si nedáte

ohřívání polotovaru, ale čerstvě uvařené jídlo, na kterém si navíc můžete pochutnat v kultivovaném prostředí, což po rekonstrukci platí dvojnásob.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Nalej NANO, ať vidíš ven



Snadno, rychle s Coyotem



PETROL
PARTNER

**It's
Easy**

**CRYSTAL
CLEAR**

NOVINKA 2021

Letní kapalina do ostřikovačů NANO

Čistě průzračná bez přidaných barviv



(PŘED) POSLEDNÍ PŘED NĚMECKEM



Čerpací stanice MOL na odpočívce Svatá Kateřina u dálnice D5 v katastru obce Rozvadov kousek od stejnojmenného hraničního přechodu patří mezi největší čerpací stanice maďarského řetězce v České republice. Svého času to byla poslední možnost natankovat „za české“ na výjezdu do Německa, svůj význam však neztratila ani nyní, kdy přímo v areálu bývalé rozvadovské celnice můžete zastavit u čerpací stanice Free F1 Gaz.

Po důkladné rekonstrukci

Maďarský ropný koncern koupil čerpací stanici i s celým pozemkem, na kterém stojí ještě pumpa pro kamiony a rychlé občerstvení McDonald's, od italského Eni v roce 2016 a o rok později se tato hojně navštěvovaná stanice dočkala kompletní rekonstrukce. Od základu se proměnilo nejen zázemí, nové jsou i technologie pro čerpání paliva.

A nová je také nájemkyně – Veronika Hynčíková. Shodou okolností jsme vám ji představili už v roce 2018, kdy jsme dělali reportáž z čerpací stanice Benzina v Klatovech. „Přišla nabídka od společnosti MOL,

kteřá se nedala odmítnout. Tahle čerpací stanice představuje pro mě obrovskou výzvu,“ řekla nám na úvod mladá, ale už velmi zkušená čerpadlářka, která v provozu čerpacích stanic pracuje již 207 let, a nyní má na starost obě čerpací stanice MOL v rozvadovském areálu.

Aktuálně však své zkušenosti kvůli pandemii využívá pouze v omezené míře. Zatímco ve standardním režimu rozvadovský areál zaměstnává 28 lidí, nyní byl tento kolektiv kvůli omezení zúžen na 19 pracovníků. Ale nejen Veronika Hynčíková věří, že v létě zde všechno bude šlapat naplno a život se vrátí nejen k výdejním stojanům, ale i do prostoru restaurace.

Výhodná poloha

Rozvadovská „molka“ těží ze své velmi výhodné polohy. Zelený totém stejně jako logo řetězce McDonald's je vidět z dálky a přehledný sjezd nelze minout. I proto patří tato čerpací stanice co se výtočí týče mezi TOP 10 v celém řetězci MOL na území ČR. Velkorysá refýž se sedmi novými oboustrannými výdejními stojany Tokheim s velkoplošnými multifunkčními displeji nabízí kompletní sortiment paliv koncernu MOL, konkrétně benzin Evo 95 a Evo 100 plus, k tomu samozřejmě diesel Evo a diesel Evo plus. Dva stojany jsou pak určeny pro rychlovýdej nafty, zbytek pro osobní automobily. Ceny samozřejmě odpo-



vídají pozici, kterou tato čerpací stanice má, a částky za pohonné hmoty se tak výrazněji neliší od okolní konkurence. Tu představují především čerpací stanice Shell kousek od Boru u Tachova a Free F1 Gaz těsně před státní hranicí.

Stranou refýže ještě stojí zbrusu nový stojan na LPG od společnosti Primagaz, na opačné straně pak dva rychlonabíjecí stojany Siemens pro elektromobily. I když je zde rychlovýdej nafty pro kamiony, kapalinu AdBlue zde nenatankujete, neboť ji nabízí pouze „horní“ čerpací stanice nad restaurací McDonald's. Brzy zde ovšem budou moci řidiči využívat výdejní stojany na kapalinu do ostříkovačů, neboť rozvadovská čerpací

stanice patří do první vybrané skupiny 20 pump, kde bude nová technologie instalována.

Vše zařídí Merrychef

Zázemí čerpací stanice je s ohledem na velký počet návštěvníků dostatečně dimenzované, interiér je nově rozdělen podle zvyklostí konceptu MOL na shop, kávový koutek, pokladny a výdejní pult a jídelní část občerstvení Fresh Corner. Ta byla v době naší návštěvy samozřejmě uzavřena kvůli pandemii, omezena byla i nabídka jídel. Jinak zde bylo v pondělí dopoledne i tak docela rušno, zákazníci si však vybrané občerstvení museli

odnést buď do svého vozidla, nebo ke stolu malé venkovní zahrádky. Bylo vidět, že za jarního slunečného dne využívají toto místo i zákazníci restaurace McDonald's, kde bylo rovněž otevřeno pouze výdejní okénko.

I když čerpací stanice nemá vlastního kuchaře, nabídka jídel se neodvívá pouze od rozličných variant párku v rohlíku, který zde samozřejmě také mají k dispozici. Ve standardním režimu si zde zákazníci mohou pochutnat na výběru ze dvou polévek a pěti tradičních českých hotových jídel ze sortimentu společnost Bapa. V nabídce dále naleznete kuřecí stripsy, kuřecí roládu, krkovičky, hovězí cheeseburger, lososa, popř. pro vegetariány gratinované brambory se zelení- ➔

➔ nou nebo mix smažených sýrů. Vlastního kuchaře čerpací stanice nemá, jídla se připravují z konvenience produktů (sous-vide atd.) v multifunkčním profesionálním zařízení Merrychef Eikon, které dokáže perfektně připravit i hranolky nebo kuřecí stripsy bez tuku. Samozřejmě jsou také čerstvé bagety připravené podle speciální receptury, teplé toasty se sýrem a šunkou nebo volským okem, pro zastánce tradičního rychlého občerstvení však v shopu najdete i klasické balené od firmy Crocodile.

Káva nejen do kelímku

Na čerpací stanici samozřejmě nechybí dobře vybavený samoobslužný kávový koutek se dvěma kávovary Franke, kde si zákazníci mohou sami připravit kávu s sebou do kelímku, ale lze si objednat i baristickou kávu do šálku od vyškolené obsluhy a vychutnat si ji na pohodlných sedačkách v rohu prostoru jídelny nebo na barových stoličkách hned vedle kávového koutku, až to dovolí pandemická situace. Podle fotografií se zdá, že právě v shopu cosi chybí, protože barový pult byl na dobu pandemie odstraněn, aby nelákal některé zákazníky k použití, což by bylo nezákonné. Ke kávě samozřejmě patří i sladké pečivo.

Jinak si v shopu pořídíte vše potřebné i nepotřebné, ale pro někoho důležité na cesty: od cukrovinek přes nealkoholické i alkoholické nápoje, noviny a časopisy, drogerii, cigarety až po doplňky automotive. Brzy zde také přibude automat na oříšky. V sortimentu shopu nechybí ani základní léky, vyškolená obsluha pak má k dispozici defibrilátor. „Naštěstí jsme ho zatím nemuseli použít,“ říká Veronika Hynčíková. Většinu sortimentu shopu dodává velkoobchod JIP, čerstvé pečivo i bagety jsou společnost La Lorraine.

U MOLu dbají na důsledné rozdělení zákazníků, pokud je to možné. I když řidiči kamionů na „dolní“ pumpě samozřejmě mohou také natankovat, zázemí včetně potřebné sprchy najdou spíše u „horní“ čerpací stanice. Vybavení sociálního zařízení je uzpůsobeno hlavně klientele osobních automobilů a autobusů, důstojný prostor zde najdou také invalidé a samozřejmě se pamatovalo i na maminky, které zde najdou přebalovací pult a dětský koutek.

Závěr

Rozvadovská čerpací stanice řetězce MOL se svým zázemím nabízí odpovídající služ-



by cestovatelům, kteří zde naposledy před opuštěním České republiky chtějí natankovat, doplnit zásoby nebo se občerstvit. K dispozici mají kvalitní pohonné hmoty, LPG a případně také energii do svých elektromobilů, vybrat si mohou z bohatého sortimentu

nejrůznějšího zboží a doplnit mohou i vlastní energii díky dobré kávě a široké nabídce jídel od klasických „hotovek“ až po „zdravě“ připravené minutky.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

Provoňte prázdniny! Oblíbené kompozice parfémů Vám k tomu pomohou. Osvěžovače vzduchu Talisman jsou tou ideální volbou! Jejich dlouhotrvající vůně Vám zpříjemní nejen celé léto.



SHERON



NOVÉ VÝZVY PRO PALIVÁŘE

Žijeme v době zásadních strukturálních proměn energetiky vyspělých zemí světa. Mezi hlavní dva důvody těchto změn patří legislativní tlak, jehož cílem je snížení zátěže životního prostředí, a technologický pokrok, který přináší dostupnost alternativních zdrojů energie. Očekává se, že podíl obnovitelných zdrojů a alternativních paliv poroste. Fosilní paliva budou vytlačována postupně a pravděpodobně budou nahrazena mixem alternativních paliv, do něž zejména bude patřit elektřina CNG, LNG a vodík.

Elektromobilita pro a proti

Pravděpodobně nejčastěji se každému při diskusi o alternativních palivech vybaví elektřina. Vývoj elektromobilů postupuje kupředu velmi rychlým tempem, a to i z důvodu zavádění nových regulací a snaze dosáhnout cílů Evropské unie, která do roku 2050 očekává masivní přechod na elektromobilitu. Je ale elektřina opravdu tak ekologická? Přestože elektrický pohon ekologický je, výroba elektřiny už tolik ne. Proto je potřeba postupně přejít k ekologickému způsobu jejího získávání, tedy z obnovitelných zdrojů.

Výhodou elektromobilů jsou jejich téměř nulové emise, nízké náklady a jejich snadné nabití. Nevýhodou elektrického pohonu jsou pak takzvané nepřímé emise,

které jsou vypuštěny do atmosféry tepelnými elektrárnami, a ekologická zátěž pro životní prostředí při výrobě elektrických baterií. Přestože se tedy elektromobily pravděpodobnou stanou vozidly budoucnosti, k jejich 100 % udržitelnosti vede ještě dlouhá cesta.

Dekarbonizace pohonných hmot

Plán Evropské unie a vize asociace FuelsEurope, která předpokládá kompletní dekarbonizaci dopravních pohonných hmot do roku 2050, příkládají mimo jiné velký význam nízkouhlíkovým kapalným palivům, jako je LNG. Jedná se o zkapalněný zemní plyn, který se vyrábí zkapalněním a kondenzací zemního plynu. Vzhledem k tomu,

že při jeho vzniku nedochází ke vzniku emisí, jsou vhodným alternativním palivem v nákladní, námořní a letecké dopravě.

Poměrně ekonomickou variantou je také stlačený zemní plyn neboli CNG. To je oproti LNG využíváno ve všech typech vozidel a v mnohem větším měřítku. Kromě toho, že je CNG díky svým spalínám neobsahujícím žádný oxid siřičitý ekologičtější než fosilní paliva, řidiči s ním výrazně ušetří – jedná se totiž o nejlevnější palivo na trhu a majitel takového motoru je osvobozen od placení silniční daně. Vozidla na CNG jsou navíc velmi tichá. Nevýhodou je jejich omezení při vjezdu do podzemních garáží, povinná pravidelná kontrola těsnosti systému a zkouška tlakového zásobníku a závislost dodávek stlačeného zemního plynu na politicky nestabilních státech.

Co se týče dlouhodobé udržitelnosti, nad všemi alternativními pohony vyniká vodík. Současný výzkum se zaměřuje na využití vodíku spíše pro palivové články než jako na palivo pro spalovací motory. Vodík má několik výhod – jedná se o nejčastěji se vyskytující prvek na zemi a provoz vozidel na palivové články je bez škodlivých emisí, protože jediný vedlejší produkt spalování je čistá vodní pára. Unikající vodík, který se v atmosféře spojí s kyslíkem a produkuje vodu, je navíc mnohem bezpečnější než benzin, jenž zůstává na zemi a může se vznítit. Další velkou výhodou vozidel na vodík oproti autům na elektřinu je i délka tankování – natankování takových aut trvá přibližně stejně dlouhou dobu jako natanování vozidel na benzin.

V současné době má však vodík také řadu praktických nevýhod – technologie využití vodíku v dopravě prozatím není natolik vyspělá, aby se „masově“ prosadila v sériové výrobě, v řadě zemí pro něj neexistuje síť plnicích stanic a velmi obtížně se přepravuje.

Logistika se liší podle skupenství

LNG se v závislosti na vzdálenosti dopravuje v dokonale izolovaných nádržích, tzv. kryogenních tancích, a to po moři, za pomoci železnice nebo nákladní dopravou. LNG je přepravováno buď do distribu-

ních terminálů, kde je znovu zplyňováno a dále distribuováno potrubím, nebo rovnou ke konečným zákazníkům. Platí, že nejvýhodnějším způsobem přepravy LNG na kratší vzdálenosti je pomocí plynovodů a pro delší vzdálenosti a v místech, kde není výstavba plynovodů možná, se využívá doprava trajekty. Výhodná při přepravě je jeho velmi nízká hustota – LNG má cca 600krát menší objem než zemní plyn.

U CNG proces nákupu a prodeje stlačeného plynu spočívá v jeho naskladnění do tzv. tlakové banky plynu, která se nachází v technologii stlačování. „Naskladnění je realizováno z distribuční soustavy příslušného provozovatele tak, že ho kompresor takzvaně nasává, filtruje a stlačuje na požadovaný plnicí tlak. Takto stlačený zemní plyn je uložen v tlakové lahvi, ze které je dále filtrován a na základě řídicího systému probíhá řízené plnění přistavených vozidel,“ vysvětluje Petr Vojáček, manažer pro CNG v ATM energy.

„Co se týče bezpečnosti provozu, celé zařízení podléhá mnoha revizím jednotlivých částí technologie. Na samotném zařízení dále probíhají denní, 14denní a půlroční kontroly realizované proškoleným personálem a revizními technikami. Veškeré zápisy z těchto kontrol jsou pečlivě uschovány a připraveny k nahlédnutí příslušným orgánům a kontrolám,“ dodává Petr Vojáček.

Peripetie s vodíkem

K přepravě a distribuci vodíku se používá vícero postupů – prvním je jeho distribuce potrubím, a to buď stávající infrastrukturou k přepravě zemního plynu, která je však z důvodu nutnosti zajistit bezpečné míchání vodíku se zemním plynem v potrubích náročná, nebo novým potrubím určeným přímo k přepravě vodíku. Dalším možným způsobem přepravy tohoto plynu je pomocí nákladních vozidel nebo lodní dopravou, které využívají velké nádrže, případně malé až střední nádrže obklopené klecí pro větší bezpečnost. Třetí možností, jak vodík distribuovat, je ve speciálních zásobnících, kde se skladuje zkapalněný nebo stlačený vodík. Tyto nádrže však musí být velmi odolné, aby při jejich poruše nedošlo k výbuchu.

Největším problémem, který je potřeba vyřešit pro široký rozvoj vodíkové mobility, je velmi nízká objemová hustota vodíku, která je 3,2x nižší než u zemního plynu. Z toho důvodu musí být tento plyn zkapalněn či stlačen, což nese bezpečnostní rizika, jelikož stlačený vodík může být výbušný. Dalšími obtížemi je nutnost zkapalňování vodíku při teplotě $-253\text{ }^{\circ}\text{C}$, což je energeticky náročné, jeho schopnost zvyšovat křehkost skladovacích materiálů a fakt, že se předpisy pro jeho skladování v různých zemích liší.



Elektrina není nebezpečnější než jiná paliva

➔ Co se týče elektřiny, na rozdíl od kapalných a plyných paliv není v jejím případě třeba řešit odpar, těkavost látek, tlakové nádoby a jiné bezpečnostně náročné technologie pro práci a přepravu paliva. Je však třeba mít bezpečnou elektrorozvodnou síť.

„Dobíjecí stanice lze v podstatě rozdělit na dva základní typy. Standardní dobíjecí stanice, které nabíjejí vozidlo střídavým proudem AC o výkonu max. 22 kW, a pak vysoce výkonné dobíjecí stanice, které nabíjejí auta stejnosměrným proudem DC o výkonu až 350 kW,“ říká Vojtěch Fried, vedoucí oddělení Elektromobility a Smart City v Pražské energetice.

„Zajistit „palivo“ do těchto stanic je úkolem elektrorozvodné sítě. Systém zásobování dobíjecích stanic pro elektromobily má tedy stanovená zcela jasná pravidla. Každá dobíjecí stanice pro elektromobily má jedno přípojné místo do distribuční soustavy. Ta nabídne buď nízké napětí NN – 0,4kV, nebo napětí vysoké VN – 22kV. Tato distribuční soustava je připojena přes transformátory na přenosovou soustavu, což je síť velmi vysokého napětí VVN – až 400kV. K přenosové soustavě je pak zapojen příslušný zdroj elektrické energie – např. jaderná, uhelná, větrná, vodní či fotovoltaic-



ká elektrárna. Tady ve zdroji vlastně cesta elektřiny začíná,“ dodává Vojtěch Fried.

V České republice je trh s elektřinou regulován energetickým zákonem. Jsou zde dané základní role, které rozdělují odpovědnost za jednotlivé prvky soustavy. Pro každou z nich je potřeba licence a příslušná kontrola.

„Provozovatel dobíjecí stanice si u svého dodavatele může určit, ze kterého zdroje bude chtít elektřinu odebírat. Fyzikálně ani technologicky není možné zajistit, aby

elektřina vyrobená ve vybraném typu elektrárny byla spotřebována v konkrétním odběrném místě. Ekonomicky to však možné je. Proto je veškerá spotřeba elektřiny v síti dobíjecích stanic PREpoint zajištěna z obnovitelných zdrojů energie, jedná se tedy o 100 % zelenou elektřinu,“ zakončuje Vojtěch Fried.

■ PR Čepro
FOTO: archiv





- Schválené přísady pro individuální aditivaci.
- Přísady pro čerpací stanice a přípravu značkových paliv.

SUPER BENZIN ADITIV



- Udržuje motor a palivový systém čistý
- Zlepšuje mazací schopnost benzínu, chrání vstřikování před opotřebením

Praktické jednorázové balení

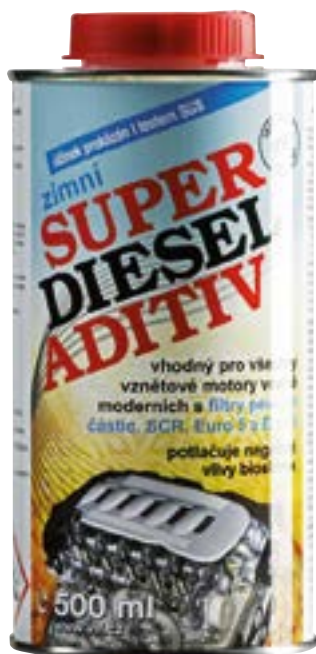
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

- Snižuje tření v motoru a tím zvyšuje jeho výkon
- Chrání palivový systém před korozi
- Působí preventivně proti zvyšování požadavku na oktanové číslo
- Snižuje spotřebu paliva o 5 až 7 %
- Je kompatibilní se všemi druhy motorových olejů
- Udržuje stabilní volnoběžné otáčky

PETROL
PARTNER

letní
zimní
varianta

SUPER DIESEL ADITIV



- Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- Chrání před korozi
- Zvyšuje mazací schopnost paliva
- Zvyšuje cetanové číslo, čímž zlepšuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon

- Snižuje opotřebení
- Snižuje spotřebu paliva až o 5 %
- Potlačuje pění paliva
- Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- Kompatibilní s filtry pevných částic i systémy SCR

**Dostání
v sítích**

ELIT
vice než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma cz

AUTO KELLY
vše pro auta



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

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

ROPA ZE ZÁPADU K NÁM TEČE UŽ 25 LET



Česko už čtvrtstoletí není v dodávkách ropy závislé jen na sirnaté ropě z ruského Uralu, proudící k nám přes Bělorusko, Ukrajinu a Slovensko potrubím ropovodu Družba. Podzemní rourou ze směru od Rozvadova k nám teče černé zlato i z námořních tankerů.

V dobách nejistých a různých geopolitických i technických problémů na trase Družby východně od Slovenska se ukazuje IKL jako geniální a prozřetelné řešení. Alternativní dopravní trasa pro ropu už několikrát pomohla českým rafinériím v době potíží na Družbě.

Dnem D pro nový ropovod se stal 25. březen 1996, kdy zástupci Česka, Bavorska a společnosti MERO slavnostně přestřihli pásku nové stavby, a oficiálně jsme tak přestali být závislí na jediném zdroji z Ruska. Na dobové fotografii se po přestřižení pásky radostně usmívá tehdejší ministr průmyslu Vladimír Dlouhý, jeho bavorský protějšek ministr hospodářství a dopravy Otto Wiesheu, předseda české vlády Václav Klaus i tehdejší generální ředitel MERO ČR Karel Fiedler.

Zkratka IKL se používá dodnes, i když vznikla původně jako odvozenina měst Ingolstadt, Kralupy, Litvínov, přitom ve výsledku končí (nebo spíš začíná) nedaleko Ingolstadtu v bavorské obci Vohburg an der Donau. Trasa téměř 350 km dlouhého ropovodu vede z Vohburgu, kde se napojuje na ropovod TAL přepravující ropu z Terstu přes Itálii a Rakousko. Dále pokračuje směrem k Regensburgu, přes Rozvadov, kolem Krušovic až do centrálního tankoviště ropy v Nelahozevsi, odkud ropa dále putuje do kralupské rafinerie či ropovodem Družba do Litvínova.

IKL jako bezpečnostní pojistka

IKL dopravuje ropu zejména pro kralup-

skou rafinerii a dodávky ze západu, resp. tankery ze světových nalezišť jsou dnes pro tuto rafinerii nenahraditelné. Ale ropovod plní i bezpečnostní a alternativní trasu v případě geopolitických nebo technologických výpadků z Ruska.

Třeba když v květnu 2012 kvůli neshodám tehdejších majitelů českých rafinerií s ruskými dodavateli přiteklo Družbou pouhých 75 tisíc tun ropy, sotva pětina obvyklé měsíční potřeby. A od poloviny měsíce už ani kapka. IKL byl k dispozici i předloni, když těžaři na Urale kontaminovali ropu organickým chloridem, ohrozili tak fungování napojených rafinerií a na několik týdnů jejich majitelé museli zastavit přísun ropy z východu. IKL by totiž v případě potřeby dokázal do Česka

dopravit i sirnatou ropu z ruských nalezišť – byť oklikou tankery po moři.

Obavy vzbuzovalo Rusko také, když nedávno soustředilo u hranic s Ukrajinou početnou armádu a hrozící vojenský konflikt by ohrozil provoz Družby. Přes Ukrajinu vede k nám z Ruska i plynovod, ale v tomto případě by konflikt na východě Česko tolik neohrozil. Už dnes odebíráme 90 procent tuzemské spotřeby plynu potrubím ze severu z Německa. Byť jde také o plyn ruský.

Začalo to u Klause

Budovat nezávislost na jediném zdroji ropy bylo počátkem devadesátých let rozhodnutí federální vlády Václava Klause. Postavit ropovod, známý jako IKL, byl geniální tah, velebený dodnes všemi odborníky na energetiku.

„Vybudování IKL byl jednoznačně velký úspěch. Jednak jako diverzifikace zdroje ropy z bezpečnostního hlediska, ale z ropovodu se stal i běžný nástroj pro komerční byznys,“ říká expert na energie-

titku Jiří Gavor, jednatel poradenské firmy ENA a výkonný ředitel Asociace nezávislých dodavatelů energií.

Dílo v hodnotě 14 miliard korun má kapacitu, která umožňuje z tankerů a nalezišť po celém světě v případě potřeby dopravovat veškerou Českem potřebnou ropu. Už teď „Ingolstadt“ zajišťuje zhruba polovinu tuzemské spotřeby. Zejména kvalitnějšími druhy ropy, které zpracovává rafinerie v Kralupech a které by se Družbou do Česka neměly šanci dostat.

Faktem ale je, že plné přesměrování dodávek z východu na západ by nešlo provést vzhledem k dlouhodobým obchodním smlouvám a vytižené kapacitě potrubí na cestě mezi Terstem a Německem ze dne na den ani z měsíce na měsíc. Technicky tu ale taková možnost existuje.

Hlavou, která projekt v Klausově vládě řídila, byl tehdejší ministr průmyslu a obchodu Vladimír Dlouhý, dnešní šéf Hospodářské komory.

„Tehdy byla politická situace taková, že všichni chápali, jak na bavorské, německé spolkové i české straně, význam takové al-

ternativní trasy ropovodu,“ vyjádřil se před časem pro Lidové noviny Dlouhý.

Otcové IKL: Loula, Ježek

Důležitá byla i role tehdejšího šéfa Fondu národního majetku Tomáše Ježka. Fond tehdy díky jeho podpoře poskytl pro financování garanci, bez které by na dílo nepřišpěly firmy jako Shell, Conocophillips a ENI (Agip), které se staly podílníky českých rafinerií (kromě tehdy státního Unipetrolu) a stavba západního ropovodu byla jednou z jejich podmínek.

Myšlenka na trasu napojenou na Transalpínský ropovod z Terstu (vede z Itálie přes Rakousko do Německa) však původně vzešla podle Dlouhého od skupiny českých odborníků z ropného průmyslu. Jedním z otců IKL tak byl Václav Loula, někdejší pracovník státní Benziny, posléze manažer Unipetrolu a dnes expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu.

V době Dlouhého úřadování v Čalfově a Klausově vládě působil na ministerstvu jako poradce pro národohospodářské ➔

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

⇒ koncepce a rozvoj se specializací na ropu a pohonné hmoty. Už na jaře roku 1990 byl společně se dvěma dalšími experty vyslán do Chorvatska prozkoumat možnosti českého napojení na tamní ropovod Adria, vedoucí z chorvatského přístavu Omišalj do Maďarska.

„Vrátili jsme se po týdnu s rozpačitými dojmy. Omišalj je menší přístav než Terst, pojme méně tankerů. A také... už jsme tam viděli rostoucí politickou krizi mezi Chorvaty a Srby, ostatně do roka tam vypukla válka, která pak negativně ovlivnila i provoz Adrie,“ vzpomíná Loula. „Bylo nám jasné, že napojení na TAL a přístav v Terstu se ukazuje jako nejlepší řešení,“ dodává Loula.

Strategický význam stavby dokládají i aktuální čísla společnosti MERO, která od roku 1995 provozuje nejen IKL, ale současně i Družbu. Od svého zprovoznění přepravilo potrubí IKL do Česka víc než 65 milionů tun ropy. Z celkem 16 zemí původu bylo do českých rafinerií přepraveno 38 druhů ropy. Loni se IKL dělil s Družbou o celkový ropný dovoz do Česka v poměru půl na půl.

Zprovozněním západní cesty došlo podle generálního ředitele MERO Jaroslava Kociána k zásadnímu posílení energetické bezpečnosti naší země. „Prozíravost tohoto rozhodnutí se v minulosti již několikrát potvrdila, když omezení dodávek, ať již z technických, politických, či ekonomických důvodů skutečně nastalo,“ uvedl Kocián.

Riziková Družba

Družba, dokončená u nás v roce 1965, sice po průběžné modernizaci patří, alespoň na území Česka a Slovenska, k moderním ropovodům, ale dál na východ je její stav už hodně nejistý. K větším či menším vý-



**SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE
ČERPAČÍCH STANIC PHM**

Kvalitní a spolehlivé profesionální služby šetrné k životnímu prostředí a přírodním zdrojům:

- čištění skladovacích nádrží – z důvodů revizí, kalibrací, změny produktů, provozního znečištění atd.
- zkoušky těsnosti nádrží, záchytných jímek, potrubí ad. dle ČSN 753415, 750905 a Zák. 254/2001 Sb.
- prověrky technického stavu - defektoskopie skladovacích nádrží dle ČSN 753415
- pravidelné roční a dvouleté kontroly a revize technologie čerpacích stanic
- servis, údržba a běžné opravy technologií čerpacích stanic a skladů
- rekonstrukce, modernizace a opravy čerpacích stanic a skladů

- prodej a odborné montáže technologie – výdejní stojany, měření hladin, signalizace, řídicí a bezobslužné systémy, nádrže a zásobníky, potrubní rozvody, čerpadla, průtočná měřidla a další
- vedení plánů kontrol a evidence termínů revizí technologie pro smluvní zákazníky atd.

BMS I, spol. s r.o.

www.bmsi.cz

Sídlo: Brno
Bratři Mrštíkové 1, ČR 61400
Tel: +420 545 217 190
info@bmsi.cz

Právno: Chvalbín
Za Provazem 770, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



padkům provozu, ať už kvůli technickému stavu, nebo politickým krizím, došlo v uplynulých 25 letech mockrát.

Poslední vážný incident nastal v dubnu roku 2019, kdy se na Uralu dostalo do potrubí velké množství organickým chlořidem kontaminované ropy, což mohlo poškodit technologie v cílových rafineriích. MERO u nás na několik týdnů provoz Družby zastavilo. Když v Litvínově došly vlastní zásoby, přišly na řadu státní rezervy, které má Česko zhruba na 80 dní. IKL v tomto případě nemusel situaci řešit.

Jeho slabost je totiž v pomalé reakci. Než vlastník rafinerií koncern Orlen Unipetrol objedná náhradní ropu z tankeru kdesi na moři, než dopluje do Terstu a než pak ropa doteče ropovodem stovky kilometrů přes Itálii, Rakousko a Německo do Česka (v potrubí většinou proudí rychlostí pěší chůze), uplynou týdny.

- *AUTOR: Miroslav Petr*
FOTO: archiv IKL



**Chcete AdBlue přímo,
bez starostí
a skrytých poplatků?**



Velkoobchodní prodej AdBlue s automatizovaným dodávkovým systémem od společnosti TAM.
Další informace: www.tamtrans.sk +421/36 635 78 11



PARLAMENT OTÁLÍ S DŮLEŽITOU NOVELOU

Pro EU je jednou z hlavních priorit životní prostředí a zde je nosným tématem snížení emisí v dopravě, zvýšení podílu obnovitelných zdrojů pro pohonné látky používané v dopravě nejen do roku 2030, ale podpora dalších cest dekarbonizace dopravy pro období do roku 2050.

Posledním okruhem regulace je podpora a využívání energie z obnovitelných zdrojů. To řeší nová směrnice EU z roku 2018 o využívání energie z obnovitelných zdrojů RED II, která je v současné době implementována do české legislativy. To podstatně je, že Česká republika musí dosáhnout do roku 2030 podílu 14 % energie v dopravě z obnovitelných zdrojů. Směrnice ovšem dále omezuje podíl bio paliv 1. generace na 7 % energetických a umožňuje dvakrát započítat biopaliva z nepotravinářské biomasy a odpadů (suroviny vymezují přílohy této směrnice). Také podíl biopaliv z upotřebených kuchyňských olejů a živočišných tuků je omezen jen na 1,7 %. Pro tato vyspělá biopaliva je stanoven jejich podíl do

roku 2025 na 1 % a do roku 2030 na 3,5 %.

Direktivy EU ohledně snižování emisí a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě (...kam biopaliva jednoznačně patří) jsou proto harmonizovány do české legislativy. To se pochopitelně bude týkat i zvýšení obsahu biolihu v automobilových benzinech. V příslušných zákonech je navíc nesplnění pro povinné subjekty (výrobce, dovozce a distributory) sankcionováno. Zatím platí povinnost min. 4,1 % biolihu u benzinů a snížení emisí CO₂ o 6 %. Nesplnění je sankcionováno. Sankční postihy hrají a budou hrát rozhodující roli i při uvádění benzínu E10 na trh. Očekává se, že připravovaná legislativa uloží povinnost zvýšit obsah biolihu na min. 8 %. (technická

norma pro automobilové benziny schválená automobilovým průmyslem povoluje max. 10 %).

Při zavádění biopaliv u všech dalších alternativních druhů energie v dopravě je třeba dbát na spravedlivé soutěžní prostředí v konkurenci pohonů. Paliváři nepožívají žádných daňových výhod a do státního rozpočtu na zdanění pohonných hmot odvádějí ročně více než 100 mld. Kč.

E10 je již v současné době na trhu v některých zemích a v ČR jej zavedl Unipetrol u benzínu s obchodním jménem Verva 100 (Super plus nad 98 oktanů). K tomu je třeba dodat, že pro provoz automobilů s benzinovým motorem musí být používány automobilové benziny, které jsou schváleny (do-

poručeny) výrobcem. To znamená, že dané palivo je homologováno pro daný benzinový motor. V Česku se uvádí na trh paliva homologovaná a v souladu s normou a schválená ACEA. V současné době jsou automobilové benziny vyráběny a prodávány podle české evropské normy ČSN EN 228 (rovněž schválené výrobcem automobilů). V té je definováno (vedle řady povinných provozních parametrů jako destilační zkouška, oktanová čísla, tlak par, obsah síry, obsah olova atd.) také závazný obsah etanolu. Podle této normy kvality a povinného značení se zatím prodává v ČR automobilový benzin BA 95 nebo BA 98 s povinným označením E5, který může obsahovat max. 5 % biolihu.

Norma dále definuje automobilové benziny v oktanových hladinách 95/98, a to s vyšším obsahem biosložky do max. 10 objemových procent pod označením E10. Všechny ostatní povinné parametry jakosti u nejprodávanějšího autobenzinu v oktanové hladině 95 nebo 98 zůstávají beze změny. Vyšší je pouze obsah biosložky a obsah kyslíku. To znamená, že E10 má nižší uhlíkovou stopu a kyslík zlepšuje spa-

lování. Povinnost E10 pak je součástí i nové legislativy.

Také je třeba říci, že automobily splňující emisní normy Euro 4, která vstoupila v platnost v roce 2005, jsou již homologovány na automobilový benzin s 10 % biolihu. To znamená, že jsou již 16 let staré. Značka Škoda, která má nejsilnější zastoupení automobilů na domácím trhu, ve svém prohlášení sděluje, že E 10 vyhovuje všem značkám vyrobeným od roku 2002, tedy i vozy dnes 19 let staré mohou bez problémů v roce 2021 používat benzin pod označením E 10. V některých zemích EU je již E 10 u 95oktanových benzinů také zaveden (Německo, Slovensko, Maďarsko, Francie, nově i Anglie).

Pro používaný líh platí požadavky definované normou pro kvasný líh do automobilových benzinů, který musí být bezvodý a denaturovaný. Biosložkou je i ETBE, který se vyrábí z biolihu. Do automobilových benzinů jsou přidávána další aditiva pro zlepšení užitných vlastností (ochrana proti korozi, mazací přísady ke snížení třecích ztrát a zvýšení výkonu, čisticí přísady, které dlouhodobě udržují v čistotě sací ventily, vstřikovače a spalovací prostor).

Členské firmy ČAPPO mají v nabídce právě sortiment aditivovaných benzinů.

Vedle toho jsou dále v nabídce např. u ČS členských firem ČAPPO automobilové benziny aditivované kategorie Super plus nad 98 oktanů, ale na bázi etherů (ETBE), které také vyhovují parku benzinových vozidel. ETBE se vyrábí v rafineriích také z biolihu (vyšší zhodnocení v rafinerijských technologiích, využití kapacit v rafineriích + provozní výhody ETBE). ETBE je bezproblémová složka automobilových benzinů. Vyšší přírůstek ETBE např. nad 20 % pak již po přepočtu na biolih odpovídá dle evropského značení kvality E10, včetně vyššího obsahu kyslíku max. 3,7 %.

Přídavek kyslíkatých látek do benzínu výrazně snižuje emise CO, u vozidel s katalyzátory pak přispívá ke snížení i uhlovodíků. Zvyšováním obsahu kyslíku v benzinech má stejný vliv jako zvyšování množství spalovacího vzduchu, tzn. vytváření chudší směs. Výsledkem je více kyslíku ve spalovacím prostoru, úplnější spalování a menší tvorba CO, tj. ekologický přínos zavádění benzínu E 10 z obnovitelných zdrojů.

■ PR ČAPPO

Zkratka ETBE = chemický etyl terc butyl ether.

MAXX**Motion**

A VÁŠ MOTOR BĚŽÍ JAKO HODINKY.

MAXXMOTION NATURAL 100PLUS –
SNIŽUJE TŘENÍ PRO HLADKÝ
CHOD MOTORU.

NOVÉ!
SLOŽENÍ
PRO SNÍŽENÍ
TŘENÍ

OMV
OMV

PETROL
PARTNER



ZÁJEM O PRÉMIOVÁ PALIVA ROSTE

Čeští motoristé si potrpí na kvalitu paliva, které dopřávají svým automobilům. Stále více jich totiž tankuje prémiová paliva. „Těší mě, že zájem o naše prémiová paliva Verva dlouhodobě roste. Jejich objem prodeje se za posledních deset let zdvojnásobil a věřím, že růst prodeje bude nadále pokračovat,“ říká Ladislav Béres, ředitel úseku pohonných hmot sítě čerpacích stanic Benzina Orlen.

Čím si vysvětlujete stále se zvyšující zájem českých motoristů o prémiová paliva?

Je vidět, že čeští motoristé se o paliva zajímají a chtějí svým vozům dopřát co nejkvalitnější servis. To úzce souvisí s nedávným nástupem aut s moderními benzinovými motory, které jsou citlivější na kvalitu paliva. Poptávka po prémiových palivech Verva tak rychle roste a tomu musíme přispůsobovat nabídku. K tomu přispívají ze-

jména naše mohutné investice do rozvoje sítě čerpacích stanic Benzina Orlen, které každoročně převyšují miliardu korun. Díky rekonstrukcím tak přidáváme prémiová paliva do nabídky dalších čerpacích stanic a budeme v tom pokračovat i nadále.

V čem se prémiová paliva Verva liší od standardní řady Efecta?

Špičková aditivovaná paliva Efecta 95 a Efecta Diesel se vyznačují jedinečnými

vlastnostmi a díky speciálním aditivům dokáží čistit motor vozu a palivovou soustavu, prémiová paliva Verva jsou ale ještě o level výše. Díky vyššímu oktanovému a cetanovému číslu poskytují prokazatelně vyšší výkon motoru. Kromě toho mohou přispět také ke snížení spotřeby paliva díky vyšší schopnosti mazání. Významnou roli samozřejmě hraje rovněž zvýšená ochrana motoru a palivové soustavy. Všechna paliva navíc průběžně vylepšujeme.

Jaká konkrétní vylepšení máte na mysli?

Od začátku letošního roku jsme vylepšili vlastnosti prémiového benzínu Verva 100. Docílili jsme toho zvýšením biosložky ETBE (etyl-terc-butyl-éter pozn. red.), což vede ke zvýšení oktanového čísla i delší skladovatelnosti. Verva 100 tak i nadále neobsahuje biolih, ale v souvislosti se zvýšeným podílem ETBE došlo k posunu obsahu kyslíku, a proto je Verva 100 nyní zařazena do kategorie E10.

Co je hlavní výhodou ETBE?

Jedná se o biosložku druhé generace. ETBE má příznivý vliv na výhřevnost paliva, lepší oxidační stabilitu a na rozdíl od bioetanolu, který mimo jiné negativně působí na výkon motoru, na sebe neváže vodu, která může způsobovat korozi. Motoristé se tak vůbec nemusí bát jejího vlivu na motor.

Odkud pochází paliva, která nabízíte na čerpacích stanicích Benzina Orlen?

Standardní paliva Efecta i prémiová paliva Verva vyrábíme v našich rafineriích Orlen Unipetrol v Litvínově a Kralupech nad Vltavou, odkud zásobujeme všechny čerpací

stanice Benzina Orlen v Česku i na Slovensku. Tam v současné době patří do naší sítě již 20 čerpacích stanic, kam dodáváme paliva prostřednictvím distribučního terminálu v Nových Zámcích.

Vedle tradičních fosilních paliv se stále větší oblibě těší alternativní paliva. Jaká nabízíte zákazníkům vašich čerpacích stanic?

Do našeho portfolia produktů patří už delší dobu LPG a CNG, které nabízíme na 57, respektive 47 čerpacích stanicích. Ve spolupráci s našimi externími partnery jsme již 34 čerpacích stanic vybavili rychlodobíječkami pro elektromobily a nyní je v plném proudu příprava prvních vodíkových plnicích stanic v Česku. Právě vodík brzy doplní současnou bateriovou elektromobilitu a bude hrát stále významnější roli nejen v oblasti osobní mobility, ale především v oblasti hromadné dopravy a přepravních služeb.

Proč právě vodík? V čem spatřujete jeho výhody oproti jiným alternativním palivům?

Při provozu vodíkového vozidla nevznikají nežádoucí látky, pouze čistá voda a teplo. Vozy na vodíkový pohon na rozdíl od klasických elektromobilů nepotřebují k provozu velké baterie, a jejich tankování tak zabere stejně času jako u benzinových či naftových automobilů. Vodíková elektromobilita je pro nás zároveň jedním z kroků k dosažení emisní neutrality, což jsme si předsevzali do roku 2050 společně s naší mateřskou společností, nadnárodní skupinou Orlen. Očekáváme, že letos na podzim otevřeme první veřejné vodíkové plnicí stanice, které budou umístěny na našich stávajících čerpacích stanicích Benzina Orlen v Praze na Barrandově a v Litvínově. V další fázi budou následovat plnicí stanice v Brně, Plzni a v Praze na Mladoboleslavské ulici. Zároveň už máme rozpracované plány na další lokality.

- AUTOR: PR Orlen Unipetrol
FOTO: Orlen Unipetrol



S DŮRAZEM NA EKOLOGII



Společnost MND (dříve Moravské naftové doly) z Komárkova impéria KKCG se v souladu s cíli EU (strategie New Green Deal) chce i kvůli klesajícím zásobám ropy a plynu na jižní Moravě více soustředit na alternativní zdroje energií. Dalším důvodem jsou neustálé výkyvy cen ropy a plynu, které hlavně vloni negativně dopadly na hospodaření firmy.

„V hledáčku firmy jsou nyní nové zdroje energie, které postupně začínají nahrazovat ty tradiční,“ řekla ředitelka divize Průzkum a těžba Jana Hamršmidová. Společnost tak rozpracovává třeba projekt vtačování čili ukládání oxidu uhličitého do nepotřebných podzemních vrtů (metoda CCS), věnuje se výrobě tzv. modrého vodíku ze zemního plynu tzv. parním reformingem s eliminací vzniku CP2, využití geotermální energie ze starých vrtů a obecně rozvíjí aktivity v oblasti modrých a zelených energií, tedy těch, které snižují uhlíkovou stopu. I přesto ale divize bude dál rozvíjet průzkumný a těžební potenciál na území České republiky.

Zatím jsou však tyto projekty ve stádiu vývoje, nejdále pokročily projekty zachytávání a ukládání CO₂ do nevyužívaných vrtů a nových zásobníků a výroba tzv. modrého a zeleného vodíku. S projektem CO₂-SPICER přišla Česká geologická služba. Podílí se na něm i akademická sféra; financování poskytly norské fondy a Technologická agentura ČR. Průmyslovým partnerem projektu jsou právě MND. Právě v jejich ložisku bude probíhat pilotní projekt, který má za cíl otestovat všechny správné cesty pro budoucí ukládání CO₂ v Česku pod zem. V rámci projektu proběhne i pokusná podzemní injektáž, místo CO₂ bude

ale pro účely následného počítačového modelování použita voda.

Moravské zásoby docházejí

Těžba tak hraje ve skupině MND čím dál menší roli. V jejich výsledcích se navíc čím dál větší měrou odráží obchod s plynem a elektřinou, který válcuje výnosy z tradiční těžby. Retail měl loni také hlavní zásluhu na obratu v hospodaření. Šéfka divize MND Průzkum a těžba Jana Hamršmidová, vystudovaná geoložka a vůbec první žena v čele domácí těžbařské firmy, je ale přesvědčena, že i těžba má pro Komárka pořád slušnou perspektivu a její význam může v příštích letech růst.

„Věřím, že bude vydělávat, otázka samozřejmě je, jaké budou objemy. Pořád máme portfolio průzkumných záměrů, jen na úrovni České republiky máme ověřené zásoby na úrovni nějakých 2,2 milionu kubíků paliva. A pak tu máme asi 20 milionů kubíků průzkumných zdrojů,“ říká Hamršmidová v rozhovoru pro SZ Byznys. „Je tak jasné, že i v současných podmínkách má význam pokračovat v dosa-

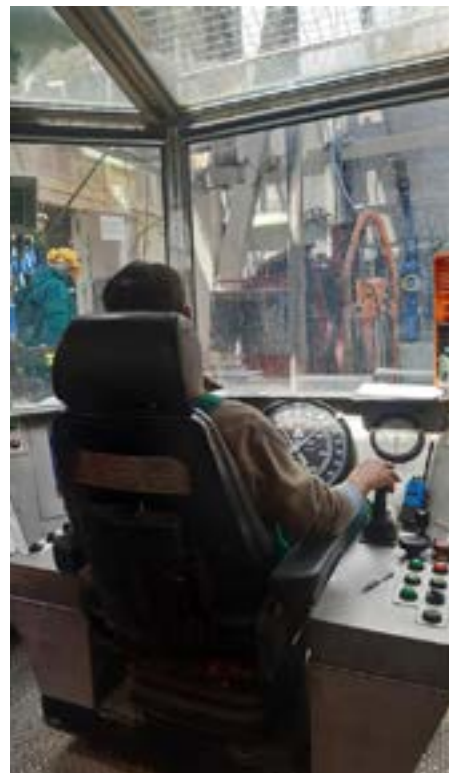
vadní činnosti a existuje reálná šance objevovat nové zdroje ropy a plynu," podotkla k tomu Hamršmidová.

MND těží dnes kromě Moravy také na Ukrajině, což je dnes pro Komárka už významnější než domácí těžba. Společný podnik MND Ukraine, v níž pětinu drží místní partner, získává z jediného ložiska Girska 260 tisíc m³ plynu denně, což je výrazně vyšší objem paliva než v Česku. Firma má navíc podíly ve společnostech, jež drží pět dalších těžebních licencí, a hledá další nová ložiska. Divize, kterou vede Jana Hamršmidová, nyní provozuje na území České republiky téměř 40 ropných a plynových ložisek a na Ukrajině dvě. V Česku denně vytěží 250 metrů krychlových ropy, 210 tisíc metrů krychlových plynu a na Ukrajině 330 tisíc metrů krychlových plynu. Za uplynulých zhruba 80 let se na území České republiky v součtu vytěžilo devět milionů metrů krychlových ropy a čtyři miliardy metrů krychlových plynu. „Kromě Ukrajiny působíme od roku 2013 v Gruzii. Tam se projekt nerozvinul v něco velkého, ale těžíme tam ropu," doplňuje Jana Hamršmidová.

Doma na Hodonínsku, kde se Komárkův těžařský byznys rodil, má ale obor nejlepší roky za sebou. Podle Hamršmidové vystačí zdejší zásoby zhruba na sedm až deset let těžby. Firma se sice chystá i v tuzemsku zkoumat další ložiska, je to ale čím dál méně výhodné. „Musíme vrtat hlouběji a dělat více vrtů. Takže je to o ekonomice dalšího průzkumu. Velké perspektivy vidíme opravdu v zahraničí, kam se chceme vrhat ještě více," říká ředitelka. Podle ní je pro MND zajímavý „region širší Evropy". Kromě Ukrajiny jde o Maďarsko a Rumunsko. „To jsou země, které by mohly být pro nás zajímavé," říká.

Na jižní Moravě je nyní aktivní vrtná souprava v Kloboučích na Břeclavsku, kam se přestěhovala z Šakvic. Cílem je najít ropná či plynová ložiska v sousedství dřívějšího nálezů. Projektová hloubka je 3700 metrů, nyní je vrtná souprava v hloubce 3300 metrů. Další rozvoj se plánuje u průzkumně těžebních aktivit na Ukrajině, kde po sedmi letech činnosti vidí MND významný potenciál především zdrojů plynu. Některá ložiska firma postupně dotěžuje. „V rámci naší nové strategie jsme si řekli, že nejdříve vyzkoušíme, zda není možné jejich druhotné využití. Vrtý jsou obrovsky nákladné, takže než je zlikvidujeme, prověříme, zda nejdou využít například jako vodní zdroj nebo pro lázeňství jako zdroj geotermální energie," poznamenala Hamršmidová.

Těžba celkově ustupuje v Evropě i celém západním světě z někdejší slávy. Mezinárodní energetická agentura nedávno vyzvala vlády,



aby do projektů na dobývání fosilních paliv přestaly investovat kvůli ochraně klimatu. Jak ale zdůrazňuje Jana Hamršmidová, hlavně zemní plyn má před sebou ještě řadu let, kdy poptávka po něm poroste. Bude totiž hlavním přechodovým médiem, které v energetice nahradí uhlí a poskytne zdroj k výrobě elektřiny a tepla do doby, než přijdou naplno ke slovu dosud vyvíjené obnovitelné technologie.

Geotermální vrt v „osmém divu světa“

Společnost působí také jaké vrtný kontraktor v zahraničí. Své soupravy má nyní například v Maďarsku a koncem roku přesune soupravu z Klobouků na sever Itálie. V květnu rovněž zahájila geotermální vrt v anglickém Cornwallu. Vrt vytvoří obnovitelný zdroj energie pro tzv. EDEN park a bude sloužit jako recirkulační – do vrtu se bude vtlačet voda, která se ohřeje a bude sloužit k vytápění biodomů v EDEN parku. Projekt EDEN vyrostl v opuštěném lomu v Cornwallu v roce 2001. Je to hlavně velká botanická zahrada s mnoha skleníky a tisíci různými rostlinami. Snahou projektu je ukázat přímé propojení mezi lidmi a jednotlivými ekosystémy. Návštěvníci zde vedle sebe naleznou třeba středozemní biotop nebo jihoamerický deštný prales. Zahradám se někdy přezdívaly osmý div světa.

„Vrtáme tam v žule, což je extrémně náročné, ale máme tam nejvýkonnější zařízení, kte-

ré může vrtat až do hloubky sedmi kilometrů. Nonstop jej obsluhuje zhruba 45 pracovníků. Geotermální vrtý jsou zatím méně obvyklé, většinu klientů máme na ropu a plyn, nicméně rozvíjí se i s ohledem na tendence světové společnosti zamezit spotřebě fosilních paliv a uvolňování škodlivých plynů do atmosféry," řekl předseda představenstva MND Drilling and Services René Kachyňa. Dodal, že geotermální vrt je sice dražší a náročnější, ale geotermální energie je naprosto ekologická. „Horkou vodu vytěžíme nahoru, ta splní v podobě páry svůj úkol a zase se zapumpuje dolů," popsal Kachyňa.

„MND Drilling and Services dlouhodobě mapuje geotermální projekty, které se na území Evropy připravují. Oblast geotermie je pro společnost zajímavá i tím, že realizace těchto projektů není přímo závislá na cenách ropy a plynu na světových trzích a je tak možné diverzifikovat rizika v současných obdobích plných změn," dodal René Kachyňa.

Společnost MND byla v roce 2019 ve ztrátě 256 milionů a lepší výsledek se neočekává ani za rok 2020. Loňský rok byl podle vedení firmy jedním z nejnáročnějších v novodobé historii, kdy bylo nutné kvůli pandemii řadu zakázek zrušit. Nyní však firma vidí oživení poptávky po službách vrtného kontraktora a plánuje náborovou kampaň na obsluhu vrtných souprav.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: autorka a archiv

APLIKACE, KTERÁ MYSLÍ ZA VÁS

Česká aplikace Monti Logistika je jedním z mála systémů pro optimalizaci plánování zásobování čerpacích stanic pohonnými hmotami. Díky ní tento proces navíc probíhá plně automaticky. Aplikace je uživatelsky velmi příjemná a přehledná, což ale není zdaleka jediné, co na ní dispečeri oceňují.

Nejen optimalizace dopravy

„Náš systém vidí online do zásob na jednotlivých stanicích a sám predikuje, kdy je potřeba stanici zavést a jakým palivem. Obsluha stanice nemusí nic objednávat, vše má pod kontrolou systém Monti Logistika,“ vysvětluje majitel firmy Monti System Josef Vlašín. Právě tento online přístup, který jiné systémy nemají, podstatně zlepšuje optimalizaci dopravy. V praxi to znamená, že cisterny nejezdí zbytečně nevytížené. „Průměrné vytižení cisteren za poslední dva roky je přes 97 %. Šetříme najeté kilometry, a tím také peníze,“ dodává Josef Vlašín.

Multizákaznická architektura

Monti Logistika byla vyvinuta tak, aby v jednom prostředí mohla být sdílena data z různých

sítí i samostatných čerpacích stanic. Takto postavený systém například umožňuje, aby si firmy navzájem poskytovaly služby. Představte si dvě rozdílné společnosti, které mají po České republice vlastní síť čerpacích stanic a své rozvozy pohonných hmot. Je pro ně však výhodnější, aby si část závozu zajistily navzájem, tedy vlastně aby jedna společnost svěřila část zásobování pohonnými hmotami své konkurenci. „Firmy mezi sebou uzavřou dohodu a my jim uvolníme data, která uvidí ve své logistické síti,“ popisuje Josef Vlašín.

Data jsou zabezpečena

Data každého zákazníka jsou maximálně zabezpečena a nemůže se stát, aby se zákazníci navzájem dívali ke svým konkurentům. Pokud se chce distributor dívat na zásoby čer-

pacích stanic svého zákazníka, vždy musí mít od něj oprávnění. Monti Systems používá infrastrukturu, zabezpečení a virtuální servery Českých radiokomunikací. „Nechtěl jsem mít servery někde v zahraničí, naši zákazníci to kvitují a někteří vyloženě požadují,“ říká Josef Vlašín.

■ AUTOR: P.R. Monti
FOTO: archiv

Kontakt: +420 602 719 237, obchod@monti.cz
www.monti.cz

Tři způsoby, jak získat aplikaci Monti Logistika

1. SaaS – software jako služba

Aplikace běží na infrastruktuře firmy Monti Systems a zákazník získává webové služby, takže se do aplikace přihlašuje jednoduše a pohodlně přes webové rozhraní. Výhodou je, že není zapotřebí vlastnit rozsáhlou IT infrastrukturu a do aplikace je možné se přihlásit odkudkoliv – ideální způsob pro práci mimo kancelář.

2. Licence pro použití na vlastní IT infrastrukturu

Monti Systems zákazníkovi aplikaci nainstaluje, autorizuje a zaškolí uživatele. Přes vzdálený přístup je pak možné realizovat případnou údržbu aplikace.

3. Kompletní služby dispečinku

Novinka, která je připravena a čeká na první zájemce. Zákazník si nemusí aplikaci ani pořídit, ani pronajmout, ale může použít přímo Monti dispečink. Tento způsob plně nahradí práci dispečerů. Firma „přenechá“ řízení vozového parku dispečinku Monti Systems a ten už zajistí kompletní služby. V zahraničí se jedná o využívaný model, v České republice se jedná opravdu o novinku. „Jsme připraveni tuto službu spustit, máme k dispozici zkušené pracovníky, kteří s aplikací dennodenně pracují a dokonale ji ovládají. Nechte si předvést možnosti aplikace Monti Logistika na vlastní oči,“ dodává Josef Vlašín.

MONTI LOGISTIKA

Chytré plánování zásobování čerpacích stanic

- přemýšlí za dispečera
- šetří čas, ujeté kilometry a peníze
- chytrá optimalizace zásobování čerpacích stanic

prům. vytižení cisteren **97%**

Ušetří až **10%** ujetých kilometrů

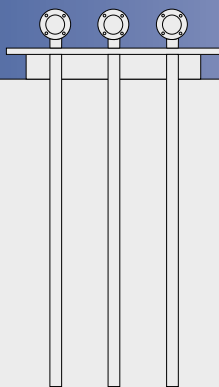
VYNIKAJÍCÍ POMĚR CENA / KVALITA
KOMPLEXNÍ SERVISNÍ PODPORA
ŠIROKÉ PORTFOLIO PRODUKTŮ



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

CFFT

Care For Fuel Technology



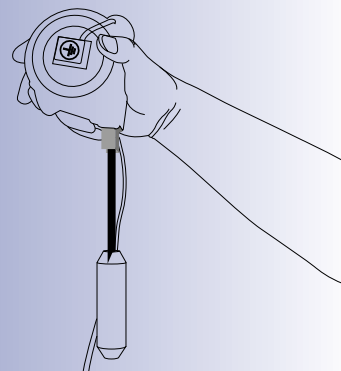
KALIBRA

SYSTÉM PRO OBJEMOVOU KALIBRACI NÁDRŽÍ

Provádíme kalibrace objemovou metodou.
Prodej měrných tyčí a pásem.

Servis
Prodej
Výstavba
Realizace
Poradenství

792 460 792
www.cfft.cz





Podpora elektromobilů se neobejde bez vybudování potřebné infrastruktury zahrnující dostatečně silnou síť nabíjecích stanic po celém území ČR. Nebudou-li mít lidé kde své elektromobily nabíjet, neporoste ani poptávka po jejich pořízení a provoz. V poslední době ale dobíjecích stanic rychle přibývá.

Jak vyplývá z jarních údajů Centra dopravního výzkumu, v Česku je v současnosti registrováno přes sedm tisíc elektromobilů. Jejich počet minulý rok vzrostl skoro o 90 procent. Spolu s plug-in hybridy tak potřebuje v tuzemsku dobíjet své baterie téměř 10 tisíc uživatelů elektrickým motorem poháněných automobilů. V Česku přitom bylo ke konci minulého roku registrováno celkem 6,13 milionu osobních automobilů, přičemž prodej nových vozů klesl meziročně o 19 procent, zatímco odbyt elektromobilů narostl o 331 procent a plug-in hybridů o 318 procent.

Mezi ekologickými vozy však stále převládají auta na LPG a CNG, kterých je v registru 105 tisíc, respektive 21 tisíc, větší přírůstky ale mají v poslední době elektrické vozy. „Například v loňském roce se na registracích nových osobních vozidel

podílela v součtu plynová a elektrická 3,85 procenta, z toho 2,58 procenta připadalo právě na vozidla elektrická,“ říká pověřenec ministra dopravy pro čistou mobilitu Jan Bezděkovský.

Z pohledu značek si v případech elektromobilů loni nejvíce registrací připsala Škoda se 1654 vozy, následuje Tesla (396) a Hyundai (342). Škoda vede i v celkovém počtu elektromobilů na českých silnicích se 1713 elektromobily, druhý je Volkswagen (862) a třetí BMW (613). Škoda zároveň s celkem 1037 vozy vede i v počtu zaregistrovaných plug-in hybridů.

Letos začnou do statistik poprvé promlouvat i auta na vodíkový pohon. S chystaným otevřením prvních plniček vodíku na čerpacích stanicích Benzina Orlen uvede japonská Toyota na český trh druhou generaci vodíkového modelu Mirai s pa-

livovými články, Hyundai je připraven nabídnout hned, jak to začne dávat smysl, podobně koncipovaný model Nexa.

Kde dobíjet?

Síť dobíjení pro elektromobily zahrnuje stanice s pozvolným dobíjením (tzv. AC stanice) a rychlonabíjecí stanice (tzv. DC stanice). Doba nabíjení, která v průměru trvá 48 minut, má vliv na výběr lokality. V úvahu tak přichází nejen tradiční čerpací stanice, ale také okolí nákupních a kulturních center, zdravotních středisek, kin, divadel, úřadů apod.

Aktuálně je na území ČR provozováno přibližně 400 nabíjecích stanic pro elektromobily. Dobíjecí stanice pro elektromobily budují a provozují především dodavatelé elektrické energie v ČR. Konkrétně

se jedná o společnosti ČEZ, PRE a E.on, které spravují nejhustší síť. Společnost ČEZ provozuje dnes přes 300 dobíjecích míst, E.on jich má 102 a dalších 12 je nyní ve výstavbě. Společnost PRE má aktuálně v síti PREpoint celkem 122 veřejných dobíjecích stanic, z toho 36 rychlonabíjecích a 86 standardních. Nejvíce nabíjecích stanic najdete v Praze, postupně však přibývají na celém území ČR.

Výstavbu dobíječek podporuje vláda

Výstavbu a rozšíření sítě dobíjecích stanic pro elektromobily podporuje také Ministerstvo dopravy prostřednictvím Operačního programu doprava (OPD). Za finanční podpory české vlády by v příštích čtyřech letech mělo být postaveno přes 500 nových dobíjecích stanic. Dotaci může využít pouze společnost, která bude schopná zaručit pokrytí kdekoli na území ČR. Stanice by se měly nacházet zejména podél nejdůležitějších silničních tahů.

Program plánuje využít například společnost E.on, která by chtěla během



následujících dvou let provozovat celkem 300 dobíjecích stanic elektromobilů na svém distribučním území (tj. jižní Čechy, jižní Morava a Vysočina). „S pomocí dotace z operačního programu Doprava vybudujeme dalších 175 veřejných dobíjecích stanic. Celkem chceme mít do roku 2022 na 300 dobíjecích stanic. Vedle vlastních prostředků k tomu využíváme i evropské programy FAST-E, NEXT-E a EAST-E, kterých jsme součástí,“ sdělil Martin Klíma ze společnosti E.on.

Ve Vystrkově u Humpolce se nachází zatím největší nabíjecí stanice pro elektromobily, která je v provozu nonstop. Její součástí je také první ultrarychlá dobíjecí stanice, jejíž výkon činí 175 kW. Za pouhých 10 minut dobije baterii elektromobilu na dalších 200 kilometrů. Cena jedné pozvolně nabíjecí stanice pro elektromobily se pohybuje mezi 150 až 300 tisíci korunami, v případě ultrarychlé nabíjecí stanice jde o investici za tři miliony korun.



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

V sítích E.on a PRE s jedním čipem

➔ Pokud chtějí řidiči svůj vůz jednoduše a za výhodných podmínek dobít, museli se registrovat u každého poskytovatele dobíjecí sítě zvlášť. Nyní ale spojily své síly firmy E.on a PRE a vzájemně zpřístupní své dobíjecí body pro registrované zákazníky. S kartou E.on Drive teď mohou řidiči dobít u stanic PREpoint a naopak. Roaming mezi oběma sítěmi začal platit od 1. června tohoto roku a služby tím zlepší a zjednoduší několika tisícům uživatelů. Jedná se o první podobnou spolupráci mezi dvěma energetickými firmami, které se podílejí na výstavbě veřejné dobíjecí infrastruktury. „Ač jsme v energetice konkurenti, těší mě, že jsme v oblasti rozvoje veřejné dobíjecí infrastruktury dokázali najít společnou řeč a spojili síly ve prospěch zákazníka. Tato spolupráce je z mého pohledu přelomová a věřím, že se k nám brzy přidají další subjekty. Pracujeme i na spuštění mezinárodního roamingu,“ říká Jan Zápotočný, člen představenstva společnosti E.on Energie. „Dojezdy nových modelů elektroaut se prodlužují, a tak propojení dobíjecích stanic dvou předních provozovatelů této infrastruktury je logickým krokem, který řidičům zpříjemní a usnadní cestování i na větší vzdálenosti,“ dodává Pavel Elis, předseda představenstva a generální ředitel PRE. Tím, že si E.on a PRE vzájemně zpřístupnily své dobíječky, budou mít jejich registrovaní zákazníci možnost dobít elek-



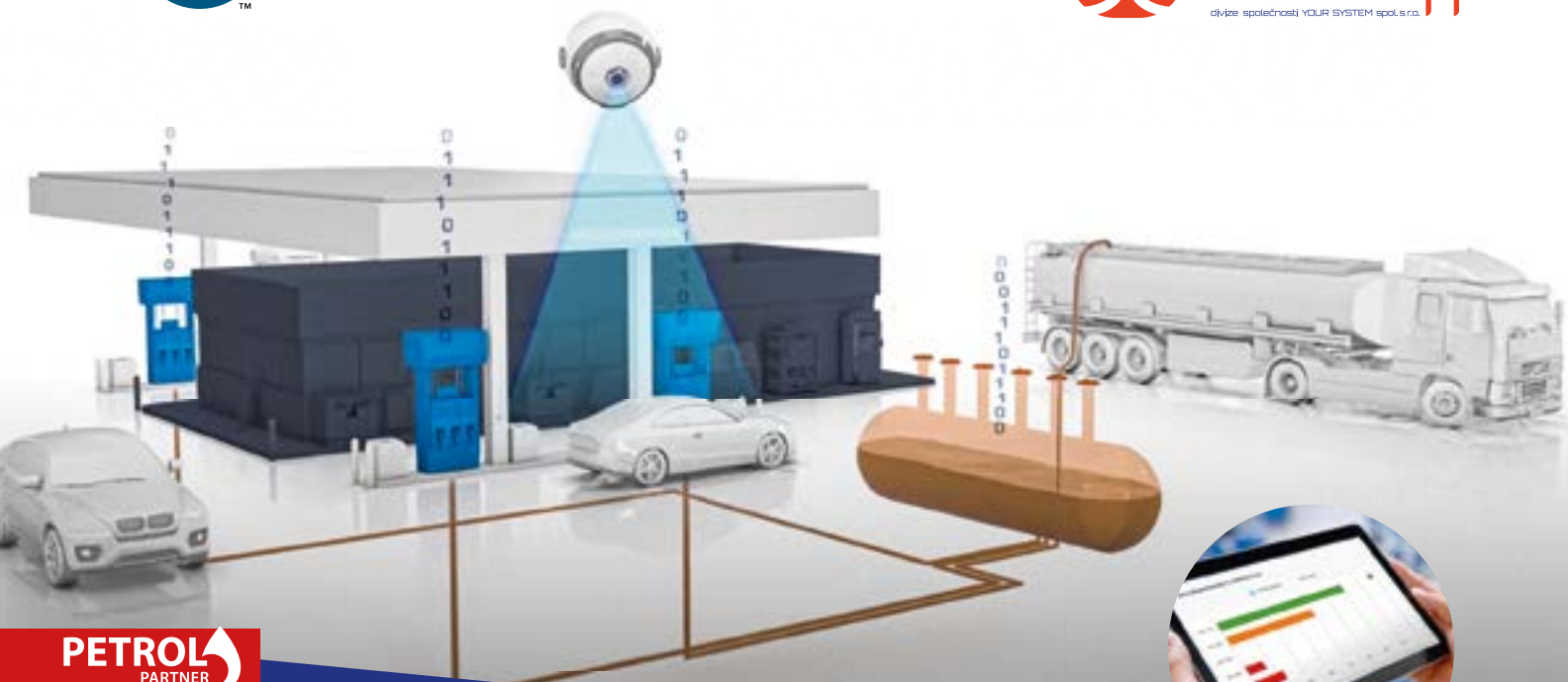
tromobily u více než 340 stanic v Česku. A jejich možnosti se do budoucna ještě rozšíří. Jen E.on chce mít do konce tohoto roku ve své síti 200 dobíjecích stanic a do konce příštího roku 300. PRE plánuje mít do konce tohoto roku ve své síti přes 500 dobíjecích stanic.

U E.on Drive dostanete více volných minut

Podle typu nabíjení registrovaný zákazník u E.onu a PRE zaplatí za nabíjení 1 kWh 6 Kč (AC), 6,90 Kč (DC s výkonem 50/75 kW) a 9 Kč (DC s výkonem 150 kW), přičemž

zákazníci PRE mohou být na nabíječce připojeni nejvýše, 120 minut (AC), respektive 60 minut (DC s výkonem 50/75 kW) a 30 minut (DC s výkonem 150 kW). Pokud byste na nabíječce strávili více času, zaplatíte za každou minutu nad limit navíc 1 Kč (AC), resp. 2 Kč (DC). U stanic sítě E.on Drive mohou registrovaní řidiči strávit u pomalého AC dobíjení až 480 minut, u rychlého DC 90 a u ultrarychlého UFC 60 minut. Poté za každou další minutu platí. Řidiči budou také muset počítat s faktem, že stanice PRE nenajdou v aplikaci E.on Drive a musí jejich rozmístění hledat na jiných mapách.



**PETROL**
PARTNER

Moderní řešení

pro tankování firemních vozidel
a fakturačních zákazníků



*Nově
v nabídce*

- Přesná identifikace vozidel včetně možnosti rozšíření o AVI řešení ORPAK
- 24hodinový bezobslužný provoz
- Dostupné i k dodatečné instalaci na existující čerpací stanice
- Vlastní SW řešení ORPAK nebo kompatibilní se systémy OctoPOS
- Vždy komplexní řešení na míru vašim potřebám



*...i jako kompakt
s výdejními stojany
Gilbarco
Veeder-Root.*



➔ Nejste-li držitelem čipu pro veřejné dobíjení, můžete u PRE využít jednorázovou platbu pro jednotlivé dobíjení. Každá dobíjecí stanice je vybavena QR kódem, jehož naskenování chytrým mobilním telefonem Vám otevře platební bránu. Vyberete si dobu, po kterou chcete dobíjet, potvrdíte danou platbu a je hotovo. Vše se spustí automaticky a stejně tak se i automaticky ukončí. Za standardní AC nabíječku zaplatíte za hodinu nabíjení 240 korun, u rychlonabíjení (DC 50/75 kW) to bude 360 korun a u ultrarychlého nabíjení (DC 150 kW) dokonce 480 korun. U vybraných stanic E.on v obchodních centrech je někde dobíjení zdarma.



Tři měsíční tarify u ČEZ

Společnost ČEZ v České republice provozuje přes 170 nabíjecích stanic. Výhodnější ceny nabíjení získají zákazníci po registraci v systému Driivz, kterým ČEZ nabízí tři měsíční paušální tarify. Základem nabídky je tarif ČEZ Víkendový řidič s 36 kWh za 200 Kč, výhodnější ale dražší je tarif ČEZ Obchodní cestující, kde za odebraných 122 kWh zaplatíte 550 Kč. Pro ty, kteří tuto službu budou využívat často, pak ČEZ nabízí tarif Taxi, kde je za 1750 korun k dispozici 500 kWh.

Neregistrovaní zákazníci dobíjí v režimu „Pay as you go“ za cenu 7,50 Kč/kWh, přičemž dobíjecí stanice ČEZ si navíc účtují poplatek 2 Kč za každou minutu všem řidičům, kteří po nabití zabírají místo u stojanu. Stejný poplatek je účtován po překročení připojení 480 minut u AC nabíječek

a 90 minut u DC nabíječek bez ohledu na stav nabití.

U stanic MOL jednorázový poplatek

Samostatný postup v oblasti nabíjení elektromobilů zvolila společnost MOL. Její stanice byly zprovozněny už koncem roku 2019. Jednalo se však pouze o pilotní provoz s prakticky bezplatným nabíjením. Ten letos skončil. Za nabíjení elektromobilu u společnosti MOL nově zaplatíte jednorázový poplatek, bez ohledu na dobu nabíjení nebo spotřebovanou elektřinu. Při napojení na standardní dobíjení (AC) zaplatí zákazník poplatek 259 Kč bez ohledu na dobu strávenou u stojanu. To samé platí u rychlého DC nabíjení, ale poplatek je už 333 Kč, a u ultrarychlého dobíjení

DC to stojí dokonce 450 korun. O spuštění i ukončení nabíjení se postará obsluha servisní stanice po zaplacení poplatku za nabíjení. Slibované spuštění mobilní aplikace, která umožní mimo jiné bezkontaktní obsluhu dobíjecí stanice, bylo plánováno na květen 2021.

V České republice je aktuálně celkem 26 nabíjecích stanic MOL, přičemž 24 z nich zvládá rychlé nabíjení s výkonem až 50 kW a 2 pak ultra rychlé nabíjení s výkonem až 150 kW. Umístění nabíječek po republice najdete u provozovatele na webu molplu-gee.cz.

Ultrarychlé a ultradrahé Ionity

Od konce roku 2019 najde u některých čerpacích stanic (OMV) ultrarychlé nabíječky Ionity, které jsou hojně rozšířené v západní Evropě. Za značkou Ionity stojí automobily Volkswagen, BMW, Ford a Mercedes-Benz. Za rychlé nabíjení si ale výrazně připlatíte. V provozu je v ČR aktuálně 6 dobíjecích stanic (čtyři v Berouně a dvě v Nupakách), ve výstavbě jsou dvě dobíjecí místa v Jihlavě a Lovosicích. Deklarovaný dobíjecí výkon je až 350 kW, ale za dobíjení je účtován poplatek 21 Kč/kWh. Výhodnější tarif získají majitelé elektromobilů BMW, Volkswagen, Ford, Mercedes-Benz, Audi a Porsche.

Wallboxy na trafostanicích

Novou možnost, jak pomoci rozvoji elektromobility v Česku, nabízí distribuční společnost EG.D. Součástí její distribuční sítě je i 20 tisíc trafostanic, které jsou vhodným prostorem pro instalaci tzv. wallboxů.



Možnost zřídit si wallbox na trafostanici je otevřena všem zájemcům. Dobíječka na trafostanici pomůže i na sídlištích, kde bývá s nabíjením často problém.

„Nedostatečná dobíjecí infrastruktura bývá často označována jako jeden z hlavních důvodů toho, proč se elektromobilita v České republice doposud výrazněji nerozvinula. V EG.D jsme si řekli, že i když jako distributor máme v tomto ohledu svázané ruce a z pohledu regulace nejsme oprávněni v elektromobilitě činit aktivní podnikatelské kroky, můžeme elektromobilistům díky znalosti naší soustavy alespoň nabídnout vhodná místa pro instalace jejich dobíjecích stanic,“ vysvětluje Michal Holan z distribuční společnosti EG.D. „Zaměřili jsme se hlavně na problém sídlištního dobíjení. I na sídlištích se již začaly objevovat elektromobily a lidé žijící v panelových domech nemají tak velké možnosti dobíjení jako lidé v rodinných domech, kteří si mohou nástěnnou dobíjecí stanicí, tedy wallbox, umístit například do garáže,“ dodává Michal Holan.

První dobíječku na trafostanici EG.D mohou řidiči najít v Třebíči v ulici Kpt. Ja-



roše. Provozuje ji společnost E.on Energie. Podobná příležitost se však otevírá pro jakéhokoliv zájemce o výstavbu dobíječky. Není určena jen pro energetické společnosti, ale velmi vhodná je například pro města a obce, které by si rády dobíječku pořídily i na své území. Dobíječku na trafostanici ocení zákazníci z řad firem nebo fyzických osob, které využívají elektromobil a hledají místo pro rychlou a levnou

instalaci dobíjecí stanice. Oproti jiným způsobům výstavby dobíječek tady není zapotřebí získat stavební povolení a také její technické provedení je pro zákazníka méně náročné. Samotný výběr wallboxu, elektroinstalační firmy a dodavatele energií je pak zcela na uvážení zákazníka.

- *AUTOR: Alena Adámková
FOTO: Jiří Kaloč a archiv*

SAMOOSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH
PŘEDSTAV

PETROL
PARTNER





Mytí automobilů prožívá v posledních letech nebývalý boom, mycí linky se však nevyužívají pouze komerčně. Své automobily musí umývat i státní podniky a instituce. K nim patří i Česká pošta, která má rozsáhlý a také poměrně rozmanitý vozový park. Nedávno zrekonstruovala své mycí centrum v brněnském depu na Opavské ulici. Zajeli jsme se tam podívat.

Nová technologie po 20 letech

Brněnské depo České pošty v Opavské ulici sídlí vedle STK v rozsáhlém areálu, kde je vedle dílen a mycího centra také veřejně přístupná plnicí stanice na CNG. Své osobní, dodávkové i nákladní automobily zde Česká pošta myje už 20 let. Stávající zařízení značky California Kleindienst už

samozejmě dlouho přesluhovalo, a tak centrála České pošty vypsala na dodavatele mycí technologie do brněnské pobočky výběrové řízení. Z několika uchazečů nakonec vybrala společnost Washtec, jejíž německá mateřská firma, jen tak mimochodem, vznikla v roce 2000 právě fúzí značek Wesumat a California Kleindienst. V případě depa České pošty se jednalo

o požadavek na dva mycí portály pro nákladní a osobní automobily. Rozhodujícím kritériem byla samozřejmě cena, v souvislosti s tím však byla důležitým ukazatelem i životnost a v neposlední řadě také kvalita mycích technologií. I když produkty německé firmy Washtec nepatří mezi ty úplně nejlevnější, výběrové řízení přesto vyhrála.

Pro dodávky i velké kamiony

V případě mycí linky pro nákladní automobily si Česká pošta v Brně vybrala model MaxiWash Vario, který věren svému jménu umožňuje připravit konfiguraci přímo na přání a potřeby každého zákazníka. V případě České pošty bylo třeba upravit zařízení tak, aby bylo schopno umývat vyšší užitkové a nákladní automobily i autobusy. Možnosti výbavy portálu MaxiWash Vario vycházejí vstříc každému přání, které vás napadne při sestavování tohoto mycího zařízení. V tomto případě byla zvolena mycí výška 4,2 m a šířka 2,6 m (max. hodnoty jsou 4,5 x 2,9 m), která vystačí na širokou škálu vozidel České pošty od malých a středních dodávek Peugeot Partner a Boxer až po velké nákladní automobily Iveco Eurocargo a Stralis s návěsem nebo valníkem.

Jedním z problémů, který stál před technikou firmy Washtec, bylo dostat celé zařízení do stávajícího objektu s ohledem na omezené rozměry vstupu do objektu. Vše se však díky mnohaletým zkušenostem technického týmu podařilo dobře skloubit a nyní již portál slouží svému uživateli. U mycího portálu pro „nákladáky“ jsou důležité trochu jiné parametry než u myček pro osobní automobily. Základem kvalitního mytí je účinná chemie pro bezkontaktní předmytí, která dokáže narušit i starší nečistoty, a polyetylenové – samozřejmě v modrožlutém provedení – kartáče, které si s takovými nečistotami následně poradí ve spojení s kvalitním šamponem lépe než pěnové nebo textilní kartáče. Jelikož u nákladní myčky není k dispozici technologie sušení ofukem, přidává se do vody pro závěrečný oplach sušící přípravek, který umožní, aby voda zmizela z povrchu vozidla co nejrychleji. ➔



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

➔ Mycí linka není vybavena mytím kol a podvozku, takže je nutné automobil předmýt prostřednictvím ruční vysokotlaké pistole, která je zde rovněž k dispozici. I když mycí portál MaxiWash Vario umožňuje i extrémně krátké mycí doby (např. pouhých 7 minut na dvojitě mytí 18ti-metrového nákladního vozidla), v tomto případě nehraje roli rychlost, ale spíše kvalita mytí. A také tu samozřejmě linka zvládá na výbornou.

Ekonomický EasyWash

Vedle mycí linky pro nákladní automobily byl nově naistalován také portál pro osobní automobily, který slouží jak na mytí malých dodávek, tak pro služební vozidla managementu. Česká pošta si z bohaté nabídky společnosti Washtec, vybrala základní model EasyWash, který je určen pro mytí automobilů například v autosalonech, bazarech nebo u méně frekventovaných čerpacích stanic. Zapomeňte na pěnopády nebo svítící lasery, tato mycí linka však nabízí optimální poměr pořizovacích nákladů s ohledem na výkony, vyžaduje minimální údržbu a z hlediska spotřeby vody i chemie je mimořádně ekonomická. Zvolena byla mycí výška 2,48 m a šířka 2,6 m, aby se v ní mohly umývat i menší užitkové automobily. Mycí linka má ve výbavě i vysokotlaké mytí podvozku a mytí kol, k dispozici je dále tlakové pěnové předmytí pěnovými kartáči, kartáčové mytí se šamponem, vosk a sušení.

Mytí recyklovanou vodou

Mycí linka v depu brněnské pošty využívá vodu z řádu, která podle rozboru poskytuje optimální vlastnosti pro dané mycí technologie, a proto ji nebylo třeba dále upravovat změkčovadly nebo osmózou. Jinak je součástí mycí linky také čistička odpadních vod.

Vnitřní prostory mycí linky jsou temperovány teplovzdušnými ventilátory pro použití v zimních podmínkách, mezní pracovní teplotou je 5°C. Vzhledem k tomu, že mycí linka je neveřejná a využívají ji pouze zaměstnanci České pošty pro služební vozidla, nebylo třeba vymýšlet platební systém. Mycí linku a její programy vždy spouští obsluha, která je pro zaměstnance České pošty k dispozici po celou pracovní dobu.

- Text: Jiří Kaloč
FOTO: autor



 **WashTec**

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec





VZDUCH ZDARMA

Součástí nabídky čerpacích stanic jsou odnepaměti kompresory na huštění pneumatik. Za tuto službu zákazníci čerpacích stanic neplatí, vzduch je prostě zdarma, a nejen ten na dýchání, přestože to provozovatele a majitele čerpacích stanic samozřejmě něco stojí. Podívejme se, jaká je dnes nabídka zařízení pro dohušťování pneu a jaké může mít obsluha či provozovatel s tímto zařízením starosti.

Zvýšení bezpečnosti silničního provozu

Respektováním hodnoty tlaku huštění doporučené pro konkrétní vozidla se nejen optimalizuje výkon pneumatik, ale zároveň zvyšuje bezpečnost v průběhu jízdy. Každý řidič by měl tlak huštění u každé pneumatiky kontrolovat minimálně jednou za měsíc a rovněž před každou delší cestou. Pokud řidič pravidelnou kontrolu tlaku huštění pneumatik podceňuje, riskuje snížení jejich přilnavosti a prodloužení brzdné dráhy. Následkem této skutečnosti může být rovněž poškození pneumatik a ráfku, zkrácení jejich životnosti a zvýšení spotřeby paliva.

Doporučený tlak huštění je téměř vždy odlišný pro přední a zadní nápravu.

Je třeba pamatovat také na to, že tlak v pneumatikách se mění v závislosti na teplotě vzduchu. Pro kontrolu je proto ideální teplota okolo 20 °C. Čím je vzduch v pneumatice chladnější, tím je tlak nižší. S každými odečtenými deseti stupni Celsia klesá tlak v pneumatikách až o 10 kPa (0,1 bar). Takže pokud máte garáž vytopenou na 20 °C a venku je -10 °C, tak po vyjetí a vyrovnání teplot dojde k poklesu tlaku o zhruba 30 kPa (0,3 bar). V letním období je zase nutné počítat s tím, že se pneumatiky při jízdě rychle přehřívají. Měření tlaku je proto nutné provádět až po vychlad-

nutí vzduchu v pneumatice, a to přibližně 20 minut po jízdě.

V zahraničí (Itálie, Německo) je výjimečně výdejní zařízení podobně jako vysavač vybaveno mincovníkem a výdej stlačeného vzduchu je zpoplatněn. Standard výdeje stlačeného vzduchu zadarmo zařítý u čerpacích stanic v Česku je významným příspěvkem nepřímo přispívajícím k bezpečnosti silničního provozu.

Samostatně, nebo centrálně

Vzduch tlačný kompresorem může provozovatel čerpací stanice zajišťovat buď ze samostatných skříňových kompresorů, které se umísťují zpravidla do místa takzvaného samoobslužného servisního stání na refýži společně s vysavačem, nebo z centrálního kompresoru s koncovými stanicemi, které může mít zákazník k dispozici také na refýži u stojanů na hlavní manipulační ploše čerpací stanice.

Samostatná zařízení jsou levnější a často díky absenci tlakových zařízení nepotřebují každoroční revizi. V případě jejich umístění většinou v zadním traktu čerpacích stanic provozovatel riskuje odcizení

koncovka a hadic, protože v tomto místě již většinou není nainstalovaná kamera, přes kterou by obsluha čerpací stanice zařízení na huštění pneumatik kontrolovala. A tak se provozovatel musí předzásobit koncovkami dopředu a zařízení denně kontrolovat, aby jej mohli zákazníci neustále využívat.

Náklady tak rostou, nicméně většina provozovatelů to akceptuje, 30 korun za koncovku přece jen není částka, která by ohrozila ekonomiku čerpací stanice. Pokud tomu chce provozovatel přesto zabránit, může hadici s koncovkou a manometrem půjčovat prostřednictvím obsluhy na předem stanovenou zálohu, jako například v případě kartáčů v samoobslužném mycí boxu.

Je třeba uznat, že provozovatelé čerpacích stanic se o tuto službu celkem příkladně starají. Během měsíce jsem si na několika čerpacích stanicích vyzkoušel, zda zařízení na huštění pneumatik funguje, a až na jeden případ bylo vždy všechno plně funkční. Někde sice toto zařízení pamatovalo nějaký ten pátek, ale v lehké rezavé skříni byl většinou plně funkční ag-



regát s přesným manometrem, který bezchybně tlačil vzduch do pneumatiky.

Široká nabídka

Variant na samostatné zařízení je mnoho stejně jako výrobců a servisních firem, které provozovateli dodají zařízení na klíč. V nabídce mají samostatné kompresory servisní firmy GIA, Tokheim nebo Automax, přímo své výrobky pak dodávají na trh i čeští výrobci jako například společnost

Adast Systems, Šebesta nebo Metapol. Tradiční českou firmou, která dodává zařízení pro práci se vzduchem, je kyjovská společnost Šebesta. Její hustič pneumatik CA100, který je poměrně rozšířený, je určen pro samoobslužné huštění pneumatik osobních, nákladních automobilů a jiné dopravní techniky. Konstruktivní řešení umožňuje jeho umístění na volných i krytých plochách u čerpacích stanic. Zařízení tvoří kompaktní skříň z nerez oceli, je osazena kompresorem a řídicím systémem s ovládáním. Existuje varianta CA100/A/D s dotykovým displejem a automatickým provozem, varianta CA 100/A/T s displejem, ovládacími tlačítky a automatickým provozem, dále CA 100/M s manometrem a tlačítky pro manuální ovládání, popřípadě klasické provedení CA 100/M/MA s manometrem a tlačítky doplněné o automat na mince. Řešení zásobníku vzduchu nevyžaduje periodické revize a je standardně dodáván v celonerezovém provedení, přičemž existuje i možnost lakování pláště do požadovaného odstínu, pokud chce provozovatel vyladit zařízení do stejných barev jako celou čerpací stanici. ➔

SPEEDWAX



- Voskový ochranný detailer
- Polymerová hydrofobní UV nano ochrana
- Obnovuje, chrání a leští

➔ Kompresorům a vysavačům se věnuje i český výrobce výdejních stojanů firma Adast Systems z Adamova, která pro čerpací stanice nabízí zařízení CombiBoy, ve kterém je kompresor a vysavač integrován v jedné karoserii. K dispozici jsou hned tři varianty tohoto zařízení: CAB, CB a AB. První a třetí jmenovaný má i zařízení, se kterým si zákazník přímo nastaví konečný tlak pneumatiky a systém se pak sám postará o to, aby nahustil pneumatiku na potřebný tlak.

Špičkové kompresory pro čerpací stanice dodává společnost Gia. V nabídce je zařízení Autoair II Car, s integrovaným bezolejovým kompresorem, které se připojí do běžné elektrické sítě. Má karoserii z nerezového plechu i podsvícený displej a v jeho výbavě může být i systém ATC, který samočinně koriguje tlak podle vnitřní teploty v pneumatice a může být napojen na centrální rozvod vzduchu.

Pokud má čerpací stanice centrální kompresor, vystačí si provozovatel s přenosnou tlakovou nádobou na stlačený vzduch. Systém sice vyžaduje každoroční revizi, nicméně pro zákazníka je to pohodlné, neboť si může dohustit pneumatiky přímo na refýži čerpací stanice. V nabídce společnosti Gia jsou dvě varianty: samostatně ve stojanu Autoair II Car a na zeď Autoair II Car - Wall Unit.

Mezi dodavatele těchto přístrojů pro čerpací stanice patří také společnost Januška kompresory. Například zařízení BS 12-3,5 nebo AWS jsou řešením typu „vše v jednom“ pro čerpací stanice. Zahrnuje kompresor, přívod vzduchu a přívod vody v kompaktním nerezovém provedení. Jedná se o ideální řešení pro všechny nové čerpací stanice s centralizovanou dodávkou vzduchu a vody. Součástí zařízení je ohřívač zabráňující namrznutí, který zajišťuje provoz i při teplotách pod 0 °C. První je vybaven manometrem, který indikuje tlak v tlakových nádobách, druhý má zabudovaný regulátor, který umožňuje přesné a jednoduché nastavení tlaku pneumatik.

Další zařízení se jmenuje Petro-Pack a jedná se o kompresor navržený pro použití v aplikacích pro čerpací stanice. Jde o sofistikované řešení pro stanice, kde není místo pro vnitřní instalaci. Protihluková úprava na krycích deskách umožňuje jeho instalaci i v blízkosti okolních budov. Poslední zařízení BS Tower je řešením pro systémy, kde jsou stlačený vzduch a voda již poskytovány.



Dostupná zařízení pro huštění pneumatik na čerpací stanici dodává i firma Metapol z Pomezí. Varianty VK-1, VK-1/2 a VK-4 umožňují připojení na běžnou nebo třífázovou zásuvku, váží pouze 65 kg a k dispozici je varianta s integrovaným manometrem nebo bez něj.

Stlačený vzduch v shopu

I když se to zdá být celkem prkotina, správně nahuštěná pneumatika je pro bezpečný provoz automobilu nesmírně důležitá, na což mnoho řidičů zapomíná. Dříve se v automobilu vozila autopumpička, dnes řidiči spoléhají na to, že si pneumatiky nahustí nejčastěji na čerpací stanici, přestože součástí výbavy nových automobilů, které nemají rezervní kolo, je malý kompresor. Provozovatelé čerpacích stanic (zvláště pokud systém na huštění pneumatik nemají) by mohli zvážit také zařazení tlakových bombiček do svého sortimentu. Ty umožňují poměrně rychlé a komfortní huštění, na trhu je jich celá řada a využívat je mohou i cyklisté.

Huštění dusíkem

Kromě vzduchu lze pneumatiky plnit dusíkem (N₂). Zařízení k tomu určené je však výrazně nákladnější a bývá v nabídce některých velmi dobře vybavených pneuservisů. Dusík je inertní a stabilní plyn, jehož tlak zůstává konstantní i v případě zahřívání pneumatik. Velikost molekul dusíku znemožňuje ztrátu tlaku huštění,



která bývá způsobena přirozenou pórovitostí pneumatiky. Díky dusíku nabízí pneumatika vyšší bezpečnost s nižším rizikem prasknutí, ke kterému dochází při jízdě s podhuštěnými pneumatikami, lepší jízdní vlastnosti vozidla a větší jízdní komfort díky jízdě se správným tlakem huštění. A v neposlední řadě je lepší i přilnavost pneumatik k vozovce díky minimálnímu výkyvům teplot a tlaku vzduchu, které bývají způsobovány vlhkostí vzduchu v pneumatice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv

www.jeduvledu.cz

JEDU V LEDU!



CO NABÍZÍME?

- kostkový led vlastní výroby
- vyrábíme z čisté filtrované vody
- možnost umístění mrazáku na prodejní místo



Kontakt: Václav Cimpa, tel.: 737 219 308
email: vaclav.cimpa@bidfood.cz



LETNÍ NÁVRATY, NADĚJE I OPATRNOST

Přestože čerpací stanice byly po celou dobu pandemie v provozu, došlo k totálnímu omezení nebo i zastavení veškerých stravovacích služeb v jejich prostorách. Někde se kuchyňský personál vyučil nové formě přípravy jídel do krabiček a jejich prodeji do okýnka. Jinde nabídku jídel úplně zastavili. Od června dochází konečně k rozvolnění a nás zajímalo, jak může vypadat návrat ke klasickému teplému občerstvení s nastupující letní sezonou.

Benzina Orlen: Stop café nejen na dálnicích

První se nám ozvala centrála sítě čerpacích stanic Benzina ORLEN. Ty prošly za posledních 5 let obrovským rozvojem a mnohé dokážou plně konkurovat restauracím, které vesměs předčí v rychlosti výdeje. „Dnes jsou vybaveny plnohodnotnými kuchyněmi, abychom mohli garantovat přípravu teplých pokrmů a nebyli v budoucnu limitováni případnou úpravou legislativy“, informuje nás Michal Procházka, komunikační specialista.

„V období před nástupem pandemie covid-19 jsme využívali kombinaci vlastní přípravy pokrmů přímo na čerpacích stanicích a dovozu, na což nyní po rozvolnění protie-

pidemických opatření chceme opět navázat. V současné době připravujeme široký sortiment hlavních jídel již na 23 čerpacích stanicích, přičemž se jedná především o větší dálniční stanice. Jejich počet průběžně navyšujeme v souvislosti s rekonstrukcemi do nového konceptu Stop Cafe. Nabídka jídel se pohybuje od tradičních hotdogů přes bagety a sendviče až po snídaně, saláty, těstoviny nebo burgery s hranolky. Nabídku občerstvení dlouhodobě rozšiřujeme a průběžně reagujeme na přání našich zákazníků. Receptury si vytváříme sami a výrobu každého produktu připravujeme tak, aby jeho chuť byla jedinečná. Přesto letos nebudeme připravovat sezonní menu teplých pokrmů. Není jasné, jak se bude vyvíjet situace nejen na trhu. Le-

dový květen byl propadák, ale od června je po občerstvení na čerpacích stanicích vysoká poptávka.

Časy, kdy řidiči zajížděli k čerpacím stanicím pouze kvůli svému autu, jsou pryč. Před příchodem pandemie covid-19 se jasně ukázalo, že čerpací stanice jsou vyhledávaným místem k odpočinku, občerstvení a zábavě, nákupu potravin, léků či dárků a také jsou oblíbeným místem k pracovním schůzkám. Prodej doplňkového zboží a občerstvení zákazník očekává a mnohdy je toto zboží hlavním motivem jeho návštěvy. Právě prodej občerstvení je pro nás nejrychleji rostoucím segmentem, jehož objem prodeje za posledních osm let vzrostl o více než 300 %. I teď dokážeme přijít s novinkami. Na vybraných čer-

pacích stanicích jsme spustili test točených zmrzlin a ledových tříští. Poslední novinkou v oblasti občerstvení je pak caesar bagetka s kuřecím masem.

Bestsellerem našeho rychlého občerstvení Stop Cafe jsou různé variace oblíbeného hotdogu. V závěsu následují studené i teplé sendviče a bagety. V nabídce nechybí ani mezi dětmi oblíbené kuřecí nugetky a hranolky, které připravujeme v peci na horkém vzduchu bez jakéhokoliv přidaného oleje. V sekci zdravé výživy zákazníkům nabízíme kuřecí prso či různé variace salátů jako Caesar salát nebo salát s tuňákem.“

Robin Oil: Stabilní a spolehlivá Senza area

Robin Oil Strakonická patří k oblíbeným pumpám s letitou tradicí. Není divu, že remodeling shopu s bezdotykovým přístupem na toalety stejně jako s bezdotykovým systémem v umývárkách a při vstupu do rychlého občerstvení tu v rámci řetězce Robin Oil proběhl mezi prvními už před pár lety. Pumpa, na které při cestě z Prahy do jižních Čech už stojí za to zastavit kvůli občerstvení v Senza Area. Zabírá prakticky téměř polovinu celého shopu. Šest stolků a čtyřicet židlí bylo dlouhou dobu ze hry. Částečně je nahrazovaly dva velké masivní stoly v pergole, ale dlouhá zima do konce května žádný velký kšeft nepřinesla. O něco lépe si vedly hotovky v krabičkách k pozdější konzumaci mimo restauraci, které dokázaly udržet provoz celého občerstvovacího úseku. Podle vedoucího směny se žádné převratné změny v provozu Senza Area ne-



chystají. „Jde nám spíše o stabilitu a spolehlivost našich služeb.

Situace se tu s uvolněním a teplými dny konečně změnila. Jídelníček je opět rozšířen a podle obsluhy se zákazníci rychle vracejí. V nabídce jsou denně vždy dvě přesnídávkové polévky. Jejich nabídka se bude opět v průběhu sezony měnit: gulášová, bramboračka, zelňačka s uzeninou, fazolová, držková, zeleninová. Také nabídka teplých jídel je opět volena podle převládající klientely: Svíčková, guláše, vepřová smažené kuře či řízek a karbanátky se salátem jsou typická jídla pro posádky dodávek a nákladních vozů, které při výjezdu z Prahy za prací zastavují nejen na snídani, ale i na obědy a večere. Koprovka, křenovka, rajská, rizoto nebo těstoviny, a pak

hlavně saláty si dávají častěji luftáci a chataři a porce přizpůsobujeme i dětem. Rodiny si často berou jídlo sebou. Z teplého rychlého občerstvení je to obdobné jako na většině pump. Teplé nebo grilované uzeniny, sekaná či karbanátky s některým ze salátů – od klasických majonézových až po zeleninové. Oblíbené jsou naše sladké zákusky hlavně ke kávě: větrníky, věnečky, domácí štrudly, další cukrařina a lehké ovocné dorty. Při teplém počasí jsou zákazníci raději pod pergolou a bez roušek, ale za nepohody bývá plno i uvnitř.

OMV: Viva sází na sendviče

Společnost OMV celou pandemii vzala od počátku velmi vážně. Veškeré úseky stravování byly prakticky okamžitě zastaveny a na mnoha čerpačkách byla omezena i otevírací doba. Situace se normalizuje jen pozvolna, a i tak zůstává mnoho otazníků, co je vlastně normální. Kde jsou ty časy s recepty od Emaulla Ridiho a dalších kulinářských osobností! Místo nabídky teplých pokrmů převládá nabídka vlastních sendvičů připravovaných před očima zákazníků a rovněž preference předzahrádek. A tak i novinky jsou sice skromnější, ale o to sofistikovanější. Jedná se o dva typy dopékaných sendvičů „Tiger“ s lákavým obsahem. Jednak je to salámový sendvič s pepřovou omáčkou a kvalitním salámem Herkules a tím druhým je Tiger s kvalitním plátkovým sýrem, grilovanou paprikou a cibulovou omáčkou. Jinak úseky teplého občerstvení zatím u OMV nepřinášejí na léto žádnou novinku a oproti předcházejícím rokům se jeví neobvykle fádni. „Jsme opatrní, loňské ☺



➔ ukvapené rozvolnění během léta se nám všem vymstilo. Nechceme letos opakovat stejné chyby a trocha skromnosti a více osobní odpovědnosti nikomu z nás neuškodí, ani těm největším konzumentům,“ konstatuje s úsměvem barista a pokladní v jedné osobě na OMV v Malé Chuchli v Praze 5.

Avia: Pod křídly Via Cafe

Čerpací stanice pod logem Avia jsou sdružením, proto ani nenabízejí cosi jako jednotný model občerstvení. Rozsah občerstvení závisí na rozhodnutí a možnostech partnera. „Stále jsme na začátku a v této době pracujeme na budování kávových koutků Via Cafe,“ říká Jana Šoltéssová ze společnosti Union Energy/Probo Trans Praha.

„Právě k doplňkové činnosti, jako je provoz občerstvení, přistupují naši členové velice rozdílně. Pokud se čerpací stanice rozhodují mezi provozem s vlastním kuchařem, nebo využitím externích dodavatelů hotových jídel, většina stanic v tuto chvíli volí externí dodavatele. Jedná se o levnější model bez nároku na další odborný personál a umožňuje mít pro zákazníky neustále k dispozici širší a variabilnější nabídku pokrmů. Díky vhodně zvolenému balení se značně snižují ztráty a minimalizuje se počet neprodaných porcí. Další výhodou je též možnost přípravy pokrmů i méně kvalifikovaným personálem. Je tedy možné zákazníkům nabídnout občerstvení ve stejné kvalitě po celou otevírací dobu. Velice mnoho závisí od volby vhodného dodavatele. Pokud pro výrobu využívá dlouhodobě kvalitní suroviny, moderní technologie i dobré kuchaře, nabízí chutná jídla, které nijak nezaostávají za pokr-



my připravenými vlastním kuchařem, kdy je potřeba připočítat náklady na velké zázemí a provoz kuchyně. V praxi se vyplácí jen tam, kde je vždy dostatečný počet zákazníků, kteří by zajistili potřebný obrát (zisk). V případě, že si čerpací stanice může dovolit vlastního kuchaře, připravuje nejen polední menu, ale také obložené bagety a ostatní občerstvení.

Od loňského roku jednotlivé čerpací stanice sdružení Avia přijaly úspěšná opatření k snížení režijních nákladů, a tak udržet jejich provoz bez nutnosti jejich uzavírání či zásadního omezení. Plusem dočasného zákazu konzumace pokrmů přímo v úsecích rychlého občerstvení, bister a restaurací byla možnost jejich snadnější rekonstrukce. Proto jako hlavní přípravu na sezonu dokončovali rekonstrukce hlavně venkovního posezení. Také to

jsou důvody, proč naši členové ani v jídelnících nechystají žádné zásadní změny. Dlouhodobě se drží nabídky, která se skládá z osvědčených a oblíbených produktů. Průběžně a lokálně se testují nové produkty, které se v případě úspěchu stávají trvalou součástí jídelníčku. Je to i efektivní způsob, jak zákazníkům umožnit podílet se na tvorbě jídelního lístku podle toho, jak jim co nejvíce vyhovuje a chutná. I tady jsou samozřejmě rezervy a skryté příležitosti k tvorbě vyšších zisků.

V každém případě je u většiny našich čerpaček vidět snaha o širší sezonní nabídku jídel, kterou by stávající personál byl schopen zvládnout a o kterou je mezi zákazníky zájem. Obecně lze říci, že druh jídla či způsob stravování určuje zákazník a je zde i vliv umístění pumpy. Něco jiného je dálnice, městská aglomerace, turistická oblast. Jiné stravovací návyky a nároky mají kamionáči, technicko-řemeslné profese a cestáři v dodávkách, kravačáci v limuzínách, rodiny s dětmi na dovolené, mládež, turisté třeba na kolech atp. Zákazníci nejčastěji preferují jídla rychlá na přípravu i konzumaci a nově nejlépe ta, která si mohou odnést s sebou a konzumovat v autě nebo na cestě. Je to umocněno zejména současnou situací, kdy v podstatě jinou možnost s celou řadou nadále platných omezení ani nemají. Ani naše konkurence za těchto podmínek nechce riskovat a s žádnými velkými plány na léto nepřichází.

MOL: Odstupňovaný Fresh Corner

Také společnost MOL je pro letošní nejisté prázdniny v nabídce teplého občerstvení ➔



PETROL
PARTNER

50 let spolu v Česku

Vyhraďte 50× zlatou minci
a dalších 500 cen

Zadejte kód z obalu na coca-cola.cz

50× zlatá mince v hodnotě
35 000 Kč



Akce probíhá 1. 7.–19. 8. 2021. Organizátoři si vyhrazují právo na změnu data trvání akce. Více informací na coca-cola.cz.

**Kupuj produkty
Coca-Cola
a oslavuj
spolu s námi!**



➔ zdrženlivější. Podle gastromanažera Jaroslava Černého volí nadále kombinovaný systém, tj. využívání externích služeb dodavatelů s úpravou jídel přímo na čerpacích stanicích. „Připravujeme jídla z produktů dovážených na čerpací stanice ve formě např. sous vide, které jsou následně upravovány v Merrychefu. Díky tomu dokážeme udržet vysokou kvalitu všech produktů napříč celou sítí. V síti MOL máme v nynější době cca 20 stanic, kde jsme schopni připravovat teplé pokrmy formou hlavního chodu. Co se týče sezonního menu, jedná se hlavně o oblast sendvičů, hot dogů a podobně.“

Vidíme, že letošní hlavní sezona bude určitě jiná, svým způsobem mimořádná. Mimořádná nejen ve skladbě zákazníků, ale i v jejich volbě pokrmů. Předpokládáme, že vše se bude zrychlovat a zákazníci si budou brát občerstvení s sebou, což nenahrává příliš velkým hlavním chodům, ale spíše „rychlovkám“ typu hot dogů, sendvičů a samozřejmě krabičkám s jídlem ke konzumaci mimo pumpu. Částečně s tím souvisí i změny v jídelničkách. Chtěli bychom jít s trendem zdravé výživy a nabízet např. vegetariánské nemasové kuličky. Bohužel v dnešní době bude vše záviset na epidemiologické situaci a vládních nařízeních. A tak v oblasti teplých jídel jsou stále nejpreferovanější české klasiky jako guláš nebo svíčková. Dalším velmi oblíbeným jídlem jsou polévky, které se nacházejí na velkých stanicích, a to nejen na těch s restauračním konceptem Fresh Corner. V našem menu naleznete vegetariánské pokrmy, jako jsou např. gratinované brambory se zeleninou, smažené sýrové kousky nebo dietní losos na salátovém lůžku. U dětí jsou velmi oblíbené kuřecí stripsy s přílohou. S nabídkou se snažíme myslet opravdu na všechny naše zákazníky. Domnívám se, že jídelní lístek by neměl obsahovat desítky druhů hlavních jídel. Věříme, že v jednoduchosti je síla, ale na druhé straně by měl jídelní lístek obsahovat možnosti i pro vegetariány a strávnický, kteří hledají zdravé volby.“

KM-Prona: Monzacafé schopná soutěžit

Letní sezona je pro všechny čerpačky rozhodujícím obdobím, potvrzují to i slova Roberta Vítka, provozního ředitele společnosti KM-Prona. „Ta letošní bude opravdu mimořádná, jen těžko soudit, co nám a našim zákazníkům přinese. Zájem o občerstvení roste a dělí se podle toho, zda se jedná o některou z dvanácti Monzacafé express, s bagetami,



chlebíčky a zákusky, kde teplou kuchyni nenabízíme, nebo o pěti čerpaček Monzacafé, kde opět přicházíme s „domácí“ kuchyní a kde se připravují hotovky i minutková jídla. Tam je provoz kuchyní zajišťován kuchařem a pomocným personálem. Co oba koncepty občerstvení spojuje, je vynikající káva. Kávu odebíráme ze soukromé pražírny z Jablonce nad Nisou a připravujeme ji na kvalitních pákových strojích. V osobě majitele pražírny máme jistotu a víme, že dodávaná káva bude vždy čerstvá a chuťově vytříbená.

Letošní sezona, podobně jako byla i ta loňská, je a bude hodně závislá na vládních opatřeních, kterým se budeme muset operativně přizpůsobovat. Takže víc než nějaké kulinářské novinky nás ovlivňují požadavky na ochranu zdraví. Dnes jsou všechny provozovny vybaveny nadstandardním množstvím dezinfekčních a antibakteriálních přípravků, kterými jsou pravidelně ošetřovány všechny imobilie, se kterými se dostává zákazník i obsluha do kontaktu.

Přesto nabídka na našich čerpacích stanicích jde ruku v ruce se sezonností a přáními zákazníků. Na jaře a v létě obohacujeme nabídku o čerstvé saláty, „light“ verze klasických jídel, domácí limonády či smoothies.

V současné době drtí většina zákazníků přijde na rychlá hotová jídla. Snažíme se, aby v denní nabídce byly vždy minimálně 2–3 polévky a 4–7 hlavních jídel. Na www.monzacafe.cz si dokonce zákazník může vybrat jídlo dříve, než vstoupí na čerpací stanici. Každý den je nabídka jiná. Ale například kulajda, kterou podávají v Liberci se stala už téměř legendou. Její zařazení do jídelního lístku je tak logicky častější. Jaký by měl tedy



být optimální jídelní lístek? Asi takový, který přiláká širokou škálu hostů očekávajících dobrou kvalitu za rozumnou cenu. A stejně jako u jiných služeb je důležité, aby odcházeli spokojeni.“

Jak naše redakční sledování, tak odpovědi oslovených manažerů potvrzují, že klimaticky opožděná a pandemicky osekaná letní sezona nemůže být nijak extrovní. I kdyby koronavirus zmizel, nezmezí covidová regulace. U holiče, v hospodě, v zaměstnání, i v našem volnu při cestování a snaze o posezení nad teplým občerstvením na pumpě. Způsob života se nám vlastně mění úplně všude.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

MODERNÍ KÁVOVÝ KOUTEK VE 3 VARIANTÁCH



Šířka: 125 cm
Výška: 160 cm
Hloubka: 75 cm



Šířka: 125 cm
Výška: 240 cm
Hloubka: 75 cm



Šířka: 73 cm
Výška: 160 cm
Hloubka: 75 cm

Jednoduše, rychle, bez starostí

- Kávový koutek je včetně profesionálního automatického kávovaru.
- Vybavení zapůjčujeme za odběr kávy nebo v kombinaci s pronájmem.
- Zajišťujeme servis technologie po celou dobu spolupráce.


Tchibo
COFFEE
SERVICE
COFFEE SYSTEMS FOR
PROFESSIONALS

VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TCHIBO2GO.CZ

info@tchibo-coffeeservice.cz
tel. 800 124 421



ŽÍZEŇ NA CESTÁCH

Jak to bude letošní rok se spotřebou a nákupy nealko nápojů na pumpách, ukážou nejbližší letní týdny. Zatím se jednalo o jasnou stagnaci, danou nejen omezeným pohybem, ale i neobvykle dlouhou zimou a nízkými teplotami. Klasické balené nápoje sice tvoří přes 60 procent spotřeby, ale preference v našich shopech patří jemně perlivým minerálním vodám, neochuceným vodám a citrusovým příchutím. Dynamické nárůsty vykazují energetické drinky a stagnaci zaznamenaly kolové, pomerančové i exotické příchutě limonád.



Rozhodnou letní měsíce

Aby to během léta nebylo příliš jednoduché, mohou rozhodovat i nepředvídatelná omezení na základě zdravotně-hygienické situace. Momentální červenová situace s příslušným rozvolněním ukazuje na ochotu kupujících sice utrácet, ale s větší opatrností při rozhodování, co to bude. Zkušení prodáváci dokážou předem odhadnout, jaký nápoj ta která skupina zákazníků bude kupovat: Mladí jednoznačně energetické a tonikové drinky v plechu, následovat bude široká skupina zákazníků rodin na výletě či delší cestě s touhou po minerálce nejlépe jemně sycené či plně minerálů, ale stejná skupina současně kupuje i nejvíce kolové a ovocné limonády, sladké džusy. Lidé individuálně přemýšlející o tom, co pijí, se rozhodují pro minerální vody často s vyšším obsahem minerálů, limonády s aloe vera,

kvalitní nedoslazovaný džus, tekutou svačinu v podobě smoothie, či kvalitní, mírně perlivou či neperlivou vodu.

Piju, piješ, pijeme

Dalo by se říci, že co spotřebitel, to jiné pítí. Podle Svazu minerálních vod a Svazu výrobců nealkoholických nápojů je pro každého z nás určen vlastní individuální nápoj. Začneme u kojenců, pro které je určena balená kojenecká voda k přípravě jejich stravy. Na regálech by nikdy neměla chybět! Také pro jejich maminky by to naopak měla být kvalitní minerálka bez bublinek. Pro děti to jsou pramenité, mírně mineralizované vody k přímé konzumaci nebo k přípravě čajů. Dětské touhy po sladkých a sycených limonádách rozumní rodiče raději poněkud krotí, velké množství cukru a sladidel je pro ně škodlivé. Zhruba

dvojnásobné množství – tedy 2–3 litry vody, která dokáže doplnit i chybějící minerály – je určeno pro dospělé. Pro starší posádky vozů jsou vhodné opět jen středně mineralizované vody. V seniorském věku jsou vhodnější opět slabší, méně mineralizované a sycené vody vzhledem k civilizačním kardiovaskulárním a ledvinovým nemocem. Pro ně je spíše důležité vědomé a řízené pití. Nemají pocit žízně a pozorný prodáváč jen tak mimochodem může starším řidičům doporučit minerálku a připomenout, kolik toho dnes vypil.

Podle průzkumu Median, Market & Media & Life Style za poslední dva kvartály 2020 pijeme nejčastěji minerální a stolní vody 1x denně, colové nápoje/limonády 2–3x měsíčně, sycené nápoje s CO₂ 2–3x týdně, toniky 1x měsíčně, citrusové šťávy, nektary, smoothies 2–3x měsíčně.

Při letních cestách a návštěvách čerpaček k doplnění tekutin do auta i těla je důležité vědět, čeho jsme se právě napili. Není divu, že na toaletách velké části čerpacích stanic jsou upozornění na vhodnost, či nevhodnost kohtkově vody jako pitné.

Obdobně s respektem je třeba přistupovat sice k baleným a podle etikety nezávadným vodám do chvíle, než se přehřejí na palubní desce. Chladnička nebo alespoň patřičný izolační obal na „petky“ nejsou zbytečností a jsou i vhodným prodejním artiklem.

V posledních letech, a to i během pandemie, se jednotlivé segmenty nealka příliš nezměnily. Vedou balené vody s výrazně nadpolovičním podílem, čtvrtinový podíl tvoří limonády, necelých deset procent patří džusům a nektarům, nadále dynamické růsty prodeje energetických nápojů mají dobrý tříprocentní podíl a ledové čaje oslabují s odbytem kolem dvou a půl procent.

Trendy a novinky

Není možné na malé ploše zachytit všechny hotové či chystané změny v nabízeném portfoliu nápojářských firem, a tak vybíráme jen menší, zato inspirativní vzorek dodavatelských aktivit mnohých z nich, které jsou na trhu i dobře zavedené.

Mattoni představuje novou řadu ochucené minerální vody Mattoni v plechovkách. Dlouhodobě rostoucí poptávka po tomto oblíbeném formátu přinese celé kategorii ochucených vod nový impulz. Mattoni je první ↻

PETROL
PARTNER

100%
RECYKLOVANÁ
LAHEV



ZAŽEŇTE SVOU ŽÍZEŇ
PO PŘÍRODĚ



**OBJEV
NEČEKANOU
INSPIRACI**



fuzetea

FUZETEA je registrovaná ochranná známka společnosti DP Beverages.

➤ česká minerální voda v plechovce, která je k dostání v maloobchodní distribuci.

„Jsme přesvědčeni, že konzumenty osloví zážitek ze skvělé chuti ve stále populárnějším balení. Při výběru příchutí jsme vsadili na nejúspěšnější novinky posledních let – minerovocnou Multi, unikátní Black a osvěžující Cedratu. Skvělá chuť, jemná perlivost, nízký obsah cukru, složení bez umělých sladidel a konzervantů. Nové Mattoni osvěží doma, při sledování filmu, u oběda v krabičce, a když to situace dovolí, i mimo domácí rodinnou bublinu,“ představuje novinku manažerka značky Mattoni Miroslava Moravcová. Plechovky Mattoni Multi, Black a Cedrata se prodávají v balení 500 ml a jsou stoprocentně recyklovatelné.

Kofola oslovuje české zákazníky designovou a kompletně recyklovatelnou rPET láhví. Minerální voda Klášterná Kalcia se prodává v balení 0,5 a 1,5 litru a je dostupná v široké retailové síti. Minerální voda pochází z výjimečného zdroje v Turčianské kotlině. Svým složením je Klášterná Kalcia na českém i slovenském trhu ojedinělá. Díky vápencovému podloží v Kláštoře pod Znievom, kde vyvěrá z hloubky 231 metrů, je její celková mineralizace 1840 mg/l s obsahem vápníku 287 mg/l. Kofola dále uvedla novou značku prémiových limonád Targa Florio, která představuje nový formát tradičního českého kolového nápoje. Nyní jsou Kofola Original, Citrus a Bez cukru k dostání i v půllitrových plechovkách. „Kofola Original i Citrus jsou etablované a oblíbené příchutě. Rozhodli jsme se je proto přiblížit spotřebitelům i v atraktivním formátu a v obalu vhodném na cesty, který zaručuje čerstvost a svěžest nápoje. Díky tomu je chuťový zážitek z Kofoly v plechovce nejvíce podobný zážitku z čepované,“ říká marketingový manažer Kofoly Břetislav Koláček.

Coca-Cola začala v Česku prodávat značku vody Natura v plně recyklovatelných láhvích. Firma se zavázala, že do roku 2025 bude používat plně recyklovatelné obaly, do roku 2030 pak chce používat v láhvích a plechovkách 50 procent recyklovaného materiálu. Podle konkurence je ale důležitější zavést plně cirkulární systém plastů, k čemuž má mimo jiné přispět zálohování PET láhví. Dnes už nejsou jen obalem, ale i surovinou, ze které lze vyrobit láhev novou. Cena láhve je vyšší než u nerecyklovatelné, firma ale neplánuje zvyšovat cenu produktu. Nové láhve jsou již v obchodech.

Ne vždy musí jít o horkou novinku, zavazující jsou i spotřebitelské a odborné testy nápojů po delším prodejním období. K nejlépe

hodnoceným produktům z kolových nápojů v testech, kde byly srovnávány s konkurencí a kdy je bráno v úvahu i uživatelské hodnocení napříč internetem, patří například Cola light ve skleněné nebo PET láhvi.

Rodinná firma **Pfanner** je na českém a slovenském trhu pětadvacet let. Nás v tuto chvíli zajímají jejich prémiové nápoje, ale jde o pestrou paletu i dalších výrobků, které spojuje jejich heslo: jedna rodina, jeden podnik, jedna značka a jedna filozofie. Společnost důsledně dodržuje vysoké standardy kvality při výběru ovoce. To samé platí pro jeho zpracování a stáčení nápojů. Není divu, že je vyhledávají nejnáročnější zákazníci a přes svou vyšší cenu se dobře prodávají. Z širokého portfolia produktů připomínáme nejen oblíbené citrusové, ananasové, borůvkové, jablečné a další džusy, ale třeba kokosovou vodu jako vynikající iontový nápoj nebo Pfanner Snack-Time 100% 0,5L, jako inovativní multiovocný nápoj z přímo lisovaného ovoce. Tekuté řešení pro svačinu (snack): přírodní zdroje energie, jakými jsou mandle, acerola a banány, zajistí posilující efekt tohoto hustého nápoje, obohaceného ještě o Niacin, který podporuje přirozený energetický metabolismus buněk. Všechny tyto složky dělají z tohoto nápoje ideální svačinu na letní cesty za volantem.

Mladí konzumují energy drinky

Energy drinky si podle některých autorů mladí lidé v době pandemie a přemíry volného času hojně dopřávali. Snad i místo konopí a alkoholu. Jejich nebezpečí je v konzumovaném množství a zatím nejsou signály, že by se jejich prodeje mladým lidem nějak omezovaly. Každá prodávka v shopech čerpacích stanic potvrzuje, že konzumace energetických nápojů neúměrně roste právě mezi nejmladšími řidiči a jejich kamarády. Skutečnost je ovšem taková, že nejdynamičtější vývoj zaznamenaly energetické nápoje, které mají nejvyšší průměrnou cenu v rámci nealko nápojů. Jejich maloobchodní spotřeba i tržby byly přibližně o 10 % vyšší než před rokem. Celkový prodaný objem za minulý rok vyšplhal na více než 48 milionů litrů a roční obrat přesáhl 2,1 miliardy korun.

Sami nebo s pomocí dodavatelů?

Menší čerpací stanice, ale i nákupčí těch větších rádi nakupují v rámci maloobchodních prodejních akcí a slev, pokud nejsou vázáni některými obchodními smlouvami s dodavateli. Akční maloobchodní ceny na nealko-

holicke nápoje bývají často výhodnější než v rámci velkoobchodu. Sledování akčních letáků kamenných prodejen a nabídek internetového obchodu se prostě vyplácí a statistiky nákupů přímo uvádějí nejčastěji hledané a nejvíce frekventované nápoje. Například portál Kupi.cz uvádí u nejfrekventovaných nápojových položek: aloe vera, džusy pomeranč, džus relax, happy day, rauch, nektar granini a další. Není divu, že pozorný obchodník – pumpař okamžitě reaguje a výhodně nakupuje čas od času právě tam. Svůj vliv má i znalost převládající skupiny zákazníků. Někomu stačí zboží z diskontu, jiný si potrpí na prémiové nápoje. Ani z nealko nápojů není dobré vytvářet ležáky. Jednak zabírají hodně místa a skladováním klesá jejich kvalita. V každém případě je důležitá i menší skladová rezerva. Nemít v nabídce „obyčejnou“ minerálku je horší než jakékoliv jiné chybějící zboží.

Řada výrobců a dodavatelů opět chystá na léto prodejní akce. Při uzavírání a následném plnění aktuálních dodavatelských smluv mohou provozovatelé benzinek získat řadu praktických benefitů – od drobných reklamních předmětů až po lednice, chladicí vitríny, velké slunečníky na předzahrádky, popřípadě „párty stany“ s reklamou na nabízené zboží. Součástí smluv vedle dodavatelského servisu je i nabídka nejrůznějších školení, způsobů propagace a společného monitoringu potřeb konzumentů.

Čerpací stanice jako prodejní místo je v mnoha směrech specifické už jen tím, že vedle prodeje pohonných hmot musí zvládat i klasický retail. Méně zkušeným prodejčům vždy přijde vhod dobrá rada či asistence, jak reagovat na měnící se preference konečného spotřebitele. Jedná se proto nejčastěji o merchandising orientovaný na dodavatele, při kterém obchodník na pumpě předá svému dodavateli servis nad regály, boxy či chladicími skříněmi. Obchodník si tak sám uvolní ruce i mysl na jiné činnosti a dodavatel má samozřejmě důvod sledovat, jak se co prodává, kde jsou chyby, jaká je obrátkovost, jak je to s doplňováním a prezentací zboží, s druhotným umístěním či prodejem v pokladní zóně. Vedle sledování prodejů jde i o permanentní motivaci návštěvníků pumpy ke koupi. Je-li delegovaný asistent prodeje čili cesták dostatečně šikovný, dokáže spolu s prodávací ovlivnit i nákupní rozhodování a zvyklosti většiny zákazníků.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

NAPIJTE SE VÁPNIKU

KLÁŠTORNÁ

KALCIA



Pokud máte fyzicky náročnou práci nebo sportujete, je potřeba myslet na to, abyste kromě tekutin doplňovali i potřebné minerály, zejména vápník. Ten je potřebný pro udržení normálního stavu kostí i činnosti svalů.

Zkuste proto ochutnat minerálku s obsahem vápníku Kláštorňou Kalcia. Ta pochází z jednoho z nejkvalitnějších pramenů na Slovensku v Kláštoře pod Znievom, kde vyvěrá z hloubky 231 metrů. Její celková mineralizace je 1 840 mg/l a obsah vápníku 287 mg/l.

Přinese vám nejen skvělé osvěžení, ale také díky ní přirozeným způsobem doplníte vápník. V obchodech ji najdete v designové modré lahvi vyrobené ze 100% rPET, čili pouze z recyklovaného materiálu.

www.klastorna.cz

100% rPET



ROZVOLNĚNÍ ANO, EUFORIE NE

Po nekonečných zimních měsících bez slunce, v totální izolaci a spoustě strašidelných údajů o počtech nemocných a mrtvých snad bude od června trochu lépe. Všichni jsme natěšení na slunce, na setkávání rodin, na chvíle s přáteli, na cesty do přírody, do hor, lesů a samozřejmě k moři. Také provozovatelé čerpacích stanic čekají na návrat „svých“ zákazníků a přípravy na hlavní letní sezonu vrcholí!

Snad jsme se poučili?

Lidé cítí, že jim utekla část života a teď se to budou snažit dohnat. Bláhovou představou, že už je všechno špatné za námi, jsme přece zažili už během loňského léta. Zopakujeme si stejné chyby? Nebo slevíme ze své pýchy a budeme se chovat opatrněji? Návrat k „normálu“, jak si jej pamatujeme před dvěma roky, už možný nebude.

Přesto, že celá společnost a hospodářství jsou doslova ochrnuté, není nutné vidět všechno černě. Tam, kde byla na pumpách hygienická opatření přísně dodržována, nedošlo k žádným extrémům v onemocnění personálu či jejich klientů. Zásahu na tom má celý systém opatření od prvních plexisklových štítů na kasách, násobně vyšší a důkladnější úklidy všech prostor, dezinfekční opatření, a hlavně tomu odpovídající zodpovědnost a kázeň personálu. Ani do budoucna nelze slevit z větší zdravotní kázně, zodpovědnosti a respektu jednoho k druhému a bezpodmínečně ji vyžadovat od každého návštěvníka pumpy! Znovu si zopakovat loňskou příliš drahou metodu „pokus – omyl“ si už dovolit nemůžeme.

Benzinky jsou startem na dovolenou

Stejně jako by to nešlo bez plné nádrže, nejde to ani s prázdnými žaludky a nenaplněnými plány a zážitky z prázdninové cesty. I na to musí dobrá čerpací stanice umět odpovědět! Lidé jsou teď doslova nadrženi na sebemenší dobrodružství a po dlouhé době izolace jsou mnohem vnímavější ke každému detailu. Po nekonečném pusu ocení každý kladný zážitek. Pumpaři měli dost času, aby přemýšleli o tom, co návštěvníky nejvíc zaujalo, co nejvíc ocenili, za co rádi utráceli. Byl to snad šikovně postavený stánek se zmrzlinou? Nebo venkovní grill, kde si každý mohl opět klobásu? Co třeba mixer na ovocné koktejly a ovocné saláty? Někomu stačí jako pozornost balený drops vedle kasy, jinému je třeba vymyslet náročnější zážitek. Často to bývá (nejen) dětské menu třeba v podobě úžasných ovocných knedlíků s tvarohem, aby si celá posádka vozu vzpomněla na pumpu, kam se rádi zase vrátí.

Raději na čerstvém vzduchu

Letos budou určitě frekventovanější předzahrádky, kde se plno zákazníků bude cítit bezpečněji. Obsluha pumpy by se neměla dívat nevráživě na zákazníky, kteří si sem přinesou jídlo z vlastních zdrojů. V tuto dobu je to spíše dáno jejich obavami o zdraví. Spíš je tu namístě připomenout něco z nabídky čerpací stanice. Nápoje, cukrovinky, trvanlivé i čerstvé pečivo, jiné osvěžení. Samozřejmě je ve výhodě předzahrádka, na kterou navazuje bezpečně dětské hřiště, pískoviště, jednoduché sportoviště i pro dospělé.

Zdá se to jako detail, ale spousta lidí, kteří byli během lockdownu v totální izolaci jen se svým pejskem nebo kočkou, teď vyráží na cesty i se svými čtyřnohými přáteli. Miska s čerstvou vodou nebo její poskytnutí ještě před vyžádáním jsou signálem pro personál, že na place se objevili majitelé se zvířátkem. Nabídnout nějakou laskominu je záhodno jedině majiteli zvířete, on rozhoduje, co jeho zvíře smí a co ne. Dobře myšlené „přilepšení“ se může proti personálu pumpy často krutě obrátit. Takže nekrmít a raději chválit!

Bude to jednoznačně i o samoobslužných provozech restaurací a rychlého občerstvení, výdejních pultech a okénkách, kdy nadále bude velká část návštěvníků

vyžadovat jídla do misek a krabiček na konzumaci mimo pumpu. A znovu akcent na všechna hygienická opatření...roušky, dezinfekce, umývárny, rozestupy, platby raději kartou... už to známe. Co bylo novinkou, je už běžnou praxí, kterou všichni dodržují.

Signály prodeje

Sledování současných prodejů signalizuje zvýšený zájem o hotové balené bagety a sendviče. Je to opět dáno náročnější hygienickou situací. I když ani zájem o čerstvě dopékané pečivo a individuálně plněné před zraky konzumenta podle jeho volby není na ústupu. Stejný trend je u kávy. Všude, kde proběhl remodeling shopů s dominantou samoobslužných kávových barů, prokazatelně přibýlo zákazníků, což potvrzují i jejich centrály, zejména pak MOL, Benzina, OMV, Shell, KM Prona, Eurobit, Robin Oil, Avia.

Některé akce a aktivity velkých řetězců slouží těm menším a malým podnikatelům v naší branži k „opisování“ nebo napodobování. Jsou však situace, kdy velcí na některé aktivity těch menších nedosáhnou nebo prostě o ně nestojí, protože situace a klientela na dálničních tazích a na okrajových pumpách malých měst a silnic je diametrálně jiná. A stejně tak se „opisování“ nemusí malým pumpám vyplatit, protože se jejich zákazníci diametrálně liší, většinou nemohou tolik utráctet a o doplňkových prodejích a doprovodných akcích musí přemýšlet jinak.

Křižovatka zážitků

Letní zastavení na pumpě může mít nádech z celé řady pohádek a dobrodružných příběhů. Také tady může nad šálkem kávy a limonády dojít k rozhodnutí kudy a kam dál. Co si takhle vyjet k místnímu hradu, na rozhlednu, do zoo, na koupaliště či k jezeru, do nedalekého lesa, kde právě rostou houby, či na nedaleké pole se samooběrem jahod? To se ovšem musí posádka auta nějak dozvědět. Právě pumpa by měla navázat na časy formanů, kdy některé takové informace a novinky do zájezdní hospody přivezli a další je zase šířili dál. Na pumpách, zvláště těch zážitkově zajímavých, by proto neměly chybět informační tabule všeho druhu spolu s turistickými mapami, propagačními letáky a mapkami místních hotýlků, apartmánů, cukráren,



pekáren, autodílen i dílen všeho druhu a historickými památkami. Šikovný a vstřícný majitel pumpy na takových detailech dokáže vydělat nejen zvýšenou frekvencí autoturistů, cyklistů i pěších, ale i přímo výrazně vyššími tržbami než jen pustým čekáním, zda k němu vůbec někdo přijede natankovat. Řada místních podnikatelů se ráda pochlubí svými řemeslnými produkty a je za podobnou propagaci ochotno zaplatit či se vyrovnat nějakou jinou, třeba barterovou transakcí, například levnějším pečivem, uzeninami atd. atd. Kdo nemá obchodní cit na podobné postupy, by měl pumpu rovnou zavřít! K obchodnímu citu patří i komunikativnost. Pokud někdo z obsluhy dokáže s milým úsměvem vysvětlit cestu k místní pamětihodnosti či jiné atrakci a ještě navrhnout, ať si sebou vezmou láhev minerálky, nebo ať se při zpáteční cestě zastaví ještě na kávu, jsou to lidé na svém místě a o svoji budoucnost se nemusí bát.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

ZANEDBÁVANÝ DOKUMENT

Je velmi častou chybou, že v dokumentaci čerpací stanice není k dispozici protokol určení vnějších vlivů z doby kolaudace případně následných stavebních nebo technologických úprav čerpacích stanic.



Povinnosti zaměstnavatele

Povinnost zaměstnavatele zajistit bezpečnost zaměstnanců vychází ze zákoníku práce, na který navazuje zákon č. 174/1968 Sb. o státním odborném dozoru nad bezpečnostními pracemi a nařízení vlády č. 406/2004 Sb., které podrobněji upravují povinnosti pro provozování, kontrolu a revize vyhrazených elektrických zařízení.

Aby bylo možné provozovat elektrická zařízení v prostředí s nebezpečím výbuchu, je nutné zajistit vydání stanoviska orgánu státního odborného dozoru, kterým je Technická inspekce České republiky. Nutným předpokladem pro vydání souhlasného stanoviska TIČR je předložení dokumentace, jejíž zásadní částí je také protokol určení vnějších vlivů zpracovaný podle ČSN 33200-5-51 ed.3.

Nařízení vlády č. 406/2004 Sb. o bližších požadavcích na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků při práci v prostředí s nebezpečím výbuchu bylo do

právního řádu České republiky převzato na základě směrnice Evropského parlamentu č. 1999/92/EC.

Stanovení bezpečných zón

Správné stanovení vnějších vlivů je základním dokumentem především pro odpovídající návrh, zhotovení a revizní činnost na vyhrazených elektrických zařízeních. Protokol určení vnějších vlivů stanovuje bezpečné vzdálenosti od technologických zařízení a komunikací, zóny kolem nádrží, výdejních stojanů, mycích technologií apod. Dále protokol určení vnějších vlivů stanovuje četnost provádění pravidelných revizí dle ČSN 331500/Z3,4. Bez předložení tohoto protokolu proto nelze kvalitně provést revizi elektrického zařízení.

Nejsou to však pouze projektanti, elektrikáři a revizní technici, kteří budou tuto dokumentaci požadovat. Určení vnějších vlivů je podstatnou dokumentací pro správné vyhodnocení podmínek bezpeč-

nosti a ochrany zdraví při práci a správné stanovení podmínek požární ochrany.

Důležitý podíl Ekobeny

K této problematice jsme požádali o vyjádření Lukáše Pišteje, který zastupuje přední české společnosti v oblasti auditování čerpacích stanic, který k tématu uvedl: „Společnost Ekobena připravila ve spolupráci s předními odborníky z řad revizních techniků dokumentaci Určení vnějších vlivů. Jednalo se o velmi složitý proces, během kterého musely být zpracovány podmínky všech technologických celků, se kterými se na dnešních stanicích setkáváme. Jedná se například o skladování a výdej běžných typů paliv (benzin, nafta), alternativní paliva LPG, CNG, nabíjecí stanice elektromobilů, mycí centra, provozy kuchyní, umýváren a mnoho dalšího.

Naprostou jistotu kvality a správnosti dokumentace Určení vnějších vlivů vypracovaného společností Ekobena jsme dosáhli úspěšně zakončeným schvalovacím procesem u Technické inspekce České republiky.“

Pozor na změny

Řada provozovatelů čerpacích stanic je přesvědčena, že pokud se podaří dohledat dokument s názvem Určení vnějších vlivů, mají vyhráno. Nemusí to platit vždy. Drtivá většina čerpacích stanic prošla od svého uvedení do provozu celou řadou změn. Jedná se o změny využití provozní budovy, instalované technologie, používaných látek a směsí atd. Na tyto zcela zásadní změny je nutné reagovat aktualizací vnějších vlivů prostředí, minimálně v těch částech, u kterých nastaly změny.

■ AUTOR: Vlastimil Zoubek, Pavel Vrátný
FOTO: archiv

Staňte se součástí sítě AVIA a využijte mnoha výhod

PETROL
PARTNER



**Ponechte si nezávislost a autonomii v cenové a obchodní strategii
i v provozování shopu a ostatních služeb.**

NABÍZÍME VÁM

- stát se součástí největšího společenství nezávislých ČS v Evropě (více než 3 300 ČS ve 14 zemích)
- pomoc při modernizaci vaší čerpací stanice (se zpracováním návrhu i samotné realizace) včetně možnosti zajištění jejího financování
- možnost využít koncept VIA CAFÉ za nadstandardně výhodných podmínek
- cenově výhodné dodávky motorových paliv nejvyšší jakosti
- prémiová paliva Diesel QMax a Super 95 QMax a širokou řadu olejů a provozních kapalin značky AVIA za atraktivních cenových podmínek
- karetní systém pro fleetové tankování
- možnost využívat slev a obchodních podmínek pro různé produkty i služby vyjednaných pro členy sdružení AVIA
- služby odborného poradenství v oblasti legislativy provozu čerpacích stanic
- marketingovou podporu

KONTAKTY

AVIA ČESKÁ REPUBLIKA,
spolek obchodníků
minerálními palivy

K Metru 186/4
155 22 Praha 5

www.avia-czech.cz

E-mail: info@avia-czech.cz

Tel: 728 489 295

SPOLEČNĚ JSME SILNĚJŠÍ



JAK NA TO V DOBĚ PANDEMIE

Dle údajů společnosti eurodata tvoří mzdové náklady přibližně třetinu všech nákladů na provoz čerpací stanice. Navzdory celkovému hospodářskému útlumu kvůli pandemii koronaviru v Česku nadále výrazně roste průměrná mzda. Mzdové náklady jsou tak nejen na čerpací stanici velmi důležitou položkou, které je třeba věnovat náležitou pozornost.

Mzdové náklady v Rakousku a u nás

Dle údajů ze systému společnosti eurodata spotřebují náklady na personál u našich rakouských sousedů přibližně 40 % celkové marže. Tvoří tak největší nákladovou položku čerpací stanice. Na dálničních čerpacích stanicích je to ještě více, a to až 50 %.

Pandemie koronaviru přinesla výrazné změny. Oproti roku 2019 klesly v Rakousku mzdové náklady na čerpacích stanicích asi o 10 %; na dálničních čerpacích stanicích dokonce více než o 20 %. Adap-

tace na nové podmínky nebyla snadná. Především na začátku pandemie výrazně poklesla hustota dopravního provozu a následně došlo k uzavření restaurací. Není tedy divu, že především dálniční čerpací stanice utrpěly značné ztráty.

Na jaře 2020 reagovala na tuto situaci rakouská vláda zavedením tzv. kurzarbeitu. Nejen provozovatelé čerpacích stanic si tak mohli udržet své zaměstnance a nemuseli tolik propouštět. Velká část mzdových nákladů je v tomto režimu financována ze státních podpor a program je dle aktuálních informací možno využít do konce června 2021. Díky němu nedošlo

v Rakousku během pandemie k příliš velkému nárůstu nezaměstnanosti. Od roku 2022 lze očekávat, že mzdové náklady vzrostou opět na úroveň před pandemií.

I provozovatelům čerpacích stanic v Česku byly poskytnuty úlevy, které měly za cíl udržet zaměstnanost na maximální úrovni. Prostřednictvím úřadů práce byly firmám za splnění stanovených podmínek částečně kompenzovány náhrady mezd včetně odvodů. O kompenzaci v rámci programu Antivirus A je možné žádat do 30. 6. 2021.

Další příjemnou úlevou bylo odpuštění sociálního pojistného, které hradí zaměstnavatel za své zaměstnance, a to od června 2020 do srpna 2020. K tomu bylo ale zapotřebí splnění jistých podmínek.

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

Přidejte se ke 450 čerpacím stanic v České republice a 10 000 čerpacím 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

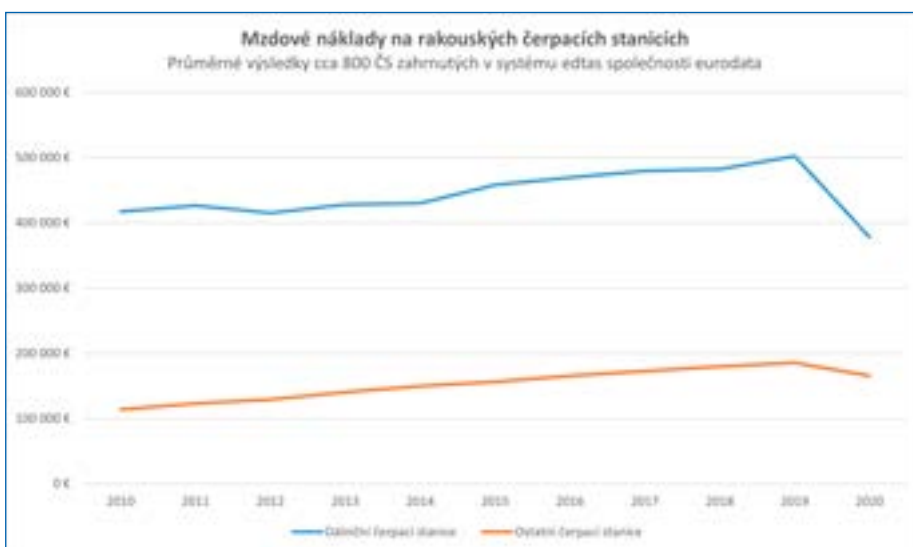
>eurodata

Vývoj mzdových nákladů zasluhuje pozornost

Abychom se vyvarovali negativního vlivu změn ve mzdových nákladech na naše podnikání, je nutné jejich vývoj pravidelně sledovat. Ideální je sledovat zvláště mzdové náklady na stálé zaměstnance a zvláště brigádníky pracující na dohody. Samostatnou skupinu nákladů tvoří zdravotní a sociální pojištění odváděné za zaměstnance a za samotného podnikatele. Takové informace získáte z kvalitně vedeného mzdového účetnictví a následných hospodářských analýz, které by měly nabízet také meziroční srovnání.

Kvalitní vedení mezd je základ

Absolutním základem je tak pořádek ve mzdové agendě. Vedení mezd pro za-



Čerpací stanice vidíte v číslech

Účetní data dokážeme zpracovat **do užitečných
analýz a rozborů** pro váš efektivnější provoz.



>eurodata
www.edtas.cz

KODAP
www.kodap.cz

městnace čerpacích stanic nepatří k těm nejsnazším. Nepravidelná pracovní doba, směnný provoz, příplatky za noční směny, exekuce zaměstnanců – to vše musí mzdová účetní správně zpracovat. Rozhodně lze tedy doporučit nenechat své mzdy zpracovávat běžnou účetní, ale svěřit je účetní mzdové nejlépe se zkušenostmi z oblasti čerpacích stanic. Finanční postihy za špatně vedené mzdy jsou obzvláště bolestivé.

Pořádek v pracovněprávní oblasti

Ruku v ruce s kvalitně zpracovanou mzdovou agendou jdou také dobře zvládnuté

pracovněprávní vztahy se zaměstnanci. Stačí, aby provozovatel i té nejmenší čerpací stanice zaměstnával byť jediného zaměstnance, rázem má stejné povinnosti jako velký podnik plný lidí. Své vztahy k zaměstnancům, úřadům a pojišťovnám by měl mít nastaveny spolehlivě a bez improvizace. K tomu ovšem potřebuje kvalitní právní služby. Náklady na ně lze razantně snížit například pomocí specializovaného portálu mujpersonal.cz, který pro zaměstnavatele v oboru čerpacích stanic spravuje advokátní kancelář Kodap Legal. Jsou zde k dispozici základní relevantní právní vzory pro řízení vztahů se zaměstnanci a pro nejrůznější situace,

Daňové výhody pro zaměstnance nejen na čerpacích stanicích

Od ledna roku 2021 byla zrušena superhrubá mzda a zároveň byla zvýšena daňová sleva na poplatníka z 2070 Kč na 2320 Kč měsíčně. Dále byl zrušen limit pro daňový bonus na děti. Z těchto změn, které jsou součástí daňového balíčku, mohou profitovat zaměstnanci nejen provozovatelů čerpacích stanic. Sazba daně z příjmu fyzických osob je od ledna tohoto roku ve výši 15 % a druhá, zvýšená sazba, která nahradila tzv. solidární daň, činí 23 %.

Pokud zaměstnanec na čerpací stanici pobírá hrubou mzdu ve výši 25 tisíc Kč měsíčně a uplatňuje pouze základní slevu na poplatníka, jeho čistá mzda v r. 2020 činila 19 295 Kč. Od ledna 2021 čistá mzda činí 20 820 Kč, což je o 1525 Kč za měsíc více.

Další změnou, kterou zaměstnanci jistě přivítali, bylo zavedení stravenkového paušálu. Jedná se o zavedení možnosti osvobodit peněžitý příspěvek na stravování u zaměstnance do určité výše. Pokud se zaměstnavatel rozhodne svým zaměstnancům vyplácet stravenkový paušál, poskytne jim tak daňově zvýhodněný příspěvek, který bývá zahrnut přímo ve vyplácené mzdě. Výhodou je, že stravenkový paušál je osvobozen od daně i pojistného. Pokud se provozovatel čerpací stanice rozhodl pro to, že bude stravenkový paušál svým zaměstnancům vyplácet, měl by pamatovat na to, že je potřeba provést úpravu vnitřního předpisu. Podmínkou pro daňovou uznatelnost poskytnutého příspěvku je, stejně jako u stravenek, to, aby zaměstnanec odpracoval alespoň tři hodiny za směnu. Stravenkový paušál je možné při splnění podmínky minimálního počtu odpracovaných hodin poskytnout i brigádníkům, tj. zaměstnancům pracujícím na dohody. V roce 2021 je daňově optimální hodnota stravenky ve výši 137 korun.

které nastávají. Využít lze také hot-line na specializovaného odborníka na pracovní právo.

- *AUTOR: Martina Sasínková,
Martina Salacká
FOTO: archiv*

KODAP

>eurodata



„V souvislosti s cílem dosáhnout klimatické neutrality v roce 2050 předpokládáme rostoucí zájem o všechny nízkoemisní či dekarbonizované plyny. Každý z nich je přitom vhodnější pro určitý sektor. Stlačený či zkapalněný zemní plyn, respektive po smíchání s biometanem, nabízí v současnosti cenově nejdostupnější řešení pro dekarbonizaci dopravy. V segmentu nákladní dopravy dokonce dnes kromě LNG a CNG prakticky neexistuje jiné dostupné palivo, které by dosahovalo požadované kombinace vysokého výkonu, uspokojivého dojezdu a ekologického provozu. Uplatní se i vodík, biometan či metan,“ říká výkonná ředitelka Českého plynárenského svazu Lenka Kovačovská.

Můžete odhadnout trend spotřeby zemního plynu v ČR? Jaké místo zaujme podle Vás v energickém mixu? Mohla by energetika ČR v příštích letech stát především na zemním plynu namísto na uhlí, pokud by nedošlo k výstavbě dalších jaderných bloků?

Odhadnout trend budoucí spotřeby není snadné. Ve hře je příliš mnoho proměnných, které navíc nejsme schopni z ČR ovlivnit. Hodně naši energetickou bilanci ovlivňuje, a do budoucna ještě více bude ovlivňovat evropská klimaticko-energetická politika. V České republice je aktuálně brán zemní plyn jako palivo první volby přechodu od uhlí na jiné, ekologičtější zdroje. Touto optikou lze tedy předpovídat v následujících letech růst spo-

NEJVĚTŠÍ PERSPEKTIVU MAJÍ „ZELENÉ“ PLYNY

třeby zemního plynu právě přechodem tepelárn a elektrárn z uhlí na zemní plyn a také přechodem domácností z tuhých paliv částečně na plynná.

Zemní plyn bude mít své místo v energetickém mixu i v případě, že by nastal významný rozvoj obnovitelných zdrojů energie.

Nicméně s ohledem na naše dekarbonizační závazky je potřeba přistoupit i ke snižování uhlíkové stopy plynu proudícího v české plynárenské infrastruktuře. Potenciál do budoucna představuje zejména biometan a vodík, případně syntetický metan. De facto všechny odborné studie a názory se shodují na tom, že se budoucí energetika bez výrazného zastoupení zelených plynů neobejde. A to ať již v roli primárního zdroje, tedy v případě nižší výroby elektřiny z jádra, nebo spíše v pozici stabilizačního zdroje – konkrétně v případě vyšší výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů. Čistá elektrifikace by byla velice ekonomicky neefektivní a v některých sektorech i nemožná. Významnou výhodou plynárenství je především jednoduchá přeprava, vynikající skladovatelnost a využití pro regulaci a zálohu napříč energetikou.

Jak vidíte prognózy jednotlivých alternativních paliv – CNG, LPG, LNG, vodíku, zeleného vodíku, biometanu, bioCNG, elektromobilů, syntetických paliv? Které z nich je podle Vás nejperspektivnější?

V souvislosti s cílem dosáhnout klimatické neutrality v roce 2050 předpokládáme rostoucí zájem o všechny nízkoemisní či dekarbonizované plyny. Každý z nich je přitom vzhledem ke svým vlastnostem vhodnější pro určitý sektor. Stlačený či zkvapalněný zemní plyn, respektive po smíchání s biometanem jejich BIO varianty, nabízí v současnosti nákladově nejefektivnější a nejdostupnější řešení pro dekarbonizaci dopravy. V segmentu nákladní dopravy dokonce dnes kromě LNG a CNG prakticky neexistuje jiné dostupné palivo, které by dosahovalo požadované kombinace vysokého výkonu, uspokojivého dojezdu a ekologického provozu. Potvrzují to i čísla z Evropy, kde 99 % prodaných nákladních vozů s alternativním pohonem jezdí na zemní plyn.

Vodík je zase vhodnou alternativou při výrobě oceli, surového železa, cementu či leteckého paliva. Zároveň je možné jej využít pro výrobu syntetického metanu. Své využití zcela jistě nalezne i v dopravě, ale spíše až v následující dekádě.

Z pohledu budoucí energetiky tak ne předpokládáme nahrazení zemního plynu

pouze jedním „zeleným plynem“, ale mixem, jehož výsledná podoba bude záležet na budoucích technologických možnostech, politických rozhodnutích a stanovených prioritách.

Může s tím něco udělat konec spalovacích motorů, který plánuje už řada zemí?

Deklarované konce prodeje spalovacích motorů jsou především politickými deklaracemi vyjadřujícími ekologické ambice a snahy politických reprezentací příslušných států, případně společností, o snižování emisí v dopravě. Nemyslím si, že toto řešení je jediné správné a schůdné, neboť doprava zasahuje do všech segmentů hospodářství a je nejen pozemní, ale i lodní a letecká. Pokud zůstaneme u pozemní dopravy, tak ani zde není možné zcela vyloučit spalovací motory, neboť existuje např. povinnost státu zajistit jeho obranu, bezpečnost a obslužnost v krizových situacích. A zde je rozmanitost různých motorů a paliv zcela namístě. Rovněž je nutné zachovávat vůči všem palivům jistou neutralitu, neboť jak jsem již uvedla, každé má díky svým vlastnostem své opodstatnění. Proto spalovací motory zde budou ještě dlouho včetně motorů spalujících zemní plyn. Jiná otázka je, jak budou spalovací motory a jejich paliva v budoucnu znevýhodňována a cenově zatěžována.

Má na využívání CNG nějaký vliv pandemie koronaviru?

Koronavirová pandemie a s ní související nutná opatření zasáhla do života nás všech a ovlivnila naše aktivity jak soukromé, tak podnikatelské. To se týká i objemu dopravy a tím také spotřeby pohonných hmot. Zaznamenali jsme to jednoznačně u poklesu výtoče CNG v roce 2020. Věřím, že letošní rok již vykáže lepší výsledky.

Jak dlouho bude ještě stát zvýhodňovat zemní plyn v dopravě nižší spotřební daní či podporou nákupu plynových vozidel či podporou výstavby plynových stanic?

CNG je zatíženo spotřební daní, kterou stanovuje zákon 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, kde je od ledna 2020 uvedena sazba daně 264,80 Kč/MWh spalného tepla (tj. 4 Kč/kg CNG, což odpovídá 2,80 Kč/m³ CNG). Tato výše spotřební daně je v úzké vazbě na plnění minimální sazby daně stanovené EU směrnicí 2003/96/ES. Snižovaná spotřební daň na CNG tak umožňuje nastavit dlouhodobě stabilní a předvídatelné podmínky pro užití zemního plynu v dopravě a poskytuje nejen dopravcům, ale všem řidičům perspektivu

v užívání tohoto čistého paliva. Podpora nákupu plynových vozidel existuje pouze pro pořízení nových aut státní správy a státem řízených organizací. Tuto podporu poskytuje ministerstvo životního prostředí. Na výstavbu 18 nových LNG stanic poskytlo ministerstvo dopravy podporu z Operačního programu Doprava a pro nové fiskální období 2021 až 2027 připravuje ministerstvo pro místní rozvoj podporu nákupu nových autobusů využívajících biometan (bioCNG).

Je síť plynových stanic v ČR již dostatečná?

V ČR aktuálně evidujeme 222 plynových stanic na CNG, což považujeme za dostatečné množství pro pohodlný provoz a využívání CNG vozidel. Již dnes jde o třetí nejpočetnější síť v Evropě a podle Národního akčního plánu čisté mobility (NAP ČM) se má i nadále rozšiřovat až na 300 v roce 2025.

V případě LNG byla v květnu v ČR otevřena již třetí veřejná plynová stanice. Aktuálně probíhá projektová příprava s cílovým počtem 18 veřejných LNG stanic, které mají zajištěné financování ze strany ministerstva dopravy. Tento počet by měl být v provozu do roku 2022. Do roku 2030 by pak podle NAP ČM měl vzrůst jejich počet až na tři desítky.

Jak jste spokojeni s nabídkou automobilů na CNG, případně LNG? Znáte plány automobilek v tomto směru? Probíhají nějaká jednání mezi ČPS a automobilkami, konkrétně Škodou Auto, Hyundai Nošovice či Toyota Kolín?

Na českém trhu existuje nabídka jak osobních a lehkých užitkových aut, tak i nákladních vozidel na CNG a LNG. S výrobcí aut jsme v pravidelném kontaktu a spolupracujeme s nimi například na přípravě související legislativy, případně úzce spolupracujeme v oblasti propagace a vzdělávání. U osobních vozů na CNG má dobrou a stabilní nabídku především tuzemský výrobce Škoda Auto. Nabídka nákladních vozů na CNG, případně LNG je rovněž uspokojivá a neliší se od situace v zahraničí. V současnosti pozorujeme vzrůstající zájem dopravců právě o nákladní vozy na LNG, kde převažuje ekologické hledisko a s tím i nově se utvářející firemní filozofie dopravců. Český plynárenský svaz například uzavřel se Škodou Auto memorandum o spolupráci na rozvoji LNG v nákladní dopravě, kterou automobilka využívá pro převoz vyrobených osobních vozů.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: autorka



KOMFORTNÍ SVĚTOBĚŽNÍK

Zavřené hotely a nemožnost shromažďování výrazně zvýšilo zájem o obytné vozy. Výrobci mají vyprodáno a neuspějete ani v půjčovnách. Vyzkoušeli jsme si zajímavou vestavbu na základě Peugeotu Boxer za cca 1,6 milionu korun.

Mobilní obydlí z Polska

Společnost Globe-Traveller pochází z polského Krakova a na trhu působí od roku 2009. Ve svém výrobním programu má vestavby na podvozcích Fiat Ducato a Peugeot Boxer. Nabízí celkem pět modelových řad vestaveb (Active, Challenge, Explorer, Pathfinder a Voyager) v krátkém (S - 5990 mm) a dlouhém provedení (6360 mm). Jednotlivé modely se liší výškou buď 1890 mm (Active a Challenge), nebo 2950 mm (Voyager a Explorer) a také počtem a uspořádáním míst na spaní od tří do pěti.

Hmotnost jednotlivých verzí se pohybuje od 2970 do 2060 kg. Nejvyšší technicky přípustná hmotnost je pak 3820 kg, což už je samozřejmě nad možnosti standardního řidičského oprávnění pro osobní automobily.

Podvozek Peugeot Boxer pro testovaný model Voyager X si můžete objednat s čtyřválcovým turbodieselem 2,0 litru ve dvou výkonových verzích (96 a 120 kW). K dispozici je výhradně šestistupňová ručně řazená převodovka, automat (devítistupňový) se dodává pouze u podvozků Fiat Ducato. Ani v silnější verzi, kterou jsme měli k dispozici, se nejedná o žádný expres, nicméně

130 km/h na dálnici tempomat udrží bez problémů. Spotřeba však v tomto případě překročí hranici deseti litrů na 100 km. Pokud chcete jet úsporněji, neměla by rychlost překročit 100 km/h. S 90litrovou palivovou nádrží tak můžete klidně ujet okolo 900 km na jedno natankování. Motory Peugeot mají kvůli plnění emisní normy Euro 6 katalyzátor SCR, takže je potřeba vedle nafty čas od času dolévat také kapalinu AdBlue.

Obydlí pro čtyři

Automobil je velmi dobře vybaven nejen na pobyt, ale i na cestování. Nechybí klimatizace se samočinnou regulací teploty, volant a řadicí páka potažené kůží, dálkové centrální zamykání (zvláště můžete odemknout a zamknout obytnou a cestovní část), palubní počítač, tempomat nebo zadní parkovací čidla a kamera. V palubní desce najdete dvě zásuvky na 12 V. Pohodlná sedadla řidiče a spolujezdce s integrovanými opěrkami čalouněná příjemnou kombinací odolné tkaniny a kůže jsou samozřejmě otočná a díky tomu lze prostřednictvím sklopného stolu a dalších dvou sedadel vytvořit příjemný konferenční prostor pro čtyři.

Model Voyager X umožňuje cestování čtyřem cestujícími. Dva mohou ulehnout v zadní části ve výšce cca jednoho metru nad podlahou na úzkém „letišti“ (2050x1230 mm), další dva pak nad předními sedadly, kde je ve výšce 170 cm rozložitelné „ležení“ o rozměrech 1870x1340 mm. Obě postele disponují pohodlnou pružinovou matrací a laťovým roštem. Právě postelí vzadu a zavazadlovým prostorem se verze X liší od provedení Z, které má vzadu dvě samostatná lůžka nebo široké „letišťe“ a ještě k tomu velký zavazadlový prostor, kam naložíte i kola. S těmi je u verze X problém, pokud nemáte nosič na zadní část karavanu nebo tažné zařízení. Zadní ložnici můžete oddělit od zbytku interiéru posuvnými dveřmi.

Díky mnoha oknům (včetně střešních) je uvnitř automobilu přes den dostatek světla, v podvečer je možné okna zakrýt sítinou proti hmyzu a na noc zatemnit pro nerušený spánek do pozdního rána. Velká 110litrová kompresorová lednice zvládne i větší láhve s pitím a k dispozici má i mrazák. Součástí linky je dřez a plynový dvouvařič. Celý interiér je dobře nasvícen prostřednictvím úsporných LED, perfektně je vyřešen i systém vypínačů osvětlení. Po celém automobilu najdete zásuvky jak na 220 V, tak na USB.

Se solárními panely

Plynová láhev je umístěna v ložném prostoru vlevo a slouží pro výše zmíněný dvouvařič a na ohřev interiéru a vody, což lze také kombinovat s elektrickou energií. Voyager X má k dispozici nádrž na pitnou vodu o objemu 100 litrů, odpadní nádrž pak má objem 130 litrů. Průtok plynu se reguluje prostřednictvím dotykového displeje systému Truma Duocontrol CS 30 mbar nad bočními posuvnými dveřmi, které jsou samozřejmě vybaveny praktickou roletou proti hmyzu. Vedle je další panel pro zapnutí elektřiny a vody, na jeho displeji můžete zároveň kontrolovat stav nádrží a baterie. Plyn ve Voyageru nevyrábí elektřinu, osvětlení i lednice čerpají energii ze sítě, a pokud na ni automobil není připojen, tak z druhé baterie s kapacitou 85–120 Ah, která se samozřejmě po připojení na síť dobíjí. Částečně se baterie nabíjí také prostřednictvím třech solárních panelů o výkonu 50 W na střeše. Jednu noc bez přípojky tak nebudete mít s elektrickou energií nejmenší problém.

Až nečekaně prostorný je sprchový kout kombinovaný s chemickým WC, který má vlastní dveře a plastovou stěnu proti střika-



jící vodě. Součástí výbavy je také střešní ventilátor, který se postará o celkem rychlou výměnu vzduchu v celém prostoru sociálního zařízení. Na zadní stěně pak nechybí sklopné umyvadlo a zrcadlo pro ranní a večerní hygienu. Samozřejmě příplatkovou výbavu představuje obrovská boční markýza po celé délce vozidla, která je navíc osvětlena diodami. Automobil je proto dobré vybavit také kempinkovým nábytkem.

Závěr

Globe-Traveller Voyager je ideální obytný automobil pro dva dospělé a dvě děti. Interiér verze X je možná komfortnější, nicméně

varianta Z nabízí více ložného prostoru pro sportovní pomůcky, jakými jsou například kola. U verze X je třeba si připlatit za nosič kol a tažné zařízení. Díky relativně kompaktním rozměrům, zadním parkovacím čidlům a couvací kameře se s voyagerem také dobře manévruje ve stísněných prostorech, velmi příjemný je automobil také na jízdu. Vyzdvihnout je třeba také logické ovládání „obytných“ funkcí, kvalitní zpracování, promyšlené osvětlení, nadprůměrné množství odkládacích prostor v interiéru a prostorné sociální zařízení. Kritiku si naopak zaslouží malý ložný prostor a úzká postel v zadní části.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



UŽ NEPLATÍ, ŽE CHLAP ŘÍDÍ LÍP NEŽ ŽENSKÁ

Zpěvák a skladatel Marek Ztracený pendluje autem mezi Šumavou, kde žije s rodinou, a Prahou, kde má pracovní byt. V létě navíc najezdí stovky kilometrů po koncertech. Není divu, že se často zastaví u oblíbených čerpaček nejen kvůli dobré kávě.

Marku, vraťme se trochu do minulosti.

Kdy jste si dělal řidičák?

Hned jak to šlo, někdy v sedmnácti, ale papíry jsem samozřejmě dostal až v osmnácti. O řidičák jsem hrozně moc stál, přišlo mi jako mladému klukovi děsně zajímavý řídit auto. Dneska už to můžu prozradit, po těch letech je to promlčený, že jsem řídil už někdy ve třinácti čtrnácti letech, kradl jsem totiž auto tátovi. Bylo to nebezpečný! Divím se, že jsem to přežil a dneska tady s vámi sedím. Udělat to můj syn, tak zodpovědně tady prohlašuju, že ho přetřhnu jako hada.

Pořád vás to řízení baví jako kdysi?

Je fakt, že dřív mi imponovalo jezdit, protože jsem se při tom cítil důležitý. Řídit mě pořád baví, ale jak jezdím po těch koncertech, letos v létě mě jich čeká devatenáct, někdy si to rád odpustím a občas využiju svého řidiče.

Vaše paní také řídí? Jaký máte názor na ženy za volantem?

Dneska už neplatí, že chlap řídí líp než ženská, někdy to může být klidně naopak. Marcela řídí dobře, je pozorná a za volantem je pokorná. I když je tedy pravda, že nedávno mi přivezla domů auto na dvě půlky. Stane se.

Vy jste určitě za volantem častěji.

Podářilo se vám ujet všechny ty kilometry bez nehody?

Bohužel ne, měl jsem dva větší karamboly a už bych to zažít nechtěl. Ta jedna nehoda byla opravdu velká, naštěstí jsme to všichni

účastníci přežili. U jednoho člověka ale došlo k dlouhodobému zranění a bylo mi to strašně líto. V tomhle je život krutý, člověk může být sebevíc vyježděný a mít volant „pevně v ruce“, stačí jedna sekunda a všechno je jinak. Já se blížím k osmistům tisíc najetých kilometrů, ale ani zkušenosti nic nezmloužou. Chybu může udělat každý, zvlášť když zapracuje souhra náhod.

Zažíváte při jízdě často extrémní podmínky, jako je víchř, letní bouřka nebo třeba v zimě ledovka, sněh?

Já jsem ze Šumavy, tohle všechno zažívám pořád. Řidičák jsem dělal na sněhu a díky tomu mám řízení v zimě rád. I když vysokou sněhovou břečku zrovna moc nemusím, v té se auto těžko ovládá.

V autě jste skoro jako doma.

Co v něm nesmí chybět?

Já tam mám snad úplně všechno. Prášky, věci na převlečení, ponožky, boty, jídlo, pití. Na co si vzpomenete. . .

Jestlipak máte vždycky plnou nádrž a nějakou slevovou kartu na pohonné hmoty?

Mám firemní slevovou kartu. Občas si udělám kartičku na body, ale vždycky ji ztratím. A nádrž? Tak tu mám vždycky plnou. Nejsem ten typ, abych jezdil někam tankovat, kde stojí benzin o korunu méně. Natankuju, když je potřeba.

Máte nějakou svoji oblíbenou pumpu?

Mám rád pumpy, kde je dobré kafe. Nejradši si ho vypiju na místě v klasickém porcelánovém šálku. Pokud ale mají takové ty papírové kelímky, klidně si kávu vezmu s sebou i do auta. Jen si ho nepřiklápím tím plastovým uzávěrem, o to si člověk odře ret a popravdě mě ani nebaví olizovat to plastové víčko.

Když už jste na čerpací stanici, dáte si někdy i teplé jídlo?

Moc rád, na některých benzinkách velmi dobře vaří. Zná asi tři čtyři v naší republice, jednu na Moravě, jednu na severu, jednu v západočeském kraji, a když jedu okolo, zastavím a jdu si dát v klidu teplé jídlo. Radši přijedu na místo určení o pět minut později a s příjemným pocitem v žaludku než hladový a protivný.

Nakupujete na benzinkách i jídlo s sebou domů?

Občas ano. Nekupuji si ale bagety, spíš si vybírám benzinky, kde mají čerstvé pečivo a nějaké dobré koláče, abych měl ráno něco na snídani. Je skvělé, že tohle se hodně posunulo, protože před deseti patnácti lety byly většinou čerpací stanice ohavný a nedalo se tam nic koupit. Dneska už tam pořídíte všechno možný i nemožný, a co se nestihne koupit ve městě, dá se tam dohnat.

Sledujete, že se zlepšila i úroveň sociálního zařízení?

Upřímně, dneska už bych nezastavil na benzince, kde by mi obsluha dala klíčky, ať si dojdu na záchod někam zezadu. To bych si opravdu rozmyslel. Nechci se nikoho dotknout, ale nejsme v Rumunsku. Mám rád dovoňavé toalety a umývárny a ty na těch kvalitních benzinkách jsou. Takže za mě spokojenost!

Jedna z vašich nejhranějších a fanoušky nejoblíbenějších písniček je Naše cesty a na daleké cesty jezdíte vozem rád i do zahraničí. Jak se vám tam líbí úroveň služeb na čerpacích stanicích?

Úroveň základních služeb je srovnatelná. Když jsem na dovolené, tak benzinky na cestách miluju hlavně kvůli jídlu. Třeba v Rakousku mají skvělou sekanou, pak přejedeme hranice do Itálie a tam zase mají fantas-

tický kafe a salámky na čerstvých bagetách. Já u těch pump někdy zastavuji, i když vlastně vůbec nemusím. Třeba když jezdím se synem lyžovat do Švýcarska, tak benzinky jsou jedna z věcí, na které se těšíme skoro nejvíc. Tam zase mají geniální sýry.

Jak je to s obsluhou? Je ochotnější v zahraničí, nebo u nás?

Myslím, že v Čechách je obsluha lepší. V Německu nebo ve Švýcarsku vás obslouží, ale už se neusmějí, nesnaží se o žádný další kontakt. U nás si s člověkem popovídají, usmějí se, je tam ještě nějaký příjemný rozměr navíc. A to mám rád.

Když jedete se synem, koupíte mu na benzince nějakou dobrotu nebo hračku, nebo se naopak čerpací stanici kvůli tomu vyhnete?

Když byl syn malý a čekalo nás hodně kilometrů, tak jsem ho chlácholil, ať ještě chvíli vydrží, že zastavíme na benzince a něco si koupí. A mezi námi, oni to tam mají dobře vymyšlené, na hračky je vidět hned od vstupních dveří. Nejvíc jsem mu tam asi kupoval malé čtyřkolky.

Co říkáte na elektromobily.

V čem vidíte jejich výhody?

Právě jsem si elektromobil nově vyzvedl a zkusím, jak se mi s ním bude jezdit. Aspoň nebudu u nás na Šumavě smrdět s výfukem. Samozřejmě si jsem vědom toho, že výroba elektromobilu a baterie taky není výroba ekologická, ale věřím, že to výrobci ještě časem doladí. Navíc mi přijde, že dojezd 500 km je už docela slušný a ani mi nevadí, že přijedu na benzinku, tam dám auto nabíjet a v klidu se zatím najím nebo si vypiju to oblíbené kafe.

■ *AUTOR: Šárka Jansová*

FOTO: archiv

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 Tomčiak, 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.

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON



uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



bonett



italmec.



NOVĚ OTEVŘENÁ PRODEJNA S OBČERSTVENÍM

na čerpací stanici Nové Město



Špičková kvalita



Elektrodobíjecí stanice



Výborná káva



Stlačený zemní plyn



Možnost tankovat
palivo nonstop

Čerpací stanice Nové Město, 28002 Břežany 1
areál skladu Čepro a.s. 52, okres Kolín



verva

prémiová paliva



***NAČERPEJTE SÍLU
PRO VYŠŠÍ VÝKON***