

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN - 4/2021

SERVIS CENTRUM
31.90 34.30

NY PRÍSTAV

Vojtěch Lanna Jr.

401 316

www.PlatyBodejovitz.cz

TÉMA
Čerpací stanice
pro lodní dopravu

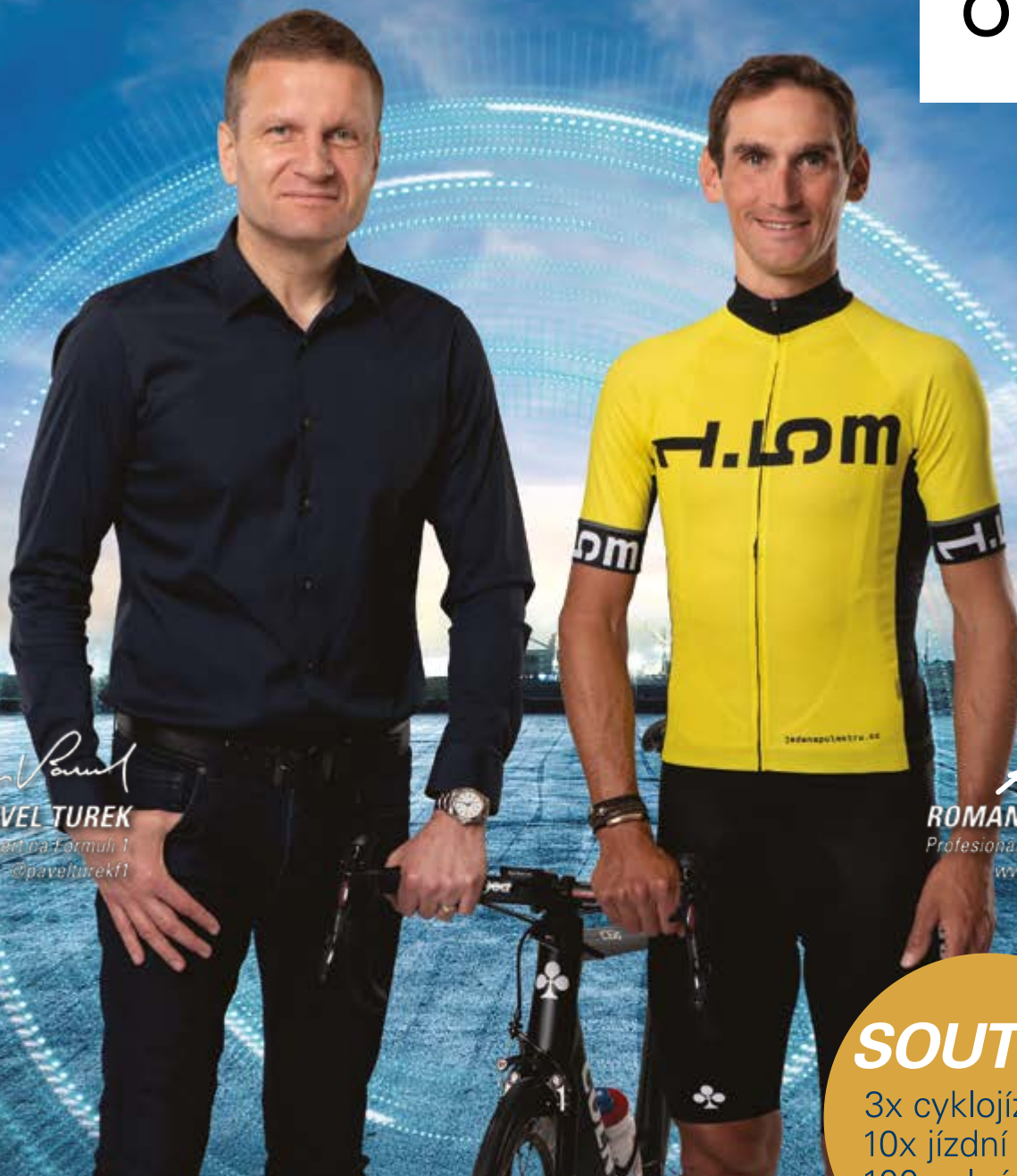
INTERVIEW

Jaroslav Kocián

ANKETA

Výrobcům chybí čipy





Pavel Turek
PAVEL TUREK
Expert na Formuli 1
@pavelturek1

Roman Kreuziger
ROMAN KREUZIGER
Profesionální silniční cyklista
www.ukazrespekt.cz

SOUTĚŽ!

3x cyklojízda
10x jízdní kolo
100x plná nádrž

**JEDEME V TOM SPOLEČNĚ
ZAPOJTE SE A VYHRAJTE**

PODMÍNKOU ZAPOJENÍ DO SOUTĚŽE JE NATANKOVÁNÍ PALIVA MINIMÁLNĚ ZA 500 KČ
A REGISTRACE ÚČTENKY NA WWW.OMV.CZ/CHCISEZAPOJIT. SOUTĚŽ TRVÁ DO 31. 8. 2021.



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



letošní „postcovidové“ číslo jsme zasvětili dvěma tématům. Tím trochu odlehčenějším s ohledem na léto a dobu dovolených je tankování pohonných hmot do lodí. V Česku vzhledem k absenci moře není tento specifický obor petrolejářského průmyslu příliš rozšířený, ale díky některým splavným řekám, což se týká hlavně Vltavy a Labe, určitý potenciál pro podnikání nabízí. Kdo se v lodní dopravě trochu orientuje, možná zaregistroval, že na Hluboké nad Vltavou a ve Veselí na Moravě celkem nedávno otevřeli dvě stacionární čerpací stanice pro rekreační lodě, a my jsme proto zjišťovali, jak fungují, popřípadě kdo je postavil a stará se o jejich provoz. Druhým a pro mnohé nepochopitelně závažnějším tématem je zásadní nedostatek některých dílů a materiálů, z nichž lze vyzdvihnout především polovodičové čipy, bez kterých se dnes neobejde většina elektronických zařízení. Příčinou je pochopitelně pandemie Covid-19, která citelně zasáhla nejen do našich životů, ale ovlivnila prakticky všechna průmyslová odvětví. V tomto případě pandemická krize způsobila neskutečný nárůst poptávky po spotřební elektronice. Podle statistik se třeba osobních počítačů prodalo vloni o 5 procent více než v roce 2019. Nedostatek čipů by měl podle některých expertů trvat až do roku 2023 a s tím se pochopitelně pojí i zdražování. I když centrem pozornosti je v tomto ohledu především automobilový průmysl, je celkem jasné, že nedostatek čipů zasáhl i společnosti z petrolejářského průmyslu. Druhým důsledkem „covidové“ krize je obrovská inflace ve stavebnictví, která vyšroubovala ceny stavebních materiálů do neskutečných výšin, což v důsledku opět dolehne i na petrolejářský průmysl. My jsme proto zjišťovali, jak se to týká českých společností, které se orientují na výrobu nebo servis technologií a elektroniky či se angažují ve stavebních projektech.

 ■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

PETROL
PARTNER






www.gema.cz

LET THERE
BE LIGHT



 GEMA



Aktuality z domova	4-6	Rozhovor	30
<ul style="list-style-type: none">• Kvůli stavbě obchvatu nepoteče týden ropa do Litvínova• Dánsko ukončí těžbu v Severním moři do roku 2050• Jakost pohonných hmot: překvapiví hříšníci• Případ Viktoriagruppe před soudem• Shell zaplatí Nigerijcům odškodné 2,4 miliardy korun• Shell nabízí zákazníkům kompenzaci emisí CO₂• Vyšší ceny ropy a plynu vykouzlily Shellu vyšší zisk• Unipetrol má novou flotilu železničních cisteren• Jihlavská Benzina otevřela 30. rychlodobíjecí stojan v síti Bezina Orlen• 8. června zemřel po dlouhé nemoci Ing. Jiří Horák		Lubomír Fojtů – ředitel Ředitelství vodních cest	
Svět ropy	7	Retro	34
Spotřeba ropy stoupá, OPEC rozšíří těžbu		Rekonstrukce 40 let staré čerpací stanice	
Interview	8	Anketa	36-44
Jaroslav Kocián – Mero je na změnu připraveno		Nedostatek čipů, stavebního materiálu a výpadky ve výrobě	
		Technika a provoz	46
Čerpací stanice měsíce	12-16	Prudký rozvoj v zahraničí	
KM-Prona Solnice Vendys & V Černožice			
Reportáž	20	Mytí a servis	48
Sklad pohonných hmot Čepro Potěhy		Automýčka Kärcher Roudnice nad Labem	
Trh, ropa, produkty	25	Shop a gastro	52-56
Benzín E10 nebude povinný		Letní automotive zboží U baget a sendvičů rozhoduje čerstvost a kvalita	
Reportáž	26	Poradenský servis	60
Servisní centrum Marina Hluboká nad Vltavou		Než přijede první zákazník...	
		Alternativa	62-63
		Vodíková strategie České republiky Bonett otevřel nové CNG plnicí stanice v Králově Dvoře	
			
		Autosalon	64
		Lexus LC 500 Convertible	
		Osobnost na čerpací stanicích	66
		Jan Karas – V autě jsem si hrál na lovce bouří	
		PETROL Partner	68

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



KVŮLI STAVBĚ OBCHVATU NEPOTEČE TÝDEN ROPA DO LITVÍNOVA



Kvůli stavbě nového silničního obchvatu, který z obce Církvice na Kutnohorsku odvede tranzitní dopravu mezi Kolínem a Čáslaví, v listopadu týden nepoteče ropa do rafinerie společnosti Orlen Unipetrol v Litvínově. Kvůli stavbě totiž bude třeba udělat asi 300metrovou přeložku ropovodu Družba. Unipetrol provoz neodstaví, udělá

si zásoby ropy, které by měly výpadek pokrýt. SSHR je připravena, v případě, že by se stavba protáhla, půjčit Unipetrolu ropu ze státních rezerv. Tam jsou momentálně zásoby na 94,43 dne. Jejich potřeba se naposledy ukázala v květnu 2019, kdy se v ropovodu Družba objevila kontaminovaná ropa a musel být na měsíc zastaven.

DÁNSKO UKONČÍ TĚŽBU V SEVERNÍM MOŘI DO ROKU 2050

Dánsko se rozhodlo okamžitě ukončit průzkum ložisek zemního plynu a ropy v Severním moři. Cílem země je do roku 2050 úplně skončit s těžbou fosilních paliv a dosáhnout uhlíkové neutrality. Dánská produkce zemního plynu a ropy byla na svém vrcholu před patnácti lety a od té doby klesá. „Nyní ukončujeme fosilní éru a jasně spojujeme naše aktivity v Severním moři s cílem klimatické neutrality do roku 2050,“ uvedl dánský ministr pro klima Dan Jørgensen. Dánsko má aktuálně 55 plošin pro těžbu ropy a zemního plynu na 20 polích, těžba je zhruba na čtvrtině maxima z roku 2004 (390 tisíc barelů denně). Dánsko v minulém roce přijalo ambiciózní klimatický zákon, v němž se zavázalo, že do roku 2030 dosáhne 70 % snížení emisí roku 1990. Země zároveň klimatickým zákonem cílí na uhlíkovou neutralitu do roku 2050.



JAKOST POHONNÝCH HMOT: PŘEKVAPÍ HŘÍŠNÍCI

Vysokou pokutu 1,5 milionu korun za prodej nekvalitního benzínu dostala síť čerpacích stanic OMV. Česká obchodní inspekce původně uložila pokutu dokonce 2,5 milionu, po odvolání ji snížila. Kontrola na Domažlické ulici v Plzni proběhla už na konci loňského července, rozhodnutí však nabylo právní moci teprve letos v létě. Důvodem vysoké pokuty byly vzorky prémiového benzínu MaxMotion 100, u kterého bylo při analýze výzkumnou metodou po korekci zjištěno oktanové číslo 94,7, přičemž minimální hodnota je 97,6. Při analýze motorovou metodou byla zjištěna hodnota 84,5, přičemž minimum je 87,5. Vzorky pak nevyhověly ani při destilační zkoušce, kdy byla na konci destilace na-



měřena teplota 310,5 °C, přičemž maximum je 214 °C. Čerpací stanice prodávala špatný benzín 11 dní a od odběru vzorku do zájmu prodeje uběhlo přibližně 30 hodin. Za tu dobu ho prodala 1445 litrů. Pokutu dostaly také společnosti Top Tank (ČS F1 Gaz Roz-

vadov), Orlen Unipetrol (Benzina) za příliš vysoký podíl MEMK v motorové naftě, Zaris (ČS Hatě), Mave Jičín, ICOM Transport, Dios, Viluko a další.

Podle posledních údajů České obchodní inspekce se jakost pohonných hmot v 1. pololetí roku 2021 oproti 1. pololetí roku 2020 mírně zhoršila, a to z 0,7 % na 1,2 %. Nepatrné zlepšení jakosti bylo zaznamenáno u odebraných a kontrolovaných vzorků motorové nafty (z 1,1 % na 1,0 %). Zhoršení bylo u vzorků automobilových benzínů (z 0,0 % na 0,2 %), LPG (z 0,0 % na 4,5 %) i etanolu E85 (z 33,3 % na 50,0 %). U LPG se jednalo celkem o 7 neshod. Čtyři z nich byly zjištěny při opakovaných kontrolních odběrech.

PŘÍPAD VIKTORIAGRUPPE PŘED SOUDEM



Jednatel německé firmy Viktoriagruppe (VG) Petr Malý u soudu zpochybnil tvrzení, že z bavorského Kraillingu zmizela nafta, kterou tam jeho firma skladovala pro českou Správu státních hmotných rezerv (SSHR). Kontroloři SSHR podle něj v září roku 2014 neprošli celý sklad. Obžaloba před Městským soudem v Praze tvrdí, že Malý a tři zaměstnanci české pobočky VG

podvodně připravili SSHR o více než 108 milionů korun. Všichni vinu odmítají. SSHR hradila za skladování poplatků, jehož výše byla závislá na množství uložené nafty. Viktoriagruppe měla naopak platit SSHR smluvní pokutu, pokud by dojednané množství nafty nestihla naskladnit včas. Firma to podle obžaloby skutečně nestihla. Státní zástupce Tomáš Minx tvrdí, že čtveřice obžalovaných se rozhodla tento fakt podvodně zakrýt a obohatit tím sebe i firmu. Kromě Malého čelí obžalobě ještě někdejší vedoucí české pobočky německé firmy Viktoriagruppe Lubomír Novotný, bývalý výrobní ředitel pobočky Jaroslav Slavík a vedoucí vnitřní kontroly pobočky Miroslav Holub. Podle státního zástupce muži fiktivně navýšili množství naskladněných státních hmotných rezerv dvěma nepravdivými příjmkami, které zaslali SSHR k proplacení. Po uplynutí lhůty k naskladnění navíc údajně vyskladnili od listopadu 2012 do ledna 2013 z Kraillingu tři vlakové soupravy nafty, nevystavili o tom výdejky a tuto naftu SSHR neuhradili.

SHELL NABÍZÍ ZÁKAZNÍKŮM KOMPENZACI EMISÍ CO₂

Společnost Shell Czech Republic nabízí firemním zákazníkům možnost kompenzovat emise CO₂ a další skleníkové plyny z natankovaných pohonných hmot prostřednictvím palivových karet Shell. Vyprodukované emise CO₂ kompenzuje Shell nákupem tzv. uhlíkových kreditů z mezinárodních projektů pro ochranu a obnovu přírodních ekosystémů.

V praxi to znamená, že společnost Shell uzavře s firemním zákazníkem dohodu minimálně na jeden rok o poskytování této služby. Výšku poplatku za tuto službu určí podle množství emisí ekvivalentu CO₂, které se do ovzduší uvolní v rámci životního cyklu všech natankovaných pohonných hmot (benzínu, motorové nafty, LPG, CNG a AdBlue) zákazníkem. Na konci každého roku Shell vystaví zákazníkovi certifikát s podrobnými údaji o spotřebovaném palivu celého vozového parku a celkových emisí, které s pomocí tohoto programu daná firma kompenzovala.

SHELL ZAPLATÍ NIGERIJCŮM ODŠKODNÉ 2,4 MILIARDY KORUN



Britsko-nizozemská ropná společnost Royal Dutch Shell zaplatí odškodné 45,9 miliard nairů (2,4 miliardy korun) nigerijským komunitám, jejichž pozemky před 50 lety Shell znečistil vypouštěním ropy. Firma Shell byla poprvé odsouzena v roce 2010, proti verdiktu se ale odvolala. S poškozenými nigerijskými komunitami se firma nakonec dohodla před nejvyšším soudem v Abuje. Shell od začátku sporu zdůrazňuje, že znečistění způsobily třetí strany a Shell je nemohl nijak ovlivnit. V Nigérii byla v letech 1967 až 1970 občanská válka, během níž byly poškozené mnohé ropovody. V roce 2015 se Shell uvolil zaplatit 70 milionů dolarů na kompenzacích pro 15 500 příslušníků kmene Ogoniů. V roce 2008 začal s čištěním ropných skvrn, přestože je podle firmy způsobily sabotáže potrubí provedené místními obyvateli. Firma Shell je nejvýznamnější mezinárodní ropná společnost v Nigérii, v zemi působí přes 60 let. V minulosti čelila útokům na svá zařízení i únosům zaměstnanců. V současnosti vyjednává s nigerijskou vládou o prodeji svých podílů na pobřežních ropných polích. (Bloomberg, Reuters)

UNIPETROL MÁ NOVOU FLOTILU ŽELEZNIČNÍCH CISTEREN



Společnost ORLEN Unipetrol zařadila do své železniční flotily 81 nových cisteren na přepravu LPG, které si pronajala od firmy Ermewa. Cisterny byly vyrobeny v loňském roce a podle Unipetrolu „umožňují přepravit větší objem nákladu a disponují speciálními vlast-

nostmi“. K těm patří například protihavarijní nárazníky, ochranné štíty či vyztužené dno pláště. Nákladní cisternový vůz přezdívaný Safety++ byl vyvíjen ve spolupráci s polským výrobce nákladních vozů Chemet. Výsledkem vývoje je vůz o délce 18,1 metru s nádobou o objemu 117 m³. Je osazen nárazníky se zónami pro pohlcení nárazové energie až 400 kJ a místo prvků proti naskočení sousedního vozu jsou použity ochranné štíty TE25. Dalším prvkem pasivní ochrany je zesílená spodní část pláště kotle pro zvýšení odolnosti proti proražení. Podle Ermewa je o tyto vozy mezi dopravci velký zájem. Společnost si v roce 2020 objednala 240 těchto vagonů, letos objednávku navýšila o dalších 150 vagonů.

PRVNÍ MODERNIZOVANÁ SAMOOBSLUŽNÁ ČERPACÍ STANICE BENZINA ORLEN JE V UNHOŠTI



V síti čerpacích stanic Benzina Orlen byla uvedena do provozu již jedenáctá samoobslužná čerpací stanice. Oproti svým předchůdcům se liší designem i modernějšími technologiemi. Najdete ji na parkovišti u nového obchodního centra v Unhošti na Pražské ulici. Je otevřena nonstop a díky absenci personálu nabízí výhodnější tankování. K dispozici je široký sortiment aditivovaných paliv Efecta a Verva. Zákazníci mohou za pohonné hmoty platit pouze

platebními kartami, tankovacími kartami nebo prostřednictvím aplikace Benzina. Obsluha je jednoduchá, stačí na platebním terminálu navolit částku, za kterou chcete natankovat. Tankovací pistole pak sama ukončí výdej paliva při dosažení stanovené hodnoty. Další samoobslužné čerpací stanice Benzina Orlen najdete v Brně, Ostrově, Hradci Králové, Přerově, Jablonci nad Nisou, Poděbradech, Vysokém Mýtě, Kopřivnici, Harrachově a Netolicích.

VYŠŠÍ CENY ROPY A PLYNU VYKOUZLILY SHELLU VYŠŠÍ ZISK

Britsko-nizozemská ropná společnost Royal Dutch Shell zvýšila ve druhém čtvrtletí díky vyšším cenám ropy a plynu zisk meziročně na 5,53 miliardy dolarů (119 miliard Kč) z 638 milionů USD před rokem. Firma o 38 procent zvýší dividendu a zahájí program odkupu svých akcií za dvě miliardy dolarů. Shell zvýšil dividendu už druhé čtvrtletí po sobě, tentokrát na 24 centů na akcii. Loni dividendu snížil poprvé od druhé světové války, a to v reakci na kolaps poptávky po energiích vyvolaný pandemií. Program odkupu akcií chce firma uzavřít do konce letošního roku.

8. ČERVNA ZEMŘEL PO DLOUHÉ NEMOCI ING. JIŘÍ HORÁK

Ing. Jiří Horák se narodil 2. března 1958 a v petrochemii působil dlouhodobě jako odborník v oblasti technologií skladování a výdeje PHM (potrubí, nádrže, ocelové konstrukce). Prošel několika společnostmi z oboru, namátkou můžeme zmínit společnost Benzina, BOS Úvaly (kterou spoluzaložil) nebo PH GIA. Svou profesní dráhu úspěšně zakončil v týmu společnosti Your System – divize Octo Technology, kde se podílel na mnoha projektech výstavby a rekonstrukcí čerpacích stanic a skladů pohonných hmot.

Za všechny jeho bývalé kolegy a kamarády z oboru vyjadřujeme upřímnou soustrast.



SPOTŘEBA ROPY STOUPÁ, OPEC ROZŠÍŘÍ TĚŽBU

V červenci se zdražování ropy na světových rzích zastavilo. Cena ropy Brent se v průběhu měsíce pohybovala v rozmezí 70 až 75 dolarů za barel. Celosvětová spotřeba ropy roste. Nicméně kartel OPEC a přidružené země odsouhlasily až do konce letošního roku postupné zvyšování denní produkce o 400 tisíc barelů každý měsíc. I když je momentálně na trhu s ropou mírný nedostatek, má toto zvyšování těžby na celý trh stabilizační účinek. Trh bude v nejbližších měsících dobře zásoben.

Ekonomická síla Asie roste

Globální spotřeba ropy roste. Tato komodita je stále extrémně důležitým energetickým zdrojem a také nenahraditelnou surovinou v chemickém průmyslu. Čína zpracovala v červnu 14,8 milionu barelů ropy denně, což je o 5 % více než ve stejném měsíci minulého roku. Ob-

jem zpracované ropy za celé první pololetí byl na úrovni 15,13 mbd, o 10,7 % více než v první polovině roku 2020. Ekonomická síla Asie stále roste. S tím se zvedá i její poptávka po komoditách.

Čína, Indonésie, Indie a další země jihovýchodní Asie potřebují pro svůj rozmach přísun levných energií. Dovoz ropy, zemního plynu

či dokonce uhlí do regionu letos prudce roste. U ropy je import v posledních měsících rekordně vysoký.

V červenci dojednálo uskupení OPEC+ postupné zvyšování denní produkční kvóty o 400 tisíc barelů ropy měsíčně od srpna do prosince. A k tomu Saúdská Arábie přestane dobrovolně produkovat o 1 mbd méně oproti kvótě. Celkem tedy těžba uskupení stoupne do konce roku o přibližně 3 miliony barelů, což odpovídá 3 % celosvětové spotřeby.

Vrchol těžby v roce 2025?

Navzdory tomu bude kartel OPEC vstupovat do roku 2022 s relativně vysokou volnou těžební kapacitou na úrovni 5 mbd. Dlouhodobý průměr volné kapacity je přitom 2,5 milionu. V roce 2016 měl volnou kapacitu jenom na úrovni 1 mbd. Zároveň některé země kartelu uvedly, že v nejbližších letech chtějí výrazně rozšířit kapacitu těžby a zpracování ropy či zemního plynu. Spojené arabské emiráty by chtěly v nejbližších deseti letech investovat do těžební a přepravní kapacity 120 miliard dolarů, a zvýšit tak produkci na 5 milionů barelů ropy denně. Před pandemií dodávaly SAE 4 mbd. Kartel OPEC věří, že vrchol ve spotřebě ropy nastane nejdříve po roce 2025, a to navzdory všem snahám v oblasti environmentální politiky. Mezinárodní energetická agentura a Ministerstvo energetiky USA také očekávají v nejbližších pěti letech nárůst globální poptávky po ropě a ropných produktech.

Podíl elektromobilů se zvyšuje

V automobilovém průmyslu pokračuje rychlý přesun směrem k elektromobilitě. V Německu měly v červenci bateriové elektroauta podíl na celkových prodejkách téměř 11 %. Elektrifikované vozy včetně hybridů pak měly podíl 23,5 %, což je dvojnásobek oproti minulému roku. Naopak podíl naftových motorů propadl pod 20 % a podíl benzínových aut pod 40 %. Obdobný vývoj sledujeme v celé západní Evropě. Tento trend je nezastavitelný.

■ AUTOR: Boris Tomčíak, ekonom Finlord.cz
FOTO: archiv



Začátkem června byl ve městě Svobodny slavnostně otevřen za účasti prezidenta Putina první ze šesti technologických celků gigantické továrny Amur GPP na zpracování zemního plynu z plynovodu Power of Siberia. Mělo by se jednat o největší továrnu svého druhu na světě. Investorem stavby v hodnotě 11,4 miliardy Euro je společnost Gazprom Pererabotka Blagoveshchensk GPB), což je dceřiná společnost koncernu Gazprom, čtyřicetiprocentní podíl však má v tomto projektu čínský státní holding China Petroleum and Chemical Corp. neboli Sinopec. Zbývající celky by měly být dokončeny do roku 2025 a cílem projektu je mimo jiné dodat do Číny během následujících 30 celkem 38 miliard m³ ruského zemního plynu. Jakmile bude celý komplex Amur GPP plně funkční, bude vyrábět ročně přibližně 2,4 milionu tun etanu, 1 milion tun propanu, 500 000 tun butanu, 200 000 tun pentan-hexanové frakce a až 60 milionů m³ hélia. Základní procesní zařízení pro kryogenní separaci plynu zajišťuje společnost Linde.



MERO JE NA ZMĚNU PŘIPRAVENO

21. století bude stoletím vodíku, ale bez ropy se ani nadále neobejdeme, říká v rozhovoru pro Petrol magazín Jaroslav Kocián, předseda představenstva společnosti Mero, který zároveň dodává, že státní provozovatel ropovodů je připraven plnit roli logistického operátora i po změně energetického mixu.

Jak dnes vypadá mezinárodní přeprava ropy a změnila se v posledních měsících stabilita a bezpečnost jejích dodávek?

Mezinárodní přeprava do České republiky ze západního i východního směru je poměrně stabilní. Samozřejmě, že dopadem pandemie COVID-19 došlo k poklesům objemů přepravy. Je to logické vyústění snížené spotřeby pohonných hmot firem a domácností a také poklesu výroby téměř ve všech odvětvích průmyslu. Například na ropovodu TAL bylo první pololetí roku 2021 stále ještě ztlačeno ovlivněno velice nízkým zpracováním v rafineriích v Německu a Rakousku, do kterých TAL dodává ropu.

Na obou ropovodech Družba i IKL se zvýšila bezpečnostní opatření vyvolaná především kybernetickými útoky na produktovody v zámoří. Právě posílení bezpečnosti průmyslových a provozních systémů je jednou z priorit naší společnosti.

Dotkla se pandemie koronaviru firmy Mero i jinak?

V období pandemické situace byla ve společnosti Mero prioritou především ochrana zdraví zaměstnanců a zajištění kontinuálního provozu ropovodů a centrálního tankoviště ropy bez jakýchkoli

omezení. Zpracovali jsme pandemický plán, který byl průběžně aktualizován a doplňován v závislosti na získaných průběžných poznacích tak, abychom byli připraveni na možné další scénáře šíření nebezpečných nemocí. Přijímaná opatření byla samozřejmě vždy v souladu s nařízeními ministerstva zdravotnictví a usneseními vlády ČR.

Odrazila se pandemická situace i na ekonomických výsledcích vaší firmy? Jak by se měl v příštích letech vyvíjet objem přepravy ropy?

Ekonomické výsledky měřené výnosy a ziskem naší společnosti jsou poměrně stabilní. V průběhu pandemie jsme přistoupili k optimalizaci provozních nákladů a jejich efektivnímu řízení, a připravili se tak na možné kolísání ekonomiky, které postihlo v určité míře veškeré obory ekonomické činnosti, dočasně i poptávku po ropných produktech. V blízké budoucnosti však očekáváme zájem o ropné produkty minimálně stejný, spíše však vyšší, jak dokazuje oživení ekonomiky téměř ve všech oborech.

Kolik ropy přichází ropovodem Družba a kolik ropovodem IKL? Mění se to v čase ve prospěch IKL?

Podíl dodávek ropovodem Družba a IKL je zhruba 1:1. V podobném poměru očekáváme i přepravu v druhé polovině roku



2021. Ropovod Družba zásobuje výhradně litvínovskou rafinerii, dodávky ropovodem IKL jsou přepravovány z větší části do kralupské rafinerie, která je konfigurována na zpracování tzv. sladké, bezsírné ropy.

Už několik let se mluví o to, že dodávky Družbou nejsou zcela bezpečné. Jak to vypadá se zvýšením kapacity ropovodu TAL, které by Českou republiku učinilo víceméně nezávislou na dodávkách z Ruska?

K projektu navýšení kapacity ropovodu TAL, který je na seznamu tzv. Projektů společného zájmu EU, byla zpracována studie proveditelnosti a průběžně realizovány dílčí fáze projektu. O dokončení projektu ale zatím není rozhodnuto, k realizaci je nutný souhlas ostatních akcionářů.

Další možností diverzifikace dodávek ropy je napojení na německé ropovody. Jaký je stav projektu propojení s rafinerií Leuna?

Tento projekt je jedním z takzvaných Projektů společného zájmu EU. Případná výstavba a investice s projektem spojené by probíhaly jak na území České republiky, tak z větší části i na území Německa. Na české straně je odsouhlasena trasa potenciálního ropovodu, o jeho případné realizaci se však z důvodu nezájmu protistrany v tuto chvíli neuvažuje.

Na Slovensku se uvažovalo o diverzifikaci dodávek ropy prostřednictvím projektu BSP – propojení rafinerie Slovnaft s rakouským Schwechatem.

Jedná se o společný projekt Transpetrolu a rakouského OMV, který byl pozastaven. Z důvodu ochrany vodních zdrojů v oblasti Žitného ostrova na území Slovenska nebyl z 11 diskutovaných tras schválen žádný koridor, kudy by mohl ropovod vést.



➔ **Připravují se tedy v Evropě vůbec nějaké nové ropné projekty?**

Na seznamu Evropské komise je celkem pět ropných tzv. Projektů společného zájmu, z nichž dva projekty jsou již zmíněné projekty MERO. Celkově je ale možno říci, že je snahou EU fosilní projekty přehodnocovat a spíše pozastavovat.

Jsou ropné projekty v útlumu v souvislosti s tím, že řada zemí EU plánuje konec automobilů se spalovacími motory po roce 2035, který by radikálně snížil poptávku po ropě? Připravuje se na to vaše firma? Jak?

Rozhodnutí o realizaci nebo zastavení či zrušení projektů v oblasti přepravy a skladování ropy je výsadním právem jednotlivých přepravců ropy.

V současnosti probíhá intenzivní posuzování potenciálního nástupu modernějších technologií.

Mero trvale monitoruje současnou situaci zahrnutou v tzv. Green Deal 2050, tj. zvýšení podílu elektromobility, realizaci vodíkové strategie ČR, snižování energetické náročnosti, emisí CO₂ a využívání vlastních zelených obnovitelných zdrojů energie. I přes aplikaci těchto nových technologií, zejména využití vodíku, bude ropa nadále tvořit klíčovou vstupní surovinu pro transformovaný petrochemický a chemický průmysl. Očekáváme, že Mero bude klíčovým logistickým operátorem i v budoucím energetickém mixu ČR.

Jaké ambice má IAOT (International Association of Oil Transporters)?

IAOT je nevládní neziskovou organizací, která byla založena v roce 2013 v Praze a aktivně začala fungovat v roce 2015. Jejím hlavním cílem a posláním je koordinace společných kroků souvisejících s přepravou ropy, zejména pak ropovodem Družba, ale nejen jím. Vzájemně sdílíme informace v oblasti provozování ropovodů, skladování ropy nebo ropných produktů, popřípadě společně diskutujeme možné krizové situace v oblasti dodávek ropy. V současné době má asociace devět členů, kromě Mero to je ruská společnost Transněft, slovenský Transpetrol, Gomeltransneft z Běloruska, maďarský MOL, kazašský KazTransOil, China National Petroleum Corporation z Číny, Ukrtransnafta z Ukrajiny a chorvatský Janaf.



Ing. Jaroslav Kocián, předseda představenstva společnosti Mero

Je manažerem s několikaletou praxí a zkušenostmi z národního a mezinárodního prostředí v oblasti integrovaného zdrojového managementu, v řízení personálních, investičních, logistických a finančních procesů. Před nástupem do společnosti Mero působil jako zástupce náčelníka Generálního štábu, v armádě dosáhl hodnosti generálmajora. Do představenstva společnosti Mero ČR byl zvolen v roce 2019, je zodpovědný za správu a řízení společností skupiny Mero, strategii a business analýzu, korporátní záležitosti a compliance, řízení lidských zdrojů, bezpečnost, centralizovaný nákup, právní záležitosti a komunikaci, řízení rizik a interní audit.

Můžete odhadnout vývoj cen ropy?

Vývoj ceny ropy je dán poptávkou po daném typu této komodity na světovém trhu. Mero je transportní a logistickou společností, která s ropou neobchoduje. Ropu přepravujeme pro našeho zákazníka, neurčujeme objemy potřebné pro další zpracování na ropné produkty ani nedisponujeme plány prodeje ropných produktů.

Jaké má vaše společnost dnes vztahy s firmami ČEPRO a Unipetrol?

Se společností Čepro úzce spolupracujeme a tato kooperace vychází ze synergetických efektů v rámci sdílení dat, služeb, a především ze skutečnosti, že máme společného akcionáře.

Společnost Orlen Unipetrol je naším klíčovým zákazníkem a jako vlastník obou rafinerií v České republice jednoznačně udává objemy ropy přepravené našimi oběma ropovody. Orlenu Unipetrol poskytujeme i služby v oblasti operativního skladování ropy a jsme připraveni tyto služby v případě zájmu dále rozšířit.

Jak je dnes struktura skladování v Evropě a měla by se změnit kupříkladu velikost nouzových zásob ropy?

Struktura skladování ropy v Evropě je mírně nad úroveň skladování České republiky. Nicméně Česká republika prostřednictvím Správy státních hmotných rezerv své kvóty pro skladování plní. Stav nouzových zásob ropy a ropných produktů v ČR k 1. 7. 2021 činil 94,43 dnů průměrného denního čistého dovozu. Společnost Mero zajišťuje kvalitní, bezpečné a plynulé skladování ropy pro potřeby SSHR.

Připravujete i projekty na zvyšování skladovacích kapacit, anebo očekáváte útlum poptávky po ropě?

Mero má zájem poskytovat kvalitní služby spojené se skladováním ropy pro SSHR, ale také pro jiné subjekty. Pro partnery máme k dispozici nejmodernější skladovací kapacity a v případě zájmu jsme otevřeni jejich dalšímu rozšíření. Vše závisí na poptávce a vůli našich obchodních partnerů.

Co vnímáte jako hlavní rizika pro přepravu a skladování ropy?

Kromě stability a bezpečnosti přepravy a skladování se zaměřujeme na možné kybernetické útoky. Vážně se zabýváme možným napadením našich průmyslových i provozních systémů. K ochraně kritické infrastruktury provádíme pravidelná cvičení se všemi složkami integrovaného záchranného systému a v letošním roce proběhne komplexní cvičení Safeguard.

Dále pravidelně monitorujeme a kontrolujeme koridory ropovodů, abychom předešli riziku poškození ropovodů např. při neohlášených stavebních činnostech.

Co se týká skladování ropy, jsou zde vysoká bezpečnostní rizika, která má naše společnost plně analyzována a velmi dobře pokryta akčními plány. Veškerá rizika jsou pravidelně aktualizována včetně následných opatření. Samozřejmě provádíme nezbytnou osvětu zaměstnanců i dodavatelů, abychom eliminovali možné selhání lidského faktoru. V neposlední řadě se zaměřujeme také na environmentální rizika spojená s možnými ekologickými dopady, kde je naše společnost velmi úspěšná.

Společnost Mero zvítězila v soutěži pořádané Mezinárodní asociací přepravců ropy (IAOT) v oblasti efektivity spotřeby elektrické energie při přepravě za rok 2019. Jak toho docílila?

V rámci jedné z pracovních skupin IAOT, která je zaměřena na energetickou efektivitu, probíhá pravidelný benchmarking mezi členskými společnostmi. Mero dosahuje ve srovnání s ostatními společnostmi dlouhodobě výborných výsledků. Je to dáno trvalým důrazem na technologickou, procesní a logistickou efektivitu. Díky modernizaci našich čerpacích stanic jsme schopni za pomoci řídicích systémů provozovat ropovody z hlediska energetické náročnosti velmi efektivně.

Mero chce zdigitalizovat provoz ropovodů. Co to znamená?

V červenci 2021 jsme dokončili studii digitalizace procesů v rámci průmyslových i provozních systémů. V roce 2022 a 2023 dojde k obnově řídicího systému na ropovodu IKL a k upgrade systému na ropovodu Družba. Následně bychom rádi připravili tří až pětiletý plán postupné digitalizace veškerých procesů s unifikací a propojením našich systémů a datových úložišť – vše s propojením na fyzickou a systémovou bezpečnost našich objektů.

Jak hodlá Mero naplňovat klimatické cíle EU? Máte plán, jak dosáhnout klimatické neutrality?

Mero pečlivě monitoruje cíle stanovené EU, tzv. Green Deal, a nové technologické alternativy. Plánujeme snížení energetické náročnosti našich administrativních budov a připravujeme projekt výstavby fotovoltaické elektrárny na centrálním tankovišti ropy.

Nad rámec legislativních požadavků eliminujeme únik skleníkových plynů při odstávkách a čištění nádrží.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: Mero



KALIBRACE A OVĚŘOVÁNÍ NÁDRŽÍ LASEROVOU METODOU

Autorizované metrologické středisko K107

Houdek spol. s r.o.
Ještědská 103/85, 460 07 Liberec 8
Tel.: +482 771 352, 603 858 724
www.houdeksro.cz

HOUDEK SPOL. S R.O.

JAKO FÉNIX Z POPELA



Jméno malého východočeského městečka Solnice většinou z nás asi mnoho neříká. Když však dodáme, že sousedí s obcí Kvasiny, kde se nachází výrobní závod Škody Auto, budou mnozí v obraze. A právě v Solnici nabízí své služby od konce loňského roku zrekonstruovaná čerpací stanice české sítě KM Prona.

S pořadovým číslem 46

Jeden z nejnovějších přírůstků ve stále se rozvíjející české síti čerpacích stanic KM Prona nese pořadové číslo 46 a stojí na konci městečka Solnice, kterou prochází silnice první třídy číslo 14 mezi Dobruškou a Rychnovem nad Kněžnou. Ta je, mimo jiné, součástí důležité trasy vedoucí z Brna na Náchod a polskou hranici. I proto a také s ohledem na závod Škody Auto v Kvasinách patří k obvyklým zákazníkům řidiči kamionů, v sezoně sem také často zavítají turisté mířící hlavně do Orlických hor.

Společnost KM Prona získala do svého portfolia soukromou stanicí SMR Solnice v létě loňského roku a hned v září se pustila za provozu do kompletní rekonstrukce, při které nezůstal kámen na kameni. Důslednou revizí a renovací prošly tankovací technologie včetně

nádrží na celkem více než 100 tisíc litrů pohonných hmot, nově jsou vybudovány rozvody přivádějící pohonné hmoty k výdejním místům, zakoupeny byly nové výdejní stojany Tatsuno, na refyži přibýly výdejní stojany pro tankování kapaliny do ostříkovačů a nabídku rozšířila i kapalina AdBlue, jejíž tanky byly rovněž zabudovány pod zem. V rozsáhlém zázemí zůstaly na svém místě pouze obvodové zdi a jinak se zcela změnila dispozice shopu i bistra.

Velkorysý prostor

Při příjezdu vás určitě překvapí velkorysý prostor celého areálu čerpací stanice. Díky tomu zde nemají problém při příjezdu, tankování i odjezdu ani ty největší kamiony, všichni zde pak najdou dostatek místa na parkování. Součástí areálu je i mycí linka s portálovou myčkou

značky Istobal, nechybí také kompresor a dva vysavače. Čerpací stanice je v přehledném úseku rušné silnice na konci obci přístupná z obou směrů.

V nabídce pohonných hmot najdete kompletní sortiment společnosti KM Prona počínaje základní motorovou naftou Diesel Pro a benzinem Natural 95 a konče prémiovou naftou Diesel Pro Plus a vysokooktanovým benzinem Natural 98. Dodejme, že se ve všech případech jedná o aditivovaná paliva. K dispozici je šest výdejních míst, na čtyřech z nich lze natankovat AdBlue a dva slouží pro rychlovýdej nafty do kamionů. U každého stojanu najdou zákazníci také ekologický stojan pro výdej kapaliny do ostříkovačů, přesto je v nabídce shopu i tradiční „balená“, na kterou jsou někteří zákazníci zvyklí.

Slavnostní otevření v lockdownu

Čerpací stanice se po rekonstrukci otevírala začátkem prosince loňského roku. V té době však na celém území ČR zuřila pandemie koronaviru na plné pecky, a tvrdý lockdown neumožnil využít její potenciál na 100 procent. Vedle pohonných hmot a dalších služeb motoristům totiž tato čerpací stanice disponuje také rozměrným



shopem a ještě větším bistro s bohatou nabídkou vlastních pokrmů. Nový provozovatel čerpací stanice mohl oficiální bistro otevřít až nyní v létě, kdy byl konečně umožněn normální provoz restaurací. Nájemkyni solnické KM Prony se stala energická dáma z hor Pavlína Seidelová, která provozuje již osm let malou ČS KM Prona v Peci pod Sněžkou, kde zároveň bydlí. Zrekonstruovaná velká čerpací stanice v Solnici pro ni znamenala zajímavou příležitost, kde by mohla uplatnit své schopnosti. I proto nad přijetím nabídky od vedení společnosti dlouho neváhala.

Do jejích velkých plánů však loni vstoupil covid-19. Velkoryse dimenzované bistro si po otevření muselo vystačit s prodejem jídla v režimu take away, což představovalo výrobu vlastních baget, zákusků, sladkého i slaneho pečiva a hotových chlazených jídel do krabičky. Šedesát míst k sezení zelo prázdnotou a zákazníci mohli maximálně využívat mikrovlnnou troubu pro ohřívání jídla, které si však museli odnést do svého automobilu. „Mikrovlnka“ tu nakonec zůstala napořád pro ohřev dětských jídel nebo krabičkovou dietu. „I tohle je služba pro naše zákazníky. Přece je nevyhodíme, když si nemohou z naší nabídky vybrat to, co potřebují,“ vysvětluje Pavlína Seidelová.

Velkorysý prostor, bohatá nabídka

Upořádání interiéru zázemí nepostrádá logiku. Od vstupních dveří, které lemují modré horizonty, mohou zákazníci zamířit buď rovnou na sociální zařízení, nebo doleva k pokladnám, popřípadě doprava do restaurace. Cesta k pokladnám je podle marketingových zásad lemována regály s nabídkou nejrůznějšího dárkového nebo akčního zboží, dvě pokladny jsou pak doslova obsypány cukrovinkami a nechybí zde ani chladicí box s energetickými nápoji Red Bull. Shop kromě tradičních nápojů, cigaret, alkoholu, cukrovinek, drogerie či automotive zboží nabízí i bohatý sortiment hraček a dárků, chybí naopak denní tisk a časopisy, které si zde nájemkyně nepřála kvůli neblahým zkušenostem s distributory i některými zákazníky.

Vpravo od vstupních dveří najdou zákazníci výše zmíněné bistro Monza Café s nabídkou teplých i studených jídel a posezení pro 60 zákazníků (včetně venkovní terasy). Dětský koutek jako například v Liberci zde nenajdete, svou odpočinkovou zónu tady mají spíše teen-ageři, jak usuzují podle stylu designových křesel v rohu bistra. U KM Prony si však zakládají hlavně na kávu, kterou v Solnici nabízejí v Mon-

za Café z profesionálního pákového kávovaru Astoria. Vybírat můžete hned ze tří různých směsí vybrané zrnkové kávy z české pražírny Gemini Espresso (můžete si zde dokonce její rodinné balení zakoupit s sebou) a nechat si připravit svůj oblíbený nápoj. Vedle standardního espressa, cappuccina nebo latte zde přes léto nabízejí i ledovou kávu, protože do sortimentu bistra patří i italská kopečková zmrzlina La Panna, a také hustou (horkou i ledovou) čokoládu Cioconat od brněnské firmy KP Trading, od které Pavlína Seidelová odebírá také sirupy pro přípravu domácí limonády i ochucení kávy. V zimních měsících zde pro změnu lákají na horkou hrušku a brusinku. V prostoru shopu zůstal kvůli poptávce zachován prodej kávy z tradičního automatu do kelímku (Nescafe).

Co se týče nabídky jídel, chlazené ani mražené polotovary zde rozhodně nečekejte. Pavlína Seidelová zaměstnává na plný úvazek i kuchařku, která denně připravuje originální menu teplých jídel, přípraváčku, se kterou vymýšlí a tvoří plněné bagety, panini i sladké pečivo a zákusky. Tradiční guláš, řízek nebo vepřo-knedlo-zelo na menu moc často nenajdete, nabídka v době naší návštěvy bylo spíše v italském stylu. Stejně tak bistro nenabízí žádné párky v rohlíku ale netradičně plněné ☞

➤ panini, pečený Hermelín v županu s brusinkami, domácí slané pečivo s párkem, popřípadě oblíbené smaženky. Výběr jídel je široký, takže možná trochu zamrzí, že nikde v interiéru nenajdete výrazné oznamovací tabule nebo obrazovky, které by na tyto pochoutky lákaly zákazníky – displeje zobrazující denní nabídku zadanou online v projektu Monza café (monza-cafe.cz) i na provozovně jsou v současné chvíli ve fázi finální realizace.

Čistota a pořádek

Až na pracovníka, který se stará o údržbu zeleně a venkovního areálu, jsou v jedenáctičlenném kolektivu čerpací stanice samé ženy. A ženská ruka je zde vidět na každém kroku. Jídelní část bistra stejně jako přilehlou venkovní zahrádku doplňují živé rostliny a vázy s čerstvými růžemi najdete na každém stole. Všude panuje pořádek a čistota včetně sociálního zařízení, jehož součástí jsou oddělení pro pány, dámy a invalidy, nechybí ani sprchový kout, který využívají nejen řidiči kamionů, ale i někteří cestovatelé.

Vítání jsou zde i cyklisté, kteří mají venku k dispozici stojany na kola, neboť kolem čerpací stanice vede cyklostezka. Útulný prostor bistra pak využívají zákazníci také k obchodním nebo soukromým schůzkám, v létě si sem místní maminky s dětmi zajdou na zmrzlinu.

I když všechno dosud září novotou a nikde nenajdete něco nedodělaného nebo opraveného, hotovo ještě není. Po aktuálně provedeném zmlazení zeleně je v plánu vytvořit z malého parku, který do areálu čerpací stanice patří, příjemnou odpočinkovou zónu jak pro zákazníky čerpací stanice, tak pro místní obyvatele, nabídku služeb pak v nejbližší době rozšíří také Alza box.

Ještě je třeba dodat, že čerpací stanice KM Prona v Solnici má otevřeno sedm dní v týdnu od 5:30 do 22:30, k dispozici je zde bezplatný přístup na internet prostřednictvím wi-fi a také si zde můžete nabít své mobilní zařízení (k dispozici je i indukční nabíjení) nebo vsadit Sazku. Čerpačka akceptuje palivové karty CCS, DFC, DKV a UTA, pro zájemce pak nabízí vlastní slevové karty nebo mobilní aplikaci, která v případě natankování jakéhokoliv paliva nabízí minimální slevu 0,30 Kč/l a další výhody.

Závěr

Čerpací stanice KM Prona v Solnici je vzorovým příkladem povedené rekonstrukce. Původní čerpačka postavená v prostorném areálu měla velký, ale nevyužitý potenciál a ten se novému majiteli podařilo smysluplnými změnami plně



využít. S ohledem na umístění na kraji městečka a rušnou silnici s automobilovou i kamionovou dopravou nabízí čerpací stanice mix služeb jak pro místní (např. mycí linka), tak pro transit (sprcha, bohatý sortiment, gastro), který se skládá z řidičů kamionů i sezonních cestovatelů. Zejména je třeba vyzdvihnout poctivou domácí kuchyni a možnost načerpání energie unavených cestovatelů v útulném bistru, na přilehlé zastřešené zahrádce nebo třeba v již zmiňovaném vlastním přilehlém parku. Kvalitu služeb umocňuje usměvavý a ochotný

personál. Jak jsem se přesvědčil, každá čerpací stanice KM Prona, kterou jsem dosud navštívil, je svým způsobem originální. I když centrála nastavuje nájemcům přesná pravidla, podle kterých musí pumpu spravovat, stále jim zůstávají dostatečně volné ruce k tomu, aby mohli uplatnit svou kreativitu a podnikatelského ducha. Solnická čerpačka a její nájemkyně Pavlína Seidelová je toho důkazem.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

•• FORZA EROICA SICILIANA ••



LIMONÁDA ZE SICILSKÝCH CITRUSŮ

- Vysoký podíl ovocné složky.
- Slazená pouze třtinovým cukrem.
- Plná a šťavnatá chuť osvěžujících citrusů nejvyšší kvality.

Síla hrdinské Sicílie

CO ZNAMENÁ SYNERGIE



U rušného mezinárodného tahu E67 medzi Hradcem Králové a Jaroměří za obcí Černožice mohli řidiči natankovat u čerpací stanice Benzina. Od loňského roku to už neplatí, původní červenobílá pumpa se totiž zbarvila do žluta a nyní nese jméno české sítě čerpacích stanic Vendys Petrol. Vedle kvalitního paliva zde najdete i útulné zázemí s bohatou nabídkou studených i teplých jídel a příjemným posezením uvnitř i venku.

Od velkoobchodu k retailu

Společnost Vendys&V Václava Tesárka působí na českém trhu od roku 1994. Nejdříve se orientovala pouze na velkoobchod a distribuci ropných produktů, postupně se však rozšířila také o síť čerpacích stanic Vendys Petrol. Vedle toho podniká Václav Tesárek také v realitách a vlastní síť hotelů Morris. Proč tak rozsáhlý úvod? Abychom vysvětlili, jak důmyslně lze propojit tyto podnikatelské aktivity a využívat tzv. synergií. Právě kvůli tomu čerpací stanice řetězce Vendys Petrol nemusejí shánět dodavatele pohonných hmot, mohou si ohlídat jejich jakost a také využít kvalitní produkty

ze špičkových hotelových kuchyní ve svých bistroch.

Síť čerpacích stanic Vendy Petrol se také díky těmto přidruženým aktivitám, které se podílejí na vysoké úrovni jejich služeb, stále úspěšně rozšiřuje. Jestliže jich v roce 2018, kdy jsme navštívili pumpu v Hrdlořezích u Mladé Boleslavi, bylo šest, dnes už můžete natankovat a občerstvit se u celkem devíti čerpacích stanic. Mezi poslední přírůstky patří právě čerpací pumpa v Černožicích, kterou jsme si záměrně vybrali do naší pravidelné rubriky Čerpací stanice měsíce a která se stane i jedním z kandidátů na letošní ocenění Petrol Awards Čerpací stanice roku.

Netradiční rozdělení

Čerpací stanice Vendys Černožice má poměrně netradiční půdorys. Oválné zastřešení zakrývá i shop, který zároveň rozděluje tankovací místa pro osobní automobily a kamiony. Aby nedošlo k omylu, nainstalovali majitelé před vjezdem do části určené osobním automobilům a menším dodávkám výškové omezení na 2,8 m. Kamiony pak musejí jet přes závoru pro placené stání. Pokud chtějí pouze natankovat a občerstvit se, mají k dispozici parkování na hodinu zdarma, pokud zde chtějí zastavit na delší dobu, musejí za parkování zaplatit. Toto opatření si vynu-



tilo nekontrolovatelné parkování kamionů v areálu čerpací stanice na všech možných i nemožných místech, které se skoro podobalo zablokování celé čerpací stanice, a tak to majitelé vyřešili tím, že parkování zpoplatnili. Výsledek na sebe nenechal dlouho čekat, v současné době už parkoviště pro kamiony plné nebývá.

Provozní doba čerpací stanice je samozřejmě sedm dní v týdnu vždy od 6 do 22 hodin. Pokud potřebujete natankovat mimo otevírací hodiny, jsou zde k dispozici dva tankautomaty od firmy Unicode, které stojí z obou stran shopu i s podrobným návodem. Tankomat kromě hotovosti akceptuje nejen běžné platební karty (Visa, Mastercard), ale také některé tankovací (CCS, Eurowag DKV, DFC a Avia)

včetně zákaznických karet Vendys, které umožňují platbu pohonných hmot se slevou pro zákazníky, kteří odebírají větší množství.

K dispozici jsou automobilové benziny s oktanovým číslem 95 a 98 stejně jako motorová nafta jak s biosložkou, tak bez ní. Zatímco výdejní stojany pro osobní automobily už něco pamatují a možná by si zasloužili výměnu, řidiči kamionů mají k dispozici dva zbrusu nové výdejní stojany Wayne umožňující nejen rychlovýdej nafty, ale také tankování kapaliny AdBlue. Celkem tak mají řidiči k dispozici osm stání pro tankování tradičních pohonných hmot, alternativní paliva jako LPG, CNG k dispozici nejsou, také zde nenajdete nabíjecí stojan pro elektromobily.

Útulné zázemí

Původní čerpací stanice Benzina v posledních pěti letech své existence už zoufale volala po modernizaci a nový majitel to samozřejmě vyslyšel. A tak v loňském roce proběhla kompletní rekonstrukce zázemí. Zvenku se samozřejmě změnil totem a atiky a venkovní fasáda dostala typický žlutošedě pruhovaný kabát, v interiéru shopu pak nezůstal kámen na kameni. Rozsáhlé zázemí, bohužel, nebylo zrekonstruováno komplexně. A tak má sociální zařízení i nadále vstup zvenku, zatímco do shopu a bistra se vstupuje dvěma vchody od refýže pro kamiony i osobní automobily. Zatímco sociální zařízení, jehož součástí je i sprcha a samostatné toalety pro invalidy, si tak ➡

➔ na svou rekonstrukci ještě nějakou chvíli počká, shop a bistro už jsou hotové.

Musím konstatovat, že přestavba se povedla. Přestože strop montované stavby zůstal odhalený, důmyslné osvětlení vytváří uvnitř příjemnou atmosféru a návštěvníkům navozuje pocit útulné kavárny. Zatímco interiér shopu je možná až příliš zaplněn regály přetékajícími zbožím, jídelní část bistra, která se nachází za kávovým koutkem, působí velmi příjemně. Šedočerný interiér efektně oživuje rohová pohovka se zeleným čalouněním a dřevěné stoly a židle, počet míst k sezení pak navyšuje pult s vysokými barovými stoličkami podél okna. A pokud nechcete sedět uvnitř, je k dispozici i venkovní zahrádka s ratanovými stoly a křesítky. Proti ostrému letnímu slunci se zde navíc můžete ukrýt pod slunečníky.



Potraviny i dárkové předměty

Příjemná obsluha má zákazníkům co nabídnout. Obchod vedle tradičního sortimentu, který najdete na většině čerpacích stanic, láká na nejrůznější dárkové předměty od luxusních čokolád až po ručně vyšívané polštáře, a také na základní potraviny, jako jsou čerstvé pečivo, sýry nebo uzeniny. Vedle toho si zde můžete koupit také zavařená hotová jídla a polévky ve skle z hotelů v České Lípě a Novém Boru, kde je vaří profesionální kuchaři.

Stejná hotová jídla a polévky samozřejmě najdete i v nabídce bistra, kromě toho vám zde nabídnou i pravý řecký Gyros a netradiční plněné bulky s trhaným vepřovým nebo krůtím masem, popřípadě párek v rohlíku. Kávu zde nabízejí jak v rámci samoobslužného kávového koutku do kelímku ze dvou automatů s dotykovým displejem, tak baristickou do šálku z profesionálního pákového automatu od vyškolené obsluhy. Z dalších služeb nechybí připojení na wi-fi zdarma, možnost vsadit sazku nebo dobít mobilní zařízení, venku pak najdete také kompresor a vysavač. Myčka na této transitní čerpací stanici pochopitelně není.



Závěr

Čerpací stanice Vendys v Černožicích rozhodně patří mezi to lepší, na co může motorista na českých silnicích a dálnicích narazit. K velkým přednostem této pumpy patří především velmi příjemné prostředí bistra, které doslova láká k návštěvě a odpočinku. Ostatně nabídka jídel je v kontextu celé-

ho českého retailu nadprůměrná a chutný oběd, snídaně nebo večeře vás tady rozhodně nezruinuje. Trochu netradiční přístup zde mají k řidičům kamionů, kterým zpoplatnili parkování, úplně s dobou nejde sociální zařízení, které by si zároveň zasloužilo větší péči ze strany obsluhy. A v kon-

trastu s rekonstruovanou čerpací stanicí nepůsobí příliš dobře neudržované okolí s bývalým motelem, které je bohužel rovněž součástí areálu čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



TRADICE • SPOLEHLIVOST • KVALITA

PRODUKTOVÁ ŘADA VÝDEJNÍCH STOJANŮ DOVER WAYNE HELIX



1000

2000

4000

5000

6000



PRVNÍ SKLAD ŘÍZENÝ NA DÁLKU

Státní podnik Čepro spravuje mimořádně propracovanou a hustou síť skladů pohonných hmot, které jsou propojeny produktovodem a umožňují pružné a bezpečné zásobování koncových zákazníků, kterými jsou pochopitelně hlavně čerpací stanice. Navštívili jsme sklad v Potěhách u Čáslavi, kde Čepro připravuje zajímavý projekt na dálku řízeného skladu. Po zkušebním provozu a jeho následném vyhodnocení předpokládá rozšíření tohoto systému i v některých dalších skladech společnosti Čepro.

Nejhustší na světě

První velkokapacitní sklad pohonných hmot se u nás začal budovat poblíž Roudnice nad Labem už v roce 1942. Iniciovali ho tehdy němečtí okupanti, kteří na výstavbu podzemních nádrží na levém břehu Labe využili mimo jiné zajatce. Následně vznikl i první produktovod pro benzín a naftu mezi roudnickými sklady a rafinerií v Záluží. Tím byl položen základ skla-

dování a distribuce pohonných hmot na českém území, další etapa následovala až po roce 1948. Síť produktovodů se postupně rozšiřovala po celém území České republiky, i když hnacím motorem nebyly komerční potřeby, ale strategicko-politické a bezpečnostní cíle tehdejšího režimu.

Státní podnik Čepro, který sklady spravuje, vznikl až v roce 1994. Jeho hlavním úkolem byla původně ochrana zásob státních hmot-

ných rezerv, ale nakonec se společnost věnuje i velkoobchodnímu prodeji pohonných hmot a provozuje vlastní síť čerpacích stanic EuroOil. Současná síť produktovodů, kterou Čepro spravuje, patří mezi nejhustší na světě a zároveň splňuje i nejpřísnější bezpečnostní kritéria.

Dva miliony kubíků

Logiku rozmístění jednotlivých skladů určili již za války Němci, kteří vybudovali páteří část od Roudnice až po Kralupy. Následně vznikla ještě tzv. šlapanovská větev, která vedla na rakouský Schwechat. Další rozmístění určila studená válka v 50. letech a maximální snaha zabezpečit ropnými produkty hlavně armádu. V současnosti Čepro provozuje celkem sedmáct skladů s kapacitou okolo 2 000 000 m³, kde se skladují základní produkty jako nafta, benzín, letecký petrolej, biosložky a aditiva. Celkově na všech skladech, které jedou v režimu nonstop, pracuje okolo 500 zaměstnanců. Na většině skladů také nechybí železniční vlečka, takže palivo je možné přijímat nebo vydá-

vat i po železnici. Menší objemy jako například biosložky nebo aditiva se distribuují pomocí autocisteren.

Důležitý uzlový bod

Důležitým uzlovým bodem a také posilovací stanicí mezi produktovodní centrálou v Hněvicích u Roudnice nad Labem a Šlapanovem je sklad v Potěhách u Čáslavi. Produkty prochází z Hněvic sklady v Mstěticích a Novém Městě u Kolína na Potěhy, kde je třeba zvýšit tlak v produktovodech tak, aby směrem do Šlapanova zvládl produkt překonat převýšení 260 m v rámci Českomoravské vrchoviny. Samotný sklad v Potěhách jinak disponuje čtyřmi podzemními nádržemi o celkové kapacitě 32 tisíc m³ se strojovnou pro výdej pohonných hmot z nádrží zpět do produktovodu. Dále jsou zde umístěné dvě koncová zařízení produktovodu pro čištění a inspekce produktovodu a čerpací stanice, pomocí které probíhá posílení čerpání na trase produktovodu do Šlapanova, ale také do pardubického Parama. Ve své době byl v areálu skladu napojen podzemní produktovod se dvěma šachtami, které sloužily pro přímý odběr z produktovodu k vojenským účelům a v případě výjimečného stavu bylo možné čerpat pohonné hmoty, ale ty doby jsou dávno pryč. Dnes celý objekt o rozloze 12 hektarů slouží komerčním účelům a je nedílnou součástí trasy Hněvice–Nové Město–Potěhy–Šlapanov.

Využití ropovodu do Parama

V roce 2014 došlo k propojení produktovodu Čepro a ropovodu Mero a k výstavbě nového



Marek Kachlíř nám ukazuje čerpací stanici a koncové zařízení produktovodu

koncového zařízení v areálu skladu Potěhy. Společnost Čepro nyní zajišťuje distribuci nafty přímo do skladu společnosti Unipetrol v Pardubicích. Produktovod nahradil železniční dodávky z rafinerií Kralupy nad Vltavou a Litvínov. V tomto ohledu je sklad Potěhy unikátní v tom, že jako jediný sklad dodává produkt pomocí produktovodu koncovému zákazníkovi.

Sklad v Potěhách byl zprovozněn v roce 1953, kdy byly vybudovány i výše zmíněné podzemní nádrže a koncové čerpací stanice. Samozřejmě, že v průběhu necelých 70 let, kdy je sklad v provozu, prošel mnoha úpravami v rámci zvyšování efektivity, bezpečnosti i automatizovaného řízení. „V posledních letech

bylo rehabilitováno i původní potrubí produktovodu, zvyšovala se i jeho průchodnost a instaloval systém detekce poruch,“ říká Marek Kachlíř, vedoucí skladu.

Původně se všechno dělalo ručně, a tak sklad zaměstnával více než 30 pracovníků nejrůznějších profesí. S postupnou mechanizací a automatizací se jejich počet snižoval na současných šest. Cílem zmíněného projektu navazujícího na logický směr dalšího rozvoje společnosti je efektivita provozu skladu a stálé zvyšování úrovně provozní bezpečnosti. Autonomní reakce na mimořádné události – v případě poruchy – slouží k zabránění havárii či k ochraně proti škodám na zdraví a životě, na ŽP a majetku. Provoz technologie bude řízen vzdáleným přístupem z centrálního provozního dispečinku v Hněvicích, bez zásahu lokální obsluhy. Marek Kachlíř, vedoucí skladu Potěhy, nás seznámil nejen s minulostí a současností svého pracoviště, ale také s připravovaným projektem, který má se svými podřízenými na starosti.

Sklad byl v průběhu let průběžně modernizován a vylepšován. Již v 70. letech byl například postaven velín, který umožňoval částečně vzdálené řízení technologií, čímž došlo k výraznému zlepšení pracovních podmínek pro zaměstnance. V roce 2008 prošel sklad rozsáhlou rekonstrukcí, podzemní železobetonové nádrže byly opatřeny novou dvouplášťovou laminátovou vložkou (systém DOPA1). „Díky unikátnímu řešení vzniká mezi oběma vrstvami laminátu podtlak, který sám o sobě indikuje při poklesu pod -300 mbar narušení jedné z vrstev a případnou netěsnost nádrže. Tím ➔



Současný velín skladu

➔ předchází vzniku havárie,” vysvětluje Marek Kachlíř. Ve stejném roce byl nový velin vybaven novým řídicím systémem a vybudována také zbrusu nová čerpací stanice s koncovým zařízením a výkonnějšími čerpadly řízenými pomocí frekvenčních měničů. Původní nouzovou elektrárnu nahradil nový kontejnerový diesel generátor Cummins o výkonu 833 kW, který nabíhá automaticky do sedmi sekund po výpadku dodávky z veřejné sítě a bez problémů vyrobí potřebnou energii pro celý sklad včetně produktovodních čerpadel.

Výrazné posílení bezpečnosti

„Projekt plné automatizace skladu v Potěhách je samozřejmě podmíněn mnoha technologickými úpravami pro zvýšení úrovně provozní bezpečnosti a po jejich dopracování nic nebrání zahájení vzdáleného řízení skladu,” říká Marek Kachlíř. Z hlediska požárního zabezpečení bylo nutné provést úpravy systému elektronické požární signalizace (EPS), který byl optimalizován na bezobslužný provoz rozšířením bezpečnostních prvků a doplněním o zařízení dálkového přenosu (ZDP) s napojením na PCO HZS kraje. Pro HZS byl zřízen klíčový trezor (KTPO), obslužné pole požární ochrany (OPPO) a systém generálního klíče. Dále byla nainstalována tlačítka Total Stop pro odpojení napájení veškerých zdrojů elektrické energie bez možnosti spuštění nouzového zdroje.

Technologie skladu byla doplněna o tlakoměry, pojistné ventily, snímače hladiny a další důležitá bezpečnostní zařízení pro zajištění bezpečného provozu. V případě úniku ropných látek jsou zde instalovány tzv. havarijní vidličky, které signalizují havarijní hladinu v nádržích či bezodtokových jímkách s přenosem do řídicího systému. Při dosažení havarijní hladiny dojde k odstavení technologie skladu a uzavření všech armatur. „Všechny bezpečnostní prvky si podle našich zkušeností nastavujeme sami,” říká Marek Kachlíř a dodává, že hodnoty tlakoměrů jsou vybaveny displejem, aby obsluha vždy při manipulaci viděla, zda zařízení nejsou pod tlakem. Všechna čerpadla byla osazena snímači vibrací s přenosem do řídicího systému. Všechny ručně ovládané armatury pak musely být nahrazeny elektrickými, aby je bylo možné ovládat na dálku. Dále došlo k opláštění objektů pro zajištění případného rozstříku PHL v objektu a k instalaci havarijních čerpadel do záchytných jímek v objemech 220 a 580 pro automatické vyčerpávání jímek v případě úniku PHL. Pilotním projektem bylo sjednocení centrálních UPS v rozvodnách skladu, napájení systémů ŘS,



Výkonná čerpadla zvyšují energii produktovodu, aby protékající produkt mohl zdolat převýšení 260 m do skladu ve Šlapanově

MaR a CCTV, doba zálohování je stanovena na 5 hodin. A v neposlední řadě přibylo i zařízení pro automatické odzdušnění technologie při výdeji z nádrží do produktovodu, které zabrání případnému nasátí vzduchu do čerpadla.

Poplachový zabezpečovací systém prošel modernizací doplněním radarů pro střežení perimetru, pohybových detektorů snímačů otevření dveří a poklopů a dalších prvků, včetně nastavení přístupových oprávnění na principu přístupových karet. Modernizován byl i kamerový systém doplněním kamer se záznamovým zařízením do technologií a areálu skladu. Pro vizualizace stavů bezpečnostních prvků EPS, PZTS a CCTV byla instalována grafická nadstavba pro vzdálený dohled dispečinku produktovodu a dohledové centrum v Hněvicích.

Ochrana životního prostředí

Již od 80. let se zde začalo přemýšlet o ekologii, respektive o možnostech úniku ropných látek do spodních vod. Zjistit to měly kontrolní vrty. K tomu je třeba dodat, že do dnešních dnů zde nedošlo nejen k žádné havárii, ale ani k významnější mimořádné události a ohrožení okolní přírody nebo spodních vod. Ochrana byla ještě v novém tisíciletí zlepšena drenáží pod nádržemi, které v případě průsaku odvedou kontaminovanou vodu do nově vybudované sanační stanice.

Vše pod kontrolou z Hněvic

Cílem projektu byl plně autonomní provoz celého skladu bez potřeby zásahu lokální ob-

sluhy. Velmi složité bylo vypracování automatických čerpacích režimů (sekvencí) pro všechny varianty čerpání (tranzitní čerpání, výdej z nádrží a příjem do nádrží). Proběhl upgrade PLC systému na nejnovější platformu, která garantuje vyšší dostupnost systému a vyšší odolnost z pohledu kybernetické bezpečnosti. Doplnění software PLC proběhlo se zaměřením na ošetření všech nestandardních stavů technologie nejen v Potěhách, ale i s možností odstavení a uzavření technologie sousedních skladů. Jedním z požadavků bylo řešení autonomních událostí, resp. reakce na mimořádné události v případě poruchy a zabránění případné havárii či škodám na zdraví a životě, životním prostředí a majetku.

„Očekáváme, že nejdříve spustíme celý systém zkušebně na rok a částečně to budeme sledovat prostřednictvím zaměstnanců, kteří budou dohlížet na místě, zda všechno funguje, jak má,” říká Marek Kachlíř a dodává: „Po zkušebním provozu a jeho následném vyhodnocení předpokládám, že do budoucna je téma automatizace a digitalizace veškerých procesů nevyhnutelné pro zvýšení efektivity provozu skladů společnosti Čepro. Možná si říkáte, že automatizace sebere lidem pracovní místa, ale podle mě je správné, pokud lidé dělají něco smysluplného, a ne práci, kterou dnes bez problémů zastanou stroje nebo počítače. Automatizace procesů jde také vstříc aktuálním opatřením souvisejícím s potlačením šíření nákazy covid-19. Automatizací se zároveň vyvarujete chyb, které by mohly vzniknout v důsledku selhání lidského faktoru.“

■ AUTOR: Čepro
FOTO: Jiří Kaloč

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 Březany 1
areál skladu Čepro a.s. 52, okres Kolín

EKOLOGICKÉ CÍLE V ROCE 2020 SPLNĚNY

Koncem června se konala řádná valná hromada České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO), která vedle schválení výroční zprávy za rok 2020 mimo jiné potvrdila splnění ekologických cílů v dopravě v ČR, kterými bylo snížení emisí u motorových paliv o 6 % do roku 2020.



Staronovým předsedou představenstva ČAPPO se stal generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva

Výroční zpráva za rok 2020

Schválená výroční zpráva shrnuje činnost asociace v oblastech palivářské, legislativní, normativní i mediální. Zpráva hodnotí stav trhu v ropě, kapalných palivech, na čerpacích stanicích, splnění ekologických limitů v uplynulém roce a vliv epidemie covid 19 na celou společnost i na její ekonomiku. Samozřejmě to negativně dopadlo na oblast dopravy, kdy prodeje pohonných hmot meziměsíčně kolísaly v řádu až desítek procent. Asociace pak věnovala největší pozornost a značné úsilí přípravě implementace Směrnice RED II.

Z obsahu Výroční zprávy vyplývá, že členské firmy ČAPPO v roce 2020 splnily cíl úspory emisí CO₂ o 6 %. ČAPPO plně respektuje ekologické cíle EU, ale v podmínkách ČR je výraznou bariérou dalšího rozšíření podí-

lu alternativních paliv struktura vozového parku, kdy přes četné programy podpory zůstává podíl vozidel na alternativní paliva marginální.

ČAPPO považuje za perspektivní, reálnou a ekonomicky výhodnou cestu k dosažení ekologických cílů zejména kapalná nízko-uhlíková paliva pro spalovací motory. Strategie Vision 2050, zpracovaná evropským sdružením Fuels Europe, na jehož činnosti se ČAPPO aktivně podílí, ukazuje, jak dospět k uhlíkové neutralitě v dopravě prostřednictvím obnovitelných kapalných paliv do roku 2050.

Současně se však ČAPPO obává, že aktuální trendy překotných změn v evropské dopravě často neberou v potaz reálný stav vozového parku a rychlost jeho obměny ani fiskální dopady těchto změn na rozpočty

členských států Unie. A často nejsou prezentovány ani reálné emisní efekty těchto změn, kdy do emisní stopy elektromobility nejsou započítány skutečné emise celého cyklu výroby užitě energie. Současná intenzivní podpora elektromobility navíc nerespektuje zásadu proklamované technologické neutrality.

Výroční zpráva také konstatovala, že kvalita pohonných hmot prodávaných na trhu v ČR je dlouhodobě vysoká i v evropském srovnání a v roce 2020 bylo na čerpacích stanicích ČAPPO dosaženo historicky nejlepšího výsledku. Velmi dobře byl také zvládnut provoz čerpacích stanic během komplikované epidemiologické situace a vyhlášení různých plošných opatření, která měla zabránit dalšímu šíření epidemie covid-19.

Implementace RED II do legislativy ČR

Klíčovým tématem v činnosti ČAPPO byla problematika transpozice Směrnice RED II v oblasti dopravy a povinnost úspory emisí a její implementace do legislativních norem. Podle představitelů ČAPPO je výsledný návrh dobrým legislativním základem pro zajištění zvyšujícího se podílu OZE včetně zavedení automobilového benzínu E 10. Odborné podklady komplexně analyzují možnosti využití všech disponibilních obnovitelných zdrojů energie v ČR a dostupných technologií a strategii využívání OZE v letech 2020–2030. V červenci byl tento návrh projednáván ve třetím čtení v Parlamentu ČR a nakonec bohužel nebyl schválen. Za úspěch lze však považovat dohodnuté uzance zainteresovaných ministerstev i energetických společností, že na plnění cíle OZE se musejí podílet všichni dodavatelé energií do dopravy.

Vedení pro další dvouleté období

Na valné hromadě bylo zvoleno představenstvo ČAPPO na další dvouleté funkční období od června 2021 do června 2023 ve složení zástupců společností Čepro, Orlen Unipetrol RPA, MOL Česká republika, Shell Czech Republic a Agrofert. Na ustavující schůzi zvoleného představenstva byl předsedou zvolen generální ředitel společnosti Čepro Jan Duspěva a místopředsedou zástupce společnosti Orlen Unipetrol RPA.

■ AUTOR: Václav Loula, ČAPPO
FOTO: archiv

BENZÍN E10 NEBUDE POVINNÝ

Snížení škodlivých emisí v dopravě nebo omezení konkurence a zvýšení cen? Takové dilema řešili v půlce července poslanci, když v rámci jednoho z pozměňovacích návrhů k balíku navrženého zákona o podporovaných zdrojích energie hlasovali o zavedení benzínu E10. Návrh na povinné zvýšení podílu biosložky, v tomto případě tedy lihu, na víc než současných 5 procent v roční bilanci na trh uvedeného benzínu ale neprošel. Zvyšovat podíl bio bude nadále dobrovolné.

Na zahájení prodeje benzínu E10 místo současně nejrozšířenějšího benzínu v parametru E5 se petrolejáři v Česku připravovali už dobrých deset let. A roky politici chystali legislativu, která by kvůli EU nařízení na snížení emisí v dopravě zvedla podíl biosložky – etanolu – až k deseti procentům povinně u všech prodejců. Předkladatelé však nakonec marně argumentovali nutností snížit škodlivé emise, odpůrci byli úspěšnější s argumentem rizika omezení konkurence a zvýšení cen. Je tak pravděpodobné, že ani v budoucnu nebude stát nutit řidiče tankovat dražší palivo, které vlivem vyššího podílu lihu může způsobovat problémy zážehových motorů aut starších zhruba 17 a více let. Tedy například škodoväckých Favoritů, starších Felicií, ale i Fordů, Opelů i jiných ještě starších veteránů. Dodavatelé benzínu a nafty budou muset hledat jiné cesty, jak vyhovět zeleným bruselským limitům.

Bioetanol se nabízel

O povinné zavedení téměř 10 procent lihu do benzínu se pokusil poslanec Pavel Pustějovský (ANO) formou pozměňovacího návrhu do zákona o podporovaných zdrojích energie. „V roce 2030 máme mít 14 procent podíl obnovitelných zdrojů energie v dopravě a bez biopaliv to nepůjde. Bioetanol se nabízel,“ vyjádřil se Pustějovský.

Odpůrci ale dokázali prosadit svou. „Já bych byl velmi rád, abychom touhle cestou nešli, abychom hledali jiný způsob, který bude více tržní, který umožní jednotlivým technologiím si vzájemně konkurovat. Věříme, že s konkurencí přijde i snížení cen a menší dopady na lidi,“ vyjádřil se například pirátský poslanec



Předseda SČS Ivan Indráček

Radek Holomčák. Poslanci poměrem hlasů 84 k 70 povinné zavedení E10 zamítli. Evropská unie nutí automobilky a dodavatele pohonných hmot k co největším úsporám emisí z paliv a toho lze nejnázne dosáhnout zvýšením podílu „zelené“ biosložky – v případě benzínu lihu, v případě nafty řepkového oleje. Na diesel se však snaha o navýšení podílu biosložky nevztahuje.

Desetiprocentní podíl etanolu (E10) už obsahuje benzín v mnoha zemích EU. Roky na dobrovolné bázi například v sousedním Německu, kde lze nadále tankovat i původní E5, ale třeba Slovensko nebo Maďarsko to všem prodejcům povinně nařizuje zákonem. Neznamená to, že nesmí prodávat benzín s původními pěti procenty etanolu, ale v případě, že by v roční bilanci vykázali nižší než povinný zvýšený podíl na trh uvedeného lihu, hrozí jim vysoké, mnohamilionové pokuty.

Nebude to povinné

U nás nyní tento roky chystaný princip narazil. E10 mohou pumpaři prodávat, ale nebude to povinné. Nejde totiž příliš na odbyt, protože biosložka (a to i první generace, tedy vyrobená

z potravinářských plodin) je sice ekologičtější, ale sama o sobě dražší než fosilní benzín a nafta, a výsledné palivo tedy prodražuje. Řádově o několik haléřů na litru. Čím vyšší podíl bio, tím vyšší cena. Například ve zmíněném Německu z toho důvodu dlouhé roky řidiči stále dávali přednost benzínu E5.

Velké petrolejářské firmy si od povinnosti zavedení E10 slibovaly snadnější plnění přísných bruselských emisních cílů. „Je to trochu rozčarování. Břemeno emisních úspor z nás nikdo nesejme. Přitom E10 zavádí i další země, nově třeba Anglie. Naši poslanci odmítli variantu, která je cenově u paliva šetrnější než případné využití biopaliv druhé generace, která jsou mnohem dražší a v současné době málo dostupná,“ reagoval expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula.

SČS to potěšilo

Menší nezávislí dodavatelé a prodejci se naopak radují. Alespoň se tak zdá z vyjádření Ivana Indráčka, šéfa SČS – Unie nezávislých petrolejářů, která sdružuje menší distributory a pumpaře. Jeho lobbying se ukázal úspěšnější a přesvědčivější než argumenty velkých firem.

Poslanci v podstatě nezavrhl jen povinné zavedení E10, ale i některé další návrhy, kterými se ministerstvo průmyslu snažilo implementovat do českých zákonů evropskou ekologickou směrnicí RED 2, která zavádí přísnější emisní limity než doposud.

Jaké dopady bude mít neschválení implementace RED 2 sněmovnou? Indráček soudí, že žádné. „Navržená implementace byla ve skutečnosti slepou cestou a je jen dobře, že zůstal otevřený prostor pro rychlou přípravu nového řešení, které již může pracovat s prvky dnes zveřejněného návrhu RED 3,“ uvedl předseda SČS. Je podle něj možné (a dokonce pravděpodobné), že se i tak se na trhu benzín E10 objeví. Nebude to však proto, že to nařídí zákon, ale proto, že povinné subjekty nebudou mít aktuálně k dispozici jiné efektivnější řešení ke splnění svých emisních povinností. Ale zároveň budou motivovány nová řešení hledat.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv



V polovině června bylo v říčním přístavu Hluboká nad Vltavou uvedeno do provozu veřejné servisní centrum, kde mohou kapitáni rekreačních lodí na horním toku Vltavy natankovat bezpečně benzín nebo naftu z nové čerpací stanice. Významně se tak zvyšuje bezpečnost a minimalizuje riziko znečištění vody při doplňování pohonných hmot pro plavbu na vodní cestě v oblíbené rekreační oblasti. Byli jsme se tam podívat.

Počet lodí na Vltavě roste

Popularita rekreačních lodí v ČR rok od roku roste o desítky procent. Například plavební komorou Hluboká nad Vltavou v roce 2020 proplulo 3242 lodí, což bylo o 17,6 procenta více než o rok dříve. Bohužel služeb na našich tocích a kanálech je zatím pomálu, a tak je každá aktivita vítána. Problém je v tom, že čerpací stanice na vodních tocích jsou sezonní záležitostí a pro soukromého podnikatele to není z hlediska návratnosti příliš atraktivní investice. Jediné dvě možnosti doplnit pohonné hmoty na Vltavě představovalo dosud servisní plavidlo u nábřeží Edvarda Beneše v Praze, které slouží hlavně pro

velké výletní parníky, a soukromá čerpací stanice na Slapech, která poskytuje své služby od roku 2012. „Na problém nedostatečných služeb na našich tocích upozorňovala řada lidí dlouhodobě, ale dlouho trvalo, než byl navrhovaný projekt schválen, a ještě déle pak trvalo, než jsme dosáhli potřebných povolení,“ říká Jan Bukovský z ŘVC, který projekt čerpací stanice na Hluboké zajišťoval.

Nově nyní kapitáni rekreačních lodí na Vltavě mohou natankovat také v Hluboké nad Vltavou. Servisní centrum stojí v přístavu, který byl otevřen teprve v roce 2015 a s kapacitou 74 rekreačních plavidel se jedná o největší přístav svého druhu v České republice. Zřizovatelem, inves-

torem i provozovatelem centra je státní organizace Ředitelství vodních cest České republiky. „Poté, co jsme v roce 2017 uvedli do provozu poslední plavební komoru Hněvkovice a nových 33 km vodní cesty do jihočeské metropole se otevřelo plavbě, zkompletovali jsme tak sadu moderních služeb pro provoz vodní dopravy, kterou vůdci plavidel postrádali,“ vysvětluje poslední aktivitu ŘVC ČR ředitel Lubomír Fojtů a dodává, že servisní centrum v Hluboké nad Vltavou je po Veselí na Moravě druhou takovou aktivitou na našich tocích, která pomůže obsluhovat plavidla šetrně k životnímu prostředí. Dosud museli provozovatelé lodí složité dovážet nádobí s pohonnými hmotami od standard-

ních čerpací stanic, což se občas neobešlo bez drobných havárií.

Unikátní mobilní kontejner

Původně se uvažovalo o tom, že se čerpací stanice zřídí v přístavu České Vrbné, ale nakonec volba padla na větší přístav na Hluboké. Problém byl, že přístav Hluboká je v záplavovém území a jeho uzavírací systém je schopný zastavit nejvýše 20letou vodu. To se nakonec podařilo vyřešit tím, že čerpací stanice bude umístěna v mobilním kontejneru, který se v případě potřeby převezne na bezpečné místo. Stanice byla designově oplášťena, aby citlivě zapadla do pohledově exponovaného prostoru přímo pod zámek Hluboká. Celkové investiční náklady dosáhly částky 5 milionů korun a byly financovány z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Dodavatelem zařízení byla česká firma Petrocard z Ostravy, která postavila unikátní kontejner se dvěma tankovacími stojany Adast na klasický benzín a motorovou naftu. Zákazníci při tankování využívají 12 m dlouhé hadice s bezúkapovou pistolí. V kontejneru jsou pak integrovány dvě nádrže o celkovém objemu 25 tisíc m³. Kvůli snížení provozních nákladů je čerpací stanice bezobslužná a platba je možná pouze prostřednictvím platebních karet.

Nabídku služeb pro rekreační plavbu po Vltavě doplňuje v servisním centru zařízení pro odčerpávání odpadních vod z nádrží lodí do kanalizace a také důležité odčerpávání nádních vod ze strojoven a dna plavidel, jež mohou být kontaminované ropnými látkami. Nádrž na nádní vody v přístavu Hluboká má kapacitu 5 m³ a musí být po naplnění vyčerpána a odvezena na specializovanou ekologickou likvidaci. Provozovatelé lodí pak samozřejmě mohou v přístavu Hluboká doplnit pitnou vodu a na jednotlivých stáních dobít baterie nebo během stání využívat komfortu břehové elektrické přípojky.

Jaká bude poptávka

Právě potřebná kapacita nádrží se nedala dopředu přesně odhadnout, protože se vůbec netušilo, jaká bude po pohonných hmotách z hlediska provozovatelů rekreačních lodí poptávka. Zřizovatel se totiž mohl orientovat pouze podle množství lodí, které využívají plavební komoru na



➤ Hluboké. Hrubý odhad byl cca 10 tisíc litrů pro benzín a to samé pro naftu, přičemž doplnění nádrží by probíhalo jednou měsíčně, aby se splnila norma s ohledem na absenci zabezpečené plochy pro stáčení pohonných hmot. „A ukázalo se, že náš odhad byl správný. Za červenec jako první měsíc provozu bylo totiž vyčerpáno přibližně 5300 litrů benzínu a 658 litrů nafty,“ říká Jan Bukovský. Důvodem malé výtoče nafty je samozřejmě skutečnost, že většina menších lodí má zážehový motor.

Zákazníci mají k dispozici standardní benzín s oktanovým číslem 95 (E5) a motorovou naftu (B7) s biosložkou. „Problém s biosložkou jsme neřešili, museli bychom žádat o výjimku na ministerstvu průmyslu a obchodu, což jsme zatím neudělali. Vycházíme z toho, že majitelé plavidel dosud využívali standardní paliva na běžných čerpacích stanicích, která rovněž obsahují biosložku, a neměli s tím problém,“ vysvětluje Jan Bukovský.

Dodavatelem pohonných hmot na čerpací stanici na Hluboké se stala pro letošní rok státní společnost Čepro, která tuto zakázku vyhrála ve veřejném výběrovém řízení. „Zájemců nebylo mnoho, tato zakázka není zas tak moc atraktivní,“ vysvětluje Jan Bukovský. Velkoobchodní cena se řídí standardně podle rotterdamské burzy, koncové ceny pro zákazníky jsou stanoveny tak, aby se alespoň částečně vrátily vložené náklady a provozovatelům lodí se nevyplatilo tankovat do kanýstrů u standardních čerpacích stanic jako dříve.

Další pumpa bude v Týně

Ředitelství vodních cest pracuje na projektu další čerpací stanice se servisním centrem v Týně nad Vltavou, která by měla být uvedena do provozu asi za tři roky. Vedle absence čerpacích stanic má vodní cesta na horní Vltavě i další dlouhodobá úzká místa neřešené problémy, které se ŘVC snaží odstranit. Mjedná se malou hloubku pod plavební komorou Kořenskoá řeší právě nyní státní podnik Povodí Vltavy prohloubením dna. Na nízký most v Týně. V prvním případě se dno prohlubuje, most by měl být zdvihací a ŘVC již má připravenou projektovou dokumentaci. Uvažuje se i o plavební komoře na Jiráskově jezu v Českých Budějovicích, která by vpustila lodě do historického centra města.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor





Společnost Petrocard Czech je český výrobce nadzemních přemístitelných samoobslužných výdejových kontejnerů AVK pro výdej nafty, benzínu, kapaliny AdBlue a provozních kapalin. Jejich vývojem, výrobou, prodejem, montáží a servisem se zabývá již od roku 1993.

Vyřeší instalaci i legislativu

Služby Petrocardu řadu let využívá mnoho společností i soukromých investorů k provozování neveřejných podnikových i veřejných čerpacích stanic (dopravci, železnice, zemědělství, lesnictví, stavební firmy, sklady, odloučená pracoviště, obce města, nákupní centra, revitalizace starých klasických čerpacích stanic). Petrocard zajistí veškeré činnosti související s přípravou a umístěním stanice včetně vyřízení potřebných povolení, případných právních úkonů a legislativního servisu.

Unikátní technologie kontejnerového řešení nadzemních přemístitelných čerpacích stanic je nejvhodnější volba, pokud je třeba případný převoz zařízení. Stačí jen odpojit přívodní kabeláž a uzemnění a kontejner lze přemístit a využít na jakémkoliv jiném místě. Významnou výhodou je, že kontejner AVK nepodléhá stavebnímu

povolení, ale pouze územnímu řízení a také nevytváří do budoucna žádnou ekologickou zátěž.

Nejen doma, ale i v zahraničí

Výrobek je pochopitelně patentován a příslušně certifikován a má všechna potřebná povolení. Přemístitelné čerpací stanice tak mohou úspěšně konkurovat klasickým čerpacím stanicím a oproti nim mají řadu výhod plynoucích ze skutečnosti, že se nejedná o stavbu, ale o výrobek strojírenského průmyslu. Do současné doby byla instalována a úspěšně provozována řada čerpacích stanic různého provedení. Zákazníky Petrocardu jsou i zahraniční zájemci z řad státního a soukromého sektoru. Výrobky jsou kontinuálně modernizovány a jsou v nich aplikovány moderní technologie. To vše s důrazem na splnění požadavků klienta co do vybavení i designu a samozřejmě s ohledem na optima-

lizaci investičních nákladů, jejichž návratnost je možné do zamýšleného projektu zakalkulovat.

„Nosná myšlenka projektu zkonstruovat čerpací stanice samoobslužného typu s 24hodinovým provozem, dálkovým monitoringem, jednoduchým intuitivním ovládáním, se snadnou přemístitelností, nízkými náklady na instalaci a samotný provoz, ve spojení s moderními elektronickými systémy řízení a dohledu byla naplněna,“ říká manažer firmy Petrocard a dodává, že ve vývojovém oddělení nyní řeší nové výzvy v souvislosti s očekávaným rozvojem hybridních vozidel, což se týká hlavně integrace dobíjení do stávajících zařízení. S tím se samozřejmě pojí požadavky na moderní design a žádané doplňkové služby.

Více se dozvíte na webových stránkách www.petrocard.eu. Specialisté společnosti Petrocard jsou zájemcům o mobilní čerpací stanice plně k dispozici v rámci konzultace nebo zpracování nabídky jak on-line, tak telefonicky nebo osobně v ostravském sídle společnosti.

■ AUTOR: PR Petrocard
FOTO: archiv





CHYSTÁME DALŠÍ ČERPACÍ STANICE PRO LODĚ

Lodní doprava v Česku každým rokem narůstá a stát musí zajistit dostatečnou a bezpečnou infrastrukturu, včetně pořízení nových servisních lodí a rozšíření počtu pobřežních tankovacích míst. Podobnosti uvádí v rozhovoru pro Petrol magazín ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů.

Poslední roky rapidně přibývá malých plavidel, tedy do 20 metrů délky a 12 členů posádky. Co všechno tento boom podle vás způsobuje?

Podle mne je to tím, že Češi začínají objevovat krásu užívání volného času na palubě lodi doma, na českých vodních cestách. Dlouhá léta řada lidí cestuje za plavbou po kanálech a vodních cestách do Holandska, Francie i Německa, a přitom nádherné vodní cesty máme i u nás a není třeba strávit dlouhé hodiny cestováním přes celou Evropu. Roste zájem jak o pořizo-

vání vlastních lodí, tak i o jejich pronájmy z půjčoven. Rekreace na lodi tak není něco nedosažitelného, ale naopak cesta k pohodlné rodinné dovolené. Pozitiva pak přináší rozvoj regionů podél vodních cest, protože pokud je na vodní cestě dostatek přístavů a přístavišť, rekreace na lodi není jen o plavbě, ale i o poznávání okolí a využívání nabídky lokálních podnikatelů. Vzorovým příkladem je Baťův kanál, který po 20 letech z ničeho vytvořil páteř turistického ruchu regionu. Obdobný potenciál má i Vltava a Labe.

Má, jak říkáte, užívání volného času na palubě lodi nějaké negativní důsledky? Myslím třeba ekologickou zátěž, počty nehod a podobně?

Jak v čem. Vodní doprava obecně je velmi šetrná k přírodě a okolí, samozřejmě pokud se používají moderní technologie, je k dispozici kvalitní infrastruktura vodní cesty a dodržují se pravidla. Pokud hovoříme o malé rekreační plavbě, většinou jsou používány moderní úsporné motory, a tak ekologická zátěž není nijak významná. Jiným tématem je rychlost plavby a dodržování předpisů pro bezpečnou plavbu. Jsou místa na našich vodních cestách, která jsou pro plavbu velmi populární, lodí zde pluje velký počet a dochází i ke kolizním situacím.

Takže jde spíš o rizika v bezpečnosti?

Já bych problém rozdělil do dvou rovin. Prvním z aspektů je nabídka vodní cesty. Pokud bude k dispozici delší vodní cesta a více přístavišť, bude příležitost odlehčit úsekům Vltavy v Praze či na Slapech nebo Baťova kanálu mezi Veselím a Strážnicí a pro turisty bude atraktivní směřovat svůj výlet i jinam. Proto připravujeme výstavbu lodních zdvihadel – na Vltavě na Slapech a kolegově z Povodí Vltavy na Orlíku, zastávek pro turistickou plavbu v dalších přístavištích na Vltavě i prodloužení Baťova kanálu do Hodonína, Kroměříže a okruh mezi Veselím a Vnorovy. Druhou rovinou je dodržování pravidel ze strany vůdců plavidel, hlavně co se týče omezení rychlé plavby a neplouvání do míst určených pro koupání. V tom musí nastoupit osvěta i represe, to je úkolem Státní plavební správy a policie. Bez vzájemné ohleduplnosti nebude rekreace na vodě pohodová pro všechny. Kromě

tankování pohonných hmot nesmíme zapomenout ani na odčerpávání odpadních vod z toalet, lodních kuchyní i takzvaných nádných vod ze dna lodí a strojoven, které mohou být znečištěné oleji. Tyto vody jsou na všech nových servisních centrech odčerpávány vývěvou a bezpečně likvidovány.

Nedostatečné možnosti tankování malých plavidel jsou ale dlouholetý problém. V čem to vázne? Proč není v Česku víc míst k tankování rekreačních plavidel a posádky jsou nucené dopravovat k lodi benzín v kanystrech z vnitrozemských pump?

Bezpečné tankování pomocí stabilních tankovacích stanic nebo servisních lodí je jen omezeně dostupné, protože pro soukromý sektor jsou investice do těchto poměrně náročných zařízení provozovaných jen sezonně příliš vysoké a nenávratné. Navíc legislativní předpisy jsou pro tankovací stanice v bezprostřední blízkosti vodních ploch velmi přísné a dodržení veškerých podmínek je složité. Proto byly doposud postaveny fakticky jen dvě komerční stabilní tankovací stanice – na Slapech a v Píšťanech u Lovosic, která ale byla dlouhodobě mimo

provoz. Ukázalo se, že jediným řešením je zajištění státní infrastruktury pro tankování lodí. Jedině tak lze zajistit, aby bylo tankování plavidel zcela bezpečné a veřejně dostupné.

Teď jste zprovozili tankování lodí na marině v Hluboké a na Baťově kanále, budou následovat další „pobřežní“ čerpací stanice pro malou lodní dopravu?

Budou. Nové stabilní tankovací stanice v přístavu Hluboká nad Vltavou a Veselí nad Moravou jsou prvními vlašťovkami moderních tankovacích stanic, které by měly být dostupné na celé síti dopravně významných vodních cest, což je Labe do Pardubic, Vltava od Mělníka do Českých Budějovic a celý Baťův kanál. Jsme v polovině první sezony těchto nových tankovacích stanic a dosavadní čísla o jejich využívání dokládají, že o tuto službu je opravdu zájem. Za první prázdninový měsíc bylo na každé stanici téměř 140 tankování, asi 7300 litrů na Hluboké a 3300 litrů ve Veselí nad Moravou. Momentálně se projektuje další čerpací stanice v Roudnici nad Labem a v přístavu Petrov na Baťově kanále, jejichž výstavba by měla začít v roce 2022. Další se chystá

v Týně na Vltavou, Davli a v nových připravovaných přístavech na Baťově kanále v Hodoníně a ve Starém Městě. Zatím otevřenou otázkou je řešení servisních center na středním Labi mezi Mělníkem a Kolínem. Tam zatím nejsou jednoznačně zmapovaná místa, kde bude o tankování největší zájem a kde zároveň bude za rozumných technických podmínek reálné tankovací stanice vybudovat.

Chystáte se i na stavbu tří servisních lodí. Proč a v čem nevyhovuje ta jedna současná na Vltavě v Praze, kam dodává pohonné hmoty Čepro?

Po analýze různých variant řešení se ukázalo, že optimálním způsobem, jak na 40 kilometrech Slapské nádrže a 60 kilometrech nádrže Orlík zajistit dobrou dostupnost tankování pohonných hmot i odčerpávání odpadů lodí, je kyvadlová plavba dvou servisních lodí na každé z nádrží. Tyto servisní lodě každý den proplují celou délku nádrže a podle jízdního řádu bude možné na různých zastávkách po cestě využít jejich služeb.

Na nádržích je řada přístavů, a pokud by bylo nutné plout příliš daleko kvůli ↻



➤ tankování lodě, řada lidí by upřednostnila tradiční zásobování kanystry. Vybudovat větší počet pobřežních stanic by bylo investičně, provozně i majetkoprávně velmi komplikované a neefektivní. Z tohoto důvodu ministerstvo dopravy letos schválilo stavbu dvou nových servisních lodí, které budou nabízet tankování benzínu, nafty, odčerpávání a odběry odpadů, zásobování vodou a další služby.

V Praze je situace odlišná, neboť servisní loď Ředitelství vodních cest ČR už tankování pohonných hmot i odběr odpadů zajišťuje od roku 1998. Po dvaceti letech jsou už zařízení instalovaná podle tehdejších předpisů do klasické nákladní lodě na konci své životnosti. Mezitím došlo ke změně předpisů, které jsou teď jednotné pro celou EU. Tyto nové předpisy již nedovolují použít původní koncepci nákladní lodě a jedinou možností je tak stavba zcela nového plavidla. Kromě toho stávající loď provozovaná naší organizací neumožňuje nabízet tankování benzínu do malých plavidel, což v Praze citelně chybí. Proto bude efektivně realizována stavba celkem tří nových servisních plavidel, která budou užívat nejmodernější technologie včetně nízkoeemisního pohonu.

Odkdy by měly na Vltavě, Orlíku a Slapech zahájit provoz?

Stavbu lodí plánujeme realizovat v letech 2022 a 2023 a věříme, že první z nich budou schopny zahájit svou službu v roce 2023.

Na kolik jedna taková servisní loď vyjde a kdo je zaplatí?

Předpokládaná cena jedné servisní lodě je asi 70 milionů korun a stavba bude financována Státním fondem dopravní infrastruktury. Stejně jako jiné součásti vodní cesty, tedy nová zdymadla, přístavy a podobně. Přesnější náklady ale vzejdou z výběrového řízení na jejich dodavatele.

Pokud se rozhodne vybudovat na březích řek nebo přehrad tankovací stanice další subjekt, co všechno musí splnit?

Čerpací stanice pro plavidla podléhá běžnému stavebnímu řízení a předpisům pro čerpací stanice. Klíčovou komplikací je zde ale její zabezpečení proti povodním, které se přirozeně u vodní cesty vyskytují. Ideální je umístění nad úroveň povodní, jenže pak to znamená vyřešit několikametrový výškový rozdíl k lodi plující na hladině. Ve Veselí nad Moravou jsme na plavebním kanále, nicméně i zde mohou velké povodně ovliv-

nit technologii, a tak je skladovací nádrž zabezpečena proti vyplavání a stojan je odolný, aby při extrémním zaplavení nedošlo ke znečištění. V Hluboké nad Vltavou jsme použili koncepci kontejnerové čerpací stanice, která se před příchodem velkých povodní jako celek odveze. Pro vybudování tankovací stanice musí mít investor samozřejmě k dispozici potřebné pozemky s přístupem pro zásobování po silnici ke břehu. Územní plán obcí obvykle u vodního toku výstavbu těchto zařízení nepřipouští.

A co se týče dalších ekologických a bezpečnostních norem?

Na stojanech dodavatelé musí instalovat pistole bezúkapového provedení. Je nutné použít hadice délky 10 metrů i více, aby bylo možné dosáhnout od stojanu až do plnicích víček nádrží lodí. Plocha mezi stojanem a nábřežím musí být samozřejmě zabezpečena, aby případný únik benzínu či nafty nemohl být spláchnut do povrchové vody.

Jedná se při pořízení tankovací stanice o složitou byrokracii? Zdá se, že ze strany soukromých firem je zájem chabý, a přitom poptávka by asi byla velká.

Není to ani tak o byrokracii. Přístavní stanice by měla být obvykle umístěna v přístavech, jejich povolování podléhá procesům posuzování vlivů na životní prostředí, vodní toky jsou biokoridory s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, o komplikacích ve vztahu k povodním a možnému znečištění vody jsem už mluvil. Jedná se tak o proces vždy na více let, navíc zatížený velkou nejistotou, zda se podaří a s jakými finálními náklady. Proto jsou tyto investice pro soukromý sektor nevýhodné.

Jak je to s tankováním větších než malých plavidel – nákladních, osobních, remorkérů. Mají dostatečné podmínky? Případně co jim komplikuje možnosti tankování?

Podmínky ideální nemají. Servisní loď, která funguje v Praze, slouží zejména velkým osobním a nákladním lodím. Další soukromá tankovací stanice fungovala v Děčíně – Loubí, nicméně kvůli obecně špatné situaci sektoru nákladní vodní dopravy je v provozu jen omezeně. Proto je tankování obvykle zajišťováno v přístavech z autocisteren objednaných provozovateli plavidel dle potřeby. Rozhodně se nejedná o optimální řešení, a proto se při řešení sítě veřejných

čerpacích stanic snažíme, aby sloužila i pro zásobování velkých osobních a nákladních lodí. Zejména na Labi.

Kromě podmínek pro tankování, co dalšího je třeba v organizaci, podmínkách nebo legislativě pro říční dopravu ještě zlepšit nebo třeba něco úplně nového zavést?

Plánů máme hodně. Rekreační vodní doprava zaznamenává velký zájem obyvatel a rozhodně její potenciál není plně využitý. Proto s ministerstvem dopravy dlouhodobě pracujeme na zlepšování stavu infrastruktury. Hlavně rozšiřováním nabídky splavných vodních cest, jejich dílčím prodloužením tam, kde je to efektivně dosažitelné a smysluplné. A dále také zajištěním kvalitní a bezpečné sítě veřejné přístavní infrastruktury tak, aby bylo možné s loděmi bezpečně přistát, a propojit tak pobyt na lodi s poznáváním okolí.

V uplynulých letech se podařilo významně zlepšit podmínky na Baťově kanále sítě veřejných přístavišť a přístavů. Zásadním posunem bylo prodloužení splavného úseku Vltavy o 33 kilometrů z Orlické nádrže do Českých Budějovic, který si okamžitě našel své návštěvníky a počty proplavení tam lámou rekordy. Pracujeme zároveň také na zlepšení infrastruktury pro velkou osobní a nákladní plavbu na Vltavě mezi Mělníkem a Prahou, kde už letos plavební kanál Vraňany – Hořín nebude omezovat výšku lodí a brzy budou zvýšeny i ponory lodí a tím se zvedne jejich nosnost o 40 procent. Tato a další opatření by měla pomoci většímu uplatnění vodní dopravy při zásobování měst takzvanou citylogistikou.

Dlouhodobě se stát potýká se zajištěním spolehlivé splavnosti Labe u Děčína a prodloužení splavného Labe do Pardubic. Kdy tenhle problém stát vyřeší?

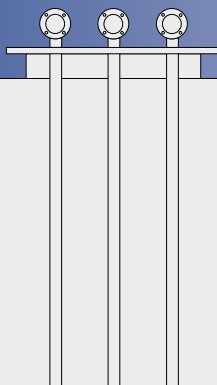
Bohužel jejich řešení stále ještě není u konce. Nalezení konsensu s resortem životního prostředí je sice komplikované, ale reálné. Takže nyní vidím naději, že společně vyřešíme otázku kompenzačních opatření plavebního stupně Děčín a otevřeme cestu k získání povolení jeho stavby. A stejně tak najdeme řešení otázky upravení trasy vodní cesty v Přelouči u Pardubic s minimálním vlivem na chráněné území.

■ *AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: archiv*

PETROL
PARTNER

CFFT

Care For Fuel Technology



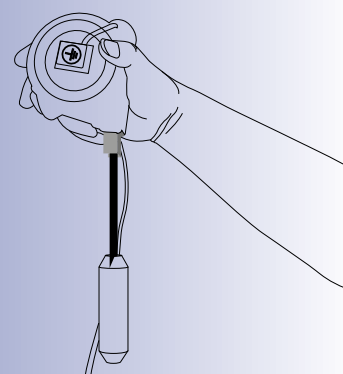
KALIBRA[®]

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



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

NEUVĚŘITELNÁ PROMĚNA

Rozhodnutí rekonstruovat a kompletně změnit režim čerpací stanice v Zemědělském družstvu se sídlem ve Sloupnici (ZD Sloupnice) padlo již v roce 2018. Stačilo pouze zajistit vhodného dodavatele. Výběh v roce 2020 padl na společnost Your System, konkrétně divizi Myocto.



Vedení společnosti ZD Sloupnice k tomuto rozhodnutí vedly především dva hlavní důvody.

1. Pohledový

Bylo třeba změnit vzhled čerpací stanice z konce 70. let a zatraktivnit místo prodeje také pro jiný sortiment, než jsou pohonné hmoty. Vzhled a technologická úroveň našich stojanů odrazovaly naše zákazníky. Společnost zároveň chtěla nabídnout i širší sortiment PHM pro širokou veřejnost. Podmínkou byl bezobslužný provoz, aby bylo možné provozovat režim nonstop pro veřejnost i vlastní vnitropodnikové potřeby.

2. Sofistikovaný

Vedení družstva potřebovalo propojit výsledná data z prodejů veřejnosti a data vnitropodnikové spotřeby v rámci celkového informačního systému firmy tak, aby byly k dispozici srozumitelnější podklady pro lepší rozhodování a řízení zdrojů.

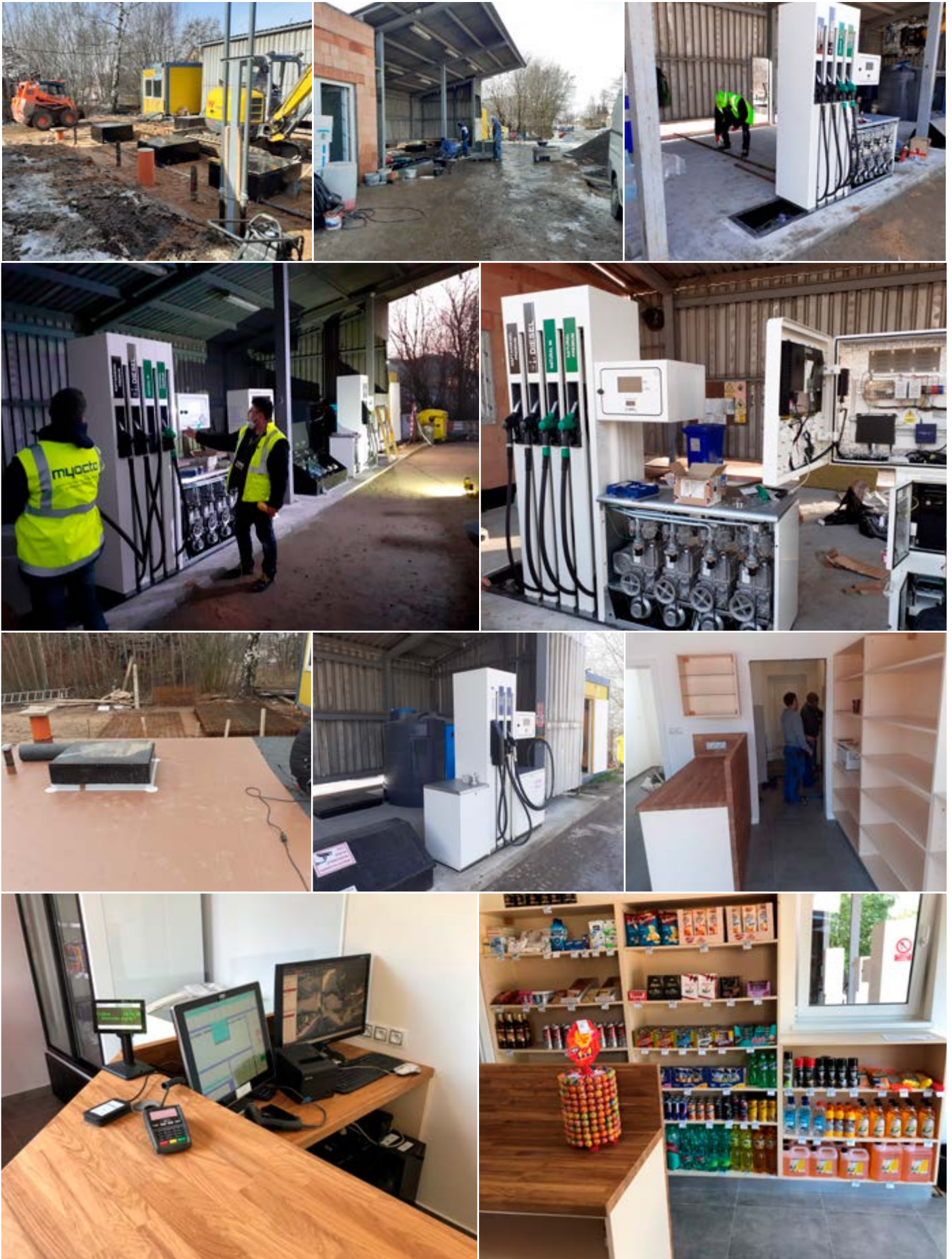
Začátek rekonstrukce byl vzhledem ke startu jarních prací v zemědělství naplánován na konec ledna. Bohužel, práce musely být začátkem února přerušeny kvůli extrémně nízkým teplotám.

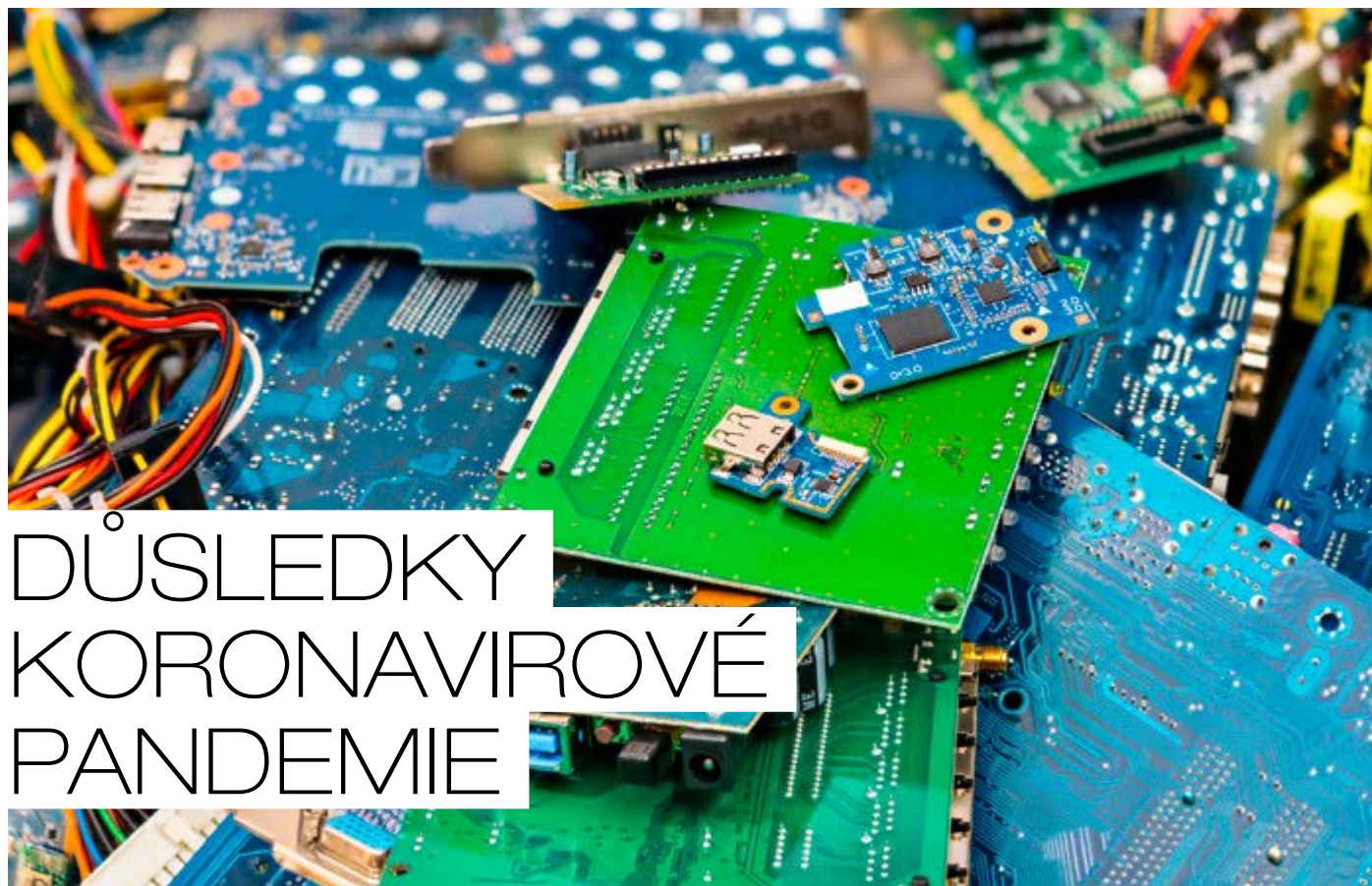
Stavebně proto byla plocha připravena až koncem února, přičemž ještě předtím došlo k vyřezání starých ocelových trubek, které byly nahrazeny plastovými dvouplášťovými od firmy KPS.

Výdejní stojany SK 700-II od společnosti Gilbarco Veeder-Root, nádrž AdBlue, výdejní automat Octomat ze společnosti Your System, to vše bylo instalováno koncem února 2021 a začal zkušební provoz a testování zařízení.

V průběhu měsíce března bylo přidáno softwarové vybavení pro propojení s ekonomickým systémem ZD Sloupnice a také se instalovalo měření hladin rovněž od firmy Gilbarco Veeder-Root. Nová čerpací stanice mohla začít psát další kapitolu své historie.

■ AUTOR: PR Your System
FOTO: archiv





DŮSLEDKY KORONAVIROVÉ PANDEMIE

Nejen nové automobily, telefony nebo spotřební elektronika? Globální nedostatek počítačových čipů a i jiných dílů postihl celý průmysl a ve výsledku to může znamenat nedostatek koncových výrobků, popřípadě jejich citelné zdražení, které zaplatí koncoví odběratelé. Zjišťovali jsme u některých českých firem, jak se jich tento problém dotýká.

Příčinou není jen covid-19

Krizi pramenící z nedostatku dílů, která je asi nejvíce patrná v automobilovém průmyslu, pohání několik faktorů. Tou nejzásadnější je samozřejmě pandemie koronaviru, která loni uvrhla světovou ekonomiku do recese, narušila dodavatelské řetězce a změnila vzorce nakupování spotřebitelů. Výrobci museli kvůli omezení výroby krátiť dodávky, zatímco technologické společnosti, o jejichž produkty se životem v lockdownu zvýšila poptávka, rostly. Právě období lockdownů zapříčinilo například nejvyšší růst prodeje notebooků za poslední dekádu. Velká část lidí začala pracovat z domova, žáci a studenti se ze škol přesunovali k distanční výuce. Prodeje

tak rekordně rostly u všech domácích zařízení, od televizorů až po čističky vzduchu. Všechna tato zařízení disponují čipy, bez nichž by nebyla schopná fungovat.

K nedostatku dodávek pak přispěly i další šoky, jako byly například sankce USA vůči čínským technologickým společnostem, a občas k tomu přispělo i extrémní počasí nebo třeba havárie kontejnerové lodě Ever Given koncem března, která týden blokovala Suezký průplav.

Nejvíce žádané počítačové čipy představují nepostradatelné součásti spotřebních výrobků současného světa. Používají se úplně ve všem od kuchyňských spotřebičů přes automobily až po drahé elektronické přístroje. Vzhledem k tomu, že většina výroby čipů se soustředí u několika

dodavatelů, analytici varují, že krize pravděpodobně potrvá až do roku 2022.

A nejen nedostatek čipů komplikuje podnikání a trápí mnohé firmy. Citelný je rovněž nedostatek stavebních materiálů, který šroubuje ceny do závratných výšin a nabourává investiční záměry mnoha společností, protože celkem zásadně navyšuje rozpočty. Na trhu chybí hlavně dřevo, plasty, kovy a izolační materiály. Opět je jednou z příčin narušení standardního dodavatelsko-odběratelského řetězce kvůli opatřením proti šíření koronaviru, když hranice států byly dlouho uzavřené. Podle některých stavebních firem například ceny oceli a izolačních materiálů vzrostly meziročně až o 100 procent, u některých výrobců ze dřeva ještě více. ↻



OctoPOS 3

nová generace
pokladních systémů

přichází!



čerpací
stanice
PHM



prodejny
a výdejny
zboží



vstupenkové
a rezervační
systémy



městské
systémy

➔ **Oslovili jsme několik českých firem, jejichž činnost je závislá na petrolejářském průmyslu nebo do něj výrazně zasahuje, a položili jsme jejich zástupcům tyto čtyři otázky:**

1. Výrobní firmy a společnosti, které k výrobě potřebují čipy a další elektronické součástky, trápí nedostatečná nabídka na světových trzích. Ovlivnilo to nějak i vaši činnost v loňském a letošním roce? Jak tuto situaci řešíte?

2. Po pandemii chybí i další materiály, což samozřejmě zároveň zvyšuje jejich ceny. Promítně se to i do vašich výrobků z hlediska jejich dostupnosti a cen?

3. Kvůli zvyšujícím se cenám stavebního materiálu se výrazně prodražují už naplánované investiční projekty. Některé firmy proto plánované projekty odkládají, což samozřejmě ovlivní i zisky technologických nebo servisních firem... Máte s tím i vy nějakou zkušenost?

4. V souvislosti s pandemií se však zároveň zvýšila poptávka po nových technologiích, popřípadě softwaru, které umožňují řízení na dálku nebo bezkontaktní ovládání. Máte možnost této situace nějak využít?

Zde jsou jejich odpovědi:



Miroslav Stříbrský, Unicodé

1. Naši produkci to nijak neovlivnilo a neovlivní. Tuto situaci jsme předvíдали, proto jsme včas zajistili nezbytná množství

potřebných komponent, zejména pro výrobu tankovacích automatů. V tuto chvíli máme na skladě komponenty (zejména průmyslové počítače, bankovní terminály a tiskárny) na produkci cca 400 ks tankovacích automatů. Pro následujících 12 měsíců máme sjednány rámcové smlouvy na celkem 1 000 ks těchto komponent. Souvisí to s našimi projekty, o kterých píše Petrol magazín na jiném místě tohoto čísla. Co je ovšem velice důležité: striktně se vyhýbáme dodavatelům z kontinentální Číny, kteří se za současné turbulence na trhu elektronických komponent ukázali zcela nespolehlivými! Proto jsme se v klíčových dodávkách přeorientovali výhradně na výrobce s Tchaj-Wanu, Japonska a USA.

2. Naše ceny to nijak zásadně neovlivní, spíš vůbec. Na základě rámcových kontraktů nám dodavatelé jak z Eurozóny, tak i z dolarové oblasti garantují ceny na 12 měsíců dopředu. Dále využíváme i značné volatility na devizovém trhu, což nám umožní kompenzovat případné odchylky nákupních cen v řádu jednotek procent vhodně načasovanými spotovými operacemi na páru EUR/USD. Na druhé straně očekáváme drobné posuvy v termínech dodávek pro některé naše menší zákazníky, ovšem pouze u specializovaných řešení, která vyžadují i speciální komponenty.

3. Ano. Došlo dokonce k paradoxní situaci, kdy nám náš subdodavatel skříní pro tankovací automaty oznámil, že mu jen pro naši firmu na následujících 12 měsíců bude chybět asi 16 tun nerezového plechu do výroby. A i pokud plech bude, musíme počítat se 100% nárůstem ceny. Nakonec jsme museli aktivovat obchodní přátele z několika evropských zemí, a tak nám pomohla firma Gia Technology Slovinsko zprostředkováním promptní dodávky plechu za ceny jen o 15% vyšší než v roce 2019. Naši účetní už teď jen řeší poněkud humorou situaci, a sice jak u IT firmy zaúčtovat nákup plechu v hodnotě přes 42 tis EUR... Plánované projekty, zejména pak u klíčových zákazníků, jako je Benzina, OMV nebo ENI, zásadně neodkládáme.

4. Ano. Už během prvního lockdownu na jaře 2020 dramaticky stoupl zájem o tankovací automaty všech našich modelů. Na začátku letošního roku pak došlo k dalšímu zvratu, kdy naše společnost získala zakázku na dodávku a instalaci tankovacích

automatů pro 250 čerpacích stanic v Rakousku, Slovinsku a Německu. Celkem se jedná o 1050 vestavných jednotek do výdejních stojanů 5 výrobců. Zájem je i o další rozšiřování plateb mobilním telefonem, kde jako dodavatelé spolupracujeme především se sítí čerpacích stanic Benzina.



František Ošlejšek, TSG

1. Toto je otázka víceméně na výrobce. Naši společnosti se dotkl nedostatek čipů pouze v obměně vozového parku, tím, že se prodloužily dodací časy nových vozidel a také se prodloužily časy při opravách vozidel. Ve vazbě na naše zákazníky a druh prováděné činnosti jsme s něčím podobným počítali, že budou potíže s dodávkami určitých komponentů, a tak jsme se dostatečně předzásobili náhradními díly, samozřejmě na úkor Cash Flow. Našich smluvních partnerů si natolik vážíme, že jsme nemohli připustit, aby čerpací stanice stály kvůli nedostatku komponentů. Spoustu kontraktů máme dlouhodobých, tak se snažíme do poslední chvíle zachovávat stávající ceny.

2. Spousta výrobců nám již avizovala nárůst cen, jak hotových výrobků, tak jednotlivých komponentů. Pokud tento trend bude pokračovat, budeme i my nuceni provést určité navýšení cen.

3. Samozřejmě, že ani nám se tento problém nevyhýbá. Je to daň globalizovaného světa. Každý z nás si už zvykl, že komponenty do jednoho výrobku se dovážejí ➔

SAMOBSLUŽNÉ RUČNÍ MYCÍ BOXY

DLE VAŠICH
PŘEDSTAV

PETROL
PARTNER



iWash
complete wash systems

Obchodní 126, 251 01 Čestlice, tel.: 601 329 947, e-mail: info@iwash.cz

www.iwash.cz

NEMUSÍTE BÝT ODBORNÍKEM ANI FANDOU IT OBORU, ABYSTE VYUŽILI VÝHOD DIGITALIZACE

S produkty MONTI může vstoupit do věku průmyslu 4.0 každý!

Hladinoměry | Indikační systémy | Řízení údržby | Logistika | Revize

MONTI

Držte krok s dobou a kontaktujte nás: www.monti.cz

➔ z celého světa a potom, když se objeví problém, v tomto případě celosvětová pandemie, je situace taková, jaká je. Když si k reálné situaci přičtete, že spousta společností této situace využívá k vlastnímu prospěchu, není se čemu divit, že ceny nám v horizontu několika týdnů vzrostly téměř na dvojnásobek. Současný stav je natolik chaotický, že nejsme schopni garantovat cenové nabídky více než dva měsíce, a to nemluvíme o dodacích lhůtách.

4. Vzhledem ke skutečnosti, že jsme servisní organizace, a ne výrobce je tato možnost pro nás téměř nulová. Již před pandemií jsme využívali různé technologie a spoustu oprav tak mohli provádět na dálku, bohužel většina oprav se stále neobejde bez přítomnosti technika a jeho manuální zručnosti.



Zdeněk Šaur, Your System

1. Nedostatek elektronických součástek je bohužel aktuálně celosvětový problém, který trápí i naše dodavatele. Máme tu výhodu, že většina našich dodavatelů byla dostatečně předzásobena, ale i tak se poslední dobou prodlužují některé dodací termíny, zejména v oblasti měření hladin. Díky zastoupení více dodavatelů můžeme

naštěstí našim zákazníkům nabídnout i alternativy v případě, že jejich preferovaný dodavatel má v daný okamžik výpadek. Také jsme navýšili naše zásoby zejména náhradních dílů, a jsme tak schopni vykrytí i delší výpadky v dodávkách a prodlužující se dodací termíny od našich dodavatelů.

2. Ano, nedostatek materiálu je patrný již nyní a vede nevyhnutelně ke zvyšování cen. Všichni naši dodavatelé z oblasti technologických komponentů již ohlásili zdražení a toto zdražení bude nutné promítnout dříve či později i do našich cen. Na konci loňského roku jsme se sice dobře předzásobili, nicméně po vyprodání těchto zásob budou ceny upraveny i u nás.

3. Rostoucí ceny železa, ale i veškerých stavebních materiálů značně komplikují realizace dříve zaslíbených projektů. U projektů, kde bylo možné ceny upravit, jsme tak po dohodě s našimi zákazníky učinili. Někteří naši zákazníci přistupují k odkladu realizace projektů a bohužel u některých projektů musíme přistoupit i k odmítnutí objednávky, není-li dohoda o změně ceny možná. Naštěstí většina našich zákazníků chápe aktuální situaci a projekty čistě výstavby nebo rekonstrukce čerpacích stanic patří dnes již k menšinovému podílů v rámci našeho portfolia. Tato situace nás tak ovlivňuje méně než například nedostatek a rostoucí ceny elektronických komponentů.

4. Ano, opravdu tomu tak je. Jak jsem uváděl již v některém z předchozích čísel vašeho časopisu, jsou dnes zákazníci ochotni daleko více uvažovat o moderních technologiích, zejména v oblasti bezkontaktních plateb a automatického provozu čerpacích stanic než v minulosti. Aktuální situace na trhu je k tomu přímo vybízí, a tak zaznamenáváme velmi vysoký zájem o platební tankovací automaty i systémy mobilní platby na čerpacích stanicích. Přechod na bezobslužnost, byť jen třeba částečnou, je dnes pro mnoho druhů čerpacích stanic takřka nutností, a proto se snažíme vycházet našim zákazníkům v této oblasti maximálně vstřícně, ať už rozšířením nabídky o další nové modely ekonomické verze platebních automatů, nebo rozšířením možností platby přes různá nová platební řešení.



Josef Vlašín, Monti Systems

1. Společnost Monti Systems vyrábí 90 % svých produktů na základě vlastního vývoje a vlastními silami. Již na počátku pandemie v březnu 2020 jsme se dostatečně zásobili základními komponentami, protože vzhledem k nutnosti omezit osobní kontakty jsme plánovali přesunout přebytečné kapacity servisu do vývoje a výroby. Tato materiálová rezerva se nám nyní vyplácí, nedostatek součástek nám nehrozí ještě nejméně do poloviny roku 2022. Předpokládáme, že v té době bude již trh konsolidován a součástky dostupné.

Situace s cenami základních materiálů je opravdu složitá a ceny neustále prudce rostou. Nás se nejvíce dotýkají ceny nerezové oceli a ceny ocelových skříní. Zatím vyrábíme ze zvýšených zásob a budeme se snažit udržet ceny našich měřicích zařízení a indikačních systémů na současné úrovni co nejdéle, minimálně do konce roku 2021. Další vývoj cen nelze v tuto chvíli odhadnout.

2. Společnost Monti systems realizovala velké investiční projekty v letech 2018–2020. Podařilo se nám vybudovat nové vývojové centrum, kalibrační komoru s laserovou technologií, zvětšit výrobní prostory. Další investice zatím neplánujeme, z tohoto pohledu se nás zvýšení cen stavebních materiálů a prací v letošním roce nedotklo.

3. V podstatě všechny naše produkty jsou zaměřené na automatizaci procesů, ➔



- 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

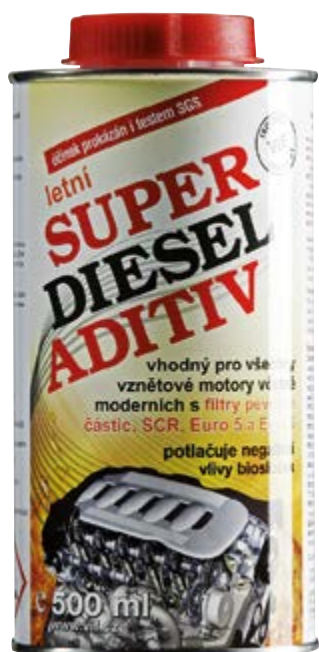
- Jedno balení na nádrž
- Aplikace bez odměrky
- Řešení pro bezzátkové uzávěry

- 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
více než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma  **CZ**

AUTO KELLY
vše pro auta

APM
AUTOMOTIVE
Váš dodavatel autodily

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

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

➔ na odstranění lidského faktoru, na dostupnost informací a dat v reálném čase odkudkoli. I ten nejlevnější měřicí systém má standardně integrovanou aplikaci s on-line přístupem přes cloud. Naší filosofií je umožnit zákazníkům digitalizaci procesů a posun k technologiím průmyslu 4.0. A to nejenom velkým barevným firmám, ale v podstatě každé jednotlivé čerpací stanici, každé myčce, každé stanici LPG i CNG.

4. Zatím registrujeme zájem především u velkých a středních firem, kde bude tento krok vlastně nutností. U menších klientů vždy záleží na progresivitě uvažování, zatím jsou zájemci především z řad fandů mobilních aplikací a komunikačních technologií.



Miloslav Šedivý, Gema

1. V roce 2020 jsme měli dostatečnou zásobu elektronických komponentů a naši produkci situace neovlivnila. V roce 2021 je situace horší a naši produkci ovlivňuje. V některých případech jsme museli narychlo měnit součástky v našich zařízeních ve prospěch těch dostupnějších. Také jsme začali vyrábět starší verze řídicích desek, osazené jinými procesory, které jsou dostupné ze skladových zásob.

2. Kvůli zdražování materiálů musíme zvýšit ceny výrobků. Zejména se jedná o ocel, hliník a v menší míře plasty.

3. Situace na stavebním trhu se nás prostředně nedotýká, ale předpokládáme, že investoři některé projekty odloží, a to se nás samozřejmě dotkne.

4. Ne, tuto příležitost nemáme možnost využít.



Marek Liška, iWash

1. V loňském roce a do poloviny tohoto roku jsme nedostatek nepocítili. Důvodem byla dostatečná skladová zásoba jak našich dodavatelů, tak nás samotných. Nyní však přichází čas, kdy se skladové zásoby tenčí a termíny dodání dílů se oproti minulosti značně prodlužuje. Snažíme se včas předzásobit a optimalizovat dopravu.

2. Ano, bohužel v důsledku nedostatku materiálu a zvýšení cen přepravy jsme byli nuceni technologie i díly mírně zdražit. Co se týče dostupnosti tak je pravdou, že se nám prodloužila doba výroby, která je spojena s delšími termíny dodání potřebných komponentů prodlužují.

3. Projekty týkající se samoobslužných ručních boxů i přes zdražení materiálů pokračují, ale investoři jako prodejci automobilů prozatím investice do kartáčových mycích linek odkládají, převážně na příští rok.

4. Musím potvrdit, že v oblasti mycích technologií včetně samoobslužných

mycích boxů jsme v tomto směru zaznamenali zvýšenou poptávku. Myslíme si, že je to i díky tomu, že tyto technologie umožňují zjednodušit servisní zásahy a jsou relativně stabilní, což se potvrdilo i v období řady vládních opatření.



Lubomír Molnár, WashTec Cz

1. Dnes se bohužel nejedná už pouze o čipy, na trhu začíná chybět téměř vše. V loňském roce až takový problém nebyl a v letošním tuto situaci negativně pociťujeme především v extrémním zdražování a pozdních dodacích termínech.

2. Ano, bohužel některé produkty už jsme museli zdražit, aby se nám vůbec vyplatilo je prodávat. U samotných mycích linek jsme zdražovali zatím pouze v rámci loňské inflace, ale i zde již máme signály z výrobního závodu, že dojde k mimořádnému zdražení.

3. Máte naprostou pravdu, setkáváme se s tím u svých zákazníků a popravdě se ani není čemu divit, že někteří své projekty pozastavují.

4. Této situace mají možnost využít především naši zákazníci. Poptávka po bezkontaktním ovládní ze strany finálních zákazníků jednoznačně stoupla a tento trend se udržuje i po pandemickém rozvolnění. Myslím, že zde pandemie proces nástupu těchto technologií urychlila.



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



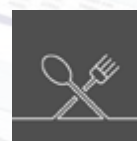
Propojitelnost všech používaných technologií na čerpací stanici



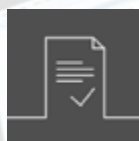
Zákaznické promoakce a věrnostní program



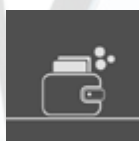
Efektivní skladové hospodářství PHM i suchého zboží



Gastro aplikace – receptury a režim stolů pro restaurace



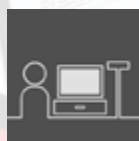
Fakturace staničním zákazníkům



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





Lenka Bukalová a Jan Uher, Sonet member of Payten

➤ **1.** Ano, neznáme žádné odvětví, které by tato „krize“ nezasáhla. Ani naše oblast podnikání, tedy platební terminály, nebyla výjimkou. Naštěstí máme obchodní partnery, na které se dá spolehnout a kteří se dokázali na tuto krizi včas připravit. Naši společnost to zasáhlo pouze na přechodnou dobu, než se ekonomika začala vracet tam, kde byla před Covid pandemií. Toto období se nám podařilo úspěšně překlenout. Bohužel však poptávka klesá, a to ze stejných důvodů, nedostatku součástí, který trápí také naše obchodní partnery. V dnešní době je proto nutné hledat „pomoc“ i na jiných trzích, o kterých jsme donedávna vůbec nevěděli.

2. Zvýšení cen služeb a materiálů je doprovodným jevem celé krize. V našem odvětví se jednalo například o dopravu platebních terminálů, která byla velmi problémová, a dostat platební terminály z jiného koutu světa do České republiky stálo nejen mnohem více úsilí, ale také finančních prostředků. Proto jsme museli na tuto situaci také reagovat mírným navýšením cen.

3. Ano, ze strany našich obchodních partnerů, kterým dodáváme platební terminály, zaznamenáváme menší zájem o projekty. Některé naplánované projekty tak stojí kvůli absenci nejrůznějších prvků kiosku, které jsou potřebné

pro kompletizaci platebních kiosků. Od ocelového šasi po polovodiče a ovládací obrazovky. Dodávky tedy v některých případech stagnují.

4. Covid byla a je stále výzva. Pokud se firmám na ni povedlo zareagovat, mohou nyní z této situace těžit. My jsme se soustředili na to, umožnit na našich platebních terminálech platícím zákazníkům platit bezkontaktně s možností zaslání účtenky dodatečně e-mailem nebo SMS. K tomu slouží naše služba Doklad Online, kterou si daný provozovatel doplní k možnosti autorizovat platby. A poté si jeho platící zákazníci mohou vyzvedávat své daňové doklady v elektronické podobě na internetu www.dokladonline.eu. Tato služba je nejvíce vhodná pro bezobslužná zařízení, o která je nyní velký zájem. V mnoha odvětvích se snaží nahrazovat lidské zdroje stroji, a proto stoupá poptávka po našich bezobslužných řešeních. Proto je neustále doplňujeme o nové služby, tak aby tyto technologie byly na obsluhujících lidech zcela nezávislé, tedy pro všechny bezpečné a s nižšími provozními náklady.



Petr Krejčíř, Tatsuno Europe

1. Naši společnost to samozřejmě ovlivnilo. Do elektroniky našich výdejních stojanů potřebujeme čipy, bez kterých se neobejdeme. Hlavně se prodloužil dodací termín našich výrobků až o dvojnásobek spolu s navýšením cen. Některé čipy je možné sehnat u spekulantů, kteří

se předzásobili. Pokud čipy nebudou ani u spekulantů, okamžité řešení v podstatě neexistuje.

2. Chápeme, že našim zákazníkům se navýšení cen nelíbí. Žádná jiná cesta než promítnutí zvýšení vstupních cen, a v některých případech až o 100%, do prodejních cen není.

3. To se nás netýká.

4. Tuto možnost máme. Výdejní stojany je možné jak sledovat na dálku, tak i bezkontaktně ovládat. Nezaznamenali jsme však zvýšený zájem o tyto doplňky.



Martin Rybář, GIA Czech Republic

1. Neovlivnilo. Dodací termíny dílů a stojanů jsou stejné.

2. Ano, promítno. Cenová hladina byla velmi napjatá.

3. Ano máme, například nádrže jsou o 40 % dražší.

4. Ne. Nemáme.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč, Gabriela Platilová
FOTO: archiv*

DODÁVÁME
KOMPLETNÍ ŘEŠENÍ
PRO KOMERČNÍ
I SOUKROMÉ

DOBÍJECÍ STANICE

ELEKTROMOBILŮ

Pokud se rozhodnete
provozovat veřejnou
dobíjecí stanici,
připravíme vám
nejoptimálnější
nastavení stanice
za účelem
maximalizace
zisku.



**AutoMax Vám zajistí dodání špičkové
technologie dobíjecích stanic elektromobilů
od světových dodavatelů.**

Nabízíme kompletní řešení:

- Nabíjecí technologie elektromobilů od předních výrobců
- Nabíjecí stanice od projektu až po instalaci
- Komplexní zajištění instalace dobíjecích stanic elektromobilů
- Kompletní servis námi instalovaných dobíjecích stanic
- Náhradní díly a doplňkové příslušenství dobíjecích stanic

Poradíme vám s výběrem

nejvhodnější dobíjecí stanice dle vámi zadaných parametrů. Dobíjecí stanici **nakonfigurujeme a připojíme** dle vašich požadavků. Součástí dodaných služeb je i on-line monitoring, **pravidelná kontrola a servisní prohlídky**. V případě, že se rozhodnete pro uzavření servisní smlouvy, garantujeme vysokou dostupnost dobíjecí stanice. Pro pohodlí vaše i zákazníků zajistíme možnost **placení přes RFID čip, QR kód či mobilní aplikaci** ve spojení s platební kartou.



MOBILNÍ DC
NABÍJECÍ STANICE

**KEMPOWER
T SERIES**



MODULÁRNÍ DC
NABÍJECÍ STANICE

**TRITIUM
RTM75 (75 kW)**



DESIGNOVÁ AC
NABÍJECÍ STANICE

**EVE DOUBLE
PRO-LINE**



PRO FIRMY
I DOMACÍ POUŽITÍ

**EVE SINGLE
PRO-LINE**



Vestavěný tankautomat na čerpací stanici HOFER v Postojné ve Slovinsku

Zdá se, že koronavirová krize, respektive obavy z dalších vln, urychlily rozhodování petrolejářů k zavádění bezobslužných systémů výdeje pohonných hmot na čerpacích stanicích. Některé společnosti jdou i mnohem dále: stále více se objevují projekty, podporující i prodej gastro produktů různými bezobslužnými systémy. Na to reaguje i společnost UNICODE SYSTEMS svými nejmodernějšími produkty, určenými zejména pro zahraniční trhy.

Wet&Dry – unikátní koncept prodeje

Tankautomat WET&DRY je kombinací standardního tankovacího automatu a velkého objednávkového panelu, jak jej známe z fast food restaurací. Oboustranná konstrukce s velkou 32palcovou dotykovou obrazovkou je přizpůsobena pro montáž na ostrůvek čerpací stanice. Zařízení je určeno zejména pro velké stanice s gastro provozem. Zákazníci si mohou během čerpání pohonných hmot objednat občerstvení, dozvědět se o prodejních akcích nebo sledovat reklamní klipy s novými produkty. Platbu za odebrané pohonné hmoty, případně za další zboží, lze provést buď přímo na místě prostřednictvím platebního terminálu, u pokladny čerpací stanice nebo kombinovaně. Součástí systému WET & DRY je pokročilý software umožňující správu grafiky, řazení gastro produktů do skupin, podpora marketingových akcí, dálková správa reklamních videoklipů a další funkce.

Systém WET&DRY byl vyvinut na základě poptávky společnosti OMV a je nyní v pilotním provozu na několika čerpacích stanicích ve Slovinsku a v Rumunsku, připravuje se pilot v Rakousku.

Vestavěné tankautomaty do výdejních stojanů

Velký zájem je i o vestavěné tankovací automaty do různých typů výdejních stojanů. Součástí rozvojové strategie UNICODE SYSTEMS je v tomto smyslu velký projekt pro bezobslužné čerpací stanice AVANTI a supermarketů HOFER. Jedná se o více než 250 čerpacích stanic v Rakousku, Slo-

vinsku a Německu. Pro tento projekt bylo nutno zvládnout konstrukci vestavěného tankovacího automatu třídy CardManager Compact do výdejních stojanů Tokheim, Wayne a Gilbarco, a to prakticky pro všechny současné modely těchto výrobců. V současné době se v nových prostorách UNICODE v Technologickém parku Brno rozbíhá výroba, která musí pokrýt jen pro tento projekt dodávku cca 1000 ks vestavěných tankautomatů během 12 měsíců.

Zaplat' PHM, zaparkuj a pojd' do shopu

Koncepce placení za pohonné hmoty přímo u výdejního stojanu prostřednictvím vestavěného tankovacího automatu, případně mobilní aplikací, je rovněž velkým trendem poslední doby, a to nejen v zahraničí, ale i u čerpacích stanic v České republice. Provozovatelé snad konečně pochopili, že pokud chce zákazník navštívit shop například za účelem delšího občerstvení, musí nejprve v klidu zaplatit u stojanu, zaparkovat vozidlo a tím získá větší pohodlí pro občerstvení, případně další nákupy v shopu. V tomto konceptu se nyní buduje hned několik velkých čerpacích stanic, které jsou zároveň v podstatě nákupními centry s velkými gastro provozy.

- *AUTOR: Ing. Miroslav Stříbrský,
UNICODE SYSTEMS, s.r.o.
FOTO: archiv*



Montáž vestavěného tankautomatu na stanici AVANTI



Ve Slovinsku je již několik čerpacích stanic vybaveno systémem WET&DRY

PRVNÍ V ČESKU



V loňském roce společnost Kärcher přišla na český trh s novým modelem portálové mycí linky CWB 3 Klean! Star. Jako první se nainstalovala v Roudnici nad Labem. Byli jsme se tam po roce provozu podívat.

Německá firma Alfred Kärcher je na českém trhu známá především svými čistícími stroji pro průmyslové využití, ale i pro domácnost a širokou škálou zahradní techniky. U nás na rozdíl od okolních zemí se však obecně moc neví, že je specialistou i na kompletní mycí systémy včetně mycích linek pro automobily, autobusy a kamiony, přestože během posledních tří let jich společně s firmou TSG, s. r. o. nainstalovala ve více než 40 autosalonech a Truck centrech.

Na lukrativním místě

Na svědomí jí má roudnická firma Group Sam, která již podniká i v jiných oblastech. Mycí linka byla pro ni jen další investicí, která by mohla být výnosná, protože stojí v roudnické Hornické ulici vedle supermarketů, obchodů, autosalonů a čerpacích stanic. Automobily se zde ostatně myjí již 20 let a zákazníci jsou na tohle místo zvyklí. „Dozvěděli jsme se, že je tento objekt na

prodej, tak jsme ho koupili, abychom rozšířili v podnikání své pole působnosti,“ říká nový majitel Slavomír Obleser.

Do mycí linky bylo samozřejmě třeba vložit další prostředky, protože stávající technologie dávno překonala dobu životnosti. Otázkou bylo, kdo dodá novou. Přání nového majitele bylo jasné, nová linka musí nabídnout něco navíc a měla by být bezobslužná, aby nebylo třeba najímat další zaměstnance. Z „výběrového“ řízení tří německých značek nakonec vyšel vítězný Kärcher. Portál pak dodala a nainstalovala společnost TSG, s. r. o., o ČOV a dodávku bezobslužného terminálu se postarala hradecká firma Chemie Star, která mimo jiné prodává i chemii a čističky odpadních vod a různé platební systémy pro mycí centra.

Originální řešení

Majitelé na novém portálu rozhodně nešetřili, volba nakonec padla na špičkový

model Klean!Star iQ. Špičková mycí linka zaujme nejen originálním designem, ale také speciální funkcionalitou. Linka například disponuje svislými kartáči, které jsou složené z několika nastavitelných segmentů, což umožňuje přesně kopírovat obrys vozidla, a kartáče tak dosahují skvělých výsledků u komplikovaně tvarovaných karoserií. Výborně si poradí i se zadními zkosenými záděmi vozidel, kdy se zde svislé kartáče otočí o 90° a následně skloní o 15°. Dalším originálním řešením je hloubkové mytí kol, které svým způsobem pracuje na principu elektrického zubního kartáčku a dokáže umýt nečistoty i ze značně tvarově komplikovaných ráfků do rozměru 21 palců. Díky přesnému uzpůsobení výšky se kartáče dostanou přesně tam, kam je třeba.

I když v mycí lince je k dispozici ruční předmytí vysokotlakou pistolí, zákazník může, když obsluha není k dispozici, využít rovněž vysokotlaké předmytí samotným

portálem, jehož trysky doslova pokryjí povrch vozidla po celém obrysu a připraví jej dokonale pro následné mytí aktivní pěnou a pěnovými kartáči, mytí kol a spodní bezdotykové mytí otočnými vysokotlakými tryskami (60 bar). Po nich následuje podle použitého programu voskování (s výjimkou základního programu 1) buď základním, nebo leštícím voskem (od programu 4). Po závěrečném oplachu čistou vodou následuje mimořádně účinné sušení díky silnému proudu vzduchu a maximálnímu přiblížení sušící lišty k povrchu karoserie. V myčce se využívá mycí chemie přímo od výrobce Kärcher v doporučeném dávkování, aby byla zajištěna maximální kvalita mytí.

Maximální šířka a výška umývaného vozidla je 2,45, respektive 2,50 metru, takže linku mohou využívat i středně velké dodávky. Z hlediska dlouhé životnosti pak jistě potěší, že všechny ocelové prvky jsou žárově zinkované a navíc ochráněné práškovým nástřikem. Kvůli agresivnímu prostředí jsou dveře, opláštění, kryty a vodící lišty vyrobeny z plastu nebo nerezavějící oceli.



Programy nejsou úplně levné, nejlevnější je za 170 korun, nejdražší přijde na 350 korun, ale výsledek za to stojí. Platit můžete bankovkami nebo bezkontaktně

platební kartou. Terminál vydává daňový doklad – účtenku a čárový kód k zakoupenému mytí. Načtením čárového kódu při vstupu se otevrou vrata myčky a vozi-

TSG  **Wash**

Portálové mycí linky pro osobní a užitková vozidla

Jako **EXKLUZIVNÍ PARTNER** společnosti **Kärcher** vám můžeme nabídnout nejlepší řešení profesionálního mytí a čištění aut.

- Portálové mycí linky pro osobní automobily
- Mycí linky pro užitková vozidla
- Mycí boxy
- Servis a údržba mycích linek a boxů

Naše non-stop call centrum: +420 271 073 550
Email: obchod@tsg-solutions.cz
www.tsg-solutions.com

Více informací na webu:
www.tsg-solutions.com/cz/tsg-wash

Jsme tady, když nás potřebujete



➔ dlo vjede do myčky. Systém lze využít a provozovat i na vybraný vozový park (firemní či stálé klienty) se snímáním a vyhodnocováním SPZ vozidel, což by mohlo nahradit zákaznické karty. Majitelé chtěli využívat i aplikaci pro mobilní telefony po vzoru Benziny, kterou by si získali stálé zákazníky, ale systém se ukázal jako relativně drahý a pro takto malé mycí centrum nerentabilní.

Odstraňování dětských nemocí

Portálová mycí linka dosahuje podle požadavků majitelů mycího centra špičkových výsledků, i když trvalo určitou dobu, než se podařilo celý systém vyladit a nastavit parametry tak, aby pracovala bezobslužně nonstop sedm dní v týdnu jen s nezbytnou údržbou, kterou si zajišťují sami majitelé a v nouzi nejvyšší volají techniky s TSG. Požadavků bylo zpočátku hodně, měnila se například chemie u sušícího vosku, upravovala se měkkost vody stejně jako intenzita sušení. Do Roudnice byl dokonce přizván konstruktér a softwarový specialista z výrobního závodu, aby nastavil parametry mycí linky přesně podle požadavků majitelů. V současné době mycí linka pracuje tak, jak si to majitelé představovali a je to vidět i na zvýšeném zájmu zákazníků, kteří i přes vyšší cenovou hladinu odjíždějí z myčky spokojeni a znovu se vrací. „Dokonce k nám přejíždějí zákazníci z ostatních myček v Roudnici, kteří nejsou spokojeni s kvalitou mytí,“ dodává Slavomír Obleser.

- AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



AUTOKOSMETIKA PŘIDÁ NA KRÁSE I HODNOTĚ

Environmentalisté sice tvrdí, že je nadále hrozné sucho, realita svědčí o opaku. Poznává to každý, když i po krátké jízdě zkouší odstranit hmyz z reflektorů a čelního skla auta. Hmyzu je v teplém a vlhkém počasí až až. Na permanentně mokrých silnicích i rozpálených cestách se zase nasbívá množství špíny, se kterou se řidiči musí také popasovat. Výběr účinných čisticích a kosmetických prostředků je na čerpacích stanicích obrovský. Je jen na prodejci, zda je umí aktivně nabídnout!



Letní mytí je v kurzu

Ruční i automatické myčky jsou během léta v permanenci. Je to teď příjemnější práce, kdy umyté a kvalitně ošetřené auto vynikne v plné kráse! Sice se říká, že Češi jsou v péči o své plechové miláčky laxní, ale přesto si většina řidičů uvědomuje, že čistý auták má nejen lepší vzhled, ale mytím a pravidelnou údržbou se udržuje i jeho vyšší hodnota a lépe se prodává jako ojetina. Na naše dotazy na pumpách, kde mají v provozu samoobslužné či obslužné ruční mycí boxy, konstatují, že je ve větší míře využívají mladší majitelé dražších vozů. Teprve s narůstajícím věkem přibývá těch, kteří se častěji svěří automatickým myčkám. Při pečlivějším a častějším mytí se přijde na různé škrábance, kdy jejich rychlá a včasná oprava předejde většímu a zbytečným škodám a horší prodejnosti.

Chytrá a pozorná obsluha na pumpě umí tyto skutečnosti řidičům a majitelům aut šikovně připomenout a samozřejmě přitom i nabídnout odpovídající autokosmetiku.

Na vrch huj, uvnitř fuj

Co platí o ošetření exteriéru, platí stejně i o interiéru vozů. Je mu zřejmě věnována o něco větší péče. Průzkumy udávají, že jen 5 procent našich řidičů jeho stav vůbec neřeší. Celé tři čtvrtiny majitelů aut si interiér čistí sami. Profesionálové na úklid se ovšem jen poušmějí. Řešením rozhodně nejsou mycí a čisticí prostředky někde z kuchyně, kdy na čalounění, plastech a kůži mohou udělat více škody než užítku.

Zajímavé jsou výsledky výzkumu, který uskutečnil Volkswagen Financial Services v únoru 2021. Na reprezentativním vzorku české po-

pluce (550 respondentů), kteří vlastní nebo užívají osobní vůz, bylo zjištěno, že polovina majitelů a uživatelů osobních aut pečuje o vnitřek i vnějšek stejně po celou dobu jeho provozu. Nadpoloviční většinu mezi těmito zodpovědnými řidiči přitom tvoří ženy. Pětina řidičů a řidiček však po počátečním nadšení po získání vozu v péči o něj polevuje a další pětina se otevřeně přiznává, že péče o exteriér či interiér vozu není jejich prioritou. Zarážející bylo jejich zjištění, že 25 % řidičů do očisty auta investuje méně než 500 korun ročně. „Pořízení automobilu je pro velkou část rodinných rozpočtů značným výdajem a je škoda kvůli zanedbané údržbě nechat vůz ztratit zbytečně na hodnotě,“ uvádí výzkumná zpráva. „Třetina řidičů pak ročně do očisty vozu investuje mezi 500 až 1000 Kč, další tisícovku navíc si pak připlatí čtvrtina z nich. Více než 2000 Kč pak do očisty vozu vkládá každý pátý řidič. I když, jak z výzkumu vyplývá, řada Čechů se o exteriér a interiér vozu nijak „přehnaně“ nestará, uvědomují si, že se tím mohou do budoucna připravit o peníze. Devět z deseti respondentů se totiž ztotožňuje s tvrzením, že pokud by kupovali ojetý vůz, je pro ně důležité, v jakém stavu se interiér a exteriér vozu nachází a jak na ně čistě esteticky (nikoliv technicky) působí. Zajímavé je, že pokud jsou v roli prodávajícího, svěří před prodejem ojetého vozu jeho interiér do péče profesionálů jen 22 % řidičů.“

Mění se nákupní zvyklosti?

Pumpa s regály autokosmetiky, provozních kapalin a některých dalších potřeb samozřejmě nemůže být – a ani nechce být – mototechnou či obdobnou speciálkou. Někteří provozovatelé čerpaček budou tvrdit, že jde o špatně prodané zboží. Na jiných místech je tomu naopak. Opět záleží na místě prodeje, volbě sortimentu a aktivitě personálu. Omezení pohybu, dlouhá zima do konce května a vznik nových prodejních kanálů e-commerce samozřejmě na odbyt tohoto zboží na čerpacích stanicích negativní vliv mělo. Nyní v průběhu léta se situace mění k lepšímu. Potvrdil nám to Filip Balcárek z Benziny-Orlen. „Dosavadní průběh jarního a letního počasí bohatého na dešťové srážky nám nahrává. Zejména letní autokosmetika a provozní kapaliny jdou dobře na odbyt a ztráty ze zimy jsou již dávno vyrovnány.“ Jan Šimek, provozní vedoucí ➔

CADIS

Portálová mycí linka



The Real Car Wash Company

Christ
WASH SYSTEMS

➤ společnosti Tank Ono, dokonce oznámil, že v meziročním porovnání se v jejich síti prodaje provozních kapalin a autokosmetiky zvýšily o několik procent. „Možná i proto, že kvůli koronavirové pandemii lidé kromě čerpacích stanic nikam nemohli.“ Něco podobného tvrdí i Ivo Velíšek z centrály MOL. „Uzavřené hobby markety pro širší veřejnost a zcela zavřené auto-moto speciálky nahrály našim prodejem. Sice o něco ubylo zákazníků, ale tržby za nákup byly vyšší, a to i v oblasti dražší autokosmetiky či autodoplňků jako stěrače, sluneční clony, chladicí boxy apod.“

Aktivní výrobci i dodavatelé

Stoupající trend v prodeji letních provozních kapalin a kosmetiky během celých prázdnin potvrzují také jejich výrobci a dodavatelé. „V létě musí řidiči vždycky počítat s dostatečnou zásobou kapalin do ostřikovačů. V letních měsících totiž ostříkujeme okna o sto šest,“ říká Brand manager značky Coyote Tomáš Polreich ze společnosti AutoMax Group. „První pomocí, jak se zbavit nánosů mrtvých mušek a brouků z čelního skla a světlometů při jízdě, jsou letní směsi do ostřikovačů. Čistá okna jsou základem bezpečné jízdy. Coyote nabízí letní kapaliny do ostřikovačů v praktickém balení 1 l, 3 l nebo 5 l. Jsou dostupné v příjemné jablečné nebo kiwi-meloun vůni. Vyčistí dokonale čelní sklo při jízdě, neobsahují zbytečná barviva a aktivní látky zanechají skla čistá a beze zbytků hmyzu.“ Letošní novinkou jsou Coyote letní kapaliny Nano. Díky použití směsi s nanotechnologií kapalina čistí okna důkladněji a rychleji ve srovnání s obvyklými kapalinami. Nanočástice totiž dokonale vyrovnávají povrch skla, které je tak perfektně hladké. Nečistoty včetně hmyzu na skle neulpívají. Ve výsledku ještě řidiči ušetří, protože letní Nano kapaliny spotřebujete méně než té klasické. Bonusem kapaliny Nano je ochrana stěračů. Glycerin, který kapalina obsahuje, udržuje pružnost stěračů a chrání ostřikovače čelního skla a světlometů. Coyote Letní kapalina nano je bez barviv a prodává se v praktickém 2litrovém nebo 5litrovém kanystru. Příjemná vůně sweet lemon už je jen třešničkou na dortu. Další dobrou volbou je Glykosol letní kapalina 2 v 1. Tato kapalina do ostřikovačů se prodává v praktickém čtyřlitrovém kanystru s užitečnou nálevkou. Voda do ostřikovačů s technologií tekutých stěračů zlepšuje viditelnost v nepříznivém počasí a zbaví sklo zbytků hmyzu, oleje a prachu. Povrch skla pokryje ochranným hydrofobním filmem, který zajišťuje efekt tekutých stěračů. A film také pomáhá tomu, že se mouchy a hmyz tolik nelepí. Samozřejmě je, že kapalina nepo-

škozuje lak, gumové a plastové části. Pochlubit se mohou i další dodavatelé. „Na letní sezonu jsme připravili hned tři novinky letní kapaliny do ostřikovačů Glacidet: zelený s vůní jablko, červený s vůní višně a růžový Penguin Lady s nanoefektem. V produktovém portfoliu Carlson je k dispozici letní kapalina Pink Lady v kanystru II. generace o objemu tři litry a dále 100ml odstraňovač škrábanců,“ informuje Marcel Vokoun, senior manager nezávislého trhu a čerpacích stanic ze společnosti Filson.

Společnost DF Partner s. r. o., má za třicet let své existence přední pozici ve vývoji, výrobě a distribuci autochemie, autokosmetiky a autopříslušenství. Firma v této oblasti zastupuje také značky Ambi Pur Car, autokosmetiku Sonax, ale největší obchodní úspěchy sklízí vlastní registrovaná značka Sheron, která je jedničkou na maloobchodním trhu v sortimentu autochemie a autokosmetiky. Její inovovaná výrobová řada Sheron Softpack se stala Nejlepší novinkou roku 2021 ve Volbě spotřebitelů. „Naše ekologická řada výrobků zaujala porotu nejen svou 100% funkčností a kvalitou, ale i šetrností obalu Softpack k životnímu prostředí,“ říká Tomáš Skopový, ředitel marketingu. „Balení v sáčku snižuje objem plastového obalu až o 75 % oproti běžně používaným kanystrům. Díky mnohem lepší skladovatelnosti při přepravě a minimálnímu objemu použitého obalu zanechává řada Sheron Softpack až 20x menší uhlíkovou stopu. Softpacky dokázaly navázat na úspěchy z předcházejících let. Před rokem v autokosmetice slavil úspěch ostřikovač Sheron Power a v kategorii Vůně do auta s velkým náskokem před konkurencí uspěla řada gelových osvěžovačů Sheron Talisman. Když se ohlédneme čtyři roky zpět, byla v této kategorii úspěšná například Sheron letní a zimní směs do ostřikovačů v litrovém balení, v roce 2017 stejné směsi v 3litrovém balení. V roce 2016 byl Nejlepší novinkou zvolen rozmrazovač, čistič skel a odstraňovač hmyzu Sheron.“ K volbě spotřebitelů je třeba uvést, že mo-



nitoruje, oceňuje a podporuje nové a inovované výrobky na českém trhu. Nominované novinky hodnotí přes 4 000 respondentů. Nejedná se tedy o klasickou porotu složenou z odborníků, ale výrobky hodnotí běžní spotřebitelé – a o to je vítězství cennější!

Čisté auto – radost pohledět

Stejně jako každá žena s radostí přivítá kosmetický dárek, tak také každý správný motorista ocení sadu přípravků pro péči o své auto. V internetové nabídce jsme našli například výroční edici autokosmetické sady ve třech dózách za dobrých patnáct tisíc! Vedle drahých extrémů ale není dobré podceňovat prémiové značky, které rozhodně mají své kupce a jejich počet roste. Na druhé straně cenové škály jsou univerzální čisticí prostředky, často vydávané za autokosmetiku, kdy některé svou agresivitou mohou poškodit lak, plasty i kůži nevratným způsobem. Rozumné bude zásobovat pumpu a nabízet zboží kdesi ve středních a mírně vyšších cenových a kvalitativních relacích, tak aby odpovídalo složení nejčastějších zákazníků čerpacích stanic. Opět hodně záleží na vybavení pumpy (myčka), na její poloze a převládající skupině zákazníků (dálnice, turistický region, velkoměsto, venkov), Standardní sortiment v kategorii autokosmetiky samozřejmě tvoří i leštěnky, autošampony, čističe a oživovače plastů, čalounění, skel a kůže, cockpit spreje a samozřejmě i čističe disků a pneumatik, protože krásný auták dělají právě kola!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

PARTNER ŠŤASTNÝCH NÁVRATŮ

Čistě a jasně. SHERON SOFTPACK SMĚSI DO OSTŘIKOVAČŮ vítěz Volby spotřebitelů 2021. Balení softpack je šetrné k přírodě a životnímu prostředí. Nižší objem používaného plastu až o 75 % v porovnání s běžně používaným kanystrem. Díky menší váze a celkovému transportnímu objemu má balení softpack 20x menší uhlíkovou stopu.



SHERON



ROZHODUJE ČERSTVOST A KVALITA

Pro někoho jde o nejjednodušší občerstvení, pro jiné o plnohodnotné jídlo. Není divu, že jejich prodeje patří k nejstabilnějším položkám každé pumpy. Podmínkou každé dobré bagety, žemle, rohlíku, chlebového sendviče je právě kvalita a čerstvost daného pečiva. K těm hutnějším patří celozrnné, žitné, pšeničné chleby. Toustové chleby, bagely, briošky, bagety, ciabatty, pannini nebo kvalitní rohlíky vyžadují lehčí suroviny. Vše je o chuti a je na nás, jak dokážeme zákazníkům vyhovět.

Nikdy nesmí chybět

Žádný z řetězců čerpacích stanic, ale ani solitérní, jen trochu fungující pumpy si nedovolí ve svém sortimentu takovou díru, jakou by byly chybějící obložené bagety a sendviče. Jsou samozřejmě místa, kde spoléhají na dva největší dodavatele balených pochoutek. Těmi jsou společnosti Crocodile a BAPA. „Krokodýlové“ tvrdí, že den co den se jejich produkty živí nejméně jedno procento lidí v Česku. Vycházejí z toho, že jde o lidi mající hlad, ale nemají moc času. Celé podnikání vychází z jednoduché myšlenky, jenže tak prostě to také není. Jídlo musí lidem chutnat, musí je mít v dosahu a rádi se

k němu vracet. V nabídce jsou produkty, na které jsou zvyklí a mají je rádi, ale zároveň očekávají, že najdou i něco nového. Co je pro firmu v každém případě nejdůležitější, je kvalita a chuť a celková nabídka. Za neuvěřitelné tři desítky let dnes mezi předními evropskými výrobci balených baget a sendvičů zůstávají věrni původnímu heslu: „Všechno, co děláme, musí chutnat.“

Samozřejmě, že společnost BAPA volí podobné cesty za zákazníkem. Ve chvíli, kdy se spojila se strategickým partnerem Hamé a. s., rychle se zvýšil podíl na trhu baget a sendvičů. Od r. 2007 byla uvedena na trh značka Hamé Life Style, která se stala nejrychleji rostoucí značkou v daném seg-

mentu. Na začátku roku 2010 se rozšířila společnost BAPA o značku obloženého pečiva a chlazených jídel Apetit, která má své zákazníky především na střední a severní Moravě. V červenci téhož roku rozšířila BAPA svou nabídku o značku Simply Fresh, oblíbenou po celé republice.

Nabídka obou lídrů na trhu je mimořádně široká, stačí pohled na jejich webové stránky. Zajímavé jsou další benefity a dokonalý servis zavázení čerstvého zboží a odvoz toho neprodaného. Personál na čerpačce má tak s nabídkou balených obložených baget a sendvičů minimum práce a starostí.

PEGAS
PREMIUM

NOVÝ
PEGAS



RFA
CERTIFIKOVANÉ KAKAO



VYROBENO V ČR



NEJVĚTŠÍ ZADAVATEL
TV KAMPAŇÍ V IMPULZNÍ
SEZÓNĚ 2021



VYROBENO ZE SMETANY



Bagety jako gastronomický zážitek

➤ Titulek možná trochu přehání, ale každý zákazník, který mohl pozorovat šikovnou obsluhu, jak plní čerstvě upečenou bagetu jednotlivými ingrediencemi, takový kulinářský zážitek právě prožívá. Nejlépe, když si sám může vybrat z pochoutek, které má před očima. Jedná se o trend, který se šíří celým světem. Lidé vzpomínají na své cesty a s nimi spojené zážitky se street food. Proč by něco podobného nemohlo probíhat i v prostorách a na pozemcích čerpacích stanic? Jídlo je jedním z nejpřirozenějších a nejjistějších lákadel pro každého zákazníka a vybrat by si měl jak milovník masa, tak vegetarián. Příkladem pro pumpy jsou rychle vznikající bageterie. Základ tvoří čerstvá, ještě teplá bageta, maso, šunka, paštika či tofu, nakládaná zelenina, pikantní asijské omáčky a spousta voňavých bylinek. Zážitkem je už pouhé pozorování šikovných rukou, jak rychlým řezem rozpůlí bagetu a máslem potřou obě vnitřní strany. To proto, že tuk majonézy nebo másla zabrání prosakování nakládaných ingrediencí do těsta. Bageta nebo sendvič se mohou také rozpadat špatným skládáním sýrů či uzenin.

Na čerpačkách jsme neviděli nějaké převratné novinky v rychlém občerstvení. Lidé se dál v jejich interiérech zdržují jen minimálně. Pokud posedí, tak jediné na předzahrádkách, a tomu odpovídá i nabídka. Na Benzině v Českých Budějovicích jsme neodolali čerstvé kaiserce s kvalitním salámem. K její konzumaci jsme volili místo zaplněné předzahrádky raději vlastní auto.



Také na OMV mají při obkládání nadýcháných bulek obdobná pravidla, kdy například salámový Tiger s pepřovou

omáčkou a opět salámem Herkules soupeří s „vegetariánskou“ sýrovou bagetou s cibulovou omáčkou a grilovanou paprikou. Při jejím plnění se dovídáme rady, kdy je důležité, aby těžší složky byly dole a na ně se skládaly přísady jako klouzavé plátky okurek, salátů, rajčátka, a prokládají se strouhaným sýrem, drobně sekanými klíčky, petrželí, které zvyšují tření a přilnavost jednotlivých složek. Není třeba proto celou obloženou bagetu splácnout, aby držela pohromadě, protože tím ztratí na své kráse a přitažlivosti.

Právě utažení obložených balených baget do fólií způsobuje jejich méně lákavý vzhled a zcela jinou chuť, která se mnoha zákazníkům protiví. U čerstvých baget a sendvičů je důležité i jejich individuální dochucení. Někdo například vůbec nechce solit, jiný chce více pálivého. Pár kapek dobrého olivového oleje, citronové šťávy, jablečného octa stačí k tomu, aby rozdíl ve výsledné chuti byl mimořádný!





Kouzlo čerstvé zeleniny

Letní sezona vrcholí a vrcholí i nabídka čerstvých ingrediencí na bagety: rajčata, papriky, saláty, rukoly, letní cibulka, bylinky a další zelenina jsou teď na dosah ruky a za dobré ceny, tak proč je nevyužít ve větší míře než jen nakládanou zeleninu? Touto cestou jdou evidentně na větších pumpách MOL. Jejich sendviče s pikantní roštěnou, šunkou, sýrem, croissanty a ciabatty s obdobnou nadýchanou náloží opravdu lákají. Kouzlo čerstvé obložené bagety nebo tenkých krajíčů sendviče s ještě jemnějšími plátky salámů, sýrů, šunky apod. zkazí obrovský steak, karbanátek z mletého masa, pláty sekané nebo paštiky a hodí se spíš k typům provozoven MCDRIVE, KFC aj., protože jsou mezi námi samozřejmě i megakonzumenti.

V této souvislosti je zajímavé, že u mnoha dálničních čerpacích stanic iniciativu rychlého občerstvení právě v podobě obložených žemlí a smažených kuřat přenechávají dobře zavedené profesionální konkurenci. Asi právě proto, že provozovatel pumpy o podobné podnikání nemá zájem a nemá k tomu ani personál. Na druhou stranu většina zavedených řetězců nabídku baget a sendvičů nepodceňuje a kromě těch balených má ve svých menu i přípravu dopékaného pečiva a následné dotváření jejich oblohy buď podle stanovené receptury, nebo dle přání zákazníka přímo před jeho očima. Na popularitě získávají právě bagety připravované na zákaznicko přání. Mají ještě jednu výhodu: v takovém případě odpadá stížnost či reklamáce na obsah ingrediencí, protože šlo o volbu samotného zákazníka.

Je to zase o lidech

Za větším rozšířením takového „jednoduchého“ a „běžného zboží“, jako jsou bagety, tedy není nedostatek techniky, jako jsou mrazáky, široký sortiment mraženého pečiva, pece, grily na klobásy či kuřata, fritézy, ohřívače, gyrosy, mikrovlnky atd. atd. či nedostupnost všemožných potravinářských surovin. Je to opět jen a jen o lidech. O jejich schopnostech a podnikavosti. Pokud je na pumpě ochotný personál, šikovná parta, bylo by rozhodně škoda podobnou příležitost nevyzkoušet alespoň během hlavní letní sezony, kdy se to turisty a cestovateli jen hemží. Když to nepůjde, je možné z akce vycouvat bez větších ztrát. Anebo naopak! Třeba to bude příležitost k rozšíření podnikání a nabídky rychlého občerstvení pro zákazníky i po zbytek roku.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč

MODERNÍ KÁVOVÝ KOUTEK



Jednoduše, rychle, bez starostí

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

Tchibo
COFFEE
SERVICE
COFFEE SYSTEMS FOR
PROFESSIONALS

PETROL
PARTNER

VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TCHIBO2GO.CZ



NEŽ PŘIJEDE PRVNÍ ZÁKAZNÍK...

Jaké nezbytné kroky spojené se zahájením podnikání jako OSVČ by měl nový provozovatel čerpací stanice učinit? Není toho málo, co všechno je potřeba vyřídit. Mnohé účetní firmy rády nabídnou pomocnou ruku. Pokud se však nový podnikatel rozhodne pustit se do toho na vlastní pěst, nevyhne se následujícím úředním úkonům.

Živnostenský úřad

Jedny z prvních kroků budoucího provozovatele na čerpací stanici by měly vést na živnostenský úřad, který vydá potřebné živnostenské oprávnění k provozování čerpací stanice. Provozování čerpací stanice je volnou živností, což znamená, že není třeba dokládat například odbornou způsobilost, vzdělání a odbornou praxi. Je třeba si s sebou vzít občanský průkaz a 1000 Kč na správní poplatek.

Jednotný registrační formulář

Na živnostenském úřadě je možné vyplnit tzv. jednotný registrační formulář, pomocí kterého budoucí provozovatel čerpací stanice získá nejen živnostenské oprávnění, ale také zde může učinit oznámení zdravotní pojišťovně a správě sociálního zabezpečení, případně se i registrovat k dani z příjmu fyzických osob a k silniční dani. Jednotný registrační formulář vyplní úřednice přímo u přepážky a elektronicky jej odešle na příslušné instituce. Nový provozovatel tak jistě uvítá možnost vynechání návštěv několika úřadů.

Pokud by budoucí provozovatel registraci a ohlášení pomocí jednotného registračního formuláře neučinil, byl by povinen tyto úkony učinit jednotlivě na finančním úřadu, správě sociálního zabezpečení a ve zdravotní pojišťovně. Registrace ke zdravotnímu a sociálnímu pojištění by měla proběhnout do 8 dnů od doby, kdy provozovatel ČS začal s podnikáním. Registrace k dani z příjmu na finančnímu úřadě by měla být provedena do 15 dnů. Pokud by provozovatel čerpací stanice potřeboval být ke dni zahájení provozu plátcem DPH, je vhodné podat žádost o registraci minimálně 30 dní dopředu, neboť ta-

kovou lhůtu mají úředníci finančního úřadu pro vyřízení žádosti.

Sociální a zdravotní pojištění

Pokud provozovatel čerpací stanice podniká jako OSVČ hlavní, platí již od prvního měsíce zahájení své činnosti alespoň minimální zálohy, které pro rok 2021 činí 2588 Kč na sociální pojištění a 2393 Kč na zdravotní pojištění. Pokud je podnikání jeho vedlejší činností, platí na soci-

ální pojištění minimální zálohy ve výši 1036 Kč měsíčně, zálohy na zdravotní pojištění není v tomto případě třeba v průběhu roku platit.

Silniční daň

K silniční dani se mohou provozovatelé čerpací stanice zaregistrovat pomocí jednotného registračního formuláře na živnostenském úřadu nebo na místně příslušném finančním úřadu. Tuto registraci by měli provést ti podnikatelé, kteří budou pro své podnikání používat vozidlo. Je potřeba počítat s tím, že bude nutné hradit pravidelné čtvrtletní zálohy na silniční daň.

Daň z přidané hodnoty

Pokud se budoucí provozovatel rozhodne být plátcem daně z přidané hodnoty, provede registraci k této dani pomocí Žádosti o dobrovolnou registraci k DPH na příslušném finančním

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

KODAP

> eurodata

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

úřadě. Žádost mohou budoucí provozovatelé čerpací stanice nalézt na stránkách finanční správy. Aby registrace probíhala co nejlaději, je doporučováno k registraci připojit Přílohu přihlášky k registraci, kterou je taktéž možno nalézt na webových stránkách finanční správy. Pokud má provozovatel čerpací stanice datovou schránku zřízenou pro podnikání, je třeba zaslat žádost i přílohu pomocí této datové schránky. Je pravděpodobné, že některé finanční úřady pro udělení dobrovolné registrace budou po budoucích provozovatelích čerpací stanice požadovat i další dokumenty, například uzavřenou smlouvu o nájmu čerpací stanice, smlouvu s účetní firmou, smlouvu o vedení podnikatelského účtu apod.

Registrace k ostatním daním

Mimo registraci k dani z přidané hodnoty je třeba na místě příslušném finančním úřadě provést i registraci k dani z příjmu fyzických osob, případně se i zaregistrovat jako plátcé daně z příjmů ze závislé činnosti anebo daně z příjmů vybírané srážkou podle zvláštní sazby daně, pokud bude mít nový provozovatel zaměstnance nebo brigádníky.



S novými začátky může pomoci účetní

Neméně důležitým krokem je nalezení kvalifikované účetní, která bude provozovateli čerpací stanice oporou. Na účetnictví čerpacích stanic se specializuje společnost Kodap, která mimo zpracování účetnictví nabízí také daňové a právní poradenství a ve spolupráci se společností Eurodata poskytuje provozovatelům čerpacích stanic měsíční reporty, které

přinášejí podrobný přehled o jejich podnikání. S registracemi a dalšími potřebnými úkony spojenými nejen se zahájením podnikání jsou vám připraveni poradci Kodap pomoci.

- *AUTOR: Martina Misařová (Salacká)*

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

KODAP

>eurodata



Společnost NielsenIQ hledá partnery na spolupráci!

V České Republice společnost NielsenIQ už více než 25 let sleduje prodej rychloobrátkového zboží (nápoje, alkohol, tabák, sladký a slaný snacky) v různých typech prodejen. Jedním z nich jsou i čerpací stanice. V rámci nadcházejícího projektu plánuje NielsenIQ rozšířit spolupráci právě na poli čerpacích stanic a pro tento projekt hledá nové partnery. Měření prodeje se uskutečňuje prostřednictvím zpracování elektronických dat přímo z pokladničních systémů poskytovaných společností UNICODE SYSTEMS, s.r.o., která je dlouhodobým partnerem společnosti NielsenIQ.

Za spolupráci poskytuje společnost NielsenIQ finanční odměnu až do výše 6000 CZK ročně bez dodatečných nákladů ze strany provozovatele/majitele. S většinou našich partnerů spolupracujeme dlouhodobě. Data z jednotlivých čerpacích stanic společnost NielsenIQ nikde nezveřejňuje, čím se vždy smluvně zaváže. Data o prodeji pohonných hmot taky nejsou součástí předmětu spolupráce. Data o prodeji slouží jenom k odhadu celkových prodejů bez možnosti určení kterékoliv konkrétní čerpací stanice. V případě zájmu Vám více informací poskytne reprezentant společnosti NielsenIQ nebo se můžete přímo obrátit na pavol.zajac@nielsenIQ.com, **SK Mobile: +421 948 158 569**, **CZ Mobile: +420 777 360 358**. Tešíme se na Vaší spolupráci.



REDUKCE EMISÍ I PODPORA EKONOMIKY

Vláda schválila Vodíkovou strategii České republiky, kterou připravilo ministerstvo průmyslu a obchodu. Je rozdělena na čtyři etapy: do roku 2025, 2030 a 2050. Bude to podporované odvětví s cílem dostat vodíkové technologie do průmyslu, energetiky a dopravy.

První vodíkové projekty

MPO počítá s tím, že každý rok se bude vyhodnocovat vývoj vodíkových technologií. „Cílem strategie je mimo urychlení vývoje a následné implementace ekonomicky dostupných vodíkových technologií. Česká republika musí mít ambici stát se v budoucnu důležitým exportérem v této oblasti,“ říká náměstkyně ministra průmyslu a obchodu pro hospodářskou politiku a podnikání Silvana Jirotková.

Konkrétní vodíkové projekty představili zástupci 19 firem a dalších institucí na mezinárodní konferenci, která se na půdě MPO konala 16. července. Například ČEZ rozvíjí až 15 projektových záměrů výroby a využití vodíku, v šesti již koná konkrétní kroky, zejména ve využití vodíku ve veřejné dopravě. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze má akreditovaný studijní program zaměřený na vodíkové technologie a Ústecký kraj je prvním českým regionem s rozvíjenou sítí plnicích stanic – tři budou v provozu v nejbližší době. Pozadu

nezůstává ani polský koncern Unipetrol, který by chtěl v rámci sítě čerpacích stanic Benzina Orlen v letošním roce otevřít první dvě plnicí stanice na vodík v Litvínově a Praze. Ty budou moci konečně využívat i první dva vodíkové automobily nabízené na českém trhu, které představili zástupci importérů automobilek Hyundai (Nexo) a Toyota (Mirai).

„Otázka využití vodíku závisí hlavně na ceně, proto musíme hledat způsoby, jak cenu minimalizovat a zajistit maximální efektivitu náhrady fosilních paliv vodíkem,“ říká zmocněnec ministra pro vodíkové technologie Petr Mervart a dodává, že se stát pokusí rozjet novou nízkouhlíkovou ekonomiku, která bude postupně nahrazovat tu, která je silně závislá na fosilních palivech.

Inspirace v zahraničí

Česká republika se společně s ostatními členskými zeměmi EU zavázala dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050

a vodíková strategie by mohla být jedním z významných nástrojů, jak tohoto cíle dosáhnout. Strategie popisuje výchozí stav a odhaduje vývoj do roku 2050, současně přináší přehled programů, které mohou podporovat rozvoj vodíkových technologií. Na přípravě materiálu spolupracovali zástupci průmyslu, výzkumných organizací, vysokých škol a dalších organizací.

MPO se inspirovalo u jiných evropských a mimoevropských zemí, které vodíkové strategie již zveřejnily. „Vzhledem ke geografické poloze ČR se nesoustředíme pouze na výrobu vodíku z obnovitelných zdrojů, chceme využívat i jiné možnosti výroby nízkouhlíkového vodíku,“ upřesňuje zmocněnec ministra pro vodíkové technologie Petr Mervart a doplňuje: „Hodláme také využívat vodík nejprve v těch oblastech, jako je doprava, kde to dává největší ekonomický smysl při současném nastavení ceny energií.“

„Vodíková strategie by měla sloužit jako vodítko pro firmy a organizace v České republice, která určuje rámec a ukazuje, jakým směrem se bude orientovat vývoj a podpora vodíkových technologií v dalších letech,“ říká náměstkyně ministra průmyslu a obchodu pro hospodářskou politiku a podnikání Silvana Jirotková.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



BONETT OTEVŘEL NOVÉ CNG PLNICÍ STANICE

Bonett pokračuje v budování své sítě plnicích stanic, která čítá již skoro pět desítek míst po celé ČR. Zatím poslední tři začaly motoristům sloužit v Liberci, Karlových Varech a v Králově Dvoře u Berouna. Dodavatelsky připravil velkou stanici pro liberecký dopravní podnik.

Králův Dvůr, Liberec a Karlovy Vary

Text článku: Společnost Bonett, největší soukromý prodejce CNG pro dopravu v České republice za rok 2020, buduje své vedoucí postavení na našem trhu. Jeho součástí je i neustálé rozšiřování sítě plnicích stanic. Ta se letos rozrostla o další tři místa. Plnicí stanice s pořadovým číslem 46 byla otevřena v Králově Dvoře nedaleko Berouna v areálu

dopravce Arriva Střední Čechy v ulici Pod Hájem 97.

Již druhou plnicí stanici pak mohou využívat motoristé v Liberci, konkrétně v Dobské ulici v městské části Rochlice. Stojan se nachází v areálu čerpací stanice Čermák-IES v těsné blízkosti mezinárodní silnice I/35 a zároveň i kousek od první liberecké CNG stanice Bonett v ulici České mládeže.

První plnicí stanice na CNG značky Bonett se dočkali motoristé v Karlových

Varech. Vznikla ve spolupráci s řetězcem MAKRO a stojan se dvěma výdejními hadicemi najdou přímo v areálu čerpací stanice. Po Praze, Brně a Ostravě se jedná již o pátou plnicí vybudovanou s řetězcem MAKRO od roku 2017, kdy byl projekt zahájen.

Nonstop a platba kartami

Všechny tři stanice využívají osvědčenou technologii Bonett s velkou kompresní kapacitou a zásobníkem, díky čemuž je plnění otázkou několika minut. Platby probíhají pomocí samoobslužného automatu prostřednictvím Bonett CNG karet i ostatních CNG karet, resp. bankovních platebních karet či CCS karty. Stanice mají otevřeno 24 hodin denně.

„V současnosti finišujeme s výstavbou plnicí stanice v Praze na Jižní spojce před sjezdem na Zahradní město, která bude součástí čerpací stanice Benzina,“ nastiňuje Václav Holovčák, člen představenstva společnosti Bonett Gas Investment.

CNG pro liberecké autobusy

Vedle veřejných plnicích stanic Bonett letos zprovoznil i velkou plnicí stanici pro Dopravní podnik města Liberec, která obsluhuje přes 30 autobusů na CNG. Bonett je dlouhodobě největším dodavatelem technologií pro plnění CNG autobusů v Česku, využívá je více než polovina autobusů u nás.

„Vedle budování sítě CNG souběžně pracujeme na přípravě výstavby vlastních LNG stanic, první projekty by měly být zprovozněné příští rok,“ říká Václav Holovčák. Vedle veřejných LNG stanic ale Bonett nabízí i realizaci regionálních projektů pro vnitrostátní dopravce.

■ AUTOR: PR Bonett
FOTO: archiv

S VOLNÝM NEBEM NAD HLAVOU



Tlak na automobilky ohledně emisí je enormní, přesto japonský Lexus dokázal i díky velkému podílu hybridních modelů v nabídce homologovat pro evropský trh automobil se zážehovým pětilitrovým osmiválcem. Kromě elegantního kupé je k dispozici také jako nádherný kabriolet.

Lexus si to může dovolit

Existují modely, u kterých na počtu prodaných kusů příliš nezáleží. Automobilkám mají přitáhnout pozornost a zvýšit prestiž. A přesně takovou pozici má na evropském trhu luxusní kupé Lexus LC 500, které je v nabídce značky od roku 2017. Od té doby se také u nás prodalo pár desítek exemplářů, což rozhodně nestačilo k tomu, aby jeho nenasytný osmiválec výrazněji zvýšil celkový nízký emisní průměr všech modelů značky, který drží hlavně úsporné hybridní modely.

Nedávno rozšířil nabídku této modelové řady také kabriolet s plátěnou stahovací střechou. Základ zůstal shodný s kupé LC 500, nicméně změna karoserie si jistou péči vyžádala. Kompletně přepracována byla zadní část, která musela

být vyztužena, takže mezi uchycení zadních tlumičů, do prostoru za zadní sedadla a na podlahu mezi přední sedadla se nastěhovaly nové výztuhy. S plátěnou střechou můžete manipulovat i při jízdě do 50 km/h. Její stažení trvá 16 sekund a nasazení je o sekundu rychlejší.

K verzi Convertible se pojí ještě několik důležitých drobností. Stejně jako u kupé si můžete pochopitelně vybrat z několika stupňů výbavy, přičemž ta nejostřejší, která je i předmětem tohoto testu, nese označení Sport+. U kupé dostanete v tomto případě vedle samosvorného diferenciálu ještě řízení zadních kol DRS, pro kabriolet to však není možné a také chybí variabilní posilovač řízení VGRS. Tyto detaily nenápadně naznačují, že verze Convertible míří na trochu jiný požitek z jízdy než kupé.

Čísla nerozhodují

I když otevřený LC 500 je ztělesněnou elegancí a designovou symfonií, hlavní roli ve smyslu ovlivňování řídicových emocí zde nakonec bude hrát především pohonná jednotka kombinovaná výhradně s desetistupňovou samočinnou převodovkou. To platí jak pro kupé, tak pro kabriolet. Sice si atmosféricky plněný osmiválec po modernizaci pohoršil o 13 koní na celkových 464 k, ale ve výsledku to vyjde skoro nastejno. Stovku dá LC 500 Convertible za 5,0 s, pokračovat můžete až do 270 km/h.

Krásu klasického velkoobjemového motoru však rozhodně nespočívá v tabulkových číslech. Zároveň je však potřeba se nebát a trochu více sešlápnout plynový pedál. Osmiválec se totiž pořádně rozdovádí až nad hranicí 4500 otáček. Až pak naplno

ukazuje to, co mají řidiči na podobných motorech nejradši. Návykovou kombinaci nádherného zvuku a lineární gradace výkonu. V praxi je i tohle těžké kabrio mnohem rychlejší, než co byste si pod pěti sekundami v tabulce technických údajů asi představili. Faktem ale také je, že si z kupé vzpomínám na bleskovější reakce na plyn ve vysokých otáčkách. Jenže to jsem u LC 500 Convertible nezažíval. A tak se domnívám, že za to mohou úpravy související s přechodem na modelový rok 2021 a drobným snížením výkonu. Ekologii zdar...

A když už jsme u té ekologie: při ostré jízdě ve vysokých otáčkách se bude průměrná spotřeba blížit třicítce, jenomže LC 500 má i druhou a nutno dodat docela nečekanou stránku. Při klidném tempu v režimu Eco se totiž průměrná spotřeba klidně může dostat i docela hluboko pod 10 litrů na číslo začínající osmičkou. S ohledem na celkový projev pohonné jednotky a zvláště její zvuk ve vysokých otáčkách to sice vyžaduje hodně odříkání, ale člověk si zvykne na všechno a běžný zákazník jistě časem raději sundá nohu z plynu, než by jezdil od pumpy k pumpě.

Osmiválcové pohodlí

V žádném případě nechci tvrdit, že LC 500 Convertible jezdí špatně. Naopak, jezdí skvěle. Za volantem se pobavíte, a dokonce můžete vypnout stabilizaci, čímž zjistíte, že i driftování mu jde krásně a auto je dobře čitelné. Jenže právě na limitu je znát, že



Convertible nepřišlo pouze o střechu. Vyšší hmotnost, absence řízení zadních kol, jiný posilovač řízení, tohle všechno dohromady vzbuzuje menší jistotu, než jakou jsem si užíval v roce 2017 u kupé s výbavou Sport+. Tím spíš, když i v nejsportovnějším nastavení jsou tlumiče poměrně měkké a karoserie má tendenci se trochu houpat. Je to problém?

Ani ne. Tohle nastavení LC 500 Convertible je logické a je zcela správné. Kabriolet z principu věci nikdy nebude tak dobré sportovní auto jako kupé. Snažit se to změnit za každou cenu nepřinese nic dobrého. V Lexusu to zjevně věděli a stvořili krásný,

pohodlný automobil schopný velmi rychle jízdy. Podvozek si zaslouží absolutorium právě za komfort, vždyť ani na velkých českých dírách nemlátí a kola neodskakují. A to provedení Sport+ používá disky o velikosti 21 palců s pneumatikami typu run-flat!

I když se LC 500 Convertible jmenuje v podstatě stejně jako kupé, jeho charakter je jiný. Za testovanou verzi Sport+ zaplatíte zhruba 3,5 milionu, ale v případě kabrioletu to nemá moc velký význam. Takové BMW 850i Cabrio, které stojí v základu „pouze“ o 100 tisíc korun více, zaujme sportovně založeného řidiče daleko více. Mnohem větší smysl proto dává základní výbava Luxury. O nic podstatného totiž nepřijdete a ušetříte půl milionu. U BMW vám jako odpověď nabídnou šestiválcovou 840i Cabrio. Možná s lepší výbavou, ale výrazně horším charakterem.

Lexus LC 500 Convertible na českých cestách moc často nepotkáte. Za prvé nejsme zemí automobilům bez střechy zaslíbenou, za druhé je to v dnešní záplavě vysokých SUV i celosvětově tak trochu vymírající druh: ano, dvoumístný kabriolet si s praktičností zrovna netyká, provozní náklady taky nejsou nízké a o pořizovací ceně snad ani nemá cenu hovořit. Přesto je fajn, že se takové automobily vyrábějí a že si je někteří z nás mohou dovolit. Mimo jiné to totiž znamená, že v určitých ohledech je svět ještě normální.

■ AUTOR: Lukáš Dittrich
FOTO: Jiří Kaloč





V AUTĚ JSEM SI HRÁL NA LOVCE BOUŘÍ

Pro Jana Karase, který moderuje na ČT 1 počasí a ví, „jak bude“, je automobil nepostradatelným pomocníkem, který mu šetří hromadu času. Množství pohonných hmot v nádrži si pochopitelně pečlivě hlídá a tankuje u čerpacích stanic, které zná.

Honzo, kdy jste sedl poprvé za volant?

Auto řídím od svých osmnácti let. Řidičský průkaz jsem si udělal ještě na střední škole v rámci výuky. Musel jsem skoro dva měsíce čekat, než mi bylo osmnáct. Pamatuji, že jsem pak jel s tátou za dědou do Děčína a táta mě nechal řídit. Byl to zvláštní smíšený pocit nervozity a radosti. Chvilími jsem měl pocit, že je silnice moc úzká a auto obrovské. Časem se to srovnalo.

Máte rád za volantem delší trasy?

Autem jezdím skoro denně, mám nepravidelnou pracovní dobu a řadu dalších aktivit v Praze i mimo město. A delší trasy mám rád. Dřív jsem se na takovou cestu připravoval tím, že jsem umyl, vyluxoval a nabalil auto a ráno už jen sedl za volant a vyrazil.

Máte vždycky plnou nádrž? Zůstal jste někdy na suchu?

Nádrž si pečlivě hlídám a nikdy se mi nestalo, že by mi došel benzín nebo nafta. Jednou se mi ale cesta trochu zkomplikovala. Cestoval jsem na Slovensko a měl jsem v plánu natankovat u pumpy, kde pravidelně zastavuji. Můj skvělý plán ale překazila modernizace výdejních stojanů a já musel pokračovat skoro s prázdnou nádrží. Další pumpa byla v nedohlednu. Nakonec všechno dobře dopadlo a já tankoval nádrž, kde nezbyl ani celý litr nafty.

Máte nějakou oblíbenou pumpu, kde mají levnější pohonné hmoty?

Pravidelně tankuji u jednoho velkoobchodního řetězce ani ne proto, že tam mají nejlevnější benzín a naftu, ale hlavně proto, že to mám od domu jenom 2 km a pravidelně jezdím okolo. Navíc tam přibližně jednou týdně dělám nákup potravin, takže mi to přijde výhodné. Když jsem na cestách, vybírám si benzínové stanice, které znám, a vyhýbám se benzínkám, kde si nejsem úplně jistý kvalitou pohonných hmot a služeb.

Myjete si auto v portálové myčce, nebo sám v boxech? Co vám víc vyhovuje?

Podle nálady. Když spěchám, projedu myčkou, když mám čas, využiju vysokotlaké pistole. Po pravdě řečeno, v posledních letech se čištění a umývání auta moc nevěnuji. V srpnu mě čeká technická kontrola, a tak jí pravděpodobně spojím s nějakou větší očišťovací akcí, kontrolou pneumatik a žárovek. S autem víc jezdím, než se o ně starám.

Co si na benzínce rád kupujete?

Mně stačí káva nebo studená cola a můžu vesele pokračovat v cestě.

Vypijete si kávu v klidu na benzínce?

Vše si raději беру do auta a popíjím během jízdy, když stojím v koloně nebo na semaforech. Dřív jsem vydržel řídit i několik hodin v kuse. S přibývajícím věkem se snažím cestovat víc na pohodu, častěji zastavuji a říkám si, že není kam spěchat. Čím dál víc se divím řidičům, kteří riskují kvůli tomu, aby byli v cíli o deset minut dřív. Taky jsem jezdil rychle, ale k bezpečné a pohodové jízdě asi musí člověk dospět.

A jak to máte s jídlem? Dáte si občas něco na čerpacích stanicích?

Na benzínce si kupuji většinou jenom nápoje a raději zastavím na oběd v nějaké restauraci. Už se dokonce vyhýbám i rychlému občerstvení a při delších cestách se nebráním ani krátké procházce nebo návštěvě míst, kolem kterých projíždím a kde se dočtu, že je tam něco zajímavého. Asi vážně stárnu.

Máte nějaké zkušenosti s čerpacími stanicemi v zahraničí?

Kromě Slovenska jsem byl autem i v Německu, Rakousku nebo Itálii. Do Itálie k moři jsme jeli asi před deseti lety a byla to příjemná, ale vyčerpávající cesta. Z Prahy jsme vyrazili v půl desáté večer a do Benátek jsme dorazili brzo ráno. Posledních 200 km bylo nekonečných. Tenkrát mě zachránilo silné italské espresso, které jsem si dával u každé pumpy a během každého rána jsem jich vypil asi pět. Na poslední pumpě mi obsluha tvrdila, že tolik kávy vydrží jen zkušený a trénovaný Ital. Já dojel do cíle a šel si lehnout a do oběda spal.

Co říkáte u nás na kvalitu a čistotu sociálních zařízení? Vyhovuje vám?

Využíváte je?

Využívám a musím říct, že je to místo od místa velmi rozdílné. Od nablýskaných toalet až po umývárnu, kde se nedají umýt ani ruce. Obecně si myslím, že kvalita čerpacích stanic a sociálních zařízení je o trochu lepší v zahraničí, ale samozřejmě existují výjimky.

Neuvažoval jste o koupi elektromobilu?

Myslím, že elektromobily jsou úžasná záležitost. Kdybych byl ekonomicky nezávislý, tak si ho koupím hned zítra. S přítelkyní o tom shodou okolností doma v posledních měsících často diskutujeme. Bohužel pořizovací cena vozů není úplně nízká, ale věřím, že někdy v budoucnu bychom se při troše štěstí mohli stát majiteli auta, které nebude kouřit a kazit vzduch a přírodu. Velké věci začínají u drobností, a pakliže máme zlepšit životní prostředí a zpomalit nebo zastavit probíhající globální změnu klimatu, musíme o změnách začít rychle přemýšlet a konat.

Když už jsme u toho ovzduší, jak to je s letadly? Jak to jako profík vidíte? Ovlivňují ovzduší a třeba i počasí?

Když se podíváte na modré nebe, často na něm vidíte kondenzační čáry za letadly. Za jejich vznik můžou spaliny proudových motorů. Při spalování leteckého paliva vzniká reakcí s kyslíkem značné množství vodní páry. Ve výškách, kde letadla standardně létají, kolem 10 kilometrů nad zemí, panují velmi nízké teploty, obvykle kolem -45 °C. Rozpálená vodní pára se tak téměř okamžitě mění ve vodní kapičky, respektive ledové krystalky. Tvar kondenzačních čar a doba, než se rozpustí, závisí na vlhkosti vzduchu. Když je vzduch vlhký, vydrží na obloze delší dobu a vlivem turbulentním pohybům se

postupně zploští a změní v oblaky a ty pak mají vliv na počasí, respektive klima. Odrážejí totiž tepelné záření přicházející od zemského povrchu zpět do vesmíru, a to vede k oteplování troposféry. Na druhé straně se oblaky sice podílejí i na rozptýlu dopadajícího slunečního záření, nicméně tento efekt je výrazně menší.

Jaké máte jako vy meteorolog nejradší počasí za volantem?

Počasí je to poslední, co při svých cestách řeším. Když má auto klimatizaci a stěrače, tak může být počasí jaké chce. Pro mě je důležitější, s kým a kam jedu. Jedinou výjimkou jsou cesty do hor. Tam se zajímám o situaci na silnicích a nepodceňuji zimní výbavu. Občas v televizi informujeme, jak museli lidé kvůli sněhové kalamitě strávit noc v autě a na takové extrémě se snažím se připravit. V zimě vozím s sebou i lopatku na sněh.

Překvapila vás někdy vaše vlastní předpověď? Třeba nečekaná bouře, víchř nebo déšť na cestách?

Nedá se říct, že překvapila. Věděl jsem, do čeho jdu, a překvapivý byl až výsledek mnou vymyšlené akce. Jednou odpoledne se očekávaly silné bouřky s krupobitím a přívalovým deštěm. Byli jsme na dovolené a plánovali jsme, co s načatým odpolednem. Napadlo mě, že si zahrajeme na lovce bouří, a podle záběrů z radaru jsme vyrazili hned k první bouřce, která se v blízkosti objevila. Byli jsme úspěšní, i když bouřka spíš ulovila nás a já během dvaceti minut projížděl silným krupobitím. Od té doby mám na toto adrenalinové odpoledne památku na karoserii svého vozu.

■ *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.





EVO Plus



EVO



**NATANKUJTE PALIVA
MOL EVO A VYHRAJTE
FORD MUSTANG GT**

AKCE TRVÁ OD 5. 7. 2021 DO 3. 10. 2021.

molprogram.cz/soutez

Nekonečná síla

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