

PETROL MAGAZÍN

TÉMA

Co budou nabízet
čerpací stanice za
patnáct let

INTERVIEW

Allesandro Bartteleri

REPORTÁŽ

Bezpečnost skladů ropy

MYTÍ

Mycí centrum Automax





EVOLUCE PALIV

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,



páté číslo letošního ročníku Petrol magazínu vychází krátce po konferenci Vize 2050, kterou pořádalo naše vydavatelství společně s Českou asociací petrolejářského průmyslu a obchodu. Její hlavní téma – konec kapalných paliv z fosilních zdrojů do roku 2050 – prochází i celým říjnovým číslem, v němž se střetávají názorové proudy nejvyšších představitelů českého petrochemického průmyslu, státní správy, hlavních energetických společností i představitelů politických stran, které kandidovaly do poslanecké sněmovny letos v říjnu. Nechybí ani názory zástupců světových automobilek, kteří formulovali svá stanoviska na adresu zákazu výroby spalovacích motorů naplánovaných Evropskou komisí na rok 2035, přičemž některé členské státy EU jej chtějí zavést ještě dříve. Myslím si, že je povinností redakce Petrol magazínu vést o tomto tématu, které bytostně ohrožuje budoucnost petrochemického průmyslu a odvětví s tím souvisejících, věcnou a konstruktivní debatu. Zatímco nejvyšší zástupci Evropské unie ve jménu projektu New Green Deal za potlesku mnohých politiků chystají pro evropskou ekonomiku zemětřesení v průmyslu i dopravě, které ale v důsledku postihne úplně všechny, snaží se zástupci firem, které to nejvíce postihne, přinášet jiná, ale přitom z hlediska udržitelné energie stejně účinná řešení. Bohužel jim však zatím nebylo dopřáno patřičné publicity a sluchu na nejvyšších místech, a tak se musíme všichni ještě více snažit, aby se to změnilo. I proto jsme uspořádali výše zmíněnou konferenci, i proto vychází tohle číslo. Do budoucna si proto vzájemně držíme palce, aby se nastavenou bruselskou strategií podařilo usměrnit tak, aby ve jménu jednotek procent ušetřeného CO₂ nezdecimovala celou evropskou ekonomiku, což by mělo neblahý dopad na životy nás všech.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor

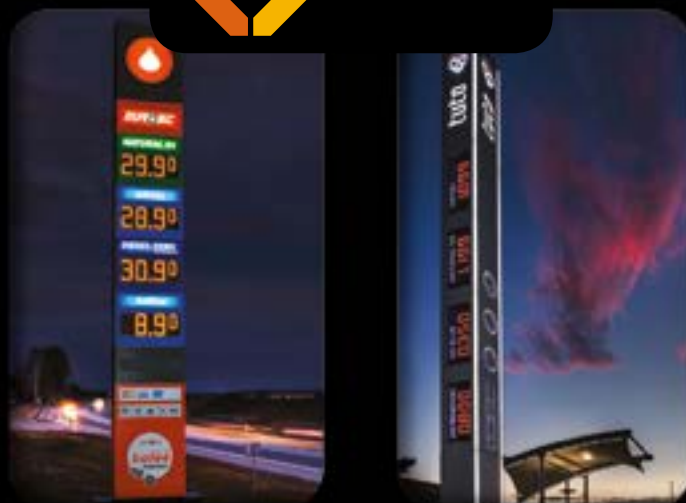


www.gema.cz

LET THERE
BE LIGHT



GEMA



Aktuality z domova

4-6

- Čerpací stanice Benzina se postupně přejmenují na ORLEN
- V Záluží vyrostla nová teplárna pro etylenovou jednotku za 1,2 miliardy
- 25. rychlostní dobíjecí stanice Prepoint u čerpací stanice EuroOil
- Na pumpách MOL přibudou výdejní boxy OX.point
- Únik 300 barelů ropy v Kalifornii způsobil uhynutí ptáků a ryb
- Nový vrt na Kyjovku pátrá po zdrojích ropy a zemního plynu
- Shell prodává největší ropné pole v USA za 9,5 miliardy dolarů
- ExxonMobil uvolní 1600 pracovních míst v Evropě

Svět ropy

7

Překoná ropa hranici 100 dolarů za barel?

Interview

8

Alessandro Bartelloni – Mero je na změnu připraveno



Čerpací stanice měsíce

12-16

Benzina Brno – Bystrc
RoBiN Oil Stará Boleslav

Rozhovor

20

Václav Loula – tiskový mluvčí ČAPPO

Reportáž

24

Cvičení ve strategickém areálu společnosti MERO



Profil

28

OMV 30 let v ČR

Anketa

30-42

Konec kapalných paliv
První téma nové vlády? Rozhodnutí o Green Dealu
Vedoucí představitelé automobilek a konec spalovacích motorů

Mytí a servis

44-46

Kapaliny do ostříkovačů
Automýčka Automax Tank Ono Brno



Shop a gastro

50

Konec sladkých časů?

Poradenský servis

58

Obchodní plánování

Alternativa

60-63

Technologie budoucnosti z Dubé
Rychlodobíječky u všech hlavních českých tahů
Legislativa dobíjecích stanic



Autosalon

64

VW Caddy

Osobnost na čerpací stanicích

66

Heidy Janků – Benzinky si vybírám podle dobré kávy

PETROL Partner



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

SUPER BENZIN ADITIV



- ▶ Udržuje motor a palivov systém ist
- ▶ Zlepřuje mazací schopnost benzinu, chrání vstřikování před opotřebením

Praktick jednorzov balen

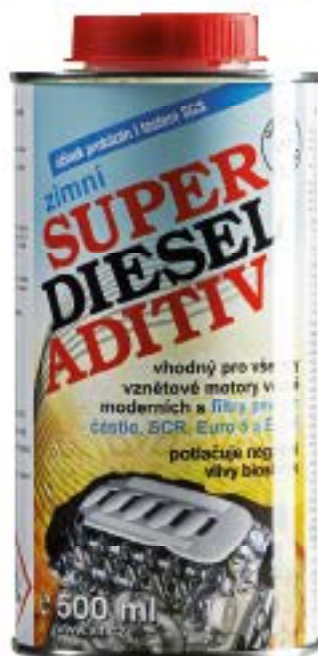
- ▶ Jedno balen na nádrž
- ▶ Aplikace bez odměrky
- ▶ Řešení pro bezztkov uzávěry

- ▶ Snižuje tření v motoru a tím zvyšuje jeho výkon
- ▶ Chrání palivov systém před korozí
- ▶ Působí preventivn proti zvyšování požadavku na oktanov slo
- ▶ Snižuje spotřebu paliva o 5 ař 7 %
- ▶ Je kompatibiln se vřem druhy motorových olejů
- ▶ Udržuje stabilní volnobžn otáčky

PETROL
PARTNER

**letní
zimní
varianta**

SUPER DIESEL ADITIV



- ▶ Udržuje čistotu vstřikovacích trysek
- ▶ Chrání před korozí
- ▶ Zvyšuje mazací schopnost paliva
- ▶ Zvyšuje cetanov číslo, imž zlepřuje spalování, snižuje hlučnost a zvyšuje výkon

- ▶ Snižuje opotřeben
- ▶ Snižuje spotřebu paliva ař o 5 %
- ▶ Potlačuje pěnění paliva
- ▶ Stabilizuje naftu s biosložkami a prodlužuje její skladovací dobu
- ▶ Kompatibiln s filtry pevných častic i systémy SCR

**Dostání
v sítích**

ELIT
Vše od akce do akce

EO
EuroOil

BENZINA
Unedn vřesny

oma **CZ**

AUTO KELLY
Vše pro auto

APM

VIF, s.r.o., Volutov 2523, 158 00 Praha 5

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

ČERPACÍ STANICE BENZINA SE POSTUPNĚ PŘEJMENUJÍ NA ORLEN



U prvních osmi pump v Česku přikročí polská společnost PKN Orlen ke změně do konce letošního roku. Podobně jako nyní na nich budou prvky jak Benziny, tak Orlenu, název Orlen ale začne být dominantní například na totémech s cenami nebo v označení stanice. Další stanice sítě mají následovat v příštích letech. Název Benzina tak postupně po více než 60 letech zmizí z českého trhu. PKN Orlen je od roku 2018 jediným vlastníkem tuzemského holdingu Orlen Unipetrol, do kterého síť Benzina Orlen patří. Z oznámení polské firmy ze začátku září je zřejmé, že společnost postupně sjednocuje názvy pump ve všech zemích, kde působí. Kromě Polska a Litvy, kde už pumpy společnosti označení Orlen mají, jde o Česko, Slovensko a Německo. Už na začátku letošního roku přidala PKN do názvu holdingu Unipetrol a síť benzinových pump Benzina název Orlen. V Česku Benzina provozuje 421 čerpacích stanic a s tržním podílem z maloobchodního prodeje pohonných hmot 25,2 procenta je dlouhodobým lídrem trhu. Na Slovensku má Benzina 15 stanic. „Všechna tato zařízení již byla označena a nyní fungují pod názvem Benzina Orlen. Na

Slovensku proces rebrandingu začne v říjnu a bude pokrývat deset stanic, v prosinci pak začne v České republice na osmi vybraných stanicích,” oznámila polská firma.

PKN bude jednotlivé pumpy v Česku přejmenovávat postupně, podle toho, jak bude jednotlivé čerpací stanice rekonstruovat. V posledních letech firma inovovala řádově desítky pump ročně. Možnost změnit název pump Benzina společnost zkoumala už dříve. V roce 2011 spustila firma testovací projekt, kdy Benzina v Česku přeměnila několik čerpacích stanic na značky Star a Orlen. Během let ale společnost tyto plány stejně jako další značku Benzina Plus utlumila. Síť ale postupně zvyšovala povědomí Čechů o Orlenu a nyní se již vedení domnívá, že nazrál čas na změnu.

Národní podnik Benzina vznikl při celostátní hospodářské reorganizaci 1. dubna 1958. Součástí polské skupiny PKN Orlen je Orlen Unipetrol a Benzina Orlen od roku 2005. Na konci roku 2015 se Benzina stala odštěpným závodem společnosti Unipetrol RPA (nyní Orlen Unipetrol RPA), která je dceřinou firmou Orlen Unipetrolu.

V ZÁLUŽÍ VYROSTLA NOVÁ TEPLÁRNA PRO ETYLENOVOU JEDNOTKU ZA 1,2 MILIARDY

Orlen Unipetrol pokračuje v modernizaci závodu v Záluží u Litvínova. V souladu s postupným naplňováním nízkoemisní strategie nahradila dosavadní hnědouhelnou kotelnou pro zajištění chodu etylenové jednotky zcela novou plynovou kotelnou. Celková investice dosáhla úrovně 1,2 miliardy korun. Díky modernímu zařízení na snižování emisí klesnou emise prachu o 50 % a emise oxidů dusíku o 70 %. „Pokračujeme v rozvoji našich výrobních kapacit směrem ke zvyšování efektivnosti a snižování energetické a emisní náročnosti. Zcela nová, moderní kotelná etylenové jednotky je toho dokladem. Má vyšší účinnost a její zprovoznění je dalším dílčím krokem na cestě k emisní neutralitě, které chceme dosáhnout nejpozději do roku 2050,” řekl Tomasz Wittrak, předseda představenstva skupiny Orlen Unipetrol. Nová kotelná etylenové jednotky je vybavena dvěma vysokotlakými olejo-plynovými kotly, z nichž každý vyrobí až 105 tun vysokotlaké páry za hodinu (při teplotě 520 °C a tlaku 11,5 MPa). Mají zhruba o tři procenta vyšší účinnost než dosavadní teplárenský zdroj. Díky modernímu zařízení na snižování emisí poklesly emise prachu o 50 % a emise oxidů dusíku o 70 %. Orlen Unipetrol tak plní požadavky české a unijní legislativy v oblasti ochrany ovzduší včetně zpřísněných emisních limitů pro velká spalovací zařízení vycházející z unijního dokumentu Závěry o nejlepších dostupných technikách (BAT – Best Available Techniques).



25. RYCHLODOBÍJECÍ STANICE PREPOINT U ČERPACÍCH STANIC EUROOIL



Společnosti Pražská energetika a Čepro otevřela v Praze na Harfě již 25. rychlodobíjecí stanici Prepoint o výkonu 75 kW. Do konce roku 2021 nainstaluje PRE celkem 40 dobíjecích stanic v síti EuroOil. U všech čerpacích stanic EuroOil je možné dobíjet elektromobily výkonem 75 kW s možností budoucího navýšení až na 150 kW. Společ-

nost Pražská energetika systematicky rozvíjí svou síť veřejných dobíjecích stanic Prepoint nejen v Praze, ale na celém území České republiky. Díky vzájemné smlouvě obě společnosti budují tzv. páteřní síť vysoce výkonných dobíjecích stanic, která vychází z Národního akčního plánu Čisté mobility a má za cíl zajistit dostupnost tohoto alternativního paliva napříč Českou republikou. V síti čerpacích stanic EuroOil přibude jen do konce tohoto roku 40 nových míst pro dobíjení elektromobilů. „Společnost Čepro napomáhá hladkému přechodu mezi fosilní a alternativní energií v dopravním modelu České republiky, při zachování dlouhodobé stability místního trhu,“ říká Petr Lux, vedoucí útvaru Alternativní energie společnosti Čepro. Čepro a PRE navíc uzavřeli novou smlouvu o spolupráci, tentokrát na společnou výstavbu dalších 44 dobíjecích stanic na čerpacích stanicích EuroOil.

ÚNIK 3000 BARELŮ ROPY V KALIFORNII ZPŮSOBIL UHYNUTÍ PTÁKŮ A RYB

Jižní Kalifornie se potýká s velkým únikem ropy z místního ropovodu, který zasáhl řadu oblíbených pláží a způsobil úhyn ryb, ptáků i zamoření mokřadů. Místní činitelé hovoří o katastrofě pro tamní životní prostředí. Ropa se začala vylévat do moře z potrubí, jež vede asi osm kilometrů od pobřežního města Huntington Beach jižně od Los Angeles. „Znehodnocuje to naše mokřady a části našeho pobřeží jsou nyní pokryty ropou,“ řekla novinářům starostka Huntington Beach Kim Carrová. Únik ropy nazvala ekologickou katastrofou. Do moře se doposud vylilo asi 3000 barelů ropy. Nejsilněji je zasažena pláž Huntington Beach a její pobřeží. Celkem se jedná o plochu asi 34 kilometrů čtverečních. Únik je v místě mokřadů Magnolia Marsh, které každoročně využívá až 90 ptačích druhů. Podle úředníků je až deset druhů ohrožených. Ropovod patří společnosti Amplify Energy, jejíž šéf Marty Willsher řekl, že potrubí přerušilo provoz

a pracovníci z něj odsáli veškerou zbývající ropu. Potápěči podle něj nadále zjišťují, kde a jak k úniku došlo. Městské a státní pláže ve městě Huntington Beach a Laguna Beach jsou uzavřené. Teplé počasí by jinak nalákalo davy lidí ke sportu a trávení volného času u moře na pláži. Starostka Carrová nevyloučila, že pláže mohou být zavřené i několik týdnů. Havárie podle pozorovatelů zesílí hlasy volající po ukončení těžby ropy ve vodách u pobřeží Kalifornie. Tamní produkce ropy vyvrcholila v 90. letech minulého století a od té doby klesá, zejména kvůli kalifornským přísným zákonům na ochranu životního prostředí. Demokratický guvernér státu Gavin Newsom již dříve prohlásil, že chce těžbu ukončit do roku 2045. Kalifornii zasáhly v minulosti dvě velké havárie, v roce 1969 se vylilo do moře asi 80 000 barelů ropy u Santa Barbary, v roce 2015 se u stejného města do oceánu vylilo asi 2400 barelů.

NA PUMPÁCH MOL PŘIBUDOU VÝDEJNÍ BOXY OX.POINT

V pilotním projektu bude u pražských čerpacích stanic MOL instalováno 11 boxů, které lokacemi mají pokrýt téměř celou Prahu. První box je v čerpací stanici MOL na Vršovické ulici v Praze. Za boxy s názvem OX.point stojí jejich český výrobce Conteg Payment4U. Firma v srpnu 2021 mj. vyhrála výběrové řízení na umístění doručovacích boxů na Českých poštách a místech Správy železnic. „V rámci provozu servisních stanic MOL hledáme neustále další způsoby, jak rozšiřovat a zpříjemňovat služby pro naše zákazníky. Koncept výdejních boxů OX.point je právě takovým chytrým řešením, které umožní zákazníkům při tankování či nákupu kávy vyzvednout svou zásilku v blízkosti domova nebo po cestě z práce, a to navíc v čase, který jim bude vyhovovat,“ říká za společnost MOL Retail Offer Manager Ivo Velíšek s tím, že v ideálním případě si zákazník načerpá palivo, občerství se a zároveň si vyzvedne objednanou zásilku nebo dokonce nákup. Do samoobslužných boxů umí doručovat i Rohlík.cz. V rámci pilotní spolupráce MOL a OX.point bude doručovat do pěti vybraných OX.pointů u čerpacích stanic v Praze, které jsou vybavené chladicím systémem pro uchování potravin. V Praze tak bude celkem 16 Rohlík Pointů.



SHELL PRODÁVÁ NEJVĚTŠÍ ROPNÉ POLE V USA ZA 9,5 MILIARDY DOLARŮ



Ropná společnost Royal Dutch Shell oznámila, že za 9,5 miliardy dolarů (206 miliard Kč) prodá aktivity na břidlicovém nalezišti v Permské pánvi, které je největší ropným polem v USA. Novým nabyvatelem se stane rival ConocoPhillips. Tři čtvrtiny částky společnost navrátí akcionářům, primárně ve formě zpětných odkupů akcií, zbylá čtvrtina bude využita na snížení dluhu. Za celkový prodej aktiv v americké Permské pánvi obdrží Shell 9,5 mld. USD. Celkem 7 mld. USD z této částky bude navraceno akcionářům, analytici čekají primárně formu zpětného

odkupu akcií, 2,5 mld. USD společnost využije ke snížení jejího dluhu. Ropný velkán Royal Dutch Shell před dvěma měsíci navýšil dividendu o 40 % a spustil 2miliardový program zpětného odkupu akcií. Po temném roce ovlivněném pandemií tak opět usiluje o investorskou důvěru. Shell v prohlášení uvedl, že dohoda zahrnuje prodej 225 tisíc akrů půdy, na kterých se vyprodukuje 175 tisíc barelů ropného ekvivalentu denně. ConocoPhillips uvedla, že v příštím roce očekává produkci okolo 200 tisíc barelů za den.

EXXONMOBIL UVOLNÍ 1600 PRACOVNÍCH MÍST V EVROPĚ



Ropná společnost ExxonMobil oznámila, že z důvodu potřeby snižování nákladů uvolní v Evropě na 1600 pracovních míst do konce roku 2021. Šok ve formě zhoršené poptávky zasáhl i ostatní energetické společnosti, které také redukují pracovní místa. Největší světová ropná společnost podle tržní kapitalizace tvrdí, že virus zvýšil naléhavost snižování

nákladů, a také oznámila, že k redukci pracovních míst by mělo dojít koncem příštího roku. Toto omezení počtu pracovních míst představuje více než jednu desetinu evropské pracovní síly společnosti. Exxon na konci minulého roku zaměstnával přibližně 75 tis. lidí celosvětově. ExxonMobil byl pandemií zasažen velmi vážně. Od začátku roku ztratily akcie společnosti více než 50 % své hodnoty. Ostatní společnosti působící v energetickém průmyslu se potýkají se stejným problémem. Společnost Royal Dutch Shell minulý týden uvedla, že uvolní 9 tis. pracovních míst do konce roku 2022. Schlumberger, světově největší společnost zabývající se poskytováním služeb na ropném poli, je v procesu snižování svého pracovního kapitálu o 21 tis. zaměstnanců, tedy o jednu pětinu.

NOVÝ VRT NA KYJOVSKU PÁTRÁ PO ZDROJÍCH ROPY A ZEMNÍHO PLYNU

Po dalším ložisku ropy a zemního plynu pátrá společnost MND na Kyjovsku. Pravděpodobnost, že se v místě bude těžit, je pětinová. Hloubka dva a půl kilometru pod povrchem je cílem nového průzkumného vrtu, který v září vztýčila společnost MND v Čeložnicích na Hodonínsku. Vrtanou soupravu Bentec 250 sem přestěhovala z Francie, kde dokončila jinou zakázku. Za pár dnů by se mělo ukázat, jestli se v místě nachází ropné ložisko s doprovodným plynem. Místo určila seismická 3D měření, která v místě experti prováděli před šesti lety. Tehdy se díky nejmodernějším přístrojům podařilo vytipovat nové slibné struktury v sedimentech jurského stáří. Ze stejného souvrství již podnik těží na Hodonínsku ropu v Dambořicích nebo Uhřicích. Pokud by byl vrt, který je hluboký přesně 2585 metrů, úspěšný, práce naftařů na rozvoji ložiska budou pokračovat. Výsledek tohoto vrtu ovlivní i případnou další těžbu z obdobných struktur zhruba na linii Ždánice – Bukovany – Ježov. Výsledek má firma znát na konci letošního roku.



PŘEKONÁ ROPA HRANICI 100 DOLARŮ ZA BAREL?



Společnost Enoc otevřela v Dubaji čerpací stanici budoucnosti. Její vybudování je součástí infrastruktury Expo 2020, které bylo kvůli pandemii posunuto na říjen 2021. Místo je vybaveno stovkami solárních panelů, tisíci diodovými světly a desítkami obrazovek, které představují jediný komunikační nástroj. Zastřešení refýže připomíná arabský národní strom ghafl, který je zelený po celý rok navzdory vysokým teplotám a vystačí si s velmi malým množstvím vody. Střešku drží devět stylizovaných „stromů“ z uhlíkových vláken a její povrch tvoří tašky z Ethylen-Tetrafluorethylenu (ETFE) ve tvaru listu. Ve střeše je implantováno cca 3800 barevných LED, které osvětlují prostor pro tankování a zároveň fungují jako obří obrazovka. Součástí zastřešení je i 283 fotovoltaických panelů, které by měly generovat 143 MWh elektrické energie ročně. Dalším zdrojem elektrické energie je pak 25 metrů vysoká větrná turbína. Kromě výdejních stojanů Gilbarco na kapalné palivo má stanice také ultrarychlé nabíječky pro elektromobily. Futuristická čerpací stanice stála trojnásobek oproti standardní čerpací stanici a získala jako první objekt na světě nejvyšší platinový certifikát LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), což je uznávaný standard v oblasti výstavby udržitelných objektů.

Od počátku roku do poloviny října se cena ropy Brent zvedla o 70 % z přibližně 50 na téměř 85 dolarů za barel. Důvodem je převis celosvětové poptávky nad nabídkou. V říjnu převyšovala spotřeba produkci o 1,2 milionu barelů ropy denně a v listopadu by dle předběžných odhadů měl být převis na úrovni 0,9 mbd. Ekonomický rozmach ve světě je nečekaně silný, což má výrazný vliv i na spotřebu průmyslových komodit. Na nová maxima se vyšplhaly i ceny průmyslových kovů.

OPEC zvyšuje produkci

Kartel OPEC a přidružené země zvyšují svoji produkci dle plánu odsouhlaseného počátkem léta. V srpnu dodal kartel na trhy 27,3 milionu barelů ropy denně a Rusko s dalšími zeměmi dodaly dalších 13,4 mbd. V součtu to bylo o 470 tisíc barelů denně více oproti srpnu. Dostatek volné kapacity na další okamžité zvýšení produkce ještě mají Saúdská Arábie, Irák, Rusko, Spojené Arabské Emiráty či Kuvajt. Dle poradenské společnosti Platts Analytics by se volná celosvětová těžební kapacita měla na konci roku 2021 pohybovat na úrovni 2,5 mbd, což odpovídá 2,5 % globální spotřeby. 97 % této volné kapacity disponuje uvedených pět zemí. Menší členské země kartelu

OPEC, jako jsou kupříkladu Nigérie či Angola, se už dostávají na hranici svých možností, což je důsledek nízkého objemu investic v minulých letech.

Ameriku brzdí podinvestování sektoru

Podinvestování sektoru je brzdou i pro růst těžby v USA. Oproti produkčnímu vrcholu dosaženému před začátkem pandemie je americká těžba stále o více než 15 % nižší. Americké těžební firmy jsou po loňských zkušenostech stále velmi opatrné ve svých kapitálových výdajích. V posledních měsících se spíše soustředily na placení naakumulovaných závazků, dluhů či dividend investorům

Drahý zemní plyn a elektřina

Velkým tématem podzimu je prudký růst cen zemního plynu a elektrické energie v Evropě a Asii. Při přepočtu na ekvivalent barelu ropy stál zemní plyn i více než 200 dolarů za barel. Pro teplárny tak může být ekonomicky výhodnější přeseďlat v rámci technických možností ze zemního plynu na topný olej. Pokud by vysoké ceny plynu zůstaly i přes zimu, tak by vyšší využití topného oleje mohlo znamenat navýšení spotřeby ropy až o 2 mbd oproti původním předpokladům. Takový vývoj by způsobil další výrazný pokles zásob ropy a ropných produktů.

Celosvětové zásoby ropy jsou přibližně o 6 % pod dlouhodobým průměrem pro toto období. V USA jsou pak o více než 10 % nižší oproti pětiletému průměru. Zásoby nafty v USA dokonce propadly na dvacetileté minimum, což souvisí s velkou poptávkou po nákladní dopravě a menší produkci v amerických rafineriích. Naopak v Německu jsou zásoby ropy stále nadprůměrné.

Některé investiční banky už začínají koketovat s prognózou ceny na úrovni 100 USD za barel. Ekonomiky se silným růstem, jako jsou kupříkladu USA, Čína či Německo, by takto vysokou cenu ropy bez větších problémů ustály. Drahé energie jsou ale velmi nepříjemné pro menší, rozvíjející se země.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom Finlord.cz

FOTO: archiv



NÍZKOUHLÍKOVÝMI PALIVY LZE DEKARBONIZOVAT STARÁ I NOVÁ AUTA

Vzácným hostem konference Vize 2050 je ředitel asociace FuelsEurope Alessandro Bartelloni, kterého s Českou republikou spojuje mnohem víc, než by se na první pohled mohlo zdát. Před jeho poslední návštěvou Prahy jsme mu položili několik otázek.

Mluvíte dobře česky. Kde jste se to naučil a co vás spojuje s Českou republikou?

V roce 1995 jsem byl mladý inženýr z Itálie. V téže roce vytvořily společnosti Unipetrol, Eni, Conoco a Shell nový společný podnik Česká rafinářská společnost (ČRA), který spojil provozní a obchodní aktivity rafinerií v Litvínově a Kralupech. S manželkou – právě jsme se vzali – jsme se přestěhovali z Itálie do České republiky a já jsem začal pracovat v CRC jako vyslanec Eni, od samého počátku její historie – nejprve jako manažer plánování a poté jako ředitel pro dlouhodobou strategii a člen představenstva. V roce 2000 jsem opustil Prahu a přestěhoval se do Spojených států amerických. Nemohu však zapomenout na jedinečné profesní i osobní zkušenosti, které jsem ve vaší krásné zemi získal.

Koho zastupuje asociace Fuels Europe a jaké jsou její krátkodobé i dlouhodobé cíle?

FuelsEurope sídlí v Bruselu, kde nyní žiji. Zastupuje hlas evropského rafinářského a marketingového průmyslu v dialogu s orgány EU: Evropskou komisí, Evropským parlamentem a Evropskou radou členských států. Našimi 40 členy jsou místní, regionální a mezinárodní společnosti vlastníci a provozující téměř 100 % rafinářské kapacity EU. FuelsEurope prosazuje strategii našeho odvětví postupně snižovat emise CO₂ ze své činnosti a z používání svých produktů, a přispět tak k dosažení cíle EU, kterým je klimatická neutralita v roce 2050.

Mediální obraz Evropské unie z hlediska budoucnosti dopravy je čistě elektrický. Co může Fuels Europe udělat pro to, aby se to změnilo?

Elektrifikace osobních a dodávkových automobilů je rychle rostoucí realitou a pilířem strategie dekarbonizace. Několik členů sdružení FuelsEurope investuje do výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů, do vodíku, dobíjecích míst a výroby baterií. Samotná elektrifikace však nemůže vyřešit všechny výzvy dekarbonizace dopravy. Kapalná paliva s nízkou uhlíkovou stopou hrají a budou hrát zásadní roli, která elektrifikaci doplňuje. Letecká a námořní doprava, nákladní automobily a částečně i osobní automobily budou ještě dlouhá léta používat kapalná paliva,

protože vysokou hustotu energie potřebnou pro jejich provoz nelze zajistit pouze elektrifikací. „Nestranná“ média, mnozí politici a přinejmenším část veřejného mínění se zájmem zvažují tento námi prosazovaný přístup.

Ropa se v průběhu 20. století stala strategickou surovinou, která ovlivňuje běh celé zeměkoule nejen z ekonomického hlediska. Dokážete si představit, že tomu tak nebude?

Během energetické transformace zůstane ropa pravděpodobně vysoce strategickou globální komoditou. Aby však svět dosáhl cílů Pařížské dohody, kterou FuelsEurope rozhodně podporuje, bude ropa postupně nahrazena udržitelnou biomasou, elektřinou z obnovitelných zdrojů a energetickými produkty z recyklovaného CO₂.

K dispozici jsou stále obrovské zásoby ropy. Nestřílí se EU tzv. do vlastní nohy, pokud se této komodity chce dobrovolně vzdát ve prospěch změny klimatu, která by však byla s ohledem na velikost kontinentu v rámci celé zeměkoule zanedbatelná?

Není pochyb o tom, že opatření v oblasti klimatu v Evropě, která se na celosvětových emisích skleníkových plynů podílí přibližně 10 %, nemohou vyřešit klimatickou krizi, které naše planeta čelí. To však neznamená, že by Evropa měla nutně čelit dilematu, zda snížit své úsilí o dekarbonizaci, nebo poškodit své hospodářství a kvalitu života svých obyvatel. Řešením, které bychom měli všichni hledat, je zvládnutí energetické transformace a zároveň posílení konkurenceschopnosti evropského hospodářství.

Jak by měl vypadat podle představ Fuels Europe palivový mix v roce 2030 a pak v roce 2050?

V odvětví dopravy v EU nahrazují obnovitelná a nízkouhlíková paliva „konvenční“ paliva fosilního původu. Nestane se tak ze dne na den: ačkoli se v EU množí investice do udržitelných biopaliv na bázi odpadů a do e-paliv, do roku 2030 bude jejich dostupnost omezená. Pokud však bude regulační rámec vhodný pro uvolnění investic do těchto nových technologií, předpokládáme rychlé rozšíření výrobních kapacit těchto paliv. Nakonec, ve výhledu do roku 2050, by obnovitelná a nízkouhlíková kapalná paliva téměř zcela

pokryla poptávku po kapalných palivech v dopravě v EU a zbývajícím fosilním palivům by zůstala velmi okrajová role pouze pro několik specifických aplikací.

Možnosti některých států jsou totiž při přechodu na OZE výrazně omezené kvůli podnebí a geologickým podmínkám. Jaká konkrétní opatření by přispěla ke snížení emisí v dopravě v případě České republiky, která je zatím ve výrobě elektrické energie z velké části závislá na uhlí a jádru, a elektromobilita tudíž nepředstavuje účinné řešení?

Je skutečně nezbytné, aby byly respektovány a zohledněny specifické situace členských států a aby bylo uznáno, že „stejná pravidla pro všechny“ jednoduše nestačí k tomu, aby se vypořádaly se složitostí energetického přechodu. Z pohledu EU bych rád upozornil na to, že v několika členských státech, včetně České republiky, trvá obměna vozového parku osobních automobilů déle než v jiných zemích. Ještě mnoho let budou po silnicích jezdit automobily se spalovacími motory, které budou potřebovat kapalná paliva: neefektivnějším způsobem dekarbonizace tohoto odvětví je proto zpřístupňovat stále větší množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Elektromobil poháněný elektřinou z uhlí vypouští během svého životního cyklu více CO₂ než konvenční automobil na fosilní benzin a naftu. Pokud jsou pak fosilní paliva nahrazena obnovitelnými palivy, je přínos pro klima ještě větší. Shrnutí: nečekejte, až se celý vozový park přestaví na elektromobily, bude to trvat příliš dlouho a bude záležet na dostupnosti elektřiny z obnovitelných zdrojů, aby se emise CO₂ skutečně snížily. Mnohem lepší je doprovodit elektrifikaci postupným nahrazováním kapalných paliv – obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy, která nahradí fosilní paliva – a dekarbonizovat tak stará i nová auta.

Tvrdíte, že částečné řešení problému s postupným snižováním emisí CO₂ představuje směrnice RED II. Bohužel, český parlament ji letos v létě neschválil... Má v ČR smysl dále pracovat na její progresivnější inovované podobě, kterou v létě navrhla Evropská komise?

Takzvaná RED III je příležitostí k podpoře rozvoje a zavádění obnovitelných ☞

➔ paliv. Ačkoli RED III není ve svém současném znění dokonalá, má potenciál vytvořit obchodní důvody pro významné investice do nových palivových technologií. Pokročilá biopaliva a biopaliva na bázi odpadů, paliva vyráběná z recyklovaného CO₂ a obnovitelná elektrická energie (tzv. e-paliva) představují konkrétní řešení pro dekarbonizaci dopravy. Všechny členské státy by se nyní měly zapojit do dialogu s Evropským parlamentem a Komisí EU, aby se směrnice zlepšila tím, že bude skutečně technologicky neutrální, a aby byl přijat otevřený, vědecky podložený přístup ke kritériím udržitelnosti pro stávající a nové druhy biomasy.

Připravuje se také transformace trhu s emisními povolenkami (ETS), což může mít za následek například značné zdražení elektrické energie? Jaký názor má na to vaše organizace?

Klesající dostupnost emisních povolenek v rámci systému ETS může skutečně vést ke zvýšení cen elektřiny a energeticky náročných výrobků. To se sice dá očekávat, protože přechod k energetice a klimatu bude jistě něco stát, ale může to také stimulovat využívání nízkouhlíkových technologií v průmyslu, což bude mít příznivý dopad na zaměstnanost a hospodářství. Hlavní obavy máme z rizika úniku uhlíku, což by představoval přesun průmyslových činností z Evropy do jiných regionů světa, kde není cena uhlíku žádná nebo je mnohem nižší. Navrhované změny v systému ETS mohou výrazně snížit přidělování bezplatných povolenek průmyslovým odvětvím EU, která jsou vystavena mezinárodní konkurenci. To v důsledku může vést ke ztrátě pracovních míst a technologického know-how. Průmyslový hodnotový řetězec EU by tak byl ohrožen.

Pokud se nyní zaměříme na zvýšení nákladů na energii pro spotřebitele, jedná se o aspekt mimořádné důležitosti, který si tvůrci politik začínají uvědomovat. Stále častěji se hovoří o „energetické chudobě“, což znamená, že značná část občanů EU si nemůže dovést udržet v zimě teplo ve svém domě a nemůže si dovést paliva a energii pro potřeby osobní mobility. Sociální klimatický fond, který Komise navrhla v rámci balíčku Fit for 55, je určitým začátkem, ale tento problém vyžaduje mnohem větší pozornost a konkrétní řešení.

Jak může naplnit proklamace o uhlíkové neutralitě společnosti, která se dnes zabývá těžbou a rafinací ropy nebo prodejem produktů, které při rafinaci ropy vznikají?

Politický rámec navržený tvůrci politik EU a jednotlivých států musí vytvořit podmínky pro radikální transformaci rafinérského průmyslu a jeho hodnotového řetězce. To, co někdo příliš zbrkle nazývá „smrtí zastaralého odvětví“, se může změnit v obrovskou příležitost pro hospodářství EU. Náš průmysl v Evropě má všechny intelektuální, technické a finanční zdroje potřebné k tomu, aby se stal světovým lídrem v přechodu od ropy k neropným palivům a produktům, které jsou neutrální z hlediska klimatu.

Pro přechod na nízkouhlíková paliva bude třeba transformovat celý rafinérský průmysl. Kolik to bude stát a měla by se na financování podílet Evropská unie?

Je pravda, že s přechodem budou spojeny náklady a náš průmysl to odhaduje na přibližně 650 miliard EUR investic, od nyní až do roku 2050. Soukromé prostředky budou proudit k financování těchto investic, pokud bude zavedena dostatečně vysoká cena uhlíku, regulační stabilita a technologicky neutrální politický přístup. Přístup k Fondu pro obnovu je rovněž důležitou podmínkou přechodu a také podpůrné fiskální zacházení s investicemi a obnovitelnými a nízkouhlíkovými produkty.

Jedním z produktů rafinerií je také vodík. Vedle elektromobility vidí EU budoucnost právě ve vodíku, i když asi ne z toho, který vzniká při rafinaci ropy. Nicméně pro rozvoj této alternativy bude nejdříve třeba využívat i tyto „nečisté“ zdroje. Souhlasíte?

Vodík vyráběný v rafineriích se obvykle používá pro interní výrobu paliv a dalších produktů, zatímco vodík z elektrolýzy vody s využitím obnovitelné elektřiny je hlavním řešením pro budoucnost. Bylo by chybou bagatelizovat nebo dokonce omezovat úlohu vodíku vyráběného z fosilních zdrojů, například ze zemního plynu, ve spojení se zachycováním a využíváním CO₂ vznikajícího při tomto procesu.

Pro nízkouhlíková paliva může být zdrojem samotné CO₂ ze vzduchu, plastový odpad nebo biologický odpad. Kromě CO₂ jsou však zdroje těchto surovin omezené a mnohdy špatně dostupné, metoda získávání CO₂ je zase neúměrně drahá. Která z těchto alternativ má podle vás budoucnost?

Všechny tyto zdroje – udržitelná biomasa, recyklovaný CO₂ a odpad – hrají důležitou roli v dekarbonizaci našeho hospodářství. Plasty a komunální odpad se mohou z velkého problému stát obrovskou příležitostí (někteří je nazývají ropou budoucnosti). Recyklovaný CO₂ absorbovaný ze vzduchu je prakticky neomezený a náklady, které dnes činí e-paliva extrémně drahými (ve srovnání s fosilními palivy), se díky úsporám z rozsahu a učení se praxí sníží. Udržitelná biomasa je, podle nedávné studie konzultantů Imperial College London pro společnost Concawe, více než dostatečná k tomu, aby byla využívána nejen k výrobě energie a surovin pro chemikálie, ale také k výrobě dostatečného množství pokročilých biopaliv a biopaliv na bázi odpadů, která by – spolu s e-palivy – zásobovala veškerou dopravu v EU vyžadující kapalná paliva.

Na rozdíl od elektromobility může přechod na nízkouhlíková až bezuhlíkatá paliva využívat současnou infrastrukturu pro produkty z ropy stejně jako zatracované spalovací motory, jejichž stoletý vývoj dosáhl vrcholu. Asi by bylo škoda všechno tohle najednou tzv. shodit ze stolu. Nemyslíte?

Ano, bylo by to zbytečné a kontraproduktivní plýtvání vzácnými zdroji. Zejména s ohledem na to, že obnovitelná a nízkouhlíková paliva spolu s elektřinou a dalšími řešeními mohou našemu kontinentu umožnit dosáhnout klimatické neutrality v roce 2050.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: FuelsEurope



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



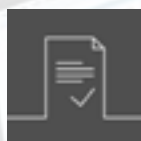
Zákaznické promoakce a věrnostní program



Efektivní skladové hospodářství PHM i suchého zboží



Gastro aplikace – receptury a režim stolů pro restaurace



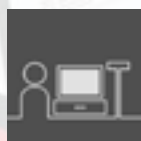
Fakturace staničním zákazníkům



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





PUMPA, KTERÁ HOSTILA FORMULI 1

Ulice Bystrcká na okraji městské části Bystrc, která se, mimochodem, stala součástí Brna až v roce 1960, představuje současně výpadovku na Kuřim a Tišnov. U křižovatky s rušnou ulicí Kníničskou zde najdete docela velký areál čerpací stanice Benzina Orlen, která je jednou z deseti červenobílých pump na území jihomoravské metropole.

Pumpa s formulí

Tuto čerpací stanici lze s ohledem na její pozici považovat jak za městskou, tak za tranzitní a podle toho se odvíjí nejen skladba návštěvníků, ale také nabídka služeb. Najdete zde proto široký sortiment pohonných hmot, dobře vybavené mycí centrum i občerstvení s bohatou nabídkou studených a teplých jídel podle konceptu Stop Cafe 2.0. A nechybí ani venkovní zahrádka a dětské hřiště.

Příjezd k čerpací stanici je s ohledem na světelnou křižovatku mezi ulicemi Bystrcká a Kníničská trochu komplikovaný, ale samotná příjezdová cesta v areálu čerpací stanice je dostatečně široká a vede rovnou ke stojanům pod zastřešenou výdejní plochou. Prostoru je zde dostatek. I kdyby došlo k většímu hromadění zákazníků, provoz na ulici Bystrcká by to

nemělo ovlivnit. Komplikovaný by mohl být jen příjezd pro kamiony, s těmi se zde však příliš nepočítá. I tak je provoz na ulici Bystrcká poměrně hustý a o zákazníky zde nemají nouzi jak ve všední den, tak o víkend, kdy sem přijíždí hlavně majitelé automobilů z blízkého sídliště Bystrc umývat a čistit své automobily. Ulice kromě výpadovky na Kuřim vede také podél řeky Svratky, která vytéká z nedaleké Brněnské přehrady, jež je oblíbenou odpočinkovou lokalitou většiny Brňanů.

Není proto divu, že se právě čerpací stanice v Bystrcké ulici stala jednou z osmi stanic Benzina Orlen, která týden vystavovala závodní monopost týmu Formule 1 Alfa Romeo Racing Orlen. Bohužel, my jsme brněnskou pumpu navštívili přesně týden poté, co se prosklená vitrína se vzácným exemplářem přestěhovala na svou poslední českou štaci do Ostravy.

Placení prostřednictvím aplikací

Zastřešená výdejní plocha má tři oboustranné stojany, což představuje celkem šest tankovacích míst. S ohledem na klientelu čerpací stanice chybí rychlovýdej nafty. A bohužel zde k nelibosti četných zákazníků nenajdete ani výdejní stojan na kapalinu AdBlue, kterou si můžete zakoupit pouze balenou stejně jako kapalinu do ostrižovačů. Jinak čerpací stanice nabízí kompletní sortiment pohonných hmot od Benziny Orlen počínaje standardními aditivovanými palivy Efecta (benzin Efecta 95 a nafta Efecta Diesel) a konče prémiovými palivy Verva (benzin Verva 100 a nafta Verva Diesel). Nabíjecí stojan pro elektromobily zde zatím není, ale majitelé plynových automobilů zde mohou doplnit nádrž na LPG, místní stojan a produkt si pronajímá společnost Kralupol.



Starší ale dobře udržované multiproduktové stojany Tokheim v červenobílých barvách polského řetězce nabízejí jen malé displeje se zobrazením množství a ceny tankovaného produktu, u všech stojanů však zákazníci mohou platit prostřednictvím mobilního telefonu přes aplikaci Benzina. Při naší zářijové návštěvě bylo všude čisto a u žádného stojanu nechyběly odpadkové koše, hasicí přístroj ani pomůcky na mytí oken.

Mimochodem, mobilní telefon zde využijete také při návštěvě portálové mycí linky. Bud' si totiž můžete vybrat v shopu jeden z programů a zaplatit hotově nebo kartou u pokladny, nebo si stáhnete do telefonu aplikaci Mycí Digi Linka a po nezbytné registraci a dalších úkonech včetně platby můžete se svým automobilem absolvovat jeden z mycích programů, aniž byste vystoupili za auta. Kamera u vjezdu do linky

rozpozná registrační značku, pustí vás dovnitř a tam se automaticky spustí vámi navolený program. Vedle portálové myčky mají zákazníci k dispozici ještě dva mycí boxy a dva vysavače a kompresory, které najednou mohou využívat čtyři motoristé. Velký areál pak nabídne i dostatečný počet míst na parkování, což u městských pump nebývá zvykem.

Kompaktní, ale útulný interiér

Před vchodem do shopu, který zdobí tradiční dřevěná žaluzie, nechybí po levé straně nabídka kapaliny do ostříkovačů se značkou Benzina Orlen a designové odpadkové koše na tříděný odpad. Celkový prostor shopu není přehnaně velký, ale díky optimálnímu počtu a rozmístění regálů působí celkem vzdušně. K jeho příjemné atmosféře výrazně přispívá i rafinované

osvětlení kombinující stropní světla LED a lampy visící nad jídelními stoly a barovým pultem. Povedené jsou i zelené plochy pod stropem doplněné obrazy ovoce a zeleniny. Dalo by se říci, že materiálů i barev je v interiéru spíše více než méně, přesto to jako celek působí docela harmonicky i útulně a zákazník se zde musí cítit příjemně. Návrh interiéru se zároveň řídil marketingovými poučkami o rozmístění impulsního zboží, které zákazník musí zaregistrovat. Než zamíří k pokladnám, nemůže si nevsimnout akční nabídky s výrazným označením „Hit měsíce“ na jednom ze dvou volně stojících regálů.

Už ve vstupních dveřích zákazník zaregistruje také samoobslužný kávový koutek. Velmi kvalitní káva má jeden jediný problém, který se ale týká všech čerpacích stanic Benzina Orlen – dostanete ji zde pouze do kelímku, ☞

➔ přestože jídlo v bistru se podává na porcelánových talířích, a tudíž se zde musí i umývat nádoby. A to je škoda. Snad i z hlediska ekologie tvůrci tohoto konceptu časem přehodnotí své stanovisko a skvělou kávu si na Benzině Orlen budete moci dát do porcelánového hrnku s podšálkem a nerezovou lžičkou a v klidu vypít u útulného stolu uvnitř nebo na venkovní terase. K tomu si pak můžete dát sladké pečivo nebo teplou vafli.

Zde uplatněný koncept občerstvení Stop Cafe 2.0 pak vedle dobré kávy, čaje (čtyři druhy) a tradičních hotdogů nabízí také čerstvě připravované bagety, pannini, několik druhů hotových teplých jídel a polévku. Nechybí ani hamburgery, hranolky, stripsy nebo gyros, popřípadě čerstvé saláty, o které však mezi zákazníky stále není velký zájem. Naopak jsou zde velkým lákadlem teplé snídaně včetně tradičních čerstvě připravených míchaných vajíček se slaninou a moderních freshů z čerstvého ovoce. I proto se zde na denní směně střídají dvě kuchařky.

Kromě útulných stolků a barového pultu uvnitř shopu mohou zákazníci využít také venkovní zahrádku, na kterou navazuje oplocené a dobře vybavené dětské hřiště.

Moravská vína pouze z velkoobchodu

Nabídka zboží je standardní v rámci celé sítě Benzina Orlen. Nechybí zde samozřejmě cukrovinky, cigarety, teplé a chlazené nápoje, zmrzlina ani automotive zboží. A nechybí také regál s širokou nabídkou vín, který však nenabízí místní produkty vybraných moravských vinařů, ale výběr velkoobchodu JIP.

Co se týče dalších služeb, samozřejmostí je připojení k internetu prostřednictvím bezplatné wi-fi, možnost dobít mobilních zařízení u stolků a baru, vsadit si zde můžete i Sazku a v případě potřeby zde najdete i základní sortiment léčiv ve vitrině od Mediapointu. K jejich prodeji je ostatně obsluha čerpací stanice vyškolená.

Dodejme ještě, že čerpací stanice na Bystrcké ulici má otevřeno nonstop a v dvou směnném provozu se zde střídají tři (přes den) a dva zaměstnanci. Nájemkyní je brněnská rodačka Jana Haraštová, která v retailovém byznysu pracuje již 25 let a během této doby si prošla na pumpách všemi profesemi. Jako nájemkyně začínala na Benzině v Olomoucké ulici, na pumpu do Bystrcké přešla před třemi roky po celkové rekonstrukci. I když doba „covidová“ způsobila ekonomickou krizí a dal se očekávat nedostatek pra-



covních míst, v Brně tento problém nemají. „Já se snažím, aby moji zaměstnanci měli dobré platy bez ohledu na tržby, dávám jim i odměny a stravenky. Mám čtyři stálé, kteří se drží, ale jinak je to v Brně velký problém. Všude, kde se ptám, tak shání lidi,“ říká Jan Haraštová.

Závěr

Čerpací stanice Benzina Orlen v Bystrcké ulici v Brně nabízí vskutku komplexní služby mo-

toristům a je po zásluze oblíbeným místem místních obyvatel i těch, kteří jenom projíždějí. Během naší návštěvy bylo rušno nejen u stojanů, ale i v shopu a mycím centru. I když zde pandemie napáchala z hlediska prodeje hlavně na jaře 2020 velké škody, nájemkyně a její zaměstnanci se z toho během letošního roku rychle oklepali, o čemž svědčí nejen tržby, ale i zákazníci, kterých je zde stejně množství jako před „covidem“.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

 **WashTec**

V čistotě je krása

Mycí systémy WashTec



OÁZA NA POUTI ZA SV. VÁCLAVEM



Na severním konci středočeského „souměstí“ Brandýs nad Labem-Stará Boleslav kousek od nájezdu na dálnici D10 stojí už léta modrobílá čerpací stanice Robin Oil. Vedle kvalitních pohonných hmot, jejichž jakost hlídá firma SGS v rámci projektu Pečeť kvality, zde najdete i výborné občerstvení a vloni přibýlo i moderní mycí centrum.

Historická i odpočinková destinace

Obě samostatně historicky významná města v Polabí byla administrativně spojena v jedno v roce 1960. Zatímco Brandýs zažíval období své největší slávy v době vlády Habsburků, Stará Boleslav je spjata s osobou sv. Václava, který zde byl 28. září roku 935 zavražděn, a dodnes je město, respektive bazilika Nanebevzetí Panny Marie s kovovým reliéfem Madony s dítětem (tzv. Palladium) významným poutním místem. Historický objekt stojí právě na rušné ulici Boleslavská stejně jako čerpací stanice Robin Oil, kterou dnes využívají i moderní motorizovaní poutníci.

Okolí Staré Boleslavi je zároveň tradiční odpočinkovou destinací, protože kolem dokola najdeme nejen husté borovicové lesy protkané cyklostezkami, ale především hojně navštěvo-

vaná přírodní jezera Lhota a Konětopy, kam se v létě jezdí svažít nejen místní, ale také mnoho obyvatel Prahy. A ti, pokud dorazí z hlavního města po dálnici D10, musí projet okolo této „robinky“. Trochu delší úvod měl naznačit, jakou skladbu zákazníků má tahle čerpací stanice a nyní se pojďme podívat, co všechno v jejím areálu najdete a jaké služby nabízí.

Od nábytku na čerpací stanici

Nájemcem čerpací stanice ve Staré Boleslavi je od roku 2008 Ilona Businská. Původním povoláním manažerka obchodu s nábytkem se před lety rozhodla změnit povolání a společně svým manželem Dušanem, který má v nájmu čerpací stanici Robin Oil v pražské Libni, se dnes stará hlavně o to, aby „její“ pumpa uspokojovala zákazníky, kteří její služby využívají, a zároveň uživila deset zaměstnanců, kteří bez-

problémový chod pumpy zajišťují. „Když jsem pracovala pro nábytkářskou firmu, skoro jsem nebyla doma, a tak jsem se rozhodla, že se to pokusím změnit. Na naléhání manžela jsem se nakonec rozhodla vstoupit do výběrového řízení pro nájemce čerpací stanice a nakonec jsem se rozhodla pro tuhle boleslavskou. Těšila jsem se, jak si v létě po práci budu jezdit zaplavat na Lhotu, ale za těch 13 let jsem tam nebyla ani jednou,“ říká dnes už s úsměvem Ilona Businská.

Čerpací stanice se léta pomalu rozvíjí a roste. Začátkem minulých dekády byl rozšířen shop a zázemí, což vedle skladu a místnosti pro zaměstnance umožnilo vzniknout i příjemnému posezení v prosklené „zimní“ zahradě pro zákazníky. Před třemi roky byla rekonstruována výdejní plocha a instalovány nové výdejní stojany. Vloni pak došlo na nevyužitou plochu za čerpací stanicí, kde bylo vybudováno mycí



centrum, vysavač s kompresorem a přibližně 20 parkovacích míst.

Dokonalá čistota

I po třech letech vypadají výdejní stojany Tatsuno jako nové a nelze si nevšimnout dokonalé čistoty okolo nich, vzorně vysypaných košů nebo pečlivě uložených kbelíků s vodou a stěrkou na mytí oken. I zde se o všechno stará placář, který dbá na čistotu celého areálu i přilehlé myčky a zároveň vám pomůže natankovat nebo předmýt automobil před vjezdem do portálové myčky Istobal, která motoristům slouží přibližně rok.

Zákazníci u dvou oboustranných stojanů mají k dispozici kompletní sortiment aditivovaných pohonných hmot společnosti Robin Oil počínaje základním 95oktanovým benzinem a motorovou naftou a konče prémiovou naf-

tu bez biosložky a vysokooktanovým benzinem Natural 98. Stranou refýže ještě stojí plnicí stojan na LPG. Nabíjecí stanice pro elektromobily zde nenajdete stejně jako plnicí stojan na stlačený zemní plyn.

I když pumpa není určena pro kamiony, u krajního stání je k dispozici rychlovýdej nafty, chybí však možnost natankovat AdBlue ze stojanu, které zde prodávají pouze balené. A s výjimkou CCS zde ani neberou žádné další palivové karty. Na druhou stranu však patří mezi vybavení této čerpací stanice i sprcha.

Nejen kvalitní vína

Standardně laděný interiér čerpací stanice z třešňového dřeva v kombinaci s vínovým čalouněním a modrými doplňky působí trochu konzervativně, ale nájemkyni i zákazníkům se to líbí. Všude je navíc vzorný pořádek, zboží

v samostatných regálech uprostřed i podél stěn je naskládáno přesně podle marketingových příruček. Přestože se na první pohled celkový prostor jeví spíše menší, nepůsobí stísněně.

Na stěně po levé ruce je velkorysá chladicí skříň pro nápoje a potraviny, po pravé směrem k pokladnám je podél stěny regál s hračkami, novinami a časopisy. I když s prodejem tohoto sortimentu je často kvůli dodavateli problém, zde se toho nechtějí vzdát. „Jsme příměstská pumpa a spousta lidí se spoléhá na to, že sem ráno přijdou, koupí si noviny a při kávě si je přečtou. S PNS je sice složitá domluva, ale centrála nám vyjednala dobré podmínky, takže dostáváme jen určité tituly, které většinou prodáme,“ říká Ilona Businská.

Šest samostatně stojících regálů nabízí ucelený sortiment, jehož skladba vykristalovala s léty zkušeností. Na rozdíl od velkých ➔

➔ nadnárodních řetězců dává vedení společnosti Robin Oil svým nájemcům relativně volnou ruku ve výběru zboží i nabídce občerstvení. „Zboží si objednáváme sami, centrála nám důvěřuje, že jeho skladba bude kvalitní, a v tomto ohledu nám vlastně nic nediktuje,“ říká Ilona Businská, která je hrdá hlavně na nabídku vín, což je položka, která u čerpacích stanic Robin Oil není rozhodně opomíjena. „Snažím se lidem nabídnout i lepší vína, a proto spolupracujeme s moravským vinařstvím Mádl, které nám napřímo dodává svůj sortiment.“

Domácí kuchyně

Již před vstupem do shopu najdete ručně psanou tabuli s denní nabídkou jídel. Ilona Businská kvůli tomu zaměstnává kuchařku, která zde pracuje od sedmi do tří hodin a denně připravuje tři hotová jídla zatím po pěti porcích. „V tomhle režimu to děláme dva měsíce a zatím zkoušíme, co funguje,“ vysvětluje Ilona Businská a dodává, že už nyní sem někteří stálí zákazníci chodí pravidelně na oběd. „Menu si tvoříme sami s kuchařkou a personálem na základě spokojenosti zákazníků. Nejvíce zatím zabodovaly špekové knedlíky, španělský ptáček a boršč.“ Kromě toho zde návštěvníkům mohou nabídnout českou klasiku v podobě smaženého sýru, řízku, domácí sekané, bramboráků a bramborového salátu, denně pak kuchařka připravuje čerstvé bagety nebo plněné housky se šunkou a salámem. Pokud byste ale chtěli párek v rohlíku, odjedete s nepořízenou na jinou čerpací stanici. „Párky a klobásy nevedeme, místo toho vám raději nabídku hamburger v domácí bulce z místní pekárny, ale spíše se vás budu snažit přemluvit, abyste si na jídlo udělali čas a v klidu si ho u nás u stolu vychutnali,“ vysvětluje svou filosofii Ilona Businská a dodává, že od vedení má i v tomto ohledu volnou ruku. „Centrála jen chce, aby jídla byla vyráběná podomácku a ne z polotovarů.“

Kávu si zde můžete odnést do auta v kelímku nebo si ji dát na místě z porcelánového šálku. Značky Dallmayr z automatu na mince a Alfredo, kterou profesionálně připraví obsluha, zaručují kvalitu i skvělou chuť. K dobré kávě si pak můžete objednat domácí sladké pečivo. Stále zákazníci zde našly hlavně ovocné košíčky s malinami, ale mnozí jistě nepohrnou ani štrúdlům, makovcem nebo mřížkovým koláčem.

Stejně jako celá pumpa je čisté i sociální zařízení se samostatným oddělením pro dámy, pány a invalidy. K úplné vybavenosti zde chybí pouze přebalovací stůl. A naopak zde můžete bezplatně využít wi-fi a personál zákazníkům



umožní rovněž bezplatně dobít veškerá mobilní zařízení ze standardních zásuvek v prostoru bistra.

Nová mycí linka

Vloni čerpací stanice, která má otevřeno 24 hodin, sedm dní v týdnu, rozšířila nabídku služeb o portálovou mycí linku, která si s ohledem na absenci podobného zařízení v okolí rychle našla stálé zákazníky. Do myčky španělské značky Istobal se díky šířce 2,4 m a výšce 2,7 m vejdu i některé užitkové automobily, ceny za jednotlivé programy se pohybují od 90 (program Standard) do 180 korun (Comfort) včetně ručního předmytí. K údržbě interiéru zde slouží také zbrusu nový vysavač značky Šebesta a samozřejmě nechybí ani kompresor na dofouknutí pneumatik.

Závěr

Čerpací stanice Robin Oil ve Staré Boleslavi je dnes neoddělitelnou součástí ulice Boleslavská, která je zároveň přípojkou na dálnici D10. Jejich kvalitních služeb si zvykli využívat jak místní obyvatelé z širokého okolí, tak návštěvníci, kteří jenom projíždějí třeba na nedaleké koupaliště Lhota. Pochválit musíme vzorný pořádek a čistotu v rámci zázemí i venkovních prostor s dostatečným počtem parkovacích míst. Kromě kvalitních pohonných hmot zde zákazníci mohou relaxovat a doplnit energii díky nabídce čerstvě připravovaných teplých i studených jídel a pečiva. Hlavně místní pak potěší nová mycí linka.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Spolehlivý dodavatel AdBlue®

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

PETROL
PARTNER



Máme nový web!
adam-bluesky.cz

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

SAMOOSLUŽNÉ 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



ROPA NENÍ NIC PRAŠIVÉHO

Petrolejářskému oboru, rafineriím, distributorům benzínu a nafty je čím dál víc úzko. Nejrůznější „ekolimity“ a cíle v zájmu boje za čistší planetu dělají z fosilních paliv nepřítel. Kdo neprodává biopaliva, plyn, nedobíjí elektromobily a nechystá zelený vodík, riskuje vysoké pokuty. A jak naznačuje Evropskou komisí propagovaný „New Green Deal“, může být ještě hůř. Už v roce 2035 by se měly přestat vyrábět automobily se spalovacími motory. Jak se s tím vším vyrovnávají firmy z ropného byznysu, naznačuje český guru petrolejářů a expert ČAPPO Václav Loula.

Bojíte se konce ropné éry?

Nebojím. I když to všechno, co nyní z Bruselu přichází, je velká výzva pro náš obor. Ten ale je a bude stále strategický, jde o složitou a odborně náročnou problematiku a především se jedná v té globální, tedy i evropské konkurenci o citlivou oblast nejen z pohledu technologií, ale i ekonomiky. A samozřejmě i ekologie. Transformace petrolejářského průmyslu na pozadí ekologických zákonů a norem bude dlouhodobý proces. Ukáže se, kteří světový hráči zvládnou plnění emisních limitů a zabezpečí nízkouhlíkatá paliva pro spalovací motory nebo nabídnou další ekologické alternativy.

Tušíte, kdy dojde ropa a odkdy budeme tankovat u pump už jen jiná a ekologičtější paliva?

To by bylo věštění z křišťálové koule. Určitě nelze vystavovat ropě a řadě výrobců z ropy, tedy zatím ani palivům, úmrtní list. Dnešní svět bez ropy zatím neumí žít a některé ropné produkty nebude možné nahradit. Myslím třeba plasty, chemikálie nebo mazací oleje. Světové zásoby vydrží ještě desítky let, ale je jasné, že svět a zejména Evropa na to nečeká. Přejít na nízkouhlíkové technologie a paliva přijde mnohem dřív, než dojdou zásoby ropy.

Kdy přibližně?

Podle mě se musíme s plnou odpovědností k ochraně životního prostředí dívat k roku 2050.

Co čeká ropný byznys do té doby?

Předpokládám, že zhruba do roku 2035 to nebude o jednom palivu, očekávám ale, že stále bude v té době 70 procent vozidel se spalovacím motorem. Ale rapidně ten podíl bude klesat.

Ono asi celé 21. století bude pro ropný a petrolejářský obor znamenat zásadní propad.

Určitě. Ve 21. století se stalo pro celý svět velmi důležité životní prostředí. Přicházely od Evropské unie různé ekologické direktivy, které petrolejářský obor promítal do kvalitativních nebo ekologických parametrů paliv, jako je vyřazení olovnatých benzinů, bezsírná paliva a v neposlední řadě zavedení různých typů biosložek v palivech jako obnovitelný zdroj s nižší uhlíkovou stopou. Nyní přibývají na pumpách dobíjecí stanice pro elektromobily a stojany na CNG. Postupně přijde i vodík. Posledním krokem je teď dosažení úspory emisí CO₂ o šest procent oproti loňskému roku. To vše zatím naše odvětví zvládlo bez problémů a bez podpory. Teď je ale na stole dosažení uhlíkové neutrality v roce 2050 a zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě.

Mají petrolejářské firmy šanci to vše splnit?

Mají, ale bude to technologicky složité a ekonomicky náročné.

Co pomůže nejvíc?

V současné době jsou největším pomocníkem zejména biopaliva. Bohužel z potravinářských plodin, protože jiná jsou mnohem méně dostupná. Hodně lidí i politiků žehrá na obrovské lány řepky, ale neuvědomují si, že bez těchto olejů by dodavatelé nafty těžko byli schopni splnit už dnes extrémně přísné emisní limity. My jsme je nevymysleli, Česko se muselo přizpůsobit. Za jejich nedodržení hrozí distributorům vysoké pokuty, u těch největších, jako je Unipetrol, Shell, MOL, OMV nebo Čepro, v řádu stovek milionů korun. Pokud bychom neměli k dispozici domácí biopaliva a byli odkázaní na dovoz, znamenalo by to znatelné zvýšení finálních cen pohonných hmot. Biopaliva jsou totiž dražší než čistý benzin nebo nafta.

Hrozí, že budou některé firmy krachovat?

Určitě ne. Nebo, řeknu spíš, pravděpodobně ne. Je to pro ně velká výzva, ale obor se musí přizpůsobit novým požadavkům a najít si nové cesty, jak se zapojit do palivového byznysu. ➔

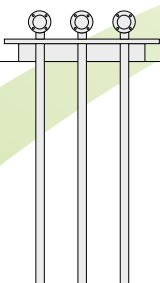
792 460 792

www.cfft.cz

792 460 792



Care For Fuel Technology




SYSTÉM PRO OBJEMOVOU KALIBRACI NÁDRŽÍ

**Servis
Prodej
Výstavba
Kalibrace
Poradenství
Rekonstrukce**




Váš dodavatel technologií čerpacích stanic

➔ Jak třeba?

Všichni se snaží nabízet nové služby a paliva. Není to jen o podílu biopaliv, o instalaci dobíjecích stanic na pumpách, nabídce stlačeného nebo zkapalněného zemního plynu. Vedle toho se stále těší oblibě LPG, který je k dispozici nově také v „bio“ verzi. Navíc přibýly stojany s Ad-Blue, rozšířila se nabídka prémiových aditivovaných pohonných hmot a současné čerpací stanice se postupně stávají plně vybavenou servisní stanicí s obchodem, občerstvením, myčkou a možností nakoupit základní potřeby pro vybavení vozu nebo třeba pro domácnost.

Pravda je, že některé pumpy už trochu připomínají nákupní centrum...

Dalo by se to tak říci. Stále víc čerpacích stanic slouží jako širokosortimentní obchod, zejména s potravinami, někde můžete koupit i základní volně prodejné léky, vyzvednout balík z e-shopu a podobně. To vše se bude rozvíjet ještě víc a pomůže to kompenzovat postupný úbytek spotřeby klasického benzínu a nafty.

To vše platí hlavně pro osobní auta. Ale lze čekat rychlý přechod na alternativní paliva u nákladní, osobní dopravy, zemědělské techniky nebo vojáků?



Václav Loula na Petrol Summitu v roce 2019 v rozhovoru s Miroslavem Petrem (vpravo) a Janem Duspěvou

A ještě byste mohl doplnit vozy záchraného systému, hasičů, sanitek a podobně. Pro ně jsou zásadní ropné rezervy státu, a ty jsou z velké části v motorové naftě a dlouho také budou. V dalším ob-

dobí očekávám, že nákladní, kamionová doprava, užitková vozidla, těžká technika, vozidla integrovaného záchraného systému, vojenská technika, zemědělské stroje na polní práce a podobně budou nadále používat výkonné spalovací motory na motorovou naftu.

A podíl těchto vozů na spotřebě fosilních pohonných hmot bude dál zřejmě velký...

Samozřejmě. Podle studie Asociace evropských výrobců automobilů jezdí po Evropě 25 milionů užitkových a nákladních automobilů nebo autobusů. Přidáme-li k nim Anglii, Norsko, Švýcarsko, Turecko a Rusko, je to celkem 55 milionů vozidel. Téměř 98 procent jich bylo v provozu na naftu. To je obrovská síla! Myslím si tedy, že je ještě hodně vzdálená bezemisní nákladní doprava a rušení spalovacích motorů u nákladní dopravy nebo technologických vozidel pro zemědělství a vojenskou techniku. Obdobné je to i v letecké dopravě a palivu letecký petrolej. V mezikontinentální letecké dopravě očekávám, že palivem pro proudové motory se stane vodík.

Umíte odhadnout, jaké preference bude mít do budoucna zákazník? Tedy řidič, který zastaví na pumpě? Jaké



palivo bude tankovat?

To je velká neznámá, ale něco z toho jsem už naznačil. A co se týče paliv budoucnosti, bude to hodně dlouho ještě takový mix. Otazník je totiž nad dostupností obnovitelných zdrojů, jejich cenou a bezpečností. Považuji za správné věnovat se i dalšímu vývoji spalovacích motorů, ty už mají dnes výrazně nižší emise, elektromobilitě a vodíku. Vycházíme-li z faktu, že kolem roku 2035 bude na trhu ještě 70 procent automobilů se spalovacím motorem, pořád existuje prostor snižovat emise. Novou příležitostí jsou syntetická paliva a vyspělá biopaliva, které lze využít ve stávajících motorech.

Jak jste zmínil, biopaliva mají řadu kritiků, bavíme-li se o výrobě z řepky, cukrovky nebo obilí...

To mají, ale právě proto nyní mluvím o vyspělých biopalivech, čímž myslím minimálně druhé generace, tedy z různých odpadních surovin, z dřevní štěpky, fritovacích olejů a odpadních plastů. Ty jsou dnes ještě mnohem dražší než biopaliva

první generace a jsou málo dostupná, ale jsem přesvědčený, že jednou jejich čas přijde.

Poslední představ vize představené Evropskou komisí působí dojmem, že jednou tady budeme všichni jezdit v elektromobilech, pokud na ně budeme mít... Jaké je palivo či pohonná hmota budoucnosti podle vás?

Ono se mnoho lidí nebo spíše politiků zhlédlo v tom, že elektromobilu nejdou z výfuku žádné emise. Ale to je samozřejmě omyl. Jak se říká, každý elektromobil má výfuk kdesi v Pruněřově. Prostě tu elektřinu do baterií musíte někde vyrobit, a to zatím ve většině případů bez emisí nejde. A je podle mě nereálné si myslet, že všechny elektromobily, co tu jednou budou, bude možné pohánět elektřinou výhradně z větrných, vodních či solárních elektráren a jiných obnovitelných zdrojů.

A jaký pohon tedy dává větší smysl?

Můj názor je, že skutečně smysluplným

palivem budoucnosti se zatím jeví vodík. Pokud jeho výrobu zvládneme ekologickou bezemisní technologií, což už je dnes také možné, ale zatím velmi drahé, získáme jednou v budoucnu ideální palivo. Zelený vodík nezatěžuje životní prostředí při výrobě ani při spalování, v podstatě produkuje jen páru, natankujete ho bleskurychle jako dnes benzin, dojezd je srovnatelný s dnešními nejspornějšími spalovacími vozy. V podstatě se jedná také o elektromobil, který ale nepotřebuje žádnou velkou baterii. Odpadá tedy i problém s výrobou a likvidací autobaterií.

■ **AUTOR:** Miroslav Petr

Autor je redaktor Lidových novin, ze kterých je tento rozhovor převzatý.

FOTO: Jiří Kaloč

VIVA
Café

PETROL
PARTNER

Nová
kávová receptura
na DMV

VIVA



CVIČENÍ VE STRATEGICKÉM AREÁLU

U centrálního tankoviště ropy poblíž Nelahozevsi na Mělnicku, které spravuje společnost Mero ČR, ke konci září policie, armáda a hasiči cvičili ochranu kritické infrastruktury. Zdejší areál je strategický pro celou ČR. Bylo to dosud největší podobné cvičení v něm, simulovalo například útok ozbrojeného útočnicka, zapálení jednoho ze zásobníků či pokus o proniknutí demonstrantů ke strategickým objektům.

Simulace nejrůznějších ohrožení

Poblíž Nelahozevsi je největší sklad hořlavých kapalin na území České republiky, má kapacitu 1,675 milionu kubíků a spravuje ho společnost Mero, která je majitelem a provozovatelem české části ropovodu Družba a ropovodu IKL. Na akci nazvané Safeguard 2021 se vedle zaměstnanců společnosti Mero podílela také Armáda ČR s Krajským vojenským velitelstvím Praha-Středočeský kraj a pěší rotou Aktivní zálohy, Policie ČR, HZS ČR a HZS podniku Synthos. Všechny složky prověřily součinnost při ochraně objektu kritické infrastruktury státu v době mimořádného stavu nebo krizové situace.

Přímo na Centrálním tankovišti ropy proběhla simulace demonstrace před vstupem do objektu s pokusem o vyvolání konfliktu, včetně zranění demonstranta, poskytnutí pomoci a zadržování agresivních demonstrantů. Další simulovanou situací bylo nastřelení nádrže, vznik požáru a zahájení jeho likvidace. Ve scénáři byl rovněž násilný pokus o průjezd a proniknutí do areálu, zadržování agresorů a jejich předání policii. V samotném závěru se odehrála ukáзка zásahových možností hasičů při likvidaci požáru nádrže.

Odloženo kvůli covidu

Cvičení se mělo konat už loni, ale neumožnila ho pandemická situace. Námětem bylo zvý-

šení ochrany centrálních zásob a zabránění narušení dodávek ropných produktů. Zapojila se přibližně stovka vojáků, většinu z nich tvořili příslušníci jednotky aktivních záloh. Dále cvičně zasahovali i hasiči a policisté. „Filozofií těchto cvičení jsou tři R, to znamená reálné objekty, reálné podmínky a reálné krizové situace,“ uvedl za armádní útvar teritoriálních sil Jaroslav Hrabec. Podle Hrabce armáda podobná cvičení organizuje každoročně na různých místech. „Není to jenom o jejím vlastním nasazení, ale také o koordinaci s dalšími bezpečnostními sbory, které při eliminaci krizových situací obdobného charakteru působí,“ doplnil Hrabec.

„Také společnost Mero se bezpečnostním cvičením věnuje pravidelně, a to včetně prověřování kybernetické ochrany veškerých systémů,“ řekl předseda představenstva Mero Jaroslav Kocián. Jaroslav Hynek, který je v Meru pověřený rolí manažera kybernetické bezpečnosti, představil systém bezpečnostních prvků, které mají bránit kybernetickým útokům. Po nedávném auditu společnost nechala udělat přes 100 opatření, šlo například o další zabezpečení systému, fyzické bezpečnosti i zajištění dokumentace. Při cvičení byla simulována situace, kdy měl nespokojený zaměstnanec chtít narušit fungování zásobování ropou. Cílem

bylo ukázat potenciální slabá místa. „Dnešní akce potvrdila, že jsme na potenciální krizové situace dobře připraveni. Prověřili jsme i kybernetickou ochranu a fungování krizového řízení. Zajišťování kybernetické bezpečnosti a povinností správce kritické infrastruktury se intenzivně věnujeme. Pravidelně prověřujeme účinnost nastavených bezpečnostních opatření a investujeme do prostředků k jejich zajištění,“ zhodnotil akci Jaroslav Kocián.

Rekonstrukce bezpečnostních systémů ropovodu

Zajištění bezpečnosti se dlouhodobě Mero věnuje také po celém vedení ropovodu, tedy v případě Družby od slovenských hranic a v případě IKL od Rozvadova. Důležitým prvkem je také příprava na ekologické havárie, například zajištění techniky pro jejich případnou likvidaci. Společnost Mero v současnosti připravuje rozsáhlou rekonstrukci bezpečnostních systémů technické ochrany zahrnující v několika etapách komplexní obměnu bezpečnostních technologií na objektech.

Kromě správy obou ropovodů provozuje Mero právě centrální tankoviště ropy poblíž Nelahozevsi u Kralup nad Vltavou. Centrální tankoviště ropy (CTR) slouží ke skladování strategických nouzových zásob ropy pro Státní správu hmotných rezerv, pro skladování ropy pro komerční subjekty a dále jako krátkodobý mezisklad pro ropu přepravovanou ropovody Družba a IKL. Dochází zde k míchání různých druhů ropy podle požadavků zákazníků – rafinerií. Celková skladovací kapacita činí 1 675 000 m³. Všechny nádrže jsou nadzemní, s ocelovou ochrannou jímkou a plovoucí střechou. Areál tankoviště o celkové ploše asi 59 ha se nachází v okresech Mělník a Kladno, na katastrálních územích obcí Nelahozeves, Podhořany, Uhy a Sazená.

CTR je zajištěno standardní kombinací fyzické ostrahy a mechanických zábran se systémy technické ochrany objektu. Základem je



dvojitě oplocení perimetru areálu v dostatečné vzdálenosti od vlastních nádrží, doplněné detekčními perimetry a kamerovými systémy, které jsou pod trvalým dohledem zaměstnanců fyzické ostrahy. Souhrn těchto opatření vy-

tváří předpoklady pro účinné zabránění nepovolenému vniknutí cizích osob do areálu.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: autorka a 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.

ŠETŘÍ PRÁCI A OPTIMALIZUJE PROVOZ AUTOCISTEREN

Jaký přínos pro logistické firmy může mít nasazení moderního softwaru do procesu plánování provozu autocisteren? „Aplikace není nikdy nemocná, nebere si dovolenou, pracovat s ní zvládne i nezkušený dispečer nebo záskok,“ shrnuje do jedné věty benefity aplikace Monti Logistika manažer firmy Monti Systems Jiří Kantor.

Podstatná je také úspora mzdových nákladů. „Náš klient během dvou let zvýšil množství operujících autocisteren z devíti na dvojnásobek, aniž musel navýšit počet dispečerů,“ ukazuje na příkladu z praxe. Matematika je v tomto případě jednoduchá – úspora jednoho dispečera zaplatí náklady na aplikaci. K tomu připočítejme podstatné ušetření nákladů na provoz vozidel díky optimalizaci tras.

Aplikace, která připomíná počítačovou hru

Dispečer nepracuje s tabulkami a gridy, aplikace se více podobá moderní počítačové hře než klasické aplikaci s množstvím řádků a sloupců čísel. „Většina práce spočívá v modelování variant jízd na interaktivní mapě, klikání myší na ikony aut, stanic, komor. Aplikace odvede všechnu rutinní práci sama, vytvoří varianty a spočítá jejich ekonomičnost. Na dispečerovi je pouze vybrat ty nejlepší,“ vysvětluje Jiří Kantor rozdíl mezi aplikací Monti Logistika a jinými renomovanými softwary. Vrcholná verze aplikace pak dokáže navrhnout denní plán jízd zcela samostatně během pár minut po zadání příkazu. Dispečer pouze provede kontrolu, případně drobné změny vyžadované aktuální potřebou.

Nejčastější dotazy zákazníků

1. Zavážíme pouze na základě objednávek stanic, tyto se zpracovávají v modulu objednávek našeho účetního systému. Nebudeme muset zadávat data do aplikace ručně?

Co se týká objednávkových systémů, není potřeba se obávat komplikací. Zpracovali



jsme už automatický přenos ze systémů, jako je SAP, Helios i systémů programovaných na míru zákazníka. To samé se týká následných objednávek plnění cisteren na skladech velkoobchodníků s palivou. Vždy preferujeme automatizaci přenosu dat.

2. Nemáme přístup k aktuálním zásobám na stanicích, dostáváme pouze jednou denně tabulku se stavem zásob k půlnoci minulého dne. Omezí to funkci aplikace?


Aplikace Monti Logistika pracuje stejným způsobem se stanicemi s objednávkou zboží i stanicemi zaváženými na základě on-line potřeby paliva. V aplikaci údaj o datu či hodině závozu z objednávky odpovídá okamžiku vyschnutí nádrže spočítané aplikací u on-line sledovaných stanic. Nejvyšší prioritou při optimalizačních výpočtech je vždy nenechat nádrž vyschnout.

3. Jak řešíte povinné kódy o pohybu zboží pro kontrolu celním úřadem? Za nesrovnalosti v dokumentaci hrozí zabavení autocisteren či vysoké pokuty.

Aplikace umí automaticky odeslat údaje o převozu zboží do systémů celního úřadu, případně tyto aktualizovat během přepravy.

■ PR Monti
FOTO: archiv

**MONTI
LOGISTIKA**

 **+420 602 121 053**

 **obchod@monti.cz**

 **www.monti.cz**

PARTNER ŠTĚSTVNÝCH NÁVRATŮ

Čistě a jasně. Naše ostřikovače vyrábíme vždy s ohledem na potřeby a nároky vás řidičů. Jsme domácí česká značka a jsme tu od toho, aby vaše cesta byla co nejpříjemnější a bezpečná. Limitované edice směsí do ostřikovačů navozují svou vůni vánoční atmosféru.



SHERON



Jednou z prvních sítí čerpacích stanic, které vstoupily po revoluci na ještě československý trh, byla rakouská značka OMV. V říjnu 1991 otevřela ještě pod značkou ÖMV svou první stanici u dálnice D1 v Pávově a během následujících 30 let se stala jedním z nejvýznamnějších prodejců pohonných hmot. Společnost i dnes stále investuje do rozvoje a optimalizuje svou síť, která čítá 140 poboček.

„Česká republika je pro nás strategicky velmi významnou zemí a těší nás, že čeští zákazníci vnímají na základě zkušeností již 30 let pozitivně naši prémiovou značku a také kvalitu paliv MaxxMotion, která dovážíme na čerpací stanice z vlastní rafinerie ve Vídni. V rámci dlouhodobého rozvoje probíhá v současné době revitalizace čerpacích stanic v Čechách, intenzivně zde podporujeme nastupující trend elektromobility a neustále pracujeme na zlepšování našich služeb,“ říká obchodní a marketingová ředitelka koncernu OMV Elena Skvortsova.

Nejdůležitější milníky v prvních 15 letech

Již v roce 1994 otevřela tehdejší OMV u čerpací stanice svoji první prodejnu značky VIVA,

kteřou znají řidiči dodnes. O rok později, přesně 7. června 1995, oznámil v souvislosti s rozšiřováním sítě na mezinárodních trzích generální ředitel Dr. Schenz změnu názvu společnosti na současný OMV. Součástí rozvoje na českém trhu byla akvizice maloobchodní sítě čerpacích stanic BP v roce 1998 a postupná změna designu a rebranding všech lokalit.

V roce 2005 koupila OMV v České republice další síť, tentokrát 70 čerpacích stanic německého Aralu a stala se z pohledu objemu prodeje pohonných hmot jedničkou na českém trhu. V témže roce nabídla značka řidičům vznětových motorů nové generace možnost čerpat AdBlue na prvním výdejním stojanu u čerpací stanice v Prostějově a začala pracovat na novém konceptu a designu svých shopů VIVA, který představila o rok později, v roce 2006.



Přichází paliva Maxxmotion

Významným milníkem bylo zavedení prémiových paliv MaxxMotion do stálé nabídky pohonných hmot v roce 2011. O pět let později navázalo představení benzínu MaxxMotion 100Plus, jehož složení prochází dodnes neustálými inovacemi. Letos například představil vývojový tým společnosti modifikátor, který snižuje tření v motoru, vede k jeho účinnějšímu chodu a prodlužuje celkovou životnost. Současně s představením MaxxMotion 100Plus se stal ambasadorem prémiových paliv OMV Pavel Turek, významná česká osobnost světa Formule 1. „Na prémiovou značku MaxxMotion jsme dodnes velmi hrdí. Všechna paliva MaxxMotion, která zákazníci čerpají v české síti OMV, jsou dovážena z naší vlastní rakouské rafinerie ve Vídni,“ připomíná retail manažer českého zastoupení OMV Daniel Vasilache.

Součástí podpory exkluzivních vlastností paliv MaxxMotion je také strategická spolupráce se závodním okruhem Autodrom Most – v roce 2018 se společnost OMV stala jeho generálním partnerem a o rok později se zde pod záštitou OMV jel vůbec první český závod legendární evropské série NASCAR – OMV MaxxMotion NASCAR Show. Pod stejným názvem se jel i letošní, druhý závod. V obou případech jely všechny závodní speciály NASCAR na běžně dostupný prémiový benzín MaxxMotion 100Plus.

Ekologie a podpora elektromobility

OMV se jako jedna z prvních sítí výrazně zaměřila na podporu segmentu elektromobility. V roce 2019 byla u čerpací stanice OMV v Berouně zprovozněna vůbec první rychlodobíjecí stanice IONITY na území ČR a v současné době vyrůstají desítky rychlodobíjecích stanic PrePoint díky spolupráci s PRE. „Spolupráce s Pražskou energetikou umožnila zásadně rozšířit síť rychlodobíjecích jednotek pro elektromobily u našich čerpacích stanic. Uvědomujeme si nastupující trend elektromobility a chceme být v rámci naší filozofie We Care More i nadále sítí, která vychází vstříc nejen majitelům automobilů s motorem na tradiční fosilní paliva,“ připomíná Daniel Vasilache.

V rámci svých ekologických aktivit zahájila OMV roce 2018 ve své rafinerii ve Vídni projekt výroby ropy z odpadních plastů, který skupina připravovala již od roku 2011. Recyklační linka ReOil je schopna vyrobit během jedné hodiny z přibližně 100 kg použitých plastů asi sto litrů syntetické ropy. Rafinerie Schwechat pak tuto ropu dále zpracovává a vyrábí z ní palivo nebo suroviny pro opětovnou výrobu plastů. Tím uvá-



dí do praxe princip takzvané cirkulární ekonomiky, jejímž cílem je šetrný přístup k přírodním zdrojům. Do celého projektu investovala společnost OMV zhruba 10 milionů eur, asi deset procent nákladů pokryla Rakouská společnost pro financování výzkumu (FFG).

Na ochranu životního prostředí cílí také nezisková iniciativa, v rámci níž nabídla letos společnost OMV českým firemním zákazníkům možnost kompenzovat jejich vlastní uhlíkovou stopu na vlastní náklady. Firmy mohou kompenzovat emise buď za každý zakoupený litr paliva, nebo za množství, které si samy individuálně zvolí.

Gastronomie a prémiové občerstvení

V roce 2016 nabídla OMV v celé Evropě poprvé svou dnes vyhlášenou Fairtrade kávu a výrazně



se zaměřila na sortiment občerstvení na cestách. Výsledkem bylo rozšíření nabídky o čerstvě připravované sendviče podle receptury uznávaného italského kuchaře a restaurátora Emanuela Ridiho. Význam kvality občerstvení i kávy vzrostl také spolu s rozvojem a modernizací odpočinkových zón v interiérech čerpacích stanic, což potvrzují i aktuální aktivity společnosti. „V letošním výročním roce jsme se výrazně zaměřili na dosud nejzásadnější investici v oblasti modernizace technologií a zlepšení nabídky naší oblíbené Fairtrade kávy. Naším cílem je zlepšit kulturu pití kávy na cestách a nabídnout českým zákazníkům tu nejlepší volbu. V současné době je v provozu už více než 90 nových kávovarů značky Cimballi. Byli bychom rádi, aby se za naší kávou vraceli nejen stávající zákazníci, ale všichni milovníci dobré kávy na cestách,“ dodává Daniel Vasilache, Retail manager OMV Česká republika.

„OMV byla jednou z prvních zahraničních sítí, která v ČR otevřela své čerpací stanice, a jsme rádi, že můžeme oslavit už 30 let působení na českém trhu. Díky prémiové nabídce pohonných hmot nejvyšší kvality přímo z rakouské rafinerie si OMV vybudovala stabilní pozici na trhu a je vyhledávaným dodavatelem paliva i mezi profesionály. Celá síť našich 140 poboček se neustále zdokonaluje a prochází postupnou modernizací, aby nabídla zákazníkům vysoký standard služeb včetně doplňkových. V následujících letech se chceme zaměřit mimo jiné na rozvoj gastrosegmentu, do něhož jsme v letošním roce výrazně investovali. Naším cílem je přinést zákazníkům komplexní prémiovou nabídku, za kterou se budou vracet,“ uzavírá Daniel Vasilache.

■ PR OMV
FOTO: archiv



ZELENÁ EVROPA? JE TO VELKÁ VÝZVA

Evropská komise načrtla plán dekarbonizace a zásadního omezení fosilních pohonů pro budoucí desetiletí. Celý „European green deal“, včetně uvažovaného zákazu výroby spalovacích motorů po roce 2035, však vyvolává mezi zástupci průmyslu velké diskuse. Takto odpověděli v anketě na dané téma zástupci předních petrolejářských firem, energetických společností, vědci a zástupci nejrůznějších profesních organizací i státních organizací.

Otázky

1. Jak se připravujete na skutečnost, že v letech 2030 až 2035 skončí prodej osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel se spalovacími motory?

2. Jakými alternativami lze podle vás nahradit pohonné hmoty na bázi ropy v tzv. nízkouhlíkové (2030), popřípadě bezuhlíkové (2050) budoucnosti dopravy?

3. Čím nahradí členské státy EU rozpočtové výpadky ze spotřební daně z pohonných hmot?

4. Jak může firma, jejíž podnikání je založeno na zpracování fosilních zdrojů energie (ropa, uhlí, plyn), plánovat nulové emise CO₂ v roce 2050?

5. Může elektromobilita bez dotací přinést podnikatelské příležitosti?



Martin Gajdoš, ředitel strategie a business analytiky společnosti Unipetrol

1. I když skončí jejich prodej, stále budou na českém trhu převažovat. Navíc dekarbonizace těžké nákladní a dálkové přepravy je výzvou spíše pro časový horizont po roce 2035. I nadále tedy budeme klasická paliva vyrábět. Výrazně ale zesílí tlak na jejich udržitelnost. V našich výzkumných laboratořích proto testujeme v rámci lokálních i mezinárodních projektů pokročilá biopaliva organického původu i jiná nízkoemisní paliva z odpadů. Testujeme také výrobu a distribuci vodíku. V první fázi šedého a následně zeleného neboli bezemisního. V naší síti čerpacích stanic Benzina Orlen budujeme elektrické dobíjecí stojany a vodíkové plnicí stojany.

2. Vedle současných alternativních paliv je jasným trendem budoucnosti elektromobilita. Jsem přesvědčen, že její dva hlavní směry,

bateriový a vodíkový, se budou vzájemně doplňovat, protože svou povahou jsou komplementární. Ve městech a na přepravu na krátké vzdálenosti budeme využívat spíše bateriová vozidla, k transportu osob a zboží na větší vzdálenosti pak vodíková.

3. Je nepochybné, že státy a jejich daňové systémy budou tento fenomén muset reflektovat a najít vhodné způsoby zdanění nové mobility. Na druhou stranu pokles výběru spotřební daně z PHM by měl být určen především na snížení negativních externalit konvenční mobility, které s nižší spotřebou konvenčních PHM budou také klesat. Jedná se o komplexnější problematiku a nelze ji zúžit pouze na otázku výběru daně.

4. Náš obchodní model spočívá ve změně molekuly na jiné molekuly. Takové, které lidská společnost ke svému fungování potřebuje. Sami sebe tedy vnímáme především jako firmu, která dodává lidské společnosti energii. Jestliže je nyní poptávka po tom, aby tato energie byla s nulovou emisní stopou, jsme jedni z nejpovolanějších ukázat, jak tento cíl naplnit. Jakkoli nepopírám, že to bude velmi náročné. Věřím, že jsme připraveni se touto cestou vydat.

5. Každá nová technologie potřebuje prvotní impuls k překonání počáteční neziskovosti. S postupným rozšířením elektromobility a jejím ukotvením do našeho každodenního života bude možné snížit intenzitu její podpory a zvýšit její daňové zatížení. Každopádně rozšířením elektromobility se podnikatelské příležitosti ani nezvětší, ani nezmenší, budou jen zkrátka jiné. A kdo na ně bude připraven, ten přežije.



Marek Senkovič, generální ředitel Slovnaft ze skupiny MOL

1. V rámci naší strategie 2030+, která platí pro celou Skupinu MOL, se chystáme na tyto změny z pohledu rafinerií a výrobního portfolia i čerpacích stanic. Očekáváme, že poptávka po palivech se sníží, ale nezmizí, proto se v rámci výroby budeme stále více soustředit na produkty z oblasti petrochemie. Na druhou stranu čerpací stanice měníme na servisní stanice, kde si budou zákazníci moci načerpat různé druhy paliv a energií. S tím souvisí i zavádění nových technologií a rozvoj online řešení včetně aplikací, které zákazníkům na stanicích přinesou lepší zákaznický servis. Jinak řečeno, chceme prodávat kilometry, a to bez ohledu na to, zda to budou kilometry ujeté na bázi fosilních paliv, nebo jejich alternativ.

2. Bude to kombinace více paliv, přičemž technologicky se budou vyvíjet doposud známé alternativy, hlavně co se týče čím dál větší finanční dostupnosti elektromobilů a aut na vodíkový pohon. Stále budou spalovací na klasické palivo, resp. biopalivo, jakož i hybridy v kombinaci s klasickými palivy. Aktuálně nemusíme znát úplně všechny možnosti a alternativy. Může vzniknout i úplně nové palivo anebo syntetické palivo.

3. Toto téma v celé debatě jako by úplně vypadlo a jednotlivé státy, respektive politici se jím zatím příliš nezaobírají. Tato otázka přitom může být absolutně zásadní v celé „zelené“ strategii, více než v současnosti předpokládáme.

4. Je to výzva pro celý průmysl a pro celou naši Skupinu MOL. Naší vizí je stát se

klíčovým hráčem cirkulární ekonomiky ve střední a východní Evropě. Chceme být vysoce efektivní společností poskytující udržitelné materiály pro ekonomiku, nízkouhlíková paliva pro mobilitu a inovativní produkty a služby pro lidi na cestách.

5. Podnikatelskou příležitostí je, pokud máte integrovaný celý model, tedy od výroby elektřiny až po její dodání. Druhou možností je, že elektromobilita na sebe naváže nové služby, které budou atraktivní pro spotřebitele. Například digitální řešení, které vám umožní efektivněji využít čas v autě. Pro nás je to v současnosti vedle paliv další zdroj, který chceme zákazníkům poskytovat v příjemném zájmu našich stanic, kde si auto nejen dobíjí, ale využijí i další služby.



Petr Lux, vedoucí útvaru Alternativní energie ČEPRO

1. Co se týče budoucnosti dopravy v EU, společnost Čepro si uvědomuje, že žijeme v době zásadních strukturálních proměn energetiky, které jsou zapříčiněny legislativním tlakem, jehož cílem je snížení zátěže životního prostředí, a technologickým pokrokem, který přináší dostupnost alternativních zdrojů energie. Očekáváme, že podíl obnovitelných zdrojů a alternativních paliv v budoucnu poroste. S ohledem na průměrnou hodnotu stáří vozového parku u nás i v unii, a to nejen u osobních automobilů, počítáme s vysokým podílem fosilních paliv v dopravě i po roce 2030.

2. Fosilní paliva budou nahrazována po-

stupně a pravděpodobně bude využíván mix alternativních paliv. Počítáme tak se širokou paletou energií/paliv v dopravě, která bude mimo podíl fosilních paliv určitě zahrnovat podíl elektrické energie, vodíku (H2), LNG, CNG, BIO, E-fuels.

3. Jak efektivní jednotlivé trhy budou, bude záležet na správně zvoleném mixu legislativy, podpor, zájmu zákazníků a podobně.

4. Společnosti, jejichž podnikání je založeno na zpracování fosilních zdrojů energie, musí, aby splnily cíle pro rok 2050, dle našeho názoru rozšířit své podnikatelské a obchodní aktivity do oblastí, které budou emisně tzv. „záporné“, respektive které budou přinášet významnou úsporu emisí CO₂.



Pavel Los, generální ředitel Shell Česká republika

1. Shell analyzuje scénáře vývoje energetické spotřeby světa od 70. let minulého století. Pravidelně o tom diskutujeme na odborných fórech, abychom podpořili kvalitní veřejnou politiku a také formovali očekávání trhu. V našem strategickém materiálu Powering Progress předpokládáme, že jsme v roce 2019 dosáhli vrcholu v těžbě ropy a do roku 2030 plánujeme snižovat objem vytěžené suroviny ročně o 1–2 %. Zároveň plánujeme investovat ročně 2–3 miliardy dolarů do rozvoje alternativních paliv.

Taková výrazná změna, jakou je dekarbonizace dopravy, se neděje jednostranně, tím, že postavíme továrnu na vodík nebo že na každou čerpací sta-

➔ nici umístíme nabíječku. Potřebujeme promyšlenou veřejnou politiku, motivační mechanismy pro spotřebitele i dobrý systém monitoringu dopadů opatření. Shell je jen jedním z aktérů této změny a připravuje se důsledně na to, aby podpořil světové společenství ve splnění závazků z Paříže i aktuální iniciativy států EU.

2. Alternativ může být několik a odvíjet se budou od ceny jednotlivých řešení. Letos jsme v Severním Porýní-Vestfálsku otevřeli továrnu na výrobu zeleného vodíku největší v Evropě. Je to příklad toho, jak bude vypadat infrastruktura budoucnosti. Projekt vznikl díky podpoře Evropské komise, společně s partnery a napojením na vědeckou komunitu. Položili jsme základ zelené vodíkové infrastruktury, která ještě nemá žádný ekonomický smysl, protože neexistuje poptávka.

Projekty nízkouhlíkové dopravy proto budou ještě dlouhou dobu vyžadovat masivní investice ze strany firem i států. Vlády musí prostřednictvím podpory a investic vyslat firmám jednoznačný signál, že to s bezemisní dopravou myslí vážně.

3. Myslím, že v této fázi je to akademická otázka. Státy potřebují udržovat a zkvalitňovat silniční infrastrukturu a je v rukou členských států najít model, který nahradí výpadek spotřebních daní z konvenčních paliv.

4. V první řadě jsme si stanovili pevné cíle postupného snižování emisí. V tomto roce je to snížení o 2–3 procenta v porovnání s referenčním rokem 2016, do roku 2030 to bude o 20 procent a do roku 2050 o celkových 100 procent. Zmiňoval jsem výrazné investice do alternativních paliv. Další cestou je intenzivní vývoj nízkemisních paliv, které například testujeme na okruzích Formule 1 spolu s naším partnerem Scuderia Ferrari. Tyto závody budou do roku 2030 také bezemisní. Letos investujeme 100 milionů dolarů do řešení, která mají podpořit zachycování uhlíku lesními porosty. Do roku 2035 bychom měli vybudovat zařízení na zachycování a ukládání uhlíku s roční kapacitou 25 milionů tun. Do roku 2030 ukončíme v našich závodech spalování plynu a intenzita emisí metanu z výroby do roku 2025 klesne pod 0,2 procenta.

O změnách aktivně diskutujeme se zákazníky. Změna zvyklostí a ochota ke změnám je pro přechod na nízkouhlíkovou ekonomiku klíčová. Již dnes nabízíme českým firemním zákazníkům možnost kompenzovat část emisí CO₂ z natankovaných pohonných hmot. Koupí uhlíkových kreditů podporujeme mezinárodní projekty pro ochranu a obnovu přírodních ekosystémů. Právě tyto motivační nástroje považujeme za efektivní při změně v zákaznickém chování.

5. Příklady růstu elektromobility v Norsku, ale i rozvoj solární energie v Kalifornii jsou jednoznačným příkladem, že bez progresivní politiky to nepůjde. Nemusí jít jen o dotace, ale spotřebitel nebo firma musí ve změně vidět benefit v podobě reálné návratnosti investice. Jsem přesvědčen, že vlády tuto roli při nastavení pravidel vnímají stejně naléhavě, jako my vnímáme svou roli při technologických změnách.



Pavel Šenyh, vedoucí oddělení kapalných paliv, Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky

1. Do doby omezení výroby automobilů se spalovacími motory, o které se diskutuje, bude třeba provést důkladná vědecká posouzení, která stanoví limity i míru závažnosti zdrojů emisí. Také bude třeba detailně rozebrat podíl osobní dopravy a dopravy zboží. Přechod na vícemodální typ dopravy kombinující vodní, železniční a silniční se může ukázat jako vhodná cesta, která sníží zátěž na přepravu zboží, ale nevynechá nezbytný koncový prvek,

kdy zboží doputuje ke konečnému zákazníkovi, kterému v samém konci řetězce nelze produkt dodat jinak než silniční dopravou. Prohlášení o konci spalovacích motorů je třeba vnímat realisticky, ještě v roce 2055 budou jezdit auta registrovaná v roce 2035.

2. Půjde o dlouhodobější proces. Evropa je až na výjimky zdrojově chudá. Většina se musí dovážet. Může však nabídnout technologické zázemí, inovativní myšlení, výzkum a vývoj. Fungovat to bude za předpokladu, že Evropa o ekologickém smýšlení přesvědčí i zbylé části světa, které si stejně tak vezmou za cíl udržet kvalitní život na planetě pro víc než dvě další generace. Náhrada fosilních paliv syntetickými je jednou z cest. Ale je také třeba využívat slibný potenciál vodíku. Obecně platí, že skočit rázem za zeď, kam nevidím, jak by se dal vnímat radikální přechod na zeleno, by byl velký hazard. Cesta ke změně musí být postupná a založená na reálných možnostech.

3. Pokud stát plánuje příjmy a výdaje státního rozpočtu, musí vycházet z reality možného. Pokud to nebudou pohonné hmoty, které dodávají do rozpočtu ročně 90 miliard, bude se muset ukázat na jinou komoditu. Pamatujme na křivku míry zdanění a plynoucího výnosu. Ta Lafferova říká, že když se šroub přetáhne, závit praskne a vytvoří se trhlina, kterou peníze začnou odtékat jinam.

4. Země jako planeta produkuje, obsahuje a „koloběhuje“ 96,5 % CO₂ bez zásahu lidstva. Oceány uvolňují 41,5 %, půda 27 %, vegetace 27 % a biomasa 1 %. Ze 3,5 %, které zbývají na lidskou činnost, činí doprava 18 %. I když byl v dávné minulosti země obsah oxidu uhličitého v atmosféře mnohem vyšší než dnes, s teplotou to nesouviselo a mělo to příznivý vliv na život. Dá se předpokládat, že osud průmyslu v této oblasti není limitován rokem 2050. Navrhovaná omezení přinesou další náklady, které lze v současné době obtížně kvantifikovat. Přesto je budoucnost nadějná. Chybou by bylo vidět jen na „dvorek za domem“, je třeba vnímat všechny souvislosti. Pokrok lze očekávat v rámci celé planety. Nikoli rovnoměrně tak, jak to bylo a je i v současné době. Inspirujme se tedy tam, kde to za inspiraci stojí.



Miloslav Nergl, ředitel společnosti PReservisní

1. Už déle než deset let zabudováváme do naší firemní flotily především osobní automobily s elektropohonem a v současnosti provozujeme zřejmě největší flotilu elektromobilů v celé republice. Elektromobily nám pro provoz převážně v Praze a blízkém okolí vyhovují, dojezdy jsou dostačující a také síť stanic pro dobíjení PREpoint umíme využívat tak, abychom vždy dojeli tam, kam potřebujeme. Celkové náklady na pořízení a provoz flotily elektrických vozů jsou pro nás jen nepatrně vyšší než náklady na vozy s klasickými spalovacími motory. Naši uživatelé velmi oceňují snadnější parkování při provádění různých pracovních činností v Praze.

2. Rozhodně chceme v nastoleném trendu pokračovat. Pochopitelně pozorně sledujeme vývoj například kolem vodíku, a uvidíme, co nám budoucnost přinese. V této oblasti spolupracujeme a čerpáme zkušenosti od našeho hlavního akcionáře, kterým je společnost EnBW, která je leaderem v oblasti elektromobility na klíčovém evropském trhu s vozidly v Německu....

3. To není asi otázka na nás jako na energetickou společnost, chceme věřit, že to nebude zvýšením daně z elektřiny používané pro dopravu...

4. My elektřinu prakticky nevyrábíme a už vůbec ne z fosilních zdrojů. Jediná výroba, kterou máme, jsou to fotovoltaické elektrárny a něco málo větrných elektráren. Ostatní elektřinu nakupujeme na trhu a záleží na výrobcích, z čeho ji vyrobí...

5. Pro nás jednoznačně, budujeme infra-

strukturu pro dobíjení elektroaut. Máme již přes stovku dobíjecích stanic a nové přibývají po desítkách. Stavíme je také částečně v rámci dotačních programů jako Metropolitaní síť I a II v Praze či jako Pátevní síť napříč naší republikou. Podílíme se ve spolupráci s pražským magistrátem na obnově kabelové sítě veřejného osvětlení, aby bylo možné stožáry lamp osadit malými dobíjecími stanicemi pro elektromobily v obytných celcích a rezidenčních čtvrtích. Řešíme způsoby placení za dobíjení tak, aby byly co nejpřístupnější všem uživatelům elektroaut, máme pro ně aplikace dostupnosti dobíjecích stanic atd. Máme vyvinuty systémy pro řízení nabíjení ve firemních garážích, které nabízíme k realizaci firmám, z nichž některé již naše služby v tomto směru využily jako například Moneta Money Bank.



Ivan Souček, ředitel Svazu chemického průmyslu

1. Jsem přesvědčen, že automobily se spalovacími motory budou provozovány ještě i po roce 2050. Budou využívány kapalná paliva vyráběná z obnovitelných složek v kombinaci s minerálními palivy, které pravděpodobně budou stále na trhu. Rafinerie přitom zajistí „záporné emise“ konverzí CO₂ na motorová paliva.

2. Hovoří se o elektromobilitě (jejíž rozvoj bude odvislý od dostupnosti zelené elektrické energie a dostupnosti zeleného vodíku). Kapalná paliva budou mít výraznější podíl paliv vyrobených z obnovitelných zdrojů. Významnou roli budou sehrávat produkty chemické recyklace odpadů.

3. Nevím.

4. Nevím.

5. Ano, pakliže se podaří zajistit dostatek levné zelené elektrické energie nebo zeleného vodíku.



Tomáš Chmelík, manažer útvaru čisté technologie ČEZ

1. Naše společnost je aktivní v přípravě tzv. gigafactory. Investice do projektu při roční výrobní kapacitě 40 GWh se předpokládá na úrovni 2 miliard euro, vzniknout by mělo 2300 pracovních míst. Skupina ČEZ má již dnes ve svém fleetu více než padesát elektromobilů a jejich počet dále poroste. I proto, že vstoupí v platnost zákon o podpoře nízkoemisních vozidel, který uloží institucím a sektorovým zadavatelům veřejných zakázek nakupovat určité procento těchto vozidel.

2. Tato otázka je spíše v kompetenci příslušných ministerstev – dopravy, příp. průmyslu a obchodu. Při nahrazování fosilních paliv v dopravě je k dispozici pestrá škála alternativních pohonů – v čele s elektřinou, vodíkem nebo plynem.

3. Tuto otázku směřujte na příslušná ministerstva financí, dopravy, případně průmyslu a obchodu.

4. Hledání takového řešení je individuálním úkolem nejen pro každou firmu, ale doslova pro každé oddělení a každého zaměstnance. Postupné nahrazování fosilní základny udržitelnými zdroji na bázi obnovitelné energie a snižování uhlíkové stopy je celospolečenským fenoménem, který se samozřejmě výrazně promítne i do podoby energetiky, kterou změní od základu. V ČEZ jsme našli ➔

➔ reálné možnosti, jak dosáhnou uhlíkové neutrality. Skupina aktualizovala svou strategii a formulovala cíle do roku 2030.

5. Zdaleka ne ve všech odvětvích je provoz elektromobilů rentabilní. Ale existují segmenty, kde se jim daří a jejich nasazování se firmám může vyplatit. Dotace mohou tento proces urychlit a uspíšit nástup elektromobility. Hrubý odhad růstu počtu elektrických aut v následující dekádě pro Českou republiku je někde v intervalu 250–500 tisíc. Z pohledu energetiky se na elektromobily nemůžeme dívat jen optikou jejich dobíjení nebo veřejné sítě. V prostředí nové energetiky totiž elektromobily pravděpodobně přestanou být jen čistými odběrateli energie. V domácnostech a firmách budou plnit i funkci úložiště elektřiny a v určitých fázích dne, kdy bude spotřebitel mít deficit energie, se mohou stát dodavateli energie, což přispěje ke stabilizaci energetické soustavy.



Martin Kubů, ředitel divize obnovitelných zdrojů společnosti Agrofert

1. Nijak významně. Přes jasnou snahu evropských elit prosadit elektromobilitu poněkud překotně a často bez ohledu na náklady bez proklamovaného dodržení přístupu technologické neutrality je zřejmé, že obměna vozového parku v celé EU nebude zdaleka tak rychlá. Současná dopravní flotila se spalovacími motory bude brázdit silnice ještě mnoho let poté, co by měl nastat konec spalovacích motorů. Nejsme na zeměkouli sami a evropské ambice v ekologizaci dopravy nebudou mít valného efektu, pokud se k němu nepřidají další a o technologickém způsobu

řešení či řešeních budou spolurozhodovat i největší automobilky na světě, které sídlí mimo Evropu. Ty navíc volí odlišnou cestu, například preferencí.

2. Jsme přesvědčeni, že minimálně rovnocenným ekvivalentem k dnešní hektické elektromobilitě (která je navíc viditelně řešením primárně pouze pro sektor osobních aut) jsou nadále kapalná paliva, ať již vyráběná z obnovitelných surovin v současných rafinérských provozech, případně recyklovaná nízkouhlíková paliva nebiologického původu, nebo paliva vyráběná z odpadů, z recyklace plastů apod. Musí však být zřejmé, že jde skutečně o odpady, aby nenastala obdobná situace, jako když například severské země mající nemalou část svého území za polárním kruhem jsou největšími uživateli biopaliv, bohužel však často z derivátů palmového oleje přepravovaných přes půl planety. Za to by logicky klimatologové asi chválit neměli, kupodivu si toho málokdo zatím všímá. Nebo si radši všímá nechce?

3. Velmi dobrá otázka! Na to jsem totiž sám velmi zvědav. Přitom je odpověď asi jednoduchá. Buď ničím a potom si nedokáži představit udržitelnost současných státních rozpočtů, nebo větším zdaněním i alternativních energií, zejména elektřiny a masivním omezením podpor – a potom se asi pro změnu budou nemálo divit ti, kteří budou alternativní energie v dopravě v dobré víře užívat nebo k tomu budou donuceni okolnostmi. Stále více se divím, že se nad touto srozumitelnou matematikou nezamýšlí více lidí. Lze namítnout, že řešením by bylo další zvyšování spotřebních daní u kapalných paliv, ale to nejde dělat donekonečna. Může totiž nastat sociálně neudržitelná situace, kdy lidé mimo městské aglomerace budou daněmi platit alternativní mobilitu lidem ve městech. A to nezni sociálně udržitelné a spravedlivé, jak je proklamováno.

4. Zatím velmi obtížně. Ale jsme teprve na úplném počátku. Celé této obrovské aktivitě zatím chybí mnoho dokumentů a postupů, jak se co bude počítat a proti čemu, co bude uznatelné jako reálné snížení emisí a co nikoli. Vždyť i sama základní premisa, že elektrické auto je bezemisní, je od základu sporná a platí pouze tam, kde je bezemisní veškerá elektrická energie užitá na jeho nabití. A od tohoto stavu je většina členských zemí EU prozatím na hony vzdálena stejně tak jako průmyslové sektory od nulové stopy v r. 2050.

5. Každý nový sektor sebou nese nové podnikatelské příležitosti. Každému musí být zřejmé, že ani elektromobilitu nepůjde dotovat nekonečně a tržní principy budou muset nastoupit i do tohoto sektoru. A až teprve tehdy se běžný Evropan konečně dozví, zda bude udržitelná mobilita dostupná více méně všem, tak jako dnes, nebo se z ní stane nákladný statek dostupný pouze úzkému okruhu bohatých obyvatel EU. A tak až odpověď na tuto otázku současně napoví, jak velké podnikatelské, nikoli dotační příležitosti s sebou elektromobilita opravdu přinese.



Martin Klíma, vedoucí oddělení Mobility Services společnosti E.on Energie

1. Připravujeme se především budováním sítě pro elektromobily, a to jak veřejné, tak té soukromé a firemní. Aktuálně provozujeme 125 veřejných dobíjecích stanic, přičemž dalších 90 máme ve výstavbě. Připravujeme další projekty, které zajistí postupné rozšiřování sítě veřejných stanic tak, aby bylo možné pohodlně cestovat po celé ČR a do zahraničí. Elektromobilita není pouze o veřejných stanicích, ale především o těch firemních a domácích. Zde nabízíme kompletní portfolio služeb od studie proveditelnosti po instalaci a následný provoz. Zákazníkům tak během krátké doby vybudujeme vlastní „čerpací stanici“ a stanou se tak do značné míry nezávislí na veřejné infrastruktuře, což má v konečném důsledku pozitivní dopad na provozní náklady.

2. Dle klimatického balíčku Fit for 55 se v budoucnu nepočítá se spalovacími motory včetně zemního plynu, který byl označen za pouze dočasné alternativní palivo. V našem mixu ➔



☞ bychom rádi měli majoritu stanic pro elektromobily a samozřejmě bedlivě sledujeme i možnosti vodíku, který by se mohl prosadit u nákladní dopravy. Pro osobní dopravu s vodíkem nepočítáme. Nadále počítáme se zachováním naší veřejné sítě plnicích stanic na CNG, do které již nyní dodáváme biometan z obnovitelných zdrojů.

5. Určitě může přinést celou řadu příležitostí, nicméně je důležité tyto příležitosti vidět. Dnes je téma elektromobility vnímáno naopak jako velice kontroverzní a v Česku to spíše vnímáme jako hrozbu. Vyspělé státy nicméně již dávno pochopily, že díky elektromobilitě mohou vznikat pracovní příležitosti, které skýtají možnost výroby s vyšší přidanou hodnotou, což je něco, po čem u nás dlouhodobě všichni volají, ale když se nyní možnost nabízí, málokdo ji chce využít. Dobrým příkladem na našem území je nyní diskutovaná možnost výstavby takzvané gigafactory pro výrobu baterií. Díky tomuto projektu bychom na našem území měli celý uzavřený řetězec od těžby lithia po finální produkt v podobě vysokokapacitní baterie pro elektromobily, a to jsou jednoznačně produkty budoucnosti.



Prof. Milan Pospíšil, Ústav technologie ropy a alternativních paliv, VŠCHT Praha

1. Stále ve skrytu duše doufám, že tento plán bude přehodnocen a možnost výroby a prodeje vozidel s moderními spalovacími motory vybavených pokročilými systémy eliminace škodlivin ve výfukových plynech bude zachována. Pokud budou k dispozici alternativní pohonné hmoty s vysokým podílem složek vyrobených na bázi OZE nebo recyklací odpadů, tak uhlíková stopa bude zcela srovnatelná,

ne-li lepší než v případě elektrické energie pro pohon vozidel vyrobené v podmínkách ČR s velmi omezeným podílem el. energie na bázi OZE. Pokud nebude k dispozici el. energie vyrobená dominantně z OZE, potom o nulové uhlíkové stopě elektromobilů nelze vůbec hovořit a je to cíl pokrytectví. Přičemž se v r. 2035, podle dostupných zdrojů, předpokládá podíl OZE na výrobě el. energie v ČR pouze ve výši 20–25 %.

2. Jako alternativy se nabízí například kapalná paliva vyrobená tepelným zpracováním odpadních plastů, kterých je dostatek a pouze jejich část je využitelná pro přímou recyklaci na nové plasty. Vysoký a hlavně reálný potenciál v podmínkách ČR má výroba bioplynu z biologických odpadů a jeho úprava na kvalitu čistého biometanu, jeho výroba může začít prakticky okamžitě. Jako nadějně se v horizontu 20–30 let jeví i technologie zpracování odpadního oxidu uhličitého, s využitím katalytických procesů a vodíku z obnovitelných zdrojů nebo i odpadního vodíku z průmyslové elektrolyzy. Bohužel výrobní kapacity nejsou v současné době k dispozici, podnikatelská sféra potřebuje dostatečné záruky, že se jim investice do průmyslové realizace v rozumném časovém horizontu vrátí. Bohužel, turbulentní vývoj politiky EU v oblasti k zajišťování energie pro dopravu v neprospěch klasických kapalných a plyných pohonných hmot žádné záruky podnikatelské sféry v tomto ohledu nepřináší. S největší pravděpodobností bude budoucnost (okolo r. 2050) paliv pro dopravu patřit vodíku, ovšem pouze za předpokladu, že bude k dispozici dostatečně levný a kapacitní zdroj energie pro jeho výrobu a najde se bezpečný a efektivní způsob jeho skladování.

3. Výpadek příjmu spotřební daně z benzínu a motorové nafty bude mít zcela jistě citelný negativní dopad na státní rozpočet každého z členských států EU. V současné době se tato daň pohybuje v rozmezí 5–7 % příjmů státního rozpočtu a je významným zdrojem financí např. pro financování dopravní infrastruktury. Čím nahradit výpadek této daně? Nabízí se adekvátní zdanění el. energie pro dopravu, ovšem nutno počítat s poměrně problematickým rozlišováním běžné spotřeby a spotřeby pro pohon vozidel v běžné distribuční síti. U současných kapalných paliv je situace mnohem jednodušší, jejich distribuční síť je zcela samostatná a oddělitelná. Nabízí se i možnost zdanění provozu všech motorových vozidel, jak se spalovacími motory, tak i elektrických, podle počtu ujetých kilometrů. Toto na první pohled

spravedlivé zdanění může však velmi negativně zasáhnout dopravu na venkově, která vždy bude mnohem závislejší na individuální přepravě osob než doprava ve městech, která může využívat výhod levnější dotované hromadné veřejné dopravy, a to se týká i zdanění. Takže způsob, jak racionálně a přitom sociálně únosně vyřešit výpadek spotřebních daní z pohonných hmot, si nedovedu představit.

4. Podobně jako u předchozí otázky musím odpovědět, že nevím. Možná bude existovat možnost obchodování nějaké formy emisních povolenek, kterými bude kompenzováno uvádění fosilní složky obsahujících pohonných hmot na trh. Vždyť i v r. 2050 budou v provozu miliony vozidel se spalovacími motory, které budou pro svůj pohon potřebovat benzín nebo naftu.

5. Zcela určitě ano. Praktický výzkum a vývoj a především praktické průmyslové realizace se budou muset zaměřit primárně na zdroj energie pro elektromobily. Současné bateriové systémy s malou schopností skladování a doplňování el. energie nejsou trvale udržitelným řešením pro budoucnost. Bude třeba významně vylepšit současnou relaci, kdy 1 kg kapalného motorového paliva představuje stejný obsah energie jako baterie o hmotnosti 80–90 kg Li-Ion. To je opravdu velmi málo efektivní, jak z hlediska spotřeby surovin pro výrobu baterií, tak vzhledem k požadavkům na nosnost vozidel vezoucích velice těžké baterie.



Ivan Indráček, předseda SČS a místopředseda UPEI

1. Víme, že syntetická paliva z elektřiny vyráběná z obnovitelných zdrojů jsou v podstatě bezemisní, naopak elektřina z hnědého uhlí

nebo vodík vyráběný ze zemního plynu má emise stejné, případně horší než fosilní motorová nafta. Děláme tedy vše pro to, aby Evropská komise přestala hodnotit vozidla podle emisí na výfuku, ale hodnotila je podle celého životního cyklu paliva. Aby si nepletla přenašeče energie s jejími zdroji. Ostatně W-T-W analýza, kterou si zpracovává sama Komise, jasně konstatuje, že pro emise skleníkových plynů je jednoznačně určujícím zdrojem, ze kterého je palivo vyráběno. Hodnotit pak vůz nikoli podle zdroje, ale podle přenašeče energie je holý nesmysl. Shrnutí – bylo by chybné připravovat se dnes na ukončení prodeje spalovacího motoru. Pokud chceme skutečně snižovat emise skleníkových plynů, a ne jen o snižování hovořit, musíme komisi přesvědčit, že s návrhem šlápla vedle.

2. Pokročilá biopaliva, paliva vyráběná z odpadů nebiologického původu, syntetická paliva vyráběná z elektřiny z obnovitelných zdrojů. Případně čpavek ve formě přímého spalování nebo jako přenašeč vodíku

3. Je předčasné o výpadku hovořit. I když budeme akceptovat optimistické předpo-

vědi a scénáře prodeje elektromobilů, bude v roce 2030 na českých silnicích stejný počet vozů se spalovacím motorem, jako je dnes. Minimálně po dobu 10 let tak žádný výpadek nehrozí. Časem může dojít, spolu s rozvojem technologií, ke změně konceptu zdanění. Namísto spotřební daně může být zavedeno mýto na všech komunikacích, s dynamickými sazbami odvislými od pohonu, typu komunikace, okamžiku jízdy... Takový systém by umožnil vybírat daň z jakéhokoli typu vozidla, přitom by uměl preferovat nízkoemisní pohony, „sankcionovat“ jízdu v dopravní špičce apod. Velký bratr nás kontroluje na každém rohu, mít jej v automobilu už asi nebude tak velká změna...

4. Jak plánovala firma, která se zabývá zpracováním fosilních zdrojů v roce 1980, svou budoucnost v roce 2020? Už tehdy totiž byly teorie o ropném vrcholu za 40 let, tedy v roce 2020, kdy by ropa měla v podstatě docházet. Spolehnout se dnes na vize 2050 a založit na nich dlouhodobou strategii je proto docela problematické. Nejenže dynamika ekonomického a vědeckého vývoje permanentně zrychluje, ale Evropská komise nám

na biopalivech 1. generace a následně na prosazování zemního plynu předvedla, jak umí ve svých predikcích šlapat vedle. Tahle kaše ještě nemusí být tak horká, jak vypadá. Nicméně hledání nízkoemisních náhrad fosilních paliv je tématem, kterému by se měly jejich výrobci věnovat bez ohledu na to, jestli máme vytyčenou bezemisní budoucnost, nebo ne.

5. Nejenže může, ale musí, má-li být životaschopná. Zatím je závislá na umělé výživě (dotacích). Pokud se nenaučí přežít a rozvíjet se sama a čistě komerčně, je odsouzena k zániku. Krásným příkladem budiž použití zemního plynu v dopravě. Bez dotací by se nikdy neprosadil, neexistovaly by plnicí stanice, nebyli by zákazníci, bez poptávky by se nevyrobily vozy. Nyní se hadičky s umělou výživou postupně odpojují a na perspektivách zemního plynu v dopravě se to zřetelně projevuje. Jinou otázkou je, jestli může elektromobilita přinést podnikatelské příležitosti čerpacím stanicím. Obávám se, že odpověď není příliš pozitivní. Až na malé výjimky dálničních pump to podnikatelské příležitosti nepřinese. ➔



More than
CAR WASH

CADIS, hvězda se zrodila

Christ
WASH SYSTEMS

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



Martin Vohánka, generální ředitel a zakladatel Eurowag

➤ 1. Už teď jsme připraveni. Všechny produkty, které využívají i uživatelé lehkých vozidel, máme již stoprocentně připravené na elektromobilitu a alternativní paliva a jsme schopni nabídnout přímou podporu svým klientům. Konkrétně se jedná o systém flotilového managementu a telematiky pro elektrifikovaná vozidla, případně se spalovacími motory na alternativní paliva. Na straně druhé jsou to navigační služby společnosti Sygic, kde jsme integrovali možnost platby na více než 150 000 dobíjecích stanicích po celé Evropě.

2. Z pohledu současné i připravované legislativy se bude jednat v podstatě výhradně o elektrifikovaná vozidla. A sice buď čistě elektrická, nebo hybridní, kombinující elektropohon se spalovacím pohonem nebo s palivovými články, tedy na vodík. Otázkou zůstávají syntetická paliva z obnovitelných zdrojů, o nichž se začíná mluvit stále častěji. Než však zmizí i poslední vozy spalující fosilní paliva, bude třeba ujit velký kus cesty, včetně obnovy velké části vozového parku a vybudování potřebné infrastruktury. Vozový park je v Čechách starší než 14 let, a proto i po roce 2035 bude ještě minimálně 20 let trvat, než k tomu opravdu dojde. V určitých typech provozu tomu tak možná nebude nikdy.

3. Už nyní je elektřina zdaněna více než pohonné hmoty, jedná se však o jinou strukturu daní. Z pohledu států je však třeba na změnu proporce energií pro mobilitu dále reagovat. Nejprůvratnějším nástrojem je mýtné, a to jak pro nákladní vozidla, tak jeho zavedení i pro automobily osobní. Umožňuje nejen zajistit optimální výběr daní odpovídající míře použití silniční sítě uživatelem, ale i další možnosti stimulace chování řidičů ve smyslu městských zón či prevence přetížení v určitých hodinách. Současně platí, že

v mezidobí spotřební daně na fosilní paliva nejsou výrazně porostou.

4. Naše podnikání není založeno na fosilních palivech, ale na propojování dodavatelů energie s jejich spotřebiteli. To propojení v praxi představuje autorizaci uživatele, realizaci platby, vystavení konsolidovaných faktur za všechna čerpání, zpracování dat za účelem monitoringu a reportingu spotřeby, měnovou konverzi a také financování těchto plateb. To vše je a bude potřeba bez ohledu na typ dodané energie, ať je elektrická, vodíková, či biopalivo. Samotný přechod na čistá paliva totiž představuje pro naše zákazníky další zátěž. Jak provozovat flotilu s různými typy pohonu, kde v Evropě najdou na svých cestách vhodné dodavatele, jakou podporu mohou čerpat při nákupu a provozu vozidel. To je další komplexita, kterou Eurowag překládá v konkrétní řešení, což je vlastně podstatou našeho podnikání.

5. Ano, je tomu tak už nyní. Celkové náklady na pořízení a provoz elektrovozidla jsou již ve vybraných členských státech na stejné úrovni jako obdobné vozy na spalovací pohon. Do pěti let tomu tak bude ve všech státech bez ohledu na potřeby dotací a ve většině z nich bude vlastnění elektrovozu oproti alternativám neekonomičtější variantou.



Miroslav Stříbrský, jednatel a zakladatel společností Unicode Systems a Petrol Media

1. Na tuto skutečnost se připravit nelze. Uvědomme si, prosím, že do roku 2035 zbývá necelých 14 let. Na zákaz výroby spalovacích motorů se možná mohou připravit některé automobilky, možná i energetika a potřebná infrastruktura, ale zcela jistě na tuto skutečnost nebude připraven běžný občan EU. V případě, že by se veškerá sil-

niční doprava v Evropě okamžitě stala bezemisní, poklesly by globální emise CO₂ o 4 %. Zásadní otázkou tedy je, komu podobné tlaky na zákaz spalovacích motorů vlastně slouží? Záchraně globálního klimatu určitě ne. Pokud bychom nevěřili v opak, tedy v pokračování výroby spalovacích motorů nejen po roce 2035, ale i daleko za rok 2050, nemělo by smysl pořádat například i naši konferenci Vize 2050.

2. Syntetická paliva, vodík, bateriová elektromobilita. A to v uvedeném pořadí. Do roku 2050 však s velkými technologickými potížemi a gigantickými celospolečenskými náklady. O sociálních dopadech na celou EU ani nemluvě.

3. Pouze a jedině dalším navyšováním daní v jiných oblastech lidské činnosti. Ostatně počítá s tím i základní dokument Zelený úděl EU v kapitole 2: Kromě zvyšování ceny emisních povolenek, razantního zvýšení zdanění fosilních paliv, energií a dalších „neekologických“ komodit a lidských aktivit můžeme podle tohoto dokumentu s jistotou očekávat ještě další „mobilizační zdroje“ a jiné „inovativní způsoby“, jak vyždímat peníze z daňových poplatníků. Jde o morální a společenský hazard, protože konečnými oběťmi tohoto dobrodružství nebude nikdo jiný než běžný občan EU.

4. Jen velmi těžko. Pro mnohé společnosti to bude znamenat faktický zánik.

5. Bez dotací se v tak krátkém čase elektromobilita prosadí jen tam, kde má skutečně smysl, a to v městské a příměstské dopravě. Velké podnikatelské příležitosti elektromobilita zdánlivě přináší automobilkám. To je ovšem tragický omyl. Výhercem této ideologické loterie jsou především dodavatelé základních surovin. Nejedná se jen o tolik opakované lithium, kobalt, nebo o 300 % dražší křemík. Ve hře jsou i běžné kovy jako měď (cena stoupla o 200 %) nebo exotický kov neodmyslitelný pro výrobu elektromotorů a v podstatě nerecyklovatelný. Všechny „elektrifikované“ automobilky jsou již nyní v podstatě rukojmími dodavatelů těchto surovin, z nichž drtivá většina je v Číně a jiných zemích mimo EU. Tito dodavatelé již své podnikatelské příležitosti našli, a to na úkor většiny evropských firem. Další kapitolou je neschopnost Evropy vyrobit čipy s velikostí prvků pod 16 nanometrů, tolik nezbytných pro palubní systémy moderních automobilů, zejména těch elektrických. Výhercem této soutěže po dlouhou dobu nebude opět nikdo jiný než čínské firmy...

■ AUTOR: Miroslav Petr,
Alena Adámková, Jiří Kaloč
FOTO: archiv

APEX — LEGENDS —

PETROL
PARTNER

ODEMKNI

HERNÍ OBSAH



ZADEJ

KÓD POD

VÍČKEM NA PROMOČNÍ PLECHOVCE NA

MONSTERENERGY.COM



16TM
www.pegi.info

Respawn
ENTERTAINMENT

Electronic Arts

© 2021 Monster Energy Company. Pouze pro občany České republiky a/nebo Slovenska starší 18 let. Akční víčka jsou k dispozici od 1. 9. 2021 do 31. 12. 2021, nebo do vyčerpání zásob. Kód, který jsi našel pod víčkem, si zaregistruj přes internet do 31. 03. 2022. Každý kód ti dá jeden herní token, díky kterému se posuneš směrem ke 12 úrovním Battle Pass a 10 kusům exkluzivního herního obsahu pro 1 platformu hry. Úplný způsob uplatnění je popsán ve smluvních podmínkách. V rámci jednoho účtu EA je po dobu trvání akce možné uplatnit maximálně 60 kódů. Zaregistruj se na apexlegends.monsterenergy.com, kde najdeš i plné znění podmínek. Propagační akcí řídí a spravuje společnost Monster Energy Europe Limited. Hra Apex Legends má hodnocení PEGI: 16 s násilím, herní nákupy (včetně náhodných položek). Postava Octane vyžaduje zvláštní nákup/odemčení. Apex Legends © 2021 Electronic Arts Inc. Electronic Arts, logo Electronic Arts, Respawn, logo Respawn a Apex Legends jsou ochranné známky společnosti Electronic Arts Inc.

PRVNÍ TÉMA NOVÉ VLÁDY? ROZHODNUTÍ O GREEN DEALU

Oslovili jsme také pět politických stran, hnutí a koalic, které mají podle průzkumů největší šanci dostat se v nadcházejících volbách do poslanecké sněmovny. Zeptali jsme se jich, zda budou podporovat návrh Evropské komise na ukončení prodeje nových aut se spalovacími motory v roce 2035, který souvisí s dekarbonizací Evropy ve jménu hesla New Green Deal.

Návrh však samozřejmě musí nejprve schválit členské státy a v Česku to bude jeden z prvních velkých úkolů nové poslanecké sněmovny a vlády. Anketa proběhla před parlamentními volbami, proto je v ní také názor komunistické strany, přestože ta v následujícím období už nebude mít zastoupení ve sněmovně. Lídrům politických stran a hnutí jsme položili pět následujících otázek.

- 1. Je to podle vás cesta správným směrem i pro Česko?**
- 2. Budete podporovat tento návrh a jak?**
- 3. Případně, jak proti němu budete bojovat?**
- 4. Nabízíte nějakou alternativu k tomuto návrhu?**
- 5. Do roku 2030 se emise z automobilů mají podle návrhu Evropské komise omezit o 55 procent proti dnešním hodnotám. V roce 2050 by neměla v zemích EU jezdit prakticky žádná auta se spalovacím motorem. Je to podle vás reálné i v Česku?**



Alexandr Vondra (europoslanec za ODS)

1. Máme ke konceptu i rychlosti navržených opatření výhrady. Z hlediska konceptu by Ev-

ropská komise měla vycházet z principu technologické neutrality, tj. dát šanci svobodné soutěži různých technologických řešení s tím, aby se ukázalo, jaká je nevhodnější a pro zákazníky nejméně výhodná cesta k uhlíkové neutralitě v budoucnosti.

Teoreticky je v dopravě alternativ víc – nejen elektromobilita, ale i vodík nebo syntetická paliva, která by udržela ve hře i spalovací motory. Bohužel EK tím, jak návrh představila, sází v silniční osobní dopravě výhradně na elektromobilitu. To může být výhodné pro největší automobilky, dostanou-li příslib regulací, subvencí a dotací tak, aby měly garantovaný zisk, ale vícenásobné nakonec zaplatí koncový zákazník.

Tempo navrhovaných změn je vražedné. Povede k velkému zdražení nákladů na osobní dopravu, která patří mezi základní životní potřeby, jako je dojíždění za prací.

Spalovací motory jsou jednou z mála oblastí, kde má Evropa před Čínou stále náskok. V elektromobilitě jsou rozhodující baterie a řídicí software – tady má Čína náskok už teď a hromadný a zbrklý úprk Evropanů k elektromobilitě je jen pozvánkou pro Čínu, aby svého náskoku v soutěži s Evropou ještě víc využila.

2. Budeme žádat jeho změnu. Vláda by měla vyjednávat o posunutí termínu, ke kterému mají být všechna nově vyrobená auta bezemisní, z roku 2035 aspoň na rok 2040. A dále je nutné odložit schvalování normy Euro 7, která by vedla s velkou pravděpodobností k ještě rychlejšímu konci spalovacích motorů, protože už je nebude možné vyrobit.

3. Legislativa v EU se bude schvalovat většinou, je proto nutné najít spojení. Urychlený přechod k plně elektromobilitě zatím kromě

EK podporují státy, které žádný velký automobilový průmysl nemají (např. Nizozemí, Dánsko, atd.) nebo které mají elektřinu skoro zadarmo (např. Norsko), zatímco státy s největší výrobou a zaměstnaností v autoprůmyslu a dražší elektřinou jsou opatrnější (ČR, Německo, Itálie, Francie, Slovensko). Právě s těmi je nutné komunikovat.

4. Nemáme nic proti elektromobilitě, ale dělejme transformaci postupně, logicky a provázaně s transformací energetiky. Začněme s elektromobilitou ve státních úřadech a veřejných službách a pak ve městech.

5. Cíle pro rok 2030 platí pro EU jako celek. Česko má díky průmyslové tradici, uhelné energetice a geografické poloze jednu s nejtěžších výchozích pozic. Uhlíková neutralita navíc neznamená, že už žádný uhlík nesmíme v roce vypouštět, ale jen to, že ho nemáme vypouštět víc, než ho příroda kolem nás přirozeným způsobem pohltí.



Ondřej Polanský (bývalý poslanec za Pirátskou stranu)

1. Je třeba, aby stát připravil podmínky, které umožní průmyslovým odvětvím včetně automobilismu přípravu na přechod k technologiím, které budou mít menší vliv na zatěžování životního prostředí. Nejsme pro cestu zákazů. Stát by měl především rozvíjet související infrastrukturu (robustní elektrickou síť a kapacitně vyhovující nabíječky), nikoli subvencovat nákup vozidel. Je zde nutné poznamenat, že velké automobilky začaly ohlašovat dekarbonizaci své flotily ještě před představením balíku Fit For 55. Pro Česko může být přechod na čistou dopravu impulzem pro inovace.

2. Infrastruktury pro elektromobilitu podporujeme již nyní. Prosadili jsme zákon umožňující

výstavbu jednoduchých nabíjecích stanic do 22 kW bez nutnosti stavebního povolení. Např. v Praze se díky tomu staví více nabíjecích stanic. V budoucnu počítáme s pomocí domácím firmám a investicemi jak do digitalizace, obnovitelných zdrojů energie, tak i do nových technologií s elektromobilitou souvisejících.

3. Bez odpovědi.

4. Podpora alternativních pohonů vozidel je v zemích kolem nás realitou. Podíl těchto vozidel na našich silnicích poroste, a je tedy správné se na to připravit. Musíme zároveň dbát na to, aby se rozvíjela především veřejná hromadná doprava.

5. Průměrné stáří vozového parku v ČR je kolem 15 let. Odhad EU je proto poměrně realistický, ačkoliv je třeba počítat s výjimkami, které se mohou vztahovat právě na způsoby hromadné dopravy, kde přechod bude komplikovanější nebo nebude možný vůbec. Ve svých plánech počítáme také s investicemi do výstavby vysokorychlostních železničních tratí.

Emise z dopravy jako jediné v posledních dekádách stoupaly, zatímco jiná odvětví vypouštění škodlivých skleníkových plynů omezují. To se nutně musí změnit, pokud chceme dostát mezinárodním závazkům například v rámci Pařížské dohody a ochránit naše životní prostředí pro budoucí generace.



Karel Havlíček (dosluhující ministr dopravy, obchodu a průmyslu, poslanec za ANO)

1. Dnes je zcela předčasné diskutovat o termínu zákazu prodeje vozů se spalovacím motorem. Rozhodnutí je nutné odložit na pozdější dobu s ohledem na další vývoj v oblasti baterií a tekutých či plyných paliv, které by nepocházely z fosilních zdrojů. Případnému zavedení jakýchkoliv restrikcí by měla především předcházet široká veřejná debata k výhradám, které se v souvislosti s elektromobilitou objevují, např. otázka emisí spojených s výrobou baterií nebo energetická soběstačnost ČR po úplném přechodu na elektromobilitu a ukončení výroby elektrické energie z uhlí.

2. Faktem je, že tyto cíle jsou velmi ambiciózní a jejich dosažení bude v českých podmínkách

velmi náročné. Klimatická změna představuje vážný problém, stejně jako skutečnost, že beze změn v oblasti mobility nelze těmto změnám úspěšně čelit.

3. Bez odpovědi.

4. Jasný plán českého přechodu k elektromobilitě ve střednědobém horizontu považujeme za velmi důležitý. Dle Národního akčního plánu čisté mobility by v Česku do roku 2030 mělo jezdit 220 tisíc až 400 tisíc elektromobilů a 800 až 1200 elektrobusesů. Počítá se též s rozvojem vodíkové mobility a své poslední slovo neřekly ani CNG/LNG, kde je třeba alespoň částečně využít potenciálu, který nabízí biometan. Dekarbonizace dopravy, tedy odstranění závislosti dopravy na spotřebě uhlovodíkových paliv, její převedení na bezemisní a nízkoemisní tak nespočívá jen čistě v zavádění elektromobilů.

5. Musíme vytvářet podmínky pro předcházení vzniku potřeb po mobilitě, zlepšovat kvalitu sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální, podporovat rozvoj terminálů kombinované a multimodální dopravy zaměřený na technické, technologické a provozní stránky podpory kombinované dopravy, na podporu překladišť a nákladišť na železniční síti a na podporu rozvoje a zachování železničních vleček.



Jaroslav Komínek (bývalý náměstek Ústeckého kraje pro dopravu za KSČM)

1. Přiznám se, že nevím, jakou konkrétní cestou se Česko chce ubírat. Premiér Andrej Babiš nejdříve v Bruselu odsouhlasil podporu Green Dealu, což si ovšem následně v komunikaci směrem ke svým voličům rozmyslel. Myslím si, že by to mělo být jedno z důležitých prvních témat nové poslanecké sněmovny a vlády.

Podle mě ale zákaz aut se spalovacími motory cestou pro Česko není. Evropská unie ve vleku místopředsedy Komise Franse Timmermanse prosazuje zelené náboženství, které nás jenom ožebračí, sníží nám životní úroveň, vyvolá sociální nepokoje a stejně bude k ničemu, když v tom Evropa zůstane sama. Na Green Dealu je špatně vlastně úplně všechno.

2. Pokud někdo bude chtít elektromobil, ať je alternativou, ale ať nám je nikdo nenařizuje povinně kupovat. Uhlíkovou stopu má přinejlepším diskutabilní. Je potřeba přemýšlet nad tím, jak naše počínání ohrožuje přírodu. Nemyslím to nesmyslné zelené běsnění, které chce zakázat v Evropě prodej aut se spalovacím motorem, která fakticky znečišťují ovzduší zanedbatelným procentem.

3. Jednoznačně je třeba se bavit na základě odborných a vědeckých faktů. Vůbec není jednoznačné, že elektromobil je opravdu šetrný v životnímu prostředí oproti spalovacím motorům, jak někteří tvrdí.

4. Pojďme podpořit likvidaci starých vozidel, která například neplní emisní normy EU 1,2,3, a nabídneme majitelům těchto aut bonus na zakoupení vozidla, které splňuje nejpřísnější ekologické normy.

Do roku 2030 se emise z automobilů mají podle návrhu Evropské komise omezit o 55 procent proti dnešním hodnotám. V roce 2050 neměla v zemích EU jezdit prakticky žádná auta s klasickým spalovacím motorem.

5. Je to podle vás reálné i v Česku?

Nejsem přesvědčen, že kroky, kterými nás Brusel nyní chce hnát, jsou správné. Například chceme uzavřít všechny uhelné elektrárny, a přitom nemáme žádnou alternativu k náhradě zde vyrobeného proudu. Kde tedy vezmeme proud na dobíjení elektromobilů? K jejich náhradě bychom museli vybudovat elektrárnu 2,5krát větší než Temelín.



Radovan Vích (poslanec za SPD)

1. Ne a hnutí SPD to odmítá!

2. Nebudeme. Tento návrh je zcela nereálný!

3. Pokud budeme součástí povolební vládní koalice, tak jej odmítneme a prosadíme zákon o referendu, včetně referenda o vystoupení z EU. Tím pádem by se tato problematika týkala států EU, a nikoliv suverénní ČR.

4. Alternativa k odmítnutí Green Dealu je rozumná a reálné snižování emisí, ale odmítáme emisní normy euro 6 a euro 7.

5. Bez odpovědi.

■ AUTOR: Pavel Kopecký
FOTO: archiv

NEJDRAŽŠÍ A NEJMÉNĚ EFEKTIVNÍ CESTA

Rozhodnutí Evropské komise zakázat v zemích EU od roku 2035 prodej automobilů a dodávek se spalovacími motory vzbuzuje nejen emoce, ale také pragmatické úvahy o tom, co to způsobí. V rámci mezinárodní novinářské organizace AutoBest jsme se zeptali se na názor na toto rozhodnutí několika vedoucích představitelů světových automobilových producentů.

Je pravda, že doprava v Evropě se musí stát čistší a odpovídající měrou přispět k dosažení cílů v oblasti snižování zátěže klimatu. Silniční provoz produkuje 26 % všech emisí CO₂ v Evropské unii a Evropa je odpovědná za 15 % celosvětových emisí CO₂, ač zde žije jen 7 % světové populace. V případě, že by se veškerá silniční doprava v Evropě okamžitě stala bezemisní, poklesly by globální emise CO₂ o 4 %. Zatímco emise CO₂ se v EU od roku 1990 celkově snížily o 23 %, emise ze silniční dopravy vzrostly o 24 %. EU se sice zpřísnujícími se emisními limity postarala o významné snížení zátěže ovzduší, jenže tyto standardy se netýkají CO₂. Dřívější snahy EU o snižování emisí CO₂ přinesly jen dramatické rozšíření turbodieselů. Ty se ovšem posléze po aféře Dieselgate proměnily v největšího nepřítele čistoty ovzduší, neboť EU u nich pozapomněla na emise oxidů dusíku.

Evropská komise se proto rozhodla, že budoucnost silniční dopravy bude jen v elektrickém pohonu. Lze však elektromobily pokládat za bezemisní? Evropská legislativa totiž nebere v úvahu uhlíkovou stopu elektromobilu od jeho výroby ani zdroje elektrické energie. Vždyť podíl obnovitelných zdrojů při výrobě elektřiny v EU je jen 38 %. Je třeba se také ptát, jak ovlivní přechod k elektromobilitě dostupnost individuální mobility lidí, pro něž jsou dnes elektromobily cenově nedostupné.

Správná cesta, přílišný spěch

Carlos Tavares, generální ředitel společnosti Stellantis sdružující značky Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat a Jeep, na rozhodnutí Evropské komise říká: „Rozhodnutí EK nás nepřekvapilo, byli jsme na ně připraveni. Za hry se nyní mění nejen pravidla, ale i hřiště a je to pro všechny nová příležitost. Podle vědců máme za postu-

pem globálního oteplování zpoždění, politici si to začali uvědomovat a snaží se urychlit zavádění opatření. Je to ovšem panická reakce, protože transformace mobility tímto způsobem zdaleka nemůže mít dostačující efekt. Globální oteplování totiž není problém mobility ani automobilového průmyslu. Tím skutečným tématem pro boj s globálním oteplováním je energetika. Energetický mix a energetické zdroje rozdělují Evropu, a tady by měl být učiněn základní krok ke zlepšení situace. My děláme svou práci podle požadavků EU, ale zbytek společnosti má za námi velké zpoždění.“



Luca de Meo

Generální ředitel Renault Group Luca de Meo si myslí, že cesta, na niž se EU vydává, je v zásadě správná, ale nelíbí se mu načasování. „Svět dnes ovlivňují dva trendy: přechod v získávání energie a digitalizace. V oblasti digitalizace Evropa zaostává za vyspělejšími oblastmi světa, a proto se musí zaměřit na energetiku. Evropská unie tak může být platformou zelené energie, což platí i pro elektromobilitu. V zásadě s tímto směrem souhlasíme, ale jeho načasování není šťastné,“ říká a dodává, že při zákazu spalovacích motorů od roku 2035 ztratí smysl investovat do dalšího vývoje, což limituje použití hybridů a plug-in hybridů. „Bude to mít velký dopad na dodavatele a zaměstnanost. Také navrhovaná podoba emisního standardu Euro 7 nic nepřinese, ale bude extrémně dra-

há. Požadavek, aby se spalovací motor choval jako elektromotor a poskytoval stejný výkon při stejné spotřebě a emisích, je popření fyzikálních zákonů. Znamenalo by to i okamžité vyřazení pohonů na CNG a LPG.“



Viceprezident Toyota Motor Europe Andrea Carlucci si myslí, že pro snížení emisí CO₂, které navrhuje Evropská komise pro roky 2030 a 2035, nemá nikdo propočítané skutečné hodnoty. „Není ani jasné, zda se budou měřit emise jen při jízdě, nebo v rámci celého cyklu získávání energie,“ říká a zároveň dodává, že ve skutečnosti bude kritické zavedení emisní normy Euro 7. „Současný návrh je přehnaný, nicméně Toyota všechny legislativní požadavky splní. Potřebujeme cestu, a nikoliv zákazy. Nyní navrhovaná cesta je s ohledem na zdroje elektrické energie nereálná, zvláště když se podíváme na některé evropské země,“ vysvětluje a umiňuje například Polsko. Podle něj proto produkce elektrické energie nebude v dohledné době bezemisní. „Dnes je minimálně ze 45 % spojena s emisemi CO₂ a to nemluvíme o dopadu těžby potřebných surovin na životní prostředí po celém světě.“ Podle Carlucciho je pro bezuhlíkovou mobilitu nezbytná součinnost vlád a dodavatelů elektrické energie. „Problémem elektrifikace v Evropě je nerovnoměrné tempo jejího zavádění v různých zemích, rozdílná podpora pro zákazníky a nestejná úroveň infrastruktury. Proto je pro různé země v rámci EU potřeba volit různou rychlost elektrifikace,“ dodává Andrea Carlucci.

Cesty k elektromobilitě

V Renaultu mají již více než desetiletou zkušenost s provozem elektromobilů a ukázalo se, že 80 procent jejich nabíjení probíhá doma nebo v práci. „Pro EU by mělo být prioritou vybudování sítě superchargerů podél dálničních sítí

stejně jako demokratizace dojení v domácnostech," tvrdí Luca de Meo a zároveň dodává, že hlavním problémem elektromobility v EU bude nedostatek surovin. „Proto je důležité rozhodnout, jak velké akumulátory skutečně budou potřeba. Čím lepší bude infrastruktura, tím menší akumulátory budeme potřebovat a čím menší akumulátory budeme používat, tím budou elektromobily levnější i dostupnější a snáz se také budou recyklovat.“

Christian Schultze



Podobné stanovisko zastává také Christian Schultze z Evropského vývojového centra japonské Mazdy: „U elektromobilů je důležité využívat vhodnou velikost akumulátorů z hlediska ceny i zatížení životního prostředí při jejich výrobě. Čím větší akumulátory se do vozidel instalují, tím jsou těžší a tím roste i spotřeba energie. Velké prodloužování dojezdu nemá smysl, pokud bude k dispozici hustá síť dobíjecích míst.“

Řešením dekarbonizace jsou syntetická paliva

Andrea Carlucci nepředpokládá, že lze použít stejné řešení pro celý svět a různé typy provozu. „Především je potřeba vyrábět vozidla, která budou dostupná pro širokou veřejnost. Toyota proto bude mít v roce 2025 k dispozici auta s palivovými články, hybridním pohonem, plug-in hybridním pohonem i elektromobily s akumulátory. Zákazník by měl sám rozhodnout, co je pro něj cenově dostupné a co mu vyhovuje. Problémem ovšem je, že v EU zákazníci ve skutečnosti nejsou rozhodující, protože o tom, co smějí kupovat, rozhodují politici. EU přitom musí řešit dopad provozu 200 milionů aut, která v současnosti jezdí po evropských silnicích. Pro ta je jediným řešením využití syntetických paliv.“

Christian Schultze jde v tomto ohledu ještě dál: „Mazda volí technickou rozmanitost. Elektrifikace nemůže být jedinou cestou k dekarbonizaci dopravy, protože není možné, aby všechna auta dnes provozovaná v Evropě přešla na elektrický pohon. Je také potřeba hledat dostupné řešení pro chudší země, pro něž není rychlý přechod k elektromobilitě reálný. Cestou

není omezovat budoucí auta, ale hledat řešení pro miliony stávajících se spalovacími motory. Automobily mohou zcela přejít na elektrický pohon, ale pro letadla nebo lodě to není možné. Měli bychom proto hledat technické řešení, které bude společné pro všechny druhy dopravy a v konečném důsledku bude mít větší přínos i mimo EU. Jediným dostupným řešením jsou syntetická paliva a biopaliva.“ Podle něj totiž skutečným problémem nejsou spalovací motory, ale pohonné hmoty. „Moderní biopaliva nemají nic společného s produkcí potravin. V Japonsku například zkoumáme vyspělá biopaliva na bázi řas. A nevhodnější cestou pro efektivní využití elektrické energie získávané ze slunce a větru je její transformace do jiné formy výrobou vodíku nebo uhlíkově neutrálních syntetických paliv.“



Herbert Diess

S tím ovšem nesouhlasí generální ředitel Volkswagenu Herbert Diess. Podle něj je elektromobilita jediný způsob, jak rychle a efektivně snížit emise CO₂ z individuální mobility. „Diskusemi o dalších možnostech, které v příštím desetiletí určitě nebudou k dispozici, jen mateme spotřebitele. Fyzika, ekonomická účinnost a věda mluví proti tomu. Můžete pokračovat v práci na syntetických palivech a palivových článcích, jako to děláme i ve Volkswagenu. Ale pro silniční provoz je to obecně nesmysl.“ Jako důkaz k tomu přidává jednoduchý výpočet: „K výrobě elektrické energie musíme používat slunce a vítr. Při elektromobilitě jí 75 % dorazí do automobilu. Pokud ale musíte nejprve přeměnit energii na vodík, pak je to maximálně 25 %. To je čistá fyzika. U palivových článků potřebujete třikrát silnější vítr než u vozidel s akumulátory a u syntetických paliv ještě dvakrát tolik – šestkrát silnější vítr než u vozidel s akumulátory.“

Svoboda vyžaduje mobilitu

Šéf Volkswagen Herbert Diess vidí budoucnost elektromobility v různých barvách: „V roce 2030 budou nová auta autonomní, digitalizovaná, chytrá a bezpečná. Elektromobily se stanou nejen součástí dopravy, ale budou pomáhat stabilizovat elektrické sítě. Stanou se tak

pojízdnými powerbankami umožňujícími plně využít obrovské kapacity těchto zdrojů, které se dosud ztrácejí kvůli nemožnosti skladovat elektrickou energii.“ Současně s tím se neobává, že by individuální doprava nebyla dostupná široké veřejnosti. „Elektromobily zlevní využívání platform, takže budou levnější než dnešní automobily se spalovacími motory. Přidanou hodnotou pro výrobce automobilů se stane recyklace a také služby sdílené mobility.“

Tento optimismus ovšem nesdílí Luca de Meo, který si myslí, že autority v Evropské unii ztratily respekt k realitě. „Rozhodují o tom, co musíme dělat, ale nestarají se o to, jak to máme udělat.“



Carlos Tavares

V širších souvislostech situaci hodnotí také Carlos Tavares ze Stellantisu: „Pro politiky je vždycky jednodušší omezit mobilitu namísto toho, aby udělali něco zásadního. Jenže omezení mobility není řešením a nebude stačit. Zásadní otázkou pro politiky proto je, zda hodlají chránit právo na svobodnou individuální mobilitu občanů. Jenže diskuse o svobodě mobility v Evropě a jejím omezování dosud vůbec neprobíhá. Místo toho Evropská komise zvolila ten nejméně efektivní způsob snižování emisí CO₂, přičemž se vůbec nezajímá o náklady. Přitom mnohem větší emise CO₂ mají na svědomí energetika, hutnictví, stavebnictví a různé volnočasové aktivity lidí. Důsledkem toho bude ztráta individuální mobility pro evropskou střední třídu.“

Šéf komunikace Mazda Motor Europe Wojciech Halarewicz si myslí, že mobilita je jednou ze základních potřeb naší společnosti. „Je zcela nezbytná pro naše hospodářství, a proto ji nesmíme omezit.“ Andrea Carlucci s tím souhlasí a říká doslova v revolučním duchu: „Svoboda vyžaduje mobilitu.“ K tomu pak Luca de Meo už jen připomíná, že autority v Evropské unii ztratily respekt k realitě.

■ TEXT: Vladimír Rybecký

Autor je členem mezinárodního sdružení motoristických novinářů AutoBest.

EKOLOGICKÁ SLUŽBA ZÁKAZNÍKŮM

Kapalinu do ostříkovačů si dnes koupíte nejen na čerpací stanici, ale také v supermarketu nebo hobbymarketu. Přesto je její nákup na čerpací stanici nejčastější. Nejjednodušší je prodávat tento produkt v jednorázových plastových obalech, ale pokud uvažujete ekologicky, můžete si pořídit výdejní stojany. Někteří soukromníci i řetězce (např. KM Prona) už tuto službu začínají postupně nabízet.



Příjemnější pro zákazníky

Pro řidiče může být výdejní stojan na kapalinu do ostříkovačů vítanou změnou, protože umožňuje přesné dolítí a dá se spojit v jednom čase s tankováním pohonných hmot, zatímco klasické malospotřebitelské balení je po litrech a většinou vám určité množství zbyde. Na druhou stranu s tím mohou mít problém nedůvěřiví zákazníci, kteří v takovém případě nevidí, co do auta nalévají.

Investici do stojanu na kapalinu do ostříkovačů je třeba vnímat jako novou praktickou službu pro zákazníka, která je zároveň šetrná k životnímu prostředí, protože omezí nutnost likvidace plastových obalů. Stojan pro kapalinu do ostříkovačů je poměrně sofistikované zařízení, na které se vztahují velmi přísná nařízení EU s ohledem na bez-

pečnost, požární odolnost a metrologii. Od společnosti Flowmont pořídíte samostatný výdejní stojan za cca 100 000 korun, u českého výrobce výdejních stojanů firmy Tatsuno Europe toto zařízení přijde na 150 tisíc korun, ale pokud už výdejní stojany od této společnosti vlastníte, můžete si pořídit pouze přídatný modul, který je podstatně levnější (cca 90 000 Kč). K tomu je samozřejmě třeba ještě objednat nádrž na skladování kapaliny a potrubní rozvody v odpovídající délce, takže výsledné zařízení přijde celkově na 200 tisíc korun plus stavební úpravy.

Aby tato investice měla smysl, nebude vám u větších pumpy jedno výdejní zařízení stačit. Je totiž třeba počítat také s tím, že zákazníci čerpacích stanic většinou spěchají. V takovém případě nevyužijí žádnou službu, ke které by měli komplikovanější přístup,

a výdejní stojan na kapalinu do ostříkovačů budou zákazníci vždy hledat pouze u svého výdejního místa. Proto je třeba celkovou investici pro automatický výdej provozních kapalin vynásobit počtem výdejních stojanů na pohonné hmoty, respektive počtem ostřívků na výdejní ploše.

Kam se zařízením

I když Tatsuno a také někteří další výrobci nabízejí podobně jako u CNG, LPG nebo AdBlue přídatný modul pro výdej kapaliny do ostříkovačů, spojení výdeje pohonných hmot a provozních kapalin do jednoho stojanu není uživatelsky příliš komfortní a pravděpodobně povede i ke snížení zájmu o využití takové služby. Samostatný stojan na výdej kapaliny do ostříkovačů totiž řidičům šetří drahocenný čas tím, že mohou doplňovat kapalinu do nádržky ostříkovače současně s čerpáním paliva a následně za obě suroviny provést společnou platbu na pokladně.

Otvor nádrže na pohonné hmoty je ostatně u osobních automobilů umístěn v zadní části vozu, zatímco nádržku na kapalinu do ostříkovačů najdete pod kapotou motoru. Podle toho je proto vhodné umístit výdej kapaliny do ostříkovačů dopředu před výdejní stojan na pohonné hmoty.

Co se týče legislativy, stojan na kapalinu do ostříkovačů představuje pouze rozšíření stávající technologie na výdej PHM, a proto stačí pouze ohlásit úřadům tento záměr. Přitom se samozřejmě předpokládá splnění veškeré povinné dokumentace a certifikace zařízení. K povolovacímu procesu a schválení musí proto dojít hlavně ze strany hasičů, neboť kapalina v zimních měsících obsahu-

je deriváty lihu a je na ni nahlíženo jako na hořlavinu.

Jaký objem nádrže

Z ekonomického hlediska je důležité optimalizovat logistiku zavážení kapaliny, aby se zredukovaly náklady na dopravu. Z tohoto důvodu je nejlepší instalovat centrální nádrž o objemu alespoň 1500 litrů a více. Výhodou objemnější nádrže je vysoká provozní odolnost v obdobích narázově nadprůměrné výtoče kapaliny. Velikost uvažované nádrže záleží nicméně i na dalších okolnostech, jako je velikost čerpací stanice nebo celková výtoč pohonných hmot. Konkrétní provozovatel čerpací stanice má samozřejmě své vlastní zkušenosti z určité lokality a dokáže často odhadnout potřeby zákazníků. Například firmy Tatsuno a Adast dodávají nádrže na kapalinu do ostřikovačů v objemech od 250 (ten je integrován do stojanu nebo příslušného modulu) až do 15 tisíc litrů. Nádrž na kapalinu do ostřikovačů může být pod zemí jako tanky na PHM, ale také nad zemí jako v případě kapaliny AdBlue. Záleží samozřejmě na dispozici čerpací stanice.



Samostatně stojící výdejní stojan Flowmont na čerpací stanici KM Prona

buci balených provozních kapalin v plastových lahvích a kanystrech, takže velká balení pro výdejní stojany seženete spíše u firmy DF Partner. Ale ani tady to zatím rozhodně není prioritou, protože podíl velkých balení pro výdejní stojany je z celkového objemu výroby pro tohoto výrobce i distributora zanedbatelný. Na výdejní stojany provozních kapalin narazíte na českých čerpacích stanicích bohužel zatím jen zřídka.

Určitý logistický problém pak představuje přechod ze zimní na letní kapaliny. Modernější zařízení fungují přes aplikace a přímo informují o stavu hladiny. U těch ostatních je důležité to dobře naplánovat, protože míchání směsí je pro provozovatele čerpací stanice nežádoucí. V jarním období by se zbytečně míchaly zbytky dražší směsi s vysokým obsahem lihu s levnější letní variantou. S nástupem zimy by se potom ředila nová zimní směs se zbytky jarní, a docházelo by tak k ředění, což nezaručí správný bod tuhnutí.

Dodavatelé

Největšími dodavateli kapaliny do ostřikovačů jsou společnosti Filson a DF Partner. Ta první se zatím orientuje výhradně na distri-

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv

PETROL
PARTNER

DOVER
FUELING SOLUTIONS

Wayne
FUELING SYSTEMS

GiA
TECHNOLOGY

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



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

ULTIMÁTNÍ „VALUE FOR MONEY“



Mezi využívané služby čerpací stanice Tank Ono v brněnské čtvrti Slatina na Hvězdoslavově ulici patří také mycí centrum. Pro síť Tank Ono to představuje přidanou hodnotu k prodejům pohonných hmot a nijak se zde nesnaží ceny „šponovat“, což zákazníci samozřejmě kvitují. V mycím tunelu a nyní nově i třech boxech se proto přes den „dveře netrhnou“. Už rok zde najdete moderní technologie od firmy AutoMax.

Osmikartáčový mycí tunel

Čerpací stanici v brněnské Hvězdoslavově ulici vedle rušné Ostravské ulice v barvách rakouského řetězce Avia původně vlastnila rakouská firma Eigl. Po jejím odchodu z českého trhu se jí v roce 2019 podařilo získat společnost Tank Ono. Vedle čerpací stanice pak současně získala společnost Tank Ono také mycí centrum se třemi boxy a tunelovou myčkou. Jednalo se o starý model italské značky Autoquip, který už byl na konci životnosti, v boxech pak byla už dávno překonaná mycí technologie.

Centrála společnosti Tank Ono proto vypsalala výběrové řízení na nové technologie, kterého se mimo jiné zúčastnila také

firma AutoMax. Ta je právě výhradním dovozcem značky Autoequip a zároveň na českém trhu nabízí mimo jiné i produkty značek Mix (mycí boxy) nebo Ma-Fra (mycí chemie). „Základním parametrem tohoto tendru byla samozřejmě cena, ale rozhodlo se i na základě povědomí o značce a službách s tím spojených,“ vysvětluje Viktor Nohel, zástupce divize mycích linek společnosti AutoMax, která zakázku nakonec získala. „Mimo jiné dodáváme naše produkty také do shopu čerpací stanice, takže jsme vlastně tradičním partnerem řetězce Tank Ono,“ dodává Viktor Nohel.

Zástupci firmy AutoMax provedli demontáž staré technologie a po potřebných stavebních úpravách, které si zajišťovala

společnost Tank Ono, mohla být opět techniky AutoMaxu nainstalována nová technologie, která přinesla zásadní kvalitativní změnu. S ohledem na délku tunelu (cca 17 m) byla pro instalaci do tunelu zvolena nová, osmikartáčová myčka Autoequip XL8, která patří k těm větším. To samozřejmě umožňuje využití všech technologií moderního mytí vozidel.

Až 60 aut za hodinu

V nabídce jednotlivých programů tak nechybí chemické předmytí, tlakové mytí a mytí kol prostřednictvím unikátních rotačních trysek, mytí kartáči s aplikací pěny, účinné voskování a kvalitní sušení. Protože

tunelová myčka vyžaduje přítomnost obsluhy, součástí každého mycího programu je i manuální předmytí vozidla tlakovou pistolí, což samozřejmě zlepšuje nejen kvalitu mytí, ale zároveň prodlužuje životnost polyetylenových mycích kartáčů, které díky tomu nejsou kontaminovány drobnými nečistotami. Obsluha se soustředí zejména na místa, kam kartáče myčky nedosáhnou, takže z tunelu vyjíždí zákazníci spokojeni.

Na řídicím panelu lze nastavit dvě rychlosti mytí. V prvním případě lze při maximálním využití času a prostoru umývat 40 automobilů za hodinu, v rychlejším režimu až 60 vozidel. Právě tento režim mají nastavený i v Brně a v podstatě to znamená, že v tunelu se posouvají tři automobily a jeden je předmýván obsluhou. Nemělo by se tedy stát, že by se před tunelem ani při maximálním zatížení tvořily fronty. „Rekord zatím máme 310 automobilů umytých za den,“ říká vedoucí čerpací stanice Lukáš Ecker.

Zástupci AutoMaxu v mycím centru nainstalovali i novou čističku odpadních vod



od moravské společnosti Delta technologie, která umožňuje ve velké míře využívat recyklovanou vodu (čistá se používá pouze pro voskování a závěrečný oplach), takže

spotřeba vody v mycím centru není zásadní. I tato skutečnost umožňuje nastavení příznivých cen mytí. Podle Viktora Nohela zde totiž nechtějí za každou cenu vydělávat, ale nabízejí mytí jako další užitečnou službu pro zákazníky. Základní program Tank Ono nabízí za neuvěřitelných 49 korun, což je výrazně pod cenami okolní konkurence, kde ceny startují výrazně nad stokorunovou hranici. Možná si řeknete, že vozidla jsou umývána vyšší rychlostí a že byly použity levnější a méně šetrné polyetylenové kartáče, i tak však výsledky mytí splňují více než na 100 procent požadavky zákazníků, kteří se sem rádi vrací.

70 sekund za desetikorunu

A kdo nestojí o mytí kartáči, může využít bezkontaktní mytí v boxech. I ty si prošly kompletní rekonstrukcí a nyní nabízejí osvědčenou technologii italské značky Mix. V každém ze tří boxů je k dispozici cel-



BRUSHTEC
THE CAR CARE EXPERTS

LAMELA® – nová technologie dokonalého a šetrného mytí
Potvrzení společnosti Brushtec®

➔ kem šest mycích programů. Standardní volba programů začíná hlavním mycím programem, což je vysokotlaké mytí horkou vodou ve směsi s šamponem a mikropráškem, který zajistí kompletní umytí karoserie bez potřeby užití kartáče. V případě velkého znečištění je před hlavním mycím programem možno zvolit aplikaci speciální chemie, která značně usnadní odstranění zbytků hmyzu či brzdového prachu usazeného na discích kol. Pro hlavní mytí je k dispozici ještě jedna pistole, ze které pokryjete automobil vrstvou voňavé husté pěny, což mají zákazníci rádi. O to více však trvá další fáze, kterou je oplach čistou vodou. Tímto krokem se připraví povrch karoserie pro další fázi – kvalitní a efektivní voskování. Pro finální oplach je pak zde k dispozici osmotická voda, která je zbavena veškerých minerálů, takže po zaschnutí nezůstanou na povrchu karoserie bílé fleky.

Provozovatel po dohodě s dodavatelem vyšli vstříc i konzervativnějším zákazníkům, kteří preferují tradiční metodu mytí pomocí kartáče, a jeden box vybavili i touto technologií. Zákazník zvyklý mýt kartáčem má možnost srovnání s bezkontaktním mytím a přímo na místě se brzy přesvědčí, že bezkontaktní forma mytí odstraní veškeré nečistoty a mytí vozidla je snazší a šetrnější. Účinnost mytí velmi záleží na kvalitě prášku a také na teplotě mycí vody, která je standardně nastavena na 50 stupňů. Tlak je pak nastavený na maximum pro samoobslužný způsob mytí, tedy na 100 barů. Podlaha boxů je vybavena integrovaným vyhříváním, aby podlaha v zimě nenamrzala. Součástí podlahy je také odolný rošt, aby měla použitá voda kam odtékat. Mytí by mělo bez problémů



fungovat do -5 °C, pak už umývání stejně nemá smysl, protože voda začne namrzat na povrchu automobilu.

Součástí mycích boxů je technická místnost soustředěná do objektu tunelové myčky: Najdete zde jednotku vysokotlakých čerpadel, systém elektromechanického směšování a elektrický rozvaděč s ovládacími deskami pro všechna tři stání zvlášť. Technologická „skříň“ dále obsahuje dávkovací čerpadla chemických přípravků, filtrační zařízení u vstupu vodního zdroje, zařízení na změkčování vody, zařízení na přípravu osmotické vody, rekuperační nádrž osmotické vody, tepelnou jednotku s akumulací, autokláv pro osmotickou vodu a sadu proti zamrznutí.

Také zde majitel čerpací stanice nastavil ceny více než příznivé. Za 10 korun lze totiž umývat v kterémkoliv programu 70 sekund,

což nemá nejen v okolní konkurenci obdoby. Standardní doba třeba v pražských mycích centrech je většinou 50 sekund, ale narazíte i na boxy, kde jeden za desetikorunový poplatek umýváte pouze 30 s. Není proto divu, že je v boxech stále plno.

Pračka koberečů neláká?

Kromě tunelové myčky a boxů mají zákazníci čerpací stanice k dispozici také vysavač a navíc ještě unikátní pračku koberečků, která je určena jak pro čištění gumových, tak i textilních koberečků. Ty z pračky nevyjedou nasáklé vodou, protože princip čištění je velmi šetrný a přitom účinný. Povrch koberečků je zkrápen vodní mlhou a potom následně vykartáčován suchým kartáčem. Kvůli zdroji vody však pračka stojí hned vedle boxů, takže si jí mnoho zákazníků nevšimne a proti očekáváním není zatím příliš využívána. „Lidi to používají málo, což je škoda. Ten efekt je totiž úžasný, výsledek každého překvapí. Ale kdo to nezkusí, neví,“ říká Viktor Nohel.

Co se týče platebních metod, mají to zákazníci tohoto mycího centra docela jednoduché. S ohledem na nastavení cen zde navíc nejsou žádné slevy nebo bonusy. V boxech se platí mincemi (10, 20, 50 Kč), které vám rozmění obsluha čerpací stanice, tunelovou myčku si pak můžete zaplatit jak u pokladny čerpací stanice kartou, tak hotově u obsluhy přímo na místě.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Nalej NANO, ať vidíš ven



Snadno, rychle s Coyotem



PETROL
PARTNER

It's
Easy

CRYSTAL
CLEAR

NOVINKA 2021
ZIMNÍ SMĚS
do ostřikovačů NANO

Čistě průzračná bez přidaných barviv



KONEC SLADKÝCH ČASŮ?



Součástí zastávky na pumpě byla a stále je samozřejmě káva i nějaká ta sladká tečka v podobě nadýchaného, vonícího štrúdlu s jablečnou náplní nebo máslových croissantů s čokoládou uvnitř. Od letošního podzimu mnoha řidičům začíná nejen sladké pečivo nepříjemně hořknout. Všichni pekaři a výrobci zamraženého rozpékacího pečiva od konce léta postupně začínají zdražovat a s ustaranou tváří tvrdí, že to je jen začátek.

Světlo pro světlé pečivo

Z hlediska subkategorií pečiva má největší podíl na výdajích, skoro pětina, světlé pečivo. Patrný nárůst je u světlého a sladkého pečiva právě ze zamražených polotovarů a následného rozpeku. Stejně jako v kamenných prodejnách a jejich pekárnách se obdobně šíří vůně třeba čerstvých kaiserek na čerpacích stanicích. Další kategorií s vyšším podílem na výdajích jsou zákusky a dorty, které kupuje více než polovina českých domácností a platí to i pro pumpy. „V denní praxi jde nejčastěji o kaiserky s různým posypem, bagety, sladké listové a plundrové pečivo a donuty“, řekl novinářům Miroslav Bulín, generální ředitel La Lorraine Bakery, spolu s důležitou in-

formací pro spotřebitele: „Naše pečivo se dopéká při teplotách, které přesahují 160 stupňů Celsia, což je prostředí, které je pro viry likvidační,“ říká a dodává: „Všechny výrobky rozesíláme prodejním i pumpám zabalené. Vybalují se až dle aktuálních potřeb prodejců a poptávky zákazníků, takže jsou co nejdelší dobu chráněné před vnějšími vlivy. Nebalené potraviny jsou v současnosti často zmiňovány negativně. Nicméně podle tvrzení Evropské organizace pro bezpečnost potravin se přenos koronaviru přes potraviny nepotvrdil.

Covid měl ale jasný vliv na preference výdajů za jednotlivé druhy pečiva. Konzumenti i na čerpacích se více zaměřili na subkategorie považované za tzv. snacking, ve kterých jak z hlediska hodnoty, tak

z hlediska objemu, výrazně rostly nákupy. Jedná se o tzv. speciální slané pečivo a také o subkategorii croissantů a dalšího zamraženého pečiva z rozpeku. Jen vzpomeňme, během „lockdownu“ to byly jednak mezinárodní obchodní řetězce a také právě po celou dobu otevřené čerpací stanice, kde probíhal rovněž nákup pečiva. Potvrdil se i trend, že značná část zejména mladších spotřebitelů preferuje pečivo dopečené ze zmražených polotovarů, které je dražší než klasické a je určeno k rychlé spotřebě. Také na čerpačkách dobře vědí, že zákazník nespokojený s nabídkou pečiva radikálně mění své obchodní návyky a odjíždí jinam. Proto vysoká kvalita, čerstvost, nákupní komfort a dobrá cena rozhodují o tom, kde bude nakupovat, a to je tajemství úspěchu

například pekařských speciálek na nejfrekventovanějších místech velkých měst.

Convenience na postupu

V poslední době můžeme sledovat rostoucí zájem spotřebitelů o celozrnné, vícezrnné či speciální pečivo, které vedle chuti přináší i zdravotní benefity, ale také o „nezdravé“ jemné pečivo. U jemného pečiva zákazníci oceňují zejména vysoký podíl „zdravějších“ kvalitních surovin a náplní. Z hlediska chutí stále nejvíce preferují mák, tvaroh ořechy, ovocné a čokoládové náplně. Obecným trendem je „convenience“ nákupu a profilování výrobků pro specifické potřeby různých zákaznických skupin. Lidé se na čerpacích stanicích často stravují v „poklusu“, proto roste poptávka po pečivu rychlého občerstvení, jako jsou snacky. S rostoucími cenami pečiva přibývá i speciálních výrobků pro tzv. single, bezdětné dvojice s menší spotřebou. Od velkého týdenního nákupu přešel zákazník k radě denních nákupních misí. Příkladem jsou prodejny Billy u čerpaček Shell, kde jejich dodavatelé reagovali na měnící se situaci a připravují pro různé segmenty trhu produkty o menší hmotnosti, speciálně balené či krájené, často s prodlouženou dobou trvanlivosti, tak aby jejich konzumace byla pro zákazníka optimální, co se týče spotřeby i skladování. Plusem je, že u těchto spotřebitelů se chlebem a pečivem méně plýtvá.



Na pumpách se v podstatě neprojevuje vliv farmářských trhů či prodej výrobků od místních pekařů. Ti raději sázejí na vlastní speciálky: obchůdek vedle pekárny s tradiční řemeslnou výrobou kvalitního, ale úzkého sortimentu a s prodejem „kolem komína“. Pumpaři zase nedají dopustit na své systémy dopékání zmrazených polotovarů bezprostředně před jejich prodejem a většinou i před okamžitou konzumací. Přitom dostupný sortiment zamrazeného pečiva je tak rozsáhlý, že na něj místní pekař či cukrář reálně nedosáhne.

Mražené a dopékané – samé výhody!

Specializovaných nadnárodních firem i domácích pekáren orientujících se na hluboce mražené pečivo a cukrářské výrobky, které své výrobky v silném konkurenčním prostředí distribuují i na čerpací stanice, najdete na internetové databázi desítky. Dodavatele je tedy možné vybírat podle svých představ a ti svým zákazníkům poskytují navíc celou řadu benefitů, například rozpékací pece a další kuchyňská ☺



➔ zařízení, školení personálu, věrnostní prémie atd.

Nabídky dodavatelů se v detailech liší a měli bychom znát jejich hlavní přednosti. Některé zákazníci – milovníky krémů v listovém pečivu například kombinací pudink a jahoda či čokoláda a vanilka – oslovíte výrazným jemným pečivem a cukrářskými produkty. Jiné nalákáte přípravou chřupavé mřížky s ořechovou náplní. Zastánce českých tradic neodolá vonící mřížce s náplní mák a povidla a zájemce s chutí na něco slaného, třeba šunkový snack se sýrem, ovoněný bazalkou, navíc vybírá ingredience podle denní nabídky.

Na závěr si připomeňme hlavní přednosti spolupráce s výrobcí zamraženého pečiva. V první řadě si ze stovek produk-

tů lze vždy vybrat pro každou příležitost. Dlouhodobě můžeme spoléhat na zaručenou a vysokou kvalitu polotovaru a péči lze bezprostředně jen to, co zákazníci právě chtějí. Význam vůně čerstvě upečených výrobků jako impulsního nákupního momentu je dobře znám a stoprocentně zaručený! S vybraným sortimentem je možné rychle reagovat na aktuální situaci a zabránit i zbytečnému plýtvání. Zázemí silného partnera a kontaktního odborníka zajišťuje řešení všech situací a mezi zákazníky se brzy vytvoří vazba, že u vás je pečivo i cukrařina ta nejlepší široko daleko!

■ *AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv*

Proč se zdražuje



Zdražuje se všechno a pečivo není výjimkou. Podle majitele řemeslné pekárny Kabát, pana Richarda Kabáta, je to nejen cenový tlak ze strany vstupních surovin, jako je mouka, oleje, ale i skokové navyšování dalších nákladů, jako jsou energie, obaly a mzdy. Sehnat papírové krabice, obaly všeho druhu je nadlidský úkol. Ceny obalů se od jara vyhouply přibližně o 30 procent a mzdy v této pekárně od minulého roku stoupaly také. Přesto je o lidi obrovská nouze, protože v pandemii se vyostřil boj obchodníků o prodavačky. Do toho letící ceny energií, dopravní náklady. Není divu, že například 1 kg sladkého pečiva s cenou vylétl už i tak ze závratných 800 korun v loňském roce na 1500 korun nyní před Vánoci.

„Zejména nákladů spojených bezprostředně s energetickými vstupy je hodně a my je musíme dát do souladu se svými cenami,“ sdělil Jaromír Dřízal za Svaz pekařů a cukrářů. Úporná jednání o cenách už s prodejními řetězci začala a podle mnohých pozorovatelů jsou na vině nevídaného růstu cen nejen pandemická opatření, ale v zemích EU je to i vlivem regulací, přemíry zákazů, nařízení, dotací a subvencí narušujících normální konkurenční prostředí a křivících trh. Zpozornět by měli všichni, kteří dosud nevnímají blížící se platnost New Green Deal. K růstu nejen cen pečiva citelně přispívají a ještě přispějí další zásahy na úrovni celé Evropské unie, která podniká razantní kroky k energetickému zezelenání. Přísnými regulacemi a dotacemi se snaží přimět lidi a firmy ke spotřebě dražší, a navíc méně spolehlivé energie z obnovitelných zdrojů. To prodražuje výrobu, snižuje konkurenceschopnost v celé zemi a samozřejmě postihuje třeba i pekaře. Lidem by to mělo dojít dřív, než ke kávě zbyde nedopečený rohlík.



CHOOSE YOUR ENERGY



SEMTEX

HACK THE MOMENT



Professional

Máslo – v hlavní roli!

PETROL
PARTNER



Více než 25 let vyvíjíme inovativní a zajímavé výrobky mraženého pečiva, které Vás vždy znova příjemně překvapí. Našími trumfy jsou vynikající odborná kompetence, dlouholeté zkušenosti a jedinečná vášeň pro pečivo.

wolf
ButterBack

quality we have in common

Wolf ButterBack – Prémiová kvalita jako klíč k úspěchu!

Od doby, kdy v roce 1992 sjel z výrobní linky ve společnosti Wolf ButterBack první croissant, si společnost vydobyla úspěšnou pozici na trhu díky kvalitě, vášni pro pečení, inovacím a vysoké kvalitě služeb. V té době měl mistr pekař Erwin Wolf vizi vyrábět mražené pečivo, které by vzhledem i chutí nebylo o nic horší než výrobky kvalitního pekařského řemesla. Mezitím se výroba, která začala v bývalé garáži ve dvoře, rozrostla na společnost působící v celé Evropě s více než 550 zaměstnanci, která denně zpracovává přibližně 25 tun másla. Hlavní činností je výroba croissantů, plněného pečiva a slaných snacků.



Společnost klade velký důraz na nejvyšší standardy kvality. Proto používá pouze ty nejlepší suroviny. Na vrstvená těsta se používá pouze přepuštěné máslo (máslo zbavené vody). Zajišťuje přirozenou a harmonickou chuť. Jak je v tradičním pekařském řemesle zvykem, těsto se nechává odpočívat až 8 hodin, aby se mohly rozvinout chutě a pečivo zůstalo čerstvé i po upečení. Náplně se vyrábějí převážně po domácku podle vlastních osvědčených receptur. Mnoho ručně vykonávaných úkonů při výrobě pečiva v kombinaci s použitím nejnovějších technologií není na škodu, ale naopak je zárukou konzistentní kvality.

Abychom zaručili kvalitu našich surovin, spoléháme při výběru našich dodavatelů na co největší transparentnost. Více než 40 % z nich pochází z okruhu 100 km do našeho sídla ve Fürthu.



Čerstvé pečivo kdykoli během dne. Jednoduché pečení a manipulace se zbožím ze strany prodejce, rychlá dostupnost a dlouhá čerstvost na pultu jsou hlavní požadavky shopů na benzínových pumpách. Tady mohou produkty Wolf ButterBack bodovat. Zaujmu zákazníky svým atraktivním vzhledem a vynikající kvalitou chutí tak, že se rádi vracejí.

Nechte se námi inspirovat!



Smíchejte pesto se zakysanou smetanou. Vzniklou pomazánkou namažte půlku rozkrojeného Louhovaného trojhránek. Přidejte strouhanou mozzarella, na proužky nakrájená rajčata a smíchejte trochu pesta s rajčaty. Poté zapečte v troubě.



JAK NABÍZET KÁVU S SEBOU

Káva „s sebou“, kterou si mohou zákazníci odnést, kamkoli chtějí, odpovídá na požadavky současného rychlého životního stylu a získala si své pevné místo v nabídce každé čerpací stanice. Lidé si „kávová okénka“ nebo samoobslužné kávové koutky velmi oblíbili, a jejich počet tak neklesá. Bylo by proto chybou kávu s sebou nenabízet.

Pokud už nabízíte kávu s sebou, myslíte také na to, abyste dopřáli svým hostům dokonalý kávový zážitek? Jen spokojený zákazník, který si na kávě pochutná, se k vám zase vrátí. Nabízet kávu s sebou má svá specifika, a proto jsme dali dohromady několik užitečných tipů, s nimiž bude vaše nabídka kávy perfektní a také profitabilní.

1. Hygiena a pořádek

Čistotu veškerého zařízení a každodenní čištění kávovaru i jeho okolí je třeba vzít v úvahu, protože kávový koutek musí zákazníky lákat už na první pohled. Není nic horšího než skvrny od kávy nebo drobky od pečiva, které zákazníci spolehlivě od nákupu odradí. Ujistěte se tedy, že máte vždy po ruce veškeré čisticí prostředky, abyste odklidili jakýkoli nepořádek a váš kávovar vypadal pro každého zákazníka vždy nedotčeně a čistě. Pravidelně vynášejte veškerý odpad, otírejte plochy a samotný kávovar, aby byl prostor kávového koutku neustále čistý a uklizený.

2. Přehlednost prodává

Nejen hygiena a pořádek, ale i přehlednost a jasně a srozumitelně komunikovaná nabídka kávy musí jít naproti zákazníkům. A protože mluvíme o kávě, měla by se její vůně linout po okolí a vábit i ty zákazníky, kteří jdou třeba náhodou kolem a původně neměli v úmyslu si kávu dát. Nebojte se použít také nejrůznější dekorativní předměty (rostliny kávovníku, zrnka kávy, regál s doplňkovým prodejem sušenek nebo pečiva atd.), které s kávou souvisejí, aby upoutaly pozornost. Čím atraktivněji kávový koutek vypadá, tím více budou zákazníci přitahováni a tržby se navýší.

3. Doplnkový sortiment aneb nic nechybí

Při prodeji kávy s sebou je velmi důležité hlídat, aby nedošel doplňkový sortiment, jako jsou cukry, míchátko, ubrousky, víčka, sirupy do kávy nebo mléko. Nic nemůže zákazník vytočit víc, než když spěchá a nemůže si kávu dochutit tak, jak má rád, protože někdo

zapomněl doplnit cukr. Proto by měl být doplňkový sortiment pravidelně kontrolován a doplňován. Nejen že plné zásobníky vypadají lépe, ale zároveň tak dopřejete svým zákazníkům vše potřebné pro přípravu jejich oblíbené kávy s sebou.

4. Udržujte plné regály s občerstvením

Není nic, co by vypadalo zoufaleji a smutněji, než poloprázdné nebo dokonce prázdné regály s občerstvením. Rozházené pečivo, sušenky nebo chipsy na poloprázdných policích nebo vedle kávovaru určitě zákazníky dát si u nás kávu nepřimějí. Je proto důležité pravidelně během dne kontrolovat a doplňovat zásobníky nejen u kávovaru, ale i u veškerého okolního občerstvení. Nabídněte k voňavé kávě například čerstvě upečené koláče nebo bábovku, které lákavě vystavíte.

5. Násypky na kávu plňte málo a často

Doporučujeme plnit násypky u kávovaru pouze množstvím zrnků potřebných na dobu provozu. Lepší je dosypávat kávová zrnka častěji. Díky tomu bude káva čerstvější a chutnější. V násypce je káva vystavena vzduchu a světlu, které ji znehodnocují. Nenechávejte proto zrnka v násypce přes noc a nová zrna doplňujte každé ráno, abyste mohli nabídnout vždy ten nejčerstvější šálek kávy.

6. Odměňte věrnost

Většina kávových koutků si časem najde své stálé zákazníky, kteří si bez kávy neumějí představit den. Loajalitu můžete podpořit například zavedením věrnostních karet. Vaše zákazníci jistě potěší, že pravidelným kupováním kávy u vás získají určité výhody, například kávu nebo koblíhu či sušenku ke kávě zdarma. Věrnostní kartičky můžete nabízet v papírové variantě nebo využijte moderní technologie, např. mobilní aplikace.

Pokud budete dodržovat naše doporučení, bude váš kávový koutek vypadat vždy skvěle a hlavně lákavě. Čistý, upravený, uspořádaný a přehledný koutek přitáhne více zákazníků, kteří si rádi dají kávu a zpřijemní si tak cestu. Více o kávovém koutku Tchibo2Go najdete na www.tchibo2go.cz.

■ PR Tchibo
FOTO: archiv

EXKLUZIVNĚ OD TCHIBO COFFEE SERVICE

MODERNÍ KÁVOVÝ KOUTEK VE 3 VARIANTÁCH



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



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



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

Jednoduše, rychle, bez starostí

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


Tchibo
COFFEE
SERVICE
COFFEE SYSTEMS FOR
PROFESSIONALS

VÍCE INFORMACÍ NA
WWW.TCHIBO2GO.CZ

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



POTŘEBUJETE HO NA ČERPACÍ STANICI?

Nedávno jsme se vrátili z letní dovolené a už nám klepe na dveře konec roku. Podzim je spojen s plánováním na příští rok. Nenechte obchodní výsledky vaší čerpací stanice ve hvězdách a vytvořte si obchodní plán na rok 2022!

K čemu mi bude?

Zdá se Vám, že obchodní plán je dobrý akorát tak pro banku, když žádáte o úvěr? Podnikatelský plán o několika desítkách stran se hodí v začátku každého podnikání a měl by být nedílnou součástí každého nového projektu. Sepsat si a ujasnit, čeho chci dosáhnout a jak rychle, zvážit možná rizika a úskalí, kterým bude nutno čelit. A samozřejmě, přesvědčit jeho pomocí budoucí investory. V průběhu podnikání se však již jen hrstka drobných podnikatelů vrací k podobnému dokumentu. Práce je tolik, že na rozsáhlé a složité plánování prostě nezbyvá čas.

Absence obchodního plánu však patří k častým příčinám neúspěchu podnikání. Podnikatel se nemá o co opřít, s čím se srovnat a z jeho podnikání se stává pouze soubor nepromyšlených a spěšně učiněných rozhodnutí.

Tvorba obchodního plánu však nemusí znamenat hodiny strávené nad dlouhými texty a složitými výpočty. Je nutné zaměřit se na to nejdůležitější a využít také vhodné prostředky, které nám usnadní práci.

Zacíleno na čerpací stanici

Ať už se jedná o nájemce, který vytváří obchodní plán pro čerpací stanici ve spolupráci s jejím majitelem, nebo o nezávislého provozovatele, klíčové jsou především následující aspekty obchodního plánu:

- Hospodářské cíle pro daný rok. Zde se vychází především z výsledků předchozího roku a zohledňuje se také aktuální situace na trhu čerpacích stanic. Ideálním podkladem je také srovnání s ostatními čerpacími stanicemi stejné značky či dokonce celého trhu. Plánovat byste měli po jednotlivých skupinách zboží a služeb zvlášť, neboť jejich výsledky se výrazně liší. Naplánujte si nejen

tržby, ale také výši marží na jednotlivých skupinách, a to jak v procentech, tak i v absolutních číslech v podobě hrubého zisku.

- Výše plánovaných nákladů. Nejvýraznější položkou nákladů na čerpací stanici jsou mzdové náklady na zaměstnance. Před začátkem roku je třeba zhodnotit, zda si můžeme dovolit růst platů či nábor nových pracovníků. U nájemců čerpacích stanic je další důležitou složkou nákladů nájemné, které je stanoveno na základě dohody mezi nájemcem a pronajímatelem. Doporučuje se plánovat i další skupiny nákladů podrobněji, zvlášť když chceme ušetřit. Pokud chcete mít veškeré své výdaje opravdu pod kontrolou, naplánujte si např. i výši nákladů na auto, elektřinu, pomocný materiál ad.

- Plánovaný zisk. Když vezmeme naplánovaný hrubý zisk (tedy zisk po odečtení nákladů na prodané zboží) a ponížíme jej o náklady, získáme plánovaný hospodářský výsledek. Zvažte, kolik peněz budete chtít použít pro vlastní spotřebu.

- Plánování po kvartálech. Naplánuvat si pouze výsledky za celý rok není dostačující. Mi-

Zboží / Služby	(a) Roční plán		(b) Očekávaný roční výsledek (dle plánu)		01 - 07/2021			
	Plán	Realizace	Plán	Realizace	01-07	08-07	01-07	08-07
Výsledek (mil.)								
Tržby	552 669	607 696	322 936	377 943	322 936	377 943	55 007	17,0
Doprava	1 561 635	1 708 921	916 660	1 063 966	916 660	1 063 966	147 266	16,1
Ostatní PHM	24 965	18 923	14 432	6 390	14 432	6 390	6 042	-41,9
Celkem PHM	2 114 324	2 316 617	1 299 618	1 441 909	1 299 618	1 441 909	202 293	16,3
Základní provoz	26 200	26 200	16 443	16 450	16 443	16 450	7	0,0
Celkem PHM	48 118	48 691	28 478	28 982	28 478	28 982	1 677	6,9
Maziva a oleje	6 021	6 503	3 456	3 977	3 456	3 977	492	13,8
Autopříslušenství	30 429	31 496	18 510	19 547	18 510	19 547	1 037	5,8
Potraviny	26 341	29 900	15 172	16 832	15 172	16 832	3 459	22,8
Nealkoholické nápoje	52 224	63 969	30 828	41 673	30 828	41 673	10 845	35,2
Alkoholické nápoje	41 006	49 153	24 063	32 230	24 063	32 230	6 147	33,8
Zemřelina	7 167	9 041	5 200	7 075	5 200	7 075	1 874	36,0
Tržby								
Tabákové zboží	92 139	103 091	54 150	65 102	54 150	65 102	10 952	20,2
Ostatní zboží	4 577	6 928	2 673	5 023	2 673	5 023	2 351	66,0
Celkem zboží	283 883	292 848	180 616	189 281	180 616	189 281	38 668	28,7
Provoz	11 200	12 900	6 602	6 326	6 602	6 326	1 006	25,0
Mýcí linka	68 541	70 341	43 107	45 967	43 107	45 967	2 400	5,6
Samoslužné mytí	31 020	33 140	20 796	22 317	20 796	22 317	1 520	7,3
Service	2 100	2 100	1 258	1 258	1 258	1 258	3	0,2
Celkem služby	102 261	106 184	65 217	69 140	65 217	69 140	3 925	6,9
Jiné příjmy	1 000	752	583	335	583	335	-248	-42,0
Mimořádné příjmy	5 292	4 810	3 087	2 605	3 087	2 605	-482	-15,6
Bistra, restaurace	105 000	93 327	60 921	49 248	60 921	49 248	-11 673	-19,2
Kašlacomat								
Vedlejší podnikání								
Celkem obrát.	629 772	663 680	317 697	350 986	317 697	350 986	33 909	10,7
Hrubý zisk PHM	16 916	18 533	9 917	11 535	9 917	11 535	1 618	16,3
Hrubý zisk celkem	348 256	360 918	288 442	293 124	288 442	293 124	14 682	7,9

Ukázka obchodního plánu ze systému edtas společnosti eurodata

nimálně bychom měli plánovat samostatně jednotlivá čtvrtletí a tyto plány v průběhu roku srovnávat s aktuálními výsledky. Důležité je zohlednit také sezónní výkyvy, např. v létě jsou výrazně vyšší prodeje zmrzliny a současně např. vyšší mzdové náklady na brigádníky apod.

Jak srovnat plánované výsledky s dosaženými?

V případě, že pro tvorbu svého obchodního plánu využijete nástrojů společnosti eurodata, nejen si výrazně usnadníte práci, ale také pohodlně srovnáte plánované hodnoty s výsledky dosaženými v průběhu roku. Společnost eurodata nabízí v rámci systému Edtas jednoduché online nástroje, které provedou velkou část výpočtů v obchodním plánu za vás, automaticky vám ke srovnání nabídnou výsledky minulého roku a vypočítají rovněž predikce budoucího vývoje. Průběžně budete mít možnost zhodnotit, zda se vaše podnikání vyvíjí „podle plánu“, a případně přijmout taková opatření, která k jeho úspěšnému plnění povedou.

K dispozici jsou také specialisté v oboru ze společnosti Kodap, kteří poskytnou potřebné účetní a daňové poradenství. Přehledy týkající

Čerpací stanice vidíte v číslech

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



>eurodata
www.edtas.cz

KODAP
www.kodap.cz

cí se vašeho podnikání, jehož součástí je i obchodní plán, budou samozřejmě doplněny i „klasickými“ účetními výkazy, které dokreslí celkový obraz finanční situace na vaší čerpací stanici. Budete tak mít k dispozici veškeré

potřebné údaje, které vám pomohou zajistit prosperitu vašemu podnikání.

- *AUTOR: Martina Sasínková*
Autorka je obchodní manažerkou pro ČR a SR ve společnosti Eurodata.

SONET
MEMBER OF **Payten**

Pořídte si platební terminál na dobíjecí stanici

Výhody řešení bezkontaktních platebních terminálů pro elektromobilitu:

- ✓ Elektronická účtenka díky portálu DOKLAD ONLINE
- ✓ Rozšíření možnosti platby i pro neregistrované zákazníky
- ✓ Snadná integrace platebního terminálu
- ✓ Možnost paralelního nabíjení na stojanu s jedním platebním terminálem
- ✓ Odolné vůči povětrnostním podmínkám

Více informací

www.paytenpos.cz/nabijeci-stanice





TECHNOLOGIE BUDOUCNOSTI Z DUBÉ

Společnost Millenium Technologies uvedla do provozu ve svém vědecko-technickém parku v Dubé na Českolipsku už třetí vylepšený prototyp reaktoru pro plazmové zplyňování odpadu. Za hodinu zpracuje až 150 kilogramů vstupní suroviny. Vyrábí plyny využitelné dále jako chemické suroviny či jako zdroj energie.

Třetí generace reaktoru

Reaktor třetí generace, který je ve vědeckém parku nainstalovaný od června, si poradí s průmyslovým i nebezpečným odpadem, který jinak musí firmy na vlastní náklady likvidovat. Vypořádá se také s odpadem z nemocnic, jako jsou pleny nebo covidem infikované materiály. Zvládne i komunální odpad nebo čistírenské kaly, které se ale musí předem vysušit. Zpracuje přibližně 150 kg odpadu za hodinu – s ohledem na vstupní surovinu.

„Proces přeměny odpad na plyn a pevnou složku. Nemá nežádoucí výstupy. Jen dva zmíněné, a ty se dají dobře využít,“ vysvětlil člen představenstva společnosti Marek Lang. Reaktor je podle něj atraktivní a výhodnější také z hlediska instalace, protože má mnohonásobně menší rozměry než spalovací technologie. Navíc v něm vidí funkční řešení například pro okresní města.

Do začátku jara příštího roku chce firma z Dubé zprovoznit další reaktor s kapacitou až 500 kilogramů. „Ten už je určený pro komerční využití,“ řekl Marek Lang. Takto velký reaktor bude podle něj stát kolem 100 milionů korun a návratnost investice podle druhu zpracovaného odpadu odhaduje do deseti let. S ohledem na celosvětový nárůst odpadu je plazmové zplyňování technologií budoucnosti. Zpočátku jejich vývoj cílil na likvidaci nebezpečných odpadů, později se vědci zaměřili na kaly z čistíček odpadních vod, ale jejich pozornosti neušly ani komunální odpady a odpad z nemocnic.

„Millenium Technologies se zaměřuje na unikátní technologie a efektivní i ekologicky šetrná řešení pro likvidaci odpadů. Vzhledem k tomu, že technologie plazmového zplyňování není všeobecně rozšířená ani ve světě, snažíme se ji v maximální míře rozvíjet a testovat její možnosti. Instalace plynového chromatografu k nově spuštěnému reaktoru nám pomůže zjistit, jaké konkrétní druhy odpadu v reaktoru fungují, potažmo k čemu jsou vhodné druhotné výstupní suroviny na základě jejich složení,“ říká Marek Lang.

Princip plazmového zplyňování

V reaktoru probíhají dva hlavní procesy. V reakčním prostoru dochází ke zplyňování organických látek pomocí tzv. nízkoteplotního plazmatu o teplotě 3000–5000 stupňů Celsia. Vzniklý plyn se zbaví znečišťujících a nežádoucích látek a poté může sloužit jako surovina na výrobu syntetických paliv, vodíku nebo jako zdroj energie při výrobě tepla

a elektřiny. Složení výstupního plynu sledují odborní pracovníci on-line. Analýza jim dodává okamžité informace o výhřevnosti, hustotě plynu nebo o koncentraci jednotlivých složek. „Plynový chromatograf sleduje asi 40 látek, které by se mohly v syntézním plynu objevit. Na základě těchto informací můžeme měnit podmínky v reaktoru, zvýšit teplotu, přidat výkon plazmatronu nebo ubrat vstupní surovinu,“ vysvětluje technický ředitel Milan Křikava.

Druhý proces se označuje jako vitrifikace. Ve spodní části reaktoru se roztaví anorganické částice a vytečou ve formě sklovité strusky, která se následně chladí. „Struska v sobě zamyká škodlivé látky, takže není nebezpečným odpadem. Máme potvrzenou její biologickou nezávadnost, přesto ji dále analyzujeme. Může se využít ve stavebním průmyslu, místo šterku, dají se z ní odlévat dlaždice, nebo poslouží na výrobu skelné vaty,“ jmenuje Marek Lang.

Zpracování kalů a nemocničního odpadu

Při konstrukci nového reaktoru technici využili všech doposud získaných zkušeností s cílem dosáhnout co největší efektivity provozu s co nejnižšími ekologickými dopady. „Říkali jsme si, že je nesmysl zakopávat pod zem odpady, které mají v sobě víc energie než uhlí. Proto jsme chtěli najít technologii, která bude umět bezpečně, čistě a efektivně využít energii, kterou v sobě odpad má,“ popsal Josef Grischa Kahlen, který je spolumajitelem a zakladatelem společnosti Millenium Technologies.

„V Dubé se zabýváme výzkumem, zkoušíme technologie a představujeme jejich možnosti zájemcům a zákazníkům. Samotnou likvidaci odpadů tady neprovozujeme,“ říká Josef Grischa Kahlen, který si zároveň

pochvaluje spolupráci s vysokými školami a vědci. Výhodou vyvinuté technologie a zařízení jsou malé rozměry vhodné pro organizace a firmy, čistírny odpadních vod, zdravotnická zařízení či samosprávy měst a obcí, které musí řešit stále přísnější normy a citelné prodražování odpadů. Zplyňování podle něj umožňuje vyrobit energii z jakéhokoliv odpadu od biomasy přes čistírenské kalů, nerecyklovatelné plasty a průmyslový odpad až po nemocniční nebo nebezpečné odpady.

Právě odstraňování nebezpečného a nemocničního odpadu se kvůli zpřísnujícím se ekologickým normám prodražuje. A kvůli covidu se jich produkuje víc a kapacity na jejich spalování nedostačují. „Obrácí se na nás stále více měst a obcí, které uvažují, jak nakládat s odpady do budoucna. Hledají vlastní systémy, aby nemusely jezdit třeba 200 kilometrů do nejbližší spalovny,“ vysvětluje Kahlen. Mezi nimi jsou například Litoměřice, Velašské Meziříčí, Doksy nebo Dubá. „Technologie plazmového zplyňování je proto vhodnou alternativou, jelikož při teplotách spalování 5000 °C dokáže zlikvidovat v podstatě jakýkoliv odpad,“ tvrdí Kahlen a dodává, že nelze zobecnit cenu, na kterou by zájemce jejich technologie přišla. „Vždy půjde o konkrétní případ, malé jednotky vyjdou třeba na 30 milionů a u velkých instalací půjde řádově o stovky milionů korun.“

Důmyslné zařízení začíná zajímat také továrny. Čím složitější je jejich výroba, tím dražší je většinou likvidace odpadu, o níž se musí na své náklady postarat. „S technologií plazmového zplyňování se odpad dá proměnit ve skvěle využitelné palivo nebo stavební materiál. Přímo v areálu podniku tak může být vyrobena čistá energie, která je vzápětí vrácena zpátky do výroby, čímž dochází k úspoře peněz za likvidaci odpadu i energie,“ připomněl Lang. Reaktor pro čistírenské kalů, vyjde na 90–120 milionů korun v závislosti na velikosti. Často však mají objednatelé k dispozici část vlastního zařízení, čímž ušetří.

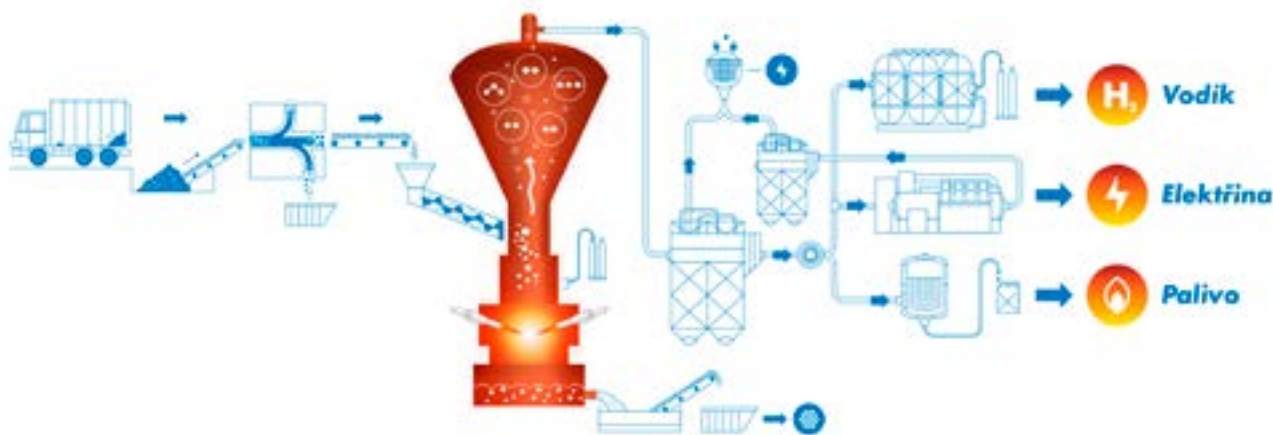
Millenium Technologies zároveň provozuje mobilní jednotku Microplasma, která pracuje na stejném principu zplyňování plazmou. Její hlavní výhodou je, že se poskládá do čtyř kontejnerů. Autonomní jednotku stačí dopravit na místo ekologické havárie, kde vyrobí energii z jakéhokoliv nebezpečného odpadu. Nemusí se připojovat na žádnou síť, nepotřebuje ani externí energie, plyn či vodu. Vyjde na zhruba 35 milionů korun.

Z kalů vznikne syntézní plyn

V případě čistírenských kalů, které se dřív vyvážely na pole jako hnojivo, už je tato praxe před úplným zákazem. Kalů totiž obsahují nebezpečné látky jako hormony, antibiotika a těžké kovy. Coby hnojivo pronikají do půdy a odsud dál do vypěstovaných plodin a skrz jídlo do lidského organismu. Díky technologii plazmového zplyňování se dá z kalů snadno vytvořit syntézní plyn, který je dále využitelný například jako palivo k výrobě elektřiny v kogeneračních jednotkách. Proto technologie plazmového zplyňování dokáže ve městech řešit nejen problémy se skladováním komunálního odpadu, ale může jim zároveň dopomoci i k energetické soběstačnosti. „Dokážeme zpracovat 100 procent toho, co do našeho zařízení přijde,“ vysvětluje dále technický ředitel Milan Křikava.

Vědecko-technický park v Dubé funguje od roku 2011 a úzce spolupracuje například s Ústavem fyziky plazmatu Akademie věd nebo s pražskou VŠCHT.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: archiv



RYCHLODOBÍJEČKY U VŠECH HLAVNÍCH ČESKÝCH TAHŮ

V České republice je momentálně registrováno okolo 8000 čistě elektrických aut a více než 10 tisíc hybridů. Už dnes je jasné, že v průběhu několika let budou české silnice brázdit desítky tisíc elektrických aut a nároky na veřejnou dobíjecí infrastrukturu rychle porostou. Skupina ČEZ proto loni zprovoznila v průměru 1,5 nových stanic týdně a toto tempo chce i nadále udržet.



Největší v zemi. Dohromady osm rychlodobíjecích stojanů, čtyři v každém směru, je řídicím elektromobilů k dispozici na 83. km dálnice D5 u Dobřan.

Provozovatel nejhustší sítě stanic, skupina ČEZ, uvedl v loňském roce do provozu více než 80 stanic, většinou rychlodobíjecích. Stojany ABB pro rychlé dobíjení vyrostly u všech hlavních tahů a ve velkých městech. „Také letos chceme nastavené tempo výstavby minimálně udržet. Výstavbu výrazně urychlilo uzavření rámcových kontraktů se sítěmi čerpacích stanic a obchodních nebo stravovacích řetězců. Na hlavních dálničních tazích stavíme nejčastěji v areálech Benzina a Shell nebo u restaurací McDonalds. Většinu naší sítě s celkem více než 320 stanicemi už dnes představují rychlodobíjecí stanice, kterých je přes osmdesát procent. Investice do výstavby by se měly i nadále pohybovat v řádu desítek milionů korun ročně,“ říká manažer útvaru čisté technologie ČEZ Tomáš Chmelík. Navzdory pandemickým omezením očekává ČEZ letos prolomení hranice 3 milionů kWh odebraných v naší síti.

ČEZ jednotně osazuje nové lokality rychlodobíjecími stanicemi ABB, k jejichž standardní výbavě patří zejména DC konektory s nabíjecími standardy CHAdeMO a CCS umožňující nabíjet s výkonem až 50 kW. Výstavba sítě dobíjecích stanic ČEZ byla umožněna díky financování z dvojice grantů evropského programu CEF, pro oblast Doprava. Evropská komise touto cestou podporuje propojování Evropy budováním dobíjecích stanic podél hlavní silniční sítě TEN-T. Výstavbu části stanic umožnily prostředky z Operačního programu Doprava a také z vlastních zdrojů ČEZ.

Dojezd běžných elektromobilů už atakuje hranici 300 km a v rámci České republiky už umožňuje na jedno nabití cestování do skutečně vzdálených míst. Díky cílevědomému budování rychlodobíjecích stanic přestává být problémem i mezistátní provoz. Řidiči elektromobilů ze zahraničí nebo Češi, kteří nejsou

zákazníky Skupiny ČEZ, mohou bezhotovostně zaplatit za odebrané množství přímo u stanice.

Trendem je více stojanů na jednom místě

Ukazuje se také, že strmě rostoucí poptávce ve vytíženějších lokalitách vyhovují dobíjecí huby s více stanicemi. V průběhu letošního léta například zprovoznil ČEZ v areálu čerpací stanice Benzina ORLEN na 83. kilometru dálnice D5 celkem osm veřejných rychlodobíjecích stanic pro elektromobily, čtyři v každém směru – na Prahu i na Rozvadov. Do budoucna ČEZ plánuje nahradit část stojanů stanicemi o vyšších dobíjecích výkonech, které doplní baterie elektromobilů rychleji.

Aktualizovaná vize Skupiny ČEZ předpokládá, že do roku 2025 bude provozovat více než 800 stanic, jejichž výkon se oproti dnešnímu stavu zečtyřnásobí. Obsluha tak robustního provozu a neustále rostoucího počtu zákazníků se samozřejmě neobejde bez zázemí v podobě komplexního řešení pro řízení nabíjecí infrastruktury v čele se špičkovým IT back-end systémem. Lepší komfort řidičů e-aut na samotných stanicích i špičkový informační servis zajišťuje zákaznický systém v čele s aplikací FUTUR/E/GO, která je k dispozici pro operační prostředí Android i iOS.

Pro klienty znamená nejen snadnější a uživatelsky příjemnější správu jejich účtů, ale třeba vyhledání nejbližší nabíjecí stanice podle momentální GPS polohy, a to v seznamu i na mapě. Samozřejmostí je také on-line indikace obsazenosti nejen stanic, ale i jednotlivých konektorů, příp. nefunkčnosti stanic. Užitečná je také statistika obsazenosti nabíjecí stanice v průběhu dne nebo několik forem notifikace (push, sms, mailem) o ukončení dobíjení či naopak o vzniklém problému při dobíjení. Prostřednictvím aplikace ovládají nabíjení nejen registrovaní zákazníci, ale i jednorázoví klienti.

Letos se ještě narodil web www.futurego.cz, kde zákazníci na jednom místě najdou skutečně vše, aby jejich dobíjení v síti ČEZ nemělo chybu.

■ PR ČEZ

FOTO: archiv

NABÍJENÍ ELEKTROMOBILŮ NA ČERPACÍ STANICI

Trendem dnešní doby je elektromobilita, která vytvořila poptávku po doplňování energie do bateriemi poháněných vozidel. Areály čerpacích stanic jsou logickým prostředím, kde budou řidiči elektromobilů možnost dobítí vyhledávat.



Předpokladem pro zprovoznění dobíjecí stanice elektromobilů o výkonu 22kW a vyšším je její správné umístění a v některých případech také povolení a kolaudace podle stavebního zákona. Zásadní je posouzení příslušného stavebního úřadu, zda bude dobíjecí stanice zřízena jako stavba, či zařízení ve smyslu stavebního zákona.

Metodická pomůcka

Ministerstvo pro místní rozvoj vydalo k této problematice metodickou pomůcku, která sjednocuje postupy jednotlivých stavebních úřadů. Z metodiky vyplývá, že je-li stavba dobíjecí stanice zřizována jako soustava s více stojany, zastřešením nebo zastavěnou plochou nad 25 m², jedná se o stavbu vyžadující minimálně územní souhlas, ohlášení stavby a kolaudační souhlas. Naproti tomu je možné stanici pro jedno dobíjené vozidlo zřídit v režimu výrobku plnicího funkce stavby, pro který je požadován pouze územní souhlas, zatímco nutnost vydávání stavebního povolení, případně ohlášení stavebnímu úřadu s následnou kolaudací odpadá.

Oznamovací povinnost

Po dokončení instalace dobíjecí stanice má provozovatel oznamovací povinnost vůči ministerstvu průmyslu a obchodu, které vede evidenci dobíjecích stanic. Součástí oznámení jsou zejména identifikační a technické údaje.

Provozovatel veřejně přístupné dobíjecí stanice je vůči zákazníkovi povinen zejména:

- zpřístupnit na dobíjecí stanici informace o kompatibilitě stanice s elektromobilem, zveřejnit účtované ceny;
- umožnit jednorázové dobítí bez uzavření smlouvy s daným provozovatelem.

Další povinnosti při provozu dobíjecí stanice vyplývají z podstaty, že se jedná o elektrické zařízení. Je tedy nutné zajistit provádění oprav, údržby, kontrol a revizí odborně způsobilou osobou.

Školení obsluhy

V prostoru čerpací stanice je třeba zohlednit také provozní aspekty dobíjecí stanice. Přestože se z pohledu zákazníka jedná o bezobslužné zařízení, je nutné, aby členové obsluhy čerpací

stanice dokázali včas rozpoznat vznik mimořádného stavu (ohrožení) a adekvátně na tento stav reagovali.

Podle § 103 zákoníku práce je zaměstnavatel povinen při zavedení nové technologie zajistit zaměstnancům školení k zajištění bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci. Podkladem pro provedení školení je průvodní dokumentace výrobce dobíjecí stanice obsahující popis rizik spojených s provozem zařízení, pokyny pro provádění obsluhy, údržby a zvládnání mimořádných situací.

Průvodní dokumentace výrobce je koncipována jako obecný dokument, který řeší rizika spojená s provozem dobíjecí stanice, avšak logicky nemůže zohledňovat místní specifické podmínky. K tomu slouží místní provozní řád dobíjecí stanice, který přehlednou formou shrnuje jak informace předané výrobcem zařízení, tak vyhodnocení vzájemně působících rizik z pohledu celé čerpací stanice.

Bezpečnostní hlediska

Nejvyšší bezpečnostní riziko spojené s provozem dobíjecí stanice představuje požár vozidla s propojením na dobíječku. Požár může mít velmi rychlou gradaci a intenzitu. Z metodické dokumentace ministerstva vnitra vyplývá, že vysoké riziko představuje zejména poškození izolace částí vozidla, které je připojeno na dobíjecí stanici. V takovém případě je vozidlo dokonale uzemněno, a i při přerušení přívodu elektrické energie k dobíjecí stanici mohou být vodivé části karoserie pod napětím až 600 V. Dokud tedy nedojde k odpojení nabíjecího kabelu, je nutné k vozidlu přistupovat jako k zařízení pod napětím. Včasná a správná reakce znalé obsluhy stanice dokáže velmi výrazně ovlivnit výsledné dopady a škody na zdraví a majetku.

Příslušná ministerstva již dosáhla určitého pokroku v přístupu k dobíjecím stanicím a sjednocení metodik. Stále však existují značné rozdíly v posuzování těchto zařízení mezi jednotlivými místně příslušnými stavebními úřady a ostatními dotyčnými orgány. Proto je při záměru vybudovat dobíjecí stanici nutné dopředu projekt projednat, aby při následné realizaci projektu nedošlo k jeho zdržení nebo prodražení.

- AUTOR: Vlastimil Zoubek, Ekobena
FOTO: archiv



Automobily kategorie MPV pomalu mizí z trhu. Její zakladatel Renault Espace je dnes zcela okrajovou záležitostí, populární volkswageny Sharan a Touran už v další generaci nebudou. Jejich roli v nabídce největší evropské automobilky převezmou osobní verze užitkových modelů Multivan a Caddy, zbytek modelů pro rodinné účely obstarají SUV a kombi. Podívejme se proto na novou generaci modelu Caddy z hlediska využití mimo komerční sektor, pro který tento model původně vznikl.

Na platformě MQB

I v předchozí generaci Caddy nabízel z hlediska své třídy vždy o něco více, na druhou stranu jste si také museli patřičně připlatit. Zatímco první generace představovala pouze užitkové verze modelů Golf, Polo nebo Škoda Felicia, od třetí se tato modelová řada vyprofilovala do svébytné podoby, která umožňovala nabízet i komfortnější osobní varianty. Oproti modelu Touran však Caddy stále narážel na jistá omezení, která se týkala hlavně jízdního komfortu a vnitřního hluku. To se s pátou generací tohoto modelu mění. Poprvé je totiž základem této řady modulární platforma MQB pro automobily s motorem uloženým vpředu napříč. Díky tomu Caddy využívá stejné technologie a technické vymoženosti jako modelové řady Golf nebo Passat. Týká se to nejen podvozku, ale také asistenčních, ovládacích nebo komunikačních systémů vozidla.

Základní Caddy měří na délku 4501 mm, rozvor se oproti předchozí generaci prodloužil o 73 mm na 2755 mm. Do šířky pak Caddy měří 1855 mm a na výšku 1797 mm. Díky nové platformě se mohla výška ložného prostoru zvětšit o 7 mm na 1273 mm a také do šířky narostl díky promyšleným konstrukčním řešením o 50 mm na 1606 mm (mezi podběhy 1230 mm). Největší objem ložného prostoru krátkého Caddy je tak nyní opravdu velkorysých 3,3 m³. Ještě větší kapacitu (4,0 m³) nabídne prodloužené provedení Caddy Maxi s rozvorem 2970 mm a celkovou délkou 4853 mm.

Nejaerodynamičtější ve třídě

Podle celkových rozměrů a vlastně už na první pohled je zřejmé, že Caddy nabízí podstatně dynamičtější proporce. Ostatně součinitel aerodynamického odporu vzduchu 0,30 je nejlepší hodnota v tomto seg-

mentu vozidel. Na svědomí to má nejen efektně stylizovaná před, ale také výrazně zkosené čelní sklo nebo dynamicky tvarované nárazníky, podběhy a prahy. Velmi efektně působí i zadní část, zvláště u verze s LED světly ve sloupcích karoserie.

Interiér, respektive palubní deska se v mnohém podobá Golfu osmé generace. U verze Style je LCD displej i místo kontrolních přístrojů v kapliče před volantem, nechybí ani dotykové plošky pro ovládání světel, audiosoustavy nebo klimatizace. Na dlouhých cestách jistě potěší anatomicky tvarovaná příplatková sedadla Ergo Comfort a skvělá poloha při řízení. Výdechy ventilační soustavy ve stropě a mezi předními sedadly pak optimalizují klima a urychlují výměnu vzduchu také v zadní části interiéru.

Slabší výkony, horší dynamika

Pod kapotou Caddyho najdete pohonné jednotky na fosilní paliva splňující emisní normu Euro 6. Všechny bez výjimky disponují filtrem pevných částic, mají čtyři válce a turbodmychadlo. Ve srovnání s Golfem jsou u všech motorů kvůli delší životnosti nižší výkony. Vznětové motory TDI nové generace se zdvihovým objemem 2,0 litru jsou k dispozici ve výkonových verzích od 55 kW do 90 kW. Mimochodem, všechny využívají dva katalyzátory SCR s dvojnásobným vstříkáváním kapaliny AdBlue, což přispívá k výraznému snížení emisí oxidů dusíku. Velmi nízkými emisemi se může pochlubit i zážehový motor 1.5 TSI (86 kW), který byl v testovaném modelu v kombinaci se sedmistupňovou samočinnou dvouspojkovou převodovkou DSG.

Motor dosahuje největšího výkonu od 4500 do 6000 otáček za minutu, vrchol točivého momentu 220 Nm je pak k dispozici od otáček 1750 1/min a tato hodnota se udrží až do otáček 3000 1/min. Oproti turbodieselům je tenhle „benzin“ velmi kultivovaný, ale nečekejte zrovna oslnivou dynamiku. Se zrychlením z 0 na 100 km/h za 11,9 sekundy je zážehový Caddy druhý od konce z nabídky této modelové řady, a s nejvyšší rychlostí 181 km/h je pak dokonce vůbec nejpomalejší. Pokud se snažíte, aby se trochu probral k životu, je třeba ho více vytáčet, což se pak projeví na spotřebě. Nejlepším výsledkem v týdenním testu byla spotřeba mimo město 6,5 l na 100 km, v průměru si však Caddy v dálničím režimu Caddy vezme okolo 7 až 7,6

litru. Pokud se naplno využívá výkon motoru, dostanete se nad 8 litrů na 100 km. V rámci českých dálničních limitů drží Caddy tempo bez problémů, při předjíždění je však lepší nechat si rezervu.

Komfortní podvozek

Je třeba vyzdvihnout velmi dobré odhlučnění, které ani ve vyšších otáčkách a na horších površích nepouští do kabiny žádné větší ruchy. Příjemně překvapí komfortní a tichý podvozek. Francouzská konkurence se v tomto ohledu může učit. Pohled pod zadní nárazník pak ukáže pořádnou panhardskou tyč s vlečnými rameny, která bude odolávat zubu času i většímu zatěžování lépe než jiná řešení. Zároveň Caddy netrpí výraznějšími náklony a velmi kultivovaně se podvozek chová i na příčných nerovnostech. Při svižnější jízdě však vysoká karoserie naznačuje, že limity nejsou tak daleko jako třeba u Golfa.

Novou Caddy lze mezi osobními dodávkami považovat za prémii. Působí kvalitně, robustně a bezpečně. Dovedu si ji představit jako plnohodnotnou náhradu za model Touran, verze Maxi pak dokáže zastoupit i větší Sharan. Možná nemá Caddy nejsilnější motorizace, ale má dost síly, aby bez problémů uvezla rodinu i náklad. Cenou však umí vystřelit docela vysoko zvláště u osobních verzí. Pokud to však akceptujete, nemusíte dělat kompromisy. Základní Caddy 1.5 TSI s krátkým rozvorem přijde na 532 709 korun, testovaná verze s nejvyšší výbavou Style však stojí již 669 000 korun. A pokud jste nároční, může se celková cena s příplatkovou výbavou vyšplhat nad 900 tisíc korun jako v případě testovaného vozu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



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:** Kateřina Kočová (kocova@petrolmedia.cz) **Korektura:** Jan Heller **Grafické zpracování:** David Hodyc, HD-Design, www.hd-design.cz **Výroba a produkce:** Printo, spol. s r. o., Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava **Distribuce:** CASUS, direkt mail, a. s., Žilinská 5, 141 00 Praha 4 **Tým odborných poradců redakce:** prof. Ing. Milan Pospíšil, CSc., Vysoká škola chemicko-technologická v Praze, Ing. Jan Mikulec, CSc., Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu, Ing. Ivan Indráček, Společenství čerpacích stanic ČR, Boris Tomčíak, Finlord, Ing. Tomáš Novák, Ekobena.

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

BENZÍNKY SI VYBÍRÁM PODLE DOBRÉ KÁVY

Zpěvačka a moderátorka Heidi Janků se nejen na koncerty vozí sama, automobil řídí ráda a cestování prý baví i jejího psího společníka Edu.



Heidi, pojďme zavzpomínat na chvíle, kdy jste si dělala řidičák. Byla to zábava, nebo spíš nutnost?

Nutnost! Hodně jsme jezdili s kapelou a já jsem nechtěla být na nikom závislá. Řidičák jsem dělala ještě za socialismu a domluvila jsem si rychlokurz, abych to měla brzy za sebou. Člověk přišel a za čtrnáct dní bylo hotovo! To už dneska nejde. Jenže já ten řidičák nakonec stejně dělala celý rok, protože jsem pořád někde zpívala po celé republice a nebyla jsem schopná si domluvit jízdy. Nakonec jsem to zvládla a inspektor mě při závěrečné zkoušce z jízdy pochválil.

Co říkal?

Pamatuji, jak jsem vystoupila z auta a on říkal: Vy jezdíte moc dobře. Vám to auto určitě pan Pavlík půjčuje... Jenže to se spletl, manžel měl auta tak moc rád, že by mě v životě bez řidičáku za volant nepustil. Možná v tom ale budou geny, protože můj dědeček byl řidič z povolání. A je pravda, že křižuji Českou republiku sem a tam a vůbec mě to řízení neomrzelo. Baví mě pořád stejně.

Mluvil vám manžel do řízení, když jste pak spolu jezdili a vy jste seděla za volantem?

Ivo nebyl ten typ, který by mě peskoval a dával najevo, že to neumím. Ze začátku řídil hodně on, když jsem měla řidičák, pouštěl mě za volant, abych se vycvičila a naučila se instinktivně reagovat na různé situace. Je pravda, že mi občas poradil, ale vždycky v klidu. Nikdy nebyl nervní, měli jsme v autě pohodu. Časem zjistil, že jezdím obstojně a posledních patnáct let jeho života jsem už řídila já. Největší ocenění bylo, když vedle mě v autě usnul. To byl důkaz, že mi naprosto věří. Já musím přiznat, že s tímhle mám problém. Velmi nerada jezdím s někým jako spolujezdec, navíc s někým, koho neznám. A usnout vedle řidiče, to se nedělá. Můj brácha se totiž zabil v autě. Jako spolujezdec... Já jsem jako spolujezdec pořád ve střehu a nejradši řídím sama.

Pečujete i se stejnou zodpovědností o auto?

Jasně, ježdění v autě mě živí, bez něj bych zpívat nemohla. Manžel mě vyučil! Snažím se mít auto v absolutním pořádku, od servisu přes umytí v myčce až po pohonné hmoty. Vždycky

se snažím mít alespoň půlku nádrže plnou. No a za chvíli mě zase čeká přezouvání na zimní pneumatiky.

To asi neděláte sama, že?

Já? Kdepak! Mám skvělý pneuservis, kde mám pneumatiky uskladněné. Vždycky jen auto přivezu, odevzdám klíčky a o nic se už nestarám. Jsem tam jako doma, oni mají rádi mě a já zase je.

Máte stejně tak nějakou oblíbenou benzínku, kam jezdíte pro pohonné hmoty? Využíváte slevové karty?

Slevové karty nepoužívám. Tím, jak jezdím po celé republice, by se mi to asi nevyplatilo, protože čerpám vždycky, když potřebuji. Stejně tak nemám jednu jedinou benzínku, kam bych jezdila. Je ale pravda, že třeba na D1 je pár oblíbených čerpacích stanic, kde vždycky moc ráda zastavím. Vtipné ale je, že to není ani tak kvůli benzínu, jako kvůli kávě, kterou tam mají. Bez kávy by to nešlo! Většinou už na pumpách znám personál a je mi tam fajn. Zrovna nedávno mě úplně vykojilo, když jednu moji oblíbenou benzínku zrekonstruovali, asi modernější, možná lepší. Ale je to úplně jiné prostředí, i lidi tam pracují jiní a už to není tak osobní. Normálně jsem z toho byla špatná. To je důkaz, že ne každá změna je pro pravidelného zákazníka k lepšímu.

Pijete kávu z kelímku, nebo si ji radši vychutnáte z hrnečku?

Kelímek a káva, to mi nejde moc k sobě. Nechutná mi to. Ráda si kávu vychutnám přímo na benzínce. Na cestu si někdy kupuji kolu, ta mě taky „nakopne“.

Dáváte si i nějaké jídlo?

Někdy si koupím i něco malého na cestu do auta. Ale nečekejte nějakou zdravou stravu. Většinou to je párek v rohlíku. Teplé jídlo na místě si dám opravdu jen výjimečně, protože po koncertě spěchám, abych byla co nejdříve doma.

Využíváte na benzínkách nějaké služby?**Mytí oken, načerpání pohonných hmot od tamní služby?**

Využívám, nechám si klidně umýt okna i na tankovat a dám obsluhu dýško. Díky tomu mám pak čas na tu kávu, to je úplný luxus. Je ale pravda, že poslední dobou těch služeb už moc na benzínkách nepotkávám. Škoda.

Nakupujete někdy na benzínce i běžné potraviny?

Takhle, velké nákupy tam nedělám. Možnost je to ale bezvadná, když se ohlásí nečekaná návštěva, nebo naopak někdo pozve mě. To pak sjedu na benzínku, koupím láhev vína a třeba i květinu. A co si budeme povídat, když byl nedávno státní svátek a všude měli zavřeno, lidi brali benzínky útokem, a to se pak hodí na jakýkoli nákup.

Jste spokojená s úrovní a čistotou sociálního zařízení na benzínkách?

Myslím, že úroveň WC a umývárny se moc zlepšila. Většinou tam visí i papír s přehledem, kdy se tam naposledy uklízelo. Navíc teď v době covidu se podle mě všude na hygienu a čistotu dbá. To jsme zmáklí skvěle!

Nedávno jste byla s pár kolegy v Rakousku na akci „Jedeme dál 2021“, kterou pořádal Martin France, a užívala jste si pochodu v Alpách. Jak jsou na tom u našich sousedů s benzínkami? A jak se silnicemi?

Zatímco ostatní jeli mikrobusem, já jela autem po vlastní ose. Benzínky měli pěkné a bez problémů. Stejně jako u nás. Ovšem kolem Salzburgu na hlavní trase pořád něco opravovali, pár minut jsme jela 130 km/h a za chvíli zase šedesátkou. A to dokonce i v místech, kde bylo zúžení, ale pracanti nikde. Děsně mě to nebavilo, ale co se dá dělat. Doufám, že mi nepřijde pokuta za překročení rychlosti. Pochopila jsem, že naše D1 není zdaleka výjimkou, co se uzavírek a délek cesty týče. Na druhou stranu mají v Rakousku moc pěkně udržované silnice 2. třídy, což tedy u nás není vždy pravidlem.

A to jste sebou měla v Rakousku vašeho psa Edu... Jak snáší cestování v autě?

Eda je úžasný parták na cesty. Klidně v kuse i šest hodin spí. Jak vidí, že doma balím a nosím tašky do auta, musím mu otevřít dveře a hopsne do něj jako první. A čeká, až vyrazíme.

Jezdíte bezpečně?**Měla jste někdy karambol?**

Snažím se jezdit bezpečně, jak nejvíc to jde. Nehodu jsem neměla a mít nechci. Škrábanec a pořádný jsem ale udělala, když jsem jako čerstvá řidička couvala do garáže. Nějak špatně jsem to odhadla a museli jsme s Ivošem vyměnit dvoje dveře.

Zpíváte si v autě?

Když manžel odešel, dlouho jsem si v autě nemohla zpívat, protože mi ho to děsně připomínalo. A bylo mi pak smutno. Poslouchala jsem spíš debaty v rádiu. Teď už si zase zpívám. Poslouchám nejnovější muziku, abych měla přehled.

Je pro vás benzínka i jakési místo pro setkání s fanoušky? Oslovují vás tam?

To se mi stává často, lidi se chtějí se mnou vyfotit. Jsou milí a mě to vůbec nevadí. Naopak. Dokud se se mnou lidi fotí, tak ještě žiju.

■ AUTOR: Šárka Jansová
FOTO: archiv



Zámek ZBIROH



Navštivte sluncem zalitý zámek Zbiroh a nechte se uchvátit jeho tajuplným příběhem. Románsko-gotický hrad se vynořuje z nejasných obrysů na sklonku 12. století a je tedy nejstarším šlechtickým sídlem u nás, což připomíná i nejstarší samostatně stojící věž v Čechách nebo nejhlubší studna v Evropě.

Zámecká expozice

Přenesení vás do časů, kdy zámek vlastnili velcí jako Přemysl

Otakar II., Karel IV. nebo Rudolf II. Prohlídkový okruh je také protkán velice poutavým příběhem o minulosti i současnosti rytířů templářského řádu. Na závěr vás uvedeme do monumentálního Muchova sálu, kde vznikla Slovanská epopěj.

Zámecká krčma U Rudolfovy kratochvíle

Nabídneme pohár dobrého vína, žejdlík pivního moku a něco dobrého k snědku k tomu.

Chateau hotel Zbiroh

Můžete zde strávit noc v komnatách, ve kterých pobývali osobnosti jako Alfons Mucha a Ema Destinová. Součástí hotelu je i wellness.



Otevírací dobu, druhy prohlídkových okruhů, vstupné a další informace naleznete na:

www.zbiroh.com



Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

Zlatý



Stříbrný

AutoMax



Christ

KODAP
>eurodata



MONTI



SHERON



uniCODE
SYSTEMS



Bronzový



bonett



italmec.





ČEPRO je garantem kvalitních pohonných hmot. Napomáhá hladkému přechodu mezi fosilní a alternativní energií v dopravním modelu České republiky, při zachování dlouhodobé stability místního trhu.

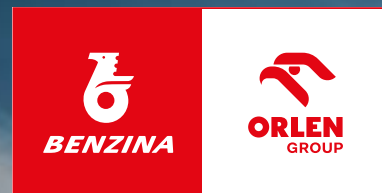
spolehlivý
zdroj



www.ceproas.cz

Tankujte výhody pro vaši firmu

stejně jako tisíce našich
spokojených zákazníků



TANKARTA BUSINESS

Šetřete firemní výdaje a čerpejte další výhody v nejširší síti čerpacích stanic Benzina ORLEN. Přidejte se k více než 8 000 firm, které jsou dlouhodobě spokojeny s našimi službami.

benzina.cz/tankarta