

17. ROČNÍK PRVNÍHO ČESKÉHO ČASOPISU ZE SVĚTA ČERPACÍCH STANIC

2017 | 3

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 3/2017



KAMIONY NA ČERPACÍ STANICI

INTERVIEW
Pavel Švagr

REPORTÁŽ
Sklad Čepro Šlapanov

NA NÁVŠTĚVĚ
Stacja paliw Warszawa



NABÍDNĚTE SVÝM ZÁKAZNÍKŮM UNIKÁTNÍ ZÁŽITEK Z MYTÍ.



designová edice Silverlight

WashTec Cz

U Trati 48, 100 00 Praha 10, e-mail: washtec@washtec.cz, web: www.washtec.cz, tel.: 274 021 231

VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

v ruce držíte třetí letošní číslo Petrol magazínu, které jsme tentokrát z velké části věnovali kamionové dopravě s ohledem na využívání čerpacích stanic a mycích center. Zajeli jsme na reportáž na dvě benzinky, které mají služby zaměřené speciálně na kamiony, byli jsme se podívat na projekt nového mycího centra, jehož součástí bude i myčka nákladních automobilů a autobusů, a podrobně jsme se snažili rozebrat problematiku palivových karet.

Hlavní rozhovor čísla se však vrací ke kauze Správy státních hmotných rezerv a problematického uskladnění nafty ve skladech firmy Viktoriagruppe v německém Kraillingu a také jsme navštívili sklad pohonných hmot společnosti Čepro ve Šlapanově u Havlíčkova Brodu. Ze střechy jedné z největších nádrží v areálu pochází i tato fotografie, pode mnou je, mimochodem, 10 tisíc litrů benzínu... Právě problematika skladování pohonných hmot je druhým hlavním tématem čísla. Jak jsem se do ní postupně dostával a začínal chápat některé souvislosti, bylo mi nad slunce jasné, že případ firmy Viktoriagruppe je především téma pro policii.

Ta tuto kauzu samozřejmě již dávno vyšetřuje, pochybuji však, že se jednoho dne viník najde, bude obviněn a po zásluze potrestán. Právní normy v českém státě již dávno přerostly možnosti lidského chápání a s narůstajícími novelami se v něm nachází stále více možností, jak si jednotlivé případy vysvětlit a případné viníky osvobodit. To se totiž u takto exponovaných ekonomickokriminálních kauz, kde obviněné díky jejich finančním možnostem hájí ti nejlepší právníci, většinou děje.

Případ firmy Viktoriagruppe byl podezřelý hned od začátku. Proč má Česká republika vůbec skladovat strategické rezervy v zahraničí, když má státní firma Čepro k dispozici unikátní a velmi sofistikovaný systém skladů, propojených vzájemně produktovody a napojených na rafinerie? V nich ostatně mimo jiné poskytuje skladovací prostor pro hmotné rezervy Německa. Bylo tedy nutné vozit českou naftu do bývalých starých skladů německého wehrmachtu v Kraillingu, kde ani neexistoval funkční terminál? Samozřejmě, že nebylo. Jenže české zákony to umožňují, a tak někoho zřejmě napadlo, že by se na tom nějakým způsobem mohl obohatit. A právě o tom je i případ nafty v Kraillingu, která se nakonec zřejmě v průběhu července do České republiky a volných skladů Čepra nakonec šťastně vrátí. Doufám však, že to nebude definitivní tečka za tímto případem.

■ Jiří Kaloč, šéfredaktor



Slavíme
25 let na trhu

Cenové ukazatele

Pylony

Navigační prvky
čerpacích stanic

Světelná reklama



My otevíráme.
Vy ušetříte.

PETROL
PARTNER

GEMA
www.gema.cz



52



22



48



62



74

Editorial

Události

- 4 SSHR chce nakoupit ropu, Ministerstvo financí je proti
Maďarský MOL dodá naftu do státních rezerv za skoro 230 milionů korun
Unipetrol se vyhoupl do zisku 2,8 miliard korun a vyplatí dividendu
Mero loni snížilo zisk kvůli odstávce rafinerií Unipetrolu
V představenstvu Unipetrolu skončil Łukasz Piotrowski
- 5 Emanule Ridi navrhl pro OMV čerstvé sendviče
MND loni na Moravě vytěžily 127 tisíc kubiků ropy
MOL dokončil rebranding čerpacích stanic, jejich modernizace však pokračuje
- 6 Polský terminál přijal první dodávku LNG z USA
Norsko hledá ropu v Barentsově moři
Rosněft provede průzkum ropných ložisek v iráckém Kurdistanu
Kontroverzní americký ropovod Dakota Access zahájil provoz
OPEC prodloužil omezení těžby ropy do března 2018
Těžba ropy v Rusku klesla pod 11 milionů barelů denně

Trh, ropa, produkty

- 8 Nová paliva Shell: Ve znamení technologie Dynaflex
- 9 Trh s ropou: Kdo kazí snahy kartelu OPEC
- 10 Zkouška SGS DISI a VIF Super Benzin Aditiv:
Čištění motoru TSI prokázáno
- 12 CAPPO – motorová nafta: Nová paliva pro vznětové motory

Interview

- 14 Pavel Švagr, Správa státních hmotných rezerv:
Vždy pracujete jenom s lidmi

Čerpací stanice

- 18 Free1 Gas Rozvadov-dálnice: První na dálnici z Německa
- 22 Vladimír Hrubý Autodoprava Zdijsko: Ráj kamionů na severu Prahy

Profil

- 26 Profil MOL: Rodina benzinek MOL má široké kořeny

Technika a provoz

- 32 Kauza ČOI versus ČMI: Zaokrouhlování částek za pohonné hmoty
Reportáž: Sklady pohonných hmot ČEPRO Šlapanov: Unikátní síť, optimální distribuce

Stacja Paliw 2017, Warszawa

- 40 Veletrh s 24letou tradicí
- 46 Nádrže Kingspan: Vědí, jak skladovat energii

Rozhovor

- 48 Ondřej Pavlík, výkonný ředitel DKV Euro Service: Kamiony:
Odklon od prémiových řetězců k soukromníkům
- 50 Palivové karty: Konkurence je obrovská, zákazníci konzervativní

Mytí a servis

- 52 Mycí centrum AV Tank Stehelčevy: Od demolice k myčce kamionů
- 56 Provozní kapalin: Kapaliny do ostříkovačů – prevence poškození zdraví

Navštívili jsme

- 58 Adast Engineering: Export do Ruska – plynový boom

Shop a gastro

- 62 Prodeje nealka a zmrzlin určuje počasí: Pumpy hasí žízeň
- 64 Venkovní prodej na plné obrátky: Na větší ploše vyšší příjmy
- 66 Česko – tranzit celou Evropou: Jak se žije kamionákům?

Bezpečnost na čerpacích stanicích

- 68 Parametry rizika: Kriminalitu přitahuje mnoho faktorů

Poradenský servis

- 70 Noční směny: Člověk není netopýr, práce v noci mu škodí

Alternativa

- 72 Nabíjecí stanice pro elektromobily:
Největší dobíjecí stanici má Humpolec
- 73 Nové plnicí stanice: Bonett otevřel plnicí stanice na CNG společně s Makrem

Autosalon Petrol

- 74 Volkswagen Multivan PanAmericana 2.0 TDI DSG 4 Motion:
Přeborník na cestování

PETROLpartner

Natankuj víc, vyhraj víc!

Každý den **zdarma**
až **60 litru!**

**Právě se stáváte
součástí hry.**

Každá 30 000. účtenka vyhrává ten samý
objem benzínu nebo nafty, který natankujete.
Čím více a častěji tankujete, tím máte větší
šanci na větší výhru.

Jsme hrdý partner jezdce české rally Václava
Pecha a nyní pomůžeme
k vítězství i Vám.

**Denně nejméně jeden vítěz.
Hrajte s námi až do Vánoc.**



PETROL
PARTNER

Více na **eurooil.cz**

SSHR CHCE NAKOUPIT ROPU, MINISTERSTVO FINANČÍ JE PROTI



Správa státních hmotných rezerv (SSHR) požádala vládu, aby schválila nákup chybějící ropy do státních zásob. SSHR již v dubnu upozornila, že ČR neplní evropskou směrnici o výši nouzových zásob těchto produktů,

neboť EU požaduje zásoby minimálně na 90 dní, ale tuzemské zásoby jsou nyní jen na 87 dní. SSHR chce nakoupit buď 80 000 tun sladké ropy ze Saúdské Arábie přes ropovod IKL, kterou zpracovává rafinerie v Kralupech, nebo 50 000 m³ nafty a 26 000 m³ benzinu. Obě varianty by měly navýšit tuzemské zásoby o necelé čtyři dny. Zmíněný druh ropy navíc v zásobách SSHR chybí a k dispozici je navíc prázdná nádrž v Nelahozevsi, za kterou stát tak jako tak platí nájem. Proti návrhu SSHR je Ministerstvo financí, které navrhuje vyčkat na skutečnost dovozu za rok 2017.

MAĎARSKÝ MOL DODÁ NAFTU DO STÁTNÍCH REZERV ZA SKORO 230 MILIONŮ KORUN

Maďarská společnost MOL, která provozuje druhou největší síť čerpacích stanic v Česku, dodá do státních rezerv ČR naftu za skoro 230 milionů korun bez DPH. Firma vyhrála veřejný tender, který SSHR vypsal. Mělo by se jednat o 20 milionů litrů motorové nafty pro arktické nebo extrémně zimní klima. „Smlou-

va je uzavřena na dva roky s tím, že cena zakázky se bude nepatrně měnit, a to v závislosti na kurzu amerického dolaru. Nafta je určena do dlouhodobého uložení a nesmí být starší 60 dnů ode dne výroby. Musí být dodána bez obsahu biosložek,“ řekla mluvčí SSHR Edita Pechalová.

UNIPETROL SE VYHOUPL DO ZISKU 2,8 MILIARD KORUN A VYPLATÍ DIVIDENDU

Unipetrol dosáhl za první čtvrtletí letošního roku čistého zisku 2,8 miliardy korun. Loni za stejné období vykázal ztrátu 25 milionů korun. Tržby vzrostly meziročně o více než dvě třetiny na 29,9 miliardy Kč. Příznivá situace by měla vydržet i po zbytek roku. Za celý loňský rok činil čistý zisk Unipetrolu rekordních 7,98 miliardy korun. Podle firmy je hlavním důvodem meziročního obrátu v prvním čtvrtletí obnovení výroby v etylenové jednotce v Litvínově. Tržby tak meziročně stouply o více než dvě třetiny. Holding také záúčtoval miliardu korun jako pojistné plnění za ušlý zisk a škody, které loni způsobila havárie krakovací jednotky v rafinerii Unipetrolu v Kralupech nad Vltavou. Pozitivně je hodnoceno i oznámení firmy o návrhu na výplatu dividendy 8,30 koruny na akcii, největší minoritní akcionář, společnost Paulinino Limited, za kterou stojí skupina J&T, však chtěla 18,50 Kč na akcii. „Rozhodli jsme se, že výplata takové dividendy je odpovídající. Když se bu-



deme pohybovat někde mezi tím, co předpokládají analytici, a tím, co si firma může dovořit, je to vyvážené řešení,“ komentoval to finanční ředitel Unipetrolu Kastelik. Celkem by tak bylo akcionářům vyplaceno 1,5 miliardy. Loni schválila valná hromada firmy dividendu 5,52 Kč na akcii. Předtím vyplatila společnost dividendu naposledy za rok 2007. Koncern PKN Orlen podle některých polských médií zvažuje převzetí podílu firem spojených s J&T. Hodnota Unipetrolu se odhaduje na cca 50 miliard korun, cena podílu J&T by měla být okolo 11 miliard.



MERO LONI SNÍŽILO ZISK KVŮLI Odstávce RAFINERÍ UNIPETROLU

Státní podnik Mero v roce 2016 meziročně snížil čistý zisk o 12,4 procenta na 327 milionů korun, tržby poklesly o 14,8 procenta na 1,68 miliardy korun. Mero ve výroční zprávě uvedlo, že objem přepravené ropy negativně ovlivnily odstávky v obou tuzemských rafineriích v Litvínově a Kralupech nad Vltavou, protože jediným pravidelným odběratelem byla společnost Česká rafinérská. Ta začátkem letošního roku zanikla, respektive ji Unipetrol sloučil se svou dceřinou společností Unipetrol RPA. Společnost Mero v letech 2002 až 2015 vyplatila státu dividendy přesahující v hrubém objemu 2,9 miliardy korun. Kromě správy ropovodů Družba a IKL provozuje Mero centrální tankoviště ropy poblíž Nelahozevsi u Kralup nad Vltavou.

V PŘEDSTAVENSTVU UNIPETROLU SKONČIL ŁUKASZ PIOTROWSKI

V představenstvu Unipetrol skončil Łukasz Piotrowski, který byl zodpovědný hlavně za výzkum a vývoj, investiční projekty a kvalitu produkce. Jeho zodpovědnosti v rámci vedení firmy byly rozděleny mezi ostatní členy představenstva. Piotrowskému podle Unipetrolu skončilo funkční období. Členy představenstva Unipetrolu zůstávají předseda a generální ředitel firmy Andrzej Modrzejewski, místopředsedové Mirosław Kastelik a Krzysztof Zdziarski a členové Tomáš Herink, Andrzej Kozłowski a Robert Maňtek.

EMANUEL RIDI NAVRHL PRO OMV ČERSTVÉ SENDVIČE



Společnost OMV navazuje na úspěšnou akci z loňského roku s názvem „Sendvič na míru“ a uvádí do nabídky svých občerstvení Viva tři zcela nové sendviče. Jejich recepturu vytvořil

italský šéfkuchař Emanuele Ridi. Jedná se jen o začátek spolupráce, která by zákazníkům čerpacích stanic OMV Viva měla rozšířit nabídku občerstvení Viva. K dispozici jsou nové sendviče od května. Koncept stravování, který OMV v rámci své filozofie „We care more“ uvádí na svých čerpacích stanicích, navazuje na úspěšné rozšiřování nabídky Viva Cafe. Sendviče jsou sestaveny nejen s ohledem na jejich chuť, ale receptury také reflektují aktuální gastronomické trendy. OMV chce tímto způsobem bořit mýty o stereotypním stravování na čerpacích stanicích. „Díky svým cestám do Itálie a zpět moc dobře vím, jak důležité je dobře se najíst a odpočinout si při dlouhé jízdě. Proto jsem právě od OMV rád přijal nabídku vytvořit sendvičové menu z čerstvých surovin,“ říká Emanuele Ridi. Čerstvě připravované sendviče přímo ve Viva Cafe obsahují jen kvalitní suroviny, jako je například italský chléb focaccia či flaguette, čerstvá pečená šunka z kýty s 96% podílem masa, prosciutto crudo, grilované papriky nebo sýr scamorza.

MOL DOKONČIL REBRANDING ČERPACÍCH STANIC, JEJICH MODERNIZACE VŠAK POKRAČUJE



MND LONI NA MORAVĚ VYTĚŽILY 127 TISÍC KUBÍKŮ ROPY

Společnost MND v loňském roce vytěžila v Česku meziročně méně ropy a plynu. Ropy bylo oproti roku 2015 o 10 procent méně (127 000 m³), pokles těžby zemního plynu byl pětinný (celkem 85,1 milionu m³). Hlavním důvodem poklesu byly nízké ceny ropy na světových trzích, které způsobily, že se těžba tolik nevyplácela. Vývoj cen ropy ovlivní i objem těžby v letošním roce. Dobývací prostory MND pokrývají ložiska ropy a plynu na jižní Moravě, v oblasti od hranice s Rakouskem a Slovenskem směrem k Brnu, Vyškovu a Zlínu. V Česku se ropa vytěžená MND shromažďuje v několika hlavních těžebních střediscích, odkud je transportována k odběratelům. Produkce z oblasti „sever“ se zejména prostřednictvím ropovodu Družba dopravuje petrochemické společnosti Unipetrol RPA. Produkce z ložisek uložených jižněji se soustřeďuje ve sběrném středisku v Lužicích u Hodonína, odkud je po železnici transportována rakouské OMV. MND patří do skupiny KKCG podnikatele Karla Komárka. Stoprocentním vlastníkem akcií firmy je nizozemská společnost MND Group N. V. V Česku



má MND dceřiné společnosti MND Drilling & Services, která je největším vrtným kontraktorem v Česku a zabývá se průzkumnými vrty, MND Gas Storage, která má na starosti uskladnění plynu, a MND Energy Trading, vzniklou v roce 2012 pro zajištění budoucího podnikání v energetických odvětvích.

V posledním červnovém týdnu se převlékla do zelených barev zatím poslední čerpací stanice Slovnaft v ČR. Hlavní fáze rebrandingu tak byla dokončena dva roky poté, co celý proces začal. První stanice nesoucí jméno MOL byla otevřena 5. května 2015 na pražském Barrandově. „V současné době disponujeme 306 čerpacími stanicemi, z toho 187 z nich nese barvy i logo společnosti MOL. Zbytek představuje 118 modrých stanic Pap Oil a kvůli licenci bude ponechána i jedna pumpa Slovnaft,“ říká Tomáš Novotný ze společnosti MOL Česká republika. Poslední čerpací stanice s logem Slovnaft v Letech u Písku proto přebarvena nebude, a značka tak zůstane v ČR fyzicky přítomna. Její hlavní působíště je samozřejmě na Slovensku, kde je jedničkou na trhu. Souběžně s ním probíhá i kontinuální modernizace čerpacích stanic, jejímž cílem je dostat značku MOL do nejvyššího standardu. Každá čerpací stanice dostává nový design a s tím spojené nové interiérové vybavení podle nového konceptu bistra Fresh Corner. V současné době je k dispozici řidičům ve všech krajích Česka 66 nových bister Fresh Cornerů.

POLSKÝ TERMINÁL PŘIJAL PRVNÍ DODÁVKU LNG Z USA



Do polského terminálu Świnoujście dorazila v květnu první loď se zkapalněným zemním plynem (LNG) ze Spojených států. Jedná se o historicky první dodávku amerického břidlicového plynu do východní Evropy. Terminál na baltském pobřeží s roční kapacitou pět miliard metrů krychlových byl otevřen v létě 2016 a zatím přijímal lodě hlavně z Kataru. Americká

zásilka od společnosti Cheniere Energy může zahájit energetickou spolupráci mezi východní Evropou a USA. Polská premiérka Beata Szydlová tuto událost označila za „historickou chvíli“, která by měla zlepšit energetickou bezpečnost regionu. Polsko chce po roce 2022, kdy vyprší platnost smlouvy s Gazpromem, nahradit ruský plyn dodávkami z jiných zdrojů. Spojené státy by se měly do konce desetiletí stát třetím největším producentem zkapalněného zemního plynu (LNG) na světě za Austrálií a Katar, a rády by proto plyn i vyvážely. Právě proto v roce 2015 Kongres zrušil dlouholetý zákaz exportu této komodity.



KONTROVERZNÍ AMERICKÝ ROPOVOD DAKOTA ACCESS ZAHÁJIL PROVOZ

V USA byl spuštěn provoz ropovodu Dakota Access, proti kterému bojovaly indiánské kmeny. Ropovod za 3,8 miliardy dolarů (v přepočtu 90 miliard Kč) spojuje ropná pole Severní Dakoty s rafineriemi ve státě Illinois. Prezident Barack Obama loni zrušil povolení pro výstavbu jeho konečného úseku, protože prý podle odpůrců narušuje posvátná území Siouxů a představuje hrozbu pro dodávky pitné vody. Donald Trump však po nástupu do funkce tento zákaz zrušil. Čtyři indiánské kmeny nyní proti ropovodu bojují u federálního soudu. Zástupci společnosti Energy Transfer Partners, která projekt realizovala, tvrdí, že ropovod zajistí bezpečnější i ekologičtější transport ropy než ostatní formy přepravy. Indiáni však upozorňují, že ještě před oficiálním zahájením provozu ropovodu došlo k minimálně třem prokázaným případům úniku ropy.



NORSKO HLEDÁ ROPU V BARENTSOVĚ MOŘI

Norsko připravuje největší průzkum nalezišť ropy v pobřežních vodách Barentsova moře u severního cípu Norska od 90. let, kdy byla prospekce na šest let úplně zastavena. Úřady odhadují, že firmy Lundin Petroleum, Statoil nebo OMV letos v této oblasti provedou až 15 vrtů. Barentsovo moře díky Golfskému proudu prakticky nezamrzá a na rozdíl od vod kolem Aljašky a Grónska, které ropné firmy, jako je Royal Dutch Shell, už opustily, jsou vrty v relativně mělkých vodách u norského pobre-

ží levnější, takže jejich potenciální přínos může být obrovský. Norští experti předpokládají, že v neprobádaných ložiscích v Barentsově moři by mohlo být více než 17 miliard barelů ropy a zemního plynu, což je téměř 65 procent z dosud neprozkoumaných zdrojů na území Norska. Společnost Eni zde vloni zahájila těžbu ze své první vrtné plošiny Goliat (na snímku) a pro účely prospekce v Barentsově moři teď norská vláda připravuje rekordní počet licencí.

ROSNĚŤ PROVEDE PRŮZKUM ROPNÝCH LOŽISEK V IRÁCKÉM KURDISTÁNU

Ruský ropný gigant Rosněť se dohodl na průzkumu a rozvoji pěti ropných polí v iráckém Kurdistanu. Šéf koncernu Igor Sečín prohlásil, že dohody jsou příkladem uvážené investice do klíčových oblastí Blízkého východu. Proti kurdským prodejům ropy protestuje Irák. V poslední době však ze svých ostrých postojů slevil kvůli společnému boji proti Islámskému státu. Podle dohod má mít Rosněť přístup k re-

gionálnímu přepravnímu systému o kapacitě 700 000 barelů denně. Těžba ropy v Kurdistanu byla v poslední době v režii středně velkých firem, větší společnosti jako Exxon Mobil nebo Chevron byly dosud ve stádiu průzkumu, který ale nepřinesl žádoucí výsledky. Zásoby ropy přitom Kurdistan odhaduje na 45 miliard barelů a zemního plynu na 5,66 bilionu metrů krychlových.



OPEC PRODLOUŽIL OMEZENÍ TĚŽBY ROPY DO BŘEZNA 2018



Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) se rozhodla prodloužit dohodu o omezení své těžby o devět měsíců do března příštího roku. K dohodě se po jednáních ve Vídni později připojila zhruba desítk dalších zemí

mimo ropný kartel v čele s Ruskem. Samotný kartel OPEC má udržovat od ledna těžbu 1,2 milionu denních barelů pod úrovní 31 milionů barelů z října 2016. Dohoda o omezení těžby se v OPEC ani dalších devět měsíců nebude vztahovat na Nigérii a Libyi, jejichž produkci výrazně snižují domácí nepokoje. Kartel se před schůzkou ve Vídni rozrostl o Rovníkovou Guineu na 14 států. Dohoda přispěla k vytlačení cen ropy nad 50 dolarů za barel, ty však v červnu opět klesly po tuto úroveň. Na svědomí to má hlavně těžba ropy v USA, které nejsou účastníky dohody. Americké firmy totiž zvýšily svou produkci o 10 procent.

TĚŽBA ROPY V RUSKU KLESLA POD 11 MILIONŮ BARELŮ DENNĚ



Denní těžba ropy v Rusku se v květnu snížila na 10,947 milionů barelů z dubnových 11 milionů barelů. Moskva tím plní závazek vyplývající z dohody 22 světových těžařů o omezení těžby, která by se do první poloviny letošního roku měla snížit o téměř 1,8 milionu barelů denně. Měl by se tím podpořit růst cen suroviny na světových trzích. Těžbu v květnu snížili všichni přední ruští těžaři. Produkce Rosněfti se proti dubnu snížila

o 0,2 procenta, Lukoilu o 0,8 procenta a Surgutněftgazu o 0,7 procenta. V tunách se přitom ruská těžba ropy v květnu zvýšila na 46,298 milionu z dubnových 45,002 milionu. To způsobila skutečnost, že květen byl o jeden den delší. Ruská produkce plynu v květnu stoupla na 54,63 miliardy metrů krychlových z 54,17 miliardy metrů krychlových v dubnu, uvedla agentura Reuters.

Krátce

Agentura Standard & Poor's snížila

hodnocení úvěrové spolehlivosti Ománu do neinvestiční, spekulativní kategorie nazývané junk. Důvodem jsou nízké ceny ropy, které zhoršily devizové rezervy země na tak nízkou úroveň, že již dále nemohou kompenzovat hrozbu nízkých cen ropy. Omán je po Bahrajnu již druhou bohatou zemí z Perského zálivu zaměřenou na vývoz ropy, jejíž rating kvůli levné ropě klesl do neinvestičního pásma.

Společnost Lukoil v prvním čtvrtletí

meziročně zvýšila zisk o 45,5 procenta na 62,3 miliardy rublů (v přepočtu 26,2 miliardy Kč). Lukoil je druhým největším producentem ropy v Rusku. Drží si podíl 16 procent na těžbě a 15 procent na zpracování ropy.

Základní zisk britské ropné společnosti

BP se v letošním prvním čtvrtletí meziročně ztrojnásobil na 1,51 miliardy dolarů (37,2 miliardy Kč) z 532 milionů dolarů ve stejném období loňského roku. Přispěly k tomu vyšší ceny ropy a vyšší produkce, výsledky ale přinášejí i razantní snížení nákladů.

Čistý zisk největší ruské ropné společnosti

Rosněft' v prvním čtvrtletí stoupl meziročně o 8,3 procenta na 13 miliard rublů (5,5 miliardy Kč). Společnosti pomohlo zvýšení těžby a cen ropy, avšak výsledky zaostaly za očekáváním analytiků kvůli silnému rublu. Rosněft' se na celkové těžbě ropy v Rusku podílí více než třetinou.

Uganda a Tanzanie podepsaly dohodu

o projektu ropovodu v hodnotě 3,5 miliardy dolarů (v přepočtu 82,5 miliardy Kč). 1445 kilometrů dlouhý ropovod spojí naleziště ropy v západní Ugandě s přístavem Tanga v Tanzánii. Celý ropovod bude elektricky vyhříván, aby se surovina udržela v tekutém stavu. Z Ugandy jím má do roku 2020 proudit ropa na pobřeží Indického oceánu a odtud směřovat na světové trhy.

Americký ropný gigant Exxon Mobil

v letošním prvním čtvrtletí více než zdvojnásobil čistý zisk na čtyři miliardy dolarů (téměř 100 miliard Kč) z 1,8 miliardy dolarů před rokem. Hospodářské výsledky podniku byly podpořeny růstem cen ropy a snižováním nákladů.

VE ZNAMENÍ TECHNOLOGIE DYNAFLEX



Nový Shell V-Power Diesel je zase nejúčinnějším dieselovým palivem, které pomáhá obnovit výkon motoru tím, že odstraňuje již vzniklé usazeniny. Všechny nové pohonné hmoty Shell byly vyvinuty s cílem splnit náročné požadavky techniky moderních motorů, ale použitá technologie spolehlivě funguje i ve starších agregátech.

Jejich schopnosti potvrdil nezávislý test

Nová paliva Shell prošla celou řadou interních testů, pozitivní čisticí účinky benzínu Shell V-Power 95 v maloobjemovém zážehovém motoru 1.4 TSI s přímým vstřikováním potvrdil také test v nezávislé české akreditované laboratoři SGS Czech Republic v rámci testu „Dirty-Up & Clean-Up“ (znečisti - vyčisti). Spočívá v jednoduchém principu, kdy je motor provozován s jedním standardním palivem a následně s aditivovaným. Podle množství usazenin na pístech se pak lehce zjistí rozdíl. Test prokázal výrazný čisticí účinek benzínu Shell V-Power 95. Zkoumaný parametr délky jednoho vstřiku, který se při zanesených otvorech vstřikovače postupně prodlužuje, se po spotřebování 120 litrů prémiového paliva podařilo opětovně zkrátit o 37 %. „Jedná se o významný moment v oblasti vývoje našich paliv a důležitý okamžik pro všechny zaměstnance společnosti Shell v České republice. Poprvé v historii jsme modernizovali celé portfolio benzínových i dieselových pohonných hmot najednou,“ řekl při představení nových paliv Jan Čapský, ředitel provozu čerpacích stanic Shell v České republice a na Slovensku. „Cílem vývoje bylo vyrobit paliva, která lépe čistí a chrání motor. Jsme přesvědčeni, že záleží nejen na tom, kam jedete, ale také na tom, jak jedete.“

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: Autor

Společnost Shell Czech Republic v červnu uvedla na trh paliva nové generace, která jsou navržena pro zvýšení účinnosti benzínových i naftových motorů. Nová paliva jsou výsledkem pětiletého vývoje hamburské laboratoře s cílem zlepšit efektivitu pohonných jednotek na konvenční paliva. Všechny pohonné hmoty, které koupíte nyní na čerpacích stanicích Shell v České republice, by měly využívat tzv. technologie Dynaflex. V podstatě se však jedná o nově vyvinutou aditivaci, jejíž složení u Shellu samozřejmě tají.

Špičková technika si žádá kvalitní paliva

Dnešní motory jsou čím dál menší a pracují za stále náročnějších podmínek. Vždyť palivo je do válců vstřikováno pod tlakem až 2000 barů. To klade výrazně větší nároky na použité palivo. V moderních pohonných jednotkách kvůli tomu roste riziko vzniku usazenin ulpívajících v palivovém systému (například ve vstřikovačích) nebo na sacích ventilech u zážehových agregátů s nepřímým vstřikováním.

Tyto částice je obtížné odstranit a mohou negativně ovlivnit běh motoru, ale právě na to se zaměřila nová aditivace Dynaflex. Takto vylepšený benzín Shell V-Power obsahuje

například třikrát více čisticích a tření snižujících složek než předchozí Shell FuelSave Natural 95 a o 20 % více čisticích molekul ve srovnání s předchozím složením prémiových paliv Shell V-Power Nitro+.

Když natankujete jakýkoli benzín značky Shell s Dynaflex technologií, na klíčových součástech vašeho motoru se začne vytvářet ochranný film, jehož hlavní účinek spočívá ve snížení tření a usnadnění jeho běhu. Nová receptura je totiž také navržena k omezení tepelných ztrát vzniklých třením u součástí, kde je ztížené mazání. Nová paliva Shell V-Power 95 a Shell V-Power Racing 100 se tak mohou pochlubit třikrát větším množstvím tření snižujících složek než stávající běžné palivo Shell FuelSave Natural 95.

KDO KAZÍ SNAHY KARTELU OPEC

Kartel OPEC se na konci loňského roku domluvil s některými zeměmi mimo kartel na koordinovaném snížení produkce o celkem 1,8 milionu barelů ropy denně. Letos koncem května byl závazek prodloužen až do března 2018. Navzdory tomu se cena ropy pohybovala počátkem června pod úrovní 50 dolarů za barel, tedy níže než před zahájením omezování těžby. Důvodem nízkých cen ropy je setrvávání světových zásob na velmi vysokých úrovních. Který stát rychle zvedá produkci ropy a tak tlačí její cenu dolů?



Na vině jsou Američané

Spojené státy americké zvedly svoji produkci od října loňského roku o 0,9 z 8,5 na současných téměř 9,4 milionu barelů ropy denně. Jejich zvýšená těžba tak prakticky vymazala polovinu snížení kartelu OPEC. Jenomže v USA je těžba ropy téměř výhradně v soukromých rukách a vláda může jenom nepřímo ovlivňovat produkci.

Dle analýzy Wood Mackenzie se průměrná cenová hranice pro dosažení zisku při těžbě ropy v amerických břidlicových

ložiscích snížila od roku 2014 z 80 dolarů na současných 50 dolarů za barel. V některých oblastech v USA je možné dosahovat zisk i při ceně 40 dolarů za barel. Důvodem je obrovská redukce nákladů a výrazné zvýšení efektivity nových zařízení. Americké těžební firmy tedy dokážou v současnosti při svých aktivitách generovat pozitivní hospodářský výsledek. A do konce roku 2018 je možné očekávat další redukci nákladů až o dalších 10 %, jelikož teď končí staré smlouvy a uzavírají se nové subdodavatelské smlouvy za výhodnějších podmínek pro těžební firmy.

OPEC ztrácí podíl i zisky

Celkem se produkce v amerických břidlicích zvýšila od roku 2010 z 1 milionu barelů ropy denně na současných 4,9 milionu. Zastavení růstu nenastalo ani v roce 2016, kdy zkrachovala řada těžebních firem nejenom v USA, ale i jinde ve světě. Zajímavá je předpověď Bank of America, podle které by při ceně ropy kolem 50 dolarů za barel mohla do roku 2020 stoupnout produkce v břidlicích na 5,5 mbd. Pokud by se ale cena ropy zvedla nad 60 dolarů za barel, produkce by vzrostla až na 8 mbd. Rezervy pod zemí jsou vysoké a rychlost čerpání záleží jenom na ceně a nákladech.

Rozhodnutí kartelu OPEC ohledně těžebního limitu jednoznačně prospělo zejména americkým producentům. Po stabilizaci cen ropy počátkem roku 2016 se výrazně snížila míra bankrotů energetických firem. Ty dokázaly rychle zredukovat náklady a teď už jsou připravené na krátkodobé výkyvy cen ropy směrem dolů. I OPEC už ve svých předpovědích počítá s tím, že bude postupně ztrácet podíl na světových dodávkách ropy právě ve prospěch amerických těžebních firem.

Pro motoristy je toto přetahování o tržní podíl velmi příznivé. Ceny ropy by měly zůstat nízko delší dobu. I menší zdražení komodity vyvolá zvýšenou aktivitu na těžebních polích a nárůst nabídky komodity na trhu. Ceny pohonných hmot by až do konce letošního roku mohly setrvat na snížených úrovních.

■ AUTOR: Boris Tomčiak,

FOTO: archiv

Autor je ekonomem společnosti FINLORD a pravidelným spolupracovníkem redakce.

ČIŠTĚNÍ MOTORU TSI PROKÁZÁNO

Příspěvek VIF Super Benzin Aditiv úspěšně prošla motorovou zkouškou, která reaguje na reálné problémy motorů s přímým vstřikováním benzínu.



Fotka vstřikovačů pod mikroskopem po skončení čisticí fáze zkoušky je doplňkem protokolu. Hlavní vypovídací hodnotu má čas vstřiku určující míru jeho zanesení a opětovného vyčištění.

Čisticí vlastnosti motorových paliv nejsou stanoveny jejich jakostními normami. Neexistují ani žádné laboratorní postupy, jak čisticí účinky měřit. Přitom čím novější vozidlo a čím přesnější emisní regulace, tím větší význam čisticí schopnosti paliv mají. Ověřují se takzvanými motorovými zkouškami, většinou na zcela sériových či jen lehce upravených motorech osobních automobilů v podmínkách, které mají blízko k určitému reálnému provoznímu režimu.

Od chvíle, co jsou motorové zkoušky k dispozici, si je firma VIF pravidelně zadává a výsledky zveřejňuje.

Motorové zkoušky a VIF

CEC F-05-93 - Zkouška hodnotící čistotu sacích ventilů na benzinových motorech Mercedes-Benz M102

CEC F-20-98 - Zkouška hodnotící čistotu sacích ventilů na benzinových motorech Mercedes-Benz M111

CEC F-98-08 - Zkouška hodnotící zanesení

vstřikovačů na dieselových motorech Peugeot DW10

Žádná z těchto metodik ale dosud neprobíhala na přeplňovaném benzinovém motoru s přímým vstřikem paliva do válců, což je dnes převažující konstrukce motorů pro osobní automobily.

Případné zanesení benzinových vstřikovačů má přitom poměrně závažné důsledky. Když některým z nich proteče méně benzínu, neznamená to jen, že má daný válec nižší expanzní tlak a že poklesne výkon motoru. Benzinový motor je na rozdíl od dieselového citlivý na složení směsi. Když je benzín méně a směs je chudá, je také mnohem náchylnější na detonační spalování - takzvané klepání. Sonda-lambda je ve výfukovém potrubí až v místě, kde se spaliny ze všech válců sejdou. Takže na šestiválcovém motoru je pak po zásahu řídicí jednotky pět válců mírně bohatých, jeden stále dost chudý a snadno v něm dojde ke klepání. Když jej nezaznamená čidlo klepání, může být výsledkem i stav, který vidíte na naší fotce. Je to zadřený píst z Volkswagenu Passat R36.



Píst z motoru 3.6 FSI poškozený detonačním spalováním kvůli zanesenému vstřikovači. Toto poškození je typické pro auta, která delší čas jezdí při nízké zátěži (v níž se vstřikovače zanášejí nejrychleji) a pak náhle prudce akcelerují.

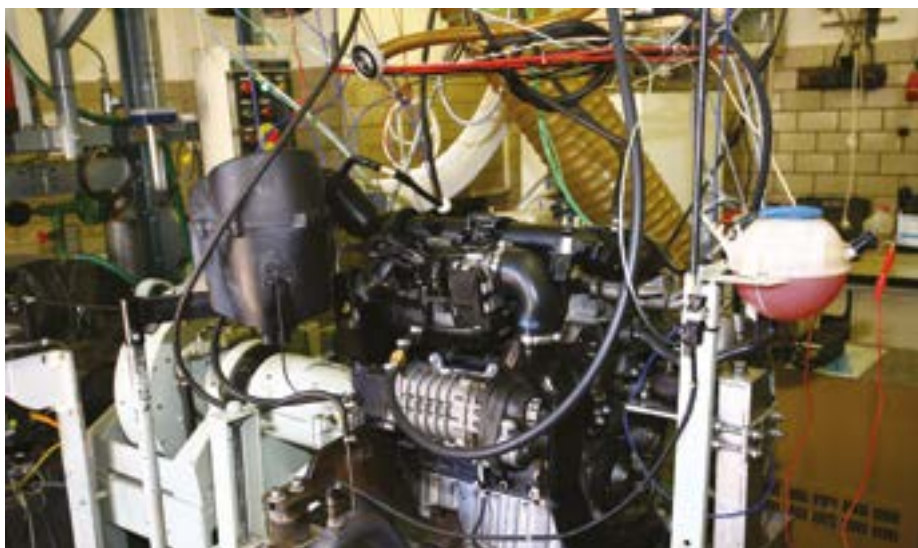
Jak probíhá zkouška SGS DISI

Do zkoušky vstupuje motor s novými či vyčištěnými vstřikovači. Jde o šestiválcový typ 03C906036E od značek Bosch či Magneti Marelli.

Čtyři hodiny se nové vstřikovače zabíhají mimo měření při 3500 otáčkách a 180 N.m (tedy při zhruba dvou třetinách maximální zátěže). V motoru se tím spálí karbon z předchozích měření. Mezi jednotlivými měřeními se motor nerozebírá, nesundává se z něj hlava válců jako u zkoušek na motorech M102 či M111. Demonstrují se pouze části sání nutné k vyndání vstřikovačů.

První fáze zkoušky (špinící - Dirty-up) trvá 48 hodin. Motor běží při velmi nízkém zatížení (56 N.m, 2000 otáček, tj. 11,5 kW), které odpovídá zhruba jízdě osobního automobilu na volné silnici rychlostí asi 90 km/h. Z řídicí jednotky se vyčítá doba otevření vstřikovače, kterou řídicí jednotka zvyšuje, jak se vstřikovač zanáší. Změna doby otevření vstřikovače určuje míru jeho zanesení. V této fázi se spotřebuje asi 240 l paliva.

Poté se za chodu přepíná na palivo, jehož čisticí schopnosti jsou hodnoceny. Tedy nejčastěji na palivo s čisticí přísadou. Po dobu dalších 24 hodin se sleduje vývoj doby vstřiku. Pokud palivo úsady snižující průtok vstřikovačů zcela



Motor s kódem CAVE je čtyřválcová čtrnáctistovka, které přepínání mechanickým kompresorem i turbodmychadlem propůjčuje rekordní výkon 132 kW. Ve zkoušce na zanášení vstřikovačů však jede jen na 11,5 kW.

Tabulka výsledků	
Doba vstřiku na začátku testu (ms):	1,673
Doba vstřiku na konci fáze Dirty-up (ms):	2,425
Procentuální prodloužení (zašpinění)	44,961 %
Doba vstřiku na konci testu (ms):	1,641 ms
Procentuální obnovení původního stavu:	104,182 %
Korigované obnovení původního stavu:	100 %

Motor: DOHC, 16V, dvakrát přeplňovaný zážehový
Kód: CAVE
Sériová aplikace: Škoda Fabia II RS
Objem (cm³): 1390
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹): 132/6200
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹): 250/2000 - 4500

odstraní, vrátí se doba vstřiku na hodnotu ze začátku zkoušky. V této fázi se spotřebuje 120 l paliva.

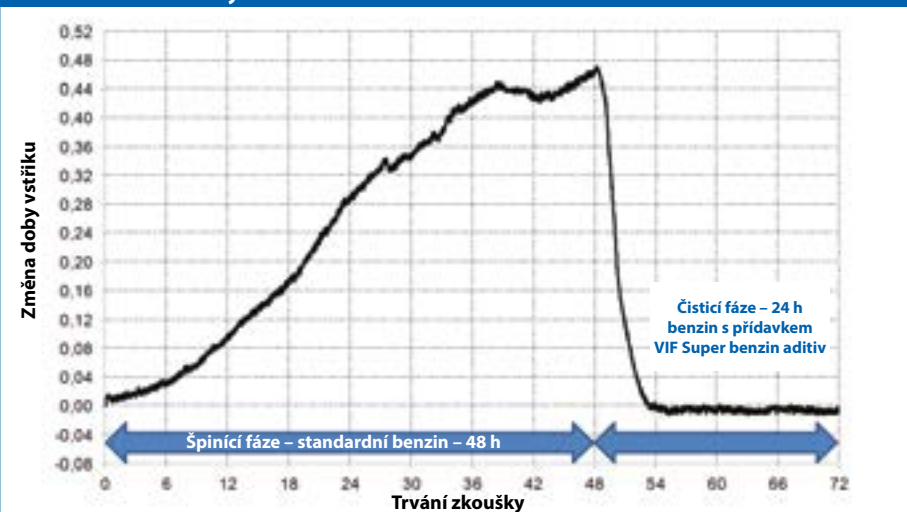
Po skončení zkoušky se vstřikovače demonstují a fotí pod mikroskopem. Tato fotodokumentace je přílohou protokolu.

Vyčištěno na 104 %

Že standardní palivo vstřikovače zanáší nakonec zcela jasně ukázala zkouška, kterou si VIF zadal. Místo speciálního "špinicího" paliva stačilo použít standardní benzin z české rafinérie, kvůli opakovatelnosti výsledků bez biolihu (jehož skutečný obsah může kolísat). Po 48 hodinách při chodu na 8,7 procent nejvyššího výkonu se doba vstřiku prodloužila takze o 45 procent. Po přepnutí na stejné palivo, ale ošetřené přípravkem Super Benzin Aditiv v dávkování 1:1000 (1 ml na litr benzínu) se okamžitě začaly vstřikovače čistit. Už po dalších šesti hodinách dosáhly zpět nejen původního průtoku (doba otevření se zkrátila), ale dokonce ještě o 4 % lepšího. Čistící účinek tak byl 104 %. Zázrak? Nikoliv - i toto má technické vysvětlení. VIF Super Benzin Aditiv odstranil i zanesení, k němuž došlo ve fázi zahřívání motoru.

■ Autor: VIF
 Foto: Jiří Káš

Relativní změna doby vstřiku



Přídavek mililitru přípravku VIF Super Benzin Aditiv radikálně zlepšil čisticí schopnosti paliva. U obchodníků zatím převažuje tmavé balení (vpravo), v dohledné době jej nahradí zelené (vlevo). Obsah je v obou případech tototžný.

NOVÁ PALIVA PRO VZNĚTOVÉ MOTORY



Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) u příležitosti 25 let činnosti uspořádala v Praze mezinárodní seminář na téma budoucího sortimentu motorových paliv a snížení emisí skleníkových plynů ze spalování pohonných hmot s názvem „Nová paliva pro vznětové motory“.

Seminář se konal 8. června za spoluúčasti Slovenské asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (SAPPO). Sérii zajímavých přednášek si přišlo vyslechnout 67 účastníků z Česka i Slovenska, především z řad odborníků z výroby a distribuce silničních motorových paliv nebo z výzkumných ústavů a vysokých škol. Nechyběli ani vedoucí pracovníci ze státní správy z Ministerstva průmyslu a obchodu, popřípadě Ministerstva životního prostředí, financí, zemědělství a dopravy.

Ze Slovenské republiky se jednání aktivně zúčastnil zástupce Ministerstva hospodářství, který prezentoval environmentální politiku silničních paliv a biopaliv do roku 2020 a po něm u našich východních sousedů. Na obdobné téma zazněly refe-

ráty expertů Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu ČR. S vybranými zkušenostmi při implementaci směrnic pro využití obnovitelných zdrojů energie a jejich vlivu na kvalitu silničních paliv pak pozorné posluchače seznámili zástupci bratislavské společnosti Slovnaft. Zajímavý referát měli také zástupci společnosti SGS Česká republika, kteří přednesli informace o využití a kvalitě hydrogenovaných rostlinných olejů ve směsi s motorovou naftou. Vysoká odborná úroveň všech přednášek přinesla účastníkům semináře užitečné informace a zároveň poskytla i určitý prostor pro diskusi o dění na českém a slovenském palivářském trhu. Všechny přednášky najdete na webových stránkách ČAPPO, pokud

se samozřejmě chcete hlouběji seznámit s klíčovými změnami v oblasti životního prostředí a legislativy pro omezování emise škodlivin ze spalování pohonných hmot.

Nesplnitelné cíle?

Z hlediska současné problematiky okolo pohonných hmot se nejvíce hovoří o legislativou stanoveném cíli úspory emisí CO₂ v roce 2020 o 6 %. Jedná se o cíl velmi náročný a splnitelný jen za cenu astronomických investic do nových technologií pro výrobu vyspělých biopaliv druhé nebo třetí generace a pohonných hmot. I kvůli tomu je časové hledisko výstavby těchto technologií mimo realitu. Lze samozřejmě

také očekávat, že Evropská komise brzy představí nové cíle v oblasti dopravy po roce 2020, které budou s velkou pravděpodobností směřované na využití vyspělých biopaliv a omezování využití biopaliv I. generace.

Téma semináře „Nová paliva pro vznětové motory“ bylo zvoleno záměrně, neboť Česká republika je stále především naftovou zemí s podílem na spotřebě 73 procent, přičemž spotřeba motorové nafty v posledních čtyřech letech roste meziročně o 3 až 5 %. Příčinou je samozřejmě hlavně rozvíjející se nákladní doprava, u osobních automobilů naopak podíl nafty vůči benzínu pomalu, ale jistě klesá. V květnu se například podíl nafty snížil na méně než 40 procent.

V souvislosti se zpřísňujícími se emisními limity je třeba také připomenout, že u současných pohonných hmot již došlo k mnoha technologickým změnám z hle-

diska jejich ekologizace nebo rozšíření sortimentu o další nové alternativy. Petrolejářii udělali v minulosti hodně kroků v ekologizaci paliv počínaje zavedením bezolovnatých benzinů. Velice náročné bylo zavedení čistých paliv (obsah síry max. 10 mg/kg), které si vyžádalo investice ve výši dvou miliard korun v českých rafineriích a u distributorů dalších 500 milionů korun. Poslední akcí bylo povinné přimíchávání biopaliv první generace do pohonných hmot do podílu pět (benzín) a sedm (nafta) procent.

Nové technologie

V dalším bloku přednášek v rámci evropské legislativy se hovořilo hlavně o omezení významu biopaliv první generace a jejich nahrazení biopalivy vyšších generací. Účastníci semináře byli seznámeni s řadou nových projektů jako např.

s výsledkem provozního pokusu výroby hydrogenovaných rostlinných olejů, s využitím upotřebených kuchyňských olejů jako paliva a dále s provedenými zkouškami naftových paliv s těmito složkami na motorech. Z praktického hlediska pak byla velice zajímavá přednáška o vznětovém motoru na duální pohon s využitím stlačeného zemního plynu a nafty.

V diskusi účastníci semináře z řad výrobců či distributorů a prodejců paliv upozornili na některé problémy u biosložek s dopadem na finální kvalitu motorové nafty z pohledu normou definovaných nízkoteplotních vlastností a oxidační stability. Přednesené referáty a diskuse přinesly celou řadu námětů, kterými se bude ČAPPO prostřednictvím svých odborných sekcí a pracovních skupin postupně zabývat.

■ PR ČAPPO

Polemika: Elektromobilita versus spalovací motory

Elektromobilita bude v rámci trendu čisté mobility v dopravě určitě jednou z alternativ. Přístupují k ní automobilové koncerny, které plánují vyřešit dosavadní emisní problémy u spalovacích motorů a fosilních paliv. I přes deklarovanou politickou podporu a různé daňové výhody to bude cesta složitá a ekonomicky i časově náročná. Je také potřeba zdůraznit, že automobilky zatím nezastavily výrobu ani vývoj spalovacích motorů. Zatím stále platí vysoká obliba benzinových či dieselových motorů, kterou podporují nízké ceny automobilů i pohonných hmot, velmi kvalitní infrastruktura čerpacích stanic a servisů. Není se co divit, že spotřeba pohonných hmot stále roste. Když si dnes zákazník koupí automobil, který splňuje emisní normu EURO 6, očekává, že ho bude provozovat třeba dalších 10 let. Co si asi bude říkat za pár let, až s tímto dnes ekologicky schváleným vozidlem nebude třeba smět vjet do center měst.

Zatím lze očekávat, že při uvažování podporách bude docházet k pomalé obměně především u vozového parku státní správy, České pošty, městských policíí a sociálních služeb, které mají stabilní a uzavřené dopravní logistické systémy. Proto zde bude celkem snadné implementovat flotilu automobilů na CNG nebo elektromobilů.



U elektromobility je také třeba v širších souvislostech připomenout, co je dnes vlastně zdrojem pro výrobu elektrické energie, která pak slouží k pohonu těchto ekologicky „čistých“ vozidel. Pokud je to třeba fosilní uhlí nebo jiný neobnovitelný zdroj, pak je otázka snížení emisí v celém komplexu elektromobility přinejmenším diskutabilní.

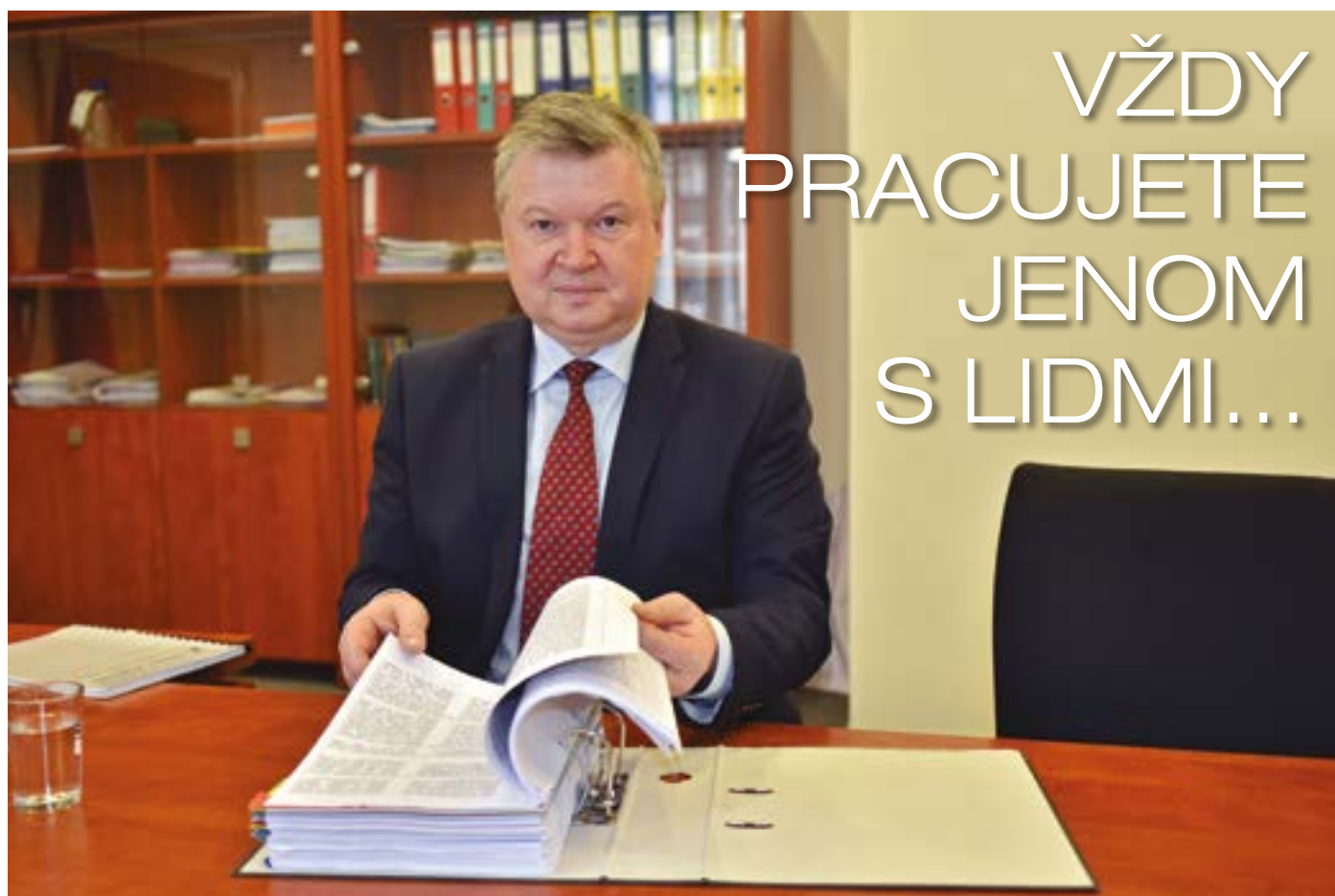
A existuje ještě mnoho dalších otevřených otázek jako například obchodování s touto komoditou na čerpacích stanicích, budování rychlodobíjecích stanic, zdanění elektřiny k pohonu, popřípadě aktuální parametry elektromobilu, jeho komfort, cena v porovnání s automobilem se spalovacím motorem, akční rádius, popřípa-

dě ekologická a finanční motivace zákazníků k přechodu na elektromobil.

Očekávám, že podíl elektromobility v dopravě v ČR by mohl v letech 2030–2035 dosáhnout podílu okolo 8 až 10 procent. Určitě nás čeká i rozšiřování alternativních pohonů jak u plyných paliv (CNG, vodík), tak u elektromobility v různých variantách. Jejich rychlost bude určovat mnoho faktorů v podpoře čisté mobility, nabídce ve vozovém parku nových pohonů automobilů a jejich ceny a rychlost budování infrastruktury. Souviset s tím budou v neposlední řadě i zákazy pohybu ekologicky nevyhovujících automobilů ve vybraných lokalitách velkých měst.

I v tomto období však budou stále dominovat trhu klasické pohonné hmoty s podílem 75 %, které budou obsahovat biosložky s vysokým kritériem udržitelnosti, respektive nízkou emisní stopou. V souvislosti s tím je třeba připomenout i levnou a zatím nenahraditelnou ropu nebo vysoké zdanění paliv, přinášející vysoké částky do státních rozpočtů, v kontrastu s masivně dotovanými „zelenými“ alternativami. Proto je jistě na místě také otázka, jaký nakonec bude závěrečný účet za splnění ekologických cílů.

■ AUTOR: Václav Loula



Správa státních hmotných rezerv (SSHR) je státní úřad, který svou funkčnost dokáže naplno předvést pouze v případě nějaké nečekané události, která způsobí omezený přístup k některým komoditám. Loni a letos však SSHR výrazně pronikla do médií, přestože žádná zásadní krize nenastala.

Důvodem byla část zásob motorové nafty, konkrétně 80 milionů litrů, kterou SSHR prostřednictvím soukromé německé firmy Viktoriagruppe skladoval v německém Kraillingu. O tomto zapeklitém případu i dalších záležitostech týkajících se krizových zásob všech ropných produktů jsme si povídali s předsedou úřadu Pavlem Švagrem. Ve své funkci je již čtvrtým rokem a během té doby musel řešit několik závažných případů, které souvisely především s prací jeho předchůdce Ondřeje Páleníka. Ten byl ostatně v souvislosti s vykonáváním této funkce obviněn policií. Mezi médii propírané případy patří hlavně soudní spor s firmou Lukoil Aviation Czech, jejímž ředitelem byl poradce prezidenta Zemana Martin Nejedlý, a pak hlavně případ zkrachovalé firmy Viktoriagruppe a původně

nedobytné české nafty skladované v německém Kraillingu.

Jste v úřadu čtvrtým rokem, jak uplynulé tři roky hodnotíte? Které kauzy se podařilo dokončit a které mají rozuzlení v nedohlednu?

Ono to strašně utíká. Nastoupil jsem v únoru 2014. Když jsem zjistil všechny souvislosti, označil jsem se za krizového manažera. Mnoho věcí se sice od té doby posunulo, ale krizové poselství trvá. Řada kauz je natolik složitá a komplikovaná, že je zatím nevyšetřila ani policie. Nejviditelnější je samozřejmě případ firmy Viktoriagruppe. Ten jsme začali řešit ve druhé polovině roku 2014. Po třech letech jsme někde v mezičase, ale viník zatím znám není a finální rozuzlení se ještě rozhodně neblíží. Řada věcí se

ale dotáhla. Když se podíváme na Lukoil, je třeba říct, že něco se podařilo.

Jinak vnímám jako pozitivní, že se Správa více otevřela veřejnosti. A také se již neobjevují další problémové kauzy. Je to i proto, že každý nový tendr se zveřejňuje prostřednictvím webu a všechno v něm je doložené. Do toho všeho potřebujeme Správu stabilizovat i udělat strategii do budoucna. Navíc je zde nový zákon o státní službě. Jako každý člověk mám jen omezenou kapacitu a jeden pracovní tým. Loni jsme dělali 149 výběrových řízení, ale do poloviny z nich se nikdo nepřihlásil.

Podnikatelé nechtějí se státem spolupracovat, nebo máte tak přísné podmínky?

Nevím, jestli je to tím, že se nikdo do stát-

ní správy nehlásí všeobecně nebo že má Správa špatnou pověst. Přitom je to velice důležitý úřad. Chci, aby veřejnost vnímala, že SSHR je úřad, který v krizových situacích startuje všechny aktivity. A také, aby jeho zaměstnanci měli pocit, že pracují na prestižním úřadě, který má výsledky. Jenže s sebou stále táhneme řadu problémů z minulosti.

Myslím si, že nejde ani tak o prestiž, jako o to, aby státní úředníci kontrolovali svěřený balík peněz zodpovědně a využívali jej maximálně efektivně...

Souhlasím. Jde o nastavení vnitřních mechanismů. Jenže pravda je, že vždy pracujete jenom s lidmi. Snažíme se být otevření, otevřenost je totiž v některých momentech dobrá zpětná vazba. I tak je třeba říct, že se ne všechno stoprocentně povede. Nás ale nyní trápí, že se nám v některých případech firmy nehlásí vůbec.

Můžete mi vysvětlit, jaké jsou prvotní příčiny kauzy Viktoriagruppe?

Ten příběh začal tak, že Správa za mého předchůdce předsedy Zaba prodala firmě Viktoriagruppe 100 tisíc tun ropy, kterou měla uloženou v Nelahozevsi. Za peníze z ropy pak firma koupila naftu a uložila ji v německém Kraillingu. Zdejší sklad s desítkami podzemních nádrží, který si vybudoval německý Wehrmacht ještě před druhou světovou válkou, byl někdy okolo roku 2008 prodán německou armádou právě firmě Viktoriagruppe. A firma Viktoriagruppe uzavřela smlouvu se správou hmotných rezerv, že zde bude skladovat zhruba dvou-denní nouzové zásoby České republiky. Zároveň se zavázala platit SSHR měsíčně 4 miliony korun za pronájem prázdné nádrže v Nelahozevsi. Nafta se do Kraillingu navezla a dál už to znáte. V roce 2014 firma Viktoriagruppe spadla do insolvence a my jsme pak fyzickou kontrolou zjistili, že nám tam chybí oproti evidenci zhruba 6,3 miliónů litrů nafty.

Jak jste přišli na to, že tam tolik nafty chybí?

Za mých předchůdců byla kontrolní činnost spíše plánovaná a vlastně neexistovaly nenadálé kontroly. To byla jedna z věcí, kterou jsme okamžitě změnili. Plánované kontroly dělají naše odborné útvary. Kontrolují množství, doklady, podmínky skladování. A naše oddělení kontroly může dělat namátkovou kontrolu, což v Kraillingu nebylo

zvykem. Když jsme to udělali a zkontrolovali všechno skutečně důsledně, zjistili jsme problém. To bylo v roce 2014.

Těch 6,3 milionu litrů nafty by možná nebyl takový problém, jenže původně vám německý insolventní správce nechtěl naftu vůbec vydat...

Ano, kvůli tomu jsme s ním od roku 2015 až do poloviny roku 2016 vedli poměrně komplikovaná jednání. Až v červenci 2016 jsme uzavřeli dohodu o vyskladnění, ale současně s tím insolvenční správce sklad v Kraillingu prodal. Bylo velké štěstí, že jsme tu dohodu udělali. Jinak bychom nyní do České republiky naftu nevozili a měli bychom ji uskladněnou u nového vlastníka skladu, který s Českou republikou nemá vůbec žádný smluvní vztah.

Insolvenční správce od začátku jednání tvrdil, že si není jist, zda nafta v Kraillingu nepatří někomu jinému, protože při naskladňování i při obměnách nenaplněovala přesný postup podle německého věcného práva. Pravdou je, že smlouva je udělaná podle českých zákonů, jenže firma Viktoriagruppe má sídlo v Německu a její německý insolvenční správce postupuje podle německého insolvenčního zákona. Insolvenční správce navíc tvrdí, že pokud do 18 měsíců od podepsání dohody žalobou nenapadne vlastnictví, tak je ropa naše. Když to udělá do února příštího roku, pak zřejmě poběží dlouholetý soudní spor, ve kterém se bude to vlastnictví dokazovat. Když to ale neudělá, pak je naše vlastnictví už nezpochybnitelné.

Ale vždyť máte smluvně doložené, že nafta uskladněná v Kraillingu patří České republice. Na to by přece insolvence firmy Viktoriagruppe neměla mít žádný vliv?

Od začátku tvrdím, že nemůže být pochyb o tom, komu patří nafta v Kraillingu. Toto mé tvrzení je podchycené smlouvou mezi SSHR a firmou Viktoriagruppe a nad tím vším je ještě zákon, který říká, že hmotné rezervy v České republice mohou být pouze ve vlastnictví státu. My nemáme možnost si zarezervovat nějakou hmotnou rezervu. Pro mě je prostě zcela logické, že to je nafta, která patří ČR, kterou daňový poplatník zaplatil, na což máme doklady i faktury.

Mně z toho vypadla firma Viktoriagruppe, která musela vědět, že ta nafta není její.

Říkáte to úplně správně. Firma Viktoriagruppe ví velmi dobře, jaká je pravda. Smlouva mezi SSHR a firmou Viktoriagruppe na skladování nafty v Německu má sedmiletou výpovědní lhůtu. Tak možná někdo chtěl, aby se třeba zapomnělo...

Na to, že firma zkrachuje, musí být v mnohastránkových smlouvách pamatováno nějakou pojistkou...

V té smlouvě žádná pojistka není. Ona dokonce vůbec neřeší, co by se stalo, kdyby se Česká republika dostala do nějakého krizového stavu, a my bychom tu naftu rychle potřebovali dostat z Německa do České republiky.

K čemu tam ta nafta potom byla?

Jakékoliv produkty, které jsou v hmotných rezervách, jsou určené pro vykrytí v nouzových stavech. Od menší až po velkou krizi. Proto je samozřejmě potřeba mít ve smluvních vztazích s těmi partnery ošetřenou disponibilitu. Jenže ve smlouvě s Viktoriagruppe nebyla nastavena ani pravidla pro dopravu, ani technické kapacity. Tohle všechno jsme museli připravit až nyní v rámci přepravy do České republiky. Treba s Čeprem máme disponibilitu úplně jinou. Bylo-li by třeba, je schopná prakticky okamžitě do Čepra přijet domluvená cisterna, která načerpá příslušnou látku a odjede s ní na místo určení.

Proč se vůbec skladovala nafta v Německu? To u nás chybí potřebné kapacity?

Ty nikdy v České republice nescházely. Čepro u nás dokonce skladuje německé nouzové zásoby. Evropská legislativa ale připouští skladování v jiné zemi. Jenže problém je v tom, jak máte ošetřenou smlouvu a zajištěnou disponibilitu a logistiku.

V jakém stavu je tato „operace“ nyní?

My nyní naftu z Kraillingu převážíme do České republiky. Jezdí dva vlaky týdně, pokud nejsou nějaké mimořádné události, jako třeba svátky apod. V tuhle chvíli, ke konci dubna, jsme dovezli asi 70 %. Vozíme ji do různých skladů Čepra po republice. Je to poměrně zajímavá a logisticky náročná operace. Zároveň chci, abychom měli u každé nakládky své pracovníky. Aby se vážilo a nakládalo podle pravidel, aby se z každého vlaku odebral vzorek a aby byla každá cisterna zaplombována. Na ➔

➡ cestě se může stát cokoliv a já chci mít jistotu, že proces nakládky a vykládky nafty nebude zpochybněn.

Ukázala tato kontrola nějaké nedostatky?

Zhruba před měsícem se stal takový případ, že jsme jednu nakládku zastavili, protože jsme objevili, že se nakládá nafta, která nemá správnou konzistenci ani barvu. Tak jsme ji nechali vyčerpat a udělali rozbor. Ty potvrdily, že ve vzorku bylo nepřiměřené množství vody. Proto jsme tuto naftu nenaložili.

Kolik je té kontaminované nafty zatím celkem?

To vám neumím říct. Zatím to bylo jen v jedné cisterně. Až to celé natankujeme, budeme vědět více.

Kdy by měl z Kraillingu odjet poslední vlak?

Původně jsem předpokládal, že v dubnu budeme mít naftu v České republice. Ale to jsem předpokládal, že se podaří domluvit s provozovatelem skladu i německými celníky, že by jezdily tři vlaky týdně. Jenže to nebylo možné. Nyní to vypadá tak, že poslední vlak by měl přijet v červenci. Ale nikdy nevíte, co se ještě stane. Mám radost z každého vlaku, který přijede do Čepa a je v pořádku. Pokud by se objevily nějaké kvalitativní nebo jiné problémy, je to komplikace, která vyžaduje čas navíc. Já už bych byl rád, kdyby to skončilo a my se jako Správa mohli věnovat jiným záležitostem. Od října jsou v Kraillingu stále čtyři lidi Správy, kteří mají i tady svou práci. A nám se pak vrší jiné pracovní úkoly.

Kdo je za to všechno zodpovědný za SSHR? Všechno asi neleželo jen na vašem předchůdci.

Já jsem podal dvě trestní oznámení. Jedno v roce 2015 v Německu, aby se na kauzu podívaly i německé orgány činné v trestním řízení. Jenže německé státní zastupitelství trestní oznámení odložilo, protože není přesvědčeno, že by německý státní občan způsobil něco nekalého. Takže je to nyní všechno na české policii, aby ten příběh dotáhla do konce. Další trestní oznámení jsem už v roce 2014 podal v souvislosti s Viktoriagruppe na českou policii. A ta tuhle záležitost stále šetří.



Ing. Pavel Švagr

je český dopravní expert, který se roku 2014 stal předsedou Správy státních hmotných rezerv ČR (SSHR). V roce 2000 byl u zrodu Státního fondu dopravní infrastruktury a do roku 2007 působil také jako jeho ředitel. V roce 2008 se stal náměstkem generálního ředitele pro ekonomiku na Správě železniční dopravní cesty a poradcem ekonomického náměstka Českých drah. O rok později se sám stal náměstkem generálního ředitele Českých drah. V letech 1998–2002 a opět od roku 2010 je také zastupitelem města Sedlčany. Zároveň je i členem ČSSD.

A to vyšetřování už je ve fázi, že někoho konkrétního obvinili?

Já o vyšetřování detailní informace nemám, zatím je to záležitost policie. Jen vím, že policie už někoho obvinila v souvislosti s prázdnou nádrží, kterou si Správa pronajímala u Mera v Nelahozevsi. V roce 2012 byl totiž ještě uzavřený dodatek ke smlouvě SSHR a Viktoriagruppe AG, kterým podepsal můj předchůdce Páleník. A v něm se říká, že od května 2012 nemusí Viktoriagruppe za prázdnou nádrž v Nelahozevsi platit. SSHR od té doby přejímá platbu, i když je nádrž stále prázdná.

Vidíte tam záměr firmy Viktoriagruppe a vašeho předchůdce naplánovat nějaký podvod?

Celá tato kauza je pro mě velmi komplikovaný příběh. Například Správa nedělala

neplánovanou kontrolu, čímž nezjistila, že tam něco chybí. Můžete si říkat: Byl to úmysl, nebo nedbalost? Smlouva je navíc uzavřená se sedmiletou výpovědní lhůtou... Úmysl? Nedbalost? A do třetice, ve smlouvě se vůbec nehovoří o tom, jakým způsobem by se nafta dostala do České republiky zpátky. Opět, byla to nedbalost, nebo úmysl? Já byl postavený před problém, jak zachránit, co se ještě zachránit dá. Ale k úvahám, kdo je za to odpovědný, jsem se zatím nedostal. Tohle je věcí policie, já se nechci zabývat minulostí jednotlivých aktérů příběhu. Já musel vést náročný souboj s insolvenčním správcem, který má úplně jiný cíl než SSHR.

Kolik procent z celkových zásob nafty bylo vlastně v Německu skladováno?

Minorita. Byly to zásoby zhruba na dva

a půl dne z těch našich 90 dnů. Rozhodují partnery SSHR z hlediska skladování ropných látek jsou Čepro a Mero. Ty mají dominantní podíl okolo 90 procent.

A kolik je soukromých firem jako Viktoriagruppe?

Jsou, ale je jich málu. Postupně se snažíme i tuhle situaci nějak řešit, protože nás v tuhle chvíli trápí třeba situace kolem těžkých topných olejů, které jsou neperspektivní. Už je nikdo nemá a nepotřebuje. SSHR je měla prodat už dávno. Vypadá to, že už na konci května se nám podaří vypořádat smluvní vztah s jednou firmou, které se tahle problematika týká.

Jaké ponaučení plyne z tohoto případu?

To poučení je poměrně jednoduché. Navrhli jsme legislativní úpravu, která říká, že když bude někdo chtít skladovat cokoliv v zahraničí, tak s tím musí souhlasit vláda.

Je ale vůbec nutné skladovat strategické zásoby v zahraničí?

Není to nutné, ale možné to je. Když to legislativa povoluje, tak ať se o tom ví. Pokud jde o finanční záležitosti v řádu miliard, považuji za korektní, aby o tom vláda věděla a vláda rozhodovala. Druhá věc je, co z tohoto příběhu vyplývá pro běžnou, standardní práci SSHR. Vypadá to jednoduše, ale z hlediska zakázkového řízení je třeba psát smlouvy tak, aby k podobným situacím nemohlo dojít. Při skladování v zahraničí by bylo třeba dobré řídit se právními řády té které země.

Nedávno jste upozorňoval na to, že nouzové zásoby ropných látek klesly pod zákonem stanovených 90 dní. Co se s tím dá dělat?

Já už od roku 2015 upozorňuji na to, že ekonomika roste, zvyšuje se spotřeba a naše nouzové zásoby tím pádem při přepočtu podle příslušného vzorce klesají. Evropská regule říká, že musíme mít 90 dní průměrných čistých denních dovozů. My jsme se při přepočtu koncem března dostali na 87 dnů. Samozřejmě že se na tom podílí i vliv havárie v Kralupech, protože díky tomu vzrostly dovozy.

Patří do toho i Krailling?

Samozřejmě. Je součástí integrálních zásob, i když si o tom můžete z hlediska disponibility myslet cokoliv. Je proto potřeba přijmout nějaké řešení. Máme dvě

možnosti řešení. Buď koupit ropu, anebo koupit produkty. Produkty míním benzín nebo naftu. Proto bych byl rád, kdyby Česká republika měla svoje strategické zásoby ve vyváženém mixu. Vychází to na 50 % v ropě a 50 % v produktech.

Co se týče ropy, Česká republika má v tuto chvíli ve svých nouzových zásobách pouze ropu ruského typu, tzn. ropu, která se zpracovává v Litvínově. Kralupy z hlediska nouzových zásob nejsou pokryty vůbec. V Kralupech se zpracovává ropa tzv. sladkého typu. A tuhle ropu v našich nouzových zásobách nemáme a jsme za to kritizováni. Rafinérie v Litvínově vyrábí hlavně naftu, zatímco rafinérie v Kralupech benzíny a my bychom měli mít v nouzových zásobách vyvážený mix pro obě dvě rafinérie. Druhý argument je ten, že my máme od roku 2010 stále prázdnou nádrž o kapacitě 100 tisíc tun v Nelahozevsi.

Je problém vzít prostě peníze a naplnit tank v Nelahozevsi?

Je, i když miliardu na to připravenou máme. Tohle jsme chtěli udělat už v roce 2015. Tehdy nám pan ministr financí řekl ne. Ministerstvo financí totiž celou dobu říká, že by se neměla kupovat ropa, ale produkty. Jenže my ze svého odborného i ekonomického hlediska chceme koupit ropu, která nám dává smysl. V momentě, kdy koupíme produkty, stále budeme platit 50 milionů ročně za prázdnou nádrž v Meru. Když navíc koupíme produkty, budeme platit obdobně dalších 50 milionů za jejich skladování, což nám bude muset dát ministerstvo financí z veřejných zdrojů. Selský rozum mi v tuhle chvíli velí koupit ropu, tím zajistit rezervu pro rafinérii v Kralupech a ekonomizovat nádrž, kterou stejně platíme.

Paušální smlouvu s Merem není možné upravit a nádrže se zbavit?

Co se týče Mera, dostáváme se do historických souvislostí. Rafinérská síť v České republice vznikla v ose Litvínov, Kralupy, Nelahozeves. A my v Nelahozevsi máme 12 tanků pro skladování nouzových zásob ropy. A jeden z těch tanků je prázdný. Buď ho naplníme, nebo bude prázdný, jiná varianta není.

Na druhou stranu mi přijde logičtější, že pro krizové účely jsou lepší produkty...

Ano, logicky vypadá, že je lepší mít produkty. Jenže nafta a benzín nejsou všech-

Správa státních hmotných rezerv

Správa státních hmotných rezerv schraňuje různé komodity pro případ krizových stavů, jako jsou například záplavy, válečné konflikty či zastavení dodávek klíčových surovin. Ve vlastních či pronajímaných skladech drží například zásobu ropy, leteckého petroleje, potravin či léků. Nouzové zásoby ropy pokryjí spotřebu celého státu na více než 90 dnů, zásoby obilí musí vydržet na měsíc a požadované zásoby potravin mají nahradit třídní spotřebu. Zásoby průmyslových surovin, například neželezných kovů, jsou většinou tříměsíční. Dodavatelé mají povinnost zásoby pravidelně obměňovat tak, aby byly čerstvé. Na dodavatele pak SSHR vypisuje nejednodušší výběrová řízení.

ny produkty, které se z ropy vytvářejí. Když se podíváte na Kralupy nebo Litvínov, vedle nafty a benzínu dělají spoustu dalších produktů. Nebude-li ropa, bude stát nejen benzín, ale celý petrochemický průmysl. Takže ropa má z pohledu sanace národního hospodářství také smysl. My si myslíme, že poměr mezi produkty a ropou by měl být 50 na 50 a za mého předchůdce se tato rovnováha vychýlila tím, že se prodalo 100 tisíc tun ropy a nakoupila nafta do Kraillingu. Proto říkáme, vraťme ropu do Nelahozevsi a dostaneme se zpátky na vyvážený systém s tím rozdílem, že nakoupená ropa bude určena pro Kralupy.

Kdybich napsal, že prázdná nádrž v Nelahozevsi je v podstatě mrhání státními prostředky?

Klidně. Tak to prostě je. My ji sice můžeme pronajmout, ale to je krátkodobá záležitost. My potřebujeme najít její využití v delším časovém horizontu. Státní rozpočet se vždycky nevyvíjí tak, aby byl přebytečný. Teď jsme právě v tom šťastném období, kdy jde ekonomika nahoru, a já nevidím důvod, abychom si aktiva v případě ropy nedoplňovali. Ať se podíváte na jakékoliv ekonomické ukazatele, ještě minimálně v příštích 20 letech bude ropa stále strategickou surovinou. A zajímavá je i teď její cena, takže z dlouhodobého hlediska se jedná o dobře uložené finanční prostředky.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



PRVNÍ NA DÁLNICI Z NĚMECKA

Když vyjedete táhlý kopec na dálnici A6 z Ambergu do Rozvadova a projedete státní hranicí mezi Německem a Českou republikou, narazíte jako první na čerpací stanici Free1 Gas společnosti Top Tank. Ta byla krátce po rekonstrukci interiéru shopu i bistra, a tak jsme se tam zajeli podívat.

Specialista na pohraničí

Čerpací stanice na hraničních přechodech mají svá specifika, daná hlavně potřebami zákazníků. Ve společnosti Top Tank o tom samozřejmě vědí všechno, vždyť již více než deset let budují síť čerpacích stanic podél české hranice s Německem od krušnohorských Petrovic až po šumavskou Železnou Rudu. Svým zaměřením se většina pump F1 Free Gas orientuje spíše na německou klientelu, kterou láká na levnější pohonné hmoty a také na nabídku tzv. freeshopů, které provozují pod značkou Global Free express. Už to sice nejsou obchody osvobozené od tuzemským daní, ty byly v EU zrušeny v roce 1999, ale stále fungují hlavně pro cizince, pro které jsou u nás výhodné ceny i s daní.

To ale není úplně případ čerpací stanice Free1 Gas Rozvadov-dálnice. Doplnkové označení dálnice je důležité, protože firma Top Tank

v katastru obce Rozvadov provozuje celkem čtyři čerpací stanice. Dvě jsou dokonce přímo v areálu hraničního přechodu v místech bývalé celnice z obou stran dálnice. A zatímco pumpa na výjezdu z republiky, kterou najdete pod jménem F1 Free Gas, má i výše zmíněný „freeshop“ Global Free express včetně butiku s módou a parfumerie, na pumpě Rozvadov-dálnice nic takového nenajdete.

Zato se zde můžete dobře najíst i napít, vysprchovat, koupit dálniční známku nebo vyměnit peníze. Není divu, že tuto pumpu vyhledávají i řidiči kamionů. V době naší návštěvy pumpa zrovna procházela rekonstrukcí. Interiér shopu a restaurace byl již hotov, venku právě probíhala rekonstrukce zastřešení refýže, výměna atik a stojanů. Můžete ji ostatně navštívit, když jedete z ČR do Německa, neboť těsně za státní hranicí je most. Ten jsme při návštěvě benzinky F1 využili i my.

Od chvíle, kdy se pumpa v roce 2010 otevřela, má jen jednu vedoucí. Pavla Hiklová je věkem mladá, ale z hlediska své profese již velmi zkušená v provozech čerpacích stanic. „Začínala jsem původně u OMV jako pokladní a postupně se vypracovala na vedoucí,“ říká nám šéfka celého provozu čerpací stanice. Denně dojíždí do práce až z Plzně, kde bydlí. „Trávím skoro dvě hodiny denně na cestě, to samozřejmě není příjemné, ale práce mě jinak baví.“

Rekonstrukce po sedmi letech

Pumpa se otvírala v prosinci 2010, po šesti letech náročného provozu se začátkem letošního roku rozhodlo o její rekonstrukci. „Jednak kvůli opotřebení a také proto, že firma má nový koncept designu exteriéru i interiéru čerpacích stanic,“ říká nám Pavla Hiklová.

Zatímco venku se ještě pilně pracovalo na nových stojanech, interiéru zázemí čerpací stanice zářil novotou. Změna je patrná na první pohled. Podobně jako u čerpací stanice Free1 Gas na druhé straně dálnice byly i zde použity při rekonstrukci interiéru originální tapety s jakoby načmáranými obrázky i nápisy v nejrozličnějších světových jazycích, které dobře doplňují dřevěný nábytek a tmavě šedou pod-



lahu. Obrazy s motivy závodů Formule 1 již na čerpacích stanicích F1 Free Gas patří minulosti.

Služby v trojúhelníku

Pumpa má netradiční trojúhelníkový půdorys, a tak bylo rozdělení interiéru pro architekty docela oříšek. Při vstupu do shopu málem narazíte do prvního stojanu se zbožím. Tato část byla co nejvíce minimalizována ve prospěch bistra, nicméně v nabídce nechybí nic podstatného ze standardního sortimentu podobných zařízení. Zákazníci mají k dispozici dvě pokladny (obě byly v době naší návštěvy obsazené), naproti nim stojí vestavěné zavřené chladicí boxy pro nápoje. Na ně pak navazuje automat na kávu značky Dallmayr.

Pokud nechcete kávu sice chuťově špičkovou, ale stále jen z nápojového automatu a kelímku, poslouží vám obsluha nápojového barvu, který tvoří samostatnou jednotku v opačném koutu restaurace. Zde vám nabídnou všechny obvyklé druhy kávy tradiční italské značky Lavazza, připravované ve velkém pákovém kávovaru v příslušném šálku nebo sklenici. Pult s pokladnami od pultu bistra odděluje chladicí box na dorthy a mrazák se zmrzlinou Algida.

Specialitou této čerpací stanice je placené sociální zařízení, které je přístupné přes turnikety zvenku. WC jsou placené za 10 korun, šest minut sprchování 50 korun. Po použití toalety zákazník vyjde automatickými dveřmi přímo do shopu. „Tohle ale bude jinak, vstup do so-

ciálního zařízení se ještě bude rekonstruovat,“ říká Pavla Hiklová.

Česká kuchyně, nebo gyros?

Velkým tahákem pro zákazníky je bistro, které denně nabízí šestnáct hlavních jídel, polévku, sladké pečivo a dorthy nebo saláty. Lákají na ně barevné fotografie připravených jídel ze stálé nabídky. Největším hitem mezi zákazníky však není guláš ani svíčková, ale řecký gyros, podávaný s výbornými tzatziki. „Bistro je asi největším lákadlem naší pumpy a stroj na gyros se ukázal jako dobrá koupě,“ pochvaluje si Pavla Hiklová. Na plný úvazek zaměstnaný kuchař vaří většinu jídel sám, občas se však využívají i polotovary. Ekonomika provozu je samo-

➤ zřejmě hlavním kritériem šéfkuchaře a řidiči kamionů si často dávají hlavně hotová jídla. „Zkoušeli jsme i saláty, ale nešlo to. Možná by to fungovalo v sezóně, kdy jezdí větší množství osobáků, ale kamionáři tahle jídla moc nekurpují a navíc to má krátkou trvanlivost,“ říká Pavla Hiklová.

Strávníci mají k dispozici obrovský počet stolů a židlí. Kdyby přijel autobus, bylo by plno, ale všichni by určitě seděli. Jídelní prostor je na první pohled trochu neútulný, nezvyklé rozestavení stolů však bylo nutné s ohledem na trojúhelníkový tvar celého objektu. Pampa má navíc venku dvě zahrádky, kam si můžete jít sednout v případě teplého počasí. Je škoda, že na nich chybí slunečníky, když je toho tepla a sluníčka příliš. „Se slunečníky se samozřejmě počítá a jejich výměna je součástí probíhávající rekonstrukce. Máme je již vybrané a zbývá je pouze osadit,“ vysvětluje Pavla Hiklová.

Pouze nafta a benzín

Na čerpací stanici je k dispozici sedm stání. Vysoké zastřešení a poměrně velký prostor okolo umožňuje bezproblémový příjezd pro kamiony. Řidiči mají k dispozici tři oboustranné multiproduktové stojany Tatsuno a jeden samostatný na naftu pouze pro kamiony. Sortiment pohonných hmot tvoří benzíny s oktanovým číslem 95 a 98, dva druhy motorové nafty a kapalina AdBlue. Ta se zde původně prodávala v kanystrech, nyní je k dispozici přímo z výdejního stojanu. Je zde i jeden stojan značky Tokheim se dvěma výdejními místy společnosti AS24 na naftu. Alternativní paliva ani dobíjecí stanice pampa nenabízí. „CNG zatím neplánujeme, bionafta zde nešla, a tak jsme ji přestali nabízet,“ vysvětluje Pavla Hiklová, proč pampa nabízí jen základní sortiment konvenčních pohonných hmot. Pokladny pak akceptují své vlastní palivové karty F1 a dále pak většinu běžně používaných palivových včetně CCS, UTA a DKV a nabízí jak dálniční známky pro osobní automobily, tak mýtné systémy pro kamiony. Pokud řidič nemusí na expedici, zvládne veškeré činnosti pro nadcházející průjezd Českou republikou na téhle pumpě.

Nejsou lidi

Čerpací stanice v Rozvadově má celkem 25 zaměstnanců, většinou to jsou ženy. V provozu shopu se střídá patnáct žen a dva muži, kteří mají na starosti hlavně úklid, údržbu a přebírání zboží. Zbytek obsluhuje bistro a kuchyň, která na plný úvazek zaměstnává také jednoho hlavního kuchaře a tři pomocné. „Hlavní kuchař je tu přes den, v noci se hotové jídlo jenom ohřívá a přípra-



vu jídel na objednávku zvládnou ti pomocníci,“ říká Pavla Hiklová. Obsluha u pokladny i u pultu bistra se tvářela velice mile a byla připravena s čímkoliv pomoci a poradit.

Pohraniční pampa má samozřejmě minimálně polovinu i více zákazníků, kteří nemluví česky. Nechybí proto dvojjazyčné provedení informatických i reklamních sdělení. Nás ale také zajímalo, jak je to s jazykovou vybaveností obsluhy. „To je velice ožehavé téma,“ říká Pavla Hiklová. „Já bych si ji ráda vybírala a kladla si podmínky na jazykovou vybavenost, ale není z čeho. Tady když někdo umí německy, raději jde rovnou pracovat za hranici,“ dodává. Mezi požadavky při nástupu zaměstnance je navíc kromě němčiny i angličtina, protože pumpu navštěvují nejen Němci a Češi. V sezóně se zde pravidelně zastavují třeba italské autobusy.

Jinak však přibližně 70 procent klientely čerpací stanice tvoří kamiony. Tento podíl je největší mimo sezónu hlavně na jaře a na podzim, v létě a přes Vánoce je zase více osobních automobilů.

I když parkoviště je často plné kamionů, tzv. sexuální turistika se na rozvadovském přechodu nerozvinula. A v současnosti je v normě i kriminalita. „Když jsme otevírali, byly újezdy docela časté, nyní už je to klidnější,“ říká Pavla Hiklová. „Občas někomu nefunguje karta, ale to se stává. Větší problém je nepořádek. To, co tady občas zůstane po kamionech, nad tím zůstává rozum stát.“

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor

F1 Free Gas Rozvadov-dálnice

Provozní doba: Nonstop

Nabídka produktů: Natural 95, Natural 98, motorová nafta, AdBlue, stojan na naftu AS24

Služby: Prodejna, bistro, sprcha, směnárna, toalety, wi-fi, kompresor, pražená káva, automat na kávu

Počet zaměstnanců: 25, stálí

Ideální řešení pro vnitropodnikové tankování od Tokheimu!

TOKHEIM
PROFLEET

PETROL
PARTNER



největší servisní
tým v ČR



různé varianty
identifikace



webové rozhraní
správa odkudkoliv



kvalitní stojany
Quantum DiaLOG

TOKHEIM
PROFLEET
**to je
Váš profit!**

www.moje-benzinka.cz

RÁJ KAMIONŮ NA SEVERU PRAHY



Od roku 2008 funguje kousek od sjezdu z teplické dálnice D8 na Klíčany čerpací stanice Vladimír Hrubý Autodoprava. Její součástí je i velké bistro, několik myček pro osobní i nákladní automobily a servis pro kamiony. V celém komplexu je neustále živo, řidiče sem zdaleka lákají nejen kvalitní služby, ale i více než přijatelné ceny.

Od avie k truckparkům

Pokud jedete po dálnici D8 z Prahy, sjedete na exitu 1, podjedete dálnici směrem na Odolenu Vodu a dostanete se do komerční zóny, plné skladů a logistických center. Jezdí sem kamion za kamionem, takže poloha čerpací stanice Vladimíra Hrubého nemohla být lepší. Do běžových barev laděný komplex s červenými doplňky působí, jako by tu stál mnohem déle než deset let, ale všude je uklizeno a čisto, i když cvrkot lidí je zde občas neuvěřitelný. Z myčky vyjíždí jeden kamion za druhým, u čerpací stanice se často tvoří dlouhé fronty. Není se co divit, pumpa pana Hrubého totiž určuje ceny pohonných hmot v širokém okolí. Svého času se mu snažil přizpůsobit Lukoil, který stál přímo u dálnice ve směru na Prahu, nyní to již všichni vzdali.

„Začínal jsem podnikat s jednou avíí v roce 1990,“ začíná své povídání Vladimír Hrubý, který

byl v mládí nadšeným skautem a jeho pracovitost stejně jako srdečná a komunikativní povaha ho dovedly až k tomu, že dnes vlastní obrovskou dopravní firmu s více než 350 kamiony a dvěma „truckcentry“ u Prahy a Olomouce, ve které zaměstnává přes 450 lidí.

„Nic jsem nezrestituoval, nic jsem nedostal ani neukradl, já byl v 80. letech ve Svazarmu, a tak jsem měl řidičský průkaz na všechno. Tak mi řekli, kup si auto, budeš pro nás jezdit. A já si půjčil finance od rodiny a začal. Tehdy to šlo úžasně, kontroly radily, co s účetnictvím, práce bylo spousta, a tak jsem měl brzy patnáct automobilů, zaměstnával všechny kamarády, kteří byli ochotni pracovat, i z jiných profesí až k autodopravě, a díky tomu se nabalovaly další činnosti. Jednu dobu jsme měli skoro stavební firmu, protože pro nás jezdil jeden zedník...“ vzpomínal Vladimír Hrubý na začátky svého podnikání.

Začátky byly těžké

Umístění čerpací stanice do obce Zdibsko nebylo náhodné. V roce 2001 si zde otevřela sklad společnost Ahold a firma Hrubý byla a je jejím dvorním dopravcem. Proto vznikl celý komplex právě tady. Kromě zázemí pro svou firmu slouží areál samozřejmě i široké veřejnosti a díky otevřené obchodní politice pana Hrubého se mu daří a neustále se rozvíjí. Začátky však nebyly jednoduché, což se projevilo i na míře jeho zadlužení. „Když se tady v roce 1991 otevřel ten nový sklad, vedení Aholdu už nechťelo jen staré avie a liazky, a tak jsem si musel půjčit stovky milionů a nakoupit úplně nové nákladáky. Jelikož se vozový park rozšiřoval i modernizoval, půjčka se skoro vůbec nezmenšovala. Jednu dobu jsem bankám dlužil okolo 350 milionů,“ říká Vladimír Hrubý a dodává: „Dneska už bych do toho nešel. Dneska by byl takový začátek mnohem těžší, neboť konkurence je obrovská. Mě by dneska ostatně klidně uživila i ta benzinka. Funguje pěkně, vytočíme 1,5 milionu litrů ročně a to by mně na spokojený život bohatě stačilo.“

Jak se rychle ukázalo, Vladimír Hrubý je také neuvěřitelně upovídaný, takže čas strávený na jeho čerpací stanici se nakonec protáhl na bezmála tři hodiny, ve kterých jsme se na čas vrátili do divokých 90. let, zhodnotili současnou po-



litickou situaci a něco málo se dozvěděli také o tom, jak to u něj všechno funguje.

Pumpa určuje ceny pro celé okolí

Jenom na čerpací stanici dnes pracuje devatenáct lidí, ale nejvíc se rozvíjí hlavně přilehlé bistro, které přímo navazuje na shop s pokladnami. Co se týče čerpací stanice, je mezi administrativní budovou a mycím centrem zastřešená refýž, pod kterou najdete osm výdejních míst se čtyřmi oboustrannými multiproduktovými stojany. Zde řidiči naleznou kromě standardní nabídky také výdejní stojany na AdBlue a kapalinu do ostříkovačů, což je pro zákazníky stanice pohodlné a navíc odpadá likvidace neekologických obalů. Kdo si chce kapalinu do ostříkovačů koupit i do zásoby, má ji zde samozřejmě k dispozici

i v plastových lahvích u vchodu do shopu. Ne-tradiční je rozvod stlačeného vzduchu na refýži pro huštění pneumatik kamionů, což umožňuje výkonný centrální kompresor.

Benzín a naftu Vladimír Hrubý nenakupuje výhradně u Unipetrolu nebo Čepa, ale i od firmy Vendys nebo Armex. „My bojujeme o co nejmenší cenu a chceme, aby nám distributoři poslali v úterý nabídku na týden. Přitom bereme dvě cisterny denně. K ceně od dodavatele si pak nasadím přibližně korunu a za to pohonné hmoty prodávám,“ vysvětluje svou obchodní filozofii Vladimír Hrubý. Stanice je zařazená do programu společnosti SGS Pečeť kvality, takže na jakost prodáváných pohonných hmot se můžete spolehnout. Vladimír Hrubý nefandí současnému trendu aditivovaných paliv stejně jako kreditním a palivovým kartám. Z nich totiž musí více než polovinu své marže odevzdat bankám nebo ka-

retním společenstvem. Přestože je jeho čerpací stanice určena hlavně pro kamiony, samolepky DKV, UTA nebo euroWAG zde nenajdete. I proto jsou zde lidé zvyklí platit hotovostí.

Víra ve stlačený zemní plyn

Další čtyři neveřejná čerpací místa jsou za budovou. Ta jsou určena pro potřeby firem pana Hrubého a jeho smluvní zákazníci, kteří mají vnitropodnikové karty. Oproti naší poslední návštěvě v roce 2010 zde přibyla plnicí stanice na CNG s osmi stánky. Vladimír Hrubý tomuto alternativnímu zdroji věří a do firmy pořídil nejen flotilu osobních automobilů na CNG, ale také několik kamionů. V Česku je v tomto ohledu průkopníkem. „Koupili jsme pár aut na plyn, Iveco Daily, Renaulty Master a teď poptáváme kamiony. Tam je problém výkon, který by měl být minimál-

☞ ně 400 kW. Výhoda je v nižší spotřebě – skoro o třetinu – i v ceně paliva. Já mám v nákupu plynu za 10 korun přibližně stejně jako naftu, ale u plynu není spotřební daň 12 korun. Když odečtu investici do plnicí stanice 12 milionů korun, mám spotřebu za polovinu. Problém je, že zatím nevím, jakou životnost budou mít zážehové motory, protože u turbodieselů je neskutečná. A pak do toho musím započítat i pořizovací cenu. Tahle s turbodieselem stojí dva miliony, na CNG bezmála tři,” vysvětlil nám svou filozofii Vladimír Hrubý. Dnes prodává 1000 kg denně (1400 m³).

(Ne)autorizovaný servis

Drahé tankování u konkurence jej donutilo postavit si čerpací stanici, nákladná údržba spousty kamionů způsobila, že součástí čerpací stanice je i obrovský servis a mycí centrum. Ve své době měl Vladimír Hrubý dokonce autorizovaný servis značky Renault Truck. Jenže po fúzi Renaultu se švédským Volvem, které chtělo v ČR ovládat všechny autorizované servisy, o něj přišel. Jako dvorní odběratel kamionů Renault, kterých nakoupil asi 250, má i tak lepší přístup k levnějším náhradním dílům, a tak služby servisu nabízí nadále, i bez nálepky „autorizovaný“. Pečlivá starost o kamiony se mu ostatně vyplácí, některé vozy v jeho vozovém parku mají najeto i 2 miliony kilometrů.

Svým způsobem je unikátní i mycí centrum, kterému dodává zařízení a technologie výhradně firma Christ. „Ahold je náročný na čistotu automobilů, ale okolní kapacity byly omezené a navíc byly služby docela drahé,” vysvětluje Vladimír Hrubý, co jej vedlo k tomu, že v Klecanech vedle čerpací stanice postavil ještě dva paralelní mycí tunely s nerezovými portály Christ a vysokotlakým ručním mytím pro kamiony a jednu mycí portálovou mycí linku s pěnovými kartáči pro osobní automobily. „Součástí komplexu je samozřejmě čistička odpadních vod, technologické místnosti a prostor pro personál, protože jak u osobní, tak u obou nákladních myček je k dispozici obsluha. Hygienu automobilů pak můžete dokončit u výkonného vysavače a pračky koberců.“

Ridiči, obchodníci, cestovatelé i cyklisté

Další chloubou komplexu je samoobslužná restaurace, která plynule navazuje na shop čerpací stanice. Okolo oběda ve všední den zde bylo velmi rušno, stolů a židlí je však k dispozici dostatek, využít lze i posezení na zahrádce. Na oběd zde chodí nejen řidiči kamionů, ale i zaměstnanci přílehlých společností nebo se zde scházejí ob-



chodníci. Během víkendu se na pumpě zastavují i cyklisté, pro které je zde k dispozici zahradní posezení u fontány pod pergolou se stojany na kola. Tento prostor ovšem hodlá Vladimír Hrubý také rekonstruovat. I když to ještě nemá úplně vymyšlené, lze očekávat, že to opět bude jenom ku prospěchu jeho zákazníků.

Vladimír Hrubý nově zaměstnává mimo jiné také dva kuchaře, neboť jídel se denně prodá opravdu hodně. A není se co divit. Ceny jídel jsou tak nízké, že máte pocit, jako byste se vrátili o 10 let zpátky. Na interiéru shopu i bistra je však znát, že je otevřeno již bezmála 10 let, a tak je v nejbližší době v plánu již druhá velká rekonstrukce. Dosud si Vladimír Hrubý všechno snažil dělat sám, nyní však najal studio, aby mu připravilo nový designový koncept interiéru jeho čerpací stanice.

Je neuvěřitelné, jak dlouho a s kolika zaměstnanci dokázal Vladimír Hrubý podnikat jako OSVČ. Okolnosti jej však donutily rozbit své impérium na několik firem s ručením omezeným. „V jednu dobu už to byl neskutečný stres. Já mám vysoký tlak, cukrovku, cholesterol... Doktorka mně pohrozila, že při takovém stylu života skončím do roka pod drnem. A tak jsem se zařídil. Dnes mám pár šikovných lidí, kterým věřím. Je mi 62 a chci firmu řídit maximálně do 65 let. Pak doufám, že to přebere syn.“

Vladimír Hrubý všechny své zaměstnance původně znal, mnozí byli i jeho kamarádi. To už dnes samozřejmě nejde. „Firma už byla opravdu velká a já všechno nestíhal. Proto jsem musel najít finančního, obchodního a provozního ředitele,” říká Vladimír Hrubý. Hodně mu v jeho podnikání pomáhá i manželka a v celém komplexu je to hodně vidět. Květiny najdete v shopu i bistra, úhledně uspořádané a zasazené do zeleně je i okolí celého komplexu.

Vladimír Hrubý je zároveň pyšný na to, že všichni jeho zaměstnanci mají řádné pracovní



smlouvy. „Všem zaměstnancům platím všechny finance přes pásky s odvody a pojištěním a dodnes mám na všechno schované doklady. Proto dnes za mnou chodí spíše starší řidiči, kteří potřebují mít nějaký základ pro důchod,” říká. I když lidí, zvláště těch kvalifikovaných a s určitými zkušenostmi, je dnes všude nedostatek, Vladimír Hrubý si nestěžuje. Další podobné truckcentrum ostatně postavil ještě v Olomouci. „V Aholdu udělali vnitropodnikové řízení, kdo bude vozit kuřata z Polska. Já se ho nechtěl zúčastnit, ale přemluvili mě a já to vyhrál. Proto jsem musel vystavět další centrum v Olomouci, další pumpy spravuji v Lipníku, Dobřanech a Jirnech.“ Že to tam funguje podobně dobře jako u Prahy ve Zdibsku, je nábledni. Vladimír Hrubý nám dokonce prozradil, že ho třeba kvůli komplexu v Olomouci navštívili i zástupci automobilky Tesla, kteří v ČR hledají vhodné lokality pro rychlonabíjecí stanice Tesla Supercharged.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



OCEAN EURO AdBlue® / WSE

Výdejní stojany TATSUNO OCEAN EURO/AdB/WSE slouží k výdeji kapalného aditiva AdBlue® a nebo kapaliny do ostříkovačů na veřejných i neveřejných čerpacích stanicích pro silniční motorová vozidla.

Jednostranné nebo oboustranné výdejní stojany vznikly evolucí úspěšné předchozí řady, vybavené novým systémem navíjení hadic, s jednou nebo dvěma výdejními hadicemi pro čerpání média. Hlavní charakteristikou těchto stojanů je výrazný vzhled ve čtyřech designových variantách podle vlastního výběru. Výdejní stojany moderní konstrukce jsou vybaveny kvalitními japonskými měřiči TATSUNO a spolehlivým elektronickým počítadlem PDEX.

Výdejní stojany pracují jak v manuálním režimu (tj. samostatně), tak i v automatickém režimu, kdy je výdejní stojan připojen k řídicímu systému a údaje o načerpaném množství, částce a ceně jsou přenášeny na pokladnu.

STANDARDNÍ SPECIFIKACE

- Dva typy elektronických součtoměrů – nenulovatelné litrové a denní litrové/částkové (nulovatelné)
- Dvoukanálové snímače impulsů TATSUNO (Japonsko)
- Elektromechanické litrové součtoměry
- Hydraulika – měřiče TATSUNO (Japonsko)
- Indikace stavu hladiny
- Konstrukce z pokovené anebo práškově lakované uhlíkové oceli s velkým podílem nerezové oceli
- LCD (7 číslic pro zobrazení celkové částky, 6,5 číslice pro zobrazení odebraného množství a 5 číslic pro zobrazení jednotkové ceny) s řízeným LED podsvícením
- Navíjení hadic s dosahem hadic 4,8 m (pro AdBlue®), bez navíjení hadic s dosahem hadic 4,9 m (pro WSE)
- Produkty – 32,5% vodní roztok močovina + aditiva nebo kapalina do ostříkovačů (WSE)
- Provedení s vestavěným čerpadlem produktů ve stojanu
- Spolehlivé elektronické počítadlo PDEX
- Výdejní pistole a hadice od renomovaných světových výrobců
- Vyhřívání hydraulické části výdejního stojanu (pro AdBlue®)
- 2 typy měřičů dle přání zákazníka - pístový a LOBE
- Vlastní zásobník uvnitř stojanu na 250 l kapaliny (není třeba separátní potrubí a instalace nádrže)

VOLITELNÁ VÝBAVA

- Dálkový ovladač pro provádění uživatelských funkcí a nastavení stojanu
- Designová varianta podle vlastního výběru
- Grafické displeje
- Hledítka
- IFSF-LON komunikace
- Individuální barevné provedení stojanu
- Klávesnice pro ruční předvolení částky/objemu přímo na stojanu
- LED indikace výdejního místa (bílá, červená a zelená)
- LOBE měřič
- Lomové a trhací spojky
- Možnost instalace různých typů kreditních modulů
- Zvukový výstup



TATSUNO EUROPE

TATSUNO EUROPE a.s.

Pražská 2325/68, 678 01 Blansko, Česká republika

RODINA BENZINEK MOL MÁ ŠIROKÉ KOŘENY

Pestrou minulost mají za sebou pumpy, které nyní spravuje maďarský koncern MOL. Postupně ovládnuté stanice Slovnaft, Pap Oil, Lukoil a Agip získávají jednotný styl, a to nejen v nabídce pohonných hmot a souvisejících služeb, ale i shopů a celkového designu.

Jedna, nebo dvě sítě?

Druhý největší hráč na českém trhu co do počtu čerpacích stanic finišuje s rebrandingem ovládnutých značek. Ze čtyř zůstanou dvě. Poslední, které maďarský koncern MOL přebudoval do barev sítě MOL a Pap Oil, byl nyní v červnu Slovnaft.

Maďari se však ještě definitivně nerozhodli, zda ve výsledku rozdělí své benzinky v Česku na dvě sítě – Pap Oil a MOL, nebo zda všech (aktuálně) 306 stanic ponese jednotný styl a název MOL. Pravděpodobnější je spíše první varianta.

Letos na modernizaci kompletní sítě vydá společnost miliardu korun, do konce roku 2019 vyšplhá investice k sumě 100 milionů dolarů, tedy přes 2,5 miliardy korun. V tom jsou i peníze na rebranding dvou desítek Slovnaftů, které u nás MOL provozuje na Moravě – až na dvě výjimky v Čechách.

Právě Slovnaft je tečkou v procesu sjednocení sítě u nás. Kvůli zachování ochranné známky zbyde na území celého Česka jen jediná – v Letech u Písku. Z ostatních bude MOL a částečně Pap Oil.

Vítaná konkurence

Celkem tedy v Česku provozuje maďarský koncern přes 300 stanic a je za lídrem trhu Benzinou, které patří kolem 380 čerpaček, na druhém místě. Rivalita dvou největších prodejců pohonných hmot může být řidičům jen ku prospěchu. O každého řidiče se dnes bojuje nabídkou kvality, případně výhodnější ceny.

MOL je přitom u nás na maloobchodním trhu relativně nováčkem. Původně, tedy poté, co v roce 2001 ovládl slovenskou společnost Slovnaft a většinový podíl na Slovensku, vlastnil u nás jen pár desítek



pump této značky. Ale postupně přikoupil další desítky stanic Pap Oil, Lukoil a nově pak Agip, které daly od loňska po přestavbě základ v Česku do té doby neznámým zeleným pumpám MOL. Právě ty se mají u nás stát výkladní skříní celého koncernu.

První byl Slovnaft

Slovenskému Slovnaftu patřilo u nás před rokem 2001, kdy společnost získal

maďarský petrolejářský koncern, přes 40 stanic, převážně na Moravě, zejména té jižní, a pak dvě v Čechách – v Plzni a v Letech u Písku. V té době provozoval mateřský Slovnaft u nás dvě firmy – Slovnaft Moravia, která se zabývala velkoobchodem v souvislosti s napojením bratislavské rafinerie produktovody Čepra na českou distribuční síť, a firmu Slovnaft CS, která měla na starosti maloobchodní prodej.

V roce 2002 se obě sloučily do jedné společnosti s názvem Slovnaft Česká republika se sídlem v Brně. A krátce poté došlo na stěhování firmy do Prahy. Nový podnik měl u nás pod sebou v začátcích 41 pump značky Slovnaft a zhruba dvouprocentní podíl na českém maloobchodním trhu.

Společnost uvádí, že na rozdíl od Slovenska, kde Slovnaft „zdědil“ síť čerpacích stanic Benzinol, nebyla v Česku žádná z pump Slovnaftu původně součástí sítě Benziny a nebyla starší než pár let.

Místo prodeje velká akvizice

Koncern MOL měl tehdy strategii, že chce v České republice získat do roku 2010 desetiprocentní podíl na maloobchodním trhu. Firma neuvádí, zda se to podařilo, ale vzhledem k tomu, že v roce 2010 patřila maďarským vlastníkům u nás stále jen síť klesajícího počtu pump Slovnaftu, nebylo dosažení desetiprocentního podílu do roku 2010 reálné.

V roce 2006 se dokonce objevily spekulace, že MOL všechny své Slovnafty v Česku prodá. Menší část z původního počtu už stejně rok předtím prodal společnosti Hungas. A o ty zbylé by byl mezi konkurenty zcela jistě zájem.

„Žádné rozhodnutí o prodeji nepadlo. Slovnaft ale nyní pracuje na strategii pro český trh a teprve zvažujeme, jakým směrem dál postupovat,“ vyjádřila se v roce 2006 tehdejší mediální zástupkyně skupiny MOL Kristina Félová. Směr, kterým se Maďari u nás nakonec vydali, byl přesně opačný než odchod z trhu. Byla to právě Félová, která devět let po zmíněných spekulacích (byť v čele firmy na jeden rok) už řídila aktivity koncernu MOL v celém Česku a sjednocení dalších postupně koupených sítí.

Nejdříve pumpy s logem papouška

V roce 2012 oznámil MOL, že podepsal serii dohod o nákupu 124 čerpacích stanic Pap Oil. Velký zájem o nákup početnější sítě pump v Česku považovali tehdy lidé z branže za logický důsledek toho, že u nás Maďari už roky prodávali vlastní benzin a naftu, dosud však převážně druhým subjektům, vlastních pump tady měli málo.

Petrolejářský obchod roku jinými slovy znamenal, že maďarský koncern po jede-



nácti letech přežívání na českém maloobchodním trhu (velkoobchod rourou z bratislavské rafinérie kvetl čile) výrazně rozšířil svou malou síť tehdy už jen 25 stanic Slovnaftu na celkových 149, a stal se tak zdejší pátou nejpočetnější sítí čerpacích stanic.

V porovnání s konkurencí dosud prodávaly pumpy Slovnaftu v Česku sotva viditelný zlomek a akvizice Pap Oilu s tím výrazně pohnula vzhůru – tržní maloobchodní podíl se začal postupně blížit pěti procentům. Pro srovnání – lídr trhu v počtu pump i prodaném množství paliv Benzina uváděl v té době svůj tržní podíl na úrovni necelých 14 procent. Kupní smlouvy podepsal MOL s vlastníkem pozemků a pump Pap Oil společností Bohemia Realty Company a jejich provozovatelem firmou Pap Oil čerpací stanice. Cenu obě strany neuvedly.

Faktem je, že o koupi Pap Oilu, který měl do té doby roztržštěnou vlastnickou

strukturu, se v minulosti neúspěšně pokoušely mnohé jiné subjekty včetně Benziny nebo ruské společnosti Lukoil, ale z nákupu sešlo. Vlastníkem Pap Oil čerpací stanice byla na britských ostrovech registrovaná společnost Nitospherry Limited, majitelem Bohemia Realty Company byla akciovka Yield, v obou případech se skrytými skutečnými majiteli.

Už v roce 2007, tedy pět let před příchodem MOL, vyvstala potřeba sjednotit roztržštěné vlastnictví Pap Oilu a dát celé síti, která v jednu chvíli čítala až 180 stanic, silné vedení. Společnost zahájila spolupráci s Frederikem Emichem, nizozemským manažerem se zkušenostmi z několika nadnárodních korporací. Měl za sebou praxi z předchozího působení v čele Benziny, českého zastoupení MOL a předtím v rakouské OMV. Za jeho působení v síti Pap Oil došlo k rekonstrukci ➔

➔ 60 stanic do nového konceptu prodejen. Po dvou letech v roce 2010 však Pap Oil opustil.

A za další dva roky pak přišla nabídka od MOL, kterou už majitelé benzinek s papouškem ve znaku neodmítli. Posléze koncem roku 2015 společnost Pap Oil definitivně zanikla, modrobílé stanice zůstávají, ale počínaje rokem 2016 pod společností MOL Česká republika. „Zlepšilo se technické vybavení stanic, výdejních stojanů, řídicí systémy, sjednotilo se portfolio pohonných hmot, přišla marketingová podpora značky Pap Oilu, billboardová kampaň, soutěže. Prostě vše, co může značku pozdvihnout,“ komentuje novou situaci těchto benzinek retailový manažer MOL Česká republika Lukáš Kopecký.

Lukoil – nadvakrát v Česku

Už před rokem 2014 začala složitá a zdoluhavá jednání zástupců MOL s italským koncernem ENI o koupi jeho čerpaček Agip. Italové ale současně prodávali také svůj podíl v České rafinérské a celý proces se značně vlekl. A mezitím přišla maďarskému koncernu další příležitost k úlovku – 43 pump, které u nás patřily Lukoilu. V prosinci 2014 je MOL oficiálně převzal.

Ruský Lukoil přišel poprvé do Česka se svými benzinkami v roce 1998, kdy otevřel svou první zdejší pumpu v Blanici na D1. Další následovaly v Cínovci a na ruzyňském letišti. Jenže Rusové si dělali naději i na koupi tehdy státní rafinérie Paramo, a když k dohodě nedošlo, prodali koncem roku 2001 i všechny své tři zdejší pumpy – koupil je Shell.

V té době úspěšně na českém trhu fungovala společnost ConocoPhillips s benzinkami JET. Společnost k nám přišla už v roce 1992, tehdy ještě jako Dupont Conoco, pronajala si prvních několik stanic od Benziny a začala k tomu stavět další a nové. Postupně se síť těchto bílých pump se žlutou atikou rozrostla až k padesáti, část majitelé ale v rámci optimalizace prodali.

Jejich čerpací stanice JET patřily v Česku k nejmodernějším a v konkurenci dalších klasických prodejců pohonných hmot také k nejlacinějším. ConocoPhillips přišlo s heslem „Nízké ceny místo dáreků“, čímž reagovalo na zavedenou praxi konkurentů – sice vyšší ceny, ale odměny pro věrné zákazníky formou různých bonusů a dáreků.



Nižší marže a místo investování do marketingu snížit cenu nabízeného benzinu a nafty – taková byla strategie pump JET. Přesto podílem prodaného množství na trhu nemohly tehdy konkurovat řetězcům, jako je OMV, Benzina nebo Shell. Conoco se rozhodlo svá aktiva a celkem téměř 400 pump v Česku, Slovensku, Maďarsku, Belgii a Polsku prodat.

Kupcem se stal Lukoil, který se tak po šesti letech vrátil do Česka a od léta 2007 mu tak u nás patřilo 43 stanic někdejší značky JET, nově v červenobílých barvách Luko-

ilu. Rusové sice převzali cenovou strategii po Američanech, ale ani oni na zdejším trhu – již podruhé – nevydrželi.

MOL převzal pumpy Lukoilu na konci roku 2014 a během následujícího roku tato značka zmizela z trhu – nový vlastník změnil brand převážně na značku MOL. „Řada stanic, například v Praze Barrandov nebo Opava, tak v podstatě prošla ve své historii třikrát změnou značky,“ připomíná Kamila Heřmánková, manažerka MOL Česká republika, která má z předchozí praxe zkušenost i s působením v Lukoilu i ConocoPhillips. ➔



Letní kapaliny pro každý vůz

váš výrobce provozních kapalin



České provozní kapaliny

➡ Lukoil byl tedy první z koupených značek, které MOL začal rebrandovat do svých barev – všechny během roku 2015. A souběžně s nimi se pustil také do benzinek Agip.

Agip je (zatím) poslední

I když první jednání MOL o koupi Agipu od koncernu ENI začala ještě před akvizicí Lukoilu, složitý proces prodeje italské značky v Česku vše protáhl. ENI kromě 125 benzinek Agip prodávala v Česku také svůj třetinový podíl v České rafinérské, nabídku měl také MOL, ale majoritní akcionář v rafinériích – Unipetrol – nakonec uplatnil své předkupní právo.

Zdržení způsobilo také to, že Společenství čerpacích stanic, které u nás sdružuje menší distributory a prodejce pohonných hmot, podalo proti rafinérskému přesunu akcií ENI do rukou Unipetrolu podnět k antimonopolnímu úřadu. Úřad ale plné ovládnutí České rafinérské Unipetroleem posvětil, takže prodej všech aktiv ENI byl u nás dokončen v roce 2015. Stanice Agip přešly na MOL v polovině onoho roku. A pak v říjnu 2016 zmizela u nás poslední „agipka“, všechny získaly barvy MOL.

ENI byl jedním z prvních zahraničních koncernů, které přišly na český petrolejářský trh, konkrétně v roce 1991. V aukci koupili Italové první pumpy od Benziny, další pak přibývaly stavbou na zelené louce nebo akvizicí.

V roce 2003 tak přešly pod Agip například benzinky Tamoil nizozemské společnosti Oilinvest Group, v roce 2007 pak 43 pump Esso amerického gigantu ExxonMobil. Ve výsledku patřilo Italům u nás 125 pump. „První agipka byla otevřena v Praze v Liberecké ulici. Větší část stanic společnost získala akvizicemi, menší část vlastní výstavbou,“ připomíná někdejší manažer ENI a současný manažer provozu v MOL Česko Tomáš Novotný.

Koncern se však rozhodl skončit v Česku, Slovensku a Rumunsku s veškerým ropným byznysem a to byla další příležitost pro MOL a posílení jeho pozic ve střední Evropě. Skupině v té době patřilo v Česku na 150 benzinek Slovnaftu a Pap Oilu a posléze přibyl Lukoil, což neznamenalo z hlediska prodaného množství na českém trhu nijak významný podíl. Zásadní změnu přinesly právě moderní a výkonné stanice Agip. Každá z nich pro-



dávala v té době měsíčně možná až přes 200 tisíc litrů, tedy mnohem víc, než je český průměr.

Logický krok

Příchod značky benzinek MOL do Česka není překvapivý. Maďarskému ropnému a plynárenskému koncernu, který ve 40 zemích světa zaměstnává 28 tisíc lidí, patří 1900 pump ve 12 zemích střední a jihovýchodní Evropy. Kromě výše zmíněných u nás také třeba značka INA v Chorvatsku nebo Roth v Rakousku, ale vlajkovou lodí jsou pumpy s logem MOL. A Česko významně pomohlo v růstu společnosti – nákupem zdejších stanic se stalo po Maďarsku druhým nejvýznamnějším maloobchodním trhem celého koncernu.

Hlavním úkolem pro český trh se tedy stalo zavedení značky stanic MOL u nás

dosud neznámých. Většina z 306 benzinek maďarské společnosti nese tuto značku, zbylá část pravděpodobně zůstane v modrých barvách značky Pap Oil. Tu si totiž mohl MOL – na rozdíl od značky Lukoil a Agip – ponechat.

„Už někdy od let 2012 nebo 2013 se ve společnosti diskutovalo, jakou hlavní prémiovou značku pro Českou republiku zvolit. Jednoznačně to vyhrála značka MOL, kterou mohou znát řidiči i z Maďarska. A tady je třeba ji představit jako novinku, která nemá u nás žádnou minulost,“ popsal cestu nových pump do Česka manažer MOL Česko Lukáš Kopecký.

■ *AUTOR: Exkluzivně pro Petrolmagazín
Miroslav Petr, Lidové noviny
FOTO: Archiv společnosti MOL*



Kontakt:

Houdek spol. s r.o.,
Ještědská 85, 460 08 Liberec
Tel.: 482 770 884, 482 771 352, 603 858 724
info@houdeksro.cz, www.houdeksro.cz

Laserová kalibrace a ověřování nádrží

- na líc, biolíc, benzíny a jiné ropné produkty
- na naftu, sloužící jako SHR
- na LTO
- na čerpacích stanicích



- Autorizované metrologické středisko (dle ČSN ISO 17025)
- Záruka kvality a stability (20 let na trhu)



SERVIS A REVIZE TECHNOLOGIE ČERPACÍCH STANIC PHM

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

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

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

BMS I, spol. s r.o.
www.bmsi.cz

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

Provoz: Chrudim
Za Pivovarem 770, ČR 53701
Tel: +420 728 051 379
info@bmsi.cz



MONTI

MONTI SYSTEMS s.r.o.
Příkop 843/4, 602 00 Brno
t: +420 568 421 280
e: info@monti.cz

MĚJTE NÁKLADY VE SVÝCH RUKÁCH

Specialista na snižování ztrát PHM a kontrolu nákladů na revize a servis ČS PHM

- Měření hladin PHM všech cenových kategorií s aplikacemi pro kontrolu dodávek, kontrolu úbytků a kontrolu kvality
- Aplikace na kontrolu nákladů, termínů a dokumentace revizí a servisních zásahů

www.monti.cz



KONTROLY SE PŘEPOČÍTALY...

Takto by se dal stručně charakterizovat konečný výsledek martyria, které zcela zbytečně museli prodělat někteří čerpadláři – a to včetně velkých sítí – během kontrol České obchodní inspekce v období několika uplynulých měsíců. Předmětem kontrol bylo, stručně řečeno, správné vyčíslení celkové částky za pohonné hmoty na účtence pokladny. Pro ty šťastlivce, kteří byli uvedených kontrol ušetřeni, zrekapitulujeme podstatu.

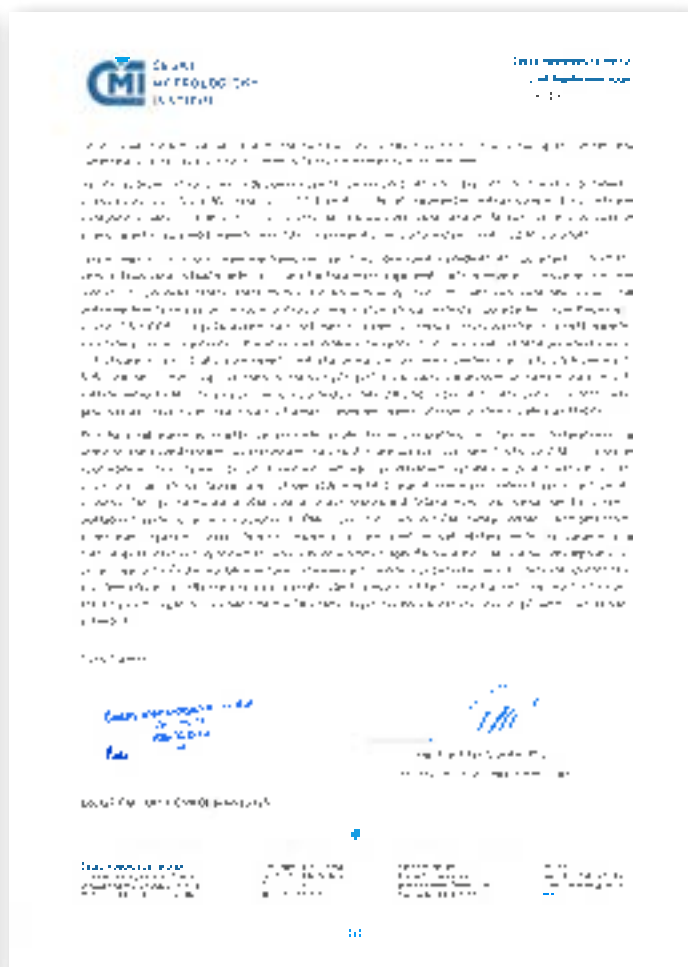
- Výdejní stojan PHM je podle MID (Směrnice EP a ER 2014/32/EU) tzv. stanoveným měřidlem
- Závazným údajem pro stanovení množství a celkové ceny za odběr PHM je tedy displej výdejního stojanu
- Účtenka (daňový doklad) musí obsahovat totožné údaje jako displej výdejního stojanu

Jako by nestačilo, že naši čerpadláři čelí neustálé palbě zákonných předpisů všeho druhu, úřední šiml v minulých měsících opět silně zařehlal, tentokrát na téma „ochrana spotřebitele“. Jen co jsme si všichni oddechli ze zavedení EET, začaly se v některých krajích množit kontroly ČOI, které obvykle končily značnou pokoutou.

Neznalost zákona neomlouvá. A to ani úřední osobu!

Podstatou „závad“ zjištěných ČOI na kontrolovaných čerpacích stanicích byla ve skutečnosti zásadní neznalost technologie výdeje pohonných hmot a příslušných metrologických norem, kterým je celý proces měření a zobrazo-

vaní množství a částky za odebrané pohonné hmoty striktně podřízen. Někteří pracovníci ČOI si de facto vytvořili vlastní teorii, jak má být na účtence provedeno zaokrouhlení konečné částky k úhradě. Zcela přitom ignorovali zákonné předpisy, které platí v ČR a v celé EU pro výdejní stojany PHM („stanovená měřidla“). Tyto předpisy jsou právně nadřazeny



jakýmkoli dodatečným účetním výkladům. Stručně řečeno: na účtence musí být uvedeny údaje shodné s údaji na displeji výdejního stojanu. Kontroloři však triviálním vynásobením celkové množství x jednotková cena dosti často došli k haléřovým rozdílům, které po zaokrouhlení činily rozdíl ± 1 Kč. „Okrádání spotřebitele“ bylo odhaleno a padlo i několik desetitisícových pokut. Nebudeme popisovat všechny následné protesty a kroky, které podnikli provozovatelé čerpacích stanic, velké sítě

a v neposlední řadě i UNICODE a ČAPPO. Výsledkem bylo jednoznačné zastání se čerpadlářů ze strany Českého metrologického ústavu, kterému tímto patří naše poděkování. Nižší uvádíme plné znění dopisu ČMI, adresovaného všem provozovatelům čerpacích stanic. Neodpustíme si však na tomto místě ocitovat poslední, podstatnou část dopisu: „... ČMI zahájil jednání s kompetentním kontrolním orgánem (Česká obchodní inspekce) s cílem konfrontovat některé technické parametry a metrologické

vlastnosti výdejních stojanů... s požadavky zákona o ochraně spotřebitele a s cílem přispět po odborné stránce k doplnění všech relevantních technických a metrologických informací, které by mohl orgán dozoru nad trhem v ČR v rámci svých zjištění z kontrolní činnosti při svém rozhodování zohlednit...“

Nezbývá než doufat, že si oba orgány příslušné předpisy zkonfrontují správně...

■ AUTOR: Miroslav Stříbrský

Dopis, který Český metrologický institut poslal výrobcům a uživatelům výdejních stojanů na pohonné hmoty, přetiskujeme v plném znění, na detail originálu se můžete podívat na obrázku.

Zobrazení ceny na indikační jednotce výdejního stojanu na pohonné hmoty

V návaznosti na žádosti subjektů, které jsou výrobci výdejních stojanů pohonných hmot a které tato stanovená měřidla používají na čerpacích stanicích pohonných hmot za účelem přímého prodeje paliva spotřebitelům, sděluje Český metrologický institut (dále jen „ČMI“) k problematice cenové indikace vydaných pohonných hmot na předmětných výdejních stojanech následující informace:

Měřidla a měřicí systémy protečeného množství kapalin jiných než voda nebo než zkapačněné plyny – výdejní stojany na pohonné hmoty (dále je „výdejní stojany“) patří mezi druhy měřidel, jejichž technické a metrologické vlastnosti, respektive požadavky na ně, jsou specifikovány nařízením vlády č. 120/2016 Sb., o posuzování shody měřidel při jejich dodávání na trh, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „NV“). Tímto nařízením vlády je do české legislativy implementována směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/32/EU (dále jen „MID“) ze dne 26. února 2016 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání měřidel na trh.

„Jestliže je výdejní stojan vybaven indikační jednotkou ukazující cenu, pak nesmí být rozdíl mezi zobrazenou cenou a cenou vypočtenou z ceny za jednotku a indikovaného množství větší než cena odpovídající Emin.“ (Emin je absolutní hodnota největší dovolené chyby pro nejmenší odměr.) Tento závazný požadavek lze nalézt jak ve směrnici MID, respektive NV, tak v opatření obecné povahy č. 0111-OOP-C033-15 (dále jen „OOP“), kterým se v podmínkách české právní úpravy metrologie stanovují metrologické a technické požadavky na předmětný druh stanovených měřidel – výdejní stojany na pohonné hmoty, včetně metod zkoušení pro jejich ověřování (k vydávání OOP je ČMI zmocněn zákonem č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů). V čl. 7.5.3 zmíněného OOP, které stanovuje mimo jiné i kritériální požadavky na zkoušku počítadla ceny prováděnou při ověřování ČMI, je stanovena dovolená odchylka indikované ceny. Odchylka indikované ceny nesmí být při procesu ověřování větší než cena odpovídající Emin.

Poznámka: Za předpokladu, že by se jednalo o výdejní stojan, jehož hodnota nejmenšího odměru stanovená výrobcem je $V_{min} = 2$ l (standardní případ), pro niž činí největší dovolená chyba $E_{min} = 0,02$ l (viz čl. 2.3.2.4 OOP), činila by při ceně benzínu 30,- Kč/l tato dovolená odchylka 60 haléřů. Pokud by byl při procesu ověřování takový nebo nižší rozdíl zjištěn, nebyl by to důvod pro zamítnutí ověření předmětného stanoveného měřidla. Tento princip platí jako jedna z podmínek pro ověření výdejního

stojanu jakožto stanoveného měřidla podle § 9 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii; nelze ji však interpretovat tak, že je možné například řídicí software výdejního stojanu naprogramovat tak, aby záměrně a systematicky připočítával uvedenou částku k matematicky vypočtené ceně.

Výrobci výdejních stojanů jsou tedy povinni zajistit splnění předmětného závazného technického požadavku vyplývajícího z čl. 5.5.3 NV, resp. z čl. 7.5.3 OOP, tj. že při nejmenším zobrazovaném dílku indikace výdejního stojanu 0,01 litru ($E_{min} = 0,02$ l) se celková indikovaná cena může lišit (od ceny vypočtené z ceny za jednotku a indikovaného množství) maximálně o cenu odpovídající ceně 0,02 litru produktu.

Jakým (legitimním) výpočtovým mechanismem zajistí výrobce splnění předmětného požadavku u formátu ceny zobrazované indikační jednotkou, je z hlediska metrologie plně v jeho kompetenci (může se dokonce jednat i o specifická řešení, která mohou být know-how výrobce). Při ověřování výdejního stojanu na pohonné hmoty se pak při zkoušce počítadla ceny zjišťuje shoda/neshoda s požadavkem specifikovaným v odst. 7.5.3 OOP, tj. s požadavkem na rozdíl mezi zobrazenou cenou a cenou vypočtenou z indikovaného množství a z ceny za jednotku. Pokud cenová indikace na výdejním stojanu výše uvedené požadavky splní, což uživatel tohoto druhu stanoveného měřidla prokazuje zajištěním ověření v souladu s § 9 zákona č. 505/1990 Sb., o metrologii, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s druhovým seznamem stanovených měřidel vyhlášky Ministerstva průmyslu a obchodu č. 345/2002 Sb., v platném znění, potom lze tento údaj používat jako závazný pro realizovanou transakci reprezentovanou přímým prodejem paliva spotřebiteli.

Probíhá-li pak vlastní vypořádání závazkového vztahu hotovostní platbou, je vztah mezi dodavatelem na jedné straně a odběratelem (spotřebitelem) na straně druhé upraven zákonem č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele. Ten stanoví, že při konečném účtování prodáváných výrobků a poskytovaných služeb v hotovosti se celková částka zaokrouhluje vždy k nejbližší platné nominální hodnotě zákonných peněz v oběhu. Tato problematika je však v dané oblasti standardně řešena mimo stanovená měřidla (v rámci pokladních systémů) a není v působnosti ČMI. I přes tuto okolnost ČMI zahájil jednání s kompetentním kontrolním orgánem (Česká obchodní inspekce) s cílem konfrontovat některé technické parametry a metrologické vlastnosti výdejních stojanů pohonných hmot (specifikované evropskou a národní legislativou) provozovaných v České republice ve funkci stanovených měřidel s požadavky zákona o ochraně spotřebitele a s cílem přispět po odborné stránce k doplnění všech relevantních technických a metrologických informací, které by mohl orgán dozoru nad trhem v ČR v rámci svých zjištění z kontrolní činnosti při svém rozhodování zohlednit.

Ing. František Staněk, PhD.,
odborný ředitel pro legální metrologii

UNIKÁTNÍ SÍŤ, OPTIMÁLNÍ DISTRIBUCE



ČEPRO má v Česku mimořádně propracovanou síť skladů pohonných hmot, které jsou propojeny produktovody a umožňují pružné a bezpečné zásobování koncových zákazníků. Těmi jsou pochopitelně hlavně čerpací stanice. Zajeli jsme se podívat do jednoho ze skladů ČEPRO ve Šlapanově u Havlíčkova Brodu, kde se skladuje nafta a benzín.

Začalo to za války

První velkokapacitní sklady pohonných hmot v českých zemích vybudovali v pískovcovém masivu poblíž Roudnice nad Labem v roce 1942 Němci, o samotnou výstavbu podzemních nádrží na levém břehu Vltavy se postarali zajatci. Roudnické nádrže jsou dodnes funkční. Následně nato vzniklo i první potrubí pro benzín a naftu z roudnických skladů do rafinerie v Záluží. Tím byl položen základ skladování a distribuce pohonných hmot na českém území, další etapa následovala krátce po roce 1948 a trvala vlastně celých 50 let, kdy se postupně rozšiřovala síť produktovodů a narůstal počet skladů tak, aby se pokryla poptávka po pohonných hmotách na celém

území České republiky. Hnací motorem však zpočátku nebyly komerční potřeby, ale strategicko-politické a bezpečnostní cíle.

Především z tohoto období je současná síť produktovodů a skladů pohonných hmot, která patří mezi nejhustší nejen v Evropě, ale i na světě a zároveň splňuje nejprísnejší bezpečnostní kritéria z pohledu zabezpečení zásob motorových paliv. V roce 1994 vznikl státní podnik ČEPRO, který sklady spravuje. Jedním z hlavních důvodů vzniku této společnosti byla původně ochrana zásob státních hmotných rezerv, ale nakonec se ve společnosti věnují i velkoobchodnímu prodeji pohonných hmot a provozují i vlastní síť čerpacích stanic pod obchodním názvem EuroOil.

17 skladů pro bezmála 2 miliony kubíků

Aktuálně vlastní ČEPRO 17 skladů s celkovou kapacitou cca 2 000 000 m³, kde se skladují základní produkty jako nafta, benzín, letecký petrolej Jet A1, biosložky a aditiva. Na všech skladech ČEPRO je dnes asi 500 zaměstnanců. Všechny sklady jedou nonstop, výdej je zajištěný nepřetržitě. Sklady jsou víceméně rozmístěny po celé republice a vzájemně propojeny produktovody. Kromě toho je na většině skladů železniční vlečka, takže palivo je možné přijímat nebo vydávat i po železniči. A menší objemy například biosložky se na některých skladech přijímají pomocí autocisteren.

Důležité je napojení skladů na rafinerie v Litvínově, Kralupech nad Vltavou a na bratislavský Slovnaft, který patří koncernu MOL. Logiku rozmístění jednotlivých skladů nejprve určili za války Němci, kteří vybudovali páteřní část od Roudnice až po Kralupy a Nové Město a pak vznikla ještě šlapanovská větev, která vedla na rakouský Schwechat (rafinerie OMV, jihovýchodně od Vídně). Další rozmístění určila studená válka v 50. letech a maximální snaha zabezpečit ropnými produkty

hlavně armádu. V současné době mají sklady hlavně zabezpečit dodávky pohonných hmot pro velkoobchodní partnery a na čerpací stanice v České republice. Ze skladů probíhá i export do okolních zemí.

Pohonné hmoty pro SSHR i komerční zákazníky

Samotný sklad ve Šlapanově má kapacitu 320 tisíc kubických metrů v podzemních i nadzemních nádržích. Nádrže mají objem od 500 m³ až po 12 500 m³. Jsou zde uskladněny vlastní zásoby, zásoby státních hmotných rezerv i zákazníků ČEPRO, mezi které patří zejména Unipetrol a MOL. Sklad dále poskytuje službu aditivace paliv, která se provádí na výdejních lávkách při plnění cisteren. „Na výdej máme automatizovaný systém. Zákazník si založí objednávku, řidič sem přijede s cisternou, na dalším zařízení při vjezdu se spáruje jeho objednávka, náš systém ji načte a automaticky ho na lávce odbaví. Po ukončení nakládky se předá nákladový list a odjede pryč. Tohle už se děje úplně na úrovni IT systému. My tady poskytujeme skutečně jen servis na lávce a samotný akt předání pohonné hmoty,“ vysvětluje pan Ivo Jirovský, vedoucí odboru provozu, který má na starosti všechny sklady ČEPRO a který mi společně s vedoucím skladu Jiřím Pavlasem dělal odborného průvodce ve Šlapanově.

Havárie rafinerií dodávky pohonných hmot neomezila

Vloni při havárii Litvínova a odstávce v Kralupích došlo k výpadku výroby i markantnímu snížení dodávek pomocí produktovodu. Dodávky pohonných hmot musely proto sklady ČEPRO řešit hlavně po železnici. „Bylo to takové prověření schopnosti celého ČEPRO. Ale vypořádali jsme se s tím dobře, koncoví zákazníci vůbec nepoznali, že by byl jakýkoliv nedostatek pohonných hmot,“ říká Ivo Jirovský. Ve skladech byl problém hlavně v tom, že překládka paliv na železniční vlečce je poměrně náročná na pracovní síly a čas. Jestliže při příjmu produktovodem stačí jeden člověk, který dělá kontrolu a odebírá vzorky, na železnici u toho musí být tři nebo čtyři pracovníci. „Pro nás to bylo poměrně obtížné zorganizovat. V podstatě to prověřilo schopnost skladů reagovat na specifickou situaci a přeskupit síly. Kdyby to ovšem měl být trvalý stav, museli bychom udělat nějaké organizační změny a týmy posílit,“ dodává Ivo Jirovský. ➡



➡ Pravda je, že s dodávkou pohonných hmot v loňském roce problémy nebyly, krizová situace se nijak neprojevila ani na zvýšených cenách u čerpacích stanic, přestože hlavně při příjmu dodávek ve skladech ČEPRO se náklady zvednout musely. „Myslím si, že na straně koncového zákazníka se to výrazným způsobem neprojevilo,“ říká Ivo Jirovský a dodává: „Naši zaměstnanci díky svým zkušenostem všechno dokázali odbavit bez navýšení kapacit. Samozřejmě za cenu přesčasových hodin nebo přizpůsobení dovolených této situaci. Potvrdilo nám to, že naši lidé jsou naše nejcennější aktivum.“ Mimochodem, zvláštní pracovní režim trval celkem tři a půl měsíce a jenom objem železniční dopravy při tom narostl na dvojnásobek.

Pohonné hmoty pro SSHR

Do Šlapanova nyní vozí vlaky i naftu SSHR uskladněnou bývalou firmou Viktoriagruppe v německém Kraillingu. Proto mě zajímalo, jak rychle je schopný sklad vydat pohonné hmoty, které zde má naskladněny Správa státních hmotných rezerv. Odpověď byla stručná: „Ty zásoby jsou tady naskladněny, a když je potřeba, je možné je vydat hned,“ říká Ivo Jirovský a dodává: „S autocisternou můžete přijet hned, jak se vyřídí logistika, protože nádrže jsou napojeny na výdejní systém. A po železnici to trvá tak dlouho, než se naplní vlak a vystaví se příslušné průvodní doklady. A to je i několik hodin.“

Zajímavé je, že sklady ČEPRO nepracují jako samostatné jednotky, ale vždy v rámci systému. „My nikomu nepronajímáme prostor v nádržích. My jen nabízíme službu skladování,“ vysvětluje Ivo Jirovský. „To je právě rozdíl oproti západním modelům, kde si zákazníci někdy pronajímají ‚vlastní‘ nádrže. Do našeho systému se prostě vpustí nějaká hmota, my ji přepravíme, uskladníme a vydáme. Ale nikomu nepronajímáme žádnou konkrétní nádrž.“ Jako správní skladoví hospodáři se samozřejmě v ČEPRO starají také o to, aby skladové zboží mělo stále odpovídající kvalitu i objem. Ten si pak zákazníci mohou průběžně kontrolovat.

Bezpečnost až na prvním místě

Nádrže je ve Šlapanově několik druhů. První základní rozdělení je na nádrže nadzemní a podzemní. „Ty podzemní jsou původní, v současnosti už se staví převážně nadzemní dvouplášťové nádrže,“ vysvětluje Ivo Jirovský.



Nádrže jsou konstruovány jako tzv. nádrže v nádrži. To znamená, že samotný tank má okolo sebe vystavěnou ochrannou jímku, která v případě porušení pláště zachytí unikající palivo. Střechy nádrží jsou pevné. Benzinové nádrže jsou napojeny na rekuperace, kde se odvedené páry přeměňují zpátky na benzin a vracejí do nádrží.

„Nádrže pochopitelně mají několik stupňů zabezpečení a různé indikační systémy,“ vysvětluje Ivo Jirovský. „Musí se zajistit jejich ochrana s ohledem na životní prostředí a pak také z hlediska požárního zabezpečení.“ Sleduje se hlavně jejich těsnost, aby nebyly kontaminovány podzemní vody. „Jsme zde samozřejmě vybaveni také chemickými čističkami odpadních vod, takže na výstupu z našich skladů teče voda s požadovanou úrovní sta-



novených hodnot. Je pravda, že znečištěné vody se v rámci našeho procesu skladování, příjmů a výdejů prostě vyskytnou. Ale snažíme se být zodpovědným partnerem pro životní prostředí a myslím, že se nám to daří. Bezpečnost je tady ostatně jednou z našich největších hodnot. To je pro nás velké téma," říká Ivo Jirovský.

Protipožární zabezpečení jsou různá podle toho, jaká je konstrukce nádrží. Najdete zde speciální hasicí zařízení a chladicí systémy, některé objekty jsou vybaveny plynovými systémy, u dalších se používá pěna. Na některých skladech včetně toho ve Šlapanově funguje 24 hodin denně podniková jednotka požární ochrany. „Požární bezpečnost na jednotlivých skladech vychází z kombinace technických bezpečnostních prostředků, konstrukčního uspořádání a organizačního řešení. A vychází to z charakteru objektů a posouzení každého skladu," vysvětluje Ivo Jirovský.

U podzemních nádrží je protipožární ochrana odlišná. „Tam nemusíte dodržovat tak velké požární odstupy mezi nádržemi,



takže skladovací objekt uděláte na menším prostoru," vysvětluje Ivo Jirovský. „Jenže výstavba podzemních nádrží je komplikovanější. Dříve se to dělalo kvůli utajení a vyšší odolnosti při případném útoku," do-

dává. Ve Šlapanově mají podzemní nádrže dokonce tzv. lesní krytí. „To je tady a pak ještě na dvou skladech. Ale z hlediska údržby to znamená pouze komplikace," dodává Ivo Jirovský. ➔

FLEXICOMPT +

Přenosný spádový průtokoměr pro ropné produkty



FLEXICOMPT je přenosný kompaktní měřicí systém certifikovaný MID, který umožňuje přesné měření dodaného množství všech druhů PHM.

Pomocí technologie turbínového měření ADRIANE lze rychle a snadno zkontrolovat objemy paliv dodané na každou z vašich čerpacích stanic. Umožňuje dělené dodávky z jednotlivých komor, a tak stanovení množství, případně vráceného produktu (zbytku).

FLEXICOMPT prokáže veškeré nesrovnalosti mezi skutečným dodaným množstvím a množstvím fakturovaným, což znamená rychlou návratnost investice.

FLEXICOMPT se dodává s infračerveným systémem přenosu dat, soupravou tiskárny a ochranným přepravním kufříkem.

[www.pos.cz/měřicí a čerpací technika/novinky](http://www.pos.cz/měřicí-a-čerpací-technika/novinky)

Poličské strojírný a.s., Bořiny 1145, Horní Předměstí, 572 01 Polička, Czech Republic
tel. 461 751 549, 605 252 127, e-mail: hefa@pos.cz

➡ Všechny sklady ČEPRO jsou součástí systému NODOS (nevojenské objekty důležité pro obranu státu), a tak zde jezdí na pravidelné návštěvy také zástupci Armády ČR. Jsou samozřejmě zpracované i plány na ochranu skladů a občas na některém proběhne cvičení. „My víme, že armáda ví, co by asi nastalo při vyhlášení nějakého stavu. Provozovatel skladů bychom stále byli my a armáda by měla za úkol zajistit jejich ochranu,“ říká Ivo Jirovský.

Rizika existují neustále

Provoz skladů s pohonnými hmotami s sebou samozřejmě nese určitá rizika. Přestože jsou do detailu udělané plány a postupy technické ochrany, může docházet k mimořádným událostem. „V minulosti jsme měli události typu porušení integrity nádrže. To znamená, že nějakým způsobem došlo k selhání ochranných prostředků nebo nějaké technické ochranné vrstvy. Například v důsledku prudkých klimatických změn docházelo k zamrznutí našich jisticích elementů. Proto jsme rozšířili zabezpečení nádrží a dovybavili jsme všechny tyto nádrže snímáním relativního tlaku, takže nyní máme včasné varování,“ říká Ivo Jirovský.

ČEPRO má navíc zavedený velmi sofistikovaný systém revizí a defektoskopií nádrží, takže k pronikání z tanků do půdy už nedochází. „Všechny nádrže procházejí plošnou defektoskopií pomocí speciálního skeneru, nové nádrže pak mají dvojité dno a mezi nimi vakuum, jehož narušení lze dobře sledovat. Problém je však s některými historickými ekologickými zátěžemi, které postupně sanujeme. Vždyť ty sklady jsou zde od 50. let, kdy se ekologií nikdo tolik nezabýval. Proto hlavně sledujeme podzemní vodu,“ dodává Ivo Jirovský.

Donekonečna skloňovaná efektivita a flexibilita

I když je ČEPRO státní podnik, nikomu zde není jedno, jestli provozy prodělávají, a stále se dělá maximum pro optimalizaci nákladů. „To je permanentní proces, protože tlak na snižování nákladů je velký. Třeba právě sklad Šlapanov loni našel způsob optimalizace a zestihlil provoz o 20 % zaměstnanců,“ říká Ivo Jirovský. Někdy v letech 2008–2011 se podařilo dokončit implementace na všech skladech nových řídicích systémů a výrazně se pozvedla úroveň automatizace. Předloni se zase udělaly organizační změny, které zjednodušily řízení. „Zrušili jsme v podstatě



jedno manažerské patro. A dostali přímé řízení skladu pod jednu pozici. To pak zároveň zvýšilo i jeho pružnost,“ vysvětluje Ivo Jirovský.

Ve Šlapanově dnes pracuje 45 lidí, na jedné směně celkem osm. Ale existují i sklady, které na směně obhospodařuje jen jeden člověk. „Dnes se snažíme hlavně o maximální flexibilitu a propojení bezpečnostní i provozní složky dohromady. Snažíme se proto vytvářet multifunkční pozice, které umožní mnohem flexibilněji reagovat na požadavky provozu, abychom bez problémů zvládli i specifickou situaci, jaká nastala loni při odstávkách obou rafinerií,“ říká Ivo Jirovský.

Dalším cílem je dokončení automatizace a digitalizace všech procesů. „Ještě jsou za tím skryté potenciály, ale ty nyní postupně odhalujeme. Bylo by dobré maximálně vytěžovat data, která máme v systému, a zdigitalizovat všechny procesy, které dneska děláme přes papír. To samozřejmě také zaměstnává spoustu lidí. Všechno tohle by mělo také vést k vyšší celkové bezpečnosti, protože chybovost automatizovaných procesů je výrazně nižší, než když to nějak ovlivňuje lidský faktor,“ dodává Ivo Jirovský.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

- Vynikající poměr cena / kvalita
- Komplexní servisní podpora
- Široké portfolio produktů
- včetně CNG

Například:

Helix 6000 CNG
již od 9.799 Kč €



Podrobné informace o produktech Wayne FUELING SYSTEMS® získáte na adrese:
GIA Czech Republic s.r.o., Na Křečku 365/5, 109 00 Praha 10, tel.: 210 215 500,
dispecink@gia.cz, www.gia.cz

VELETRH S 24LETOU TRADICÍ



Zajeli jsme se podívat na veletrh Stacja paliw, který se konal 15.–17. května ve Varšavě. Na kompaktním prostoru jsme si prohlédli expozice domácích i zahraničních firem, českou stopu zde zanechaly společnosti Unicode a Adast Systems.

Veletrhu se tradičně účastní největší firmy, které mají něco do činění s čerpacími stanicemi, zpracováním ropy, distribucí paliv, technologiemi na mytí automobilů nebo rychlým občerstvením na čerpacích stanicích. Slavnostního otevření se zúčastnily nejvýznamnější polské osobnosti v oboru. Nechyběla prezidentka komory kapalných paliv Halina Pupacz nebo ministr energetiky Krzysztof Tchórzewski či předseda představenstva PKN Orlen paliwa Jarosław Tyc.

Letošní ročník především kvůli expozici společnosti Unicode Systems navštívil i velvyslanec České republiky Jakub Karfík. V krátkém proslovu zdůraznil velký potenciál polského trhu a vyjádřil naději na rozvoj česko-polských vztahů v ropném průmyslu a souvisejících technologiích. Jeho slova by, mimochodem, měla v nejbližší době padnout na úrodnou půdu.

V pavilonu Expo XXI jste mohli najít expozice většiny firem, které vyrábějí a prodávají čerpací stojany ve středoevropském regionu, jako Wayne, Tatsuno, Tokheim nebo Adast Systems, který zde zastupovala společnost Adast Polska. Velký důraz byl v letošním ročníku kladen na rozvoj elektromobility jako nové výzvy pro čerpací stanice.

Ze zahraničních vystavovatelů se veletrhu zúčastnily kromě Unicode také čínské Brimo, ukrajinská ND Group, německá společnost SMF, italská NUPI Industrie Italiane nebo turecké společnosti ASIS (automatické stanice) a Mepsan (čerpací stojany). Nechyběly ani firmy, které se zabývají rychlým občerstvením na čerpacích stanicích. Stánek zde měl například Burger King, Subway nebo Costa Coffee. Nás však zaujal nový italský koncept občerstvení Bruschetta Mia. Na volné ploše před pavilonem Expo XXI se jako každý rok představili hlavně výrobci myček. Mezi mnoha domácími výrobci nechyběly ani německé firmy Christ, WashTec nebo Ehrle, španělský Istobal měl svou expozici uvnitř pavilonu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč

FOTO: autor



Veletrh a speciálně stánek české firmy Unicode Systems počil svou návštěvou velvyslanec ČR Jakub Karfík.



Jedinou plnohodnotnou českou stopu zanechala ve Varšavě firma Unicode Systems, která vystavovala kompletní sortiment svých platebních systémů pro čerpací stanice. Její nabídka zaujala i největší polský ropný koncern PKN Orlen.



Kärcher je na polském trhu více než 20 let. Vystavoval zde např. vysokotlaké čističe, parní pračky a čisticí chemii.



Japonské Tatsuno, jejíž výdejní stojany pro evropský trh se vyrábějí v ČR, má svou pobočku prostřednictvím firmy Petroster také v Polsku. Její stojan Ocean Series 4000 Euro Combi zde soutěžil o titul Produkt roku.



Také společnost GIA Polska (Dříve Dresser) je na polském trhu již více než 17 let a patří zde samozřejmě mezi hlavní dodavatele výdejních stojanů značky Wayne.



Do soutěže „Produkt roku“ byl přihlášen i multiprodukto-
vý stojan na pohonné hmoty a adBlue od firmy Adast.



Italská firma Coltri Compressors vystavovala mobilní plničku na stlačený zemní plyn MCH5 EVO.



Adast má v Polsku vlastní zastoupení s názvem Adast Polska, které se stará o prodej a servis výdejních zařízení adamovské firmy a v konkurenci většiny světových značek si nevede vůbec špatně.



Španělský Istobal měl společnou expozici s polskou firmou Sultop, která vyrábí např. vysavače nebo pračky koberců, uvnitř haly EXPO XXI. Premiéru zde měla mycí linka M'NEX 32 nebo systém samoobslužného mytí Avant.



Rozsáhlou expozici včetně funkčních mycích boxů měla firma Ehrle.



Hlavní expozici měla firma Corrimex respektive myčky Christ na venkovní ploše před halou EXPO XXI. Jejím středobodem byla myčka Gold Genius v černo-zlatém provedení.



Koncern BP český trh už před mnoha lety opustil, v Polsku však má svou síť čerpacích stanic a na veletrhu mimo jiné prezentoval svůj koncept občerstvení Wild Bean Cafe.



Polská firma Tubes Int. se zabývá profesionálním řešením v oblasti průmyslových hadic, spojek a hydrauliky.



Německý WashTec prezentoval na venkovní ploše mimo jiné i myčku MaxiWash Vario, kterou vám představujeme v tomto čísle v reportáži z mycího centra ve Stehelčevsi.

portálové mycí linky



samoobslužné mycí boxy



chemické produkty



Nabízíme:

- portálové mycí linky
- samoobslužné mycí boxy
- chemické produkty
- vyhotovení technologického a stavebního projektu
- dodávku a instalaci zařízení
- servis
- možnost profinancování

www.iwash.cz

The Real Car Wash Factory

- ✓ Mycí technologie od lídra v inovacích
- ✓ S námi bude Vaše mytí úspěšnější
- ✓ Široká paleta mycích technologií přímo od výrobce

Christ
WASH SYSTEMS



Chcete investovat do mycí linky?

Vyžádejte si u nás cenovou kalkulaci Vaší investice!

Zdarma Vám vytvoříme analýzu rentability a navrhne způsob financování.



Nádrže firmy Kässbohrer pro přepravu kapalných paliv jsou vyrobeny výhradně z lehkého hliníku a mohou být vybaveny různými typy měřících systémů a tzv. el. pečeti.



Německá firma Elaflex je tradičním výrobcem výdejních technologií. Ve Varšavě vystavovala mimo jiné všechny možné pistole pro čerpací stanice včetně té na stlačený zemní plyn.



Kompletní sortiment pro bezkontaktní mytí a další vybavení mycích center včetně vysavačů a praček autokobereček vystavovala polská firma Euro-Ekol.



Jedním ze zahraničních vystavovatelů byla turecká společnost Mepsan, která zde představila několik modelů čerpacích stojanů.



Polský koncern PKN Orlen měl ve Varšavě jednu z největších expozic, zahájení veletrhu se ostatně zúčastnil i Jarosław Tyc, předseda představenstva společnosti Orlen paliwa.



Polská firma Corrimex zastupuje na trhu našich severních sousedů známé značky Gilbarco Weeder-Root, Elaflex, Christ nebo Tokheim.

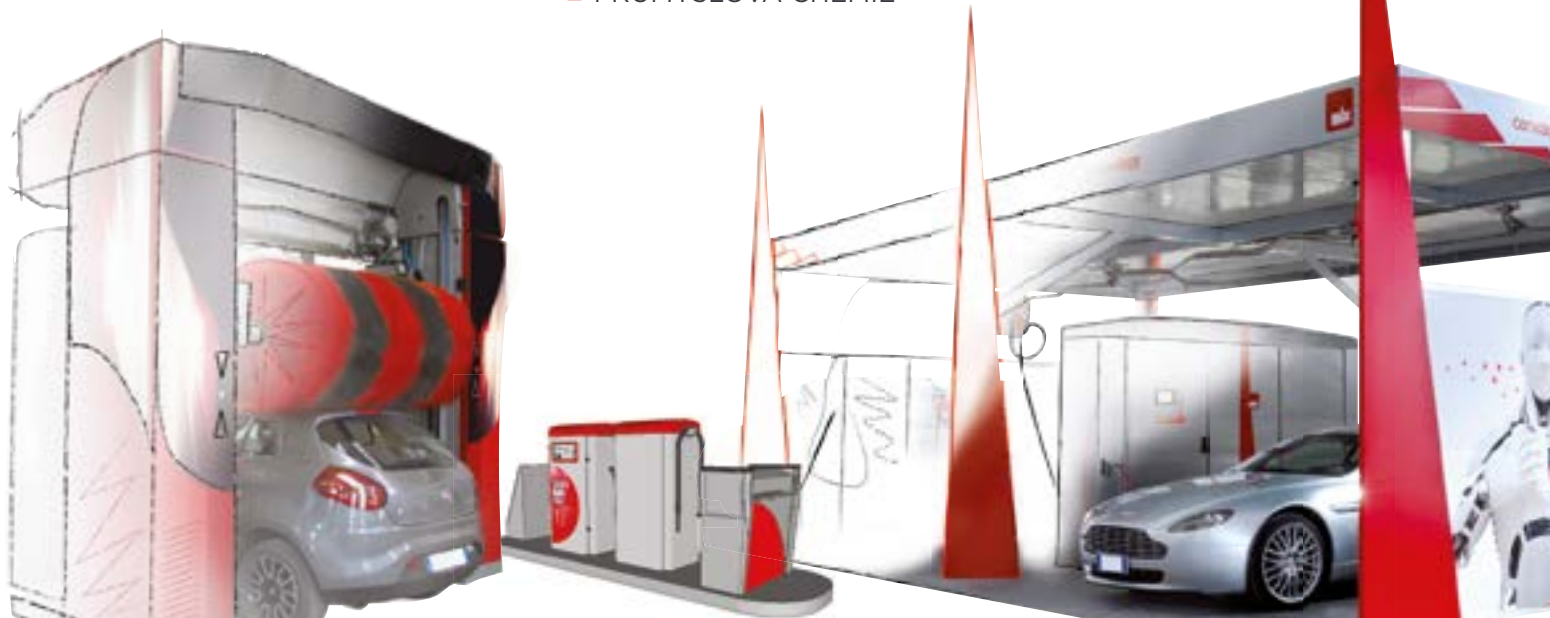
KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ MYTÍ VOZIDEL

OD PROJEKTU
AŽ PO REALIZACI

- ▣ SAMOOBSLUŽNÉ MYCÍ BOXY
- ▣ KARTÁČOVÉ A TUNELOVÉ MYCÍ LINKY
- ▣ SPECIALIZOVANÉ MYCÍ LINKY
- ▣ DOPLŇKY PRO ČISTICÍ ZÓNU
- ▣ PRŮMYŠLOVÁ CHEMIE



PETROL
PARTNER



AutoMax
Čistící technika



www.automax-group.com

AutoMax Group s.r.o.

K Hájem 1233/2, Praha 5, 155 00

tel.: +420 272 700 530, fax: +420 272 700 531



**ACTIVE
ANTI DIRT
SYSTEM**

NOVINKA



COYOTE

www.coyote.cz

COYOTE oživovač pneu pěnový

Obsahuje emulgovanou silikonovou složku, která ulpí na povrchu pneumatiky a díky odlišnému elektrickému náboji vytěsni špínu do roztoku, který steče na zem.

Active Anti Dirt Systém: emulgovaná silikonová složka zůstává po určitou dobu, v závislosti na vnějších vlivech, na povrchu pneumatiky a zachovává ošetřené části pneumatiky schopnost odolávat špíně. Zároveň dodává pneumatice požadovaný lesk.

Zahájení prodeje během června 2017.

PETROL
PARTNER

AutoMax
Autochemie



www.automax-group.com

AutoMax Group s.r.o.

K Hájem 1233/2, Praha 5, 155 00

tel.: +420 272 700 530, fax: +420 272 700 531

VĚDÍ, JAK SKLADOVAT ENERGIÍ

Na varšavském veletrhu Stacja Paliw nechyběla ani expozice firmy Kingspan Environmental. Jejím posláním je zachování přírodních zdrojů a ochrana životního prostředí díky bezpečným systémům, které splňují všechny normy pro skladování nebezpečných a závadných látek.



Bohaté zkušenosti a nejkvalitnější suroviny používané k výrobě umožňují firmě udržet si pozici lídra a také udávat světové trendy.

Nosné prvky nabídky

Mezi hlavní produkty patří řada mobilních nádrží na motorovou naftu a maziva s výdejním zařízením TITAN TRUCKMASTER, která poskytuje nejbezpečnější a nejvhodnější způsob doplňování paliva do vozidel na různých místech. Nádrže TRUCKMASTER jsou přenosné a dostatečně tuhé pro umístování na korbách většiny nákladních nebo dodávkových vozidel, což umožňuje uživatelům bezpečnou a legální přepravu paliva. Nádrže obdržely ADR certifikát a plně splňují příslušné předpisy.

Pro větší firmy jsou zajímavé především nadzemní dvouploškové nádrže na motorovou naftu FUELMASTER. Tyto nádrže jsou navrženy pro bezpečné skladování a interní distribuci motorové nafty. FUELMASTER je uznáván jako vůdčí výrobek na Evropském trhu a je prodáván do více než 16 zemí. Díky dvouploškové konstrukci a zhotovení z vysoce kvalitního polyethylenu nejsou nádrže FUELMASTER ovlivňovány extrémními vlivy počasí, jsou odolné vůči UV záření a nabízejí maximální ochranu proti možným únikům paliva.

Světová špička

Již více než 40 let Kingspan Titan navrhuje a zavádí inovační řešení v oblasti bezpečného skladování a výdeje motorové nafty, AdBlue, topného oleje, hnojiv a mnoha jiných látek. Díky tomu patří mezi lídry globálního trhu a je také průkopníkem změn ve výrobě dvouploškových nádrží pro skladování tekutých látek šetrných k životnímu prostředí.

Šíří její působnosti zahrnují různorodá ocelová a plastová řešení pro skladování v kapacitách 200–100 000 litrů. Kingspan Environmental působí ve více než 85 zemích na celém světě a nabízí tak rozsáhlou síť globální distribuce, kterou obsluhuje zkušený a vysoce kvalifikovaný personál zajišťující komplexní a profesionální služby.

va, které by mohly způsobit škody na životním prostředí.

Již více než 10 let Kingspan Environmental nabízí bezpečný a ověřený způsob skladování a výdeje AdBlue. Typová řada nádrží BLUEMASTER se vyznačuje nejen širokým výběrem dostupných objemů, ale také různorodým vybavením výrobku. Výrobky se vyznačují vysokou kvalitou, spolehlivostí, funkčností a dostupností na celém světě. Nádrže BLUEMASTER byly navrženy a vyrobeny v souladu s platnými národními a mezinárodními normami. Výrobky BLUEMASTER zaručují čistotu a vysokou kvalitu skladovaného AdBlue. Řešení značky Kingspan Titan splňují přísné požadavky na skladování AdBlue související s jeho chemickými vlastnostmi.

Novinka v sortimentu OCELOVÉ NÁDRŽE

Jak nám sdělil Ing. Jan Bláha, zástupce firmy Kingspan Environmental pro Českou a Slovenskou republiku, každý rok, ze všech sedmi let, co je ve firmě, došlo k představení nějaké novinky z plastového programu. Nicméně v letošním roce dojde k revoluční změně, kdy se v sortimentu objevují kovové nádrže pro skladování a výdej nafty. Náš sortiment nádrží DieselPRO těží z bohatých zkušeností z oboru a znalostí trhu, jelikož tyto nádrže se již dlouhou dobu vyrábějí a prodávají v Irsku a Velké Británii. Řada ocelových nádrží nafty DieselPRO je robustní a vysoce výkonné řešení pro nejnáročnější zákazníky. Jsou navrženy tak, aby splňovaly požadavky na skladování velkého objemu paliva v zemědělských, obchodních, průmyslových, dopravních a veřejných prostorech. Nádrže jsou dvouploškové a díky velkému rozsahu výbav i objemů (5000–62 000 l) si každý zákazník určitě vybere podle svých potřeb.

Ekologie až na prvním místě

Toto je jen stručný výčet výrobků, které vyrábí a prodává společnost Kingspan Environmental. Výhody používání produktů firmy Kingspan Environmental jsou zřejmé: zejména ekologické řešení skladování nafty, lepší ekonomika a kvalita nafty či AdBlue díky možnosti nákupu přímo od distributora a v neposlední řadě větší efektivita práce při manipulaci s naftou. Vzhledem k neustále se zvyšující poptávce po jednoduchých a kvalitních produktech, můžeme slíbit, že budeme pokračovat v nastaveném tempu co rok, to novinka, uvedl na závěr Jan Bláha s tím, že příště bude na řadě opět AdBlue.

■ AUTOR: Ing. Jan Bláha

Country manager CZ & SK, PR Kingspan

FOTO: Jiří Kaloč





PETROL
PARTNER

STAŇTE SE PARTNEREM UTA

Máte zájem o spolupráci s jedním z evropských lídrů
v oblasti palivových karet?



Zvyšte atraktivitu vaší čerpací stanice a staňte se součástí
akceptační sítě 39 000 čerpacích stanic.

Více informací: na:

www.uta.cz tel.: 270 006 300

PŘÍMÉ ZASTOUPENÍ V ČR:

UTA Czech s.r.o.

Lomnického 1775, 140 00 Praha 4

Tel. +420 270 006 300

email: utacz@uta.com



KAMIONY: ODKLON OD PRÉMIOVÝCH ŘETĚZCŮ K SOUKROMNÍKŮM

Firma DKV Euro Service byla založena v Německu již v roce 1934, s nástupem platebních karet v druhé polovině 20. století se postupně vypracovala na jednu z největších společností, které poskytují bezhotovostní platby pro velké dopravce na čerpacích stanicích. Firma dnes po celé Evropě zaměstnává asi 900 lidí a v roce 2016 měla obrát okolo 6,3 miliardy eur. O jejích aktivitách nejen na území České republiky jsme si povídali s výkonným ředitelem českého zastoupení Ondřejem Pavlíkem.

V Německu akceptuje karty DKV přes 90 procent čerpacích stanic. Kolik benzinek s vámi spolupracuje v České republice?

Máme zde akceptaci na téměř tisícovce čerpacích stanic. S našimi kartami lze platit na převážné většině dálničních čerpacích stanic, akceptuje je také řada velkých řetězců jako MOL, Benzina nebo EuroOil. Dlouhodobě pak spolupracujeme se společností Tank ONO, která je v Česku z pohledu stojanových cen velkým fenoménem. Cenou na stojanech jí nedokáže konkurovat snad nikdo a přitom třeba z hlediska jakosti paliv dle zveřejňovaných výsledků ČOI je na srovnatelné úrovni s velkými řetězci. Širokou akceptaci karet máme také v síti příhraničních pump F1 Gas, chystáme spolupráci se sítí Eurobit a pak máme v síti mnoho dalších samostatných soukromých čerpacích stanic po celé České republice.

DKV v Česku usiluje o transparentní ceny pohonných hmot. Oficiální aktuální informace o cenách PHM jsou k dispozici v Německu, Francii, Španělsku, Itálii a Portugalsku. Proč to zatím nejde u nás?

To není otázka pro mě. My se o to totiž můžeme snažit pouze omezeným způsobem. Na výhody takového systému musí přijít vlády samy. Naše doporučení je založené na zkušenostech z Německa. Tamní trh tak trochu vybočuje z průměru tím, že se tam mění ceny i několikrát denně, navíc se cenová politika liší podle regionů nebo podle denní či noční doby až o 20 centů. Aby měl zákazník lepší



přehled, musela se vytvořit cenová mapa, na které si ceny jednotlivých pump bude moci prohlédnout. A to se v Německu povedlo. Bylo zde pro tyto účely vytvořeno zvláštní oddělení ministerstva financí, kterému online dodává každá čerpací stanice výstup ze svých stojanových cen v okamžiku změny. Díky tomu mohou dispečeri firem dávat svým řidičům pokyny, aby tankovali rozumně podle dispozic, které vycházejí z této mapy. Řidič například v aplikaci vidí, že na trase o kus dál natankuje o 8 centů levněji, a tak nádrž doplní právě tam. Tento přehled pak vede k velkým úsporám při aktivním hospodaření firem.

To ale není příliš výhodné pro provozovatele čerpacích stanic...

To samozřejmě není... Chápu, že každá čerpací stanice nebo řetězec má jinou strategii cenotvorby. Přehledná cenová mapa není bičem na čerpací stanice. Došlo k zprůhlednění cen a je na řidičích a dispečerech, jak toho využijí. V zájmu ministerstva obchodu nebo financí by takový systém měl být vnímán jako podpora podnikání, což pak v důsledku znamená vyšší státní inkaso. Tím, že něco zprůhledníte, máte možnost nabídnout srovnatelný produkt za nižší náklady.

Vloni jste tvrdili, že v souvislosti s úsporami budou velcí dopravci přecházet při tankování od velkých sítí prémiových značek k menším, které nabízejí levnější pohonné hmoty. Jak je to dnes, máte už nějaké statistiky?

Vzhledem k tomu, že je u nás jakost paliv v posledních letech výborná, nehraje značka čerpací stanice už tak velkou roli, a naši zákazníci se proto orientují hlavně na cenu. Působíme i na dopravce mimo Českou republiku, aby netankovali na českých dálnicích za vysoké ceny, ale namátkou třeba v síti pump F1 Gas, kde jsou ceny pro držitele karty DKV vyhlášovány týdně a jsou výrazně nižší než stojanové. Podle našich údajů se přesunuly objemy dalších 12 procent našich zákazníků od prémiových značek k menším řetězcům nebo neznačkovým soukromníkům.

Kamionová doprava u nás značně komplikuje průjezdnost dálnice D1 s ohledem na její rekonstrukci. Zdá se mi to, nebo je trasa Praha-Brno opravdu tak frekventovaná?

Na provoz kamionů po D1 má obrovský vliv zdražení mýtného v Rakousku od 1. ledna o více než 10 procent. Dopravci z Balkánu, Rumunska a Maďarska proto více využívají dopravních cest přes Česko, kde je zároveň i výrazně levnější tankování. Všimněte si, kolik kamionů na D1 má hlavně rumunskou značku. Průjezd Českou republikou je o tolik levnější, že se dopravcům časový prostor čtyř a více hodin stále vyplatí, pokud samozřejmě nevezou méně trvanlivé zboží.

Jaký smysl má nový společný podnik Toll4Europe? Budou moci jeho služby využívat i zákazníci v České republice?

V roce 2004 Evropská komise vytyčila záměr, aby v unii v roce 2013 fungovala společná platforma mýtných systémů, která bude sdružovat platby, legislativu, vyúčtování a smluvní kontrakty do jedné palubní jednotky. To se samozřejmě nestalo, a tak se této iniciativy musely chopit soukromé firmy. My jsme začali na základě projektu EETS neboli evropského elektronického zúčtování mýta vytvářet iniciativu, která by dopravcům umožnila používat na zahraničních komunikacích jednotné mýtné řešení, společnou evropskou palubní jednotku. V Česku provozuje mýto společnost Kapsch a jiné než jejich vlastní mýtné boxy zde nejsou akceptovány. Dokud se Kapsch nezapojí do projektu EETS, nebude moci být na placených úsecích v České republice přijímán jiný, rozumíme jednotný, mýtný box. V Evropě nalezneme v současnosti asi sedm nebo osm různých palubních jednotek od provozovatelů mýtného. Každý má trochu jiné požadavky a standardy pro vyúčtování. Aby mohlo dojít k funkčnímu sjednocení, založili jsme společný podnik se společnostmi Daimler a T-Systems, jehož produktem bude jednotná krabička s názvem Toll4Europe a my ji budeme schopni nabídnout všem dopravcům v unii.

Kdo ji bude moci využívat?

Jednotnou palubní jednotku budou moci využívat všichni naši zákazníci, kterým její univerzálnost přijde výhodná.

Proč by se měl český dopravce zapojit do systému palivových karet DKV?

Naším největším obchodním partnerem je Německo a my dopravcům nabízíme pro obě země cenově a administrativně výhodné

služby. Český dopravce tak má s DKV kartou přístup skoro ke všem čerpacím stanicím v Německu a podle vlastního výběru na základě transparentních cen si může vybrat, kde natankuje. Naš zákazník především vyhledává tři hlavní produkty. Registraci k mýtu zde v Česku, v Německu a levné tankování v obou zemích. A podle silných růstových výsledků jsem přesvědčen, že naše nabídka je velmi konkurenční.

Jak vlastně vypadá typický zákazník společnosti DKV?

Naš typický zákazník je spíše střední nebo malá firma, která projíždí zhruba pět zemí a má tak deset až patnáct vozidel. Na českém trhu je relativně málo firem, které mají nad 100 nákladních vozidel, přičemž největší jich má kolem 600, většina jsou našimi aktivními zákazníky také.

Jaký dopad měla krize na začátku tohoto desetiletí na kamionovou dopravu?

Měl jsem za to, že její důsledky pročistí trh nákladních dopravců více. Ale dopravní firmy krizi většinou dokázaly přežít a navíc se přitom naučily finančně myslet a pracovat s minimální marží. Krize byla ve dvou vlnách v roce 2009 a 2012. Ta druhá nebyla již finanční, ale vlastně politicky vytvořená heslem o Řecku, jak si jistě vzpomínáme, což však samozřejmě mělo dopad na veškeré podnikání včetně autodopravy. Přitom téměř všechny ostatní země Evropské unie se už ocitly v růstu. Dnes brzdí další rozvoj tohoto podnikání zejména velký nedostatek řidičů. A proto se i flotily zavedených dopravců spíše zmenšují.

Jak mohou firmy ušetřit s vaším produktem?

My učíme dopravce, aby se zajímali o to, kde můžou natankovat co nejlevněji. Když se podíváte na náš vyhledávač stanic, který je veřejně dostupný, vždy vám navrhne první tři trasy z hlediska cen pohonných hmot. Také umožňujeme, aby si řidiči spočítali cenu trasy podle plateb za mýto. Stačí zvolit hmotnost soupravy a počet náprav a jsou vám nabídnuty alternativní cesty podle výšky mýta. To je docela unikátní služba, kterou, pokud se nepletu, nikdo jiný nevyvinul. No a pak nabízíme i následné vyhodnocení původně plánované a skutečně realizované trasy.

S DKV kartou máte samozřejmě zajištěno pohodlné bezhotovostní placení téměř všeho, co na svých cestách Evropou jako řidič potřebujete. Zaplatíte s ní i mýto nebo pokuty, natankujete naftu, benzín, adBlue, CNG a nově lze kartou také platit na dobíjecích stanicích

v Německu. U nás taková služba prozatím nefunguje, ale sledujeme trendy a budeme včas u jejího spuštění.

Jaké má majitel karty možnosti ochrany proti zneužití?

Pamatuji si, že jsme kdysi napsali desatero, jak kartu chránit... Základním požadavkem je, aby ji řidič nedal z ruky a nepustil z dohledu. V Evropě je několik konkrétních zemí a míst, kde může být karta zneužita prakticky okamžitě. Proto se také zabýváme vývojem čipových karet. Testujeme je nyní v Rusku, kde se na trhu nákladních dopravců nafta platí výlučně předem. Transakce se pak samozřejmě hlídají přes online autorizační server, který vlastníme, a na kartách jsou nastaveny denní, týdenní nebo měsíční limity. Karta může mít nastaven výchozí nulový limit a my jsme schopni během chvíle v případě potřeby tento limit o přesně stanovenou částku navýšit. Další technologií, kterou vyvíjíme, jsou mobilní platby přes telefon. V tomto ohledu hlavně bedlivě sledujeme, co se děje v bankovním sektoru. Technologie jsou zde výrazně rychlejší než uvažování lidí o změně a navíc zde stále existují obavy z jejich zneužití. Vždycky ale najdete pár dopravců, kteří si to rádi vyzkoušejí. Uvidíme... Bezpečnost karty je hlavně v tom, jak s ní řidič zachází a jaké jsou nástroje, které sledují její zneužití. Dopravce se může chránit nastavením limitů, což již brzy spustíme jako novou službu dopravcům.

Jak vidíte konkurenci na českém trhu?

Naše konkurence je standardně zavedená, tu a tam se vyskytne v dané oblasti nový subjekt, který se snaží etablovat cestou svých minimálních marží. Nic nezvyklého, řekl bych. Navzdory silnému konkurenčnímu prostředí se nám zde daří průběžně významně posilovat tržní pozice.

Nehodláte po vzoru CCS vstoupit i na trh firemních flotil s osobními automobily?

V Německu jsme tento krok již před lety udělali, a to pod značkou Novofleet. Byl by to logický krok i v České republice. 1000 čerpacích stanic je solidní základ, ale pokud chceme vstoupit do segmentu osobních vozidel, musíme přizpůsobit naši infrastrukturu potřebám zákazníků tohoto segmentu. V našem tříletém obchodním plánu takové kroky zavedeny máme.

Děkuji za rozhovor.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Provozovatelé velkých vozových parků a kamionové autodopravy dávají svým zaměstnancům k dispozici tzv. palivové nebo, chcete-li, tankovací karty. Jako v každém oboru existuje i zde obrovská konkurence. Poskytovatelé karet se předhánějí s rozsahem svých služeb a výškou poskytnutých slev, které se jim podaří dojednat s provozovateli čerpacích stanic, popřípadě počtem míst, kde je jejich karta akceptována. Pumpy si pak zase myslí, že tím získají jisté zákazníky.

Největší je pořád CCS

Palivové karty samozřejmě neslouží jenom k úhradě pohonných hmot. Jejich majitelé je můžou využít k zaplacení občerstvení, pokuty, mycí linky, parkování, servisu nebo mýtného. S některými si můžete vybrat hotovost z bankomatu. To už nikoho asi nepřekvapí, a tak je třeba hledat rozdíly hlavně v tom, kolik prostředků ta která karta dokáže ušetřit. Provozovatelé fleetů a velcí dopravci navíc kartu vnímají také jako určitý způsob kontroly nad svými zaměstnanci. Podle statistik působilo v Česku v roce 2014 přibližně 31 800 dopravních firem s více než 105 000 nákladními vozidly nad 3,5 tuny. Z toho více než 5 700 přepravců využívalo palivové a servisní karty. Podle indexu logistické výkonnosti Světové banky patří Česko k neatraktivnějším logistickým působištím na kontinentu a téměř třetina jeho zahraničního obchodu se odvíjí od Německa, které je tak nejvýznamnějším obchodním partnerem této země. V souladu s tím roste také množství zboží přepravovaného přes společné hranice.

Lídrem českého trhu je společnost CCS, která je dnes součástí nadnárodní skupiny Fleetcor. Označení „cécéeska“ je v podstatě synonymem pro tankovací kartu, pomocí karet CCS můžete ostatně platit na více než devadesát procentech čerpacích stanic v Česku a osmdesát na Slovensku. Díky své rozšířenosti společnost CCS navíc poskytuje nejen pro své zákazníky poměrně podrobný přehled cen na českém trhu, který pak při svých studiích využívají i jiní poskytovatelé. Ti se pak samozřejmě snaží oslabovat její pozici na trhu.

Konkurence bojuje nabídkou slev

Léta neotřesitelnou pozici společnosti CCS se v posledních letech snaží oslabovat některé obchodní společnosti, které nabízejí hlavně slevy na natankované palivo. Jejich největším problémem je omezený počet čerpacích stanic, na kterých je jejich produkt akceptován. Proto se snaží nabízet svým klientům nejrůznější slevy na palivo, aby je dostali právě na

ty benzinky, kde lze jejich karty použít. Slevové karty nabízí celá řada řetězců. Problém je v tom, že s nimi většinou nešlo zaplatit někde jinde. Ale to se také mění. Velké řetězce čerpacích stanic, jako jsou Shell, MOL, Benzina, Čepro nebo OMV, si své vlastní karty navzájem akceptují, jejich využití je však i tak možné pouze na nejvýše tisícovce značkových benzinek. Český retailový trh přitom čítá ve veřejném sektoru 3906 čerpacích stanic (stav k 31. 12. 2016), takže využití takových karet je trochu omezené.

Takovou společností je i Axigon, která funguje jako firemní nákupní aliance a v současnosti sdružuje okolo 10 tisíc firem. Její karta by měla být akceptována na asi 900 místech v ČR a minimálně 20 tisících po celé Evropě. V Česku lze využít plošnou slevu 1,20 Kč na litr nebo pevnou smluvní cenu 27,20 na litr nafty u čerpacích stanic Shell a EuroOil. Zákazník sice za kartu (podle jejích schopností) zaplatí od 125 až 625 korun měsíčně, ale může podle kalkulace společnosti Axigon dosáhnout na roční úsporu až 119 000 korun.

Specifická kamionová doprava

Zatímco společnosti CCS nebo Axigon bojují hlavně o zákazníky ve firemních flotilách, konkurenci v kamionové dopravě představují především společnosti DKV Euro Services, UTA, W.A.G Payment Solutions nebo Shell.

Velmi silným hráčem na poli tankovacích karet je hlavně díky své pozici v Německu společnost DKV Euro Service. Její palivová karta je akceptována na více než 40 tisíc čerpacích stanicích ve 42 evropských zemích, v Česku najdete logo DKV asi na 1000 pumpách. S kartou DKV lze platit nejen za tankování, ale také mýto, trajekty, refundaci DPH nebo spotřební daně ze zahraničí a servis. Její přínos proto ocení hlavně firmy s větším vozovým parkem, které se pohybují po celé Evropě. Majitelé karet DKV pak mohou kromě výhodného tankování a slev na mýtu získat třeba měsíční odklad úhrady faktur a s programem Net Invoicing se na jejich fakturách objeví i částka za tankování, mýto a další služby v zahraničí s odpočítanou DPH. DKV Euro Services navíc umožňuje svým zákazníkům online přehled o jejich platbách a také mají k dispozici aplikaci pro plánování tras z hlediska co nejlevnějšího tankování zvláště v Německu.

Nejen poskytování karet

V Česku jsou dnes nejvíce rozšířeny karty Eurowag české společnosti W.A.G Payment

Solutions, určené jak pro velké autodopravce se stovkami nákladních automobilů, tak pro solitérní OSVČ s jedním kamionem. S kartami Eurowag je možné čerpat naftu nebo AdBlue na 9000 čerpacích stanicích v Evropě, které jsou speciálně uzpůsobeny pro potřeby mezinárodní kamionové přepravy s ohledem na výhodné ceny pohonných hmot a které navíc leží na hlavních tazích. Vedle možnosti hrazení mýta a poplatků za tunely po celé Evropě nabízejí karty Eurowag rovněž možnost automatického vrácení DPH a spotřebních daní z celé EU. Bezpečnost použití karet pak zajišťuje aktivní monitorovací systém, který chrání zákazníka proti neoprávněným transakcím. Součástí služeb je také on-line reportingový systém a plánovač tras. Součástí nabídky služeb společnosti W.A.G Payment Solutions jsou také truckparks Eurowag, které nabízejí služby pro řidiče kamionů na dlouhých cestách. Naleznete je u dálnic v Chebu, Modleticích nebo Rozvadově. O bezpečnost řidičů a jejich odstavených kamionů se zde stará kamerový systém, řidiči mají k dispozici například sociální zařízení, wi-fi zdarma nebo bistro.

Dalším silným hráčem na českém trhu je společnost Shell, která poskytuje platební karty euroShell. Systém palivových karet euroShell umožňuje efektivní správu flotil osobních automobilů, dodávek, kamionů či autobusů o různém počtu vozů. Palivové karty euroShell lze použít na 900 čerpacích stanicích včetně všech stanic společnosti Shell, dále v rámci partnerské sítě Benzina, EuroOil a OMV v České republice. Mezi jejich hlavní výhody patří snížení nákladů, možnost úhrady dalších služeb i produktů, odbourání administrativy a omezení rizika podvodů či zneužití. Požadovaný počet karet je možné kontrolovat pomocí systému Shell Card Online, jehož součástí je i elektronická fakturace a on-line sledování výdajů. Karty euroShell lze vystavit i s celoevropskou platností a využít přes 20 000 akceptačních míst. Z toho je, mimochodem, více než 11 000 čerpacích stanic Shell.

Nováček na trhu

Svou pobočku v České republice otevřela loni i společnost Union Tank Eckstein GmbH & Co. KG (UTA), která byla předtím v souvis-

losti s Českou republikou pouze partnerem společnosti CCS při vydávání jejich mezinárodních tankovacích karet. Nyní však i vedení společnosti UTA vidí velký potenciál na českém trhu zvláště ve spolupráci se silnými obchodními partnery Daimler a Edenred (mimo jiné vydavatel stravenek Ticket Restaurant), kteří jsou oba se svými produkty v Česku úspěšní a fungují na trhu jako dodatečný prodejní kanál. Společnost Edenred ostatně vlastní 34 procent akcií UTA. Pomocí kartového systému UTA může více než 89 000 zákazníků po celé Evropě bezhotovostně tankovat, platit mýtné a využívat mnoho dalších služeb. Síť UTA dnes zahrnuje přes 54 000 čerpacích stanic ve 40 evropských zemích. Jen v Německu najdete 16 tisíc akceptačních míst, přičemž na 11 tisících z nich natankujete naftu nebo adBlue. V Česku společnost UTA momentálně disponuje 1200 akceptačními místy, z toho je téměř 850 čerpacích stanic značek Slovnaft, OMV, Benzina nebo Čepro a mnohé nezávislé čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

-  NÁVRH & DESIGN
-  ŘÍZENÍ PROJEKTU & VZOROVÁNÍ
-  VÝROBA & KOMPLETACE
-  SKLADOVÁNÍ & ROLL-OUT
-  MONTÁŽ & SERVIS

PETROL
PARTNER



OD DEMOLIC K MYČCE KAMIONŮ

Na dálnici D7 z Prahy na Slaný u sjezdu na Stehelčeves stojí již sedm let čerpací stanice AV Tank. Její součástí je i rozsáhlé parkoviště pro kamiony, a tak čerpací stanice poskytuje jejich řidičům odpovídající služby včetně sprchy a restaurace. Nyní hned vedle vyrostlo na „zelené louce“ mycí a servisní centrum, jehož součástí bude i venkovní myčka pro kamiony. Zajeli jsme se na ni podívat.

Demolice, motorky a čerpací stanice

Majitelem celého rozsáhlého pozemku i staveb na nich je podnikatel a motocyklový závodník Alois Vokurka, který začal hned po revoluci podnikat v oboru demolice a zemních prací. V rámci rozšíření nabídky otevřel v roce 2009 u obce Stehelčeves recyklační středisko pro ekologickou likvidaci stavebních odpadů z výkopů a demolice a na druhé straně dálnice současně s ním také čerpací stanici AV Tank. Její rozšíření o další služby řidičům se nabízelo. Přes noc tu často parkuje i 40 kamionů, takže nápad postavit zde myčku pro kamiony i osobní automobily byl zcela logický. „Nedělal jsem si žádný průzkum ani kalkulace, protože jsem si na to nemusel brát žádný úvěr u banky,“ říká Alois Vokurka, který si za námi odskočil od vedle stojící drtičky a bylo na něm vidět, že by se tam co nejrychleji vrátil. „Až se myčka spustí, uvidíme. Škoda, že jste nepřišli o 14 dní později, to už budeme mít po kolaudaci,“ dodává.

Mycí portál pro kamiony dodala firma WashTec. „Původně jsem se dohodl se španělským Istobalem, ale měli hrozně dlouhé dodací lhůty. A proto jsem se obrátil na WashTec. Ti reagovali mnohem rychleji. Bohužel jsme již předtím udělali nějaké stavební práce pro portál od Istobalu, a tak jsme museli trochu improvizovat. Kvůli tomu jsou hadice vedené vrchem, takže je ještě musíme zabetonovat,“ vysvětluje Alois Vokurka.

Pod otevřeným nebem

Zajímavostí je, že mycí portál pro kamiony stojí venku na volné ploše. „Viděl jsem to v zahraničí. Myslím si, že zimy už nejsou takové, aby myčka musela být schovaná v nějakém temperovaném prostoru. Kromě toho, že je to levnější, by měla i déle vydržet. Co jsem se byl podívat, ty schované portály vypadaly už po třech letech provozu hrozně stejně jako celý ten prostor okolo,“ vysvětluje svůj záměr Alois Vokurka a Jan Bauer ze společnosti WashTec

mu přitaká. „Mycí linka není na rozměry počasí nijak háklivá a tak jako tak pracuje v extrémně mokřím prostředí. Z hlediska její životnosti je určitě lepší mýt venku než v hale.“ Na druhou stranu to však má jistá omezení. Když totiž teplota klesne pod 5 °C, automaticky se ze systému vypustí voda a myčka se sama vypne.

Mycí centrum u Stehelčevsi si Alois Vokurka postavil vlastními silami. Kolejnice jsou dlouhé 25 metrů, takže zde půjde umýt kamiony do délky 18 m. Samotný portál MaxiWash Vario, jehož rám je vyrobený z žárově pozinkované oceli, je 4,20 m vysoký a 2,90 m široký. Umýt zde půjde úplně všechno, co dnes jezdí po silnicích. „Mycí linka je softwarově přizpůsobena pro mytí různých profilů vozidel. Obsluha ručně navolí profil, který tam vjíždí a je úplně jedno, jestli to bude jenom tahač, nebo tahač s návěsem, popřípadě dvojitém návěsem. Když se dobře naprogramuje, přizpůsobí se linka i autobusu s těmi vystrčenými zpětnými zrcátky,“ vysvětluje nám ovládací panel myčky Jan Bauer.

Mytí recyklovanou vodou

Na kartáče se používá polyethylen. „Lze použít také Softtex, ale to je v hodné spíše jen pro autobusy. Kamiony nejezdí do myčky tak často, ulpělá špína na nich je hodně zažraná, a tak je potřeba použít drsnější mechanické odstranění nečistot,“ říká Jan Bauer.

K dispozici bude samozřejmě několik mycích programů, které si můžete nakonfigurovat podle potřeb, respektive podle míry znečištění mytého objektu. „Lze si zde naprogramovat třeba dvojité předmytí nebo jenom předmytí boků, popřípadě střechy nebo třeba dvojí kartáčové mytí. Nejkratší program trvá čtyři minuty,“ dodává Jan Bauer. Ceník ještě není připravený, ale podle Jana Bauera by umytí jednoho kamionu mělo stát od 600 do 1100 korun.

Myčka bude ve všech programech využívat recyklovanou vodu z ČOV Delta Hodonín. „Uvažoval jsem také o biologické čističce Šebesta, ale tohle zařízení bylo pro nás vhodnější,“ vysvětluje volbu Alois Vokurka. Na mytí kamionu se jen tak mimochodem spotřebuje třikrát více vody než na mytí osobního automobilu. „Na tlakové předmytí se spotřebuje 450 litrů, na samotné mytí kartáči 150 litrů,“ vysvětluje Jan Bauer. Pouze závěrečný oplach bude probíhat čistou vodou se změkčovadlem, aby na očištěném objektu nezůstávaly skvrny. Myčky pro nákladáky totiž nemají sušení.

Speciální chemie

Mezi specifika venkovní linky patří například nutnost ji po skončení pracovní směny zafixovat, aby se zabránilo jejímu rozjetí po kolejnicích při větším závanu větru. Kvůli větru navíc musí být boční stříky per-



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

➤ forované a obsluha se musí při údržbě starat o to, aby se díry nezanesly. Na rámu jsou připevněny skříň s řídicí elektronikou a chemií. Samozřejmě musejí být utěsněné proti vodě a skříň pro autokosmetiku musí být i vyhřívaná. Jsou v ní tři produkty pro chemické předmytí na rozpuštění hrubých nečistot, šampon na hlavní mytí a změkčovač na vodu pro závěrečný oplach.

Firma WashTec nabízí ke svým mycím zařízením i speciální ekologicky odbouratelnou chemii, kterou vyrábí její dceřiná společnost Auwa (Autowash) z německého Ausburgu. Jedná se o vysoce koncentrovaný alkalický čisticí prostředek PreLavan Truck, který lze využívat pro předmytí, mytí kol, ale také jako šampon pro kartáče. Vyznačuje se velkou pěnivostí a odstraňuje všechny typy znečištění z provozu, mastnotu i stopy hmyzu. Díky vysoké snášenlivosti tvrdé vody je použitelný na vodu jakékoli kvality. Do závěrečného oplachu se pak přidává prostředek DryGloss TruckBus, který se vyznačuje vynikajícími odtokovými vlastnostmi. V porovnání s konvenčními vysoušecími prostředky nezpůsobuje narušení vodního filmu a souvislý vodní film rychle stéká z povrchu vozidla dolů a nezanedává po sobě žádné stopy. Kombinace aktivních látek se tak stará o schnutí vozidel beze skvrn.

V případě poruchy garantuje WashTec servis do 24 hodin. „V případě zastavení vydá myčka chybové hlášení, které nám nahlásí obsluha,“ říká Jan Bauer a dodává, že nejdříve probíhá konzultace po telefonu, zda by nešlo závadu odstranit svépomocí. „Pokud je to závažnější záležitost, posíláme sem servisní vozidlo. Všechny naše vozy mají GPS, takže jsme schopni sem operativně poslat vůz, který je nejbližší.“

Vysokotlaké mytí nejen pro cisterny

Portálová myčka si poradí s tahačem nebo návěsem obdélníkového průřezu, ale nezvládne mytí cisterny. K tomuto účelu se používá mytí vysokým tlakem, které WashTec také dodává ke svým nákladním portálovým myčkám, ale Alois Vokurka se rozhodl pro své vlastní řešení. Sehnal si na to firmu, která mu celé zařízení dodá na klíč. „Původně jsem myslel, že to celé někde koupím. Jenže jedna firma za to chtěla 1,5 milionu. My jsme si přitom čerpadla koupili za 400 tisíc a vše ostatní si uděláme sami. Měly by tam být dva okruhy pro



dva různé tlaky, aby se s tím daly mýt jak plachtové návěsy, tak cisterny,“ říká Alois Vokurka a dodává, že se na myčku WashTec i s tlakovým mytím byl podívat v Nýranech. „Strašně mě překvapilo, že zatímco portálová myčka přejela auto za tři minuty, tlakově se mylo 45 minut. Když by tam byla třeba fronta devíti kamionů, stráví tam ten řidič celý den... Proto si to zkusíme udělat sami,“ věří ve vlastní síly, tak jako celý svůj život, Alois Vokurka.

Nejbližší konkurence je ve Slaném, ve Stodůlkách a hlavně na Kladně. „Ale o to nejde, pump je hodně a také se uživí. Pro-

blém je, že jsme si tady strhli most, a než se postaví nový, bude sem omezený přístup,“ říká Alois Vokurka. Kromě nákladní myčky bude v mycím centru ještě samoobslužný mycí box pro zemědělskou a stavební techniku a také krytá mycí linka pro osobní automobily, ve které rovněž najdete portál a vysokotlaké mytí od firmy WashTec. Ve zbytku celého areálu měl být původně pneuservis. „Ale halu si pronajala firma přes řídicí jednotky a výfuky, tak už se o tom nemusím starat,“ dodává Alois Vokurka.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

SHERON

motorista ví...



VONÍ... MYJE... VYHRÁVÁ!



KAPALINY DO OSTŘIKOVAČŮ

– PREVENCE POŠKOZENÍ ZDRAVÍ

Mnoho řidičů snižuje náklady na bezproblémový výhled z vozu tím, že místo kapaliny do ostřikovačů používá v létě vodu s „jarem“ nebo přímo pitnou vodu z řádu. Neuvědomují si však, že pokud jezdí svým automobilem často, mohou tím ohrozit své zdraví.

Všude samá voda

Ano, letní kapalina do ostřikovačů není v plastovém obalu zrovna marketingové terno. Obzvláště v 1litrovém obalu si zákazník nákladově kupuje vlastně předražený obal, víčko a etiketu, a daleko, daleko za tím ovlivnila cenu samotná kapalina. Tím, že její složení tvoří z 99 % voda, to ani jinak dopadnout nemůže. To nakonec nemusí být špatně. Je to velmi účinná mycí složka, je ekologická a na rozdíl od alkoholů nezapáchá, naopak po aditivaci parfémem tato obarvená tekutina příjemně voní a vypadá. Část uživatelů věří, že stejnou službu jim odvede např. obyčejný Jar. V podstatě ve stejné koncentraci jako pro mytí nádobí, tedy pár kapek na 3–5 litrů vody. Někte-

ří z nich dokonce použijí pitnou vodu bez jakékoliv úpravy. A v tom spočívá kámen úrazu.

Nevýhody obyčejné vody

Neřešme, že obyčejná voda kvůli absenci povrchově aktivních látek nemůže čistit přední sklo tak dobře jako komerční letní kapalina do ostřikovačů. A už vůbec není schopna odstraňovat zbytky hmyzu jako ty lepší z profesionálních tekutin. Na ohrožení zdraví nemá stejně tak vliv tvrdost, která se z pitné vody vyloučí jak v zásobní nádobce, tak cestou k přednímu sklu. Postupně může vodní kámen zanechat, zneprůhlednit a zhoršit další používání ostřikovače. Primární problém pitné vody

tkví ale v tom, že jde o tekutinu, která je základním životodárným médiem pro většinu mikroorganismů, hub a dalších škodlivin, které mohou poškozovat naše zdraví. A nemusí jim vůbec vadit, že pod krytem motoru nemají moc velký přísun světla a občas jsou vystaveny vyšším teplotám z důvodů jeho přehřátí, v zimě naopak mrazu.

Legionella – horečnaté onemocnění

V anglosaských zemích si lékaři po roce 2000 začali všimnout, že stoupá počet pacientů s onemocněním dýchacích cest způsobeným bakterií Legionella. Při podrobnějším pohledu na statistiku se zjistilo, že

většina z nich jsou profesionální řidiči nebo lidé, kteří tráví hodně času na cestách vozidlem. Po detailním průzkumu Britskou agenturou pro ochranu zdraví bylo zřejmé, že velká část z nich jezdí vozidly vyrobenými před rokem 2010, většinou nákladními, jsou kuřáci a večer po zaměstnání se nespřchují. Tyto tři faktory se poté sice ukázaly být méně signifikantní pro vznik onemocnění, ale 95 % postižených vykazovalo shodu v tom, že jezdí často ve velmi industrializovaných areálech a nepoužívají žádnou kupovanou kapalinu do ostřikovačů. Poslední činností, která nemocné spojovala, byla častá jízda se staženými okny u vozidla. Naopak lidé, kteří preferují osobní vozidla, autobusy a vlak a používají klimatizaci ve vozidle, jsou lépe chráněni, i když v tomto posledním faktoru se anglický výzkum neshodoval se studiemi z Japonska.

Nemoc veteránů

Kontaminace bakterií nastává pro uživatele vozidla používáním kapaliny na ostřikování skel, kdy vzniklý aerosol proniká do kabiny ventilací nebo otevřenými okny. V případě, že jde jen o vodu z kohoutku, máte dle studií 20% pravděpodobnost, že je kontaminována Legionellou, zejména druhem *L. pneumophila*. Legionella je gramnegativní bakterie známá více jak čtyřicet let. Pojmenování získala po onemocnělých 211 amerických veteránech, které postihla na oslavě 200 let nezávislosti USA ve Philadelphii v roce 1976. Třicet čtyři z nich tehdy zemřelo. Obvykle je jí nakaženo tři až šestnáct obyvatel na 1 mil. z populace. Inkubační doba pro rozvoj onemocnění je v průměru 2 až 10 dnů. Úmrtnost nastává z 5–30 %, v případě včasného zahájení léčby je menší než pět procent. Pro její růst je vodní prostředí základem a teplota mezi 20 až 50 °C nezbytnou podmínkou, snese i lehce kyselé prostředí. Množství bakterií se v případě ideálních podmínek zdvojnásobí přibližně každých osm hodin.

Používejte letní kapaliny do ostřikovačů

Rozdíl mezi pitnou vodou a prodávanou kapalinou do ostřikovačů vyrobenou ze změkčené vody je z pohledu možnosti vzniku onemocnění v tom, že komerční produkt obsahuje konzervační činidlo – biocid. Ačkoliv jej tam výrobci nepřidávají z důvodů prevence před „legionářskou“ nemocí, ale čistě z pragmatických důvodů, aby se během prodeje letní kapalina nezkazila, na tuto bakterií stačí. Z etikety se to dá nepřímo poznat díky tomu, že dle Nařízení EU č. 648/2004 o tenzidech a detergentech musejí být na štítcích produktů uvedeny všechny alergenní látky. Ty nejpoužívanější konzervační látky – isothiazoliny – z tohoto pohledu naštěstí alergenní jsou, takže je najdete téměř na všech etiketách hlavních výrobců provozních kapalin. Je jich několik typů, před onemocněním vás uchrání methyl(chlor)isothiazoline a všechny jeho odvozeniny, výrobci je navíc často uvádějí na etiketách psané velkým písmem. Onemocnění se nemusejí bát ani uživatelé zimních kapalin do ostřikovačů, ačkoliv Legionella se při nízkých teplotách nerozmnožuje. Zimní kapaliny do ostřikovačů sice biocidy přímo neobsahují, na ochranu vašeho zdraví ale stačí jejich nemrznoucí složky. Jak etanol, tak propan-2-ol (isopropanol) mají také konzervační účinky a tuto bakterií zabijí.

■ Autor: Ing. Jan Skolil, Ph.D., CLASSIC Oil s.r.o., Kladno



ADRENALIN PRO VÁŠ MOTOR

Prémiová a vysoce výkonná maziva
Made in Germany since 1882

CLASSIC

WWW.CLASSIC-OIL.CZ



EXPORT DO RUSKA – PLYNOVÝ BOOM

Po dlouhých třech letech jsme znovu navštívili firmu Adast Engineering v Adamově u Brna a povídali si s jejím jednatelem Vladimírem Ellnerem o tom, co nového se během této doby stalo a jak se tradičnímu českému výrobní čerpacích stojanů daří na tuzemském i zahraničním trhu.

„Musíme důsledně říkat Adast Engineering. My jsme totiž sesterskou obchodní společností firmy Adast System, která se věnuje pouze výrobě. My pak máme na starosti trh v České republice a v některých dalších státech, kam dodáváme své produkty. Podobně na Slovensku fungují firmy Adast Slovakia a v Polsku Adast Polska. Nově pak chystáme další zastoupení pro státy bývalého sovětského bloku a také pro západní Evropu, konkrétně pro Rakousko a Německo,“ říká nám na úvod Vladimír Ellner a dodává, že nový trh se nyní otevřel také v Řecku. „Zde máme zajímavý odbyt pro stojany na LPG.“

Na stojany se značkou Adast můžete v současné době narazit také v Súdánu,

Bělorusku, Ukrajině, Slovinsku, Srbsku, Maďarsku, Chorvatsku, Moldavsku, Turecku, Kazachstánu a pobaltských zemích. Aktuálně největší odbyt však má firma v Rusku. „Objemově je to v Rusku s tuzemskem nesrovnatelné. Tady jsou to jednotlivci, tam stovky čerpacích stanic. Něco takového je v českých podmínkách nemyslitelné,“ dodává Vladimír Ellner.

Složité česká legislativa

Důležité obchody dělá adamovská firma samozřejmě i v tuzemsku. „U nás je to všechno díky neprůhledné legislativě velmi komplikované. Z hlediska stavební-

ho zákona je to tady složitější než kdekoli v EU. Naproti tomu východní trhy jsou mnohem benevolentnější,“ stěžuje si Vladimír Ellner na komplikace s úřady a přidává příklad s osazením stojanů na AdBlue od společnosti GreenChem na čerpacích stanicích Globus. „Tenhle řetězec má dnes obchody ve všech krajích. I díky tomu jsme zjistili, že proces schvalování stavebního povolení a dalších záležitostí probíhá v každém kraji úplně jinak...“

Dalším velkým tématem dnešních dnů je v Adamově stlačený zemní plyn. Právě výstavba plnicích stanic na CNG dnes nejvíce zaměstnává celou firmu, v sortimentu najdete hned čtyři stojany, které pokrývají potřeby nejrozličnějších zákazníků. Základem nabídky je stojan Major CNG, dodávaný také v kompaktní verzi Major CNG Slim, a dále model Compact CNG a 8664/CNG. „V současnosti je u nás asi 145 míst, kde načerpáte CNG, ale uvažuje se o dalších minimálně 50 místech,“ říká Vladimír Ellner a dodává: „Dnes už děláme montáže výhradně na klasické pumpy. To je pro zákazníka mnohem zajímavější než samostatné plnicí stanice bez shopu a občerstvení. A je to koneckonců i levnější než výstavba nové čerpací stanice na zelené louce.“ Stanice na CNG samozřejmě nelze stavět úplně všude. Těžko můžete prodávat plyn na čerpací stanici, když u ní chybí přípojka plynu.

Spotřeba CNG roste

Prodej nových automobilů na plyn se sice trochu zpomalil, ale výtoče stále rostou, a tak má smysl budovat další stanice na CNG. Zatím jsou noví zákazníci automobilů výhradně z řad firem a fleetů. „Teď jsme spouštěli novou stanici v České Tře-

bové a místní firmy už čekaly, až se stavba dokončí. Teprve pak začaly obměňovat autopark na CNG. I ve firmě jsme již přešli na flotilu aut na CNG a rozdíl v provozních nákladech je obrovský,” pochvaluje si Vladimír Ellner a dodává, že jsou zde i první vlašťovky, kdy CNG začínají využívat i velcí dopravci. Příkladem je třeba autodoprava Vladimíra Hrubého, který plynu hodně věří, a přidávají se i další. „A přitom z velkých petrolejářských řetězců nebude stanice na CNG systematicky nikdo. Většina jen pronajímá pozemky, takže nejvíc se tomu věnují samotní plynaři,” říká Vladimír Ellner a dodává, že nyní realizují projekty i pro soukromé vlastníky čerpacích stanic, kteří plynu věří.

V souvislosti s kamionovou dopravou na CNG nás zajímalo, zda se v Adestu nějak zajímají také o technologii zkapalněného zemního plynu neboli LNG. „Co se týče stojanů, určitý vývoj jsme udělali a jsme na to připraveni. Nyní čekáme, jak zareaguje trh. Přes Česko by měl vést koridor, který uživí maximálně dvě stanice. Ale zatím o to nikdo neprojevil zájem,” říká Vladimír Ellner.

Výroba, výstavba i servis

V Adamově se vyrábějí kompletně celé stojany včetně technologické i elektronické části. „My vlastně zvenku nakupujeme pouze plechový obal našich stojanů. Vše ostatní včetně lakování či hydrauliky si děláme sami,” říká Vladimír Ellner. Výroba stojanu objednaného zákazníkem trvá okolo šesti až osmi týdnů. Technologie CNG včetně vedení potrubí a tlakových nádob jsou náročnější. Tady je potřeba počítat s 10–12 týdny. „Většinou se ale nečeká na to, až se vyrobí stojan, déle trvá stavební povolení. To je dnes vůbec nejnáročnější část celého projektu. Když to řekneme investorovi, často jej nadobro přejde chuť pouštět se do takového podnikání,” říká Vladimír Ellner.

Lidé z Adest Engineering jsou schopni díky prověřeným firmám, se kterými dlouhodobě spolupracují, udělat celou stavbu na klíč. Většina investorů si však stavební práce zajišťuje sama. Od Adestu však posléze vyžaduje servis. „Máme servisní firmu a vyškolený tým lidí po celé republice, abychom co nejvíce zkrátíme dojezdové časy. A máme samozřejmě také výhradní zastoupení pro český trh, takže zajišťujeme i záruční servis,” dodává Vladimír Ellner.





Designové pumpy

➤ Z hlediska nových trendů je to při výrobě stojanů složité. Zákazníci jsou konzervativní a na novinky se většinou dívají skrz prsty nebo prostřednictvím kalkulačky. Přesto se najdou i takoví, kteří chtějí něco trochu jinak, kteří chtějí mít na své originální čerpací stanici stejně originálně designované stojany. „Ne vždy to je samozřejmě možné. My musíme v prvním případě dbát na to, aby zůstaly zachovány nosné prvky konstrukce a aby se dovnitř vešly technologie i elektronika,“ říká Vladimír Ellner a dodává, že se dnes spousta malých investorů pouští do modernizace stávajících benzinek a většina chce své služby nějak vylepšit nebo se alespoň zviditelnit.

Motorista stojí při tankování 3–4 minuty u stojanu, a proto někteří provozovatelé hledají cestu, jak s ním navázat komunikaci nebo jak mu alespoň vnutit nějakou reklamu. Proto se snaží na čerpací stanici umístit obrazovky, které by mu něco třeba i interaktivně sdělovaly. „Hlasový modul pro čerpací stojany se dělá už dlouho, a když nás někdo s takovou věcí osloví, jsme schopni na to reagovat,“ říká Vladimír Ellner a dodává: „Benzín a naftu dnes koupíte všude, proto chtějí majitelé zákazníky zaujmout něčím jiným. Například na Slovensku je soukromý investor (firma

Gas – pozn. red.), který staví nádherné designové pumpy a na ně chce samozřejmě i nějaký speciální stojan. Díky miniaturizaci je dnes naštěstí možné dělat věci, které by dříve byly nemyslitelné, a navíc se všechno postupně zlevňuje. Dolů jdou hlavně ceny elektronických součástek.“

Na loňském Unitu ve Stuttgartu nás na stánku firmy Adast zaujal retrostojan, který firma rovněž nabízela k prodeji. „Lidé se na to jen ptali, nakonec nepřišla skoro žádná objednávka. Prodali jsme jen čtyři stojany,“ řekl Vladimír Ellner.

Za zajímavé počiny firmy pak Vladimír Ellner považuje tankautomaty bez obrazovek vestavěné přímo do výdejních stojanů, které se používají u samoobslužných čerpacích stanic pro jednodušší a rychlejší platby. V Adamově je vyvíjeli společně s firmou Unicode pro samoobslužné čerpací stanice Benziny Express 24. „Tehdy se tomu každý smál, dnes je poptávají i privátní stanice,“ říká Vladimír Ellner.

V celém Adastu dnes pracuje okolo 170 zaměstnanců, z toho jen 25 zaměstnanců ve firmě Adast Engineering. „Určitě nejsme sami, kdo si dnes stěžuje na to, že lidí je málo. Všichni chtějí být ředitelé firmou a na řemeslo už tolik lidí nezbyde, ale daří se to řešit. My si dnes dokonce dokážeme vlastní lidi vychovávat a školit. I kvůli tomu ostatně Adast spolupracuje s několika průmyslovkami.



Ted řešíme velký projekt na severní Moravě. Jedná se o nový areál s velkou čerpací stanicí pro dopravní firmu. Mělo by to být centrum pro motoristy s kompletní nabídkou služeb. Stavět by se mělo začít koncem prázdnin. To je nyní náš hlavní cíl. Vedle toho běží projekty na 25 stanic CNG a zajišťujeme také servis na stávajících stanicích nebo provádíme revize ve skladových prostorách chemiček, rafinérií a skladů.“

■ Text: Jiří Kaloč
Foto: autor

BE AS BUBBLY AS YOUR DRINK



#DRINKPINK

PUMPY HASÍ ŽÍZEŇ

Zda bude průběh léta teplotně tak příznivý jako předloňský a loňský rok, kdy spotřebě zmrzlin a nealko nápojů nahrávala obyčejná žízeň, touha po ochlazení i péče o zdravý pitný režim, se rozhoduje kdesi na nebesích. Objednávky ze strany čerpacích stanic se na nápojářské firmy nehrnou a spíše se vyčkává. Zatím bodují jen některé produktové novinky, klasika z portfolia minerálních přírodních vod a obdobně impulsní balené zmrzliny.



Každý rok novinky

Kategorie „Vody“, jsou v České republice největší jak z pohledu výdajů, tak z nakoupeného množství litrů. Za vody lidé vydají více jak 35 % všech peněz určených k nákupu pro nealko nápoje a jsou nejprodávány i na čerpacích stanicích.

Lídr trhu v balených vodách, Karlovarské minerální vody (KMV), chce nadále podporovat trendy mezi spotřebiteli uvedením zajímavých novinek. Značka Mattoni je nejprodávány a v roce 2016 se stala i nejoblíbenější značkou mladých v ČR, když zvítězila v anketě Značka roku.

„Poptávka spotřebitelů roste po kvalitních produktech, které jdou ruku v ruce se zdravým životním stylem a jsou lákavé třeba i svým designem“, říká Peter Schenk, marketingový ředitel KMV pro ČR a SR. Jako příklad lze uvést vařený čaj Veritea anebo osvěžující nápoj Fruttimo, oboje spadající do portfolia značky Aquila.

Produktem Veritea se vlastně na českém trhu otevřel nový segment pravého vařeného čaje. Fruttimo je pak novinka, která představuje spojení pramenité vody Aquila a toho nejlepšího z ovoce od značky Granini. V případě Fruttima jde o vyslyšení přání spotřebitelů, kteří si běžně ovocné džusy míchají s vodou, aby tak v letních dnech získali více osvěžující nápoj. Loňská zajímavost a omezená edice v podobě Okurkové limonády představuje v horkých letních měsících už neodmyslitelnou součást nabídky restauračních terásek i na čerpacích stanicích.

Sycené a sladké – obliba trvá

Další kategorií, co do množství i nakoupené hodnoty, jsou sycené nápoje – kolové, limonády a toniky. Jak uvádí Vladimíra Šebková, Client Relationship Manager ze společnosti GfK zabývající se výzkumem trhu, spotřebitelé za ně utratí skoro třetinu peněz určených k nákupu veškerých nealkoholických nápojů. Přestože

jsou sycené nápoje dlouhodobě označovány za „nezdravé“, mají stále místo v nákupním košíku – nakupuje je 90 % českých domácností. Světový trend odklonu od sycených a sladkých vod začíná být zřetelný. Stejně trendy se prosazují i u nás a není divu, že je v tomto duchu postupně upravován i sortiment našich čerpacích stanic.

Jednička je Coca cola

V rámci obchodní sítě v České republice provozuje společnost Coca-Cola HBC ČR deset obchodních center. Jako první na trhu mezi výrobci nealkoholických nápojů přišla s možností objednávek nápojů přes internet. Nakupování prostřednictvím e-shopu je primárně určeno pro hotely, restaurace, kavárny, čerpací stanice, trafiky a malé obchody s potravinami, kdy díky e-shopu mají zákazníci lepší a především aktuální přehled o fakturách, objednávkách a akčních nabídkách.

Kofola plná novinek

Novinkou na trhu je Kofola Malina a Kofola Černý rybíz, dvě neodolatelné ovocné příchutě ve dvou praktických formátech. Kofola Malina rozšiřuje řadu 0,5 PET (originál, višňová, citrus, meruňka, meloun a nově malina), Kofola Černý rybíz je v prodeji v 0,25 plechovce. Kofola posiluje i v segmentu vod, kde přebírá distribuci Bílinské kyselky, Rudolfova pramene a Zaječické hořké vody. Na ČS se ale častěji setkáme se Semtexem.

Pepsico má co nabídnout

Na našem trhu vyrábí a distribuuje např. Pepsi – Pepsi Cola (slazená řepným cukrem), Pepsi Max (sladidla), Pepsi Light (sladidla) a Pepsi Twist navíc s citronovou příchutí, Mirindu (příchutě pomeranč a hruška), 7Up (kombinace citrону a limetek), Mountain Dew, Rockstar, Evervess, Schwip Schwap a výrobky značky Toma, především její džusy a balené vody. Rovněž zajišťuje distribuci kvalitní Korunní minerálky.

Návrat džusů?

Na výsluní se opětovně vrací kategorie džusy, nektary a still drinky – nápoje na bázi ovocného koncentrátu, které byly delší dobu zastíněny úspěchem sirupů a kohoutkové vody. To zřejmě souvisí s poněkud lepší finanční situací domácností, kdy se opětovně vydáje do kategorie džusů navyšují. Evidentně největší prostor mají 100% džusy. Ze závěrů studie 100% Juice Index,

kteřou zpracovala společnost Tetra Pak, vyplývá, že 100% džusy zůstávají významnou součástí stravy průměrného spotřebitele. Spotřebitelé dále uvádí, že jsou ochotni zaplatit vyšší cenu za džusy, které spojují se zdravou výživou.

Růst potáhnou produkty, které splňují potřeby spotřebitelů z hlediska zdraví a konzumace mimo domov, což jsou trendy zvláště patrné u generace tzv. Millennials, která je nejvlivnější generací spotřebitelů a nejčastějším zákazníkem čerpacích stanic.

Obal prodává a inovuje

Obal lze bez nadsázky hodnotit jako nástroj inovace. Za prémiové obaly jsou dlouhodobě považovány skleněné láhve, které jsou u nealko nápojů v současné podobě upřednostňovány spíše u menších spotřebitelských balení a setkáváme se s nimi na pumpách velice často. Dalším oblíbeným typem obalu jsou nápojové plechovky. Plech již svým vzhledem evokuje u zákazníka pocit chladu a v tomto případě nás tento pocit vskutku neobelhává. Na čerpacích stanicích jsou vyhledávána menší a pohodovější balení, které i lépe padnou do ruky k okamžité konzumaci přímo z daného

obalu. Mezi menší objemová balení počítáme i flexibilní stojací sáčky (doypack). Tento typ obalů je vzhledem ke své velikosti, hmotnosti a často i vtipným řešením uzávěru předurčen především dětem a také řidičům k použití za jízdy.

Zmrzlina – potěšení i pro pokladnu

Je obecně známo, že zmrzlina je ze směsi smetany, mléka a některé z příchutí či ovocných složek originálních surovin. Ne všichni výrobci se s tím však ztotožňují a používají levnější ingredience. K nejoblíbenějším průmyslově vyráběným zmrzlinám patří takové, které se pro svoji spolehlivost v kvalitě udržují na trhu dlouhá léta. Příkladem může být tvarohový Míša. Podobnou prověřenou trvalkou je Magnum. Obecně lze říci, že zmrzliny obsahující více mléčného tuku a cukru jsou chutnější, a tedy i oblíbenější. Tomu odpovídají i různé spotřebitelské testy. Např. nejvíce kalorií mají Pegas, Oreo, Kit Kat, nejvíce tuků Pegas, Eskymo, Nogger, nejvíce cukru KitKat, Oreo, Eskymo a Magnum. Jedním dechem dodáváme, že jde přitom o zmrzliny nejprodávanejší.

Porcovaná umí vydělávat!

Na řadu čerpacích stanic se vrací i tradiční kopečková zmrzlina, na které jsou v dobré sezóně mimořádné zisky. Prima zmrzlina La Panna se bude vyrábět ze surovin převážně od tuzemských dodavatelů a podle tradiční italské receptury a technologií. Chybět nebudou celosvětově známé příchutě (crème brulée, pekanový oříšek s medem, jahoda a cheesecake, cream brownie), ale také atraktivní zdobení, které bude na českém trhu jedinečné, prozradil Lukáš Dědek, manažer stejné značky. Také společnost Unilever potvrzuje, že stále vládnu vanilkové a čokoládové příchutě, v roce 2016 tyto zmrzliny jednoznačně vedly nad ovocnými. Monika Prokešová z Unilever CR říká: „Na trhu s balenou, ale i kopečkovou zmrzlinou pozorujeme zvýšenou preferenci kvalitnějších zmrzlin, za které jsou spotřebitelé ochotni připlatit si vyšší cenu.“ Je příznačné, že čerpací stanice jako jedni z nejfrekventovanějších prodejců tohoto impulsního zboží získávají od výrobců a dodavatelů zmrzlin celkem jednoduše chladicí nábytek a POS materiály k propagaci zmrzlin.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca

FOTO: archiv

TANKOVÁNÍ

MÝTO

SERVIS VOZIDEL

ONLINE SLUŽBY

REFUNDACE

Správná kombinace se vždy vyplatí!

Tankování a refundace daní – nepřemožitelné duo pro lepší tok financí. Bezhotovostní platby v rozsáhlé síti více než 46 500 čerpacích stanic a vratky DPH či spotřební daně, to jsou služby z široké nabídky DKV, díky kterým ušetříte hned dvakrát.

Zvolte evropskou jedničku v tankovacích kartách a vyžádejte si nabídku na míru ještě dnes: www.dkv-euroservice.com/cz.

**Ušetřete
nyní až
30 centů
na každém
litru***

* Platí pouze pro tankování mimo Českou republiku.

You drive, we care.



NA VĚTŠÍ PLOŠE VYŠŠÍ PŘÍJMY

Letní rozšíření provozu o předzahrádky, altány, kryté verandy, pergoly a stanové stříšky není dávno pouhou výsadou pěších zón a restaurací v centru měst a v turisticky atraktivních místech. Mnohé čerpací stanice jsou svojí polohou a vhodným pozemkem k něčemu podobnému přímo stvořené. Je pouze na aktivitě jejich provozovatelů, zda je dokážou využít k vylepšení svých zisků.



Pár židlí a slunečník?

Podobná varianta je samozřejmě také možná. Je vhodná pro začínající a solitérní podnikatele, kdy tak nejjednodušším způsobem mohou vyzkoušet, zda o podobnou službu bude mezi zákazníky vůbec zájem, a teprve pak začít s náročnější stavbou. V řetězcových ČS jsou v převážné míře předzahrádky, pergoly a altány budované jako jejich součást, s kterými se během letní sezóny rozhodně počítá a kdy firemní či sponzorské slunečníky slouží i jako viditelné poutače. Velikost pergol a předzahrádek je určována nejen frekvencí vozidel na dané trase, ale i vlastní polohou a stavebními podmínkami pumpy. Ideální prostor pro jejich zřízení je výhled do krajiny, odklon od hluku dopravní tepny, vzrostlá zeleň trávníků, keřů a vzrostlých stromů, nejlépe ohraničených či zcela oddělených od veřejných prostor a od

možných znečišťovatelů a vandalů, kterým se jinak v silném silničním provozu nedá ubránit. Od běžných odpočívek s několika zabetonovanými stoly a lavicemi se předzahrádky odlišují výrazným propojením s pumpou prostřednictvím obsluhy a prodejním okénkem z bistra, kdy jejich provedení hned zapůsobí jako organická součást pumpy. To umocňuje například zvýraznění stejnou dlažbou, použitým stavebním materiálem, jednoduchou výzdobou a barevností, cestičkami k shopu a toaletám, záhony s květinami, živými ploty nebo alespoň zvýšeným terénem oddělující automobilové parkoviště.

Pro každého něco

Sofistikované venkovní zóny a předzahrádky obsahují i navazující dětská hřiště v odpovídající bezpečnostní normě, prodejní místa pro

grill, zmrzliny a nápoje, plácek s jednoduchým sportovním náradím pro dospělé. Věřte, že se řidiči i ostatní cestující v autě chtějí pořádně protáhnout. Zvláště po dlouhém sezení za volantem potřebuje každý řidič alespoň trochu pohybu! Nejčastěji se jedná o venkovní zabudované fitness nářadí, hrazdu k výmkům, betonové činky, pískovou dráhu pro pétanque, konstrukci ruských kuželek, kdy koule a kuželky jsou k zapůjčení u obsluhy pumpy. Mimochodem, velice často se na ně ptají řidiči kamiónů, prostě i tady záleží na naší fantazii.

Pokud budou nově platit přísná pravidla pro kuřáky rovněž na předzahrádkách, je nutné vytýčit i prostor pro kouření a vybavit jej popelníky v souladu s novým protikuřáckým zákonem. Současné znění mj. zakazuje kouření tam, kde je střecha a nejméně dvě stěny.

Na mnoha pumpách s velkou frekvencí kamiónů se vyplatí instalovat jednoduchou pergolu v blízkosti jejich parkování. Kamionáči jednak neradi opouštějí vozy na větší vzdálenost z důvodů obav o převážený náklad, ale mají i „specifický“ způsob odpočinku. Jde v převážné míře o popíjení, kouření, hraní karet a samozřejmě spánek. Zejména tady je nutné dbát na častější úklid a neustálé upozorňování na dodržování pravidel hygieny, i když se často jedná o konfliktní situace. Nechcete-li mít zdevastované odpočívky a parkoviště, není jiné cesty! Tam, kde podobné situace nepodceňují, dlouhodobě případů vandalismu a hygienických prohrěšků zejména ze strany východoevropských a balkánských řidičů ubývá.

Když slunce nestačí

Pro pergoly, verandy a stany obecně platí, že pokud nepříznivé počasí začne kazit náladu jak výletníků, tak profesionálních řidičů, zbaví je tyto zastřešené prostory klimatických rozměrů způsobených deštěm, sněhem či žhavými slunečními paprsky. V případě větších pump se zavedeným restauračním provozem je i na krytých verandách a terasách vhodné v přechodných obdobích jara a podzimu trochu přitopit. Na kalendář se prostě nedá spoléhat, a tak ke slovu přicházejí venkovní topidla. Nejčastěji se využívají sálavá topidla na plyn a kromě venkovního prostředí zahřejí i v interi-

éru – ovšem za podmínky dostatečné výměny čerstvého vzduchu (na 1 kW výkonu topidla je potřeba obměnit 10 m³/h vzduchu)! Plynová topidla jsou připojena na LPG lahve, které se liší podle hmotnosti plynu, který pojmu, tedy 2, 4, 5, 10 či 33 kg. Jejich výhodou je nezávislost na elektřině a mobilita, nevýhodou je nutnost měnit bomby a skutečnost, že topidlo může poněkud omezovat prostor a překážet tak v pohybu.

Velmi pohodlným zdrojem tepla pro venkovní posezení na terase či v zimní zahradě jsou sálavé elektrické zářiče. Oproti sloupovým či plynovým topidlům neomezují prostor. Pracují na stejném fyzikálním principu jako paprsky slunce, které neohřívají vzduch, ale pevné částice, od kterých se pak teplo odráží. Hovoříme o sálavém přenosu tepla, které na rozdíl od takzvané konvekce (proudění) ohřívá povrch objektů, na které dopadne. Sálavá energie tedy přímo ohřívá předměty, stěny i osoby v blízkosti sálavého panelu. Tato topidla vyzařují velmi nízké frekvence infračerveného záření, což umožňuje průnik tepelných vln hlouběji do lidského těla. Výsledkem je takřka okamžitý pocit tepelné pohody, aniž se musí čekat, až se ohřeje vzduch,



což je ve venkovním, otevřeném prostředí navíc nemožné.

Rozhoduje detail i celkový dojem

Je známo, že celkově dobrý dojem z prostředí čerpací stanice zkaží nějaká drobnost. Platí to i pro venkovní posezení. Stačí nevysypané odpadkové koše, drobná a zbytečná špina na ubrusech či podlaze, potrhané a nevyprané

vlažky či slunečníky. Je dobré se na celou ČS podívat nezaujatým pohledem zákazníka. Mnohokrát stačí truhlík s květinami, jindy stojany pro jízdní kola, poněvadž i cyklisté bývají od jara do zimy častými návštěvníky. Vždy je to ale nejvíce o vstřícnosti personálu k zákazníkům, žádný úsměv navíc není zbytečný, a tak nadále platí: „náš zákazník - náš pán“. Věřte, vyplácí se to!

■ AUTOR: Mikuláš Buleca

FOTO: Archiv



VIVA

Café

*Letní sendviče
podle Emanuele Ridiho*

*Čerstvě
připraveno
pro vás!*

WE CARE MORE



JAK SE ŽIJE KAMIONÁKŮM?



Kamionová doprava na českých silnicích a dálnicích dosahuje oblodných rozměrů. Není divu, že ještě obludnější bývají příběhy jejich řidičů. O nebezpečí, které na ně číhá, lidské bezohlednosti, ale i o tak zdánlivě všedních věcech, jako je místo na zaparkování, možnostech použít čisté toalety, v klidu se umýt, najíst a odpočinout si. Pokud zaparkují někde, kde je nebude nikdo co chvíli budit a vyhazovat, mohou si nechat zdát o patnácti stech chybějících parkovacích místech, kterou slibuje vládou přijatá koncepce kamionové nákladní dopravy v letech 2017 až 2023.

Pumpy jako oázy, ale i poušť

Mluví se o hospodářské konjunktuře a na dálničním provozu je to znát. V pravém jízdním pruhu tranzitních komunikací se valí jeden kamion za druhým. Auta musí jezdit, a protože provozní náklady dopravních firem představují až z devadesáti procent paliva a provozní kapaliny, mají je na čerpacích stanicích – pokud natankují – za vážené zákazníky. Řidiče čeká i odměna: od kávy s koblihou přes slušný oběd až po

slevové kupóny a jiné benefity. Pokud nenatankují, což je obvyklejší situace, protože o tom ani nerozhodují, nikdo je vyhánět nebude. Parkování i nocování ale může být o něco dražší. V tomto ohledu čeká řidiče kamionu „džungle“. Někde se platí, někde nikoliv, někde mají bezvadné sprchy i toalety, jinde s bídou „toi-toiky“. Současně situaci prostě odpovídá smutný vtip, že Česko má technický stav silnic na jedničku! Nesmíte ovšem přeradit na dvojku či vyšší rychlost!

Jak je to v praxi?

Mezi zaparkovanými kamiony se rychle pozná, že Česko je tranzitní zemí, i dvojitá metr EU. Řidiči se rekrutují hlavně z Čech, Slovenska, Ukrajiny, Rumunska, balkánských zemí a Turecka. Původního obyvatele západní Evropy neuvidíte. Tomu odpovídá i „kultura“ povinné či víkendové pauzy. Většina kamionů má zatažené záclonky, za kterými řidiči spí. Pokud ne, sedí dlouhé hodiny na lavicích parkovišť, někdy jen tak na bobku, hrají karty, klábosí a popíjejí, podle odhozených lahví nejde o limonády. Odskočit si na záchod se příliš neřeší a v tomto směru je i nejvíce stížností, stejně jako na nekonečnou nutnost úklidu. Přes všechny výtky pumpařů či majitelů a provozovatelů odstavných ploch a parkovišť jde o veliký potenciál specifických zákazníků, kteří potřebují i specifický přístup, a vyplácí se vycházet vstříc jejich potřebám. Na jejich „kultivaci“ by mohli mít obdobný podíl, o který se snaží profesní Sdružení řidičů CZ. Podle jejich předsedy Pavla Lukáše jsou řidiči kamionů denně v zoufalé situaci, kdy uvíznou v zácpách a pak

musejí řešit dilema: zastavit na prvním parkovišti, či riskovat kontroly a pokuty za nedodržení povinných přestávek, nehledě na další bezpečnostní rizika plynoucí z únavy.

Hlavní hříchy proti zdraví

Obsluha a personál každé čerpací stanice by měl dobře vědět o všech prohrěšcích proti zdraví v životě dálkových řidičů a snažit se proti nim působit už jen proto, že jsou jejich zákazníci.

• Špatná nebo jednotvárná strava.

Na ni reaguje nabídka mnoha čerpaček celkem úspěšně. Otázkou je reakce samotných řidičů... vlastní obědy na vlastních vařičích v lepších případech, v horších jen kolotoč těch nejlevnějších „gumových“ baget. Jíst pokud možno pravidelně v menších dávkách pětkrát za den. Stejně tak pitný režim... záhodno je vynechávat sladké limonády, méně „bublinek“ a více kvalitní vody, což je základ. Pro ČS to znamená i úpravu sortimentu nealko nápojů.

• **Málo pohybu** - řízení je vysloveně sedavé zaměstnání, a tak by na odpočívkách a parkovištích ČS nemělo chybět jednoduché „hřiště“ a nářadí, jako je hrazda k protažení těla, betonová činka, prostor pro pár kliků apod. Pokud zůstávají vozy na parkovišti celý víkend, je dobré řidičům nabídnout i nějakou činnost, výlet po okolí, pokud jsou ovšem řidiči ochotni vzdálit se od svých vozů.

• **Hygiena** - hodně souvisí s hygienickými návyky každého řidiče. Pumpy s velkými parkovišti bývají vesměs vybaveny i sprchami. Umyvadla, mýdlo, papírové ručníky a bezdotykové sušení rukou jsou samozřejmostí.

• **Nedostatek spánku a odpočinku** způsobuje narušení metabolismu, imunitního systému, mozek přestává fungovat správně, narušena je psychika, vzrůstá riziko infarktu, cukrovky a dalších „civilizačních“ chorob. Potvrdil nám to i jeden letitý kamionář: „Je to vždycky o přepínání sil. Máte jet v neděli ve 22:00 a vydržet celou noc. Ať se snažíte, jak chcete, během dne se vám nedaří usnout, uhodí 22. hodina a je před vámi celá šichta až do rána. Kolem třetí hodiny už za volantem usínáte, ale přepínáte se, protože musíte dorazit na vykládku. Někteří borci pak ještě hodí

magnet a jedou dalších několik hodin. A vůbec porušováním AETRu trpí především vaše zdraví. Pokud jste ve firmě, ve které si bez porušení AETRu (resp. nařízení č.561) nevyděláte, a pokud svůj organismus pro výdělek přetěžujete, zvažte, jestli to má pro vás smysl. Snažte se tedy dopřát tělu odpočinek, spánek a alespoň jednou za rok dovolenou.“

• **Stresové situace** - jsou zřejmě to nejhorší, s čím řidiči kamionů denně bojují. Přístup k „nervákům“, kteří hned po příjezdu nadávají a vyhrožují, jen co u pumpy zastaví, by občas chtěl psychologa, a ne pumpaře. Pokuste se řešit vše úsměvem, vstřícností, nabídkou a vlastním klidem, i kdyby měl být hraný. Kdo v takových situacích jedná rozvážně, zklidní i toho druhého a ještě jej zachrání před infarktem či mrtvicí. Prostě spěchat pomalu. I tady se v jednání se zákazníky projevuje kvalita personálu čerpací stanice.

• **Kouření a pití alkoholu** - za volant samozřejmě nepatří a je i na personálu čerpaček, aby se ze zákonné povinnosti vyvaroval prodeje a tolerance podobných jevů.

Čím můžeme pomoci

Obrovská komunita dálkových řidičů kamionů si permanentní péči i ze strany ČS zaslouží. Faktorů ovlivňujících pohodu a zdraví za volantem kamionů je celá řada. Může jít o nabídku vhodné teplé stravy. Například MOL má ve svých Fresh Corner (již na více než třiceti nejfrekventovanějších místech ČR, s příslibem dalších čtyřiceti do konce roku!) velice příjemné prostředí k odpočinku i osvěžení. „U nás, ve Vyškově, mají dálkaři nejraději sytější, přesnídávková jídla. Například máme vždy nejméně dva druhy sytých a velice oblíbených polévek, které si sami nabírají ze speciálních elektrických varných kotlíků. Jsou uzpůsobeny k nepřímému ohřevu, takže dokonale slouží k samoobslužnému výdeji teplých polévek. Digitální termostat a dobrá izolace udržují jídlo stále na potřebné teplotě. Když ale řidiči na vlastní oči vidí přípravu našich „home made“ obložených baget a bulek, málokdo odolá...“, chlubí se za pultem Soňa Hrdová a dodává, že nejen pro tyto řidiče mají i bezplatné wifi a perfektní sociální zařízení.

S jiným nápadem přišla od dubna společnost Shell. Řidiči s bezlepkovou dietou nebo ti, kteří hledají alternativní varianty běžného sortimentu občerstvení na čerpacích stanicích, už nebudou muset cestovat hladoví, pokud si nestihnou připravit svou vlastní svačinu. Na „shellkách“ je čeká nová řada vegetariánských a bezlepkových výrobků v rámci vlastní značky deli2go. K současné nabídce se připojil čočkový salát či několik variant hotdogů, baget a wrapů bez lepků. Alternativní a specifické stravovací návyky panují i u řidičů v mezinárodní kamionové dopravě. A mnozí z nich omezují maso, hledají vegetariánské a bezlepkové jídlo. Také Benzina po novém roce rozjela pilotní projekt ve spolupráci se společností UGO působící v oblasti zdravé výživy. Pro řidiče kamionů by byla vynikající, ale při cenách na Freshbarech UGO budou častějšími zákazníky Pražáci projíždějící po jižní spojnici do centra. Větší odezvu u dálkových řidičů najde určitě změna konceptu rychlého občerstvení Stop Café, kde se rozšiřuje gastronomická nabídka, odpočinkové zóny, samozřejmě bezplatné wi-fi připojení. Nejširší nabídku jídel a dalšího občerstvení naleznou řidiči právě na hlavních dálničních tazích v restauracích „Stop Café Bistro“, kterých má být do konce příštího roku na padesát po celé republice.

Obecně lze konstatovat, že čerpací stanice se snaží ve vlastním zájmu rychle reagovat na současné spotřebitelské trendy, na změny v počtech zákazníků z nekonečných řad kamionové dopravy. Doufejme spolu s kamionáři, že odpočívadla, na kterých se v mnoha případech počítá se stávajícími i novými pumpami, porostou rychleji. V zásadě mají vznikat ve třech velikostech. Malá - budou bez restaurace, ale s nápojovými automaty, toaletami a místem pro protažení těla. Střední - mají nabízet více parkovacích míst a rychlé občerstvení. Velké odstavné plochy - nabídnou kromě restaurace i zázemí pro řidiče kamionů v podobě sprch, případně s možností ubytování...

Jak si to státní moloch představuje, si můžete přečíst na <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/8fd5918a-4027-4a1c-81e1-0da8583b2eb6/rsd-publicace-odpocivky-web.pdf?MOD=AJPERES>

■ AUTOR: Mikuláš Buleca



Čerpací stanice jsou velmi snadno přístupné obchodní objekty, které se často nacházejí na izolovaných místech, a to dokonce i v městském prostředí. Čerpací stanice nejsou z pohledu rizik jednotné. Velkou roli zde hraje mnoho faktorů, v rozsahu od malého počtu zaměstnanců přes různorodost poskytování dalších služeb, v rozsahu pracovní doby či umístěním v prostředí.

Kriminální riziko není všude stejné

Kriminologické výzkumy zjistily, že různé čerpací stanice jsou postihovány kriminalitou nebo jiným typem protiprávního jednání různě. Není nic udivujícího na tom, že v jednom městě (nebo městské čtvrti) může být až 80 % kriminality páčáno na pouhých 5–10 % čerpacích stanic. Důvodem pro tento stav je variabilita rizikových faktorů. Výsledkem je pak skutečnost, že při zajišťování bezpečnosti čerpacích stanic nelze postupovat jednotným způsobem a nelze využívat šablonovitě jednotlivé prvky bezpečnosti. Za ideální stav považujeme situaci, kdy optimalizaci bezpečnostních strategií předchází individuální analýza konkrétního místa.

Vzhled čerpací stanice a bezpečnost

Již samotný vzhled čerpací stanice může rozhodovat o rizikosti objektu. První dojem pachatelů z konkrétního místa může mít podstatný vliv na jejich rozhodovací procesy. Čistá, udržovaná a dobře osvětlená

čerpací stanice poskytuje dojem určitého stupně komfortu, kvality, možná i bohatství. Může to znamenat, že zaměstnanci, kteří zde pracují, mají ke svému pracovišti pozitivní vztah, jsou všímaví a je pravděpodobné, že je budou i bránit. To však s ohledem na možné následky není vždy rozumné.

Navenek to signalizuje, že zaměstnanci pracují jako tým, chtějí mít hezké prostředí a chtějí je bránit proti zločinu. To vede k redukci kriminality a na druhé straně to zvyšuje kvalitu služeb předkládanou zákazníkům. Existují dvě základní možnosti, jak tohoto stavu docílit:

- a) projektování prostorového řešení s cílem dát čerpací stanici jasnou identitu;
- b) zajištění maximálního možného dohledu, přímého i nepřímého, a přehlednosti prostoru.

Rozhodující procento pachatelů majetkové kriminality nechce být spatřeno a identifikováno. Z bezpečnostního pohledu je proto doporučováno umísťovat čerpací stanice do osídlených oblastí, kde to tzv. žije. To přináší z hlediska bezpečnosti pozitivní efekt formálního dohledu. Čerpací stanice, které

lidé využívají ke krátkému setkání v různou denní dobu, nebo ty, u kterých parkují řidiči taxislužby, nemají s kriminalitou skoro žádné problémy.

Základní parametry rizikosti čerpací stanice

Jak jsem již dříve uvedl, čerpací stanice je typickým zranitelným místem podnikatelské aktivity z důvodů mnoha vnitřních a vnějších příčin. S pojmem rizikovost jsou spojeny tři okolnosti:

- otevírací doba pro veřejnost až 24 denně (nepřetržitost);
- určitý stupeň izolovanosti, který vychází i z požadavků specifických předpisů;
- nedostatečný počet personálu (ekonomické důvody).

O míře možné zranitelnosti, tedy o rizikovosti čerpací stanice, rozhoduje velký počet determinantů. Nelze nikdy dopředu určit, který z nich bude rozhodující. Můžeme však tvrdit, že na základě teorie hájitelného prostoru se o míře zranitelnosti místa rozhoduje již ve fázi zpracování architektonického řešení. Každý projekt čerpací stanice by měl v současné době brát v úvahu bezpečnostní vlivy. Ke každému projektu by měl být přizván odborník na bezpečnost nebo prevenci kriminality. A do projektu by se měly zapracovat prvky, které znesnadní páčání kriminálního nebo jiného protiprávního jednání. S ohledem na umístění čerpací stanice musíme při posuzování vždy vycházet z těchto základních rozlišovacích parametrů:

Obecné geografické rozlišení:

- dálniční čerpací stanice,
- čerpací stanice na obchvatech a hlavních komunikacích,
- čerpací stanice u nákupních středisek,
- čerpací stanice v městském prostředí,
- čerpací stanice ve venkovském prostředí.

Místní geografické faktory:

- umístění objektu v lokalitě,
- okolní prostředí,
- konstrukce a tvar objektu,
- množství stavebních prvků.

Faktory stavebního řešení:

- fyzické umístění,
- přístupnost,
- umístění průchozích prvků (okna, dveře),
- kontrola přístupu,
- pohyb osob a vozidel,
- zranitelné vnitřní a vnější prostory,
- formální a neformální dohled.

Místní faktory

Před realizací výstavby nové čerpací stanice nebo před odkupem již provozované zvažuje investor nejen obchodní (finanční)

parametry, ale nepochybně i rizikovost lokality (těch vysoce rizikových lokalit s vysokou mírou kriminality v ČR našťastí mnoho není), a pokud si lokalitu vyhodnotí jako rizikovou, zřejmě od záměru výstavby nebo odkupu upustí.

Investor se tedy správně věnoval místním faktorům rizika, tedy byl mu znám nebo si zjistil stav a strukturu kriminality v nejbližším okolí čerpací stanice, což by mělo zahrnovat i typy vykazované kriminality. Bez znalostí bezpečnostní problematiky místa však laické vyhodnocení může být zavádějící, zejména z toho důvodu, že faktory kriminality nemusejí nutně vycházet z tohoto místa ani z bezprostředního okolí. Právě umístění čerpací stanice může v konkrétním místě změnit okolnosti (viz. teorie rutinní činnosti).

Je-li plánovaná výstavba čerpací stanice v nové lokalitě, dochází často k situaci, že se jedná o místo, kde nebyla doposud žádná trestná činnost zaznamenána. To se však s ohledem na rozvoj lokality, tedy nejbližšího okolí, může změnit. Budeme-li tedy posuzovat lokalitu z pohledu rizikovosti, tedy z pohledu zajištění bezpečnosti čerpací stanice, doporučuji brát v úvahu alespoň níže uvedené parametry:

- umístění s ohledem na požadavky trhu a bezpečnostní faktory,
- typy trestné činnosti v lokalitách s vyšší a vysokou mírou kriminality,
- specifické okolnosti prostředí (osamocené místo, předměstí, centrum),
- vzdálenost od míst, jako jsou stadiony, noční podniky, herny, apod.,
- struktura a dynamika trestných činů v okolí, jako jsou krádeže, loupeže, vloupání, násilná trestná činnost, trestná činnost mládeže a nezletilých,
- specifické faktory, jako jsou řeky, potoky, opuštěné objekty, skládky apod.,
- sociální složení obyvatel lokality, míra zaměstnanosti,
- úroveň zabezpečení okolních objektů a budov,
- vybavenost a složení okolní zástavby,
- míra osvětlení poskytovaná nejbližšímu okolí veřejným osvětlením,
- pozitivní okolnosti vyplývající z blízkosti umístění bezpečnostních složek PČR, obecní policie, hasiči.

■ AUTOR: Vladimír Oliberius
FOTO: Archiv

**DieselPRO**

Dvouplášťové ocelové nádrže na naftu
KINGSPAN pro ČR a SR
právě teď v prodeji!

Dostupné objemy: 5.000 l - 62.000 l





Čerpací stanice mají na většině míst otevřeno nonstop. To mimo jiné znamená, že jejich obsluha musí pracovat i v noci. Z fyziologického hlediska je však noc určena k tomu, aby člověk odpočíval. Proto je s prací v noci spojena řada zdravotních i sociálních problémů. Na následujících řádcích se podíváme blíže na zdravotní rizika spojená s prací v nočních hodinách.

Cirkadiální rytmus

Žijeme v civilizaci, máme v ní určité povinnosti, plníme nějakou roli a většinou chodíme do zaměstnání. V některých povoláních je práce na směny nezbytná. Bohužel, práce v noci je v principu nepřírozená a obecně lidskému zdraví moc pozitivního nepřinese. „Noc je určená již od přírody na spaní. Říká se tomu cirkadiální rytmus biologických hodin člověka, který reaguje na veškeré zevní vlivy – na světlo, na teplotu a vůbec na běh světa,“ začíná naše povídání o vlivech nočního bdění na zdraví člověka neurolog a somnolog Institutu spánkové medicíny MUDr. Richard Plný a dodává: „V noci se totiž hůře koncentrujeme, neboť mozková činnost by měla být v přirozeném útlumu. Mozek proto není tak výkonný jako ve dne.“

Někteří lidé tvrdí, že mají převrácený biorytmus jako některá noční zvířata, která ve dne spí a v noci loví. To však není úplně pravda. „My nejsme nastaveni tak, abychom žili jako netopýři. U nás je to jiné. Pokud má někdo převrácený biorytmus, tak za to vždy zaplatí nějakou daň,

i když nějakou dobu se takhle žít asi dá,“ říká MUDr. Plný a dodává: „Existují samozřejmě lidé, kteří pracují jenom v noci. Jenže ti mají většinou nějaký zdravotní problém.“

Při spánku se vytváří některé hormony

Ve spánku si totiž tělo vytváří určité hormony pro život nezbytné. Například leptin, kterému se také říká hormon sytosti. „Když ho máte málo, jste hladoví. Lidé, kteří pracují v noci, mají leptinu méně a pak mají tendenci víc jíst. Kvůli tomu mohou mít sklony k obezitě,“ vysvětluje MUDr. Plný, somnolog Institutu spánkové medicíny. Podle jedné studie z USA vyšlo najevo, že sledovaní pracovníci přibrali v průměru tři kilogramy, když vyměnili jednosměnný provoz na třisměnný. „Pokud někdo pracuje jenom v noci, většinou musí počítat s tím, že nějaké to kilo nabeře. A to s sebou nese další rizika: vysoký krevní tlak, zvýšené riziko cukrovky, vyšší cholesterol nebo tzv. syndrom spánkové apnoe (viz. box),“ dodává MUDr. Plný.

Podle statistik až 40 procent směnových pracovníků má zvýšené riziko srdečních onemocnění. Jsou také náchylnější k depresím a jiným psychickým problémům, které často pramení ze zhoršené kvality rodinného života. A zdaleka nejde jen o sexuální vztahy, ale i o běžný kontakt s rodinou a společenské vazby. Spánek ve dne navíc nebývá tak kvalitní jako v noci, protože je světlo, které působí i přes zavřená oční víčka, zabraňuje tvorbě dostatečného množství melatoninu a dalších hormonů.

Málo spánku zkracuje život

Dospělý člověk by měl denně spát okolo 7 až 8,5 hodiny. Ve stáří se pak tato doba zkracuje. Nad hranicí 60 let i pod šest hodin, naopak v dětství potřebujete spánku mnohem více. Kojenec prospí skoro celý den, adolescenti pak okolo 12 hodin. Pokud se to nějakým způsobem snažíte ošidit, vždy si to vybere určitou daň na vašem zdraví. Je prokázáno, že při průměrné době spánku šest a méně hodin si člověk zkracuje život. Nedostatek spánku například vede k poruše imunity, spánek totiž hraje významnou roli v imunitních reakcích, v tvorbě protilátek, obnově krevních buněk atd. Člověk je pak častěji náchylný k běžným infekcím, třeba virózám. Ale co je horší, může se tím podpořit vznik rakovinného bujení. „Nejde samozřejmě o jednu probdělou noc. Něco takového se může projevit až na základě dlouhodobého krácení spánku. Obecně se nedoporučuje pracovat na směny déle než 10 let. Po této době jsou zdravotní následky tak výrazné, že mohou ohrozit zdraví a vlastně i život člověka, respektive zkrátit jeho délku,“ říká MUDr. Plný.

Čím je navíc člověk starší, tím hůře snáší noční služby, protože mozek postupně ztrácí schopnost adaptace na zátěž. Proto potřebuje více času a spánku na regeneraci, aby mu fungovalo myšlení, paměť, i soustředění aspoň přibližně jako když byl mladší. Když pracujete na směny v noci a navíc v nepravidelných cyklech, může to vést dokonce ke zhoršení vaší výkonnosti i ve dne. „Na směny by měl člověk pracovat maximálně do 50 let. Ale jsou lidé, kteří takto slouží celý život, protože jim nic jiného nezbývá,“ dodává MUDr. Plný.

Světlo, vzduch a tekutiny

Při práci v noci (ale někdy i ve dne) se vám může stát, že musíte přicházející spánek přemáhat. Jenže kvůli svým povinnostem usnout nemůžete nebo dokonce nesmíte. Platí to nejen pro řidiče, ale třeba i pro obsluhu čerpací stanice, která třeba v určitou chvíli nemá co na práci, ale to se může během okamžiku změnit. A proto nesmí usnout ani na chvíli. Na zdraví to opět nemůže mít pozitivní vliv. Tím, že organismus dává najevo, že chce spát, tak něco potřebuje. V tomto případě MUDr. Plný radí zajistit dostatek světla, protože světlo tak trochu simuluje den, a také je dobré, aby nebylo v místnosti příliš přetopeno. Člověk by měl zároveň během nočního bdění dostatečně pít, ale jen minerálky nebo vodu, popřípadě čaj. „Sladké limonády ani káva se moc nedoporučují. Káva sice chvíli stimuluje, ale o to rychleji pak může dojít k útlumu. Je to takový dvoufázový efekt. To samé platí i pro energetické nápoje. Ty rovněž obsahují kofein, ale zároveň také nadprůměrné množství cukru. Také by se v noci nemělo moc jíst. Když totiž máme spát, tak nejíme a tělo si to ani nežadá. Pokud si přeci jenom musíte něco dát, měl by to být maximálně nějaký lehký sendvič s vyšším podílem bílkovin,“ radí MUDr. Plný.

Ženy versus muži

Ženy snášejí noční směny o něco hůře než muži, ale není v tom zásadní rozdíl. Ženy prostě jen potřebují více spánku než muži, ale je to hodně individuální. „Nevím, jak je na tom obsluha čerpacích stanic, ale zdravotní sestry také pracují na směny. A existuje studie, která u nich po více než 10 letech práce ve směnném režimu zjistila zvýšený výskyt rakoviny prsu. Ale pozor, to se prokázalo statisticky. Rozhodně z toho nelze vyvodit závěr, že ženě po deseti letech práce ve směnném režimu hrozí rakovina prsu,“ říká MUDr. Plný.



Spánkový stereotyp

Pokud vám směnný režim jednoho dne skončí, může se vám stát, že nebudete schopni v noci normálně spát. Protože budete mít svůj biorytmus natolik zasažený, že tzv. biologické hodiny nebudou fungovat tak, jak by měly. MUDr. Plný doporučuje připravit si pravidelný režim, tzv. spánkový stereotyp. Spočívá to v tom, že budete chodit spát ve stejnou dobu a ve stejnou dobu i vstávat. To samé pak musíte dodržovat i během volných dnů. Právě pravidelnost je nejdůležitější, mozek ji má rád. A časem by se váš biorytmus mohl upravit tak jako u normálně fungujícího člověka, který celý život v noci spí. Pokud se to nedaří, můžete si pomoci melatoninem, který by měl nastolit přiměřený spánek. Ale to je samozřejmě třeba nejdříve probrat s doktorem nejlépe v nějaké spánkové poradně, které dnes najdete všude po republice.

Existují také lidé, jejichž organismus nedokáže směnný režim tolerovat a ti pak ani po opakovaných pokusech nejsou schopni ve směnném režimu fungovat. Protože nejsou schopni spát ani ve dne, jsou unaveni a únava se jim postupně kumuluje. Kvůli tomu pak nejsou schopni vůbec plnit své povinnosti, a když se na to nepříjde, mohou přijít i o zaměstnání. Naopak existují lidé, kteří práci na směny tolerují obdivuhodně dobře. „Ale zase pozor, ve dvaceti, třiceti letech člověk snáší noční směny mnohem lépe než v padesáti,“ varuje MUDr. Plný.

Závěr

Pokud nemůžete nebo nechcete směnný režim opustit, měli byste maximálním způsobem eliminovat možné následky na své zdraví. Je třeba najít si čas na pořádný odpočinek ve dne a snažit se dodržovat živototosprávu. Podle MUDr. Plného je pak pro lidský organismus nejlepší pravidelné střídání směn. „Nejllepší je začít týdnem ranní, pak týdnem odpolední, a nakonec týdnem noč-

Syndrom spánkové apnoe

Apnoe je definována jako zástava dechu minimálně na 10 vteřin. Pokud se tyto apnoe ve spánku opakují, hovoříme o syndromu spánkové apnoe. 5 zástav dechu za hodinu spánku je ještě považováno za normální. Lidé, kteří většinou chrápou a zastavuje se jim dýchání, při tom vypadají, jako by se dusili, nebo dokonce zemřeli. Tyto stavy bezdeší – apnoe – trvají různě dlouho. Někdy jednu, někdy dokonce i dvě minuty. Až pak se člověk reflexně nadechne, chvíli dýchá a pak nastává další apnoe. Pokud jich je 30 a více za hodinu spánku, tak se už jedná o těžkou spánkovou apnoe. A ta se musí určitě léčit. Problém je v tom, že pokud se dýchání zastavuje, do orgánů v těle neproudí tolik kyslíku, kolik by mělo. A to vede k nepřírozeně rychlejší srdeční aktivitě a zvýšení krevního tlaku. Mozek pak nedostatečně odpočívá, protože nemá dostatek kyslíku. Příčinou spánkové apnoe je často právě obezita, chrápání je doprovodný projev. Horní dýchací cesty, kudy by měl proudit vzduch, jsou totiž zúžené kvůli většímu množství tuku, a svaly, které ji v noci udržují otevřené, zkolabují. A dírká pro vzduch se zavře.

Jde o onemocnění, kterým trpí asi 10 % mužů. Přijde se na něj tím, že dotyčný kvůli zvučnému chrápání přijde na podnět svého partnera do spánkové poradny. Lidé, kteří tímto syndromem trpí, jsou více unavení a ospalí přes den. Nedostatečné okysličení pak přispívá ke vzniku mozkových příhod, infarktů a vysokého krevního tlaku nebo cukrovky.

Spánková apnoe se léčí docela jednoduše přístrojem CPAP (Continuous Positive Airway Pressure), což je krabička spojená plastovou hadicí s maskou, kterou si pacient umístí na nos. Přes přístroj jde vzduch z místnosti pod určitým tlakem do dýchacích cest pacienta, což zajistí, aby jeho dýchací cesty zůstaly otevřené. Účinek je pak velmi rychlý, pacienti se velmi brzy začnou cítit lépe a nepříznivé vlivy nemoci po krátké době odezní.

ní a takhle to v týdenních intervalech opakovat. Určitě není dobré to mít rozházené, třeba v úterý noční, v pátek ranní a v sobotu třeba odpolední. Pro váš mozek je vždycky lepší mít nějaký systém, i když samozřejmě vím, že v praxi to většinou není možné sto procentně dodržovat,“ dodává MUDr. Plný.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv a autor

NEJVĚTŠÍ NABÍJECÍ STANICI MÁ HUMPOLEC

Největší nabíjecí stanice pro elektromobily, která je první svého druhu v České republice, funguje už několik měsíců ve Vystrkově u Humpolce v areálu čerpací stanice Benzina, nedaleko sjezdu z dálnice D1. Investorem jedné z nejmodernějších nabíjecích stanic ve střední Evropě byla společnost E.ON, která je zároveň jejím provozovatelem.



Projekt spustil E.ON v lednu 2015, vlastní stavební práce trvaly tři měsíce. Technologie dodaly společnosti Voltdrive, Micos a ABB. Pouze společnost Voltdrive, která je dceřinou společností Micos EVSelect je stejně tak dceřinou společností NetDataComm, zde se podílí EVSelect. Firmy EVselect a NetDataComm se podílí na tvorbě platebního řešení. Architektonický návrh je dílem společnosti Pelčák& partner a stavební práce zajišťovala společnost PS Brno. Nabíjecí stanici obsluhují přímo v místě dvě 630kVA trať, která vybudovala společnost E.ON Distribuce, a.s.

„Výstavba stanice je v podstatě pokračováním projektu Vysočina šetří energii, jenž ve spolupráci s hejtmánstvím kraje úspěšně funguje už od roku 2012 a umístění nabíjecí stanice právě do Vystrkova nebylo proto náhodné,“ charakterizoval stručně záměry energetické firmy na Vysočině jednatel E.ON Česká republika Martin Zákasník.

Mluvčí společnosti Vladimír Vácha pak dodal, že z pohledu majitelů elektromobilů se jedná o strategické místo, které umožní řidičům elek-

tromobilů pohodlné cestování mezi Prahou a Brnem, ale i na spojnici sever-jih České republiky. Nová nabíjecí stanice zároveň naznačuje, jakým směrem se společnost E.ON hodlá v budování nabíjecí infrastruktury dále ubírat.

Stanice disponuje na pěti parkovacích místech standardy 50kW CHAdeMO, CCS 50kW, 22kW Mennekes typ 2, 43kW Mennekes typ 2, zásuvkou 400V/32A a běžnou zásuvkou pro nabíjení skútrů a elektrokol.

Úhradu nabíjení je možné provést v rámci předregistrovaného systému EVmapa nebo pro neregistrované zákazníky kreditní kartou, ať už kontaktní, či bezkontaktní. Zákazníci mohou využít i wifi síť. Stojany jsou dostupné 24 hodin, sedm dní v týdnu, nabíjení je bezobslužné.

Elektromobily se zabydlují na Šumavě

Elektromobily se zabydlují i v Národním parku Šumava. Energetická společnost E.ON tak rozši-

řuje svou působnost v rámci elektromobility opět o další lokalitu a přispívá k ochraně šumavské přírody.

Návštěvníci mohou užít šumavské krásy ze sedla elektrokola nebo elektroskútru, případně dorazit do cíle za volantem elektromobilu. Díky spolupráci s Národním parkem Šumava (NPŠ) jsou snadno dostupné i cíle uprostřed divoké Šumavy. V rámci spolupráce s bavorským E-WALDEM a jejich sítí nabíjecích stanic vám nic nebrání v poznávání bavorské strany Šumavy.

Síť půjčoven dopravních prostředků s elektrickým pohonem na e-Šumavě začala fungovat v červnu 2015 a jako krok správným směrem v ochraně životního prostředí ji při otevření ocenil i ministr životního prostředí Richard Brabec.

Jádrem elektromobilní Šumavy je Chata Rovina na Dobré Vodě u Hartmanic. Spolu se sítí e-půjčoven se tak rozběhl projekt chytrého energetického bodu (SEP), jehož podstatou je ukládání veškeré elektrické energie vyprodukované prakticky všemi obnovitelnými zdroji elektřiny, jakými jsou slunce, vítr, voda.

K aktivitám centra patří i stálý cyklus jednoho i vícedenních seminářů a přednášek, které se zaměřují na problematiku vzniku Chytrých energetických bodů, rozvoj elektromobility pro podnikatele a obce, využití obnovitelných zdrojů energie pro lokální ekonomiku a spotřebu, moderní energetická úložiště elektrické energie, problematiku a poradenství v oblasti datačních programů, zkušební jízdy s různými e-prostředky a rozvoj chytré a šetrné turistiky.

„Síť šumavských e-půjčoven má v současné době už 14 lokalit a disponuje elektromobily, elektroky a elektroskútry E.ON E-max, které dodala společnost E.ON.

Flotila E.ON rozšíří v blízké budoucnosti další vozidla s elektropohonem,“ shrnul aktivity společnosti v oblasti Šumavy Miloslav Fialka z útvaru technického rozvoje a provozu. Dodal, že společnost E.ON připravila pro své zákazníky slevu ve výši 10 procent na půjčení e-kola a slevu 30 procent na půjčení e-skútru. Nabídka platí pro stávající zákazníky po předložení voucheru, který je k dispozici na www.eon.cz/bonus nebo po vyplnění formuláře v kterékoli půjčovně. Více informací je možné získat na www.e-sumava.cz nebo na www.ecofuture.cz/pujcovny.



■ PRE.ON
FOTO: Archiv

BONETT OTEVŘEL PLNICÍ STANICE NA CNG SPOLEČNĚ S MAKREM

Společnost Bonett, největší prodejce stlačeného zemního plynu pro dopravu v České republice, pokračuje v rychlém tempu rozšiřování své sítě plnicích stanic. Na začátku června otevřel Bonett první stanici vybudovanou ve spolupráci s velkoobchodním řetězcem Makro, a to v Čestlicích u Prahy v těsné blízkosti dálnice D1.



„Tento projekt je pro nás velmi důležitý a prestižní, protože jde o první podobnou realizaci ekologických plnicích stanic ve spolupráci se silným obchodním řetězcem. Je to zcela nový koncept prodeje CNG,“ říká Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment. „Rozšíření nabídky na našich čerpacích stanicích o CNG vycházíme vstříc zákazníkům a rostoucí oblíbenosti tohoto ekologického paliva u nás,“ doplnil jej výkonný ředitel Makro/Metro pro Česko a Slovensko Guillaume Chêne.

Výdejní stojany na CNG jsou součástí samoobslužných čerpacích stanic, které Makro provozuje v těsné blízkosti svých prodejen.

Určeny jsou pro širokou veřejnost. „Aby byl zajištěn dostatečný komfort a majitelé vozů na CNG nemuseli dlouho čekat, u většiny stanic řidiči najdou dva výdejní stojany,“ vysvětluje Václav Holovčák. Dostatečnou rychlost plnění zajišťují výkonné kompresory a zásobníky CNG. V platebních terminálech budou moci zákazníci používat vedle výhodných Bonett CNG karet i klasické bankovní, resp. ostatní CNG karty a v některých případech i hotovost.

Čestlice představují první krok, během letošního roku bude zprovozněno dalších šest plniček na dalších pobočkách. Celý projekt zahrnující celkem deset stanic by měl být do-

končen během příštího roku. Ještě v červnu se rozjede ostrý provoz v Makru v pražských Stodůlkách, kde byla výstavba poměrně náročná: „Museli jsme kromě stanice vybudovat i více než 200 m dlouhý vysokotlaký plynovod,“ vysvětluje Václav Holovčák.

Ještě v průběhu července bude zprovozněna stanice u Makra v Brně, následně potom také v Praze na Černém Mostě. Do konce roku pak budou moci řidiči plnit CNG na pobočce Makro v Ostravě, Plzni a v Karlových Varech. „Celý projekt bychom chtěli dokončit v průběhu příštího roku, kdy postupně postavíme stanice na dalších pobočkách Makro,“ představuje další harmonogram Václav Holovčák. Předpokládaná celková investice do tohoto projektu dosáhne 100 milionů korun.

To ale není všechno, v letošním roce chce Bonett proinvestovat více než 170 milionů korun. „Peníze půjdou jak do výstavby nových stanic, tak do rekonstrukcí či posilování kapacity některých našich stávajících stanic, které by díky rostoucímu zájmu motoristů potřebovaly navýšit kapacitu. Například minulý týden jsme takto významně zvýšili výkon naší stanice v Žebráku, kde očekáváme navýšení prodeje o 30 %,“ říká Václav Holovčák.

Jubilejní třicátou veřejnou stanicí bude například CNG stanice u letiště Václava Havla v Praze Ruzyni. „Jednání o výstavbě v této lokalitě byla velmi složitá a dlouhá, vzhledem k velkému počtu aut, která se zde pohybují, je to pro nás velmi prestižní lokalita,“ říká Václav Holovčák.

Nové plnicí stanice mají velkou kompresní kapacitu a jsou vybaveny zásobníky pro více než 1200 kubíků stlačeného zemního plynu, ze kterých trvá plnění vozidla okolo 2–3 minut. Stanice jsou navíc připraveny na rychlé posílení výkonu o dalších více než 500 kubíků za hodinu, pokud bude poptávka růst. Do konce roku má Bonett v plánu otevřít další plnicí stanice, přičemž počet na konci roku by měl přesáhnout čtyřicet CNG stanic.

■ AUTOR: PR Bonett
FOTO: archiv



PŘEBORNÍK NA VELKÉ CESTOVÁNÍ

Vzhledem k tomu, že toto číslo je skoro celé věnováno kamionům, nemohli jsme ani do rubriky Autosalon zařadit normální osobák. I když kultovní Volkswagen Multivan není zrovna kamion, se silným turbodieselem a prostorným interiérem zvládne spoustu činností. A speciální verze PanAmericana s pohonem všech kol a solidní světlou výškou odvede nečekaně hodně práce i mimo silnici.

Šestá generace populárního Transporteru je ve své osobní verzi Multivan etalonem velkého osobního MPV, které kromě nadstandardního prostoru nabízí také solidní svezení a bohatou nebo spíše luxusní výbavu. Letos nabídku rozšířila speciální verze PanAmericana, která samozřejmě nemá být užitkovou verzí sportovního sedanu Porsche Panamera, ale spíše rozšiřuje schopnosti Multivanu mimo zpevněné cesty nebo, chcete-li, terén.

Jméno podle legendární silnice

Doplňkové jméno tohoto volkswagenu nebylo zvoleno náhodou. Mnozí jistě vědí, že PanAmericana je síť silnic dlouhých bezmála 50 tisíc kilometrů, která bez krátkého úseku v deštném pralese v Panamě spojuje všechny pevninské národy obou Amerik od Aljašky po Ohňovou zemi. I když se o ní hovoří jako o nejdelší dál-

nici světa, v mnoha místech si na čtyř- a víceproudovou „highway“ musíte nechat zajít chuť. Některé úseky jsou průjezdné pouze v období sucha, jinde zase jízda bývá docela dobrodružná. Kdo chce tuto trasu ze severu na úplný jih Ameriky zdolat, musí použít tu správnou techniku a právě velký van z divize Volkswagen Užitkové vozy by mohl být jednou z alternativ nejen proto, že má stejné jméno.

Tenhle Multivan je totiž na takové dobrodružství velmi dobře připraven. Už od 70. let minulého století vyvíjí Volkswagen v rámci řady Transporter verze s pohonem všech kol. Nejprve se jim říkalo Syncro, nyní se systémem pohonu všech kol od švédské firmy Haldex si říkají 4Motion. Speciálně upravený podvozek si díky pohonu všech kol poradí i s neschůdným terénem, navíc disponuje závěrem zadního diferenciálu a světlou výškou zvýšenou o 20 mm. I když nájezdové úhly nemají hodnoty jako

u rodilých off-roadů, díky chráněné spodní části, prahům a nárazníkům se jízdy na nerovnostech nemusíte bát. Pozor je třeba si dát na zadní delší převis, který výrazně snižuje hodnotu zadního nájezdového úhlu, v některých pasážích pak může být problematický také dlouhý rozvor.

Vyšší světlá výška je při jízdě po silnici pochopitelně znát, oproti sériovému Multivanu se PanAmericana více naklání v zatáčkách, nicméně stabilita ve vysokých rychlostech na dálnici je perfektní a Multivan je překvapivě docela odolný i vůči bočnímu větru. Řízení nelze nazvat agilním, ale v rámci svého segmentu patří k nejlepším z hlediska přesnosti a zpětné vazby.

Jen s nejsilnějším turbodieselem

Multivan PanAmericana je na českém trhu k dispozici pouze s nejvýkonnějším turbodieselem 2.0 TDI (150 kW) v kombinaci se sedmistupňovou dvouspojkovou samočinnou převodovkou DSG. Dvě turbodmychadla celkem úspěšně eliminují očekávaný turboefekt, zátah je přesto impozantní. Dynamika je na takto velký van skvělá, po německých dálnicích se klidně můžete řídit rychlostí blížící se hranici 200 km/h, jenže úměrně tomu se zvyšuje i spotřeba. Pokud se budete držet u nás povolené „stotřicítky“, provozovatelé čerpacích

stanic vás rádi mít nebudou. V tomto jízdním režimu si totiž Multivan vystačí s 9 litry nafty na 100 km. Díky 70litrové nádrži má tak akční rádius okolo 800 km, a tak se u benzinek budete stavovat jen na toaletu nebo občerstvení. Multivan je samozřejmě vhodným společníkem i v případě, že potřebujete tahat těžký brzdný přívěs. Díky absenci terénní redukce sice nezvládne 3,5tunové přívěsy jako čistokrevné off-roady, 2 500 kg však rozhodně není u takto koncipovaného automobilu špatná hodnota.

Mimo silnice je samozřejmě užitečné použít jiné pneumatiky, než jakými disponoval testovaný automobil, ale i tak se alespoň na suchu ukázala skvělá trakce. I když chybí terénní redukce, odstupňování převodovky umožňuje využít obrovského točivého momentu motoru v pomalu projížděných pasážích. Na nerovnostech a v náročnějších výjezdech pak samozřejmě výrazně pomůže přítomnost závěru zadního diferenciálu. Samostatnou kapitolou jsou sjezdy z extrémně prudkých srázů, což PanAmericane umožňuje systém kontrolovaného brzdění, který aktivujete tlačítkem na středovém panelu.

Stylový a dobře vybavený interiér

Vzrušenou atmosféru dobrodružství a dlouhých cest se tvůrci snažili přenést i do interiéru. Hnědo-černé dvoubarevné čalounění sedadel z kůže, podlaha z žebrovaného plechu a pryžové rohože jsou ideální i pro přepravu znečištěných horských kol a snowboardů pokrytých sněhem. Dojem umocňují i pedály s kryty se vzhledem ušlechtilé oceli a modře svítící nápis PanAmericana v nástupním prostoru. Bohatá výbava a skvělá ergonomie ovládání pak dělají pobyt na palubě tohoto expedičního MPV



velmi příjemným. Čtyři cestující v prvních dvou řadách mají k dispozici samostatná sedadla (ve druhé řadě s integrovanými pásy), třetí řadu tvoří třímístná lavice, kterou lze sklopit a prostřednictvím skládací matrace vytvořit obrovské „letišťe“ na případné přespání v zadní části vozu. Soukromí vám zajistí zatmavená zadní skla v zadní části vozu.

Multivan PanAmericana si za své výjimečné schopnosti samozřejmě nechá zaplatit. Základní verze, jejíž výbava odpovídá prostřednímu stupni Comfortline, přijde na necelých

1,4 milionu. Automobil však nabídne ve své třídě opravdu výjimečné vlastnosti. Svým způsobem pak může být dobrou alternativou nějakému luxusnímu SUV. Rozměry má přibližně stejné, využití vnitřního prostoru je násobně vyšší a jízdní komfort snese rovněž velmi přísná kritéria. Pokud využijete nabídky příplatkové výbavy, nemusí být ani cena takového automobilu příliš vzdálena dobře vybavenému SUV prémiové značky.

■ Text: Jiří Kaloč
Foto: autor

PETROLmagazín

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
fax: +420 224 305 335
www.petro.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

Asistentka redakce:
Renata Nováková (novakova@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 ČR:
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 (VŠCHT Praha)
Ing. Jan Mikulec, CSc.
Česká asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO)
Ing. Ivan Indráček
Společenství čerpacích stanic ČR (SČS ČR, o. s.)
Ing. Jan Skolil, Ph.D.
CLASSIC Oil s. r. o.
Mgr. Vladimír Oliberius
nezávislý odborník v oboru kriminologie

PETROL

PARTNER

Ropa, produkty, trhy



MEMBER OF MOL GROUP

GOLD



GOLD



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



SILVER



Czech Republic

SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



Dallmayr

BRONZE

Mytí a servis

Shop a gastro/Poradenství



vervapaliva.cz



verva

— prémiové palivo —



PROKAZATELNĚ VYŠŠÍ VÝKON

PETROL
PARTNER



MOL DYNAMIC **MOTOROVÉ OLEJE** **OCHRANA MOTORŮ** **S DOPORUČENÍM VÝROBCŮ AUT**

Audi, BMW, Chevrolet, Citroën, Fiat, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot, Renault, Seat, Škoda, Volkswagen.

