



VÁŽENÍ ČTENÁŘI,

léto budiž pochváleno, chtělo by se říci slovy klasika. Venku svítí a hlavně hřeje sluníčko, voda svou teplotou vybízí ke koupání, a kdyby všude neopravovali silnice, člověk by se mohl tvářit spokojeně od rána do večera. Pro nás novináře však léto představuje také okurkovou sezónu. Jenže plnit stránky časopisů, novin nebo webů se musí, a tak se často otevírají témata, která jsou netradiční a také spíše odpočinková než odborná.

Platí to i pro toto číslo Petrol magazínu. My jsme například mimo jiné zavítali na letiště aeroklubu v Kolíně, kde jsme zjišťovali, čím a jak se vlastně tankují letadla, zároveň přinášíme fotoblok z automobilového muzea ve Znojmě, kde mají unikátní sbírku historických tankovacích stojanů. Co se týče reportáží z čerpacích stanic, v prvním případě jsme vyrazili na Šumavu, abychom zjistili, jak funguje čerpací stanice sedm kilometrů od turistického letoviště Zadov, a ve druhém jsme zajeli na nejznámější odpočívadlo brněnské dálnice D1 Devět křížů, kde před nedávnem otevřeli již počtvrté zrekonstruovanou čerpačku Benzina v novém designu. Letní atmosférou dýchá i reportáž z terminálu v italském Terstu, kam tankery přivážejí ropu mimo jiné i pro české refinérie.

Léto samozřejmě nekončí, ale podzim už se blíží a s ním také už jedenáctý ročník námi pořádané konference PETROL Summit. Opět pro vás už nyní zajišťujeme nejen její zázemí, ale hlavně atraktivní program. Ten letošní bude stejně jako časopis v mnohém jiný. I letos však bude jeho součástí tradiční vyhlášení cen PETROL Awards. Pokud chcete sami přihlásit do naší soutěže nějaký projekt, produkt nebo třeba významný počin v petrolejářském průmyslu, neváhejte. Přihlášky najdete na našem webu www.petrol.cz. Uzávěrka je 6. října, samotný summit se pak koná 2. listopadu.

■ Jiří Kaloč
šéfredaktor



Slavíme
25 let na trhu

Cenové ukazatele

D <small>GRAND</small>	24.35
95 <small>NATURAL</small>	31.25
MOTIVA D	24.35
MOTIVA 100	31.25

Pylony

Navigační prvky
čerpacích stanic

Světelná reklama

My otevíráme.
Vy ušetříte.

PETROL
PARTNER

www.gema.cz



18



38



22



62



70

Editorial

Události

- 4 V tábořském skladu ČEPRA se kradly pohonné hmoty, zadrženi byli tři zaměstnanci
Zisk Unipetrolu se zvýšil, možná zvedne dividendu
Benzína otevřela první myčku s Foam Sensation
Nafta z Kreilingu je zpět v Česku, chybí šest milionů litrů
- 5 Evropské těžbařské společnosti zvýšily zisk
Masivní investice do těžby plynu z břidlic v Argentíně
OMV u nás zdvojnásobila zisk, přestože tržby klesly
Americká společnost Halliburton je opět zisková
- 6 Americká vláda nabízí pronájem ložisek k těžbě ropy a plynu
Odškodné za znárodnění majetku ve Venezuele Exxon zatím nedostane
Exxon mobil dostal pokutu za porušení sankcí vůči Rusku
- 7 Saudové kritizují snížení investic do těžby ropy
Těžba ropy v Libyi překročila milion barelů

Trh, ropa, produkty

- 8 Kdy nahradí elektrické motory spalovací
- 10 Na jižní Moravě objeveny nové zásoby ropy a plynu
- 12 Biopaliva – Deset let na trhu pohonných hmot

Interview

- 14 Lukáš Kopecký a Petr Roubal:
Chceme soutěžit především kvalitou nabízených služeb

Čerpací stanice

- 18 Benzína dálnice Devět křížů
- 22 EuroOil Zdikovec na Šumavě
- 34 Ekologie do vzduchu nepatří
- 37 Reportáž Aeroklubu Kolín – letecké pohonné hmoty
Letadla, vrtulníky a syslové

Profil

- 26 Tank Ono: Díky nízkým cenám mezi největšími prodejci

Technika a provoz

- 30 Veřejná databáze cen čerpacích stanic: Do zveřejňování cen benzinek se nikomu nechce

Reportáž

- 38 Terminál v Terstu – Jak přes Alpy putuje ropa do Česka

Rozhovor

- 42 Lubomír Molnár ml., WashTec Cz: Od záchranky k mycím technologiím

Mytí a servis

- 46 Mycí centrum Davo Wash Olbramovice: Největší v republice

Shop a gastro

- 52 Představujeme Carlson: Kvalita bez kompromisů
- 54 Letní akce sítě čerpacích stanic: Řetězce jako inspirace pro ostatní
- 57 Když minerálku, tak Mattoni
- 58 Stokrát důležité drobnosti
- 62 Fenomén českých občerstvení: Párek v rohlíku

Tip na výlet

- 64 Automobilové muzeum Znojmo
- 65 Zámek Berchtold, Zbiroh a Loučeň

Bezpečnost na čerpacích stanicích

- 66 Stručný návod, jak odhadnout bezpečnostní rizika

Alternativa

- 70 Perspektivy využití vodíku v dopravě v ČR: Jeho čas přijde...
- 72 Elektromobilita Projekt NEXT-E: Nejen 222 nových dobíjecích stanic

Autosalon Petrol

- 74 Karmann Mobile Colibri: Pětimetrový kolibřík

PETROLpartner

Máte čerpací stanici. Máte zákazníky?

PETROL
PARTNER

Pro byznys je důležitá vzájemná důvěra:

ČEPRO představuje Certifikovaný velkoobchod ČEPRO – systém, který se zaručí za Vaše kvality.

První program na trhu určený pro majitele čerpacích stanic, který zahrnuje sledování kvality a kvantity PHM od jejich příjmu a výdeje na terminálu Čepra přes přepravu cisternami až po jejich prodej na čerpací stanici.



CHCETE?

- mít dodávky PHM na Vaši čerpací stanici pod kontrolou?
- prodávat PHM s garantovanou kvalitou a získat na ně nové zákazníky?
- chcete získat Pečeť kvality za výhodnou cenu?

NEHCETE?

- platit drahé pojištění pro případy, že u Vás zákazník natankuje nekvalitní palivo?
- mít obavy, že dostanete od ČOI pokutu za nejakostní PHM?
- přijít o dobrou pověst mezi zákazníky?

Certifikovaný velkoobchod ČEPRO

- garantované dodávky kvalitních PHM s prokázaným původem
- možnost využití logistického modelu Čepra
- online sledování stavu dodávky
- legislativní a daňové poradenství od Čepra
- získání pečeti „Certifikovaný velkoobchod ČEPRO“ a Pečeti kvality od společnosti SGS
- marketingový potenciál pro získání nových zákazníků

VYUŽIJTE NABÍDKU ČEPRA!

- Kontaktujte Vašeho obchodního zástupce, nebo volejte: 221 968 175, 221 968 270, nebo napište: info@certifikovanyvelkoobchod.cz



www.ceproas.cz

V TÁBORSKÉM SKLADU ČEPRA SE KRADLY POHONNÉ HMOTY, ZADRŽENI BYLI I TŘI ZAMĚŠTNANCI

V červenci provedla policie zákrok proti zlodějům pohonných hmot ve skladu Čepra v Táboře. Akce byla připravována v úzké součinnosti s vedením společnosti a zatčena byla skupina zaměstnanců společnosti. Pachatelé pohonné hmoty kradli poměrně sofistikovaným způsobem, kdy při krádeži provedli nelegální zásah do technologického zařízení čerpací soustavy. Přímo při činu byly na místě zadrženy čtyři osoby, a to muži středního věku. Jednalo se o tři zaměstnance společnosti a další osobu, která pohonné hmoty z objektu vyvážela a následně



distribuovala. Policisté také zajistili dvě cisterny a zařízení, které pachatelé při krádeži používali.

Při následných prohlídkách bytových i nebytových prostor pak byly zajištěny další zásoby pohonných hmot a finanční výnosy z nich. Souhrnná hmotná škoda a celkové množství odcizených pohonných hmot jsou nyní předmětem šetření. Všichni čtyři muži byli obviněni z trestného činu krádeže. Na případu kriminalisté dále pracují a není vyloučeno prokázání trestné činnosti dalším osobám, překvalifikování obvinění či jeho rozšíření o další trestné činy. Již v této chvíli jsou obvinění muži ohroženi trestem odnětí svobody na dobu až pěti let.

ZISK UNIPETROLU SE ZVÝŠIL, MOŽNÁ ZVEDNE DIVIDENDU

Unipetrol v prvním pololetí zdvojnásobil čistý zisk na 6,4 miliardy korun z loňských 3,1 miliardy. Tržby firmy pak stouply o 60 procent na 61 miliard korun. Vedení společnosti na základě těchto výsledků oznámilo, že pokud se situace ve druhé polovině roku nezmění, firma by mohla zvýšit dividendu za letošní rok. Výsledky však také pozitivně ovlivnilo pojištění plnění vztahující se k haváriím v závoděch v Kralupech a Litvínově. Unipetrol od pojištěn ve druhém

čtvrtletí dostal 3,1 miliardy korun. „Výsledků jsme dosáhli díky příznivému makroekonomickému prostředí, vysokému využití výrobních kapacit a rostoucím prodejům ve všech segmentech," řekl generální ředitel Unipetrolu Andrzej Modrzejewski. Využití rafinérských kapacit v Kralupech a Litvínově podle ředitele meziročně vzrostlo ze 46 procent na 96 procent a je nejvyšší v historii. Litvínovský provoz, kde Unipetrol zpracovává ropu, odstavila havárie

ve srpnu roku 2015. Oprava trvala téměř rok. Pokud zůstanou finanční výsledky dobré i ve druhé polovině roku a akcie společnosti na pražské burze budou i nadále růst, podle Modrzejewského by firma mohla zvýšit dividendu. Za loňský rok Unipetrol vyplatí dividendu 8,30 Kč na akcii, meziročně je zhruba o polovinu vyšší. Akcie Unipetrolu na pražské burze od začátku roku posílily téměř o 70 procent na 305 korun.



Benzina jako první uvádí na český trh zážitkovou automyčku. Ve spolupráci s firmou Wash-Tec, která má na technologii patent, vybavila Benzina myčku na čerpací stanici na pražském Barrandově speciální funkcí FoamSensation. Zákazníci mohou službu využívat od 1. srpna. Pokud zákazník zvolí program Komfort Exklusiv, může si kromě kvalitně umytého vozu odvézt z čerpací stanice také neotřelý zážitek. Ze speciální lišty začne auto pokrývat pěna, která vytváří tenkou, ale zcela kompaktní stěnu, takže má řidič pocit, že se přes něj přelévá pěnový vodopád. Celý proces je nasvícený LED diodami a zákazník tak sleduje neobvyklou hru barev na pěnovém plátně obalujícím auto.

„Chceme našim zákazníkům přinášet vždy něco nového. I obyčejný průjezd myčkou je pro děti často velkým zážitkem, s technologií FoamSensation si myčku užijí i dospělí," říká k novince vedoucí odboru marketingu Benziny Agnieszka Bobrukiewicz. Součástí programu Komfort Exklusiv bude kromě pěnové show také speciální mytí ráfků. Program stojí 299 Kč a doplňuje standardní čtyři programy, které myčky od Benziny nabízejí. Mycí linka na Barrandově je zatím pilotním projektem. Pokud bude úspěšný, plánuje Benzina rozšířit tento zážitkový program i na další automyčky na svých čerpacích stanicích.



Nafta za skoro miliardu korun je zpátky v Česku. Ještě donedávna byla blokována u zkrachovalé společnosti Viktoriagruppe v Německu. Podle Správy státních hmotných rezerv přesto část nafty ve skladu proti evidenčnímu stavu chybí. Správa státních hmotných rezerv končí s pravidelným odvozem nafty z Německa. V nádržích jsou už jen zbytky, které bude složité vyčerpat. Poslední vlaky proto budou jezdit už nepravidelně. „V tuto chvíli je v českých skladech 90 procent nafty, která byla uskladněna v Německu. Takže z té miliardy je doma 900 milionů," doplnil předseda SSHR Pavel Švagr. Celkem bylo od loňského října až dosud vypraveno 55 vlaků. Zpočátku jezdil jeden vlak týdně. Později se podařilo odvoz zrychlit a přidat každý týden ještě druhý vlak. Cena za převoz nafty do ČR by neměla přesáhnout 60 milionů korun.

EVROPSKÉ TĚŽAŘSKÉ SPOLEČNOSTI ZVÝŠILY ZISK



Evropským ropným a plynárenským společností se konečně ve druhém kvartálu podařilo zastavit pokles zisku, který trval již tři roky. Pomohlo k tomu hlavně snižování nákladů. Zisk společnosti Royal Dutch Shell bez mimořádných položek se více než ztrojnásobil a dosáhl 3,6 miliardy USD (80,1 miliardy Kč). Čistý zisk vzrostl o 31 procent na 1,55 miliardy USD. Očištěný čistý zisk Totalu

se zvýšil o 14 procent na 2,5 miliardy USD (55,7 miliardy Kč), zisk Statoilu pak vykázal růst na 3,02 miliardy dolarů (67,3 miliardy Kč) z 913 milionů USD před rokem. Firmy potvrdily dosavadní plány výdajů na letošní rok, pouze Statoil mírně omezil rozpočet na průzkum. Podniky také uvedly, že se budou nadále snažit držet náklady pod kontrolou, protože další vývoj cen ropy zůstává nejistý.



Společnost OMV u nás loni zvýšila zisky ze 178 na 390 milionů korun. Tržby za prodej vlastních výrobků, služeb a zboží naopak klesly o 8,4 procenta na 18 miliard korun. OMV v České republice provozuje okolo 160 čerpacích stanic, přičemž loni více než 60 čerpaček odkoupila Benzina. Marketingový manažer OMV Česká republika Michal Janda říká, že OMV se v letošním roce soustředí hlavně na modernizaci zbylých čerpacích stanic. Do konce letošního roku by jich mělo být modernizováno okolo 37. „V následujících letech pak projde modernizací zbytek sítě. Důležitými úpravami prošlo i zázemí bistra, které nyní umožňuje nabízet výrazně větší škálu čerstvě připravovaného občerstvení," dodal Michal Janda.

AMERICKÁ SPOLEČNOST HALLIBURTON JE OPĚT ZISKOVÁ



MASIVNÍ INVESTICE DO TĚŽBY PLYNU Z BŘIDLIC V ARGENTINĚ



Argentinská státní ropná společnost YPF společně s firmami Total a BP investuje v Argentině 1,15 miliardy USD (cca 26 miliard Kč) do zvýšení těžby plynu z břidlic. Investice v oblasti Vaca Muerta, která je jednou z největších formací břidlicového plynu na světě, přichází v době, kdy se místní vláda snaží omezit závislost na dovozu plynu. Partneři YPF již do oblasti v letech 2014 až 2016 investovali 500 milionů dolarů. Nová investice tam zdvojnásobí těžbu zemního plynu na 4,5 milionu metrů krychlových denně ze současných 2,2 milionu metrů krychlových. Z tím největší investici v oblasti letos v březnu

oznámila argentinská společnost Tecpetrol, která je součástí skupiny Techint, která hodlá do břidličných polí v oblasti Vaca Muerta do roku 2019 investovat 2,3 miliardy USD (cca 52 miliard Kč). Investice přichází poté, co vláda oznámila, že chce postupně snížit cenu, kterou garantuje za plyn vytěžený z nových vrtů. Cena je v současnosti 7,5 dolaru za milion britských termálních jednotek plynu. Chce tak povzbudit firmy, aby investovaly dříve. Americká EIA odhaduje, že v oblasti Vaca Muerta se nachází 16,2 miliardy barelů břidličné ropy a 308 bilionů krychlových stop (9,7 bilionu m³) břidličného plynu.

Hospodářské výsledky společnosti Halliburton, která je třetím největším poskytovatelem služeb pro ropné firmy na světě, překonala očekávání. Ve druhém čtvrtletí letošního roku se totiž vyhoupla do zisku 28 milionů dolarů (626 milionů Kč) ze ztráty 3,21 miliardy v předchozích třech měsících. Očekávání předčily i příjmy společnosti, které vzrostly na 4,96 miliardy dolarů ze 3,84 miliardy ve stejném období loni a 4,28 miliardy v prvním čtvrtletí roku 2017. Z nepříznivého období se společnost vymanila zejména díky poptávce v Severní Americe, kde ropní producenti začali znovu zvyšovat počet vrtů, hlavně těžaři ropy z břidlic.



AMERICKÁ VLÁDA NABÍZÍ PRONÁJEM LOŽISEK K TĚŽBĚ ROPY A PLYNU

Americká vláda oznámila pronájem ložisek ropy a zemního plynu v Mexickém zálivu. V rámci programu na léta 2017–2022 nabízí za zvýhodněných podmínek 30 milionů hektarů. Washington se tím snaží podpořit těžbu v dobách nízkých cen ropy. Pro účely prospekce a rozvoje bude 16. srpna zahájen pronájem nalezišť u Texasu, Louisiany, Mississippi, Alabamy a Floridy. Americký ministr vnitra tvrdí, že jde o první takový krok v rámci národního programu leasingu ložisek ropy a zemního plynu na příštích pět let a že po-

platky z pronájmu polí v Mexickém zálivu Spojeným státům americkým v roce 2008 vynesly 18 miliard dolarů. Loni to ale bylo jen 2,6 miliardy. Uznal sice, že rok 2008 byl výjimečným díky vysokým cenám ropy a zemního plynu, poukázal ale na to, že se i rozšířily vrtné práce na soukromých pozemcích, kde byla lepší návratnost investic a méně regulačních překážek. Firmy by měly za pronájem do hloubky méně než 200 metrů platit sazbu 12,5 procenta namísto dříve navrhovaných 18,75 procenta.

ODŠKODNÉ ZA ZNÁRODNĚNÍ MAJETKU VE VENEZUELE EXXON ZATÍM NEDOSTANE



Americký federální odvolací soud v New Yorku rozhodl, že koncern Exxon Mobil zatím nemůže vymáhat po Venezuele odškodné 1,6 miliardy dolarů (36,7 miliardy Kč), které mu za znárodněný majetek přiznala mezinárodní arbitráž. Soud nižší instance, který vymáhání odškodného povolil, podle odvolacího soudu Exxonu nesprávně odpustil splnění potřebných procedurálních požadavků. Odškodnění, o němž v říjnu 2014 rozhodl arbitrážní tribunál Světové banky (SB), má Exxon dostat v souvislosti s projektem na těžbu ropy Cerro Negro v deltě řeky Orinoko. Tato aktiva firmě v roce 2007 zabral tehdejší venezuelský prezident Hugo Chávez během vlny znárodnování v ropném průmyslu a dalších sektorech. Odvolací soud nařídil, aby byla žádost Exxonu o možnost vynucovat odškodné zamítnuta. Firma podle něj musí usilovat o soudní vymáhání této sumy v souladu s federálním zákonem o státní imunitě zahraničních zemí.

EXXON MOBIL DOSTAL POKUTU ZA PORUŠENÍ SANKCÍ VŮČI RUSKU

Ministerstvo financí USA uložilo společnosti Exxon Mobil pokutu ve výši dvou milionů dolarů (cca 45 milionů Kč) za porušení sankčního režimu vůči Rusku z roku 2014. Představitelé světové ropné jedničky toto rozhodnutí označili za „zásadně nespravedlivé“ a podali na vládu žalobu. Zajímavé je, že šéfem Exxonu tehdy byl dnešní ministr zahraničí USA Rex Tillerson. Úřad ministerstva pro kontrolu zahraničních aktiv zjistil, že činitelé Exxonu v květnu 2014 podepsali dohody o projektech těžby ropy a zemního plynu s předsedou správní rady ruské ropné jedničky Rosněř



Igorem Sečinem a další osobou, která se údajně ocitla na „černé listině“ lidí, kteří se nějak zapletli do aktivit Ruska vůči Ukrajině. Firma jednání se Sečinem dobrovolně neoznámila, třebaže věděla o jeho přítomnosti na seznamu sankcemi postižených jednotlivců. Tím podle ministerstva prokázala „bezohlednou nedbalost“ a program sankcí „významně poškodila“. Exxon později sdělil, že rozhodnutí úřadu napadne. Argumentoval tím, že v době podpisu dohod se společností Rosněř nebyly tyto aktivity sankcím podřízeny, protože šlo o povolenou pokračující spolupráci.

SAUDOVÉ KRITIZUJÍ SNÍŽENÍ INVESTIC DO TĚŽBY ROPY

Svět možná bude čelit nedostatku ropy kvůli zásadnímu poklesu investic i absenci nových nalezišť. Na světovém ropném kongresu v Istanbulu to prohlásil šéf saúdskoarabského státního energetického gigantu Aramco Amín Násir. Přitom vyhlídky ropného sektoru podle něho dobré nejsou, když finanční investoři nemají chuť podporovat tolik potřebné velké investice do prospekce ropy, dlouhodobého rozvoje sektoru a navazujících odvětví. Od propadu cen ropy v roce 2014 přišel ropný sektor na investicích o jeden bilion dolarů (cca 23 bilionů Kč). Podle Násira přitom na pokrytí růstu poptávky a kompenzaci přirozeného poklesu těžby ze starších polí bude svět v příštích pěti letech potřebovat novou produkci v objemu 20 milionů barelů denně. Sestupný trend mají i objevy nových ložisek ropy, za poslední čtyři roky spadly na necelou polovinu v porovnání s předcháze-



jícím čtyřletým obdobím. Koncern Aramco investuje tak, aby si udržel těžbu na úrovni 12 milionů barelů denně. To předpokládá investice ve výši 300 miliard dolarů do prospekce, těžby ropy i do programu zaměřeného na konvenční i nekonvenční zdroje zemního plynu. Prioritou společnosti je podle Násira „přeměna ropy na petrochemikálie“, ale také Aramco se již soustředí na solární a větrné projekty.



Těžba ropy v Libyi poprvé po čtyřech letech překročila jeden milion barelů denně. Státní ropná společnost NOC si přitom vytyčila cíl dosáhnout v těžbě úroveň milionu barelů denně do konce července. K dosažení milionu napomohla podle zdrojů prozatímní dohoda s německou společností Winterhall o obnovení těžby. Libye vedla s touto firmou obchodní spor. V důsledku vnitřních konfliktů a nízkých cen suroviny se příjmy z prodeje ropy v uplynulých čtyřech letech v Libyi propadly o 90 procent. Loni činily pouze 4,8 miliardy dolarů (cca 110 miliard Kč) ve

srovnání s 53 miliardami dolarů v roce 2012. Libye je členem Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC). Libye, přestože je členem OPEC, není vázána dohodou o omezení těžby. Libye upadla do chaosu po svržení Muammara Kaddáfího v roce 2011. Do té doby těžila kolem 1,6 milionu barelů ropy denně, poté však produkce výrazně klesla a dostala se až pod 200 000 barelů denně. Koncem loňského roku díky znovuotevření významných ropných terminálů dosáhla zhruba 700 000 barelů denně, na jaře si ale protesty a nepokoje opět vyžádaly uzavření dvou velkých ropných polí.

Krátce

Rakouská ropná a plynárenská skupina OMV ve druhém čtvrtletí zdvojnásobila očištěný provozní zisk na 662 milionů eur (17,3 miliardy Kč). Firma uvedla, že zisk podpořil pokles produkčních nákladů na barel, který se snížil o pětinu. Očištěný zisk nezahrnuje mimořádné položky a změnu hodnoty zásob. Analytici čekali zisk zhruba 644 milionů eur. OMV se rovněž podařilo zvýšit objem prodeje v Libyi a Norsku. Firma také zlepšila výhled těžby na celý rok na 330 000 barelů ropného ekvivalentu denně z původních 320 000 barelů.

Saúdská Arábie sníží v září dodávky svým zákazníkům na celém světě minimálně o 520 000 barelů denně, aby splnila dohodu producentů zemí. Země se tak rozhodla jednat v situaci, kdy se na světovém trhu množí pochybnosti o účinnosti dohody států OPEC o redukcii těžby. Státní ropný gigant Saudi Aramco už omezuje dodávky do USA a Evropy, to samé plánuje i pro asijské trhy. Rozhodnutí Saúdské Arábie znamená, že z dodávek do Asie budou profitovat jiní a s velkou pravděpodobností mezi nimi bude Rusko.

Čistý zisk společnosti PKN Orlen ve 2. čtvrtletí klesl oproti roku 2016 o čtyři procenta na 1,54 miliardy zlotých (cca 9,5 miliardy Kč). V prvním pololetí se ale zisk o 78 procent zvýšil a dosáhl 3,46 miliardy zlotých (21,4 miliardy Kč). Hospodářský výsledek podniku ve druhém čtvrtletí zasáhly rostoucí náklady, které převážily nad růstem tržeb. Tržby ve druhém čtvrtletí pak stouply o 19 procent na 23 miliard zlotých (cca 142,2 miliardy Kč). Rafinérie PKN Orlen ve druhém čtvrtletí zpracovaly o deset procent více ropy než před rokem.

Rusko jmenovalo bývalého německého kancléře Gerharda Schrödera do správní rady společnosti Rosneft, největšího producenta ropy v Rusku. Zastávat bude funkci nezávislého ředitele, uvádí se ve vládním výnosu. V současnosti je předsedou výboru akcionářů Nord Stream AG, konsorcia vedeného ruskou společností Gazprom.



MÍSTO VÁLCŮ CÍVKY

Nový francouzský prezident Emmanuel Macron představil ambiciózní plán: po roce 2040 se už ve Francii nebudou prodávat auta spalující benzín a naftu. Británie nechtěla zůstat pozadu a také zakáže od roku 2040 prodej aut, které spalují benzín a naftu. Je to nesmysl a utopie, nebo realistická vize osvícených politiků?

V roce 2050 by pak na britských cestách měly jezdit jenom vozidla s nulovými emisemi. Norsko, kde jsou tradičně nejvyšší prodeje elektrických aut na osobu, by k zákazu benzinových a naftových motorů mohlo přistoupit už v roce 2025. Automobilka Volvo uvedla, že od roku 2019 bude vyrábět už jenom auta na elektrický anebo hybridní pohon. Volkswagen by chtěl v roce 2025 prodávat až třetinu nových vozidel s elektrickým pohonem. Zdá se, že dny tradičních ropných paliv jsou sečteny. Co to znamená pro celý ropný průmysl a na co se musí společnosti připravit?

Nejdříve musíme uvést, že poptávka po ropě by v nejbližších dvou desetiletích měla nadále stoupat. Kartel OPEC odhaduje, že do roku 2040 by se celosvětová spotřeba ropy měla zvý-

šit ze současných 95 milionů barelů ropy denně na 109 milionů v roce 2040. Odhady jiných agentur také počítají s nárůstem spotřeby.

Velká změna nastane ve struktuře spotřebitelů ropy. Vyspělé země OECD by letos měly zaznamenat vrchol ve spotřebě na úrovni 46,5 mbd a do roku 2040 by jejich poptávka měla postupně poklesnout na 37 mbd. Naproti tomu poptávka v rozvíjejících se státech pravděpodobně stoupne o polovinu ze současných 43 na 66 mbd v roce 2040.

V USA, západní Evropě a vyspělých asijských zemích se v nejbližších desetiletích očekává obrovská obměna vozového parku směrem k environmentálně šetrným pohonům. Zatím se jeví, že hlavní úlohu budou hrát elektromobily, ale po roce 2030 je možné masivní

nasazení i jiných technologií pohonu. Energetické společnosti ve vyspělých státech se chtě nechtě budou muset zapojit do rozvoje infrastruktury pro elektromobily. Namísto rafinérií a čerpacích stanic musí stavět dobíjecí stanice a přenosovou soustavu. Současná infrastruktura totiž není vůbec připravená na masivní zapojení elektromobilů do provozu.

V rozvíjejících se státech bude situace tradičních energetických firem snadnější. Poptávka po rafinériích a čerpacích stanicích poroste zejména v Asii, nicméně i v Africe a Jižní Americe se očekává nárůst spotřeby benzínu a nafty. Na elektrifikaci se však nesmí zapomenout ani v rozvíjejících se zemích. Indie zkoumá možnost zákazu prodeje benzinových a naftových aut od roku 2030, což je pro tuto zemi extrémně ambiciózní výzva.

Energetické společnosti se už brzy ocitnou před jedním z největších rozhodnutí ve své historii. Buď se přizpůsobí trendu elektrifikace, anebo zaměří svoji činnost na chudé, rozvíjející se státy, nebo zažijí postupný úpadek.

■ AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom
FOTO: archiv



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



**Rozdíl
mezi
nimi je**



SUPER BENZIN ADITIV

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

**Dostání
v sítích**

ELIT
více než autodily



BENZINA
Unipetrol Group

oma  **CZ**

AUTO KELLY
vše pro auta

APM
AUTOMOTIVE
Váš dodavatel autodílů



Čisticí schopnost prokázána v mezinárodně uznávané zkoušce CEC F-05-93.

Laboratoř: SGS Kolín

Zkušební motor: Mercedes-Benz M102, 2,3l

Trvání jedné zkoušky: 60 h

Po 60 hodinách na standardní Natural 95 se na sacích ventilech vytvořilo průměrně **380 mg** úsad. Za dalších 60 hodin, kdy motor pracoval na palivo s přídatkem přísady VIF, zbylo na ventilech průměrně jen **15 mg** úsad. Super Benzin Aditiv tak odstranil **96 %** úsad na sacích ventilech.

Super Benzin Aditiv výrazně redukuje těž karbonové úsady ve spalovacích prostorech. Po testu na standardní benzin bylo z pístů a hlavy válců seškrábáno 7099 mg karbonu, po testu na palivo s přídatkem Super Benzin Aditivu jen 2477 mg.



Úsady ve spalovacích prostorech

- Zvyšují sklony k detonačnímu spalování = pokles výkonu, nárůst spotřeby paliva
- Nasají benzin po studeném startu = zhasínání motoru, škrábání při akceleraci
- Zkracují životnost motoru = karbon ve válcích působí jako brusná pasta



Úsady na ventilech

- Snižují průtok vzduchu = nižší výkon motoru
- Nasávají benzin = zhasínání po studeném startu, opakovaný studený start, prodleva při přidání plynu
- Nekontrolovatelně uvolňují benzin = houpání otáček, zvýšená spotřeba paliva

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

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



NA JIŽNÍ MORAVĚ OBJEVENY NOVÉ ZÁSoby ROPY A PLYNU

Společnost Moravské naftové doly (MND), patřící do skupiny KKCG miliardáře Karla Komárka, objevila na jižní Moravě ložisko se zásobami ropy a zemního plynu v hodnotě přes 3,5 miliardy korun. Díky tomu se nevytěžené ropné zásoby firmy zvýší o celou čtvrtinu.

„Je to náš největší nález za posledních patnáct let. Nachází se mezi Kyjovem a Brnem,“ řekl pro HN člen představenstva MND Miroslav Jestřábík. Podle něj jsou ve zmíněné lokalitě pod zemí více než tři miliony barelů ropy a 100 milionů kubíků plynu. Velký význam tohoto nového objevu spočívá podle mluvčí KKCG Dany Dvořákové v tom, že zásoby ropy poprvé tohoto rozsahu byly nově nalezeny v jiném typu horniny než kdykoliv předtím – v pískovcových horninách stáří paleogen, tedy horniny z období třetihor. „Dosavadní objevená ložiska významného rozsahu byla objevena v pískovcích a vápencích jurského stáří, které jsou starší než třetihory. Je ovšem nutné podotknout, že tento nový objev se nachází ve větší hloubce (2,3 km),“ dodala Dvořáková.

Kromě výrazného nárůstu zásob je tedy nový nález pro MND důležitý i z toho důvodu,

že jí dal vodítko, kde příště hledat. „Ukázalo nám to tedy, že ropa se může hledat na našich územích i tam, kde nás to dřív nenapadlo,“ vysvětlil Jestřábík.

Těžba v novém nalezišti začne pravděpodobně v příštích letech podle toho, jak rychle se podaří vyřídit všechna nutná povolení a vykoupiť potřebné pozemky. „Nejdříve je nutné dokončit produkční a technologické testy, vypracovat technologické postupy a plány těžby. Teprve pak bude možné zahájit skutečnou těžbu na ložisku. Předpokládáme, že to bude řádově do 2–3 let,“ uvedla k tomu Dana Dvořáková.

Jak vědí těžaři, kde hledat?

„V principu vyhledáváme podzemní struktury tvořené porézni horninami, které jsou izolo-

vány nadložními horninami a vytvářejí tzv. pasti, a současně jsou – nebo v geologické minulosti byly – tzv. migračními cestami (většinou velké zlomové systémy) spojeny se zdrojovými horninami (místa, kde ropa a plyn vznikají, jsou ve velkých hloubkách),“ popsala Dvořáková.

Základem je vytvoření geologického konceptu z řady nepřímých metod či indicií. Základní vyhledávací metodou je seismické měření.

Na našem území se ložiska ropy a plynu nacházejí většinou v sedimentárních horninách třetihorního stáří uložených v hloubkách od cca 700 m až do téměř 4 km. Z pohledu regionálního se jedná především o oblast jihovýchodní části Jihomoravského kraje. Těžitelné zásoby jednotlivých ložisek se v případě plynu pohybují v rozmezí desítek až stovek milionů m³, u ropy jsou to desítky až stovky tisíc m³.

Je to v porovnání se světovou produkcí maličký zlomek, v podstatě se u nás vytěží jednotky procent celkové spotřeby v Česku. „Pro názornost se dá říci, že ročně v průměru vytěžíme něco kolem jedné terawathodiny plynu, což pokryje spotřebu zhruba 100 000 domácností (počítáme s průměrnou spotřebou 10 MWh na domácnost),“ uvedla jako příklad

Dvořáková. MND má v současnosti 150 aktivních vrtů plynu a ropy.

Existuje několik typů ložisek uhlovodíků – ložiska čistě plynová, jejichž energie je dána pouze rozpináním plynu, plyn se těží bez jakýchkoliv čerpadel samotkovým způsobem, je potřeba jen s ohledem na technologické a ložiskové podmínky regulovat jeho tok. Pak existují ložiska ropná, kdy je ovšem v každém ložisku ropy současně s ropou rozpuštěn i plyn. Plyn dodává ložisku energii a napomáhá tzv. samotkovému způsobu těžby, kdy je proces těžby v těžebním vrtu řízen pouze regulací s ohledem na technologické a ložiskové podmínky. Při nedostatečné energii ložiska ropy pro samotkovou těžbu je nutné do těžebního vrtu nainstalovat hlubinné čerpadlo, kterým se ropa čerpá na povrch. Čerpadlo se skládá z hlubinné a povrchové části – většinou se používá typ známý na povrchu jako tzv. kozlíky...

Kolik peněz firma vydělá navíc?

„Ta čísla jsou hodně předběžná, ale pokud by se potvrdila naše hypotéza, že se v ložisku nachází surovina (ropa a plyn) odpovídající třem milionům barelů, tak by to při současné ceně něco málo pod 50 USD za barel mohlo být kolem tří miliard korun (odvod pro stát a obce cca 200 milionů),“ řekla Dana Dvořáková.

Z Komárkova nového objevu budou mít profit i okolní obce a stát. MND odvádí daň za vytěžený nerost, z této daně připadá 75 % na obec, na jejímž území se těží a 25 % jde do státního rozpočtu. Při zmiňovaných zásobách by se mezi ně rozdělilo přes 200 milionů korun.

Společnost MND z Komárkovy skupiny KKCG ročně vytěží zhruba 800 tisíc barelů ropy a 82 milionů kubíků plynu. Těžba byla dříve pro byznys Karla Komárka stěžejní. Postupně se ale její důležitost snižovala. Jednak proto, že společnost začala ve velkém investovat do loterijských firem po celé Evropě – spoluvlastní například českou Sazku, řeckou společnost OPAP nebo italské Lotto.

Druhým důvodem bylo, že ropa začala prudce zlevňovat. „V roce 2014 byla průměrná cena nad sto dolarů za barel, loni to bylo už jen 43,70 dolarů,“ říká Jestřábík. To se výrazně podepsalo pod zisky MND, které se v daném období propadly z 1,5 miliardy před zdaněním na ložskou necelou třetinu.

I kvůli tomuto propadu musela MND začít šetřit. Odrazilo se to hlavně na průzkumech nových ložisek, u nichž vyjde každý vrt na 10 až 20 milionů korun. Při nízkých cenách ropy se už některé z těchto průzkumů nevyplatilo dělat. S tím bylo spojené i propuštění zhruba



Vrtná souprava na ložisku Násedlovice, kde bylo objeveno nové ložisko ropy.

15 procent z více než pěti stovek zaměstnanců.

Celou strategii firmy MND nově nastavuje tak, aby společnost byla zisková i při 50 dolarech za barel. To je podle Jestřábíka z vedení firmy cena, na které se bude ropa dlouhodobě pohybovat.

Ropa z břidlic brání růstu cen ropy

Důvodem, proč v příštích letech nelze čekat skokový růst ropy zpět nad hranici 100 dolarů za barel, je nový způsob těžby ropy a plynu z břidlic. Rozvíjí se hlavně ve Spojených státech amerických, kde je těchto nalezišť nejvíc. Hlav-

ní výhodou břidličné ropy oproti klasické těžbě je, že se nachází v malých hloubkách. Ropné firmy jsou tak schopné pružněji reagovat na nabídku a poptávku. Na druhou stranu je těžba nákladnější. „Jakmile spadne cena, ořezají v USA náklady a zavřou některé vrty. A když cena vyskočí, okamžitě těžbu obnoví,“ říká Jestřábík. Světový trh s ropou tak zažívá malou revoluci, kdy pomalu ztrácí vliv dříve dominantní uskupení vývozců ropy OPEC.

■ AUTOR: Alena Adámková
FOTO: MND
ZDROJ: MND



V září letošního roku uplyne již deset let od okamžiku, co se na trhu ve standardní motorové naftě dle ČSN EN 589 objevila biopaliva, konkrétně methylestery mastných kyselin (MEŘO), a od ledna 2008 pak v automobilových benzinech dle ČSN EN 228 bioethanol. Uvedení biopaliv I. generace (biotehanol a MEŘO) na trh předcházela velmi kontroverzní odborná diskuze mezi státní správou, výrobci biopaliv a petrolejářským a automobilovým průmyslem. Výsledkem diskuze bylo přijatelné nastavení legislativních, časových a technických podmínek uplatnění biopaliv v dopravě, které vyústilo v jejich zavedení na trh.

Ekologizace fosilních paliv

Důvodem uvedení biopaliv do motorových paliv pro dopravu je především úspora neobnovitelných zdrojů fosilní energie, jako je ropa, snížení emisí skleníkových plynů ze spalování paliv v dopravě, udržitelný rozvoj venkova, vytváření nových pracovních míst a zajišťování ekonomické prosperity nového oboru – výroby biopaliv. Snaha evropských orgánů o podporu rozšíření biopaliv se setkala paradoxně

i s negativními reakcemi ze strany nevládních a ekologických organizací, které soustavně upozorňují na negativa výroby biopaliv zejména v méně bohatých agrárních zemích a ohrožení výživy společnosti záborem půdy, která je dnes využívána pro pěstování kulturních plodin pro výrobu potravin.

Je třeba si uvědomit fakt, že každý stát má celou řadu specifických podmínek pro uplatnění biopaliv v dopravě, které je účelné akceptovat. Přes výše uvedené,

převážně politickou debatu je nutné biopaliva jako obnovitelný zdroj energie považovat za významný potenciální zdroj energie v dopravě, a to zejména v delším časovém horizontu.

Předválečný Dynalkol

Historie užívání biopaliv v palivech pro dopravu sahá v tuzemsku již do doby dvacátých let minulého století, kdy se začal k pohonu zážehových spalovacích motorů používat biolih ve formě paliva obchodní značky Dynalkol anebo směsi pro pohon automobilů označované jako Bi-Bo-Li. Palivo obsahovalo cca 50 % etanolu, 30 % benzenu a 20 % benzínu z ropy. Používání lihobenzinových směsí v tuzemsku skončilo v roce 1950.

Nový nástup biopaliv v motorových palivech u nás nastal v devadesátých letech minulého století, kdy na trh vstoupil methylester řepkového oleje (bionafta). Bionafta se prodávala ve směsi s motorovou naftou. Výrobci a prodejci tehdy museli mít na bionaftu certifikát o biologické odbouratelnosti produktu. Směs se prodávala pod obchodním označením směs-

ná motorová nafta (SMN 30) a měla významnou úlevu na sazbě spotřební daně ve srovnání s čistou fosilní naftou.

Postupné zvyšování podílu biopaliv

Další nástup biopaliv v pohonných hmotách pro pohon v dopravě byl odvozen od legislativy EU. Jejich přidávání vychází ze směrnice 2003/30/ES později nahrazené směrnicí 2009/28/ES a 98/70/ES ve znění směrnice 2009/30/ES. Do české legislativy byly uvedené směrnice transponovány prostřednictvím zákona o pohonných hmotách a zákona o ochraně ovzduší v platném znění.

Na základě diskuze ČAPPO se státními orgány bylo uvádění biopaliv na trh s pohonnými hmotami stanoveno v postupných časových krocích, což se v praxi osvědčilo.

Jednalo se o tyto časové horizonty:

- září 2007 min. 2 % methylesterů řepkového oleje (MEŘO) v motorové naftě (ČSN EN 590)
- leden 2008 min. 2 % MEŘO v motorové naftě a 2 % bioethanolu v automobilovém benzínu (EN 228)
- leden 2009 min. 4,5 % MEŘO v motorové naftě a 3,5 % bioethanolu v automobilovém benzínu
- červen 2010 min. 6 % MEŘO v motorové naftě a 4,1 % bioethanolu v automobilovém benzínu, což platí až dosud.

Biopaliva jsou do fosilních paliv přidávána v průběhu jejich mísení v rafinériích nebo na skladových terminálech distributorů do tzv. preblendu benzínu nebo motorové nafty. V obou případech však výrobce finálního výrobku musí garantovat jak jakost expedovaného benzínu, tak motorové nafty dle platných technických norem.

Zařízení na mísení biopaliv do motorových paliv byla v tuzemských rafinériích a distribučních terminálech vybudována a odzkoušena v předstihu v roce 2006. Celkové investiční náklady na realizaci dosáhly cca 800 mil. Kč.

Kritéria udržitelnosti

S platností od 1. 1. 2012 musí biopaliva použítá pro dopravní účely splňovat tzv. kritéria udržitelnosti, která vyjadřují, o kolik

procent musí mít biopalivo v průběhu celého životního cyklu nižší emise skleníkových plynů, než má standardní ekvivalentní fosilní pohonná hmota. A dále, že kvůli jejich výrobě nedošlo k záboru mokřadů a hodnotných biotopů a že suroviny pro jejich výrobu jsou pěstovány podle správné zemědělské praxe. Jak bioethanol, tak MEŘO musí mít od roku 2017 nižší emise minimálně o 50 %. Členskými firmami nakupovaná biopaliva v současnosti dosahují úspory obvykle více než 60 %.

V roce 2013 přibyla k povinnosti uplatňovat biopaliva jako zdroj obnovitelné energie ještě povinnost pro dodavatele automobilových benzinů a motorové nafty snižovat emise skleníkových plynů ze spalování pohonných hmot. Zákonem o ochraně ovzduší jsou stanoveny postupné kroky tohoto snížení. V období od roku 2014 až 2016 to byly 2 %, od roku 2017 do roku 2019 to je 3,5 % (upraveno zákonem č.369/2016Sb.) a v roce 2020 to bude již o 6 % vše proti základu emisí v roce 2010.

Na český trh bylo v letech 2007 až 2016 dodáno cca 15,7 mil. tun automobilového benzínu v kvalitě ČSN EN 228 a 39 mil. tun v kvalitě ČSN EN 590. Pohonné hmoty obsahovaly tato biopaliva: u benzínu bioethanol a ethyltercbutylether a v motorové naftě methylestery řepkového oleje a methylestery ostatních mastných kyselin (FAME). V prvním desetiletí tohoto století se začaly v motorové naftě objevovat hydrogenované rostlinné oleje (HVO) a také vyspělá biopaliva vyrobená z odpadních olejů a tuků. Jednalo se o produkt z dovozu.

Po celé období členské firmy ČAPPO s rezervou plnily jak objemovou povinnost používat biopaliva v motorových palivech, tak snížení emisí skleníkových plynů.

Vedle standardních motorových paliv dle ČSN EN 228 a ČSN EN 590 byla na trhu k dispozici nafta s obsahem MEŘO min. 30 % a palivo E85, což je směs cca 15 % benzínu s 85 % bioethanolu. Jejich podíl na trhu však byl po celé období malý a nedosáhl ani 5 % celého trhu. Tato vysoko koncentrovaná paliva včetně čistého biopaliva B100 (MEŘO) měla (oproti nízko koncentrovaným směsím) významnou ekonomickou podporu formou snížené sazby spotřební daně, což je činilo obchodně zajímavými. Od roku 2016 byla tato výhoda z důvodu překročení pravidel evropské podpory pro poskytování daňo-

vých úlev pro biopaliva významně snížena a tato paliva z trhu prakticky zmizela.

Jakost není problém

Členské firmy ČAPPO v rámci svých standardů kvality prodávaných pohonných hmot a poskytovaných služeb dosáhly mimořádně úspěšných výsledků. Za sledované období užívání biopaliv v nízko i vysoko koncentrovaných směsích s fosilními palivy byla u 3259 odebraných vzorků automobilových benzinů Českou obchodní inspekcí zjištěna chybovost 0,5 %, u 4379 odebraných vzorků motorové nafty zjištěna chybovost 1,0 % a u směsných vysoko koncentrovaných paliv chybovost 0,8 %. Celková chybovost u všech sledovaných kapalných paliv pak byla u členů ČAPPO pouze 0,9 %.

Při manipulaci a zejména skladování pohonných hmot s obsahem biosložky je nutné dodržovat ČSN 65 6500 Motorová paliva – Podmínky skladování a doba použitelnosti, která stanoví pravidla pro zacházení s těmito palivy.

Pro některé speciální použití motorových paliv, jako je palivo uložené v nádržích záskokových systémů zdravotnických a energetických zařízení pro dobavy energie, vozidla armády a další speciální vozidla pracující v extrémních podmínkách, je výrobci dodáváno motorové palivo bez biosložky.

Dnes, po deseti letech lze oprávněně konstatovat, že motoristická veřejnost si ve své většině na biopaliva v motorových palivech zvykla a běžně je používá. Lze však již dnes předpokládat, že po roce 2020 bude také růst význam vyspělých biopaliv. Svědčí o tom trendy legislativy v EU, která navrhuje zvýšení jejich podílu na celkové spotřebě energií pro dopravu.

Konec fosilních motorových paliv však ještě zdaleka nenastal. Ještě v letech 2030 až 2040 budou fosilní motorová paliva na trhu motorových vozidel dominovat včetně zkapalněných ropných plynů (LPG). Toto motorové palivo je s ohledem na svou výhřevnost a emise ze spalování zvláště významné. Doprovázet je však na trhu budou další alternativní paliva, jako je stlačený a zkapalněný zemní plyn, bioplyn, elektřina, později i vodík.

■ AUTOR: PR ČAPPO
FOTO: archiv



CHCEME SOUPEŘIT PŘEDEVŠÍM KVALITOU NABÍZENÝCH SLUŽEB

Společnost MOL Česká republika dokončila (na konci června 2016) komplexní rebranding svých prémiových čerpacích stanic pod značkou MOL, který probíhá od převzetí sítí Agip a Lukoil, respektive od května 2015, kdy byla představena první stanice MOL v ČR. Zároveň se však intenzivně připravuje na očekávaný útlum prodeje klasických motorových paliv. Výpadek jejich prodeje chce nahradit novými službami a vsadit především na jejich kvalitu, říkají v rozhovoru pro Petrol magazín Lukáš Kopecký, Sales nad Pricing manager a Petr Roubal, Network Development and Asset Manager z firmy MOL Česká republika.

Kolik máte aktuálně čerpacích stanic v České republice? Uváděli jste číslo 315.

Aktuálně jich máme 306, na základě vyhodnocení jednotlivých lokalit společnost v roce 2016 prodala několika čerpacích stanic z portfolia PapOilu. Tyto čerpací stanice nesplňovaly naše podmínky z pohledu umístění a výkonů. Jinak jsme měli štěstí v tom, že ty sítě se příliš nepřekrývaly. Čerpací stanice Slovnaftu byly především na Moravě, čerpací stanice Lukoil byly rozmístěné v rámci pátečních tahů a velkých měst a Agip doplnil svými čerpacími stanicemi pokrytí v ČR.

Benzina má 387 čerpadel, nejvíce v ČR. Máte v plánu ji dohnat?

Rozhodně ne v počtu čerpacích stanic, chceme soupeřit hlavně kvalitou nabízených služeb u čerpacích stanic a také v objemech prodeje pohonných hmot. Naším záměrem je se stát první volbou pro zákazníka a tohoto cíle nedosáhneme soupeřením v počtu čerpacích stanic, ale pouze kvalitou nabízených služeb.

V objemu prodeje pohonných hmot jste ale podle Lidových novin až číslo čtyři, po Benzině, Shellu a společnosti ONO...

Vámi uváděný článek ohledně prodeje naší konkurence nemáme k dispozici, nemůžeme se tedy k tomu vyjádřit. Výše prodeje pohonných látek se liší dle jednotlivých lokalit.

Které vaše čerpací stanice jsou nejvýkonnější?

Z pohledu prodaných pohonných hmot to jsou čerpací stanice umístěné na dálničních tazích a hraničních přechodech. Tam tankují kamióny, naši smluvní zákazníci, a to je samozřejmě z hlediska výtoče významné.

Víte, kolik stanic máte na dálnicích, kolik ve větších městech, kolik v menších lokalitách?

Kolem 75 % naší sítě čerpacích stanic MOL je umístěno na dálnicích a městech, zbytek sítě jsou menší lokality pokryté zejména značkou PAP OIL.

Chystáte nějaký speciální program na podporu firemních zákazníků? Třeba Shellu se to rozhodně vyplácí, když je s pouhými 175 čerpadly na druhém místě v objemu prodeje pohonných hmot...

My jsme v rámci značky MOL představili vlastní fleetovou kartu pro firemní zákazníky, dnes má už dvě varianty, jednu předplacenou, druhou klasickou fleetovou fakturační. Díky ní se nám daří oslovovat firemní zákazníky. I díky tomu je tento rok mimořádně úspěšný jak z hlediska prodejů pohonných hmot, tak tvorby zisku. Zároveň postupně představujeme náš projekt Fresh Corner. Jedná se o nové prodejny v rámci sítě čerpacích stanic MOL. V rámci tohoto konceptu rozšiřujeme nabídku gastronomie a služeb. Zákazníci kvalitu těchto služeb vnímají velmi pozitivně.



Jak se vyvíjí poměr prodeje benzínu a motorové nafty? Neslaví benzin určitou renesanci?

Příliš se nemění, je obdobný jako u ostatních sítí, konkrétní čísla nemůžeme komentovat, Česká republika je v rámci EU jednoznačně tranzitní oblastí a z uvedeného důvodu je dlouhodobě větší podíl motorové nafty na celkových prodejích.

A kdo jsou vaši dodavatelé?

V České republice je to Česká rafinérská a naše mateřská společnost MOL Group, konkrétně rafinérie Slovnaft, která je napojena na produktovody Čepra. Podíl rafinérie Slovnaft a české rafinérské je cca 60:40. Většina zboží je pak fyzicky dodávána autocisternami z rafinérie Slovnaft na Slovensku nebo autocisternami z terminálů Čepra. Všechny produkty v síti ČS MOL jsou již od vstupu společnosti MOL na trh plně aditivovány.

Sítí PapOil tedy nebude rebrandována?

V rámci změny značky na ČS Slovnaft byla část sítě Slovnaft rebrandována do nového loga PAP OIL. Každopádně značka PAP OIL je zaměřena na určitý segment zákazníků ve specifických lokalitách, ostatní sítě, které jsme jako celek nakoupili, tj. Agip a Lukoil a také Slovnaft, již byly rebrandovány na značku MOL.

Jsou pohonné hmoty v síti PapOil levnější?

K cenové politice firmy se nemůžeme vyjadřovat.



Údajně se účastníte spolu s firmou E.On i dalšími projektu na vybudování sítě dobíjecích stanic pro elektromobily...

Tento projekt vznikl na úrovni MOL Group a připravovaná spolupráce se nebude týkat jen ČR. Vedle elektromobility se aktuálně zaměřujeme na optimalizaci pokrytí naší sítě čerpacích stanic produktem LPG. Na stole jsou dva projekty na vybudování plnicích stanic na čerpání CNG s významnými partnery. V CNG hledáme vždy strategické partnery, totéž u dobíjecích stanic, LPG čerpadla budujeme sami.

Jak se připravujete na avizovaný konec spalovacích motorů, který v roce 2040 plánuje na příklad Francie, Velká Británie, ale i další země?

Chceme rozšířit paletu nabízených ☞

➔ služeb v rámci jednotlivých čerpacích stanic tak, abychom nahradili případný výpadek prodeje. Jednáme s několika partnery, až budou podepsané smlouvy, vše zveřejníme. V rámci Skupiny MOL existuje plán rozvoje až do konce roku 2030, v jeho rámci počítáme s částečným útlumem prodeje klasických pohonných hmot, tento výpadek plánujeme nahradit například rozšířením zpracování ropy na plasty a jiné komodity.

Plánujete i plnicí stanice na vodík?

Aktuálně v rámci ČR ne. Osobně vidím z důvodů použité technologie jako alternativní řešení k stávajícím motorovým palivům spíše elektrickou energii. Přechod na ni však bude pozvolný.

Jaký je poměr tržeb z prodeje pohonných hmot a z ostatních služeb – shopů, myček, gastro zařízení? Blíží se to už poměru 1:1?

Naše čísla nemůžeme komentovat. V rámci rozšíření nabízených služeb prostřednictvím projektu Fresh Corner plánujeme navýšení podílu nepalivového prodeje. V rámci již realizovaných pře-

staveb vidíme pozitivní trend nárůstu zmiňovaného segmentu nepalivového prodeje.

Čili zákazníci chcete lákat především na nabídku gastronomických služeb?

Na vybraných čerpacích stanicích MOL vybavených již novým konceptem Fresh Corner aktuálně rozšiřujeme stávající nabídku služeb o sortiment teplých jídel. V rámci tohoto projektu počítáme s rozšířením i na další čerpací stanice MOL. V některých případech jsme limitováni stávajícím prostorem. Co můžeme slíbit je, že naši zákazníci v rámci projektu Fresh Corner najdou na našich čerpacích stanicích vždy tu nejlepší kávu, hot dogy, čerstvé sendviče, čerstvé pečivo a polévky. To jsou formáty, na kterých stavíme, rozsah jmenované nabídky na jednotlivých stanicích značky MOL je samozřejmě závislý na lokalitě ČS, a jak jsem již zmiňoval, na prostorových možnostech té které čerpací stanice MOL.

Jakou volnost ve výběru food sortimentu mají provozní jednotlivých čerpacích stanic?

Naše společnost se rozhodla provozovat čerpací stanice v rámci ČR v modelu COCA, což znamená, že veškerý prodáváný sortiment vlastní naše společnost. Jedním z důvodů je 100% kontrola nad kvalitou nabízených produktů. S tím je i spojená nová úloha pro naše partnery, chceme, aby se zaměřili zejména na poskytování kvalitních služeb našim zákazníkům. Součástí tohoto projektu je i náš program SMILE, v jehož rámci se prostřednictvím svých trenérů zaměřujeme na komunikaci obsluhy se zákazníkem. Jedná se o komplexní program určený pro obsluhu čerpacích stanic i jednotlivé partnery. V rámci sortimentu došlo k optimalizaci jednotlivých položek dle velikosti prodejní plochy, ke zpřehlednění pro zákazníka.

Připravujeme ale i nové SAP řešení, které nám umožní zaměřit se více na lokální potraviny/nabídku na jednotlivých čerpacích stanicích.

Když jste prováděli rebranding nakoupených čerpacích stanic, jak složité bylo je přestavět, aby měly jednotný vzhled?

Petr Roubal, Network Development and Asset Manager



Lukáš Kopecký, Sales nad Pricing manager



Rebranding měl dvě fáze – v rámci převzetí sítě čerpacích stanic PAP OIL nedošlo ke změně značky, značka PAP OIL je vlastněná společností MOL. Naopak u sítě Lukoil a Agip jsme v rámci uzavřených smluv měli omezený čas na výměnu označení (loga) na jednotlivých čerpacích stanicích. Museli jsme podle uzavřených smluv dodržet konkrétní termíny, do kdy musely být čerpačky kompletně rebrandovány. Nejdříve byly kompletně vyměněny všechny totémy a loga na budovách v síti čerpacích stanic LUKOIL, poté následoval rebranding sítě čerpacích stanic AGIP (ENI). V rámci tohoto roku došlo ke změně značky i v rámci naší sítě čerpacích stanic Slovnaft. Většina těchto čerpacích stanic dostala novou značku MOL, menší část pak byly rebrandována na značku PAP OIL. Aktuálně provozujeme v rámci ČR síť čerpacích stanic pod značkami MOL a PAP OIL.

Po provedení rebrandingu byla naším dalším krokem změna vnitřní části čerpací stanice. Což je aktuální projekt Fresh Corner. Jedná se o kompletní přestavbu prodejny i zázemí čerpací stanice do nového designu, jehož součástí je

i rozšíření stávajících služeb. Nový design Fresh Corner vznikl v rámci skupiny MOL group, a naši zákazníci se s ním tak mohou setkat například v rámci své dovolené na Slovensku prostřednictvím značky Slovnaft, v Maďarsku prostřednictvím značky MOL a v Chorvatsku prostřednictvím značky INA.

V rámci ČR proběhla přestavba na nový koncept již na 73 stanicích MOL, do konce roku plánujeme realizovat dalších 50 projektů. Samotná přestavba jednotlivé čerpací stanice trvá přibližně jeden měsíc. Do konce roku 2019 tak budou mít všechny ČS MOL nový koncept prodejny Fresh Corner.

Naši zákazníci se mohou s uvedeným konceptem setkat např. na dálnici D1 v rámci ČS MOL Bělčice (35 km směr Brno)

Provádí přestavbu více firem, nebo byl vybrán jen jeden dodavatel?

Někteří dodavatelé byli vybráni v rámci Skupiny MOL pro všechny země. Například vybavení prodejen Fresh Corner je realizováno jak zahraničními, tak českými dodavateli. Stavební část je vždy tendrována od lokálních dodavatelů.

Začalo se hovořit o tom, že by se vytvořila databáze cen u jednotlivých čerpacích stanic, podporují to prodejci palivových karet, něco podobného je už například v Německu. Jak se k takovému nápadu stavíte, asi to v zájmu provozovatelů příliš není, že?

Naše ceny jsou nyní zcela veřejné, každý si je může přečíst na totémech u čerpacích stanic, ale souhrnně je nezveřejňujeme. Pokud bude taková povinnost uzákoněna, jako je tomu v Německu a částečně i v Rakousku, samozřejmě tyto údaje poskytneme, ale nyní o něčem takovém neuvažujeme.

Myslím, že zatím tu nejsou ani právní podmínky pro vznik takové databáze. Dnes existuje evidence čerpacích stanic při Ministerstvu průmyslu, na takové platformě by podobná databáze cen vzniknout mohla. O něco podobného se již snažil stát prostřednictvím České pošty.

- AUTOR: Alena Adámková, Jiří Kaloč
FOTO: Jiří Kaloč



MEKKA NEJSTARŠÍ ČESKÉ DÁLNICE

Benzina Devět Křížů je taková česká motoristická Mekka. Čerpací stanice na 166. km dálnice D1 za dva roky oslaví 40. narozeniny. Ve své době to byla jedna ze tří čerpacích stanic na trase Praha – Bratislava. Za dobu své existence čtyřikrát prošla rekonstrukcí. Nejdéle zavřeno měla letos, kdy zde probíhala renovace dálnice.

Podle polského konceptu

Unipetrol tuto nucenou přestávku využil k tomu, aby na obou čerpačkách udělal další důkladnou rekonstrukci. Kompletní proměnu prodělal hlavně interiér podle nového konceptu Stop Café 2.0, který vznikl v Polsku a který dnes najdete i na čerpacích stanicích Orlen a Star u našeho severního souseda. V České republice byl tento koncept uplatněn poprvé právě zde u Devíti křížů a nutno dodat, že interiér shopu působí vzdušným i útulným dojmem zároveň. K tomu výrazně přispívá i rafinované osvětlení kombinující strojní světla LED a lampy visící nad jídelními stoly. Povedené jsou i zelené plochy pod stropem doplněné obrazy ovoce a zeleniny. I když nejrůznějších materiálů i barev je v interiéru poměrně hodně, není to nijak předimenzované a vše naopak působí příjemně a harmonicky. Zvenku si nelze nevšimnout nové atiky a nápisu Benzina bez dodatkového značení Plus. Výraznou novinkou je pak dřevěné obložení

vchodu ve stylu žaluzií s nápisem Stop Café. Jinak je vidět, že návrh shopu se řídil optimálním rozmístěním impulsního zboží v hlavním toku zákazníků. Při vstupu do shopu totiž doslova narazíte na mrazicí box firmy Algida. Zmrzlina v letních měsících jistě přijde vhod... Když pokračujete přímo k pokladně, nemůžete minout chladicí box s názvem „Hit měsíce“ s nápoji od firmy Mattoni včetně limonády Spritz, na kterou je nyní televizní kampaň. A konečně okolo obou



pokladen jsou chytře rozmístěné cukrovinky se světelným zvýrazněním kokosové tyčinky Margot, která byla v akci. Výborný nápad! Zákazníci jistě v horkých letních dnech ocení i obrovskou krytou přístěnnou chladicí vitrínu, ve které najdete nepřebernou nabídku nealkoholických nápojů včetně ledové kávy či čaje a energetických drinků.

Novou stanicí jsme navštívili jenom týden po slavnostním otevření a stále zde ještě nebylo všechno hotovo. Do očí nás tůkly třeba polské nápisy na odpadkových koších, úplně perfektní nebyla ani obsluha, která je po rekonstrukci kompletně nová. Pumpa má ostatně i nového provozního.

Špičkové kuchyňské technologie

Návštěvníci čerpací stanice mají k dispozici tři pokladny. U prvních dvou se platí za pohonné





hmoty a věci ze shopu, u třetí je občerstvení. To by mělo být chloubou nově otevřené čerpací stanice. Obsluha má k dispozici špičkové vybavení včetně dvou turbogrillů, které dokážou udělat hamburger včetně křupavé kůrky za dvě minuty. Nechybí odšťavňovače pro fresh džusy, konvektomat a další pomůcky. Až přijde jednomu škoda, že se zde vaří pouze z dovezených polotovarů. Nabídka jídel je však docela široká od míchaných vajec k snídani (od 6.00 do 10.00) přes čerstvé saláty a polévky až po devět hotových jídel ze stálé nabídky, která stojí od 119 do 169 korun (od 10.00 do 20.00).

Chloubou místního menu je podle provozního Michala Duška (30 let) hamburger s hranolkami, který obsluha připraví přímo před vámi. Krátká doba od slavnostního otevření se

však zřejmě zatím nejvíce projevila v tom, že nový personál ještě nenabyl dostatek zkušeností a příprava jídel tak trvá příliš dlouho. Pokud by zájemců o hamburger bylo více za sebou, fronta by se zřejmě neúnosně protáhla... Tohle by si asi vedle v KFC dovolit nemohli...

Zákazníci si jídlo mohou sníst u stolků na straně vstupních dveří nebo na baru vedle, popřípadě na zahrádce kryté slunečníky, na kterou se vstupuje skleněnými dveřmi proti vchodu. Vedle nich pak stojí dobře vybavený samoobslužný nápojový bar s automaty Franke. I když má káva skvělou chuť, všichni cestovatelé zde asi nebudou nadšeni. Kávu připravenou z čerstvě umletých zrn kvalitní kávové směsi nebo latté či cappuccino s bohatou pěnou z čerstvého mléka si totiž vychut-

náte pouze z papírového kelímku s dřevěným míchátkem namísto lžičky.

Trochu mě zarazila absence větší vinotéky, která by možná mohla zaujmout všechny, kteří jedou z Moravy a přitom tak nějak zapoměli na lahev dobrého moravského jako ideální dárek pro své blízké... Nechyběly naopak poměrně dobře vybavené stojany s tvrdým alkoholem. Mezi netradiční sortiment patřily karetní hry a hlavolamy, které obsadily celý stojan, milovníky zvířat ale zarmoutí absence psiho a kočičího krmiva. Ale skladové prostory nejsou největší, a zboží se tak zaváží prakticky denně. Nabídku služeb této čerpací stanice časem rozšíří ještě pomůcky pro mobilní telefony a tablety (nabíječky, powerbanky, sluchátka, kabely apod.). Už nyní se ale zákazníci mohou bezplatně prostřednic- ➔

☛ tvím wi-fi připojit na internet. V rámci konceptu Stop Café se povedly také toalety s atraktivní zelenou tapetou, které po týdnu samozřejmě voněly novotou. Aby jim to vydrželo.

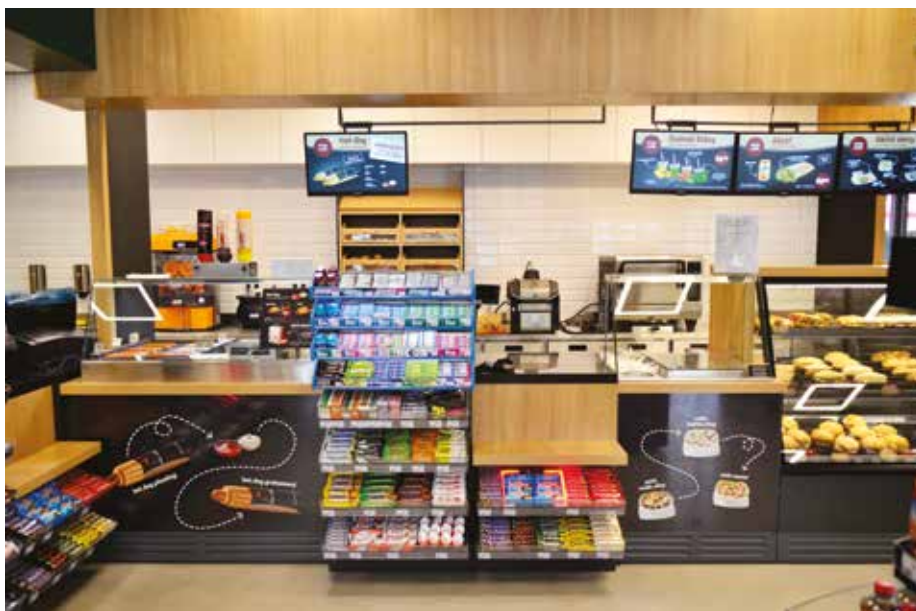
Kompletní sortiment

Čerpací stanice patří společnosti Unipetrol, ale stojí na pozemku ŘSD. Tato státní organizace vlastní i příjezdové komunikace stejně jako přilehlá parkoviště a pozemek zde pronajímá i firmě provozující v bývalém motorestu rychlé občerstvení KFC, které má dnes v čerpací stanici zdatného konkurenta. Poměrně úzký prostor mezi dálnicí a lesem donutil architekty k podélnému uspořádání stojanů na refýži vůči shopu, které spojují průhledné zastřešení. Novinkou je plot, který odděluje čerpací stanici od přilehlého lesa. „Ten už tu měl stát dávno. Kvůli zvěři,“ říká nám manažer Benziny Josef Sobotka, který na pumpu u Devíti křížů přijel kvůli posledním dodávkám a retuším.

K dispozici je šest stání pro tankování tekutých pohonných hmot pro osobní automobily, dvě oddělená a samostatně zastřešená stání s naftou pro nákladní automobily včetně stojanu na kapalinu AdBlue. Dvě stání zde najdou i majitelé automobilů na CNG. Poslední krajní stání je pro ty, kteří si potřebují dofouknout pneumatiky. K dispozici je kompletní sortiment paliv od Unipetrolu s aditivou od nových paliv Efecta až po prémiová paliva Verva. Ceny pohonných hmot se z centrály mění prakticky denně, podzemní tanky jsou pak doplňovány pohonnými hmotami dvakrát do týdne. Nabídka energií a provozních kapalin je již kompletní, v dlouhodobém plánu je ještě dobíjecí stanice pro elektromobily.

První štace

Provozní Michal Dušek je z Brna a po čerpacích stanicích se pohybuje už deset let. Na začátku kariéry stál za pokladnou čerpací stanice Agip a Benzina u Devíti křížů je jeho první v pozici provozního. Profesionální předpoklady jí vést má i díky absolvování učebního oboru kuchař-číšník, protože jeho hlavním úkolem je vedení shopu, zatímco o pohonné hmoty se stará spíše Benzina samotná. Jenže začátky bývají krušné a problémy byly i zde. Po několika dnech od otevření si už dokonce myslel, že s tím skončí. „Dodavatelé vůbec neplnili dohody, měli jsme obrovské problémy s naskladněním zboží ještě před otevřením,“ říká nám Michal Dušek a dodává, že nyní už je to lepší a všechno si tak nějak „sedá“.



Michal Dušek zaměstnává na čerpací stanici dvanáct žen a jednoho placáře, který se stará o všechno venku. Všichni jsou místní nebo z Brna. Pumpa je otevřena nonstop a jednotlivé směny se střídají po dvanácti hodinách. V noci se pak na pumpě točí čtyři zaměstnanci. „Chci dát práci lidem, kteří o ni stojí, a chci jim ukázat, že do práce se nechodí jenom vydělávat peníze, ale také za zábavou a dobrou partou,“ věří v kouzlo své osobnosti Michal Dušek, kterému se tím tak trochu splnil sen. Zatím je odhodlaný udělat pro to všechno, co bude v jeho silách. Když jsme ostatně vstoupili do shopu, obsluhoval právě zákazník v sektoru občerstvení.

Čerpací stanice u Devíti křížů je pilotní v rámci nového konceptu Stop Café 2.0. Postupem času se podobným způsobem promění všechny čerpací stanice Benziny, samozřejmě s ohledem na své dispozice. Pokud budou vypadat jako tahle u Devíti křížů, mají se zákazníci tradiční české značky v polském vlastnictví na co těšit.

■ TEXT: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Možná jste to nevěděli...

Lokalita Devět křížů u obce Lesní Hluboké nedaleko exitu 168 dálnice D1 dostala název podle devíti křížů vztyčených podle pověsti na místě, kde v 16. století došlo k masakru svatebního průvodu, který měl na svědomí zhrzený milenec nevěsty. Na místě mělo být 9 obětí, na jejichž památku byly kříže vztyčeny. V roce 2012 místo prozkoumali archeologové, ale na místě nenalezli žádné lidské ostatky, které by mohly tuto legendu potvrdit. Jenže podle starosty Lesního Hlubokého Vladimíra Ryšánka došlo k jejich vyzvednutí již v šedesátých letech 20. století při obnově shnilých křížů. Původní kříže nechali vztyčit benediktinští mniši z kláštera v Rajhradě. Po jejich ztrouchnivění je nahradili novými a každých sto let docházelo k jejich svěcení. Poslední zmínka o jejich svěcení pochází z 18. září 1887. Kříže jsou chráněny jako kulturní památka České republiky.

■ ZDROJ: Wikipedia

Šetrné k životnímu prostředí

Ideální řešení pro
skladování a výdej AdBlue®



www.kingspan.com



PETROL
PARTNER

Kingspan Environmental - organizační složka
Pražské Předměstí, Habrmanova 166/26, 500 03 Hradec Králové, Czech Republic
Tel.: +420 725 114 555, Fax: +420 491 619 006, titancz@kingspan.com

Wayne
FUELING SYSTEMS

TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA

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

Například:

**Helix 6000 CNG
již od 9.799 €**



PETROL
PARTNER

GiA
TECHNOLOGY



BENZÍN, ZMRZLINA A POHODA V POŠUMAVÍ

Čerpací stanice na kraji vesničky Zdíkovec mezi Kašperskými Horami a Vimperkem zde stála již za minulého režimu. Původní Benzina se v roce 2003 stala součástí řetězce Eurooil státního Čepra a před třemi lety byla kompletně zrekonstruována. Kromě základních druhů paliv dnes láká návštěvníky hor na točenou zmrzlinu a dětské hřiště.

Čtyři pumpy, osm zaměstnanců

Třináctým rokem zajišťuje provoz malé čerpačky Miroslav Dočekal, který má v nájmu ještě další tři malé čerpací stanice Eurooil v Písku, Kolinci u Sušice a také v Bělčicích u Blatné hned vedle skladu pohonných hmot mateřské společnosti Čepro. Když je všechny chcete navštívit, vydá to minimálně na 190 km. Není divu, že Miroslav Dočekal naježdí měsíčně i šest tisíc kilometrů. Pro společnost Čepro pracuje Miroslav Dočekal na živnostenský list, sám pak má osm zaměstnanců a 4 brigádníky.

Vzhledem k tomu, že ani jedna z těchto čerpacích stanic nemá otevřeno nonstop, ale jen od šesti ráno do devíti hodin večer

(v zimě jen do osmi), vystačí si s osmi ženami. „Na každé pumpě mám jednu provozní, která vlastně kompletně zajišťuje její provoz. Sám to jenom kontroluji, popřípadě ji zastupuji, když je to někdy potřeba,“ vysvětluje Miroslav Dočekal, který se ostatně sám i dnes klidně postaví za pokladnu. „Aby z toho člověk nevypadl. Mě to i baví. A musím to vlastně taky znát, kdyby mi obsluha zavolala, že potřebují poradit,“ vysvětluje. Se zaměstnanci nemá problém. Za dobu jeho podnikání jej opustila jen jedna, když odešla na mateřskou dovolenou. „Tady na Šumavě ale není problém sehnat lidi, protože tady té práce moc není,“ dodává.

Pumpa ve Zdíkovci je z jeho čerpacích stanic největší a nejmodernější. Na místě pů-

vodní plechové boudy ještě předrevoluční Benziny zde v roce 2003 vyrostl důstojnější domek se sedlovou střechou, který poskytuje prostor pro zboží nabitý shop, společnou toaletu a decentní zázemí. V roce 2014 pak byl celý interiér kompletně zrekonstruován a domeček dostal i nový „kabát“. „Vyměnili veškeré regály i police, dostali jsme nové lednice i pokladnu, stůl a barové židle,“ říká Miroslav Dočekal a dodává:

„Hodně to tehdy prokouklo, ale prostor se rekonstrukcí nevětšil. Skladování větších zásob je problém, a tak musíme objednávat většinu nabízeného zboží častěji,“ říká Miroslav Dočekal. Do Zdíkovce jezdí zboží dvakrát do týdne z Pealu, Alimpexu nebo JIPu a dle potřeby od regionálních dodavatelů. „Na každé pumpě mi jde také něco jiného,“ dodává.

Jenom benzín a nafta

Co se týče hlavního sortimentu, pumpa má jen dvě tankovací stání u jediného oboustranného multiproduktového stojanu. Nabídka pohonných hmot je základní. Kromě standardního benzínu oktanového čísla 95 a motorové nafty je zde k dispozici navíc

pouze nafta Optimal Diesel s aditivací a bez biosložky. „Alternativní paliva jako LPG nebo CNG zde nemáme a není to zatím ani v plánu,“ říká Miroslav Dočekal. Pohonnými hmotami zásobuje čerpací stanice samozřejmě Čepro cisternami ze svých skladů, centrála pak samozřejmě stanovuje i cenovou politiku. Na úpatí Šumavy konkurence není veliká, ale lepší je rozhodně letní sezóna od května do září.

Čerpací stanice ve Zdikovci nežije jen z turistického ruchu. „Asi 60 procent naší klientely představují návštěvníci hor, zbytek sem jezdí pravidelně. Máme stálé firemní zákazníky, které k nám jezdí tankovat na naše karty. Jedná se o stavební nebo dřevařské firmy tady z okolí. Ti nám dělají také docela dobrou klientelu,“ vysvětluje Miroslav Dočekal.

Kromě pohonných hmot pak mohou návštěvníci čerpací stanice využít také kompresor pro dohuštění pneumatik nebo vysavač. Mycí linka nebo alespoň samoobslužný mycí box zde není. „Není tady široko daleko žádná myčka, a proto si myslím, že by mi tady krytý mycí box fungoval. Chtěl bych ho postavit, třeba někdy v budoucnu. Je

zde problém s kanalizací, nicméně stále to zůstává jako jeden z mých plánů,“ vysvětluje Miroslav Dočekal.

Zmrzlina a dětské hřiště

Od letošního roku se rozšířil letní sortiment o ledovou tříšť a točenou zmrzlinu z Opočna. Automaty s touto chladnou letní pochoutkou se díky zájmu veřejnosti během posledních let rozmnožily po celé republice, na pumpách je však zase tak často nenajdete a v naší síti Eurooil již žádný další není. „Já jsem chtěl zmrzlinu nabízet už loni. Původně jsme chtěli venku otevřít stánek, ale po konzultaci s vedením jsme se rozhodli na umístění v shopu. Tak jsme v něm vytvořili prostor a máme na obsluhu brigádnici. Točená zmrzlina je zde krátce, ale funguje perfektně,“ pochvaluje si Miroslav Dočekal.

Zimní sezóna je slabší, i když lyžařský areál Zadov je odsud vzdálen jen sedm kilometrů. „Každý asi dnes jezdí lyžovat do Alp, tady v zimě moc rušno není,“ říká Miroslav Dočekal. O to lepší je to v létě, kdy se na pumpě často stavují cyklisté. Miroslav Dočekal zde pro tyto účely vybudoval venkovní po-



sezení se dvěma stoly, ale chybí zde stojany na kola. „Měli jsme ho tu dvakrát a vždycky ho někdo ukradl. Tam u sloupu stál kovový. Když jej někdo ukradl, nechali jsme vyrobit stylový dřevěný, ale i ten nám někdo ukradl,“ dodává Miroslav Dočekal.

A když se vybudovalo posezení pro cyklisty, bylo ještě potřeba udělat něco pro děti, aby tu také alespoň chvíli vydržely. ➔



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

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

PETROL
PARTNER

➤ „Dětské hřiště je sice drahá záležitost, ale doporučuji je všem,“ říká spokojeně Miroslav Dočekal. Celé je vybudoval na vlastní náklady, ale nelituje. „Oslovili jsme v Písku jednu firmu, která se tím zabývá, a ti nám to tady vlastně udělali na míru. Když provozujete dětské hřiště, musíte k tomu mít certifikáty, že je bezpečné. A ty je třeba obnovovat každý rok před sezónou,“ vysvětluje Miroslav Dočekal. „Ale vyplatí se to. Hodně lidí se zde zastaví, aniž tankuje. Dají si zmrzlinu, obsluha jim udělá dobrou kávu, sednou si tady, děti si chvíli pohrají a pak zase jedou dál,“ dodává.

Jenom studené bagety

S ohledem na tuto atrakci a venkovní posezení pak Miroslav Dočekal lituje, že tu nemá větší nabídku jídel. V shopu koupíte pouze chlazené bagety. „Na příští rok plánujeme, že bychom udělali i teplou zónu. Ale musí se nejdříve projednat s Čeprem,“ říká Miroslav Dočekal, který by zde rád nabídl návštěvníkům hor něco dalšího. V plánu jsou teplé polévky, ohřívané bagety. „Když vidím, jak se chytla zmrzlina, proč by se nemohlo chytit i něco jiného, že...“ Bude to ovšem spíše složité, kouzlit s prostorem se nedá donekonečna. Kvůli omezenému zázemí shopu totiž nemůže nabídnout ani kávu ze šálku. K dispozici je sice vedle automatu značky Dallmayr i klasický pressovač, jenže káva se zde podává pouze do kelímku. „Jinak to nejde, není kde mýt nádobí,“ vysvětluje Miroslav Dočekal.

Čtyři měsíce v roce

Ziskovější provoz čerpací stanice ve Zdikovci je zde čtyři nejteplejší měsíce v roce. „Ostatní měsíce jsou sice slabší, ale i tak máme stále dost věrných zákazníků, kteří k nám jezdí,“ říká Miroslav Dočekal, který by chtěl ještě trochu rekonstruovat exteriér této čerpací stanice. V plánu je také výše zmíněná kanalizace, která by pak umožnila vybudovat vysněný mycí box. Miroslav Dočekal je horal tělem i duší a během zimní sezóny vozí ve svém velkém vanu stále lyže. „Když je chvíle, zajedu si zalyžovat na Zadov,“ říká a dodává, že ještě větším koníčkem je jeho práce. „Těší mě, když zákazníci přijedou a jsou opravdu spokojeni. Vidíme, že si tu rádi sednou, dají si kávu, děti tady běhají. Nápadů by byly, ale s jejich realizací je to někdy složitější.“

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor



Tokheim ProGauge nabízí komplexní řešení pro sledování stavu a pohybu zásob v nádržích. Systémy ProGauge zahrnují cenově dostupné sondy, inovativní vyhodnocovací jednotky s možností připojení do řídicího systému čerpací stanice. Systém splňuje požadavky platné legislativy a snižuje riziko vzniku ztrát pohonných hmot. Zvolíte-li řešení Tokheim ProGauge, získáte nejen osvědčenou kvalitu od jednoho z největších výrobců zařízení pro čerpací stanice, ale i servisní podporu firmy Tokheim Acis v České republice.



Pro měření lze využít několik typů drátových nebo bezdrátových měřicích sond, vyrobených z nerezové oceli. Sondy disponují certifikací OIML a měří s přesností $\pm 0,5$ mm. Sondy je možné objednat v různých délkách, s rozsahem měření od 200 do 12 500 mm. Všechny typy měřicích sond jsou standardně dodávány včetně plováku pro měření vody v nádrži.



Vyhodnocovací jednotka Maglink LX je v současné době nejvyšším modelem z řady Tokheim ProGauge. Tato jednotka umožňuje spravovat až 32 nádrží a je vybavena 7" dotykovou obrazovkou pro jednoduché ovládání. Jednotka dále disponuje LAN připojením, pomocí kterého lze celý systém vzdáleně ovládat a konfigurovat prostřednictvím webového rozhraní.

Bližší informace Vám rádi poskytneme na níže uvedených kontaktech.

www.tokheim.com
www.tokheimprogauge.com

DÍKY NÍZKÝM CENÁM MEZI NEJVĚTŠÍMI PRODEJCI

Litr Naturalu 95 za 27,90 koruny, nafty za 26,5 koruny. V době, kdy republikový průměr byl o necelé dvě koruny vyšší. Plzeňská společnost Tank Ono bratrů Ondrových je v Česku fenomén. I přes jedny z nejnižších cen na trhu, extrémně nízké marže (nebo právě díky nim) vydělává, investuje do nákupu dalších benzinek i modernizace těch stávajících. A z řečí o tom, že tato firma nakupovala hmotu od pochybných dodavatelů, si její majitelé nic nedělají.



Jubilejní čtyřicátá

„Nezamotáváme se do konkurenčních taha-
nic, nezamotáváme se s pochybnými lidmi.
Máme čistý štít,“ komentuje své podnikání
Jiří Ondra, který společně s o tři roky mladším
bratrem Petrem společnost Tank Ono v roce
1993 založil a vlastní – oba rovným dílem.

Celkem patří do sítě stanic Tank Ono už
40 čerpaček. Poslední přibyla letos – Dobko-
vice u Děčína, Ioni čtyři – Praha- Štěrboholy,
Řasnice-Strážný, Břest u Kroměříže a Voj-
tanov. Nákupy od majitelů, kteří už byznys
nechtějí dál provozovat, jsou v podstatě je-
diný způsob růstu. Kromě prvních tří, které
Ondrové postavili nebo přebudovali z jiných
objektů.

Začalo to v roce 1993

Jiří Ondra je vystudovaný chemik, bratr Petr
elektrotechnik. Jiří začínal ještě před rokem
1989 v kaznějovské Lachemě vyrábějící ky-
selinu citronovou. Po revoluci nastoupil do
Benziny, Petr začínal nejprve v plzeňské Ško-
dovce a posléze jako vedoucí prodeje vozů
Mazda.

Právě Benzina byla u startu jejich spo-
lečného pumpašského byznysu. Ve firmě se
Jiří setkal s člověkem, který nabízel v Plzni
u výpadovky na Domažlice dřívější prodej-
nu smíšeného zboží vybavenou potřebným
povolením k prodeji pohonných hmot. Ond-
rové nabídku přijali, rozhodli se zkusit uspět
v čerpadlářském oboru.

Pumpa na Domažlické, vybudovaná
s pomocí úvěru a otevřená 8. dubna 1994,
se stala jejich první stanicí. „Výhodou byla
v té době menší konkurence. Výkony na-
šich prvních stanic byly tehdy vyšší, než
jsou dnes. A hned od začátku jsme si řekli,
že pojedeme filosofií nízkých cen,“ říká Jiří
Ondra.

Čtyři roky poté se naskytlá příležitost
koupit pozemek v blízkých Nýřanech a vy-
budovat na něm druhou pumpu. Ta se záhy
díky zprovoznění dálnice D5 v sousedství
stala zlatým dolem. Ondrové investovali do
vybavení a servisu pro kamiony a nýřanská
benzinka Ono po čase prodávala několikrát
víc než první firemní pumpa v Plzni. Do
třetice prvotních investic patří stavba dal-
ší plzeňské benzinky – na sídlišti Lochotín,
poblíž výpadovky na Karlovy Vary.

Všude za stejnou cenu

Taktika nízkých marží a nízkých – přesně-
ji nejnižších možných – cen se začala vy-
plácet v podobě rostoucí výtoče. Zřejmě
u žádné jiné sítě pump se u nás netvoří
permanentně fronty. Čerpačky Ono se liší
od ostatních na trhu nejen nízkou cenou,
ale i tím, že na rozdíl od větších konku-
rentů mají vždy a všude cenu stejnou. Bez
rozdílu regionu a bez ohledu na blízkou či
vzdálenou konkurenci.

Jiří Ondra to vysvětluje jakýmsi jejich
vlastním konzervatismem. „Připadá mi
to férové. Všichni pumpaři u nás nakupu-
jí v daný čas plus minus za stejné nebo
velmi podobné ceny. Tak je logické, že za
stejnou cenu prodáváme. Aspoň my,“ říká
Ondra.

Skutečný důvod je možná jiný. Ve srovnání téměř všech 4 tisíc veřejných čerpacích stanic v Česku patří ty se značkou Ono prakticky všude k nejlacinějším. Některé by sice mohly v lokalitách méně zatížených konkurencí nabízet za vyšší cenu než jiné sesterské pumpy, ale tím by si značka sama v očích řidičů ničila pověst výrazně nízkých až nejnižších cen. A na té Ondrové své podnikání staví a jen díky této pověsti mohou dosahovat extrémně velké výtoče, a tedy i milionových zisků při výrazně nízkých maržích.

Podezřelí dodavatelé

S tím, jak se rozšiřovala síť firmy Tank Ono, rostly i výhrady konkurentů. Důvodem byly samozřejmě ceny, které měly pumpy Ono na litru o dvě až tři koruny nižší než většina ostatních a než byl průměr v Česku. Ondra tvrdí, že nikdy neprodávali za méně, než za kolik nakoupili.

Tank Ono v devadesátých letech a později nakupovalo z velké části z dovozu. A právě v té době rostly daňové podvody distributorů, kteří vydělávali na nezdaněném dovozu a následném rychlém prodeji hmoty u nás prostřednictvím řetězce nastrojených překupníků.

„Tank Ono extrémně vyrostlo v době, kdy si stát neuměl ohlídat výběr daní,“ říká Ivan Indráček, šéf Unie nezávislých petrolejářů, která sdružuje menší prodejce a distributory. Policie ani celníci, ani finanční správa nikdy u pump Ono ne-



odhalila jakoukoliv účast na nelegálním obchodu. Podezření na pančování mohla vyvolávat některá zjištění nekvalitního paliva inspektory České obchodní inspekce, ale ani v těchto případech nebyl prokázán podvod.

Tank Ono figurovalo v jediném podezřelém případě – v obžalobě plzeňského obchodníka Martina Uhera a jeho společníků, kteří podle obžaloby a dosud neuzavřeného soudního jednání měli ošidit stát na daních o 750 milionů korun. Ondrové jeden čas od Uhera nakupovali. „Nabídl

nám kvalitní pohonné hmoty za cenu, která nebyla zas o tolik výrazně nižší, než se běžně platilo. A splňoval všechny zákonné požadavky, vystupoval velmi důvěryhodně. Naším byznysem je pouze maloobchod a těžko bychom mohli zjistit, zda on nebo jeho dodavatelé šidili na dani,“ vysvětluje Jiří Ondra.

Hmota z domácích zdrojů

Od té doby se mnohé změnilo. Benzinky Ono zůstávají stále jedny z nejlaci-



➔ nějších v zemi, ale prodávají z naprosté většiny pohonné hmoty z domácích zdrojů. Z rafinérií Unipetrolu, který se stal – až na malé výjimky – téměř výhradním dodavatelem. Přestože je současně i v oboru maloobchodního prodeje prostřednictvím své sítě Benzina zároveň konkurentem.

Jiří Ondra připouští, že díky výrazně velkému odběru pohonných hmot má Tank Ono o něco výhodnější cenu (což platí v takových případech v jakémkoliv oboru), ale spíš prý jen symbolicky. Zásadní vliv, který způsobuje nízkou cenu pro řidiče, tak nemá lacinější nákup benzínu a nafty, ale nadále extrémně nízké marže, které jsou stále dvoj- až trojnásobně nižší než u konkurentů. Ale při tak obrovských výtočích poskytují dostatečné zisky.

Natolik dostatečné, že Tank Ono při investicích do nákupu dalších stanic nespolehá na úvěry a jiné cizí zdroje, ale převážně na ty vlastní. Modernizuje myčky, stojany, toalety, LED osvětlení, buduje větší nabídku občerstvení i služeb zejména pro řidiče kamionů.

Jiří Ondra připouští, že trend posledních let je často i v širší nabídce „suchého“ zboží, konkurence se předhání v moderních gastronomických provozech, soutěží v kvalitě párků nebo kávy. „Až tak moc my touhle cestou nejdeme. Pumpa má být pumpa. Snažíme se všude prostředí zkulturnit, ale nechceme čerpací stanice prezentovat na obřích restauracích nebo nejlepším páрку v rohlíku v Česku,“ říká Ondra.

Zatím se to Tank Onu vyplácí. Loni pouhých 39 benzinek Ono prodalo dohromady rekordních 661 milionů litrů pohonných hmot. A každá z těchto výrazně laciných pump prodá měsíčně v průměru osmkrát víc benzínu a nafty než průměrná pumpa lídra trhu Benziny s aktuálně skoro 390 stanicemi. Nejen, že jedna benzinka se značkou Ono převyšuje několikanásobně výkon jedné pumpy konkurentů, ale i v celkovém prodaném množství se celá tato síť postupně posunula mezi petrolejářské obry – mezi tři nebo čtyři absolutně největší maloobchodní prodejce u nás –, za Unipetrol (Benzinu) a Shell, případně maďarský MOL.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: autor



DESÁTÉ VÝROČÍ CERTIFIKÁTŮ VÝJIMEČNOSTI OCENILO IKONY ČESKÉHO PRŮMYSLU, MEZI NIMIŽ BYLA TAKÉ SPOLEČNOST TATSUNO EUROPE.

TATSUNO

OCEAN EURO KOMBI

ELEKTRONICKÉ KOMBINOVANÉ STOJANY

PETROL
PARTNER



TÜV SÜD Czech, vedoucí společnost v oblastech inspekce, certifikace, testování a vzdělávání v České republice, na konci roku 2016 již podesáté oficiálně představila firmy dlouhodobě usilující o zlepšování svých služeb, procesů nebo výrobků, kterým slavnostně předala Certifikáty výjimečnosti. Podmínkou pro jeho získání je úspěšné absolvování vícenásobného prověřování služeb, procesů nebo výrobků. Oceněná firma tedy musí být držitelem více certifikačních dokumentů, které garantují, že usiluje o neustálé zlepšování své výroby či přístupu k zákazníkům, zaměstnancům nebo životnímu prostředí. Na tuto společenskou událost byla také přizvána a oceněná společnost TATSUNO EUROPE, kde jí byl tento certifikát slavnostně předán.



TATSUNO EUROPE, a.s.
Pražská 2325/68,
678 01 Blansko, Česká republika
info@tatsuno-europe.com
www.tatsuno-europe.com



DO ZVEŘEJŇOVÁNÍ CEN BENZINEK SE NIKOMU NECHCE

Řada států v Evropě zveřejňuje aktuální ceny pohonných hmot. V Česku stát ani provozovatelé čerpacích stanic něco podobného neplánují, přestože v tom zdejší Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vidí přínos pro řidiče i pro kontrolu trhu.

Česká pošta byla první

Byl to na svou dobu revoluční počín, když v dubnu roku 2013 spustila Česká pošta ojedinelý internetový projekt zveřejňování cen čerpacích stanic a poštáci při svých doru-

čovacích trasách opisovali denně z totemů ceny benzínu a nafty z většiny veřejných stanic. Údaje se pak ještě ten den objevovaly na webové mapě s vyznačenými benzinkami.

Služba motoristům vychvalovaná Ministerstvem průmyslu, které projekt původně

podpořilo a které spravuje evidenci čerpacích stanic, po roce a půl skončila. Vedení pošty usoudilo, že tato nadstandardní služba, jež nemá s doručovacími službami nic společného, nemá v byznys plánu význam. Ke konci projektu přispěla i kritika z řad odborné veřejnosti – zejména výhrady vůči častým chybám při ručním sběru (opisování) dat.

Od té doby však žádný podobný státům garantovaný a pravidelně aktualizovaný přehled cen nevznikl. Jinde však ano. Po zemích, jako je Německo, Itálie, Španělsko, Portugalsko letos zavedla tuto státům či privátní firmou provozovanou službu i Francie.

Ale jak se zdá, Česko nemá o nějaký online sběr cenových dat velký zájem. Stát, respektive ministerstvo průmyslu a obchodu to zdůvodňuje složitou administrativou i nemalými náklady. Hlásit každou aktuální změnu cen, nebo dokonce propojit své IT systémy s nějakým státním serverem se nechce ani petrolejářům.

„Nemyslíme si, že by ministerstvo mělo dále rozšiřovat počet těchto aplikací na webových stránkách. Každý takový projekt je mimo jiné ekonomicky náročný, a to jak

na správu portálu, tak zejména na sběr aktuálních dat na denní bázi," říká mluvčí Ministerstva průmyslu František Kotrba.

Projekty na půl cesty

Před lety prezentoval ve facebookové aplikaci aktuální ceny všech svých stanic ruský Lukoil, vyhlášený svými extrémně nízkými cenami. Poté, co pumpy Lukoilu koupil maďarský MOL, aplikace skončila. Sami pumpaři se s cenami ochotně prezentují na internetu jen v případě, že se jedná o výrazně nízké ceny, jaké má třeba společnost Tank Ono, která má ceny po celé republice jednotné a také jedny z nejnižších.

Nezávislé cenové srovnání ve stylu „vše na jednom místě“ poskytuje web Českýbenzin.cz, jenže jím prezentované ceny jsou založené na dobrovolném hlášení samotných řidičů, a u řady stanic tedy není hodnota aktuální, u jiných chybí úplně.

Částečně a jen v některých případech mohou motoristé najít aktuální ceny čerpaček zobrazených na webu Mapy.cz, provozovaném Seznamem. Vlastní aplikaci do mobilu má poskytovatel tankovacích karet CCS, ale ani tam není k dispozici všech 3900 veřejných stanic.

Příklady ze zahraničí

Aby mělo srovnání cen skutečný význam, musela by taková databáze obsahovat kompletní seznam tankovacích míst, tedy alespoň všech veřejných čerpacích stanic. Funkční ukázkou jsou německé internetové stránky www.tankexperte.de, které už několik let zveřejňuje Úřad pro transparentnost trhu (Markttransparenzstelle für Kraftstoffe) německého Spolkového kartelového úřadu. Francouzi zavedli podobný model na stránkách www.prix-carburants.gouv.fr pod patronací tamního ministerstva hospodářství a financí.

Údaje slouží nejen řidičům osobních aut, ale i dopravcům, kteří mají možnost vybírat na trase kamionu nejlevnější stanice. Zároveň takové celoplošné srovnání umožňuje úřadům sledovat, zda mezi čerpadláři nedochází k nedovoleným cenovým dohodám.

V Německu se ceny mění u jedné pumpy i několikrát během dne a zmíněný webový portál dokáže každou změnu zaznamenat na internetové mapě do několika minut.

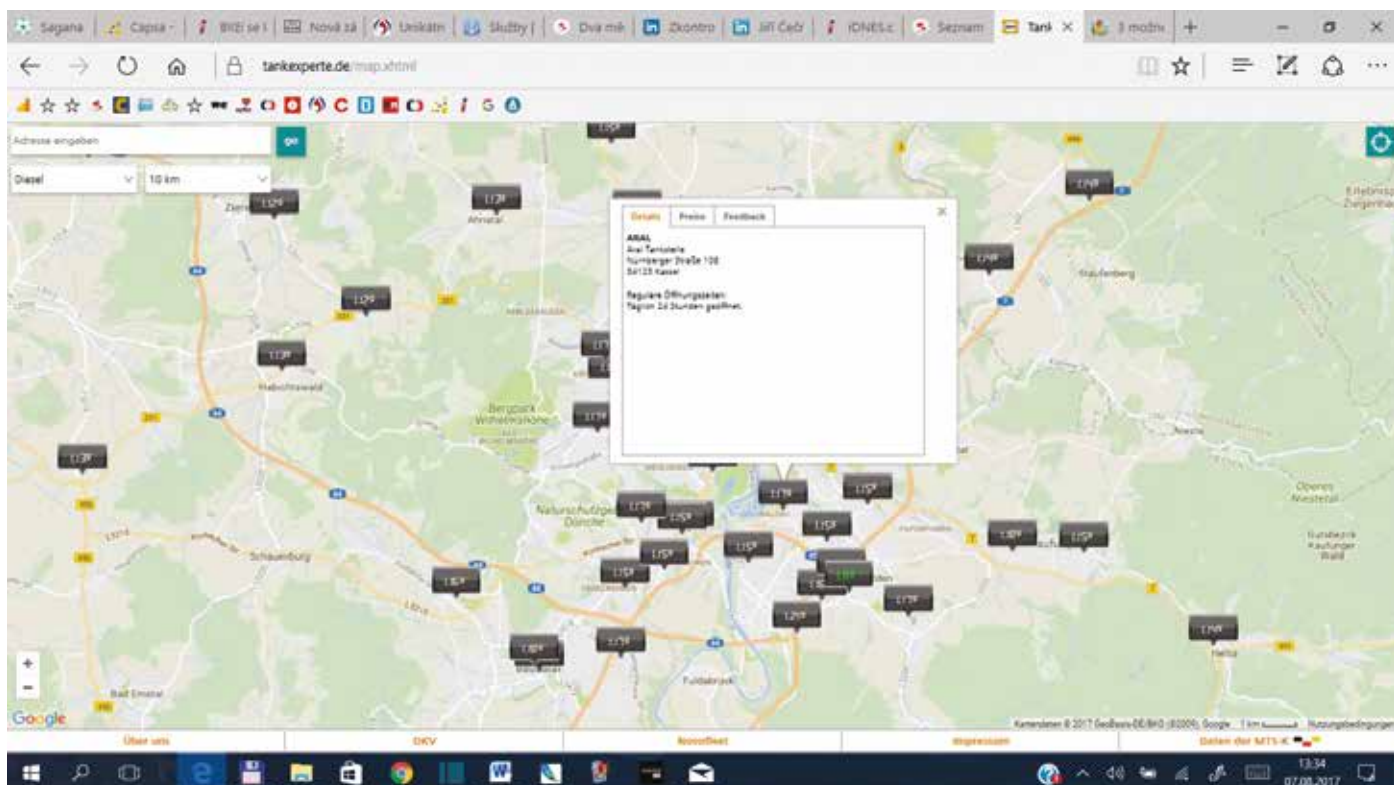
„Motoristé mají znát aktuální cenu pohonných hmot a nejlevnější čerpací stanice v okolí nebo podél trasy. To umožňuje lepší rozhodování o výběru a posílení konkurence,“ argumentuje německá agentura na svých stránkách.

Pro ano, proč ne

Petrolejáři a provozovatelé čerpacích stanic nepovažují zveřejňování cen za přínosné. Zejména větším značkovým sítím, jejichž pumpy patří k nejdražším, se prezentace levnějších konkurentů nelíbí. Z nemalé části mají pravdu. To, že některá pampa má nižší ceny zboží, neznamená, že poskytuje lepší služby. Český zákazník však vybírá (zdaleka nejen v případě benzínu a nafty) v první řadě podle ceny. Pokud od zastávky u benzinky nečeká nic jiného než rychlé natankování a žádný další servis kolem, je to v pořádku.

Těžko však vybírat pumpu jen na základě nízké ceny, pokud motoristé očekávají i další služby a pohodlí. Lepší servis, třeba obsluha u stojanů, prostornější shopy, větší nájem u vytížených komunikací, aditivované palivo, bezhotovostní služby často několika poskytovatelů na jedné stanici něco stojí. A pampa na to musí vyšší cenou nabízeného benzínu a nafty vydělat.

Na druhé straně – velké sítě musejí vyšší cenou vydělat i na větší aparát a početné zázemí lidí, které menší nezávislé stanice vůbec nepotřebují. To vše ovlivňuje náklady, a tedy i výslednou cenu paliva. Internetové cenové mapy však většinou kromě ceny další nabídku služeb neporovnávají. ➔



Na německých webových stránkách si kliknete na čtvereček s cenou a vyskočí vám jméno i adresa čerpací stanice, kde se takto levný-drahý benzin prodává.

Úřad radí – zveřejnit

➔ I tak ale může mít plošné a aktuální zveřejňování cen význam. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže se ve své nedávné analýze zabýval tím, jak se ceny čerpacích stanic ovlivňují navzájem – podle regionů, značek.

Český pumpařský trh, který je hustotou v přepočtu na obyvatele i kilometry silnic na špici Evropy, je na základě 70stránkové analýzy vycházející z cenových údajů společnosti CCS poměrně transparentní. Nicméně úřad soudí, že pro zlepšení této transparentnosti a lepší informovanost motoristické veřejnosti by bylo vhodné, kdyby stát zavedl centrální databázi s povinností pravidelné aktualizace cen pro jednotlivé pumpy a také přehlednou centrální databázi kvality pohonných hmot.

„Tím dojde k informovanosti spotřebitelů o kvalitě produktů u jednotlivých čerpacích stanic a také k potvrzení kvality pohonných hmot na jednotlivých (zejména levnějších) čerpacích stanicích,“ uvádí úřad ve své analýze.

Stát se však nechystá ani k podrobnějšímu zveřejňování kvality, přesněji k přehlednější prezentaci výsledků kontrol České obchodní inspekce. Ta sice na svém webu pravidelně zveřejňuje každé



pravomocné rozhodnutí o udělení pokuty konkrétní pumpě za konkrétní prohřešek při nedodržení kvalitativních parametrů, ale řidič, který není odborníkem v oblasti paliv, málokdy v popisu závad rozezná vážný prohřešek ohrožující motor vozu od banální a časté závady typu nedodržení bodu vzplanutí u motorové nafty. A už vů-

bec se veřejnost nemá možnost dozvědět o pumpách, které prošly kontrolou ČOI bez závady a jejichž nabízené pohonné hmoty splnily všechny normou požadované parametry.

■ AUTOR: Miroslav Petr
FOTO: Jiří Kaloč a archiv



Titulka francouzských webových stránek, kde si najdete aktuální ceny na stojanech francouzských čerpacích stanic.



Navštivte nás od 9. do 13. října 2017 na
Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně!



LPG | CNG | Adblue® | palivová hospodářství | PHM
Expozici naší společnosti naleznete v pavilonu M.

EKOLOGIE DO VZDUCHU NEPATŘÍ



Mezi základní priority leteckého provozu patří bezpečnost, která se zde skloňuje ve všech pádech. Když máte poruchu u automobilu, zastavíte u krajnice a zavoláte žlutého anděla. To samé může být u letadla fatální. Co nejpřesněji musí být nastaveny procesy i při plnění paliva. I to je jedním z faktorů, na kterém závisí délka mezipřistání, a tedy i celková doba přepravy osob i nákladu.

Co tankují letadla

Do letadel se dnes obecně tankují dva druhy paliv. Nejrozšířenějším leteckým palivem je letecký petrolej neboli kerosin, který je určen pro proudové motory turbínového typu. Existuje celá řada jeho specifikací, avšak nejčastěji se používá specifikace pro civilní letecký petrolej označený jako Jet A-1, popř. Jet B. Ten má nižší bod tuhnutí, takže je vhodný pro dálkové lety. Zároveň je však o něco dražší. Pro letadla s pístovými motory se používá letecký benzín s názvem AVGAS, který existuje ve dvou specifikacích lišících se obsahem olova. Jeho obsah v olovnatých leteckých benzínech se dříve pohyboval v hodnotách nad 2,11 g/kg, dnes se používá environmentálně přijatelnější typ označovaný jako AVGAS 100 LL s obsahem

olova nejvýše 0,75 g/kg. Číslice znamená oktanové číslo. Kromě oktanového čísla je pro letecké benzíny důležité ještě výkonové číslo, které musí být min. 130. Vzhledem k tomu, že se olovnatý benzín u nás od roku 2004 nevyrábí, je třeba ho pro potřeby aeroklubů dovážet ze zahraničí. Poslední možností je bezolovnatý benzín bez biosložky, který používají ultralighty.

Jestliže letecký petrolej je vznětlivá kapalina, letecký benzín je těkává hořlavá kapalina. Letecký benzín má teplotu vznícení přibližně minus 46°C, Jet A a ostatní letecké petroleje mají tuto teplotu minimálně plus 38°C. Teplota vznícení je definována jako nejnižší teplota, na které se výpary nad danou hořlavou kapalinou při dodání zapalovače vznítí. Letecký benzín produkuje velké objemy par a je schopen vy-

tvořit hořlavou směs s okolním vzduchem i za velmi nízkých teplot. Letecký petrolej naopak nevytváří při běžných atmosférických teplotách a tlacích zápalnou směs, pokud ovšem okolní teplota nepřekročí hodnotu 38°C.

Teplota samovznícení je pro letecký benzín přibližně 449°C, zatímco pro všechny kategorie leteckých petrolejů je spočtena teplota samovznícení 246°C. Teploty těchto hodnot se vyskytují v turbínových motorech po vypnutí nebo na povrchu brzd. Teplota samovznícení je minimální teplota látky, která sama vzplane nebo se vznítí nezávisle na jiskře nebo jiném druhu zapalovače. Letecké petroleje mají všeobecně vyšší energetický obsah na jednotku objemu než letecké benzíny, právě proto jsou vhodnější pro využití v dálkové letecké dopravě.

Aktuálně se u nás prodává letecký benzín AVGAS 100LL za 28,50 Kč/l bez DPH, letecký petrolej JET A-1 pak stojí 15 Kč/l bez DPH (ceny podle společnosti Twin Trans).

Kvalita leteckých paliv

Příčinou havárie letadla může být i použití nekvalitního paliva. Při výrobě leteckého paliva v rafinérii nedochází díky vysoké teplotě k jeho znečištění. Nicméně ke kontaminaci paliva

může docházet kdykoliv při přepravě z rafinerie do letadla. Je velmi důležité, aby bylo palivo exportované do letadla bez nečistot a se správným bodem vznícení, viskozitou, vodivostí, mazavostí, tekutostí i těkavostí.

Čistota paliva znamená nepřítomnost pevných částí, jako je rez či špína, a také absenci volné vody. Tyto části mohou zacpat palivové filtry. Voda v palivu může být příčinou korodování některých kovových částí a může napomáhat produkci mikroorganismů. Znečištěné palivo může mít značný dopad na životnost motoru a zvyšuje se riziko poruchy motoru spolu s ohrožením bezpečnosti cestujících.

Členové letové posádky a pozemní pracovníci by si měli být vědomi možného znečištění paliva, zvláště na letištích s nepravidelným provozem. Plnicí společnost musí zajistit kontrolu vzorků paliva na znečištění. Pokud je v palivu zjištěna voda, musí být palivo v souladu s postupy uvedenými v letové příručce daného typu letadla odpuštěno z nádrží a z potrubí.

17 tun paliva na let do Paříže

Letecké motory nejdou tak úplně s dobou jako automobily, Za posledních 60 let neproběhla žádná zásadní evoluce. Letecké motory musí být maximálně jednoduché, aby byly hlavně



mimořádně spolehlivé. Přesto se i zde spotřeba snižuje. Na fiktivní trase z Prahy do Paříže (cca 850 km) se podívejme, kolik spotřebují paliva různé typy letadel. A začněme tím největším a nejmodernějším – Airbusem A380, který má rozpětí křídel bezmála 80 m a může vézt až 853 cestujících. Tenhle kolos na výše zmíněné trase spotřebuje neuvěřitelných 21 768 litrů neboli 17,6 tuny leteckého petroleje JET A-1. Tuto šílenou hodnotu „zlidštíme“, když celkovou spotřebu přepočítáme na jednoho cestujícího,

což vychází na 25,52 litru. Konkurenční Boeing 747-8 (až 700 cestujících) si vystačí s 16078 litry (13 tun), což představuje necelých 23 litrů na jednoho cestujícího. Naopak jednomotorová Cessna 208 Caravan, která je schopná přepravit 14 cestujících, si vystačí s 230 litry (186 kg) paliva, což představuje 16,43 l na jednoho.

Do normálních hodnot se pak dostaneme u sportovních letadel, která se používají v českých aeroklubech. Cessna 172 nebo Zlín 43 si vystačí se 40–45 litry benzínu AVGAS na ➔

MONTI

MONTI SYSTEMS s.r.o.

Příkop 843/4, 602 00 Brno

t: +420 568 421 280

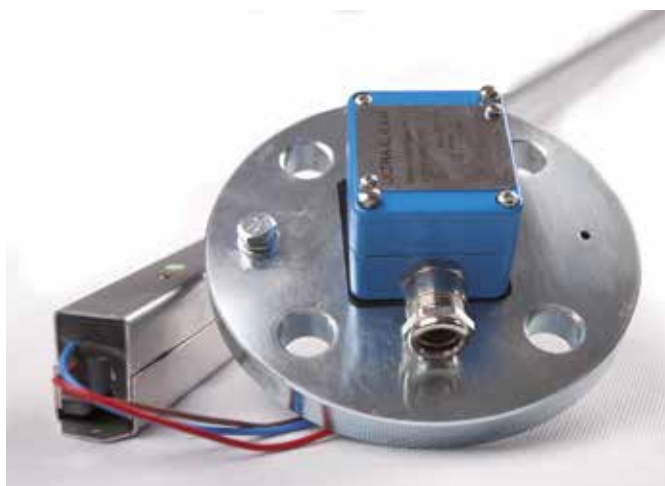
e: info@monti.cz

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

➔ jednu letovou hodinu. Při cestovní rychlosti okolo 190 km/h si můžete spočítat, kolik provoz takového letadla stojí. V posledních deseti letech nastal vývoj dieselů a ty mohou používat i palivo JET-A1 jako proudová letadla.

Podle výše uvedených čísel a podle toho, kolik letadel nám denně přeletí nad hlavami, to vypadá, že emise z letecké dopravy hřavě strčí do kapsy automobily, statistiky ale hovoří jinak. I když je stále nedostatečně vědecky prozkoumán vliv letecké dopravy na tvorbu oblačnosti z kondenzačních stop, je už poměrně dobře zmapován dopad letectví na klima způsobený leteckými emisemi. V současnosti se podílí 2 procenty na světových emisích CO₂, což by se do roku 2050 mělo zvýšit pouze o jedno procento (v dopravním sektoru je to zatím 12 %). Celkový dopad na klimatickou změnu (zahrnující další skleníkové plyny) je pak tři procenta.

Každé letiště to má jinak

Každé letiště by si mělo navrhnout takový systém plnění, který pro něj bude ekonomicky výhodný a který splní požadavky uživatelů letiště. Pro velká mezinárodní letiště je mnohem výhodnější systém hydrantového plnění, kde jsou vyšší počáteční náklady kompenzovány úsporami při dlouhodobém provozu a velkém odběru. Pro letiště s menším počtem odbavených letadel je pak výhodnější vybudovat čerpací stanice a obsluhovat stojánky cisternami.

Pro zkrácení doby plnění jsou nutné zpracované postupy plnění paliva na jednotlivých letištích. Jejich dodržování a bezchybná realizace pak zvyšuje atraktivnost daného letiště v očích leteckých společností. Investice vynaložené do maximálně funkční a pokud možno bezchybné infrastruktury plnění se proto letišti často velmi vyplatí. V případě letiště Václava Havla se palivo do letadel doplňuje i odsává pomocí autocisteren.



Zásady bezpečného tankování letadel

Než se cisterna přiblíží k letadlu, musí motory letadla stát a měl by být vypnutý antikolizní maják. Některé aerolinie vyžadují, aby přiblížení autocisterny ještě navíc povolil palubní inženýr letadla. Autocisterna musí zaparkovat alespoň tři metry od letadla tak, aby měla nejméně problémovou únikovou dráhu, pokud by to vyžadovala nouzová situace. Autocisterna by měla být zaparkována přídíl směrem od letadla pro případ selhání brzd. Couvání je třeba se vždy vyhnout.

Kvůli vyrovnání elektrických potenciálů cisterny a letadla jsou vodivě propojeny. Kabel je vždy připojen k určenému místu na letadle (obvykle na podvozku). Uzemnění není během tankování letadla nutné, kromě případů, kdy na něm trvá letecká společnost nebo místní úřady. Při plnění pak musí obsluha cisterny sledovat rozdílový tlakoměr. Náhlý nárůst nebo naopak pokles tlaku by mohl signalizovat protržení nebo obtékání filtrační vložky.

V dopravním řádu Letiště Praha je také stanoveno, že ostatní vozidla na letištní ploše nesmí v průběhu plnění nebo odsávání pohonných hmot projíždět nebo parkovat pod křídly letadla a musí být vzdáleny od plnicích a odvodušňovacích ventilů letadla nejméně 4 m a od obrýsů autocisterny a hadic nejméně 3 m.

Úniky paliva

Už samotné rozlití paliva při plnění letadla totiž může mít vážné důsledky. Malé úniky jsou častější, hůře sledovatelné, ale jejich efekt je kumulativní. I nepatrné množství paliva, které unikne do vody, znamená její silné znečištění, čímž klesá možnost jejího využití. Do dešťové kanalizace se palivo dostává nejčastěji při úniku paliva na odbavovací ploše. Letecký petrolej je jedovatá látka a jeho negativní účinek je zřejmý na vodních tocích. Při úniku paliva hynou ryby, jiní vodní živočichové i rostliny. Konstrukčním opatřením na zamezení úniku paliva dešťovou kanalizací je vybavení kanalizace na odbavovací ploše odlučovačem ropných produktů, jenže úniky jsou často způsobené špatným technickým stavem zařízení.

Každé letiště by mělo mít pro případ ropné havárie plán, s kterým musí být obeznámeni všichni provozní pracovníci. Plán obsahuje nejen postupy zachycení a odstranění uniknutých látek a odstranění znečištěné zeminy, ale i preventivní opatření na zamezení ropné havárie. Požadované opatření bude záviset na konkrétní situaci, takže žádný soubor pokynů nelze použít pro každý jeden případ. Pro prevenci rizik v důsledku rozlitého paliva je nejdůležitější rychlý zásah, dobrý úsudek a iniciativa velmi dobře vyškoleného personálu.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv



LETADLA, VRTULNÍKY A SYSLOVÉ

V rámci článku o tankování letadel a leteckých palivech jsme mimo jiné navštívili sportovní letiště aeroklubu Kolín, kam jsme se zajeli podívat, jak to chodí s tankováním na těchto malých letištích. To kolínské se nachází zhruba 2 km jižně od města a má statut veřejného vnitrostátního letiště.



Nejen letadla

Letiště, které zde stojí od roku 1949, má travnatý povrch a umožňuje denní i noční letecký provoz. Vzhledem k blízkosti Prahy je dobrou alternativou pro cestovní využití letadel, ale i pro výcvik a zábavu. Zejména o víkendech je zde velmi rušno. Provozují zde všechny druhy létání, od bezmotorového plachtění přes parašutismus a ultralehké létání až po velké motorové stroje.

Na letišti působí parašutistická škola Impact, kde může kdokoliv zakusit volný pád v tandemu s instruktory nebo si vyzkoušet volný pád „nanečisto“ v simulátoru. Samozřejmostí jsou také okružní poznávací lety a následně možnost výcviku pilota kluzáků, ultralehkých letadel nebo soukromého pilota. Zároveň zde operuje i vrtulníková škola Helitom.

Přispívá i sysel

Vzhledem k udržované travnaté ploše zůstává letiště domovem pro kriticky ohrožený druh sysla obecného. „Žijeme s ním tady v takové symbióze,“ říká pilot a letecký inženýr Jakub Šrámek, který nás po prostorách kolínského letiště s od-



borným komentářem prováděl. Pro jeho podporu se letiště ve spolupráci s Agenturou ochrany krajiny a přírody ČR účastní speciálního programu, který je dotován Finančním mechanismem EHP/Norska a Ministerstvem životního prostředí. Což znamená, že jim zde soužití se systlem přináší i určité finanční prostředky.

Těch není nikdy dost, protože příspěvek od českého aeroklubu by na provoz letiště rozhodně nestačil, a tak si zájmový spolek Aeroklub Kolín, který je i majitelem letiště, vydělává pronájemem prostor výše zmíněným komerčním organizacím (vrtulníková škola, tandemové sesko-



ky). „Letiště je otevřené veřejnosti. Když někdo přijde s nějakým návrhem na podnikání, nejsme proti,“ vysvětluje Jakub Šrámek.

Starší, ale funkční

Nás samozřejmě zajímalo, jak se taková sportovní letadla tankují. „Jsou dvě možnosti. Buď si vybudujete vlastní čerpací stanici, nebo ji zde vybuduje distributor a provozovatel z toho má pouze část marže. My tady máme vlastní čerpací stanici a to samé má i vrtulníková škola a parašutisté,“ říká Jakub Šrámek. Pro potřeby aeroklubu jsou v odlehleém hangáru dvě nadzemní nádrže. Palivo v nich pochází od společnosti Twin trans, která na letiště dodává i maziva a olej.

Jakub Šrámek otevírá obrovská vrata a před námi stojí dva staré stojany z adamského Adata, které pamatují ještě předlistopadový režim. „Chtělo by to celé modernizovat a máme to i v plánu, ale zatím to funguje takhle,“ vysvětluje. Abychom vyfotili letadlo při tankování, pomáhám mu z hangáru vytlačit ještě starší dvoumístný letoun Zlín Trenér, který však na první pohled vůbec nevypadá, že za rok oslaví 60. narozeniny.

Do letadla samozřejmě tankujeme olovnatý benzín AVGAS. „Letecké motory nejdou tak úplně s dobou jako automobily. Musí totiž být maximálně jednoduché, aby byly co nejspolehlivější. I když v posledních deseti letech se začaly více rozvíjet diesellové motory, které mohou používat palivo JET-A1 jako proudová letadla,“ vysvětluje Jakub Šrámek a nabízí mi, zda se nechci proletět. Neváhám ani vteřinu, a tak si z naší reportáže z kolínského letiště odnáším kromě zajímavých informací také nevšední zážitek. Vidět nejen letiště, ale celý Kolín a okolí z ptačí perspektivy a předního sedadla 60 let starého letadla se vám přece nepoštěstí každý den.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

JAK PŘES ALPY PUTUJE ROPA DO ČESKA



Teče líně, sotva se plouží. Chodec by jí bez problémů stačil. Je úterý 28. března dopoledne a dodávka 51 tisíc metrů krychlových ropy pro české rafinérie se přiblížila k úpatí Alp. Nejtěžší úsek jí teprve čeká. Přes dvacet pump na pěti čerpacích mezistanicích ji vyžene do výšky 1572 metrů nad mořem. Pak už poteče sama z kopce až do německého Vohlburgu, kde zamíří do nádrží českého provozovatele ropovodů MERO. To bude ale až za necelé čtyři dny.

Z Ázerbajdžánu do Terstu

Zhruba polovinu ropy, která se spotřebuje v českých rafinériích, si nechává rafinérská společnost Unipetrol vozit tankery do italského přístavu Terst. Lodě s kapacitou 80 tisíc tun ropy vytěženu v Ázerbajdžánu naloží nejčastěji v gruzínském přístavu Supsa, nebo v tureckém Ceyhanu. Pak zamíří přes Jaderské moře do Itálie.

V Terstu zrovna stojí připoutané k molu tři tankery. Ten největší, který pojme až 160 tisíc tun ropy, nese na modrém trupu jméno Mabrouk Valletta. Do Terstu dorazil tento 270 metrů dlouhý obr už v neděli před půlnocí. Na palubu nastoupil bezpečnostní inspektor tankerového

terminálu, aby zkontroloval všechny dokumenty a ověřil bezpečnostní opatření na lodi. Po hodině dává prvnímu důstojníkovi na formuláře schvalovací razítko.

Druhý den v šest hodin odpoledne se čtyři chapadla stáčecího zařízení přisála k ventilům lodních nádrží. Stáčení ropy může začít. Mohutné pumpy na tankeru se rozjedou a ženou ropy rourami o průměru 80 centimetrů do pět kilometrů vzdálených nádrží tankoviště u vesnice San Dorligo. „Lod' musí mít dostatečně silné pumpy, aby dokázala ropy přečerpat v předepsané době. V průměru jeden tanker vyprázdníme za 24 hodin,“ vysvětluje Fabrizio Stein, zástupce dohledu námořního terminálu, který vlastní provozovatel

transalpínského ropovodu, skupina TAL. V ní drží pětiprocentní podíl také české MERO.

Nepřítel jménem vítr

Mabrouk se nákladu zbavil v úterý po osmé hodině večer. O hodinu později už vyrazil pro další náklad do tureckého Ceyhanu. K molu nyní může přirazit další loď. Ty sem přijíždějí kromě Turecka nejčastěji z Černého moře a severní Afriky. Občas dorazí také tanker z Perského zálivu a v poslední době také ze severní Ameriky.

Lod' musí být po celou dobu stáčení ropy pevně přivázaná k molu. Senzory



kontrolují napětí v lanech. Kdyby hrozilo, že se loď pohne, čerpání se okamžitě zastaví. Totéž platí v případě, že by začal foukat vítr, který by dokázal tanker od mola odtlačit. „Pokud rychlost větru přesáhne 60 kilometrů za hodinu, musíme s čerpáním přestat. Stáčení přerušujeme také při bouřce. Hrozí totiž, že případný plyn unikající z ventilů by se vzduchem vytvořil výbušnou směs a blesk by ho mohl zapálit,“ dodává Stein. V řídicím centru na břehu proto obsluha terminálu na jednom z počítačů neustále sleduje meteorologický radar. Ten umí zjistit kromě síly bouřky také její elektrickou aktivitu.

Moře na konci terstské zátoky si pohrává s odstíny zelené a modré. Voda je průzračná. Pro případ, že by do ní z tankerů unikla ropa, má obsluha terminálu hned několik možností, jak znečištění omezit na minimum. Do tří minut se kolem tankeru zvedne podvodní zeď z bublinek, které zabrání, aby se ropa dostala dál od lodi. Čluny co nejrychleji na hladinu rozmístí ponorné stěny, aby se uniklá ropa dala odčerpát. Terminál tady stojí už padesát let a žádný větší únik ropy do moře nepamatují.

Husté ropy se musí zahřát

Loni se čtyřmi trubkami od mol do tankoviště prohnalo 41,3 milionů tun ropy. Přes pět set lodí sem přivezlo 64 druhů rop. „Dnes se těží ropy, které by ještě před dvaceti lety žádná rafinérie nechtěla. Díky pokročilým technologiím je ale už umí zpracovávat. Problém je, že jsou zpravidla husté a aby tekly, musí se na lodi zahřát,“ uvádí generální ředitel konsorcia TAL Alessio Lili. Krajní trubka z prvního lodního stanoviště zvládne propustit ropu zahřátou až na 50 stupňů Celsia. V ostatních třech ropy nesmí být teplejší než ➔



➔ 40 stupňů. „Při překročení těchto hodnot se ocelové potrubí roztáhne, posune se konzolích a hrozí, že poškodí sousední trubky,“ upřesňuje Fabrizio Stein.

TAL proto nyní připravuje studii, která ukáže, jaké investice by si vyžádala úprava potrubí, aby vydrželo i vyšší teploty. Pak by se do Terstu dalo dovážet ještě více druhů rop než dnes. Analýza bude hotová na podzim.

V údolí mezi nádržemi

O pět kilometrů dál v malebném údolí San Dorligo se tísní 32 válcových nádrží, do nichž se vejde přibližně 1,6 milionu tun ropy. Tři pumpy, které tlačí ropu z nádrží do ropovodu směrem do Alp, běží naplno. Místní zaměstnanci o všudypřítomném hučení mluví jako o hudbě. „Když jsme před týdnem opravovali potrubí v přístavu, čtyři dny jsme si tady připadali nějak divně. Něco nám chybělo. Pak nám došlo, že je tady ticho. Kvůli opravě čerpadla stála,“ vysvětluje Alessio Lili.

Ropa z tankerů se v nádržích v San Dorligo v průměru zdrží sedm dnů. Pak se namíchá podle požadavků rafinerií a celá dodávka se pošle ropovodem TAL na sever. Celkem je na něm závislých osm rafinerií v Německu, Rakousku a Česku.

Do nejvyššího bodu ropa doteče po 230 kilometrech. „Po pětikilometrovém prudkém klesání padající tekutina díky získané energii roztáčí kola čerpadla, která jsou připojena na generátor elektřiny. Ten je schopen vyrobit až 1,5 megawattu elektřiny,“ ukazuje technický ředitel Massimo Diminich na monitor ve velíně, odkud se provoz ropovodu TAL řídí. I když je to vítaný způsob, jak ušetřit část nákladů, získaná elektřina by stačila jen z poloviny na pohon jednoho z více než 20 čerpadel, které jsou na trase před Alpami.

Po čtyřech dnech ropa dorazí do německého Volhburgu. Ta určená pro Česko se přečerpá do nádrží, které patří MERO. Za dalších sedm dnů si ji pracovníci MERO převezmou na českém centrálním tankovišti u Nelahozevsí. Dodávce, která byla v úterý těsně před Alpami, bude cesta domů trvat ještě zhruba deset dnů. Za tu dobu se v terstském přístavu vystřídá více než deset tankerů.

■ AUTOR: Jan Stuchlík

FOTO: autor

ZDROJ: Převezato z deníku E15



STYLOVĚ

NA CESTY





OD ZÁCHRANKY K MYCÍM TECHNOLOGIÍM

Firma WashTec, tehdy ještě pod názvem Varsumat, vznikla krátce po revoluci a letos slaví již čtvrtstoletí činnosti na českém trhu mycích technologií. Za tu dobu dodala provozovatelům myček a mycích center nespočet portálových mycích i tunelových mycích linek a také obrovské množství samoobslužných mycích boxů nebo čistíren odpadních vod. O historii, současnosti i budoucnosti této společnosti i o současném stavu českého trhu jsme si povídali s Lubomírem Molnárem mladším, jednatelem společnosti WashTec Cz.

Firma WashTec letos slaví 25 výročí založení. Můžete udělat krátkou bilanci jejího účinkování na českém trhu?

Firma WashTec Cz – původně Varsumat – působí na českém trhu od roku 1991 a původně prodávala a servisovala výrobky firmy Wesumat. V roce 2000 došlo k fúzi mezi firmami California Kleindienst a Wesumat a vznikla společnost WashTec. Za zástupce pro Čes-

kou republiku byla tehdy vybrána naše společnost Varsumat a v tomto období jsme se také rozhodli ke změně názvu společnosti na WashTec Cz.

Dnes jsme jedním ze dvou dealerů na světě, kteří mohou používat WashTec ve svém názvu. I díky tomu jsme WashTecu věrni a nedoplňujeme si nabídku levnějšími produkty. WashTec samotný má ostatně kompletní port-

folio produktů pro mycí technologie včetně čistíren, takže našim zákazníkům můžeme v oblasti mytí dodat, co si budou přát, a nemusíme doplňovat sortiment od jiných výrobců. Zásadní výhodou je plná kompatibilita všech prvků.

Musím se také trochu pochlubit, už druhým rokem po sobě se nám podařilo stát se nejlepším dealerem. Letos i loni jsme získali ocenění pro nejlepšího partnera výrobního závodu. Je to celkem prestižní i proto, že WashTec dnes působí v celkem 75 zemích světa a stále chce expandovat. V současné době se značka snaží více prosadit na asijském trhu a především v USA, kde má i vlastní moderní výrobní závod. Další jsou kromě Německa také v České republice a v Číně.

Jaké je vlastně struktura společnosti. Má v ní podíl také samotný výrobce?

Ne, WashTec Cz je česká firma vlastněná jedním majitelem, a to mým otcem. O exekutivu se v současné době již starám já, spokojenost zákazníků se stará okolo 25 zaměstnanců. ➔



STYLOVĚ NA CESTY



dodává:

IDF PARTNER

➤ Jaké byly vaše začátky ve firmě?

Do společnosti jsem plně vstoupil v roce 2013. V tomto roce vrcholila krize a náš hospodářský výsledek tehdy nepatřil mezi z hlediska historie ty nejlepší. Bral jsem to tedy jako výzvu. Sám mám sice ekonomické vzdělání, kariéru jsem začínal v bance, ale práce bankovního úředníka mě nenaplňovala, a tak jsem se začal věnovat úplně jinému oboru – zdravotnictví. Vystudoval jsem záchranářství a 13 let pracoval na záchranné službě libereckého kraje. Zde jsem měl možnost projít různými pozicemi. Podařilo se mi také dosáhnout svého „dětského snu“ a určitou část záchranářské kariéry jsem strávil jako letecký záchranář. Nakonec už toho bylo především po psychické stránce moc, a můj otec mne s nabídkou na vstup do firmy oslovil v pravý čas a já jsem nabídku přijal.

Když se mě dnes někdo zeptá, jak zvládnám v současné práci stresové situace, odpovídám, že oproti stresům na záchranné službě je tohle naprosto klidné povolání.

Co všechno nabízíte a zároveň zajišťujete?

Jak už jsem říkal, výrobce se snaží zahrnout veškeré druhy mycí technologie, které jsou dnes představitelné od čistírny odpadních vod přes mycí boxy, portálové a tunelové mycí linky až po mycí linky pro nákladní automobily a autobusy. S těmi se nyní snažíme výrazněji proniknout na český trh. Velký důraz klademe také na ruční mycí boxy, kde nám zpočátku trochu ujel vlak, ale snažíme se vše dohnat a stále v této oblasti cítíme určitý potenciál.

Důležitý je také servis...

Servis je alfa a omega našeho podnikání. Mycí technologie WashTec nepatří mezi nejlevnější, a my se naše klienty rozhodně nesnažíme lákat na ceny, ale spíše na kvalitu a odborný i rychlý servis. Doslova našim klientům říkáme, že podepsáním kupní smlouvy náš vztah rozhodně nekončí. V současnosti máme tři servisní střediska v Praze, Brně a Ostravě. Díky dvousměrnému provozu jsme schopni řešit problém nejpozději do 24 hodin. V tom je naše velká přednost.

Kromě všech možných mycích technologií nabízí WashTec také vlastní značku mycí chemie

Jmenuje se Auwa a jedná se o špičkovou německou mycí chemii. Snažíme se přesvědčit klienty, aby ji používali. Máme totiž dokázáno, že její správné používání dokáže prodloužit životnost celého mycího zařízení a koncoví zákazníci jsou s výsledkem nadměrně spokojeni.

Jsou samozřejmě i jiné společnosti, které dodávají kvalitní autokosmetiku, ale autokosmetika značky Auwa je pro technologie značky WashTec nejlepší. Pokud si naši klienti zvolí nějakou jinou značku, nemůžeme jim v tom samozřejmě bránit. Ostatně, v konečném důsledku jim buď dodáme novou myčku dříve, nebo k nim častěji jezdíme na servis. Je to přesně o té komplexnosti, jak jsem naznačoval dříve, WashTec jako výrobce ví, jaké chemické prostředky použít, aby jeho technologie netrpěla.

Jakou zajímavou technologií, kterou ostatní nemají, se v současnosti může WashTec pochlubit?

WashTec má samozřejmě spoustu originálních řešení a patentů. Ale chtěl bych vypíchnout technologii s názvem Foam Sensation. Jedná se o tzv. pěnový závěs, který přejede přes umývané vozidlo a přitom mění díky speciálnímu LED osvětlení barvy. Vypadá to impozantně a zvyšuje to atraktivitu mytí samotného pro každého zákazníka. Dnes se vrací doba, kdy se provozovatelé chtějí odlišit od konkurence, a prioritou tedy nemusí být pouze cena technologie. Podařilo se nám například instalovat mycí linku u čerpací stanice Benzina na pražském Barrandově, která je velmi dobře vybavena a jako bonus má k dispozici právě technologii Foam Sensation. Již dnes se na nás obrací jiní provozovatelé a mají o obdobnou technologii zájem.

Jak se vám daří prodávat v české a levnější konkurenci čistírny odpadních vod?

Vzhledem k velké konkurenci a množství domácích výrobců to není zrovna snadné. Nicméně v poslední době i zde zaznamenáváme značné úspěchy. Daří se nám dodávat jak do velkých sítí, tak také soukromým společnostem.

Máte s těmito velkými řetězci uzavřenou smlouvu jako výhradní dodavatel mycích technologií?

Naše společnost konkrétně ne. Velcí hráči na trhu čerpacích stanic si dnes vybírají mycí technologie nadnárodně. Zde hraje výraznou roli výrobní závod, který je v těchto velkých tendrech schopen nabídnout lepší podmínky. My jako český WashTec můžeme takové tendry ovlivňovat jen svou dobrou prací a referencemi.

Za současné konkurence chce slevu každý.

Jste schopni dávat nějaké výjimečné nabídky, když se snažíte zákazníka získat?

WashTec je významná značka a my zatím ne-

měli potřebu se zákazníkům něčím podbízet. Sleva je vždy něčím podmíněná a my rozhodně nechceme ustupovat ze standardů, které nabízíme.

Jaké jsou nové technologické trendy ve výrobě mycích technologií? Můžeme se od WashTecu těšit na nějaké převratné novinky?

Výrobní závod novinky dopředu neprozrazuje. Nicméně také my na nějakých novinkách pracujeme. Týká se to hlavně ovládacího komfortu ze strany zákazníka, ať už jde o systémy pro rozpoznávání registrační značky, nebo o možnost placení pomocí QR kódu. Přínosem pro zákazníka by měla být také individualizace mycích programů. Zákazník si jednoduše navolí režimy mycí linky, které se mu hodí, jak to dnes již funguje u mycích linek pro nákladní automobily. Samozřejmostí je zvyšování kvality servisních činností.

Jaké se dnes používají kartáče?

99 procent našich zákazníků vyžaduje ty nejšetrnější, což jsou pěnové kartáče SoftTec. Pro nákladní mycí linky jsou vhodnější polyethylenové, které dokážou odstranit i starší špínu.

Obchodům se daří, máte dnes vůbec nějaké starosti?

Říká se to všude a nás to samozřejmě také neminulo: nejsou lidi. Práce servisní technika je totiž svým způsobem specifická. Musí být samozřejmě mechanicky zručný, zároveň by měl mít hlubší znalosti elektroniky, kterou jsou dnešní zařízení prošípaná, a také musí mít perfektní vystupování, protože přichází denně do styku s mnoha klienty a vlastně reprezentuje naši společnost. Takový člověk se samozřejmě velmi složitě hledá.

Během těch 25 let jste zažili jako firma obrovský boom mycích technologií, pak zase stagnaci. To se samozřejmě cyklicky opakuje. Jak vidíte váš obor v nejbližších letech?

Český trh je relativně malý a při prodejkách, které dnes děláme, je logické, že nás zase jednou dostihne období nižších prodejů. Pokud se nám podaří myčkami WashTec dostatečně saturovat český trh, dokážeme díky doplňkovým službám případně slabší období bez větších problémů ustát. V angličtině existuje takové hezké přísloví: Retail is detail. Toho se snažíme držet a soustředit se na drobnosti, které jsou ve výsledku velice důležité, ne-li rozhodující.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

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



NEJVĚTŠÍ V REPUBLICE?

U hlavního tahu z Benešova na Tábor stojí těsně za obcí Olbramovice obrovský autobazar firmy Davo Car. Pozemek o velikosti 80 tisíc čtverečních metrů se postupem času mění v ráj motoristů. Vyrostlo zde velké servisní centrum, pneuservis, čerpací stanice nebo autosalony. A nově je zde pro zákazníky z blízkého i širokého okolí od loňského listopadu k dispozici také mycí centrum, které svou rozlohou a nabídkou služeb nemá v České republice obdoby.

Třetí největší

Majitel společnosti Davo Car David Vojtěch tvrdí, že je po firmách AAA Auto a Auto Esa třetím největším prodejcem ojetých automobilů v České republice. Podle údajů na internetu firma Davo Car v roce 2015 vykoupila přes 2,5 tisíce ojetých automobilů a zaměstnává více než stovku lidí nejrůznějších profesí. Jedním z nich je i Karel Jírec, který má na starosti kromě čerpací stanice také mycí centrum. S ním a ještě se zástupcem firmy AutoMax Viktorem Nohem jsme si povídali o tom, jak vznikalo jedno z největších mycích center pro automobily v Česku.

„Centrum vznikalo poměrně dlouho, ale výsledek stojí za to,“ říká Viktor Nohel. Na samém počátku byla vize majitele firmy Davida Vojtěcha, realizace jeho myšlenek a přetvoření na konkrétní projekt se pak ujala firma AutoMax, respektive její divize

Čistící technika. „Zvolila se firma AutoMax, protože se nám zdálo, že je nejlepší jak z hlediska funkčnosti svých produktů, tak z hlediska atraktivního designu,“ dodává Karel Jírec.

Na klíč od AutoMaxu

Firma Automax nezastupuje jen jednu značku, a tak dokáže dodat celé řešení mycího centra na klíč. Dělá projekty, výstavbu, technologie i chemii, zvládá stavební konstrukci, mycí boxy nebo speciální vysavače, které mají v sobě zahrnuto také dávkování přípravku pro ošetření pneumatik nebo vůně do auta. Většina jejich partnerských firem je z Itálie.

„S ohledem na mytí i použité technologie představuje mycí centrum v Olbramovicích to nejlepší, co je dnes na trhu. Nic lepšího ve smyslu péče o automobil tady

neexistuje. Realizace, pro kterou se rozhodl pan Vojtěch, svým rozsahem, designem i kvalitou provedení nemá v České republice obdoby. Je to taková výkladní skříň našich technologií,“ říká zástupce společnosti AutoMax.

Při příjezdu k centru na vás zcela jistě zapůsobí nejen rozlehlost celého areálu, ale i jeho zpracování a design. Centrum je laděno do modré barvy, která vychází z firemních barev firmy Davo Car, ale zároveň symbolizuje očistu. Netradičním designovým prvkem je pak modré prosklení všech mycích boxů i stěn mycího tunelu.

Bezkontaktní i kartáčové mytí

Vzhledem k tomu, že se u nás v otázce mytí vozů vedou dlouhodobě debaty, zdali je účinnější a šetrnější ruční bezkontaktní mytí, nebo mytí kartáči v portálové či tunelové ➔



S E R V I S
365
D N Í V R O C E

ISTOBAL
Automotive Cleaning Solutions

PRODEJ A SERVIS ZNAČKY ISTOBAL

- MYCÍ LINKY PRO OSOBNÍ A UŽITKOVÁ VOZIDLA
- MYCÍ LINKY PRO NÁKLADNÍ VOZIDLA A AUTOBUSY
- SAMOBSLUŽNÉ BOXY
- ČISTÍRNÝ ODPADNÍCH VOD
- ŠPIČKOVÁ AUTOKOSMETIKA
- DOPLŇKOVÁ ZAŘÍZENÍ: VYSAVAČE, ČISTIČE KOBEREČKŮ...



WASH-SERVICE ČR s. r. o.
Křížikova 70, 612 00 Brno
Česká republika

tel.: +420 544 500 216
fax: +420 532 043 002
sprta.pavel@washservice.cz
www.washservice.cz

WASH-SERVICE s. r. o.
Bronzová 1, 851 10 Bratislava
P. O. BOX 32, 900 27 Bernolákovo

tel.: +421 245 647 391
fax: +421 245 647 390
washservice@washservice.sk
www.washservice.sk

➤ myčce, v autocentru v Olbramovicích se rozhodli pro obě technologie. Pro zájemce ze širokého okolí zde vystavěli tunelovou myčku Autoequip Lavaggi Evo360 s měkkými pěnovými kartáči Carlite a dvojitým sušením, vedle ní stojí čtyři samoobslužné mycí boxy firmy Mix. Tři jsou kryté, jeden určený pro užitkové automobily je otevřený.

Tunel je dlouhý 28 m, a je tak dost dobře možné, že je vůbec nejdelším zařízením svého druhu v České republice. Lze u něj nastavit rychlost odmyváání od 25 do 60 vozidel za hodinu, což znamená, že tři automobily se posunují v tunelu a jeden je předmyván obsluhou. Nemělo by se tedy stát, že by se před tunelem ani při maximálním zatížení tvořily fronty.

Obsluha se soustředí zejména na místa, kam kartáče myčky nedosáhnou, takže z tunelu vyjíždí zákazníci většinou spokojeni. A pokud se uživatel umývaného vozidla necítí na to, aby během mytí seděl uvnitř automobilu, obsluha to za něj zařídí. Celá linka je z nerezů, takže by se při optimální údržbě měla zajistit její dlouhá životnost. „Na ničem se nešetřilo,“ dodává Karel Jírec.

Až do -5 stupňů Celsia

Díky temperovanému tunelu a vyhříváním podlahám funguje mycí centrum do teploty -5 °C, poté ze systému odečte voda a zařízení se vypne. Ekologická chemie pochází od italské firmy Ma-Fra a jedná se o řadu Unika, která využívá nanotechnologií. Bez problémů ji samozřejmě zpracuje biologická čistička odpadních vod od hodonínské firmy Delta, která jako jediná nepochází z Itálie. Voda pochází z vlastního vrtu a na mytí se recykluje. K oplachu se pak samozřejmě používá čistá voda, která v mycích boxech navíc projde demineralizací neboli osmózou.

Všechny mycí boxy jsou vybaveny jak vysokotlakým čističem, tak kartáčem, protože někteří zákazníci stále ještě bezkontaktní technologii nevěří. Ani zde nechybí mycí prostředky s nanotechnologiemi, které odstraní z povrchu automobilu i hrubší nečistoty včetně hmyzu. K závěrečnému oplachu vozu se využívá osmotická voda, jež nezanechává bílé skvrny. Chybí zde pouze umývání spodku, což investor nepožadoval.

V boxech je k dispozici celkem šest programů: Prvním nastříkáte mycí prostředek na automobil pod nízkým tlakem a ten by měl narušit přischlé a připečené nečistoty (hmyz, asphalt, pyl apod.), druhý je mytí šamponem pod vysokým tlakem. Třetí před-



stavuje využití kartáče a lze jej vynechat, pokud není nutné dostat z karoserie nějaké zvláště odolné nečistoty. Čtvrtým automobil opláchnete od mycích prostředků, pá-

tým programem naneste horký vosk a na závěr opláchnete automobil osmotickou vodou, která čistě steče dolů a není tak potřeba ji vysoušet hadrem nebo jelenicí. ➤

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

KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ MYTÍ VOZIDEL

OD PROJEKTU
AŽ PO REALIZACI

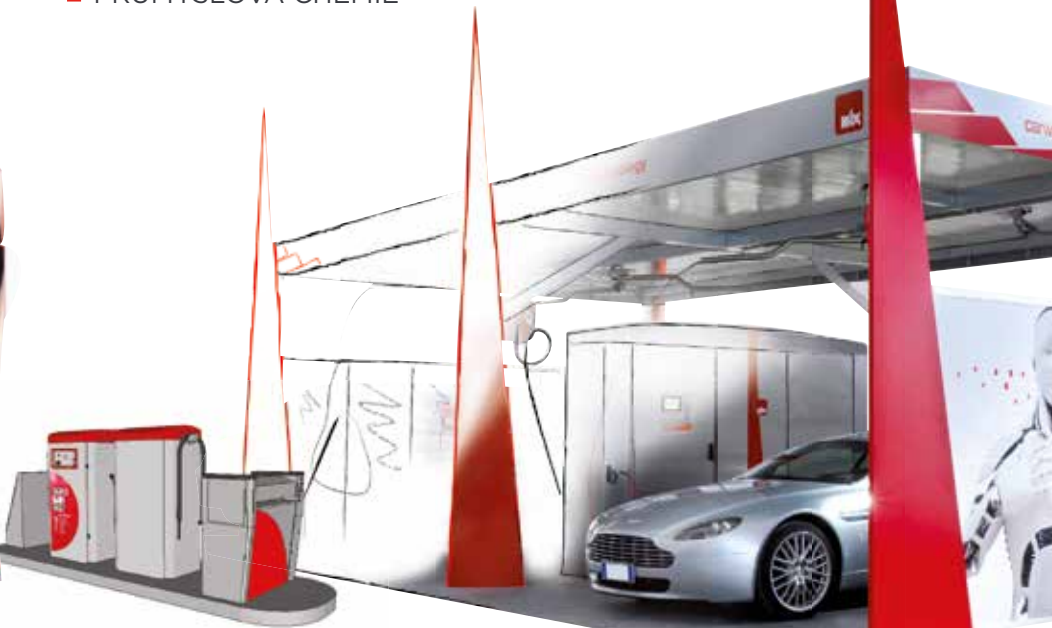
- ▣ SAMOOSLUŽNÉ MYCÍ BOXY
- ▣ KARTÁČOVÉ A TUNELOVÉ MYCÍ LINKY
- ▣ SPECIALIZOVANÉ MYCÍ LINKY
- ▣ DOPLŇKY PRO ČISTICÍ ZÓNU
- ▣ PRŮMYŠLOVÁ CHEMIE

MA * FRA
kosmetika pro vaše auto



PETROL
PARTNER

PETROL
PARTNER



Neláká na nízké ceny, ale na kvalitu mytí

➔ Mycí centrum v Olbramovicích neláká na nízké ceny, ty však podle provozovatelů odpovídají kvalitě služeb. V tunelové myčce přijde základní program Expres (bez chemického přemytí, voskování a mytí kol) na 100 Kč, nejdražší Exkluziv s využitím nejkvalitnějšího vosku stojí 250 Kč. V boxech se používají žetony nebo datové klíče, jeden mycí impuls přijde na 20 korun a trvá 2 minuty. „Datové klíče jsou velmi oblíbené hlavně u fleetových zákazníků, kteří je často dostávají jako kredit od svého zaměstnavatele a ten jim ho také může dobíjet,“ vysvětluje Viktor Nohel. Pro platbu v mycích boxech lze využít i kreditní kartu, minimálně však musíte vybrat 200 Kč.

V myčce si můžete umýt automobil také zdarma, pokud pravidelně tankujete u nedaleké čerpací stanice Davo Oil. Za každý natankovaný litr paliva je jeden bod, který lze převést na 50 haléřů do mycího centra. Plus minus čtyři plné nádrže znamenají jedno umytí zdarma.

Osm vysavačů a jedna pračka koberců

Kromě tunelu a mycích boxů je olbramovické mycí centrum také rájem pro všechny, kteří si potrpí na dobře udržovaný interiér vodidla. Stojí zde totiž 12 vysavačů, pračka koberců a ještě čtyři multifunkční zařízení. U nich je možné nejen vysát nečistoty z interiéru, ale také vyfoukat prach ze špatně přístupných míst, neparfémovat interiér a ještě si černidlem zlepšit vzhled pneumatik. Nechybí ani zařízení na výdej ubrousků, kterými lze provést dočištění detailů. „Moc jsem tomu nevěřil, ale lidé toto zařízení využívají docela často,“ pochvaluje si Karel Jírec. Důkladně umytý automobil z mycího centra v Olbramovicích tak můžete rovnou postavit do autosalonu...

Bankrot zkomplikoval stavbu areálu

Areál vznikl relativně dlouho. Samotná stavba trvala jeden rok, jenže pak v Itálii zbankrotoval klíčový dodavatel, což situaci značně zkomplikovalo. „Vloni došlo k tomu, že společnost Mix se stala majitelem firmy Autoequip Lavaggi, která v roce 2015 prodělala bankrot. Ta sice produkuje velice kvalitní výrobky, ale v té době jí chybělo potřebné



finanční zázemí,“ vysvětluje Viktor Nohel. A tak se situace na jednu stranu zkomplikovala a na druhou zjednodušila, protože mycí technologie pro mycí boxy i tunel nakonec dodala pouze jedna firma.

Mycí centrum v Olbramovicích má otevřeno od loňského listopadu a zákazníků stále přibývá. I když jsou již postaveny všechny příjezdové cesty i oplocení a dokončena úprava záhonů, ještě není všechno hotovo. V těsné blízkosti tunelové myčky totiž roste ještě jedna portálová myčka pro užitkové automobily s výškou 3 m. Pak už bude nabídka služeb kompletní.

Frekventovaná trasa přináší nové zákazníky

Olbramovice jsou transitní obcí na trase Benešov – Tábor a provoz je zde kvůli absenci dálnice D3 docela frekventovaný, zvláště v pátek a neděli. I když nebývá obvyklé, aby si motoristé na cestách myli auta (...i proto nejsou na dálnicích u čerpacích stanic myčky), zde se zastavují čím dál častěji. „Často sem jezdí i Pražáci. Ti se služebními auty většinou navštěvují tunelovou myčku, majitelé vlastních automobilů nebo tuneři pak mycí boxy,“ říká Karel Jírec.

Podobně velkých mycích center nejdete mnoho ani v zahraničí. Itálie, jako pomyslná kolébka mytí automobilů, má velký počet tunelových myček nebo chceli mycích ulic. V Česku však na tunelové myčky narazíte pouze výjimečně. Jsou totiž poměrně náročné na prostor, který u čerpacích stanic většinou není. A v případě mycích center dává dnes většina podnikatelů přednost mycím boxům. I proto je nové mycí centrum v Olbramovicích docela unikátní.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: Autor



PETROL
PARTNER

Připrav se na zimu a nezamrzneš

váš výrobce provozních kapalin



České provozní kapaliny

KVALITA BEZ KOMPROMISŮ



Společnost Filson byla založena v létě roku 1993 jako čistě rodinná česká firma se zaměřením na prodej autopříslušenství, a to především prostřednictvím dvou prodejních kanálů: čerpacích stanic a nezávislých prodejen.

Historie...

V prvních letech své činnosti se společnost Filson soustředovala především na distribuci evropských značek v regionu České republiky. Od konce devadesátých let pak začala samostatně nakupovat většinu svých výrobků z Asie a přes své prodejní kanály distribuovat výrobky pod vlastním označením Filson. Ty se i díky své výrazné barevné kombinaci brzy staly pevnou součástí prezentace téměř všech velkých prodejců.

V roce 2010 se pak začala psát i historie značky Carlson, kdy v létě stejného roku koupil Filson opavskou společnost Hekra. Ta se do té doby zabývala výrobou olejů, provozních kapalin a autokosmetiky a na těchto základech se začala budovat a tvořit historie značky Carlson.

Po důkladné analýze stavu a možností výrobního závodu v Opavě začala v roce 2011 citlivá, postupná, ale cílená rekonstrukce tohoto provozu. Část závodu byla zbourána a na jejím místě byly postaveny nové výrobní prostory. Zbývající části procházejí nepřetržitou rekonstrukcí, tak aby splňovaly požadavky pro zavádění nových technologií. V roce 2016 se společnost Filson stala jediným akcionářem tradiční české firmy Velvana a začlenila výrob-

ky této značky do svého výrobního a prodejního portfolia.

... a současnost

Portfolio výrobků dnes obsahuje širokou paletu provozních kapalin od destilované vody přes letní a zimní směsi do ostříkovačů až po chladicí směsi. Najdeme zde také vlastní řadu technických sprejů, pro jejichž vývoj a výrobu byla v roce 2013 spuštěna speciální plnicí linka. Značka Carlson se stala vlajkovou lodí společnosti a její součástí je nejen celá škála čistících prostředků určených pro auta, ale třeba i pro zahradní nábytek a venkovní plochy pod označením Carlson Garden.

V roce 2013 firma představila nový revoluční obal – tzv. „chytrý kanystr“, který rozvířil do té doby stojaté vody konzervativní nabídky obalů používaných v oblasti „automotive“ na českém trhu. Patentovaná integrovaná hubice nabízí komfortní aplikaci bez zbytečných a komplikovaných kroků při použití produktů značky Carlson. V současné době se pracuje na modernizaci tohoto unikátního designu.

Samostatnou kapitolou je i plnění provozních kapalin do tzv. stand up pouches čili sto-

jacích sáčků, které tolik nezatěžují životní prostředí. Výhodou těchto sáčků je nižší hmotnost a tím pádem i nižší odpadové zatížení. V současné době pokračuje vývoj nových obalů pro provozní kapaliny a v segmentu technických sprejů se mohou zákazníci těšit na účelové inovace, které zásadně zvýší efektivitu aplikace jednotlivých výrobků.

V roce 2015 firma Filson úspěšně implementovala nové výrobní technologie na výrobu vlastních obalů a jako první v oboru uvedla na trh obalový materiál z PET, prostřednictvím kterého výrazným způsobem vkročila i do oblasti tzv. „low-cost“ výrobků určených pro zákaznický sektor, který je orientovaný na cenu.

V témž roce uvedla na trh novou řadu kvalitních motorových olejů, tzv. Carlson Premium Quality, která je určena pro nejnáročnější zákazníky. Vedle těchto zmíněných produktů přistoupila zároveň na uvedení nové levnější řady výrobků pod obchodním názvem ROX, která byla před několika měsíci výrazně redesignována.

V roce 2016 proběhla celá řada změn a inovací. Vedle implementace plně automatické plnicí linky na autokosmetiku, se podařilo uvést na trh novou řadu cyklokosmetiky. Zároveň společnost Filson s. r. o. na základě dlouhodobého testování výrobků začala pracovat na inovaci obalového materiálu pro stávající portfolio autoleštěnek a aditiv. Pro tyto výrobky byl nahrazen obalový materiál z HDPE (plast) plechem, který má UN certifikaci. To umožní těmto výrobkům až dvojnásobně prodloužit dobu trvanlivosti, protože kov zabraňuje pronikání

vzdušné vlhkosti a tím snižuje samotnou kvalitu výrobků.

Hodnota značky

Značka Carlson je odborníkem a rádcem především v oblasti péče o automobil. Snaží se hledat vyvážený vztah se svými zákazníky, naslouchat jejich nápadům či připomínkám a ty pak následně uplatňovat v praxi. Zároveň je její snahou přinášet na trh nové, do té doby neotřelé výrobky či druhy obalů, které umožňují zákazníkům jejich komfortnější a efektivnější používání. Cílem značky Carlson je plná spokojenost zákazníků, kterým chce nabízet produkty nejvyšší kvality, jež nepodléhá žádným kompromisům. To vše za korektní a férové ceny.

Společnost Filson s. r. o. se soustřeďuje na 4 základní pilíře komunikace značky se zákazníkem. Základní formou jsou pravidelné prezentace sortimentu Carlson na jednotlivých prodejních řetězcích.

Druhý způsob je imageová komunikace, která se aktuálně rozdělila na dvě základní linie. Vedle sponzoringu fotbalového týmu FK Viktoria Plzeň podepsala společnost Filson s. r. o. víceletou smlouvu s Českým hokejovým svazem a stala se titulárním sponzorem českých hokejových her, které se v letošním roce konaly v Českých Budějovicích a nesly jméno Carlson Hockey Games. Spojení značky CARLSON s českým hokejem bude základním pilířem marketingové komunikace s jejími zákazníky i do budoucna, a to nejen v ČR, ale i na Slovensku, kde firma stojí těsně před podpisem smlouvy o partnerství se slovenským hokejovým svazem.

Třetí pilíř je postaven na tzv. edukační formě komunikace, která je realizována v odborných tištěných periodikách, a to především formou detailního popisu práce s výrobky vedoucího k jejich optimálnímu použití.

Čtvrtý a stále ještě nejsilnějším komunikačním pilířem však stále zůstává televize. Zde je cílem obě formy komunikace kombinovat a pravidelně prezentovat produkty CARLSON televizním divákům sportovních událostí a motoristických pořadů.

Inovátorská jednička

Již v roce 2010 si firma Filson vytyčila, že každý rok zavede a zprovozní novou výrobní či balicí technologii s cílem stát se na trhu inovátorskou a technologickou jedničkou. Tento cíl se společnosti bezeschybně daří naplňovat a díky tomu je schopna každým rokem uvádět na trh 5 až 10 zcela nových vlastních výrobků. V sou-



časné době se v opavském závodě vyrábí více než 250 vlastních produktů.

V roce 2013 se firma stala držitelem vysoce prestižního ocenění „TOP RATING“ udělovaného společností Dun & Bradstreet. Společnost se tak dlouhodobě řadí mezi nejlépe hodnocené společnosti v České republice. V roce 2015 obdržela ocenění Superbrands ČR a zároveň dokončila proces certifikace na ISO 9001-2015. Ocenění Superbrands ČR firma následně obhájila i v letech 2016 a 2017.

V letech 2015 a 2017 prošla společnost několika interními audity kvality prováděnými velkými mezinárodními korporacemi, které jí umožnily rozšířit výrobu produktů „private label“ pro celou řadu nových zadavatelů. V roce 2017 byl výrobní závod v Opavě úspěšně auditován společností SGS, a splnil tak vůbec nejpřísnější certifikační parametry.

Od roku 2015 začala společnost významným způsobem rozšiřovat své obchodní aktivity i za hranicemi České republiky a výrazně zvýšila portfolio svých zahraničních partnerů o státy Blízkého východu, jako je Irák nebo Kuvajty.

Společensky odpovědné podnikání

Synonymem značky Carlson je kvalita bez kompromisů. Proto i v oblasti Společensky odpovědného podnikání (SCR) je její snahou budovat systematický přístup k odpovědnému chování a posilovat hodnoty a poslání podniku. Cílem firmy bylo vybudovat dlouhodobé, intenzivní a kvalitativně pevné vztahy se svými zaměstnanci a obchodními partnery. Díky sázce na dlouhodobou práci a budování vztahu se

Zajímavosti

- jsme ryze česká rodinná firma
- více než 250 vlastních produktů
- produkuje opavský závod firmy Filson
- v roce 2016 byl otevřen druhý výrobní závod ve Velvarech
- ročně uvede značka Carlson na trh minimálně 5 až 10 nových výrobků
- v roce 2016 překročil počet zaměstnanců číslo 170
- v roce 2015 byla založena pobočka na Slovensku
- v roce 2016 byla otevřena kancelář v Číně a založena pobočka v Rakousku.
- od roku 2017 sponzorem Českých hokejových her

zaměstnanci byla společnost Filson odměněna nízkou mírou fluktuace a může se pyšnit tím, že více než polovina jejich zaměstnanců se podílí na budování firmy již více než 20 let.

V oblasti výroby ekologicky šetrných produktů a v zavádění ekologických obalů klade značka Carlson důraz především na ekologicky šetrnou výrobu. Při rekonstrukci závodu byly zlikvidovány stovky tun ekologických zátěží, které byly vytvořeny předchozími majiteli. Při zavádění nových technologií se firma (vedle výkonových parametrů) zaměřuje především na energetickou náročnost, aby neustále snižovala energetické zatížení výroby a tím šetřila zdroje planety. Společnost Filson také dlouhodobě podporuje projekty dětských táborů.

■ AUTOR: Michael Morava,
marketingový ředitel společnosti Filson
FOTO: Filson, ČSLH/BPA



ŘETĚZCE JAKO INSPIRACE PRO OSTATNÍ

Počtem více než šesti tisíc veřejných čerpacích stanic patříme k zemím s vůbec nejhustším pokrytím. V průběhu let tak vzniklo náročné konkurenční prostředí, kdy se z trhu některé renomované petrolejářské řetězce stáhly, aby byly vzápětí nahrazeny jinými. Každý z nich po celý rok usiluje o přizeň zákazníků, ale vrchol všech komerčních akcí jednoznačně patří letní sezóně.

Benzina stále jednička

Jedničkou trhu dlouhodobě zůstává nejen počtem čerpaček, ale i akcí pro své zákazníky. Počínaje celoročním speciálním projektem „Řekni to Benzině“, kterým chce zdokonalit zákaznický servis, a konče typickými letními akcemi „Noční sprint s Benzinou“, kdy pořádají závod v rámci 4. ročníku legendárního běhu Red Bull 400, jehož je Benzina partnerem na skokanském můstku K-120 v Harrachově – samozřejmě za účasti kamer několika TV stanic. Napínavý noční sprint si mohou aktivní a sportovně založení zákazníci vyzkoušet už 11. srpna. Méně zdatní ale také nemusejí přijít zkrátka. Stačí si natankovat 30 litrů paliva a rázem se stávají účastníky další soutěže o vstup na Spartan

Race v Liberci. Podle slov obsluhy na několika Benzinách je ale větší zájem o možnost získat grilovací náčiní a při losování i vynikající grill.

MOL nadále expanduje

Seriózně to s českým trhem myslí – soudě nejen podle počtu ČS – maďarská skupina MOL. Remodeling stanic a koncept bister „Fresh Corner“ zaslouží uznání stejně jako její letní akce. Modernizace do nejvyššího standardu s sebou nese i řadu akcí pro návštěvníky. Čerpací stanice s Fresh Cornery poskytují rozšířenou nabídku kávy z prvotřídních zrn a čerstvého a na místě připraveného občerstvení a základních potravin. V nabídce se stala velice oblíbenou příprava čerstvých sendvičů, toastů a někde

i salátů přímo před zraky kupujících a stejně tak panini i další sladké a slané pečivo, denně dva druhy polévek. V obchodě si pak zákazníci mohou nakoupit produkty denní spotřeby, základní potraviny včetně například čerstvého nerozmrzovaného pečiva, mléčných výrobků nebo sýrů. Pokud se i český standard Fresh Cornerů dostane do obdobné a již zaběhnuté úrovně, jaká byla vidět například během naší dálniční cesty Chorvatskem na ČS Tifon (MOL), mají se posádky aut na co těšit! V první řadě je to věrnostní/zákaznický program, hodně podobný osvědčeným programům konkurenčních společností, kdy opakovanými nákupy zákazník na kartu sbírá body, které pak zlevňují nákupy a cenově zvýhodňují vybrané atraktivní produkty. Body je možné vyměnit hned na ČS nebo objednaním z online katalogu. Na první pohled o něco obtížnější registrace zákazníků se ale s pomocí kohokoliv z obsluhy dá rychle zvládnout. Například celý červenec a srpen se soutěží s kartou o osvěžení v cíli: piva nejoblíbenějších značek za body a mírný doplatek a v soutěži „Vyhraž s MOL“ pak jde o 150x 6-pack Pilsner Urquell, 100x soudek Pilsner Urquell 5l, 30x přenosná chladnička do auta Sencor, 5x poukaz v hodnotě 2 000 Kč do značkové restaurace. Chtělo by se říci: po jízdě

s Mol na mol! Celoroční samozřejmostí jsou pak např. káva a myčka za získané body. Řada drobnějších odměn je předávána bezprostředně u pultu prodejny, jiné, hodnotnější a objemnější, jsou na pumpu dováženy a přichystány k vyzvednutí při příští zákaznické návštěvě. A že jich není málo! Stačí ale nahlédnout do nabídky „dárků“ a „odměn“ a ti nejvěrnější a největší odběratelé mohou získat velmi hodnotné předměty končící u elektrického nářadí, značkových hobby potřeb pro zahradu (Fiskars), elektroniky, televizorů.

Natankuj víc u EuroOil

Téměř dvěma stovkám ČS EuroOil (Čepro) patří třetí místo podle počtu a čtvrté podle objemu prodeje paliv. Letní soutěžní akce se zaměřují právě na vyšší odběry pohonných hmot. Za pětadvacet litrů paliva dostává zákazník automaticky plechovku Pepsi bez kalorií, což je viditelným a bezprostředním marketingovým tahem. Již od května ale běží soutěž „Natankuj víc“, kdy každý den některý z tankujících zákazníků získává 60 litrů paliva na každou třicet tisíců účtenku. Soutěž pro rostoucí oblibu poběží nejen přes léto, ale denně až do Vánoc! Navíc ti z kupujících, kteří se u EuroOil zare-

gistrují, mohou po slosování získat deset tisíc korun v odběrných poukázkách na libovolné pohonné hmoty. Registrace zákazníků samozřejmě přináší efekty oběma stranám. Zákazník se v předstihu dovidá o pořádaných akcích, slevách, událostech a tipech. Síť EuroOil spustila novou aplikaci pro chytré telefony, která oproti stávající aplikaci EuroOil obsahuje řadu zajímavých funkcí pro zákazníky. Tou hlavní jsou údaje o aktuálních cenách a sortimentu pohonných hmot na jednotlivých stanicích a také informace o kvalitě benzínu a nafty z posledního závodu na danou stanicí. Když už jsou řidiči na stránkách Čepa, mohou se informovat o dalších propagačních a marketingových akcích... např. o tom, že ti, kdo jedou na Šumavu z Prahy, by se měli cestou zastavit na úžasné zmrzlině ve Zdíkovci, kdo jede na D-1 na ČS Antošovice, si může dát po celé léto „nášup“ na slevový kupon, kdy získá 10% slevu na menu, box či kyblík kuřecí pochoutky od KFC v těsné blízkosti čs EuroOil.

Shell zve na Velkou cenu

Elektronická aplikace Shell „svým“ i novým klientům přináší „Ferrari zážitek“ na automobilových závodech v Monze! Šanci vyhrát má kaž-

dý, kdo se zúčastnil letní soutěže v termínu od 3. 7. do 15. 8. 2017, tedy každý, kdo si stáhl aplikaci Shell a otestoval své řídičské schopnosti v sekci Shell Drive. Ten, kdo se nejlépe umístí, vyhrává výjimečný Ferrari zážitek v Itálii. Pro automobilové fandy a ctitele prémiových paliv je tato soutěž velice lákavá a „šitá na míru“: Výhra zahrnuje „Víkend na Velké ceně Itálie F1 v Monze“ se společností Shell Czech Republic a. s. pro 2 osoby na uvedený závod, 2x zpáteční letenku a 1x dvouložkový pokoj. Nebude chybět občerstvení při uvítání, přítomnost na prezentaci partnerství Shell a Scuderia Ferrari, interaktivní zážitky Shell Motorsport – demo nástroje, virtuální realita Ferrari 360, zkušenosti aplikace Fuel Blend, dále exkluzivní dárek značky Shell včetně sluchátek pro rádio a možnost získání podepsaného zboží značky Scuderia Ferrari. To vše jako tří denní pobyt v luxusním hotelu, s večeří v prémiové restauraci a nutnými transfery.

Bez odezvy ovšem nezůstávají ani snáze dostupné benefity, promyšlené letní akce, jako je „prémiová mycí linka 4+1 nebo 6+1“, kdy zákazník sběrem samolepek získává každé páté nebo sedmé mytí vozu zdarma na vybraných ČS Shell. Výhody programu „Perfektní lesk“ a „Perfektní umytí“ na prémiových myčkách



COYOTE oživovač pneu pěnový

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

Active Anti Dirt System: 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.



www.coyote.cz

PETROL
PARTNER

jsou zákazníkům náležitě objasněny a kdo zkusí jednou, přijde i příště.

Letní grilování s OMV

Zákazníci OMV jsou z velké části majitelé iBOD karet, které obdobně jako u konkurenčních společností přinášejí trvalé výhody. V letní sezóně si pak sbíráním bodů zasoutěží o náčiní ke grilování i profesionální grill. Tankování na OMV samozřejmě s iBOD kartou přijde levněji, což je její bezprostřední efekt. Za 10 ibodů získají zákazníci při tankování u OMV slevu 1 Kč na 1 litr jakéhokoli paliva včetně prémiových paliv MaxxMotion. Také virtuální katalog odměn, doslova nekonečný a nabitý jednotlivými položkami, a měsíční newsletter je přehlídkou příjemného osvěžení a užitečných věcí na cestě, volné chvíle a důležitých maličkostí až po možnost účastnit se řady vzdělávacích PC kurzů, což žádný jiný řetězec nenabízí.

Na nejpoblábnějších sociálních médiích tak mohou zákazníci sledovat veškeré novinky a informace, které probíhají na čerpacích stanicích OMV. Svou oblibu získávají zejména během letních a zahraničních dovolených, při cestách k moři, služebních cestách. Na bezplatné aplikaci OMV Station Finder je registrováno více než 1 450 čerpacích stanic OMV, na kterých mohou zákazníci rovněž uplatnit své slevové karty.

S Robinkou po krásách hor

Celkem neobvyklou, zejména sezónní aktivitu lze nalézt u společnosti RobinOil v podobě pronájmu ubytovacích apartmánů v turisticky atraktivních místech. Na čerpačkách v krkonošském Harrachově, jesenickém Rýmařově a šumavských Kašperských horách mají pro motoristy k dispozici ubytování koncipované jako dvou až pětilůžkové apartmány s možností přistýlky. Solidní standard vybavení zahrnuje

TV, kuchyňský kout, sprchu a toaletu.

RobinOil má v nabídce turistických tipů na výlety v okolí svých čerpaček už určitou tradici a pokračuje v ní i v letošní prázdninové sezóně. Z ohlasů zákazníků vědí, že jsou překvapeni, kolik památek a zajímavostí v blízkém okolí dříve nevědomky míjeli. Stačí si na webových stránkách najít tip na víkend s řadou zajímavých informací. Jedinou chybou na celém projektu je, že motoristé, kteří se zatím elektronicky nepropojili se stránkami této čerpací stanice, o něčem podobném vůbec nevědí. Ostatně, nevědí o tom ani obsluhy na „Robin-kách“, jak jsme se přesvědčili při putování v Pošumaví. S informovaností obsluhy o dalších turistických lákadlech to ale není lepší ani na dalších pumpách avizovaných v Típech na výlet v Moravskoslezském kraji, na Rýmařovsku nebo v okolí údolní nádrže na řece Moravici v centrální části Nízkého Jeseníku a také na rozhraní Jizerek a Jeseníků v obci Jítrava. Přitom by stačilo příslušné stránky vytisknout a mít je na tamních výchozích ČS pro zákazníky k dispozici – například při prima kávě všech druhů, která je u Robina za příjemnou jednotnou cenu 15 korun. V každém případě jde rozhodně o zajímavý podnikatelský tip zejména pro solitérní pumpy drobných prodejců či menší řetězce v atraktivních destinacích. Domácí turistický ruch nabývá na síle a téměř v každé obci či městě se odehrává nějaká letní slavnost, je tam leccos k vidění, ochutnání a čerpací stanice jako frekventované místo může být rázem také ideálním informačním centrem, z kterého mohou mít užitek všichni zúčastnění!

S námi je to ONO

Společnost Tank ONO je v motoristické veřejnosti proslulá nejnižšími cenami na trhu, takže jako hlavní letní akce, která ale platí i po zbylá tři roční období, jsou příznivé ceny pohonných hmot na všech čtyřiceti pumpách v Česku.

Obliba u veřejnosti je značná a dynamická, deklarovaná kvalita paliv stabilní, další služby odpovídající českým standardům a podobou připomínající diskontní řetězce kamenných prodejen. Za běžné ceny, obdobné jako na jiných řetězcových čerpačkách, jsou k dispozici další služby: od doplňkového prodeje provozních kapalin, olejů a maziv přes rychlé občerstvení, WC a sprchy, vysavače, huštění až po non-stop provoz včetně akceptování platebních a palivových karet. Strohá informace odpovídá i strohým webovým stránkám, kde zásadním sdělením je vývoj cen včetně grafického znázornění a denně uváděné aktuální ceny paliv. Čas jsou peníze.

Co na to ostatní?

Stále ještě zbývají téměř dvě třetiny čerpacích stanic pod hlavičkou menších regionálních řetězců a v majetku jednotlivých prodejců pohonných hmot. Záleží pouze na jejich provozovatelích, na jejich invenci a schopnostech „něco“ přes hlavní sezónu vymyslet. Řada z nich vedle čerpací stanice provozuje myčku, autoservis, pneuservis nebo prodejnu a občerstvení. Tam všude je možné zorganizovat nějakou smysluplnou akci, která vejde do povědomí místních i přespolních motoristů. Opisovat není zakázáno a vylepšovat opsané je přímo nutností. Platí to zejména pro slevové karty, dárky věrným zákazníkům, akční ceny na sezónní zboží atd. Žijeme momentálně v konjunkturním období, lidé více utrácejí a jedná se o ideální příležitost i pro „pumpaře“ svězt se na této vlně. Nic ovšem není zadarmo. Od myšlenky k cíli někdy uteče nejen letní sezóna, ale i mnohem delší časový úsek. Nuže, když se nevymyslelo nic letos, tak snad napřesrok. Ale pospěšte si! Konkurence nespí!

■ Autor: Mikuláš Buleca
FOTO: archiv a Jiří Kaloč



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společnost BrushTec®

KDYŽ MINERÁLKU DO AUTA, TAK MATTONI

Když se řekne minerálka, většině z nás se pravděpodobně vybaví název Mattoni. A není divu – příběh této značky v koloběhu dějin je fascinující a zároveň dokazuje výjimečnost této minerální vody, která si dodnes zachovala svou jedinečnost a tradici.



Zájem o ochucené „mattonky“ na pumpách roste

Trendem posledních let je zdravý životní styl, kdy lidé místo alkoholu, sladkých piv a limonád častěji vyhledávají zdravější nápoje. Proto „mattonku“ lidé kupují nejen neochucenou, ale také v řadě populárních ochucených variant, k nejoblíbenějším patří pomeranč a citron. Mattoni je tradiční a přitom stále „trendy“ - v roce 2016 se Mattoni například stala nejoblíbenější značkou mladých v České republice, když zvítězila v anketě Značka roku*.

Také v sortimentu nealkoholických nápojů na čerpacích stanicích je značka Mattoni jednoznačným pojmem špičkové kvality, oblíbenosti a velmi vysoké obrátkovosti. Dle aktuálních údajů společnosti Nielsen z června 2017 podíl Mattoni na prodeji ochucených minerálních vod na čerpacích stanicích přesáhl 50 %.

Osvěžující Mattoni Spritz

I dlouhodobě jde o absolutně nejoblíbenější a nejprodávanější značku ochucených minerálních vod na čerpacích stanicích. Za tímto výsledkem stojí tradice, vysoký standard kvality, zároveň ale i široká nabídka populárních příchutí a také inovace. K nim patří například limitovaná edice.

Pro léto 2017 uvedly Karlovarské minerální vody a.s. na trh letní limitovanou edici Mattoni Spritz – nealkoholický „ready to drink“ koktejl, který je díky mixu minerální vody Mattoni a hořkosladkých tónů pomerančů ideální pro účinné osvěžení během letních dnů a na cestách.

■ PR Mattoni

*anketa mezi mladými www.znackaroku.cz, výsledky byly mj. publikovány v MF Dnes 3. 10. 2016, iDNES 4. 10. 2016.



LIMITED EDITION

**KDE JE CHUŤ,
TAM JE MATTONI**



**alcohol
free**

**MATTONI
spritz**

Limitovaná edice pro koktejlovou sezonu



Nabídka zdánlivých drobností dokáže u zákazníka vyvolat velmi silné a pozitivní emoce. Jsou-li jen trochu atraktivně nabízeny, nejlépe v pokladní zóně, pak se i dobře prodávají. Jedná se většinou o věci, které si cestující zapomněli přibalit na cestu nebo mají pocit a nutnost jejich okamžité potřeby. Nákup a volba tohoto v podstatě impulsního zboží vychází ze zkušeností s jejich prodejem a z toho, že se na něj kupující častěji ptají.

Nabídka nejen pro motoristy

Co se líbí nákupčím, se nemusí líbit zákazníkům a občas se stane, že v shopu leží řada neprodejných zbytečností, kterých je lepší se zbavit za téměř nákupní cenu. Je možné zkusit i jinou formu nabídky: například čerpačky VS Petrol v turisticky atraktivních místech Povltaví mívají za vchodem umístěný stojan-hrabák s různými maličkostmi s potřebami pro motoristy, cyklisty i spolujezdce, jehož obsah mění čas od času podle zájmu kupujících a obrátky prodeje. „Hlavně o víkendech u nás často zarazí i chataři z nedalekých Županovic, Cholína, Hříměždic nebo ji-

ných obcí u Slapské přehradě, protože potřebují bity ke šroubováku, elektrickou zkoušečku, nějaké klíče, zámky a podobně. Hrabák nezabírá moc místa a každý se do něj rád podívá ještě dříve, než si od nás odveze vyměněnou bombu s plynem!“, sděluje mladá prodavačka.

Místo do lékárny na pumpu

Většina řetězcových ČS má dnes na vytížených lokalitách a na frekventovaných tazích s nepřetržitým provozem k dispozici volně prodejné léky. Nevíme o případu, že by byly naplněny obavy některých představitelů Lékařnické komory o jejich

možném zneužití. Pokud se u posádek aut objeví zdravotní potíže ovlivňující bezpečnost jízdy, jedná se vždy o první volbu a vítanou, čtyřadvacetihodinovou službu čerpacích stanic. Mezi vyhrazené léky, které lze použít i bez konzultace s lékařem a lékárníkem, patří zejména čaje, dezinfekční přípravky či léky na zmírnění bolesti, teploty, nevolnosti atp. Prodávat se smějí pouze vyhrazené léky, z prodeje se samozřejmě vyřazují léky závadné, s proslou dobou použitelnosti, narušeným obalem či ty, u nichž nebyly dodrženy podmínky skladování. Prodej léků mimo lékárny povolil zákon z roku 2007, podmínky upřesnila vyhláška z roku 2008

a dnes se jedná o možnost volně nabízet zhruba tři sta položek. Téměř desetileté zkušenosti jejich prodeje na pumpách dokazují, že to byl krok správným směrem a že tuto službu dnes využívají již čtyři procenta účastníků silničního provozu.

Fenomén drogerie

Hned vedle uvedených léků bývá regál s nabídkou potravinových a vitamínových doplňků a výrobky pro dentální péči. Úsek drogerie a parfumerie patří na ČS k nejnavštěvovanějším hned po potravinách a nápojích. Je to i z toho důvodu, že právě tady lze nejčastěji nalézt zboží, které je na cestách náhle postrádáno. Nabídka na řetězcových pumpách běžně zahrnuje základní vlasovou, tělovou a pleťovou kosmetiku pro ženy, praktickou a dárkovou pánskou kosmetiku, produkty pro péči o dítě, v létě opalovací krémy, základní úklidové a čisticí prostředky. Patří sem i produkty pro domácí mazlíčky a mnohé další, určované a doplňované podle častější poptávky zákazníků.

Umění prodávat

Znovu a znovu se ukazuje, že různé artikly jsou ve srovnatelných podmínkách někde dobře prodejné, a jinde o ně nikdo ani pohledem nezavadí. Jako příklad uvedme



sluneční brýle. Patří k nejčastěji postrádanému, a proto i žádanému zboží. Přitom je možné uvést dlouhý seznam pump, kde něco podobného v nabídce vůbec nemají. Pokud ano, pak kdesi na regále s drogistickým zbožím a pouze v jednom či dvojím provedení. Tam, kde prodavači dokážou zboží aktivně nabídnout, mají i se slunečními brýlemi dobrý obchod.

K tomu ovšem potřebují znát i pár informací o tom, že mají nejen ryze funkční a zdravotní význam, kdy chrání zrak. Jejich současné postavení je pozvedlo do role, kdy zásadně dotváří celkový vzhled svých nositelů. Staly se nutnou funkční a zdravotní pomůckou, a navíc stylovým doplňkem, který cosi vypovídá i o jejich uživateli, o citu pro styl, o společenském postavení či ochotě více utratit. To všechno dobrý prodavač intuitivně pozná a využívá. Vyšší míru zbožíznalství a prodejních taktik potřebuje při nabídce dárkových předmětů pro muže – například nože, zapalovače, kvalitní klíčenky, alkoholtester, toaletní kazety, sportovní čepice či nějaký doplněk do auta. U žen řidiček a žen spolujezdkyň to bývá s chutí utrácet jednodušší, ale i tady je třeba opět rozlišovat. Jiné zájmy bude mít ustaraná žena se dvěma dětmi a jiné sebevědomá žena v roli partnerky nějakého movitého muže. Samostatnou skupinou zákazníků jsou děti. Rodiče jim málokdy odřeknou nákup nějakého „překvapení“, „novinky“ v podobě hry či hračky. Rozený prodavač to má v rozpoznávání lidských emocí a zákaznických zájmů samozřejmě jednodušší, ale i ti méně zkušení se v tomto směru mohou v průběhu praxe hodně naučit!



■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

Zavaž se k pohybu, utáhni tkaničky a udělej první krok!

Kopec je největší, když stojíme pod ním a dlouho se nemůžeme rozhodnout udělat první krok. Ten přitom může být úplně malý. Značka přírodních pramenitých vod Rajec, která dlouhodobě podporuje pohyb, o tom ví své. Proto se rozhodla v nejnovější kampani podpořit všechny ty, kteří už nějaký čas přešlapují na startovní čáře a pro pohybem neposkrvněné připravila výzvu „Zavaž se k pohybu“.

Není třeba si během prvních měsíců pohybu zhuntovat tělo koňskými dávkami kilometrů, ale hlavně začít. Výzva proto počítá s tím, že ten, kdo se zaváže k pohybu, může zpočátku udělat jen málo. Třeba jednou týdně dojít nebo dojet, samozřejmě na kole či koloběžce, do práce. Anebo si místo eskalátoru stříhnout chůzi po opravdových, nejezdících schodech.

Další možností je vytáhnout ty krásné běžecké boty, které se v botníku mračí už několikátý rok a prostě to zkusit. Vyběhnout si, bez ambic, zlehka, s hlavou vzpřímenou, jen tak pro radost. Všichni ti, kteří se zaváží to se sebou zkusit, dostanou v rámci kampaně tkaničky, které každý den připomenou, že je potřeba udělat další malý krok.

Pro ty pokročilejší, co už zjistili, že malý, ale pravidelný pohyb nejen že nebolí, ale přináší hlavně radost, značka Rajec nabídne seriál závodů. Zúčastnit se mohou běžci i cyklisté. Seriál navštíví od dubna do listopadu největší česká a slovenská města. Termíny zájemci najdou na rajec.com.



**zavaž se
k pohybu**
www.rajec.com 




kofola
original

KFL

OMG

TVL



PETROL
PARTNER

FENOMÉN ČESKÝCH OBČERSTVENÍ



Párek v rohlíku najdete v každém rychlém občerstvení a samozřejmě se nevyhýbá ani čerpacím stanicím. Patří vůbec k nejoblíbenějším položkám fast foodu. Ten správný má dobrou chuť, rychle zasytí a je cenově dostupný. I podle naší zkušenosti jsou pumpy, kam přiláká vůně, vzhled i chuť párku v rohlíku. O těch špatných lépe nemluvit. Malý odbyt nemusí být vinou nesprávné přípravy, ale špatného nákupu. O úspěchu s párky v rohlíku rozhoduje více faktorů.

Chvilka teorie před nákupem

Ani dokonalý vzhled koupeného párku neříká nic o jeho chuti a kvalitě, ale častěji i o obsažených barvivech, koření a použitém střívků. Párek nemusí být dokonale pravidelný a růžový. Barva je dána hlavně typem masa, to může být telecí, vepřové, drůbeží nebo hovězí a jejich kombinace, proto nemohou mít vždy stejnou barvu. Barvu uzenin upravují a stabilizují například dusitany, jinak by byly zašedlé a nevábivé. Pokud jsou uzeniny ale ostře a nepřirozeně růžové, téměř určitě bylo naprosto zbytečně přidáno barvivo nebo i více koření (např. paprika). Takže tady zdání může klamat a barva o kvalitě mnoho neřekne. Obal párku – střívků – bývá

přírodní nebo průmyslově vyráběné (z přírodních ingrediencí), nemělo by být tuhé, silné či jakkoliv vadit při žvýkání. Mělo by být pružné, jemné a v chuti téměř nezatelné.

Hlavní údaj, který většinou kontrolujeme na etiketách, je druh masa a jeho procentní zastoupení. U druhu masa by etiketa neměla být zavádějící, ale kontrolní kvalitativní testy dokazují, že etikety často zkreslují jeho množství, které spolu s tukem určuje chuťové vlastnosti. Masovou chuť párků s menším procentem masa dohánějí výrobci často glutamany, takže pokud máte na jazyku pocit, že jíte škrobovou hmotu s příchutí párku, pak zkuste na balení zapátrat po obsahu glutamanů a příště si vybrat jiný. Další párkové pravidlo zní: množství

masa stoupá s cenou uzeniny, takže nelze věřit párkům s podezřele nízkou (často tzv. „akční“) cenou. Tuk v párcích samozřejmě je.

Například ve vídeňském párku ho může být až 40 procent. Čím více je v něm ale masa, tím méně tuku se tam vejde. 25 % tuku už je poměrně vysoké číslo, a přitom u párků poměrně běžné. Podobné je to i s obsahem dalších přísad. Jedná se o glutamany, množství solí (sůl je přirozený konzervant, takže úplně bez ní se neobejdou), fosfáty, dusičnany a dusitany. Jde o ingredience škodící zdraví a mělo by jich být co nejméně. Přílišné množství soli se pozná jednoduše ochutnáním. Glutaman přidává až podezřele masovou chuť, která často neodpovídá složení, a dusitany patří mezi povolená, ale sporná „éčka“, která jsou nezbytná pro vylepšení chuti a zvýšení jejich trvanlivosti. Barviva jsou pak naprosto zbytečná.

Snadná příprava a solidní marže

Párek v rohlíku je oblíben i u obsluhy ČS pro zdánlivou jednoduchost přípravy. Má to však své „vychytávky“, na které nejlépe musí každý přijít sám. Začneme vlastní surovinou. Podle obecného názoru platí, že kvalitní potravina vznikne pouze z kvalitních surovin, což se

samořejmě musí projevít na výsledné ceně. Spotřebitelský časopis „d-Test“ si ale dal za úkol zjistit kvalitu výrobků – patnácti druhů párků –, které podle složení patří k tomu levnějším uzenářskému zboží. Analytici se zaměřili pouze na dva faktory: co nejnižší cenu a absenci masného separátu v jejich složení. I tentokrát se odhalili klamání zákazníků, ale také skutečnost, že i mezi levnějšími potravinami lze najít „pocitivé“ produkty. Aktuální test párků provedli trochu odlišně, než obvykle potravinové testy dělají. Nezaměřili se totiž na jeden druh párků, ale nakoupili všechny možné.

Co řekl výsledek testu?

Zprv, důležité bylo, aby zkoumané párky neobsahovaly separát (strojně oddělené maso, například zbytky vepřového, hovězího, drůbežního masa, např. skelety, které obsahují kromě zbytků masa (tedy svalové tkáně) pojivovou tkáň (chrupavky, šlachy a kosti, které se namelou a přes síto se protlačí v tzv. separátorech). Vznikne tak růžová hmota, která má různé názvy: MSM mechanicky separované maso, strojně oddělené maso, separátová pasta, separát. Tím se zvýší využitelnost/výtěžnost i méně atraktivních částí jatečných zvířat a drůbeže v levnějších uzenářských výrobcích.

Zadruhé, podle zadaného testu se párky musely vejít do ceny 180 Kč/kg. Celkem se hodnotitelům podařilo nakoupit 15 výrobků splňujících obě zadaná kritéria. Řadou zkoušek ověřovali splnění deklarovaného obsahu masa a nechali zkontrolovat, zda se ve výrobku přece jen nenalézá neuváděný separát, či zda výrobci nedoplnili maso zamlčenou drůbeží nebo sójovou bílkovinou. Ve zveřejněném testu v polovině února se nakonec nepřiznaný separát objevil jen ve Frankfurtých párcích od Kosteckých uzenin a Vepřových párcích pod značkou Schneider z Masokombinátu Plzeň.

Na párky s přídomky jako Vídeňský, Špišský, Jemný je přísnější i legislativa, kdy musí obsahovat např. minimální množství masa mezi 50–60 procenty masa. Potěšitelné bylo, že žádný z výrobců se nespokojil s předepsaným minimem a ve vybraných vzorcích převažovaly párky s vyšším obsahem masa. Například Jemné párky značky Řezníkův talíř deklarují a skutečně obsahují 90 procent masa. Cena tedy nemusí být vždy rozhodujícím faktorem. Rozdíl mezi vzorky s nejvyšším a nejnižším deklarovaným obsahem masa činil v testu necelé 2 Kč na jeden kilogram. Žádný z výrobků tedy v tomto smyslu zákazník neklame a obsah masa převyšuje uváděné hodnoty na etiketě.



Párky neunikly ani senzorickému hodnocení. To bylo trochu komplikováno pestrou směsí testovaných druhů párků, kdy vedle sebe ležely jemné vídeňské párky spolu s pikantními špišskými. Při ochutnávce proto kladli důraz na to, jak párky splňují obecný standard vzhledu, chuti a konzistence za studena i po ohřátí. Žádný ze vzorků nedosáhl na ocenění velmi dobrý! Za nejlepší tak byly nakonec vyhodnoceny Vídeňské párky K-Classic z Kauflandu pro svoji chuť. Ty se také staly vítězem testu a zároveň nabídlý nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou.

Na samotný závěr d-Test prověřil rovněž deklarace na etiketách. Na obalech sledoval, zda výrobci uvádějí použití některých látek, které jsou z našeho pohledu zbytečné. Jednalo se zejména o zlevňující přísady, jakými jsou rostlinné bílkoviny, škroby a vláknina a o éčka zvýrazňující chuť a barvu párků.

Každý je rád horké

Řeč bude o jejich ohřevu, protože popraskané párky zkazí dojem i chuť, kterou nepřekryje rohlík, kečup ani hořčice.

Tady má svůj zásadní vliv kvalita střívka a teplota vody na jejich ohřev. Pokud začnete zbytečně spěchat, nesnažte se párky ohřát během pár minut. Kromě toho, že na povrchu prasknou, budou uvnitř ještě studené. Párky z lednice je nejlepší vložit do nádoby se studenou vodou, kterou následně velmi pozvolna ohříváme. Tato voda by nikdy neměla dosáhnout bodu varu, párky se snadno ohřejí i při mnohem nižších teplotách, vůbec není nutné bodu varu dosáhnout. Ohříváme jen množství odpovídající objednavce zákazníka. Nikdy je v horké vodě dlouho „nekoupeme“. Lepší je použít jejich postupné napařování nebo šetrný ohřev v mikrovlnce. Nejlepší je použití profesionální techniky v podobě párkovače, ohříváče hot dogů. Jedná se o dvoutřnové/čtyřtřnové elektrické přístroje (například zn. Beeketal aj.)

obsahující pikadorovač, stroj hot dog maker, regulaci teploty, vypínač s kontrolkou chodu, skleněnou nádobu na párky. Průhledný parní box umožňuje prezentovat zboží čerstvé a křupavé a mít vždy dostatek pohotově teplých párků. Jedná se o nerezové provedení, 2, 4 a více výhřevné trny na pečivo z leštěného hliníku, skleněný válec na šetrný a pozvolný ohřev párků, které je nikdy nevaří s nerezovým košíkem, přepážkou, víčkem a vaničkou na vodu. Nechybí pohodlná regulace výkonu ohřevu trnů a válce topnou deskou, světlá kontrolka chodu. Jednotlivé součásti (skleněný válec, víčko, vanička, košík a ohřevné trny) lze snadno demontovat, umývat a udržovat. V provozech s velkým odbytem se provádí ohřev a opékání uzenin a párků také na grilovacích tálech z litiny, kamene nebo na ocelové konstrukci v nerezovém provedení na šetrné a efektní opékání párků a klobás s regulací teploty na otočných opékacích válcích.

Nejde jen o párky

Zkušební párkaři nám potvrdili, že o úspěchu rozhoduje i kvalita pečiva a znovu je to i o jeho ceně. Včerejší „gumáky“ nebo vyschlé pečivo z mraženého těsta neprodané od rána nejsou tím správným řešením. Marže i při kvalitním, třeba o korunu dražším pečivu je dostatečná na to, abychom tady příliš nešetili. Špatné pečivo se na výsledku našeho podnikání projeví úplně stejně jako mizerná kvalita párků samotných. Křupavost a vůně pečiva jsou prioritní a jen tak dochází k chuťovému souzvuku s párkem i s další ingrediencí podle přání zákazníka, což bývá nejčastěji některý z druhů hořčice nebo kečupu. Nelze zanedbat ani jejich servírování. Špekoun v zamaštěné zástěře, dokonce špinavé ruce bez rukavic v kombinaci s inkasováním peněz, nedostatek papírových ubrousků, to jsou stoprocentní atributy, jak zákazník odradit! Servírování v silnějších ubrouscích je hygienické minimum, vhodný je i speciální papírový sáček na párek v rohlíku v cenově výhodném balení po 500 kusech, standardním rozměru 9 x 14 cm.

A tak i když zdravotníci varují před bílým pečivem, tedy i rohlíky, před párky a uzeninami všeobecně pro jejich obsah tuku a dalších ingrediencí, stejně jako před plnotučnou hořčicí, kečupy s obsahem konzervantů, cukrů – je párek s rohlíkem jedničkou na českém fastfoodovém trhu. Možná, že stejně zajímavou variantou rychlého občerstvení jsou klasické hot dogy jen o málo složitější na přípravu, které se dají lépe dokombinovat a vylepšovat.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv



Pokud během posledních dnů letošního léta zavítáte na jižní Moravu, zkuste si najít chvílku na návštěvu Muzea motorismu ve Znojmě. Vybudoval ho v bývalé elektrárně na břehu řeky Dyje nadšený sběratel a motorista Jan Drozd.

Na ploše bezmála 1500 m² je zde vystaveno asi 40 automobilů, motocykly, jízdní kola, rozcestníky z 30. let minulého století nebo řídicí průkazy. Zvláště zajímavé jsou však historické čerpací stojany na benzín. Prohlídka je možná i s průvodcem a trvá přibližně 30 minut. Muzeum má otevřeno celý rok od úterý do neděle, vstupné je 80 korun, pro děti 40. Pojďte se s námi podívat na pár ukázek z bohaté expozice, které nám do redakce poslal samotný sběratel.





vaření doopravdy baví, se mu věnuje už od dětství. Tento člověk má kolem sebe velice šikovný tým profesionálů a společně tvoří dokonalé gurmánské delikatesy právě v pohádkovém areálu zámku Berchtold. Menu se v restauraci zámku Berchtold zpravidla mění každý týden, vždy podle období a zároveň tak, aby si každý host opravdu přišel na své. Restaurace pořádá během roku různé gurmánské akce, na podzim ji čeká jedna z nejoblíbenějších akcí – Svatomartinská husa. Poslední dobou jsou nicméně ne-skutečně oblíbené nedělní rodinné obědy – fantastická záležitost, při které se vrátíte do časů, kdy jste chodili na nedělní obědy k babičce na fantastickou kachnu, králíka, domácí škvarkovou pomazánku či domácí jablečný koláč. Všem vřele doporučujeme.

■ PR zámek Berchtold, www.zamekberchtold.cz

FOTO: Berchtold

Která holčička někdy nesnila o pohádkové svatbě na zámku, o nezapomenutelném svatebním zážitku, kdy se o ni a jejího vyvoleného budou všichni skvěle starat. A my to na zámku Berchtold umíme! Postaráme se o bezchybný průběh celé svatby, o skvělou atmosféru, o skvělé jídlo, snad jen termín si musíte naplánovat sami. A podzim je ten nejvyšší čas na plánování svat-

by na příští jaro nebo léto. Prostory zámeckého areálu však nejsou určeny pouze pro krásné a velice oblíbené svatby. Od svého otevření je areál hojně využíván i pro firemní setkání a školení, společenské večírky, a to nejen kvůli prostředí a zázemí, ale i pro fantastickou a velice oblíbenou kuchyni. Místní restauraci vede Zdeněk Samec. Kuchař tělem, duší i srdcem, kterého



Zámek ZBIROH



otevřeno celoročně
Pouze 20 minut od Prahy po dálnici D5

LÉTO NA ZBIROŽSKÉM ZÁMKU

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

Zámecká expozice

Přeneše vás do časů, kdy zámek vlastnili velikáni jako Přemysl Otakar II., Karel IV. nebo Rudolf II. Prohlídkový okruh je také protkán velice poutavým příběhem o minulosti i současnosti rytířů templářského řádu. Na závěr vás uvedeme do monumentálního Muchova sálu, kde vznikla Slovanská epopej.



Zámecká krčma U Rudolfovy kratochvíle

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

Chateau hotel Zbiroh

Můžete zde strávit noc v komnatách, ve kterých pobýval císař Rudolf II., Karel IV., Zikmund Lucemburský nebo osobnosti Alfons Mucha a Ema Destinová... Součástí hotelu je i wellness.



Pro seniory poskytujeme snížené vstupné.

Po celý rok připravujeme pro návštěvníky speciální akce:
2.–3.9. Bitva pod zámkem
31.10. Halloween na zámku
11.11. Svatomartinské posvícení
17.12. Vánoční koncert

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

WWW.ZBIROH.COM





ŽIVOT NA ZÁMČU...

Zámek s nádherným parkem, postele s nebesy, komnaty s vysokými stropy a návrat do romantické historie... Kdopak by si nepřál zažít trochu cestovatelské exotiky, zejména když je za rozumnou cenu?

Tak přesně tomu trendu chtěli jít na zámku Loučeň „naproti“, vytvořit příležitost k stylovému ubytování, ale ne zase příliš exkluzivnímu, neboť mnozí se v exkluzivním prostředí cítí nejistě a nechtějí riskovat, že budou řešit, na kterou stranu se správně odkládá ubrousek při večeři.

Škála zámeckého ubytování je opravdu široká, od minimalistických pokojíčků určených kongresovým hostům až po zámecké apartmány s velkorysími koupelnami a postelemi s nebesy. Zámek Loučeň nabízí ubytování pro celkem 136 osob v 60 pokojích s kapacitou 2–5 osob. Zejména v letní sezoně je největší zájem o pokoje vícelůžkové a rodinné apartmány.

Zámecký hotel v příjemné dojezdové vzdálenosti od hlavních dálničních tahů (D10, D11) je vyhledávaný jak rodinami s dětmi, které zde tráví víkendy anebo krátké dovolené, tak i milovníky roman-

tického ubytování. Ve všední dny tvoří klientelu zejména firmy a obchodní cestující. V posledním roce hotel objevily skupiny pro víkendové cvičení (jóga, zumba, aerobic, kondiční pobyty). Hotel a jeho okolí jim nabídne kromě zajímavého okolí také speciální jídelníček dle konkrétní specifikace. Zájem je zejména o bezlepkovou a odlehčenou stravu.

Hotelový wellness je spíše menší, proto je v plánu jeho rozšíření. Velké oblíbené se těší masáže, a to díky nové sestavě terapeutů. Masér Václav je urostlé postavy a umí zabrat, když je potřeba. Masérka Markéta je drobnější a umí skvělé rituály s kosmetikou Afrodita, která je čistě přírodní, krásně voní a také funguje! Specialitou jsou anticelulitní zábaly a vonné koupele. Více na www.zamekloucen.cz.

■ AUTOR: PR
FOTO: archiv



Náš tip

Manželská láska zahrnuje

- ubytování na jednu noc ve dvoulůžkovém pokoji superior v Zámeckém hotelu Maxmilián, případně v zámeckých apartmánech nebo Domečku knížete Alexandra,
- romantickou večeři pro dva s lahví moravského vína,
- sekt na uvítanou na pokoji,
- prohlídku Zámku Loučeň v doprovodu kostymovaného průvodce: komorníka nebo paní kněžny,
- procházky romantickým zámeckým parkem,
- bohatou snídaní.



Nemusíte cestovat daleko, abyste se dostali do jiného světa.

LUHAČOVICE - největší moravské lázně



ALEXANDRIA^{★★★★} SPA & WELLNESS HOTEL

- | luxusní wellness centrum ve stylu starořímských lázní s bazénem a saunovým světem
- | koupele v přírodní minerální vodě
- | vyhlášená Francouzská restaurace a noční klub



| **NÁŠ TIP** **VÍKENDOVÉ POBYTY V ALEXANDRII^{★★★★}**

Dopřejte si odpočinek a načerpejte novou energii s neomezeným využitím saunového světa a bazénu...

STRUČNÝ NÁVOD, JAK ODHADNOUT BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA

Okolnosti skutku, výše škody a rozsah trestné činnosti, které jsou primárně zaměřeny proti čerpacím stanicím, lze velmi těžce předem odhadnout. Existuje nepřehledné množství determinantů, které mohou ovlivnit, zda se skutek stane, nebo nestane, a jakým způsobem se bude páchaní trestného činu vyvíjet.



Lze vytvořit absolutní bezpečnostní řešení?

Každý, kdo se pohybuje v oblasti provozu čerpacích stanic, má nepochybně zájem na tom, aby docházelo k minimálnímu počtu trestných činů. Uvědomování si bezpečnostních rizik není u všech stejné. Někteří situaci podceňují, jiní ji přeceňují, část se řídí vlastními zkušenostmi, část využívá služeb bezpečnostních odborníků, specialistů nebo poradců. Mnozí se snaží hledat jakési ideální bezpečnostní řešení obecně aplikovatelné a stoprocentně účinné.

Hledači absolutního bezpečnostního systému mohou být někdy frustrováni. V oblasti bezpečnosti neexistuje absolutní řešení. Takto definované bezpečnostní řešení neexistuje dokonce ani v tom případě, že budete provozovat (stavět) stavebně naprosto identické čerpací stanice. Pod pojmem identická čerpací stanice mám na mysli nejen samotný objekt, ale i způ-

sob nájezdu a výjezdu, rozměry vnější plochy, místo k doplňování paliva, rozložení parkování v rámci čerpací stanice atd.

Proč tomu tak je?

Postavíme-li identickou čerpací stanici na jiné místo, tedy do jiného prostředí, dojde automaticky ke změně vnějších determinantů, tedy okolností vycházejících z prostředí, které mají na bezpečnost konkrétní čerpací stanice vliv. Nejen dlouhodobá zkušenost, výzkumy, ale i dlouhodobě sbíraná data o trestné činnosti toto potvrzují. Samozřejmě lze namítnout, že naopak dlouhodobá zkušenost a technický vývoj umožňují některá bezpečnostní řešení automaticky aplikovat na identických čerpacích stanicích nebo je bez podstatné změny použít i na jiných typech čerpacích stanic. Zde mám na mysli hlavně kamerové systémy k identifikaci registračních značek u vozidel, jejichž řidiči ne-

zaplatili za PHM. I zde se však ani vzdáleně nedá hovořit o nějakém absolutním bezpečnostním řešení.

Strukturu a povahu prostoru objektu čerpací stanice považujeme za klíčový prvek bezpečnostní strategie, protože přímo ovlivňují bezpečnost v objektu a nepřímo bezpečnost vně objektu. Obecně platí, že úroveň bezpečnosti čerpací stanice závisí na úrovni součinnosti mezi lidským a technologickým prvkem. Úroveň pak závisí na správném spolufungování těchto dvou činitelů. K tomu vede správně vytvořená a aplikovaná bezpečnostní strategie.

Bezpečnostní strategie čerpacích stanic

Vzhledem k tomu, že existuje velké množství okolností, které vycházejí jak z vnitřního, tak z vnějšího prostředí, které vycházejí z osobnostních charakteristik osob v prostředí se pohybujících, měla by být bezpečnostní strategie čerpací stanice řešena v linii od obecného ke konkrétnímu. V obecné rovině by měla bezpečnostní strategie brát v úvahu zejména:

- postavení a osobnost manažera (vedoucího, provozovatele) čerpací stanice, které určuje vztah k dodavatelům, zaměstnavateli a ostatním pracovníkům,
- geografické a sociální prostředí, do kterého je čerpací stanice posazena,
- pracovní podmínky,
- rozsah otvírací doby,
- zjištěná úroveň a struktura registrované kriminality v místě,
- názory personálu na práci v místě.

Analýza rizik

Druhým krokem k řešení bezpečnosti na čerpacích stanicích je důkladné provedení analýzy rizik. Vždy existují rizika chronicky známá, která se obecně (skoro vždy) vážou k provozu benzinových čerpacích stanic. K nim se přiřazují rizika speciální, která souvisí s mnoha okolnostmi. Při posuzování vážnosti rizik byste však nikdy neměli vynechat tyto možné ovlivňující okolnosti:

- typ prodejní činnosti – zda půjde pouze o pro-

dej pohonných hmot a základních automobilových potřeb, jako jsou oleje, žárovky atd., zda se budou prodávat navíc plynové lahve, potraviny, zda zde bude provozováno občerstvení, drobné opravy, pneuservis, provoz automyčky, odpočívadla pro kamiony, autobazar, prodej nových vozidel apod.,

- atraktivita zboží, výše hotovosti, osobní věci personálu v prostorách čerpací stanice, věci zákazníků atd.,
- snadný přístup z okolního městského prostředí, otevřené prostranství, odlehle místo, typ komunikace, přílehlé střechy, podlaží pod nebo nad, jiní nájemci v místě, jiní provozovatelé služeb v místě,
- možnosti únikových tras, zejména počet, stupeň anonymity okolí (toto riziko se vždy váže k umístění čerpací stanice v prostředí),
- místní trendy kriminality, specifika mikroprostředí, sociální složení obyvatel nejbližšího okolí, rizikové provozovny s možným vlivem na čerpací stanici,
- stupeň přirozené bezpečnosti objektu ve vztahu k jeho konstrukci, k vnitřnímu řešení objektu,
- zranitelnost budovy a areálu – vždy se posuzuje samostatně venkovní prostor, tedy pozemek a nejbližší okolí objektu nebo areálu; perimetrický prostor – považujeme za něj prostor mezi

plotem a vnějšími zdmi budovy včetně plotu, výdejní plochy, parkoviště a veškeré vstupy a otvory do budovy; interní prostor uspořádání (řešení) vnitřku budovy,

- úroveň dohledu, která vyplývá buď z formálního dohledu, tedy z veřejných a policejních aktivit, nebo z rutinního dohledu, který se váže k ostraze areálu nebo objektu, nebo z bezpečnostního střežení okolních objektů (areálů),
- instalace bezpečnostních technologií, jako jsou kamerového systému, poplachová zařízení např. typu Panik, požární a jiná detekce, speciální technologie jako např. tvorba mlhy v objektu při loupežném přepadení atd.,
- úroveň pozornosti personálu, přístup k pracovním povinnostem, vztahy na pracovišti apod., např. pokud dojde k výpadku veřejného osvětlení v nejbližším okolí čerpací stanice, personál by měl tuto záadu neprodleně hlásit dodavateli služby,
- posoudit rizika vyplývající z právních norem, zejména ze správních zákonů, ke kterým se mnohdy váže objektivní odpovědnost.

Všechna přijatá opatření určená pro boj s protiprávní činností (širší pojetí kriminality), tedy technická, režimová a případně právní by měla být analyzována podle čtyř základních úrovní:

- odstrašování/odrazování od protiprávního jed-

nání – většinou je realizováno některou metodou nebo strategií situační prevence,

- odmítnutí (blokování útoku) – opatření má zabránit dokonání již započatého protiprávního jednání,
- zpoždění (zpomalení útoku) – jedná se o všechna opatření, která mají ztížit provedení protiprávního jednání: mimo prodloužení doby pro provedení skutku donutí pachatele vytvořit kriminalistické stopy, které by bez takového opatření nevytvořil,
- poplach – všechna automatická nebo manuální zařízení určená k vyhlášení poplachu u některé z bezpečnostních složek.

Závěr

Jakákoliv strategie vytvořená za účelem zvýšení ochrany a bezpečnosti benzinové čerpací stanice a jejích zaměstnanců by měla vždy obsahovat odstrašování, technickou prevenci a prevenční plán s prvkem lidského činitele. V každém případě je nutno počítat s touto okolností, že bezpečnostní složky nejsou v naprosté většině případů přítomny na místě protiprávního jednání v době jeho vzniku.

■ AUTOR: Vladimír Oliberius
FOTO: archiv



AUTOSHOW PRAHA

20. ROČNÍK AUTOMOBILOVÉ VÝSTAVY

5. - 8. 10. 2017

Výstaviště Praha - Holešovice

www.autoshowpraha.cz

**NEJVĚTŠÍ
AUTOSALON V ČR**



INCHEBA
EXPO PRAHA

JEHO ČAS PŘIJDE...

Vodík je základním prvkem celého vesmíru. Vyskytuje se všude kolem nás, ve vodě, na souši i ve vzduchu. Podle vědeckých odhadů se podílí ze 75 procent na hmotě a z 90 procent na počtu všech atomů. S ohledem na jeho vlastnosti se skoro nikde nevyskytuje v přírodě volně, ale jen v podobě sloučenin – především ve vodě a ta pokrývá dvě třetiny povrchu planety země. Na rozdíl od ropy je jí tedy dost. Právě vodík by ropu v dopravě mohl nahradit.



Možnosti použití vodíku jako alternativního zdroje energie v dopravě jsou známé již dlouhá léta, teprve v posledních letech se však začalo uvažovat o tom, aby se tato technologie zpřístupnila veřejnosti. Umožnilo to zdokonalení a zlevnění palivového článku, který představuje základní stavební kámen vodíkového automobilu. V tomto energetickém zařízení dochází k přímé přeměně energie z chemické reakce vodíku s kyslíkem na elektrickou energii. Jako paliva se přitom používá plynného vodíku a kyslík je dodáván z atmosféry. Účinnost tohoto procesu dosahuje v současné době hodnoty 50 %, což je více, než dokáže jakýkoliv spalovací motor. Nevýhodou současných palivových článků je však stále ještě dost vysoká cena i fakt, že tento proces vyžaduje použití dokonale čistého vodíku.

První vodík bude na Benzině

Při současných cenách ropy se zdá, že se nasazení alternativních zdrojů v dopravě, mezi které vodík patří, zase o pár let odloží. To však neznamená, že by se pro vývoj nových technologií nic nedělo. I když politici a automobilky v současné době prosazují spíše elektromobily s dobíjecími bateriemi, na vodíkových vozidlech se stále pracuje a významné globální společnosti kooperují na výstavbě vodíkových čerpacích stanic. Kromě autotobílek jako Honda, Toyota, Nissan, Hyundai, Audi, Mercedes-Benz nebo BMW se do těchto projektů zapojují i energetické společnosti jako Air Liquide nebo Linde stejně jako petrolejářské koncerny OMV, Shell nebo Total.

Auta na vodík lze již dnes provozovat v některých zemích západní Evropy, v USA a Japon-

sku. Průkopníkem vodíkových technologií v dopravě je v Evropě Německo, kde v současnosti funguje asi 60 veřejných plnicích stanic. V Česku podmínky pro provoz vodíkových vozidel zatím nejsou, ale státní investice do infrastruktury nutné pro jejich provoz jsou již zahrnuty do konkrétních plánů. Ministerstvo dopravy hodlá dát do roku 2025 celkem 200 milionů korun na vybudování základní sítě 12 vodíkových čerpacích stanic.

Státní podpora vodíku je nezbytná, ale je to vlastně jen pobídka pro to, aby se do toho zapojily i soukromé subjekty. Příkladem je společnost Unipetrol, která vodík vyrábí ve svých rafinériích. Tam se používá pro výrobu amoniaku a k zušlechťování motorových paliv a nebyl by problém nabízet jej také pro potřeby dopravy. Unipetrol plánuje na čerpací stanici Benzina na Barrandově otevřít ještě letos plnicí stanici na vodík. Není to levná záležitost. Nádrž a stojan stojí okolo 30 milionů korun, což je částka, která by stačila na vybudování celé čerpací stanice na fosilní paliva. Je proto jasné, že projekt nebude ziskový. V Benzině doufají, že část prostředků dostanou z Evropské unie.

Začalo to v Řeži

Stanice na Barrandově bude v ČR první veřejná, ale ne úplně první vůbec. Ta totiž stojí od roku 2009 v Neratovicích a byla vybudována z popudu ÚJV Řež kvůli prototypu vodíkového autobusu TriHyBus. „Přípravné práce na něm začaly na začátku tisíciletí. ÚJV Řež projekt koordinoval pod dohledem ministerstva dopravy, Škoda Electric dělala elektrickou trakci, která se předělávala na palivový článek, a německá firma Proton pak dodala motor a palivový článek,“ řekl nám Aleš Doucek, vedoucí oddělení Vodíkové technologie v rámci ÚJV Řež, který je zároveň místopředsedou představenstva České vodíkové technologické platformy. Od roku 2009 až do roku 2014 byl TriHyBus testován na linkách v okolí Neratovic. „Díky tomuto projektu se s vodíkem začalo počítat i v zákonech,“ dodává Aleš Doucek. Autobus je po osmi letech stále funkční, svezl jsem se s ním po areálu ÚJV Řež.

Česká vodíková technologická platforma byla iniciována v roce 2006 Ministerstvem průmyslu a obchodu a jejím posláním je podpora vývoje vodíkových technologií a zavádění vodíkového hospodářství. Jejimi členy jsou kromě ÚJV Řež také vysoké školy ČVÚT, VŠCHT, dále společnosti Unipetrol, United Hydrogen, Hypertech Group (věnuje se ukládání elektrické energie),

Leancat (vodíkové technologie) a nově i Pražská Plynárenská.

Čerpací stanice v Neratovicích je dnes jediným místem v ČR, kde lze natankovat vodíkový automobil, a posloužila i letos v červenci při prezentaci Toyoty Mirai, která byla v rámci konference WHTC (World Hydrogen Technology Convention) na několik dní dovezena do České republiky. Stanice se skládá z dvoustupňového vodíkového kompresoru, který dosahuje nejvyššího plnicího tlaku 438 bar při teplotě okolo 85°C. Vodík je skladován v nadzemním zásobníku o objemu 50 m³. Zařízení dokáže vodík plnit pod tlakem 350 bar, což splňuje podmínku pro plnění TriHyBusu, ale například pro Toyotu Mirai je to málo. Ta by právě potřebovala pro naplnění svých tlakových nádrží výše zmíněných 1000 barů.

Klady a zápory

Využití vodíkové technologie v dopravě má své silné i slabé stránky. Pozitivní je skutečnost, že při provozu má automobil na palivové články nulové emise. Další výhodou oproti elektromobilu je výrazně kratší doba plnění tlakové nádrže v automobilu. Vodík si říká o to, aby získal státní podporu už proto, že vzniká jako vedlejší produkt při některých chemických procesech, a tak jsou jeho výrobní náklady docela nízké. Do dopravy lze vodík dostávat hned z několika zdrojů. „Vodík jako technický plyn se dnes nejčastěji vyrábí parním reformingem zemního plynu. To je osvědčená, levná a také čistá technologie. Vzniká z toho vodík a oxid uhličitý,“ říká Aleš Doucek a dodává: „Vodík lze vyrobit i z ropy a také to je, bohužel, výrazně levnější než vodík vyrobený v elektrolyzáru z elektřiny z obnovitelných zdrojů. S vodíkem a emisemi je to stejné jako s elektřinou pro elektromobily. Někde při výrobě nějaká emise vždycky vznikne, o tom není pochyb. Na druhou stranu mají palivové články účinnost okolo 50 procent, a transformace zemního plynu na vodík je proto energeticky výhodnější než výroba benzínu pro spalovací motor,“ dodává Aleš Doucek.

Vodík je samozřejmě skvělým nástrojem pro splnění stále přísnějších emisních závazků vůči EU. Bohužel, zavedení této technologie není jednoduché a neobejde se bez obrovských investic, jejichž návratnost navíc bude zpočátku nulová, a tak se rozhodně neobejde bez dotací. Kromě toho, že na většinu nových technologií se veřejnost zpočátku vždycky dívá s nedůvěrou, současné vodíkové automobily jsou neúměrně drahé a jejich pořízení brání právě chybějící infrastruktura. Je to takový začarovaný kruh, který dokáže rozbít pouze státní iniciativa s podporou některých soukromých subjektů, které už dnes do vodíku investovaly obrovské finanční prostředky.



Na Českou republiku čeká v následujících letech vyřešení závazků z Pařížské klimatické dohody, kterou se naše země zavázala plnit. To znamená do roku 2030 snížit emise o 20 procent. I proto je zavedení vodíku jakožto ekologického pohonu vozidel nevyhnutelné. „Vodíková mobilita přináší výrazné snížení emisí oxidu uhličitého. Zároveň při provozu vodíkových vozidel nevznikají škodlivé látky, jako jsou například oxidy dusíku, síry a prachové částice,“ řekl k výhodám zapojení vodíku v dopravě Aleš Doucek.

Možnosti skladování

I když se dnes bateriové elektromobily těší zájmu politiků i automobilek, rostoucí počet vozů by mohl jejich provoz zkomplikovat. „Kdyby bylo elektromobilů hodně, bude problém elektřinu někde uskladnit. V tomto ohledu má vodík obrovskou výhodu,“ vysvětluje Aleš Doucek a dodává, že skladování vodíku není technicky nic komplikovaného. V současné době existují tři varianty skladování vodíku. První je skladování v plynném stavu pod tlakem kolem 350 barů v bezešvých nádobách z oceli nebo pod vyššími tlaky do 700 barů v nádobách z kompozitních materiálů. Druhou variantou je skladování vodíku v kapalném skupenství, které je ovšem finančně, technicky i energeticky náročné, protože vyžaduje extrémní stlačení a podchlazení na teploty blízké absolutní nule. Poslední variantou je skladování v pevných látkách, které má však také svá specifika.

Problém by však mohl nastat při tankování. Vodík má totiž ve stacionárních nádržích zpravidla tlak 350 barů, takže plnička jej před tankováním musí natlakovat na vyšší tlak, než má nádrž vozidla. K tomu slouží speciální bufer, které dokážou tlak vodíku zvýšit až na 1000 bar. Samotné tankování tedy netrvá ani deset minut, ale pak je třeba počkat, než se natlakuje a zchladí další vodík, protože kapacita buferu je omezená. Za-



tím zpravidla stačí jen na jeden automobil, takže větší zájem o vodík bude možná znamenat neúměrně dlouhé a otravné fronty. Bohužel, fronta u čerpací stanice na vodík je velmi vzdálená budoucnosti. Doufejme, že se jí někdy dočkáme...

Nejen automobily

Okolo vodíku vzniká samozřejmě stále ještě hodně otázek, na které dnes ještě nelze zcela přesně odpovědět. Zatímco technologie jsou známé, legislativa na to ještě zdaleka není připravená. Vodík je stejně jako LPG a CNG plynné palivo, a tak lze očekávat, že s jeho zavedením zde opět vznikne problém s umístěním plnicích stojanů vedle klasických stojanů na benzín a naftu. Lze také očekávat zákaz vodíkových vozidel v podzemních garážích apod.

existují i další možnosti využití vodíku, které naznačují, že právě vodík by mohl být tím vysněným palivem budoucnosti, které nahradí benzín. Studie TriHyBus naznačila reálné možnosti vodíkového pohonu v hromadné dopravě, v Česku se nyní testuje německá vlaková souprava Coradia iLint s vodíkovým pohonem. Můžete ji potkat na zkušební trati ve Velimi na Kolínsku. V Hamburku pak provozují vodíkovou loď a Číňané zase představili vodíkovou tramvaj.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
Foto: autor a ÚJV Řež

NEJEN 222 NOVÝCH DOBÍJECÍCH STANIC

Evropská komise informovala koncem června o tom, že projekt NEXT-E byl vybrán k financování z programu CEF (Connecting Europe Facility – Nástroj pro propojení Evropy) s doporučeným spolufinancováním ve výši 18,84 milionu euro jako dotace pro projekt elektromobilů v rámci CEF.



Základy infrastruktury dobíjecích stanic

Projekt NEXT-E nainstaluje 222 multi-standardních rychlodobíjecích stanic (50 kW) a 30 ultra-dobíjecích stanic (150–350 kW) v základní síti a několika základních koridorech TEN-T, čímž dojde k vytvoření stěžejní infrastruktury pro dobíjení elektromobilů v České republice, na Slovensku, v Maďarsku, Slovinsku, Chorvatsku a Rumunsku. Projekt byl vybrán jako jeden ze 152 dalších úspěšných dopravních projektů, které do užšího výběru postoupily z původního počtu 349 dopravních projektů. Ty žádaly o spolufinancování v rámci programu CEF v celkové výši 7,5 miliardy euro.

Projekt NEXT-E představuje model jedinečné spolupráce 4 předních skupin v oblasti elektrické energie, ropy a plynu, které spojily své síly s výrobcí zařízení (výrobci automobilů)

za účelem vytvoření interoperabilní a nediskriminační sítě dobíjecích stanic elektromobilů jako alternativy ke stávající síti ICE (pro vozidla se spalovacími motory). Sdružení se skládá ze společností skupiny E.ON (Západoslovenská energetika na Slovensku, E.ON Česká republika, E.ON Maďarsko, E.ON Rumunsko), společností skupiny Mol (zastoupených dceřinými společnostmi ve všech 6 účastnických zemích) a společností Hrvatska elektroprivreda v Chorvatsku, Petrol (ve Slovinsku a Chorvatsku), Nissan a BMW.

Úzká spolupráce se státní správou

Sdružení NEXT-E bude podporovat národní plány elektromobility a strategii rozšíření počtu elektromobilů v daném regionu, rozvoj udržitelných dobíjecích řešení, přístup k inte-

graci obnovitelné energie a zavedení inovativních obchodních procesů a spotřebitelských balíčků za účelem snížení závislosti na ropě a přispění k dekarbonizaci Evropy. Bude úzce spolupracovat s ministerstvy dopravy, Evropskou komisí a politiky, aby bylo zajištěno, že příslušné poznatky z projektu budou dále využity k efektivnímu koheznímu zavedení dobíjecí infrastruktury pro elektromobily.

Projekt nastíní nejlepší strategii a cenově nejvýhodnější přístupy pro dobíjecí infrastrukturu elektromobilů a zavedení služeb za účelem podpory zvýšení využívání elektromobilů v daném regionu, které spojí západní a kohezní Evropu a napomůže k vytvoření plynulé, pohodlné dálkové dopravy využívající 100% elektrickou energii. Podrobné plány sítě a studie ICT budou následovány dvoufázovým pilotním provozem rychlodobíjecích a ultra-dobíjecích stanic, jehož výsledkem bude plán a harmonogram konečného kohezního zavedení elektromobilů. Aktivita projektu byly zahájeny v roce 2017 spuštěním několikaletých mezinárodních činností, jejichž dokončení je naplánováno do 31. prosince 2020.

Pozitivní dopad

Projekt NEXT-E byl vybrán k financování agenturou INEA (Innovation and Networks Executive Agency) Evropské komise prostřednictvím konkurenčních výzev k předkládání návrhů zveřejněných 13. října 2016.

V oficiálním hodnocení se lze dočíst: „Význam navrhované činnosti v její redukované podobě je velmi vysoký, podporuje dekarbonizaci, udržitelnou mobilitu a intermodální konektivitu. Činnost je velmi vyspělá a očekává se její pozitivní dopad, poskytnutí výstupů jako pevného základu pro rozhodování a strategii pro budoucí rozvoj celé sítě dobíjecích stanic pro elektromobily ve východní Evropě.“

Investice je realizována v rámci programu CEF (Connecting Europe Facility), což je finanční mechanismus EU podporující infrastrukturu sítě. Komise navrhuje investovat 2,7 miliardy euro do 152 klíčových dopravních projektů, které podporují konkurenční, čistou a propojenou mobilitu v Evropě.

■ PŘE.ON
FOTO: E.ON



bonett

the best solutions

PETROL
PARTNER



**CNG
stanice
pro Vás**



investice výstavba servis

- největší prodejce CNG v ČR
- komplexní produkty a služby v oblasti CNG stanic
- investice stanic pro všechny typy klientů
- záruky na dodávky až 5 let
- největší servisní síť v ČR
- ISO 9001, 14001, 18001, SCC

www.bonett.cz



PĚTOMETROVÝ KOLIBŘÍK

Obytné automobily a přívěsy zažívají v posledních letech docela velký boom. I když se nejedná o nijak levnou dovolenou hlavně kvůli pořizovací ceně takového automobilu, cestování s vlastním domečkem a nezávislost na hotelích či penzionech láká stále více lidí.

Trpaslík mezi obry

Proto se tomuto segmentu věnuje stále více firem. Evropskou velmocí je v tomto směru Německo. Od našich západních sousedů, konkrétně z městečka Spremlingen kousek od Wiesbadenu, pochází i firma Karmann Mobile, která nabízí poměrně bohaté spektrum obytných vestaveb na bázi užitkových automobilů Fiat Ducato a Ford Transit. Výjimkou je dvojice modelů na bázi menšího Renaultu Trafic, které se příznačně jmenují Colibri – kolibřík. Nejmenší model nabídky pohání v základu turbodiesel 1,6 litru o výkonu 88 kW, zákazník si však může objednat i silnější verzi stejně objemného agregátu s 92, popřípadě 107 kW. S nejslabším motorem přijde kolibřík ve verzi 499 (bez WC a koupelny) na 1 059 584 Kč, ve verzi 539 se sociálním zařízením pak stojí 1 123 335 Kč.

Vestavba střešního stanu s dvěma lůžky bohužel zvyšuje výšku vozidla nad dva metry přesně o 3 cm, a tak se s ním nevejdete do mnoha podzemních garáží nejen v České re-

publice. Což je škoda, protože jinak je Colibri velice obratný a z řidičského hlediska příjemně jednoduchý a přehledný automobil, jehož řízení si oblíbíte. Dokáží si dobře představit, jak se s ním prolétám úzkými uličkami malebných městeček na chorvatských ostrovech nebo hledám místo k parkování, i když prodloužená verze Renaultu Trafic L2H1 s rozvorem bezmála 3,5 m měří na délku skoro 5,4 m...

Střešní stan je základ

Jak už bylo řečeno, zvýšení výšky způsobuje dopředu výklonný střešní stan s integrovaným lůžkem rozměru 1840 x 1328 mm, které lze samozřejmě vyklopit nahoru, aby se uvnitř vozidla postavila dospělá osoba. Stan je vybaven jedním otevíratelným okénkem vzadu, kterým se do interiéru i přes den dostane dostatek světla. Jinak je interiér důmyslně osvětlen LED bodovými světly.

Colibri nemá žádné vnitřní rolety kvůli zatemnění, ale pouze výrazně zatmavená okna,

přes které není dovnitř vůbec vidět. Zároveň do interiéru zásadně nepronikají paprsky slunce, takže se ani ve slunečném dni příliš neprohřívá. Zatmavené sklo navíc zajišťuje uživateli soukromí na sociálním zařízení v zadní části vozu.

Po otevření širokých bočních dveří se před vámi otevře obytný prostor, který tvoří kuchyňská linka, sociální zařízení, jídelní kout a úložné prostory. Kompaktní, ale plně vybavená kuchyňka po levé straně disponuje linkou s úložnými prostory, 41litrovou ledničkou s malým mrazákem, dřezem a dvouplotýnkovým plynovým vařičem (dozadu se vejdu dvě plynové láhve s kapacitou 2,75 kg). Vedle pak najdete dvě baterie s kapacitou 75 Ah. V zadní části vozu se nachází sociální zařízení s chemickým záchodem, umyvadlem a baterií, jejíž součástí je i sprcha. K dispozici je 68litrová nádrž na čistou vodu, kterou si můžete samozřejmě nahřát na příslušnou teplotu, a 100litrová nádrž na použitou vodu.

Jídelní kout disponuje dvěma místy s bezpečnostními pásy pro další členy posádky a zároveň jej lze jednoduchým způsobem předělat na další dvoulůžko o rozměru 1998 x 1120 mm. Mezi jídelním koutem a sociálním zařízením je pak úzká skříň, kam si můžete schovat lůžkoviny a oděvy. Colibri je tedy technicky čtyřmístný obytný automobil, i když tak na první pohled nevypadá. Místa však v interiéru není nazbyt, a tak bude posádka nejvíce využívat střešní

výsuvnou markýzu, která vymezení dostatečně velký prostor pro kempingový stůl a křesílka vedle vozidla.

Obratný, ale líný

Jak už bylo řečeno, jízda s kolibříkem je příjemná, jeho ovládání jednoduché a výhled z vozidla vpřed dostatečný. Situaci za vozidlem lze kontrolovat prostřednictvím velkých bočních zpětných zrcátek, tím prostředním toho moc vidět není. S ohledem na hmotnost přes 2,5 tuny jsou jízdní vlastnosti výrazně horší než s normálním osobním Traficem, ale stále mnohem lepší než s velkými obytnými vozidly. Trafic by si ale zasloužil výkonnější pohonnou jednotku. Když jej rozjedete, můžete se po rovné dálnici pohybovat rychlostí okolo 150 km/h, dostat se na tuto rychlost však nějakou chvíli trvá, a tak se začnete brzy obávat jakéhokoliv zpomalení. Problém s výkonem nastane i v mírnějším kopci, tam z kolibříka nedostanete více než 100 km/h. Nízkoobjemový motor provozovatele čerpacích stanic nepotěší, průměrná spotřeba je okolo 8,5 litru na 100 km.

Pokud si myslíte, že v případě modelu Colibri se díky jeho velikosti dostanete na nějakou zajímavou cenu ve srovnání s většími a prostornějšími modely na bázi Ducata nebo Transitu, mylíte se. Colibri stojí skoro stejně, svému uživateli však přináší mnohem lepší mobilitu a možnost využívat automobil i jindy než na dovolených a výletech. Colibri je svým způsobem konkurencí pro tradiční tovární vestavby Volkswagen California a Mercedes Marco Polo, které však v základu atakují dvoumilionovou hranici. Ve srovnání s tím pořídíte Colibri skoro za pakatel.

■ *AUTOR: 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

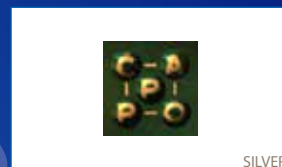
Distribuce ČR:
CASUS, direkt mail, a. s.
Žilinská 5, 141 00 Praha 4

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



Technika a provoz



Mytí a servis



Shop a gastro/Poradenství

