

PETROL MAGAZÍN

PETROL MAGAZÍN 2/2018

ŽENY NEJEN NA ČERPACÍ STANICI

PROFIL
Pumpy u hypermarketů

MYTÍ
Jarní údržba



UNITI expo



15. - 17. květen 2018, Stuttgart, Německo

Pozvánka na hlavní veletrh
v oboru čerpacích stanic a
myček aut



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

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



ČLOVĚK MÍNÍ – ŽIVOT MĚNÍ



Svůj úvodník jsem chtěla začít pozitivně, optimisticky. Bohužel, tragická událost, která se stala v březnu v kralupské rafinérii, nás velice zasáhla a je nutné ji zmínit. Policie stále tuto nehodu vyšetřuje, proto ji nemohu více komentovat. Slibuji za redakci, že jakmile budou známy výsledky šetření, budeme o nich informovat. Čeká nás, domnívám se, nejkrásnější období roku – jaro. Proto jsme se rozhodli toto vydání věnovat převážně ženám.

Potřeby a nároky na čerpacích stanicích pro muže a ženy se v mnohém liší, jak se dočtete v naší anketě. U žen převládá na prvním místě čistota a příjemné prostředí, kávové speciality a lehké zdravé občerstvení, teprve pak následuje kvalita a cena pohonných hmot.

Ženám byl samozřejmě vyhrazen i hlavní rozhovor čísla, jenže tentokrát jsme v petrolejářském oboru nenašli na vysoké manažerské pozici zástupkyni něžného pohlaví. Před časem to byla Kristína Félová, dnes již bývalá ředitelka společnosti MOL (rozhovor s ní jsme otiskli v č. 3/2016). Zato v pozici vyššího a středního managementu, v obchodní a kontrolní činnosti, v laboratořích,

jako inspektorky, obchodní zástupkyně ve finančních odděleních, marketingu atd... jsme zástupce ženského pohlaví našli bezpečně. Některé jejich názory na pozici a postavení v jejich firmě si přečtete v článku Ženy nejen v petrochemii.

Zde je i důvod, proč píše editorial právě já. Vlastně patřím také k těm ženám, které jsou ve svém oboru výjimečné. V odborných, natož v motoristických časopisech je žena novinářka vzácností. Nestudovala jsem žurnalistiku ani petrochemický obor, ale v mediální sféře působím 20 let, ve společnosti Petrolmedia třináct a v pozici ředitelky šest let. Zvládla jsem se přizpůsobit novému oboru, chodu firmy, a později jí i velet. Nikdy jsem při jednání s klienty – většinou s muži, řediteli firem – jako žena neměla žádné výhody, naopak, vždy jsem musela přesvědčit svými argumenty a obhájit své názory. Nikdy jsem se necítila neznalá oboru a své schopnosti ve vedení redakce jsem uplatnila i v médiu naprosto odlišném. Vydávat časopis, lifestyleový či odborný, se zase až tak neliší... Vždy záleží na vašich schopnostech, učení se novému, na zkušenostech. K tomu všemu potřebujete dostatečné znalosti v oboru, sebevědomí, energii a chuť zvládat nové úkoly a umění řešit krizové situace v chodu firmy i potíže se zaměstnanci. Také samozřejmě trochu štěstí, ale zejména přirozenou autoritu, inteligentní komunikaci s lidmi, a to nejen s podřízenými, ale zejména se zástupci klientů, se kterými spolupracujete.

Všechny tyto vlastnosti musí mít i vedoucí čerpacích stanic. Ženy, se kterými se již 13 let setkávám při reportážích a rozhovorech. Právě ony nám o sobě prozradí, jak všestranná činnost je pro vedení čerpací stanice důležitá, a mnohdy slyšíme i zajímavé životní příběhy... Každopádně ženy-vedoucí čerpacích stanic, pro které je „pumpa“ druhým domovem, jí věnují také většinu svého volného času, který by mohl patřit spíše rodině, dětem a odpočinku. Důvody, proč je práce tak pohlcuje a baví zároveň, jsou různé, ale nejčastěji to je pestrost a komunikace s lidmi. I zde se potvrzuje, že ženy jsou schopny zvládat hned několik aktivit a úkolů najednou.

Na otázku, co je na této práci zrovna příliš nebaví, co je nepopulární činnost, překvapivě neodpovídají mytí toalet, víkendové směny či ranní vstávání, nýbrž opět komunikace, ovšem tentokrát s nepříjemným zákazníkem. Zajímavý rozhovor se ženou, která měla na starost dokonce 3 čerpací stanice, a s odbornou poradkyní na čerpací stanice a zároveň zástupkyní známé kávové společnosti si také přečtete v tomto vydání.

Všem ženám v oboru, ať už v kancelářích, na pumpách, laboratořích, nebo provozech, přeji hodně úspěchů nejen v práci, nám ostatním vlídnou obsluhu a příjemné prostředí na pumpách, popřípadě všem mnoho šťastných kilometrů za volantem v nadcházející sezóně.

■ Gabriela Platilová



16



44



32



66



76

Editorial

Aktuality

- 4 Modrzejewski byl odvolán z vedení Unipetrolu
Slovenská Nafta kupuje plynové zásobníky v Bavorsku
Nejrozsáhlejší odstávka kralupské rafinérie v historii
- 5 Vyšetřování představitele CEFC má dopad i na obchod s Rosněftí
Šest mrtvých při explozi v kralupské rafinérii
MERO by chtělo nový ropovod mezi Litvínovem a Spargau
- 6 Exxon Mobil ruší projekty v Rusku kvůli sankcím
Stane se USA jedničkou v těžbě ropy?
OPEC plní dohody o omezení těžby
Aramco by mohla být nejziskovější firmou na světě
V OPEC nepanuje shoda
- 8 CONCHO kupuje konkurenční RSP
Transněft přestal odebírat ropu od Rosněfti
Lukoil na chvíli před Gazpromem a Rosněftí
Japonci plánují solární elektrárny v Saúdské Arábii

Trh, ropa, produkty

- 9 Zásoby ropy ve světě nadále klesají
- 10 Kvalita silničních motorových paliv na trhu ČR

Anketa

- 12 Ženy v petrochemii

Čerpací stanice

- 16 MOL Varvažov D8
- 20 KM Prona Jaroměřice nad Rokytnou

Rozhovor

- 24 Ilona Beranová, provozní OMV
- 62 Iva Hanzlová, Dallmayr

Profil

- 24 Čerpací stanice obchodních řetězců

Reportáž

- 32 Bionafta v litvínovské rafinérii?
- 44 Filson v Opavě

Téma

- 30 Zdanění motorových paliv

Retro

- 48 Myčky WashTec Historie mycích linek nejen v ČR

Mytí a servis

- 50 Trendy v mycích technologiích
- 52 Zbavte myčky následků zimy

Alternativa

- 36 Nový multimediální displej a vodíkový stojan Tatsuno Europe
- 38 Elektromobilita: Jednoduchý provoz elektromobilu
a ovládání ženy baví
- 40 Bonett je největším prodejcem CNG
- 42 Mezinárodní konference NGV 2018 v Praze

Shop a gastro

- 56 Ženy na čerpací stanici před i za pultem
- 60 Sladké a voňavé cukrovinky
- 66 Toalety na čerpacích stanicích

Poradenský servis

- 68 Správné firemní oblečení podpoří značku
- 70 Analýza trhu čerpacích stanic u nás i u sousedů
- 72 Setkání Unicode systems s obchodními partnery

Autosalon Petrol

- 76 Ženevský autosalon
- 78 Pražská Autoshow

PETROL Partner



Zaregistrujte
se již dnes.
Pro odborníky
zdarma!

UNITI expo



15. - 17. květen 2018, Stuttgart, Německo

Nezmeškejte **UNITI expo 2018**

UNITI expo s 425 vystavovateli a 15 000 návštěvníky z více než 110 zemí* je hlavním evropským veletrhem v oboru čerpacích stanic a myček aut. Nezmeškejte tuto jedinečnou událost! Na UNITI expo najdete vše, co trh nabízí: od nejnovějších inovací až po ověřené koncepty, které zaručují úspěch Vašeho podnikání.

*UNITI expo 2016

Forecourt design by Circle



www.uniti-expo.de

Spolupracující partneři **UNITI expo 2018**



Pořádá UNITI-Kraftstoff GmbH ve spolupráci s podnikatelským poradenstvím WDM a com-a-tec GmbH.

MODRZEJEWSKI BYL ODVOLÁN Z VEDENÍ UNIPETROLU

Dozorčí rada Unipetrolu 9. března odvolala předsedu představenstva Andrzeje Modrzejewského. Ve funkci ho nahradil Krzysztof Zdziarski (56). Modrzejewski tím skončil také jako generální ředitel Unipetrolu. Z představenstva firmy pak odešel i Robert Małek. Novými členy vedení jsou Maciej Andrzej Libiszewski a Katarzyna Wośová a novým místopředsedou představenstva je jeho dosavadní člen Tomasz Wiatrak. Zbytek představenstva tvoří ještě místopředseda Mirosław Kastelik a jediný Čech Tomáš Herink. V souvislosti s tím odstoupili i členové dozorčí rady Rafał Pasieka, Gra-



żyna Bakaová a předseda rady Wojciech Jasiński. Nahradili je Janusz Jakub Szurski, Robert Harasimiuk a Wioletta Kandziaková. Přesně měsíc poté, 9. dubna, skončil svou činnost v dozorčí radě i místopředseda Krystian Pater. Novým předsedou je její dosavadní člen Zbigniew Leszczyński, mezi další členy rady patří její místopředseda a někdejší ministr financí Ivan Kočárník a předseda odborového svazu ECHO Zdeněk Černý. Dozorčí rada Unipetrolu má mít devět členů. Změny ve vedení Unipetrolu reagují na změny v polské společnosti PKN Orlen, která Unipetrol vlastní.



NAFTA KUPUJE PLYNOVÉ ZÁSOBNÍKY V BAVORSKU



NEJROZSÁHLEJŠÍ ODSTÁVKA KRALUPSKÉ RAFINÉRIE V HISTORII

V kralupská rafinérii začala 27. března nejrozsáhlejší odstávka v její historii. Pracovníci Unipetrolu by při ní měli provést pravidelnou údržbu všech zařízení v areálu. Servisní a investiční práce budou oproti minulosti mnohem obsáhlejší a budou se týkat klíčových zařízení. Ačkoliv je výroba přerušena, počet pracovníků i provoz po vnitřních i vnějších komunikacích se naopak zvýšil. V areálu totiž pracuje vedle 350 zaměstnanců ještě 1500 pracovníků externích firem. Celkové náklady pak dosáhnou více než jedné miliardy korun. Pro Unipetrol je to také příležitost

realizovat některé technologické změny, které by se jinak musely komplikovaně provádět při provozu. Například na jednotce fluidního katalytického krakování se počítá s výměnou reaktoru a části spalovací komory. Modernizací projde i reformingová pec, instalovány budou twistované výměníky a striper reaktor na jednotce fluidního katalytického krakování dostane novou výplň. Ukončení prací a následné zahájení postupného najíždění výrobních jednotek se předpokládá 9. května. Plného výkonu by rafinérie měla dosáhnout 16. května.

Slovenská Nafta, ve které má většinový podíl holding EPH Daniela Křetínského, má zájem o tři podzemní zásobníky plynu v Bavorsku s celkovou kapacitou 1,8 mld. metrů krychlových. Dohodu uzavřela s německou společností DEA Deutsche Erdoel, která patří ruskému oligarchovi Michailu Fridmanovi. Společnost Nafta, která se původně jmenovala Nafta Gbely, se původně zabývala těžbou ropy a zemního plynu na Slovensku, ale dnes je hlavně provozovatelem podzemních plynových zásobníků. V roce 2016 vykázala Nafta konsolidované tržby okolo 4,1 miliardy korun a čistý zisk přes dvě miliardy korun.

ŠEST MRTVÝCH PŘI EXPLOZI V KRALUPSKÉ RAFINÉRII

Ještě před zahájením odstávky došlo 22. března před areálem kralupské rafinérie k explozi na jedné z prázdných skladovacích nádrží, která nebyla v provozu. Výbuch usmrtil šest lidí, dva byli středně těžce zraněni. Pět mrtvých jsou Rumuni. Přesná příčina exploze se stále ještě vyšetřuje, podle hasičů ale zřejmě explodovaly páry hořlavých kapalin. Vyčíslela zatím nebyla ani škoda. „Prvotní prohlídka našeho expertního týmu potvrdila, že na postižené technologii nedošlo k velkým škodám. Poškozený je skladovací tank, který byl v době exploze prázdný. Odhadujeme, že celý terminál uvedeme zpět do provozu v následujících dnech,“ řekl krátce po havárii předseda představenstva společnosti Unipetrol Krzysztof Zdziarski. A to se stalo již 27. března. Aby se již něco podobného neopakovalo, vyzvalo vedení Unipetrolu dodavatelské firmy k opakovanému proškolení pracovníků a zároveň se zintenzívnily průběžné kontroly dodržo-



vání bezpečnostních a pracovních předpisů. Výbuch v Kralupech byl jednou z největších tragédií v průmyslových provozech v Česku za

posledních 50 let. Vedle ztráty šesti lidských životů byly materiální škody odhadnuty na 30 milionů korun.

VYŠETŘOVÁNÍ PŘEDSTAVITELE CEFC MÁ DOPAD I NA OBCHOD S ROSNĚTÍ

Kontroverzní čínská společnost CEFC zaplatila první část podílu v ruském Rosnětí ještě předtím, než byl zadržen její šéf a poradce Miloše Zemana Jie Tien-ming. Od té doby je však okolo tohoto konglomerátu ticho po pěšině a plánovaný obchod v hodnotě 9,1 miliardy dolarů (cca 188 mld. korun) se zastavil. Zatím se také neví, kolik peněz již bylo zapláceno. Zaplacená částka však stě-

žuje možnost, aby se jedna ze zúčastněných stran mohla z obchodu vyvázat. Společnost CEFC měla podíl ve firmě většinově vlastněné ruským státem odkoupit od švýcarské těžební společnosti Glencore a katarského státního investičního fondu Qatar Investment Authority (QIA). Transakce se měla uskutečnit v první polovině letošního roku a ze slov šéfa Glencore Ivana Glasenberga vyplývá, že

s obchodem stále počítá. Na jednu z největších čínských investic v Rusku se nahlíží jako na posílení vztahů mezi největším světovým vývozcem a největším světovým spotřebitelem ropy. Jie Tien-ming je vyšetřován čínskými úřady pro podezření z ekonomické kriminality, takže je jasné, že z čela firmy odejde, ale podle slov z Hradu prý zůstane i nadále poradcem českého prezidenta.



Státní provozovatel ropovodů Mero uvažuje o stavbě ropovodu mezi litvínovskou rafinérií a německým Spargau. Projekt by měl zajistit dostupnost ropy v případě výpadku dodávek ropovodem Družba ze Slovenska. Nový ropovod umožní dodávky ropy ze severní větve Družby a přístavů Gdaňsk nebo Rostock. Záměr je zatím zařazen mezi takzvané projekty společného zájmu Evropské unie a je také zmiňován v Politice územního rozvoje ČR. Předpokládá se, že by mohl být na českém území veden po trase existujícího etylenovodu, který byl mezi závody v Litvínově a Böhleně vybudován v 70. letech minulého století. Jenže s plánovanou trasou ropovodu v zastavěném území města nesouhlasí litvínovská radnice. Ta by chtěla mimo městskou část vymístit i trasu etylenovodu.

EXXONMOBIL RUŠÍ PROJEKTY V RUSKU, KVŮLI SANKCÍM

Americký koncern Exxon Mobil ukončil spolupráci na některých projektech s ruským Rosněfti. Důvodem jsou dopady evropských a amerických sankcí vůči Rusku. Dále pokračuje společná těžba ropy a zemního plynu na ostrově Sachalin. Dohody s investicemi za bezmála 500 milionů dolarů byly uzavírány v letech 2012 až 2014, sankce následovaly až poté. Ty například zakazují americkým občanům, aby obchodovali s osobami uvedenými na černé listině. Jednou z nich je i šéf Rosněfti Igor Sečín. Vedení firmy však s nimi nesouhlasilo, protože poškozují americké společnosti, které musejí vyklízet tamější pole jiné



zahraniční konkurenci. Exxon pak dostal od americké vlády pokutu ve výši 2 milionů dolarů za podepsání dohod o spolupráci. Americká vláda tento krok označila za „bezohledné nerespektování“ sankcí.



STANE SE USA JEDNIČKOU V TĚŽBĚ ROPY?

Podle šefa Mezinárodní agentury pro energii (IEA) by Spojené státy americké mohly předstihnout Rusko na pozici největšího producenta ropy na světě už letos, nejpozději pak v příštím roce. Díky trvajícím boomu americké těžby z břidlic by mohla produkce v USA koncem letošního roku překonat 11 milionů barelů denně, přičemž Rusko těží denně méně než 11 milionů barelů, připomněla agentura Reuters. Ke konci loňského roku se již USA podařilo předstihnout Saúdskou Arábii, když poprvé od 70. let vytěžily více než deset milionů barelů denně.

OPEC PLNÍ DOHODY O OMEZENÍ TĚŽBY



Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) v únoru dál snižovala těžbu, která byla nejnížší za deset měsíců. Dohoda tak byla v únoru splněna na 149 procent. Nejvíce ke snížení těžby přispěly Spojené arabské emiráty a Libye. Těžba v rámci kartelu OPEC činila v únoru 32,28 milionu barelů denně. To je denně o 70 tisíc barelů méně než v lednu. Únorový údaj je přitom nejnížší od loňského dubna. OPEC na letošní rok stanovil těžební cíl, podle kterého nemá těžba celého kartelu překročit 32,73 milionu barelů denně.

ARAMCO BY MOHLA BÝT NEJZISKOVĚJŠÍ FIRMOU NA SVĚTĚ



Společnost Saudi Aramco, která je zároveň největším producentem ropy na světě, je podle agentury Bloomberg také nejziskovější firmou v oboru. Za prvních šest měsíců loňského roku měla společnost čistý

zisk 33,8 miliardy dolarů, což je v přepočtu zhruba 694 miliard Kč. Ani tyto výsledky však nemusejí ospravedlnit tržní hodnotu dvou bilionů dolarů, jakou firma plánuje získat při svém vstupu na burzu. Podle mezinárodních účetních standardů IFRS je patrné, že Saudi Aramco má velmi nízké výrobní náklady a nemá prakticky žádné dluhy. Její cash flow v loňském prvním pololetí dosáhlo 52,1 miliardy dolarů a vládě firma vyplatila na dividendách 13 miliard dolarů. Saúdská Arábie předpokládá, že prodejem pětiprocentního podílu ve společnosti Saudi Aramco získá rekordních 100 miliard dolarů, z čehož plyne, že tržní kapitalizace by tak dosáhla dvou bilionů USD. Jen pro srovnání, tržní kapitalizace Exxonu se pohybuje kolem 330 miliard dolarů, Shell má tržní hodnotu asi 285 miliard USD.

V OPEC NEPANUJE SHODA

Po dvou letech jednoty se OPEC rozdělila na dvě skupiny. Zatímco Írán vyžaduje udržení ceny ropy na úrovni 60 dolarů za barel, aby tolik nemotivoval americké těžaře k nákladnější těžbě břidličné ropy, Saúdské Arábii by se líbilo, aby se cena barelu ustálila přibližně na úrovni 70 dolarů. Právě s touto částkou by Saúdská Arábie mohla pokrýt obrovské státní výdaje, zatímco Íránu stačí k vyrovnání státního rozpočtu cena okolo 57 dolarů za barel. Důležitým faktorem v diskusi o cenách

bude názor Ruska, které má s OPEC dohodu o snížení těžby. Podle Rusů je údajně uspokojivá cena 64 dolarů. Země, které jsou na těžbě ropy závislé, se snaží omezením dodávek zvýšit poptávku na trhu a podpořit vyšší ceny suroviny. V roce 2016 se proto státy OPEC dohodly, že sníží těžbu ropy o 1,2 milionu barelů denně, a navíc uzavřeli dohodu s Ruskem, které slíbilo, že omezí produkci o 558 tisíc dolarů denně. Dohoda pak byla prodloužena a měla by platit až do konce letošního roku.

ČEPRO hlídá každou vaši kapku. Za kvalitu ručíme.



Kvalitu paliv ve společnosti ČEPRO prověří každý rok přes 50 tisíc testů. Nejvíce jich proběhne ve 13 vlastních laboratořích firmy, několik tisíc pak spadá pod monitoring nezávislé laboratoře SGS CZ. Desítky kontrol provede také Česká obchodní inspekce.

Garance kvality prodáváných paliv, především benzínu a nafty, je v maloobchodu i velkoobchodu jednou z hlavních konkurenčních výhod Čepra. Výstupní hodnoty jsou sledovány v několika kontrolních programech.

- **Monitoring terminálů - společný projekt s SGS CZ, zaměřující se na obsluhu ve skladech Čepra**
- **Certifikovaná doprava - kontrola jakosti při stáčení z autocisteren na čerpacích stanicích partnerů**
- **Certifikovaný velkoobchod - monitoring kvality v celém řetězci až k výdejní pistoli na partnerské pumpě**
- **Pečeť kvality - kontrola jakosti pohonných hmot prodáváných v síti čerpacích stanic EuroOil**

Právě Certifikovaný velkoobchod je vhodný program pro ty provozovatele čerpacích stanic, kteří chtějí mít dodávky benzínu a nafty pod neustálou kontrolou a prodávat je s garantovanou kvalitou. Nemusí pak ani platit drahé pojištění pro případy, že u nich zákazník natankuje nekvalitní palivo a zničí si motor nebo u nich ČOI nalezne nevyhovující vzorky. ČEPRO veškeré záruky přebírá na sebe.



Více na <https://ceproas.cz/certifikovany-velkoobchod-cepro>.

CONCHO KUPUJE ZA 8 MILIARD DOLARŮ KONKURENČNÍ RSP



Americký producent ropy a plynu Concho Resources kupuje menšího konkurenta RSP Permian. Cena této akvizice se odhaduje na 8 mld. dolarů. Společnost Concho se tak stane jedním z největších producentů ropy a plynu v Permské pánvi v západním Texasu.

Ta je jedním z nejrentabilnějších amerických nalezišť ropy a podle nedávných průzkumů se jedná o zdaleka největší naleziště břidlicové ropy v USA. V březnu měla těžba v oblasti stoupnout na tři miliony barelů denně. Akvizice se uskuteční formou výměny akcií, podíl Concho v RSP tak stoupne na 74,5 procenta. Nově sloučená firma by v Permské pánvi měla provozovat 27 vrtných zařízení. Nejen analytici v poslední době diskutují o výhodách sloučení zdrojů v Permské pánvi jako o způsobu výrazného snížení provozních nákladů, což samozřejmě přispěje k rentabilitě těžby i při vyšší ceně ropy na světových trzích.

TRANSNĚFT PŘESTAL ODEBÍRAT ROPU OD ROSNĚFTI

Ruský monopolní provozovatel ropovodů Transněft zastavil 4. dubna odběr ropy od sibiřské pobočky Rosněfti. Za důvod tohoto kroku označil nedostatečnou kvalitu. Kvalita ruské ropy, zejména té uralské, se v poslední době výrazně zhoršila. Stěžují si na to také evropské rafinérie. Kvalita šla prý dolů poté, co Moskva začala posílat vysoké objemy ropy do Číny. Uralská ropa, která se dostane do Evropy, je v ruském ropovodním systému míchána z několika druhů. V únoru se kvalita ropného mixu pohybovala na spodní hranici, jakou připouš-



tějí normy ruské státní agentury Rosstandart. Obchodníci se domnívají, že kvalitnější druhy ropy, které se míchaly s uralskou surovinou, Rusko nyní míší s ESPO a vyváží do Číny a na asijské trhy.



LUKOIL NA CHVÍLI PŘED GAZPROMEM A ROSNĚFTI

Ruská společnost Lukoil se v březnu krátce stala největší ruskou energetickou firmou podle tržní kapitalizace. Překonala tak své větší státní konkurenty Rosněft a Gazprom. Akcie Lukoilu se totiž 28. března obchodovaly za 3900 rublů, takže tržní kapitalizace firmy dosáhla částky 3,32 bilionu rublů, což

jen v přepočtu asi 1,2 bilionu korun. Tržní kapitalizace plynárenského gigantu Gazprom ve stejnou dobu činila 3,31 bilionu rublů a největšího Rosněfti 3,24 bilionu rublů. Jen pro zajímavost, největší ruskou firmou podle tržní hodnoty je banka Sberbank. Její tržní kapitalizace činí 5,74 bilionu rublů.

Krátce

Primární nabídku akcií saúdskoarabského ropného gigantu Saudi Aramco čeká zřejmě odklad až na rok 2019. Má jít o největší primární nabídku na světě: hodnota firmy by mohla dosáhnout výše dvou bilionů dolarů.

Největší světové banky loni zvýšily investice do fosilních paliv o 11 procent. Na projekty rozvoje ložisek dehtových písků, uhlí a ropy a na vývoz zkapalněného zemního plynu (LNG) přislíbily celkem 115 miliard dolarů. Nejvíce se angažovaly Royal Bank of Canada, Toronto Dominion Bank a JPMorgan Chase.

Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) usiluje o dlouhodobou spolupráci s Ruskem při stanovování výše těžby ropy. Údajně se pracuje na dohodě, která by byla platná deset až dvacet let.

Řecká vláda spolu se společností Paneuropean Oil and Industrial Holding se dohodly na prodeji souhrnného podílu nejméně 50,1 procenta v největší domácí rafinérii ropy Hellenic Petroleum. Současná tržní hodnota Hellenicu je asi 2,4 miliardy eur, firma je třetí největší rafinérií v Evropě.

Unipetrol musel koncem února v areálu Záluží u Litvínova neplánovaně odstavit provoz na hydrokrakovací jednotce. Důvodem bylo krátkodobé přerušení dodávek kyslíku od externího dodavatele.

JAPONCI PLÁNUJÍ OBŘÍ SOLÁRNÍ ELEKTRÁRNY V SAÚDSKÉ ARÁBII

Japonská společnost SoftBank Group chce v Saúdské Arábii uskutečnit největší projekt na výrobu solární energie na světě s investicí okolo 200 miliard dolarů. Projekt by měl do roku 2030 dosáhnout výkonu 200 gigawattů, jen pro srovnání, současný celosvětový výkon solárních zařízení se pohybuje okolo 400 gigawattů. Solární panely chtějí Japonci do Saúdské Arábie nejdříve dovážet, časem se však budou na Arabském poloostrově i vyrábět. I když je Saúdská Arábie největším exportérem ropy na světě, v současnosti se zde pracuje na hospodářských reformách, které mají za úkol snížit její závislost na ropě.

ZÁSoby ROPY VE SVĚTĚ NADÁLE KLESAJÍ



Celosvětové zásoby ropy soustavně klesají. Mezinárodní energetická agentura odhaduje, že v prosinci byly zásoby v OECD zemích už jenom 52 milionů barelů nad dlouhodobým průměrem. Loni v zimě byl přebytek 300 milionů barelů. Současné zásoby ve vyspělých zemích stačí na 60,6 dní globální spotřeby. Počátkem roku 2017 stačily zásoby na 65,3 dní spotřeby. Dlouhodobý průměr je na úrovni 60 dní. Dá se tedy říct, že globální trh s ropou se už dostal do rovnovážné úrovně. Dokonce se očekává, že při současném tempu růstu spotřeby nastane ve druhé polovině roku malý nedostatek ropy.

Pod pětiletým průměrem

Zásoby ropy v USA, které jsou největším spotřebitelem této komodity na světě, poprvé od září 2014 poklesly pod pětiletý průměr. A to i navzdory tomu, že americká produkce stoupla na rekordních 10,4 milionu barelů ropy denně. Je to mimo jiné dáno tím, že vývoz ropy z USA vyskočil na rekordně vysokou úroveň.

Produkce kartelu OPEC poklesla v březnu na přibližně 32 milionů barelů ropy denně, což je jednoleté minimum. Důvodem je zejména propad těžby ve Venezuele, která má obrovské ekonomické problémy. Kvůli tomu zde produkce po-

klesla meziročně o pětinu na 1,5 milionu barelů, což je třicetileté minimum. Export země je až z 95 % tvořen právě ropou, takže pokles produkce a exportu bude mít velmi neblahý vliv na venezuelskou ekonomiku i státní kasu. Analytici se obávají občanské války a ještě většího útlumu těžby ropy.

Ropa i na burze v Šanghaji

V březnu se na ropném trhu odehrál další důležitý moment. Na mezinárodní energetické burze v Šanghaji se začaly obchodovat futures kontrakty na ropu, přičemž obchodní měnou je čínský juan. Na burzu

mají neomezený přístup i zahraniční investoři a spekulanti. Čína si od tohoto kroku slibuje postupné zvyšování důležitosti na globálním energetickém a měnovém trhu. Už teď je největším importérem ropy na světě, jelikož dováží kolem 9 milionů barelů ropy denně. Na druhém místě největších importérů ropy na světě jsou Spojené státy americké s 7,3 miliony barelů.

Trh s ropou netrpělivě očekává červnové zasedání kartelu OPEC. Na něm by mělo padnout předběžné rozhodnutí, jestli bude těžební limit pokračovat, nebo skončí v prosinci letošního roku. I když se objevilo několik hlasů, že prodloužení těžebního limitu je možné, mnohem pravděpodobnější je odsouhlasení jeho konce. Celosvětová spotřeba ropy roste trochu rychleji oproti původním předpokladům. Poptávka po pohonných hmotách stoupá zejména v Asii, která rychle bohatne. V USA a Evropě poptávka po ropě a pohonných hmotách spíše stagnuje. Důvodem je nejenom postupné nastupování alternativních pohonů, ale zejména downsizing a zefektivňování současných spalovacích motorů.

■ *AUTOR: Boris Tomčiak, ekonom, Finlord*
FOTO: archiv

SAMÉ DOBRÉ ZPRÁVY



Kvalita silničních motorových paliv prodávaných v síti distributorů a majitelů čerpacích stanic je v ČR na vysoké úrovni. Svědčí o tom nejen výsledky objektivní kontroly České obchodní inspekce (ČOI) ve smyslu platné legislativy, ale i srovnání výsledků kontroly paliv v zemích Evropské unie. Je to velmi dobrá zpráva pro motoristy a dopravní firmy, a zároveň je to i výborná vizitka práce petrolejářského průmyslu v České republice.

Zákonný rámec

Objektivita kontroly paliv je zajištěna závazností směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70ES ze 13. října 1998 o jakosti benzinu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS. Je rovněž dána jednotnou platností a závazností Evropských technických norem ukazatelů jakosti motorového benzinu, motorové nafty, zkapalněných ropných plynů (LPG) a dalších paliv, jako jsou směsná paliva a stlačený zemní plyn.

U nás je směrnice o jakosti benzinu a motorové nafty vložena do legislativy zákonem o pohonných hmotách a Vy-

hláškou MPO o požadavcích na pohonné hmoty, způsobu sledování a monitorování jakosti pohonných hmot a jejich evidencí (vyhláška o jakosti a evidenci pohonných hmot), ve znění účinném k 6. červnu 2017 (133/2010Sb.)

ČOI a SGS

Kontrolu ukazatelů jakosti silničních motorových paliv ve vazbě na zákon zajišťuje Česká obchodní inspekce odběrem vzorků paliva na konkrétní stanici, která je vybrána plánem. Odběr vzorků paliva zajišťují kvalifikovaní inspektoři ČOI přímo na místě, a to ve výrobních, výdejních, skladovacích

nebo prodejních místech, a vlastní rozbor jakostních ukazatelů zajišťuje akreditovaná laboratoř, jako je společnost SGS ČR.

Minimální počet odebraných vzorků je určen pro každé palivo jak pro letní, tak pro zimní období. ČOI o výsledcích kontroly vede přesnou evidenci ve smyslu vyhlášky 133/2010 Sb. a Ministerstvo průmyslu a obchodu jednou ročně o výsledcích kontroly jakosti podává hlášení příslušným orgánům EU. Ta pak v ročních intervalech zpracovává souhrn kontroly jakosti prodávaných silničních paliv v členských zemích, který zveřejňuje.

V případě, že ČOI zjistí objektivní kontrolou odchylku některého z jakostních

ukazatelů paliva, zavede s dotyčným majitelem řízení, které může vyústit až k udělení sankce formou pokuty. Výši pokuty stanoví Oblastní inspektoráty ČOI a jsou zveřejňovány. Souhrn výsledků monitorování ukazatelů jakosti silničních motorových paliv na trhu ČR je v jednotném formátu k dispozici od roku 2002 do roku 2017. Výsledky kontroly jakosti v zemích EU jsou k dispozici do roku 2016.

Co říkají statistiky

Z uvedených dat lze v ČR vyvodit, že v letech 2002 až 2011 bylo v průměru za rok odebráno 850 vzorků paliv a nesoulad jakostních ukazatelů s technickými normami motorových paliv alespoň v jednom ukazateli byl zjištěn v průměru u 6,8 % z odebraných vzorků. V následujících letech 2012 až 2014 bylo v průměru za rok odebráno 1850 vzorků a nesoulad ukazatelů s technickými normami motorových paliv alespoň v jednom ukazateli byl zjištěn v průměru u 4,1 % z odebraných vzorků. Největší chybovost přitom byla zjištěna u motorové nafty a směsných paliv. Z jakostních ukazatelů byla největší chybovost zjišťována u bodu vzplanutí motorové nafty a v případě benzinu u oktanového čísla.

K významnému zlepšení jakosti silničních motorových paliv došlo v letech 2015 až 2017. Při odběru kontrolních vzorků v průměru na 2 600 pozicích veřejných čerpacích stanic se chybovost pohybovala v rozmezí 1,0 až 1,1 %. To lze považovat za velmi dobrý výsledek jak na základě subjektivního hodnocení, tak na základě srovnání s výsledky kontroly v zemích EU. Zde se chybovost pohybuje v úrovni 3 až 4 %. Z toho vyplývá, že úroveň pohonných hmot v ČR je minimálně srovnatelná s nejlepší úrovní průmyslově vyspělých zemí EU. Zjištěné odchylky mají navíc nepodstatný charakter a neohrožují ekologii ani motory vozidel.

Členové ČAPPO

V rámci ČR dosahují členové České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) provozující distribuční sítě veřejných čerpacích stanic ještě lepších výsledků než čerpací stanice ostatních účastníků trhu, a to i v případě mnohem častějších kontrol. Podle počtu čerpacích stanic mají členové ČAPPO podíl 17,8 %, podíl ode-

Souhrnné výsledky kontroly jakosti PHM v roce 2017 podle ČOI

Celkem bylo odebráno 2 650 vzorků silničních motorových paliv u všech čerpacích stanic (7 020) tj. neveřejných, s vymezeným přístupem a veřejných. Z toho u členů ČAPPO provozujících sítě čerpacích stanic trhu to bylo 1 250 odběrů.

Celková chybovost (nesoulad minimálně jednoho ze sledovaných parametrů) byla zjištěna u 26 odebraných vzorků. U členů ČAPPO nevyhověly dva odběry a ve zbytku trhu 24 odběrů. U benzinu a motorové nafty byla zjištěna chybovost shodně ve 12 vzorcích, normám jakosti pak nevyhověl jeden vzorek LPG a jeden vzorek CNG.

braných vzorků je přitom 37,3 %. Tento nesoulad by se měl do budoucna změnit.

Z hodnocení situace v kvalitě motorových paliv na trhu ČR lze od samého počátku monitorování dat vyvodit závěr, že chybovost distribučních společností, které jsou členy ČAPPO a provozují sítě čerpacích stanic, je 4x až 5x menší než v případě ostatních stanic na trhu. Pohybuje se v desetinách procenta z odebraných vzorků. Například loni od března do prosince nebyly Českou obchodní inspekci zaznamenány žádné odchylky od předepsaných ukazatelů jakosti. Tento trend pokračuje i letos, kdy v lednu a únoru vyká-

zaly pumpy členů ČAPPO rovněž nulovou chybovost.

Příčinami tohoto stavu spočívají dle našeho názoru v tom, že prioritou členů České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO) je dosažení trvalé a vynikající úrovně kvality dodávaných pohonných hmot a služeb na trhu v ČR. K dosažení tohoto cíle ČAPPO využívá firemní kultury při péči o paliva, důsledné vlastní kontroly v řetězci výroba-distribuce-prodej a nových prvků technického rozvoje a spolehlivosti osvědčených dodavatelů paliv. S tím bezprostředně souvisí i mimořádná péče o kvalifikaci zaměstnanců zajišťujících distribuci.

Členové ČAPPO zveřejňovaných výsledků kontroly využívají především k hodnocení úrovně distribuce pohonných hmot a účinnosti vlastní metodiky péče o kvalitu prodáváného zboží a služeb. Výsledky kontroly kvality za období od roku 2002 do 2017 pak jasně dokumentují pozitivní situaci na trhu motorových paliv. Výborná kvalita je vizitkou zodpovědné práce petrolejářského průmyslu. Pro distribuční společnosti ČAPPO je kvalita prodáváných silničních paliv trvalým závazkem vůči veřejnosti. I v budoucnosti budou proto členové ČAPPO věnovat kvalitě silničních motorových paliv prioritní pozornost.

■ PR Čappon
FOTO: archiv



ŽENY V PETROCHEMII

– ANKETA



Helena Hostková, finanční ředitelka a místopředsdkyně představenstva ČEPRO, a.s.

Proč jste se rozhodla působit v technickém odvětví, v němž pracuje poměrně málo žen? Jak se v něm jako žena cítíte?

U nás v Čepu tvoří podíl žen zhruba pětinu všech zaměstnanců, což je dáno především charakterem pracovních pozic. Vezmeme-li ale pouze pražskou centrálu, kde převažují administrativní pozice, tvoří ženy přes 40 %. Pohybují se tedy v poměrně vyváženém

kolektivu, kde se cítím velmi dobře. Myslím, že v naší firmě jsou velmi dobré příležitosti i pro ženy bez ohledu na obor, ve kterém působíme. A to byl i důvod, proč jsem do toho šla já. Jako finanční ředitelka se pohybuji především ve sféře řízení finančních procesů a ty jsou podobné ve všech společnostech bez ohledu na předmět jejich činnosti, což je v této oblasti výhodou. Vliv petrochemického oboru vnímám především v oblasti strategického řízení, při zajištění obchodů se zahraničím nebo při vývoji ceny ropy. Svoji práci jsem si nikdy nevybírala podle oboru,

ale podle možností, které mi dává pro rozvoj, profesní růst, míru sebeuplatnění a spolupráci s dalšími kolegy.

Je pro ženu obtížnější se v tomto oboru prosadit? Proč? Musela jste řešit nějaké zásadní problémy?

V představenstvu Čepu máme každý jeden hlas a každý rozhoduje podle toho, jak on sám situaci vidí. Pokud mám odlišný pohled na probíranou věc, nemám problém s tím ho kolegům vysvětlit. Ve své práci se setkávám s řadou manažerů, se zástupci bank nebo s auditory. Již v minulosti se mi potvrdilo, že nezáleží na oboru jako takovém, máte-li chuť a snahu mu porozumět v jeho základních souvislostech a v jeho vlivu na hospodaření celé společnosti. Víím, že na paliva máme v Čepu opravdové odborníky, každý rozumíme své profesi a spolupracujeme a vzájemně se doplňujeme, aby výsledek byl co nejlepší.

Vidíte v tom, že jste žena-manažerka v téměř čistě mužském oboru, i nějakou výhodu?

Myslím si, že nezáleží na tom, v jakém oboru pracujete, ale s jakými kolegy pracujete. Pro mě je důležité, abych se na své kolegy mohla spolehnout, abychom k sobě byli otevření a abychom táhli za jeden provaz. Mojí výhodou pak může být trochu jiný pohled na svět, empatie či obecně přístup v personální oblasti. V Čepu klademe velký důraz na spokojenost našich zaměstnanců, za posledních několik let jsme značně rozšířili benefiční program, upravili mzdový systém. To jsou změny, ke kterým je potřeba přistupovat velmi citlivě, nechat prostor pro diskuzi. A tady může žena v převážně mužském kolektivu hodně pomoci.

Helena Hostková je finanční ředitelka a místopředsdkyně představenstva ČEPRO, a.s. Helena Hostková je absolventkou VŠE, v minulosti pracovala například ve společnosti TRW Autoelektronika jako finanční ředitelka a CEO či ve společnosti ČEZ jako manažerka útvaru analytická podpora divize výroba.



Jitka Danielová, manažerka vnějších vztahů, MOL Česko

Proč jste se rozhodla působit zrovna v technickém oboru, v němž pracuje

poměrně málo žen? Jak se v něm jako žena cítíte?

Ve svém předchozím zaměstnání jsem se po několik let tohoto oboru „dotýkala“ a vždy jsem ho považovala a považuji za

velmi zajímavý. Navíc jsem již dříve znala v tomto oboru poměrně hodně lidí, kterých si vážím a s nimiž ráda pracuji. Takže to pro mne byla jasná volba a stále se zde cítím velmi dobře.

Je pro ženu obtížnější se v tomto oboru prosadit? Proč? Musela jste řešit nějaké zásadní problémy?

Moje pracovní pozice není technická a domnívám se, že ani není vnímána jako čistě „mužská“. Nevnímám jako problém prosadit se. Navíc si uvědomuji, že i má předchozí zaměstnání byla téměř výhradně v oborech s převahou mužů.

Vidíte v tom, že jste žena-manažerka v téměř čistě mužském oboru, i nějakou výhodu?

Nevím.

Jitka Danielová, External affairs manager, MOL Česká republika, s. r. o. Společnost MOL je členem představenstva ČAPPO. Dříve vedla odbor spotřebních daní na Generálním ředitelství cel.



OPRAVDOVÁ smetanová ZMRZLINA V KŘUPAVÉ OPLATCE

Pegas Premium Vanilla

Pegas Premium Chocolate

Pegas Premium Lemon & Cheesecake



Tanja Vainio, generální ředitelka ABB Česká republika

➔ **Proč jste se rozhodla působit v technickém odvětví, kde jsou ženy spíše vzácností? Jak se jako žena v tomto odvětví cítíte?**

Vybrala jsem si technická studia, protože jsem vždy chtěla pomáhat měnit svět k lepšímu. A jsem pevně přesvědčená, že pomocí technologií lze opravdu udělat ze světa lepší místo k životu. Proto pracuji pro společnost ABB, neboť ABB podporuje změnu světa k lepšímu tím, že zákazníkům pomáhá efektivně využívat elektrickou energii, zvyšovat produktivitu v průmyslu a udržitelně snižovat dopad na životní prostředí.

Co se týče práce v technickém oboru, mohu mluvit jen za ABB. Jsem velmi hrdá, že ABB jako společnost všemožně podporuje diverzitu a aktivně podporuje ženy v naplňování jejich profesionální kariéry.

Má to žena složitější, když chce v tomto oboru uspět? A pokud ano, proč?

Musela jste se vypořádat s nějakými problémy?

Absolutně ne, spíše naopak. Vysvětlím vám proč. Podle mé zkušenosti je úspěch spojen především se schopností vést lidi. Nechci příliš generalizovat, ale tyto schopnosti nezávisí ani tak na pohlaví, jako na osobnosti lídra. Na druhé straně řada výzkumů ukazuje, že ženy mnohem častěji než muži využívají takové metody vedení lidí, jako je adaptivní či inspirativní vedení, a zaměřují se na rozvoj lidských zdrojů. Jako matka, která vychovala tři děti, jsem si v této souvislosti uvědomila jednu věc. Tím, že neseme odpovědnost za celou rodinu a její pohodu, hledáme řešení, která jsou spíše ve společném zájmu celé rodiny než v našem osobním zájmu. Obdobně se pak chováme i v profesním životě a volíme výše uvedené způsoby vedení lidí. Výchova dětí je ostatně skvělá škola, která člověka naučí vyjednávat, motivovat i vést lidi.

Máte jako žena ve vrcholovém vedení společnosti působící v technickém oboru nějaké výhody oproti mužům?

Jsem přesvědčená, že aby člověk uspěl, musí být zkrátka dobrý v tom, co dělá, mít svou práci rád a snažit se neustále zlepšovat. A je jedno, jakého je pohlaví, rasy nebo věku. Čím výše člověk postupuje,



tím důležitější jsou jeho vůdčí schopnosti. K úspěchu nevedou žádné zkratky. Všude platí, že bez práce nejsou koláče. Ano, je pravda, že žen je v technických oborech a ve vedoucích pozicích méně, a proto přitahují větší pozornost než jejich mužští kolegové. Pro nás to na jedné straně

znamená, že musíme být v práci opravdu dobré, na druhé straně ale naše dobré výsledky nezůstanou nepovšimnuty. Ale to myslím platí obecně o všech menšinách.

Tanja Vainio pracuje ve společnosti ABB již od roku 1998. Během svého působení zastávala celou řadu vedoucích pozic v oblasti obchodu, služeb a výroby, ale též rozvoje obchodních příležitostí a řízení dodavatelských řetězců (SCM). Bohaté zkušenosti z mezinárodního prostředí ABB získala především ve Finsku, USA a Švýcarsku, kde zastávala nejrozličnější manažerské funkce. Do České republiky přichází z ABB Maďarsko, které během svého pětiletého působení na pozici generální ředitelky dokázala rozvinout v zákaznický orientovanou a ziskově rostoucí společnost. Tanja Vainio pochází z Finska. Vystudovala obor strojího inženýrství na Tampere University of Technology, po jehož absolvování si následně dále rozšířila své vzdělání studiem na americkém Massachusetts Institute of Technology (MIT), kde získala tituly MBA a MSc. v oboru inženýring se specializací na řízení dodavatelských řetězců. Hovoří plynule finsky, anglicky, německy, švédsky a hodlá v dohledné době zdokonalit i znalost češtiny. Ve svém volném čase nejraději sportuje – oblíbila si běhání, plavání a jízdu na kole. Je vdaná a s manželem vychovává tři dcery.





PETROL
PARTNER



**Výdejní
stojany**



**AdBlue®
systémy**



**LPG
systémy**



**CNG
systémy**

Naše tradice, vaše budoucnost

Adast Engineering, s.r.o. je inženýrsko – dodavatelská společnost, která se orientuje na vyšší typy dodávek pro skladování, výdej a technologie ropných produktů s určením pro majitele a provozovatele čerpacích stanic, skladů PHM, průmyslových areálů, elektráren a ostatních zařízení, která potřebují zásobovat PHM. Adast Engineering, s.r.o. je součástí skupiny ADAST. Naše společnost se zabývá prodejem náhradních dílů, záručním a pozáručním servisem na území České republiky. Svým zaměřením pokrývá spektrum činností od zpracování projektové dokumentace technologických zařízení, přes zajištění dodávek a montáží, až po závěrečné uvedení do provozu. Samozřejmostí je provádění povinných periodických kontrol zmíněných instalovaných technologií včetně jejich servisu.

Adast Engineering, s.r.o.
Adamov 496,
679 04 Adamov
Česká Republika

IČ: 29307228
DIČ: CZ29307228

info@adastengineering.cz
F (+420) 516 519 102

JAKO NOC A DEN



Čerpací stanice MOL na 78. kilometru dálnice D8 u obce Varvažov kousek od krajského města Ústí nad Labem stojí po obou stranách hlavního tahu na Drážďany a Lipsko. Když jsme se tam byli podívat, byla jedna nově zrekonstruovaná a druhá na modernizaci teprve čekala. Prohlédli jsme si obě a rozdíl byl až neuvěřitelný. Bylo to jako noc a den...

Od roku 2006

Na rozdíl od přeplněné D1 je na D8 výrazně menší provoz, její povrch je relativně nový a rovný a cesta na sever ČR a dále na německá města Drážďany, Chemnitz nebo Lipsko probíhá většinou bez problémů. Oproti D1 je zde zároveň méně čerpaček, takže dvojice „molek“ těsně za sjezdem na Ústí nad Labem si nemůže stěžovat na nedostatek zákazníků. Ta zrekonstruovaná navíc stojí směrem na Německo a je zároveň poslední českou čerpací stanicí před hraničním přechodem. I když i zde se hustota provozu mění podle sezóny, u stojanů a v shopu je plno prakticky celý rok. „Teď 19. března jsme tady měli za jediný den 1768 zákazníků, kteří si tady něco koupili. Od dubna do září je to někdy i dvakrát tolik,“ říká Ilona Voláková, která má obě „molky“ v nájmu.

Energická dáma z Teplic, která se ve svém volném čase věnuje také aerobiku, pracuje na obou čerpacích stanicích již 20 let a začínala, jako její mnohé kolegyně, nejdříve za pokladnou jako obsluha u čerpací stani-

ce Aral. Nájemce si celkem brzy všiml jejich schopností a nabídl jí práci provozní na jedné ze svých pump, což ji moc bavilo. Nebylo divu, že se po krátké době přihlásila do konkurzu na nájemce nově stavěné čerpací stanice Esso na dálnici D8. Konkurs vyhrála, a tak je na obou pumpách od jejich otevření v roce 2006.

Jak běžel čas, měnili se i majitelé obou čerpaček. Nejdříve se nápis nad shopem „On the run“ v roce 2009 změnil na „Ciao Agip“ a celá pumpa se zahalila do zářivé žluté barvy italského koncernu Eni, vloni se potom na stejném místě objevil nápis „Fresh Corner“. Maďarský řetězec navíc po 11 letech náročného provozu čerpací stanicí od základu zrekonstruoval. Zůstaly v podstatě pouze obvodové zdi. Časem ještě dojde na refýž, ale to se stane až poté, kdy doslouží zatím plně funkční tankovací stojany.

Poprvé jsme zde mohli porovnat, jak zásadním způsobem změnila rekonstrukce z roku 2017 čerpací stanicí z roku 2006. Kromě zašedlé atmosféry 11 let používaných prostor samozřejmě u MOLu přešli na vlastní

uspořádání prodejního i jídelního prostoru a celé zázemí pojali tak, aby se zde jak personál, tak zákazníci cítili co nejlépe. Použili k tomu příjemnou kombinaci světlejších a tmavších odstínů hnědé barvy, která chvílemi přechází do jemné vanilky nebo kontrastní zelenožluté. Interiér této pumpy je obrovský, takže kromě tradičních pokladen zbyl prostor i na velkoryse situovaný pult bistra, výrazný ostrůvek na kávové speciality, bar a také pro dostatek stolků a židlí, kde si návštěvníci čerpačky mohou odpočinout, zrelaxovat a dobít energii.

Široký sortiment bistra

I když čerpací stanice nemá vlastní kucháře, nabídka jídel se neodvíjí pouze od rozličných variant párku v rohlíku, který zde samozřejmě také mají. Vybrat si můžete hned ze dvou druhů polévek a čtveřice hotových jídel (svíčková, halušky, rizoto a moravský vrabec), samozřejmostí jsou balené i čerstvé bagety. Jídelní lístek pak ožívují i minutky v podobě kuřecí rolády a řízku, k čemuž vám obsluha



nabídné hranolky nebo americké brambory. Kromě hotových jídel a hotdogu se zákazníci obslouží sami a následně pouze zaplatí u pokladny. Čerpací stanice pochopitelně akceptuje většinu tankovacích karet, které v ČR existují.

Prodejní a relaxační nebo, chcete-li, restaurační sekci odděluje jinak barevná podlaha, k dispozici je dostatečný počet stolků i židlí, i když je na čerpací stanici plno. Dlouhé, žlutozelené sofa se čtyřmi kulatými stolečky pod výrazně vybarvenou stěnou s nápisem Fresh Corner láká k vychutnání kávy, kterou tu mají opravdu výbornou. Zákazníci si ji mohou sami udělat do kelímku u tří samoobslužných kávovarů s jednoduchým ovládáním prostřednictvím dotykové obrazovky tabletu nebo jim ji v bistru připraví obsluha klasickým způsobem do skla nebo porcelánu v pákovém automatu. MOL odebírá směs kávy od firmy Dallmayr. Přitom si

zákazníci na několika místech mohou dobít telefon a také se připojit k bezplatné wi-fi a přečíst si třeba poslední novinky z domova i ze světa na internetu.

Omezené skladovací prostory a velký počet zákazníků nutí Ilonu Volákovou k tomu, že objednávky na zboží, respektive potravinové produkty dělá každý den. Většinu sortimentu shopu dodává mostecká pobočka velkoobchodu JIP, balené bagety rozváží Crocodile a čerstvé pečivo i bagety kladenská společnost La Lorrain. Hotová jídla, minutky i polévky pak jsou ze sortimentu společnosti Bapa z Letohradu.

Pumpa s největší výtočí

Jedním z hlavních důvodů, proč jsme si vybrali tuto čerpací stanici, byl fakt, že varšavská pumpa má podle statistik centrály největší výtoče ze všech zelenobílých pump

v republice. Tomu samozřejmě napomáhá skutečnost, že se jedná o poslední pumpu před Německem, i když ceny pohonných hmot tu nejsou úplně nejnižší. Ostatně dva kilometry odsud u Tank Ono koupíte benzín i naftu o tři koruny na litr levněji. Jenže pro obě dálniční „molky“ není tato malá pumpa, kde frontu tvoří hlavně automobily s německými registračními značkami, konkurencí.

K dispozici je zde šest tankovacích stání pro osobní automobily a dvě na naftu pro kamiony. Pumpa prodává pouze prémiová paliva MOL nové generace, konkrétně benzín EVO95 a EVO 100 plus, k tomu samozřejmě diesel EVO a diesel EVO plus. LPG ani CNG zde nekoupíte, stejně jako nenajdete nabíjecí stojan pro elektromobily. Ale řidiči dieselů zde mohou u jednoho stojanu doplnit AdBlue a velkým plusem je, že pumpa má také centrální kompresor, takže u jednotlivých stojanů si zákazníci čerpací stanice mo-

➡ hou hned po natankování zkontrolovat a zároveň dofouknout pneumatiky. Při nepřízní počasí asi tankující řidiče moc nepotěší, že zde chybí zastřešení mezi shopem a refyží, ale to je jedna z věcí, kterou tahle čerpačka zdělila po původních majitelích.

Sází tu na zkušenost

O spokojenost zákazníků se zde kromě Ilony Volákové stará i jejich 16 zaměstnanců, kteří mají ve dvousměnném provozu dvanáctihodinové směny. Každý zaměstnanec dělá dvě denní a dvě noční a pak má čtyři dny volna. Na jedné směně obsluhuje čerpací stanici pět lidí. Pro některé je trochu problém dostat se práce, pokud nemají vlastní auto. Jiná cesta než po dálnici sem totiž nevede a propojeny nejsou ani obě čerpací stanice. „Občas je musím někde ráno nabrat, ale pak je většinou problém, když tu musím třeba zůstat, je dostat zase domů,“ stěžuje si Ilona Voláková. Přes léto proto často zaměstnává i studenty-brigádníky.

Tak jako dnes každý zaměstnavatel i ona má starosti, jak zajistit dostatečný počet zaměstnanců. „Původně jsem zde chtěla mít kolektiv mladých lidí, ale postupem času jsem to přehodnotila a dnes tu mám radši zaměstnance zkušenější, které už mají něco za sebou a vědí, co chtějí,“ vysvětluje a dodává: „Pokud někdo skončí, sháním za něj náhradu složitě. Ale máme domluvu s centrálou, že mi bude v náboru nových zaměstnanců nápomocná, mám své kontakty i na úřadu práce.“

Otevřeno je samozřejmě nonstop. Zákazníky čerpací stanice tvoří samozřejmě hlavně projíždějící cestovatelé, autobusové zájezdy a kamiony. Ilona Voláková nicméně po rekonstrukci zaznamenala, že si zde začali dávat schůzky i místní lidé z Ústí a okolí, což není s ohledem na příjemné prostředí a dobrou kávu tak velkým překvapením.

Pro kamionovou dopravu je zde k dispozici 56 parkovacích míst, přesto bývá areál o víkendech přeplněný. Kromě dobrého jídla zde cestovatelé najdou i další potřebné zázemí v podobě nového sociálního zařízení, v jehož vybavení nechybí sprchový kout ani přebalovací stůl. Všechno je k dispozici bez poplatku, jako tomu bylo u předchozího majitele firmy Eni. Řidiči kamionů si zde navíc mohou zaplatit u tří automatů mytné. Podle Ilony Volákové jí zde chybí pouze bankomat, který má pumpa na druhé straně dálnice.

Kriminální činnost je na pumpě minimální. „Úzce spolupracujeme s místní policií, která sem zajíždí poměrně často hlavně v noci,“



vysvětluje Ilona Voláková. Ale ta například vandalismu vždy zabránit nedokáže. A tak se řeší ulomené kliky nebo kohouty, popřípadě práce sprejerů. A občas některý ze zákazníků východoevropské národnosti odmontuje část sociálního zařízení...

V době naší návštěvy samozřejmě Ilona Voláková připravovala rekonstrukci druhé pumpy ve směru na Prahu, ale i tahle „nová“ pumpa se ještě dočká vylepšení. Do léta by zde mělo vzniknout lepší venkovní posezení, které opět zvýší atraktivitu této čerpací stanice.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Čerpací stanice MOL Varvažov (D8)

Provozní doba: Nonstop

Nabídka produktů: benzín E5 (EVO 95 a EVO 100plus), motorová nafta (diesel EVO plus a diesel EVO), AdBlue

Služby: prodejna, restaurace, parkoviště, wi-fi, toalety, sprcha, přebalovací pult, kompresor, automat na kávu, káva z pákového automatu

Počet zaměstnanců: 16, stálí

Chcete tankovat u sebe doma a mít o tankování vždy dokonalý přehled ?


PROFLEET

PETROL
PARTNER

S našimi výdejními stojany Quantum a systémem výdeje PHM můžete takřka ihned.

Řada produktů ProFleet nabízí kompletní řešení pro vnitropodnikové čerpací stanice a správu výdeje PHM díky jedinečnému systému DiaLOG.

Tokheim Acis s.r.o.
Nad Vršovskou horou 88/4
101 00, Praha 10



MODROBÍLÁ POHODA VEDLE BAROKNÍHO SKVOSTU



Čtyřtisícové městečko na Vysočině mezi Moravskými Budějovicemi a Třebíčí je známé svým barokním zámkem a chrámem sv. Markéty. Jeho návštěvníci i místní obyvatelé zde mají k dispozici jeden hotel, tři restaurace a jednu čerpací stanici. Ta dnes patří do českého řetězce KM Prona a od loňského prosince září novotou. Prošla totiž kompletní rekonstrukcí, při které se měnilo úplně všechno. A tak jsme se tam zajeli podívat.

Třicátá sedmá v pořadí

Byli jsme na novou pumpu tohoto řetězce zvědaví už proto, že její „kolegyně“ z Liberce se v loňském roce stala v rámci naší ankety Petrol Awards čerpací stanicí roku. Ryze český řetězec KM Prona si zakládá nejen na kvalitních pohonných hmotách a dobrých službách s tím spojených, ale i na pečlivé „corporate identity“. Nutno dodat, že během naší návštěvy zde ještě nebylo všechno hotovo. Hodně práce tu ještě čeká zahradníky, kteří budou muset upravit okolí, ale z hlediska nabízených služeb se již pouze ladí.

37. Čerpací stanice řetězce KM Prona v Jaroměřicích nepatří mezi velké pumpy. Kompaktní oáza pro motoristy stojí na vjezdu do města od

Moravských Budějovic asi patnáct let a do konce roku 2016 ji provozoval zemědělský holding ADW. Poté se stala součástí řetězce KM Prona, přičemž až od září 2017 se zde trochu podivně mísily zelená a žlutá na fasádě shopu a zázemí s modrou a bílou na atice a totému. Právě první podzimní měsíc začala kompletní rekonstrukce. Ze shopu zbyly pouze obvodové zdi, od základu se měnila i technologie pro tankování pohonných hmot včetně tankovacích stojanů.

Výsledkem je příjemné místo, které vyhledávají nejen návštěvníci zámku, ale i místní ze širokého okolí. O to, aby se na čerpací stanici každý cítil dobře, se starají samé ženy v čele s nájemkyní Radkou Vlašínovou. Pro mladou absolventku brněnské techniky je to první „štace“ v branži. Je tu od opětovného otevření koncem

roku 2016. Sama tvrdí, že se již dokázala v této činnosti realizovat a zároveň se tak trochu potatila. V branži totiž dělá celá její rodina. „Toto je asi nejlepší pracovní pozice, jakou jsem si mohla přát. V kanceláři to nebylo ono. Nemám ráda, když musím sedět na jednom místě a dělat věci stereotypně. Tady jsem se našla a moc mě to baví,“ říká nám nadšeně Radka Vlašínová.

Velký prostor pro tankování

Stejně jako na všech pumpách KM Prona se nájemce stará hlavně o shop, zatímco centrála řídí prodej pohonných hmot. Nabídka pohonných hmot je standardní, jako v celém řetězci. Na refyži jsou k dispozici čtyři stojany. U nich řidiči najdou sedm tankovacích míst. Dvě jsou urč-



na nákladním vozům a pět patří osobním vozům. Na všech samozřejmě najdete motorovou naftu Diesel Pro, na pěti Diesel Pro Plus, na čtyřech benzín Natural 95 a na dvou benzín Natural 98. U tří stojanů pro osobní automobily si mohou řidiči natankovat také kapalinu do ostříkovačů, u tří AdBlue a stranou refýže hned za vjezdem je také stojan na LPG. CNG ani nabíjecí stanice zde zatím nemají a tyto nové alternativní energie ani nejsou v plánu.

Pumpa má otevřeno každý den od pěti do 22 hodin, šestice zaměstnanců se tu střídá po dvojicích na devítihodinových směnách. V noci pak mohou pocestní využít tankautomat. Na pumpě se tu a tam objeví i kamion, takže zde akceptují palivové karty UTA a DFC stejně jako na všech čerpačkách KM Prona.

Dva vchody do shopu

Po rekonstrukci se zcela změnila propozice shopu a zázemí. Dvnitř můžete vstoupit dveřmi na fotobuňku od stojanů nebo zezadu od parkoviště, kde už je připravený prostor pro venkovní zahrádku s lavicemi a pergolou. Vnitřní prostor není největší, přesto regály cestou k pokladně nepůsobí přeplněně, což umožňuje si celkem rychle a bez váhání vybrat.

I když podle posledních trendů se dnes dělají vestavěné chladicí boxy na nápoje uzavíratelné, zde tomu tak není. To samozřejmě bude v létě vyžadovat více energie, na druhou stranu nebude třeba obchod tolik klimatizovat. Hned vedle chladicích boxů najdou zákazníci i samoobslužný pult s teplou polévkou, kterou zde

pochopitelně nevaří, ale pouze ohřívají. Zatímco zbožím zásobuje shop jaroměřické čerpačky břeclavský velkoobchod ČAS, polévky a balené bagety.

Kompaktní, ale útulné bistro

Hned vedle pultu s polévkou již začíná koncept Monza Café Express. V tomto případě se jedná o jednu z možných variant, která se vyznačuje menší nabídkou jídel a kávy, je určena pro čerpací stanice, které nemají prostor na přípravu vlastního jídla. U pultu je možné koupit čerstvou bagetu, hot dog nebo pannini. Ke kávě vám pak nabídnou dort – rozmražený od společnosti Bidfood. S ohledem na to, že v Jaroměřicích jsou hned dvě pekárny, nabíd-

☞ ka je spíše zaměřena na pečivo k polévce a hot dogu, zároveň rozpékají i sladké pečivo ke kávě.

Na kávu jsou zde pyšní. I když zákazníci mohou využít i klasický automat na instantní kávu do malého kelímku za 15 korun, raději vám nabídnou špičkovou, čerstvě mletou kávu z profesionálního italského kávovaru Astoria. Zákazník si navíc může vybrat ze dvou variant kávové směsi Portofino (100% arabica) a Monza (50% robusta a 50% arabica) za přijatelnou cenu 29–39 korun, kterou do celé sítě KM Prona dodává jablonecká firma Gemini Espresso.

Vyzkoušeli jsme a nutno dodat, že takovou kávu je dobré si opravdu vychutnat. Barevně příjemně sladěný, útulný kavárenský koutek se šesti stoly je umístěn v zadní části shopu a odtud již můžete rovnou vyjít ven zadními dveřmi. Mezi prodejnou a bistroem je pak ještě vchod na sociální zařízení. K dispozici je jedna toaleta pro muže a jedna společná pro ženy a invalidy.

Aktivítám se meze nekladou

Stejně jako jinde má Radka Vlašínová se společností KM Prona nájemní smlouvu, která jí v případě shopu dává relativně volné ruce pro podnikatelské aktivity, pokud ty nebudou v rozporu s filosofií celé společnosti. Jelikož bylo po rekonstrukci otevřeno jen krátce, Radka Vlašínová zatím spíše zvažuje, jak toho využít. Původně chtěla dělat přímo v bistru čerstvé hamburgery, ale to se kvůli absenci účinné digestoře ukázalo jako nereálné. Přišla tedy s nápadem zařadit do nabídky domácí limonády s netradičními příchutěmi. Jelikož se něco takového v Jaroměři nevyskytuje, očekávají velký zájem o tuto novinku. Kromě toho všeho zde ještě nabízejí na základě iniciativy jedné ze zaměstnankyň kytice z lučního kvítí.

A počet zákazníků pomalu narůstá, i když sezóna ještě zdaleka nezačala. „Nezáleželo na tom, pro co se nakonec rozhodneme, ale na přístupu k zákazníkovi. Jsme tady na malém městě, každý se tady zná s každým. Stačí jedna negativní informace a vědí to všichni. Ale zatím tady máme s místními dobré vztahy,“ vysvětluje Radka Vlašínová.

Malá čerpací stanice na kraji městečka s významnou kulturní i architektonickou památkou má našlápnuto k pozitivně laděné budoucnosti. Pokud jejímu osazenstvu v čele s mladou vedoucí vydrží elán, nemusí se majitelé o její existenci bát.

■ *AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor*



Čerpací stanice KM Prona Jaroměřice nad Rokytnou (Vysočina)

Provozní doba: 5–22 (v noci tankautomat)

Nabídka produktů: benzín E5 (Natural 95 a Natural 98), motorová nafta (Diesel Pro a Diesel Pro plus), AdBlue, kapalina ostříkovačů, LPG.

Služby: prodejna, bistro, parkoviště, wi-fi, toalety, prodej léků, prodej plynu v PB lahvích, Sazka on-line, vysavač, kompresor, automat na instantní kávu, káva z pákového automatu

Počet zaměstnanců: 6, stálí



TRADICE SPOLEHLIVOST KVALITA



Nová variabilní ČS s nadzemní dvouplášťovou nádrží pro 2 produkty a 4 hadice s platebními terminály pro bezobslužný non-stop provoz. Certifikace TÜV, minimální zastavěná plocha, vhodná na parkoviště obchodních center apod.

ŘEKNĚTE SI CENU!



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



Čerpací stanice jsou pro obchodní řetězce doplněk, který rozšiřuje nabídku zboží a může přilákat i nové zákazníky obchodů. Nových benzinek u nákupních center už ale nepřibývá.

Jenom kapka v moři

Psal se rok 1996, když se u nákupního centra v Česku objevila první čerpací stanice s logem obchodního řetězce. Byl to první Globus v Česku – v Brně – Ivanovicích – a s ním i první čerpačka hypermarketu v tuzemsku. Český trh se v nasycenosti nákupními centry už od té doby dávno vyrovnal s trhy v rozvinutých zemích, nových prodejen přibývá pomalu a s tím souvisí i to, že neroste počet jejich čerpacích stanic. Platí totiž, že ne každá prodejna má vhodné podmínky i pro vybudování pumpy.

Vlastní stanice tak u nás provozuje stabilní počet řetězců – kromě Globusu ještě Tesco, Ahold (Albert), Makro a nováčkem v benzinové branži z minulých let jsou družstevní prodejny COOP. Celkem všech pump obchodních řetězců funguje aktuálně po Česku 77, což je mizivý zlomek

ze všech téměř 4 tisíc veřejných čerpacích stanic. Na druhou stranu, co do výtoče patří k nejvýkonnějším.

Do obchodu pro chleba, k pumpě pro benzin

Nabídka prémiových paliv, tedy paliv od zavedených dodavatelů, za nízkou cenu se stala pro největší řetězce samozřejmostí. A také jednou z příležitostí, jak zpestřit nabídku zboží a případně přilákat i nové zákazníky obchodů.

Příznivá cena pohybující se na úrovni lacinějších tradičních čerpacích stanic u nás láká řidiče. A když už přijedou natankovat, leckdy také současně zavítají do samotného marketu. A naopak. V soutěži o nízkou cenu vyniká nejvíc právě Globus, který prodává benzin a naftu v mnoha regionech za cenu srovnatelnou s nejlacinějším českým prodejcem pohonných hmot

společností Tank Ono. Globus provozuje k dnešnímu dni u nás celkem 15 prodejen a pumpa stojí u každé z nich. Poslední vyrostla v Havířově v listopadu 2011.

„Čerpací stanice jsou nedílnou součástí naší obchodní strategie. V případě další expanze chceme zákazníkům vždy spolu s novým hypermarketem nabídnout i čerpací stanici,” říká mluvčí Globusu Pavla Hobíková.

Ne všude lze ale u marketu pumpu vybudovat. Řetězec Albert, který dnes provozuje po Česku přes 300 prodejen, otevřel svou první pumpu před 20 lety, tedy dva roky po Globusu. „Čerpacích stanic máme dvě desítky a s výjimkou Karlovarského a Jihočeského kraje jsou po celé republice,” připomíná Jiří Mareček, mluvčí společnosti Ahold, pod kterou prodejny Albert patří.

Ani Makro nemá pumpu u každého nákupního centra. První čerpací stani-

ci otevřel tento velkoobchodní řetězec v roce 2004 v Ostravě. Dnes má po Česku 12 stanic, chybí ale jen u jedné prodejny – v Karlových Varech. V Makru lze nakupovat jen na základě zákaznické registrace, což ale neplatí pro tankování paliva. Pumpy fungují jako doplňkový prodej a jsou k dispozici pro každého řidiče. „Rozšíření neplánujeme, čerpací stanice máme vybudované u všech prodejen, kde to technicky bylo možné,“ připomíná mluvčí Makra Romana Nýdrle.

Karlovy Vary jsou místem, kde v roce 2005 otevřel svou první benzinku obchodní řetězec Tesco, kterému u nás patří přes 200 prodejen – z toho přes 90 hypermarketů. Benzinky dnes provozuje u 17 z nich. Ale ani Tesco zatím neplánuje rozšíření tohoto počtu.

Nejmenší podíl počtu pump k celkovému počtu prodejen má ale družstevní řetězec COOP, respektive Svaz. Desítka stanic není úplně malé číslo, i když se zčásti jedná o bezobslužné pumpy. Jenže celkem má tento největší maloobchodní řetězec u nás 2900 prodejen, takže podíl těch s pumpou je mizivý.

„Spotřební družstva provozovala čerpací stanice i v minulosti. Často to bylo kvůli jejich využití pro interní účely, respektive pro vozidla u velkoobchodů. Provoz čerpacích stanic však neřešíme centrálně a je regionální záležitostí našich jednotlivých členských družstev,“ připomíná Lukáš Němčík za družstva COOP.

Natankuj a jed'

Pro řetězce nejsou čerpací stanice hlavním zdrojem příjmů. Pohonné hmoty prodávají s minimální marží. Na druhé straně výtoč jedné pumpy hypermarketu zdaleka není malá, měsíčně dosahuje v průměru podle údajů ministerstva průmyslu a obchodu kolem 400 až 500 tisíc litrů pohonných hmot. Služby, kterých mohou řidiči využít, se však málokde mohou srovnávat s těmi, které nabízejí zavedené pumpařské značky. Ale i mezi čerpačkami hypermarketů jsou výjimky.

„Na našich čerpacích stanicích nabízíme jedny z nejlevnějších pohonných hmot. Je to jednak proto, že jde o servis zákazníkům hypermarketu, ale také jde o precizní cenotvorbu. Standardem jsou vysavače a kompresory a mycí linku pak nabízí 14 hypermarketů,“ připomíná mluvčí Globusu Hobíková.



Roste podle ní i skupina zákazníků, která začíná upřednostňovat prémiová paliva. „Pozorujeme to na zvýšeném zájmu o nákup prémiových paliv Drive 95 a Drive Diesel, a to v řádu desítek procent oproti loňskému roku,“ říká Hobíková. Ceny Globus vyhodnocuje prakticky denně a podobně jako ostatní hráči na trhu s ohledem na konkurenci v daném regionu.

Prémiová či aditivovaná paliva nabízejí také ostatní řetězce, leckde jsou k dispozici také myčky, vzduch, případně základní sortiment jako voda do ostřikovačů a podob-

ně. Těžko už ale od benzinky hypermarketu očekávat nějaké občerstvení nebo kompletní nabídku zboží pro motoristy. „Řidiči u nás zpravidla tankují v rámci velkého týdenního nákupu. Proto je doplňkový sortiment omezený, jelikož plná nabídka je v našich obchodech,“ uvádí například za obchody Albert Jiří Mareček.

Alternativní paliva?

Samostatnou kapitolou širších služeb je nabídka alternativních paliv. LPG je u ně- ➔



➔ kterých stanic řetězců k mání. Makro se ale jako jediný z obchodních řetězců pustilo do spolupráce s plynaři a od ložiska buduje u svých pump stojany na stlačený zemní plyn CNG – ve spolupráci s českým lídrem v prodeji CNG společností Bonett. „Aktuálně jsou jimi vybaveny všechny prodejny v pražských Stodůlkách, Průhonicích, Brně a ve Zlíně. Ve stadiu příprav je CNG stanice v Ostravě,“ uvádí za Makro Romana Nýdrle.

Čtveřice hypermarketů-provozovatelů pump neuvažuje v nejbližší době o rozšíření sítě svých stanic. COOP je tak trochu výjimkou. Má rezervy, které lze v některých regionech využít. „V některých regionech očekáváme nárůst, například ve východních Čechách. Zdejší družstvo Konzum Ústí nad Orlicí provozuje koncept automatických čerpacích stanic COOP 24. Jedná se o benefit se zvýhodněnou cenou pro členy družstva a nabízí i dobré ceny pro ostatní zákazníky,“ uvedl Němčík.

Kvalita pod kontrolou

Při nákupu benzinu a nafty se hypermarkety drží největších dodavatelů. Přímo od

Unipetrolu si pořizuje paliva Tesco a Albert, dodavatelem pro Globus a Makro je maďarský koncern MOL. Pro obchodní řetězce samozřejmě platí stejná pravidla bezpečnosti a kvality jako pro všechny ostatní čerpačky. Kromě toho si nechávají kvalitu průběžně prověřovat, podobně jako velké petrolejářské sítě, v rámci programu Pečeť kvality, který zajišťuje společnost SGS.

Spojení čerpací stanice-obchodní řetězec však nefunguje v Česku jen na bázi hypermarketů, které otevírají čerpací stanice. Může to totiž být i naopak. To je příklad koncernu Shell, který si do desítek svých rozměrných stanic „nastěhoval“ nabídku obchodního řetězce Billa. Shell podobně spolupracuje s obchodními řetězci také ve Švýcarsku, Holandsku nebo Británii.

■ AUTOR: Miroslav Petr,
autor je redaktorem Lidových novin.

FOTO: archiv





Bezobslužné čerpací stanice **TREND DNEŠKA**

Bezobslužná čerpací stanice je technicky uzpůsobená pro provoz bez obsluhy 24 hodin denně. Postup tankování pohonných hmot je jednoduchý a intuitivní od provedení platby, čerpání až po tisk daňového dokladu. Integrovaný samoobslužný platební terminál umožní provedení platby běžnými platebními kartami, kartami dalších vydavatelů a také v hotovosti. Kompaktní kontejnerové řešení zabezpečuje jednoduchou instalaci s minimálními stavebními náklady. Technické řešení minimalizuje mzdové náklady na obsluhu a garantuje bezpečný a pohodlný způsob prodeje pohonných hmot s minimálními provozními náklady.



JE URČENA PRO

- majitele čerpacích stanic, kteří chtějí přejít na prodej PHM s minimalizací provozních nákladů
 - majitele vhodných pozemků pro výstavbu bezobslužné čerpací stanice
- investory, kteří výstavbu bezobslužné čerpací stanice pokládají za zajímavou možnost zhodnocení investice
 - obchodní řetězce, kteří výstavbou čerpací stanice poskytnou další doplňkovou službu pro své zákazníky
 - obce, které by chtěly svým občanům a návštěvníkům nabídnout možnost tankování PHM



DANĚ SE ZVYŠOVAT NEBUDOU, VÝJIMKOU JE CNG

S rostoucím podílem alternativních paliv v dopravě vyvstává i otázka jejich zdanění. Zatímco klasická motorová paliva jsou zatížena kromě DPH i vysokou spotřební daní, alternativní pohonné hmoty jsou daňově zatíženy podstatně méně. Zatím nepanuje shoda v tom, zda se mají vozy na alternativní pohon i nadále daňově zvýhodňovat, nebo ne.



Jan Mikulec, výkonný ředitel České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu (ČAPPO), uvedl na konferenci Pro-Energy Con, že z benzínu a motorové nafty se v roce 2016 vybralo na spotřební dani a DPH 107 miliard korun, zatímco z alternativních pohonných hmot podstatně méně. Podle Ondřeje Fasory z ministerstva financí je trendem moderní daňové politiky daňová neutralita a minimální výjimky z daní, pro další daňové zvýhodňování alternativních paliv či vozů na tento pohon proto není. Jinak reálně hrozí snížení inkasa daně a je zde také potenciál k daňovým únikům.

Na představy ministerstva financí o budoucím zdanění pohonných hmot jsme se proto zeptali Michaely Tesařové z tiskového oddělení tohoto úřadu.

S jakým zdaněním paliv se počítá v příštích letech? Budou alternativní pohonné hmoty (CNG, biopaliva, vodík, elektropohony)

nadále daňově zvýhodněny, nebo bude uplatněna tzv. daňová neutralita s minimem výjimek, tj. i alternativní pohonné hmoty budou zatíženy spotřební daní?

Pro upřesnění je zde potřeba uvést, že i alternativní pohonné hmoty (s výjimkou bioplynu a vybraných pohonných hmot, které lze v omezeném měřítku od spotřební daně osvobodit na základě tzv. pilotních projektů) jsou již dnes zatíženy spotřební daní.

Ministerstvo financí v současné době obecně o zvyšování sazeb daní neuvažuje, tedy neuvažuje ani o zvyšování sazeb daně z pohonných hmot. Výjimkou je nárůst sazeb daně ze zemního plynu určeného pro pohon motorů od roku 2020, který je již od roku 2008 součástí zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů. V roce 2020 by měla sazba daně ze zemního plynu pro pohon motorů vzrůst na 264,80 Kč/MWh spalného tepla. Ministerstvo financí samozřejmě průběžně

monitoruje velikost daňové základny v oblasti pohonných hmot a odpovídající výši inkasa daně. V případě, že by byl do budoucna ohrožen stabilní příjem veřejných rozpočtů ze spotřební daně z pohonných hmot, bylo by nutné uvažovat o přiměřené kompenzaci. Následné případné navýšení sazeb daně (včetně sazeb daně z alternativních paliv) by však nemělo dosáhnout takové výše, aby byly znehodnoceny již realizované investice do jednotlivých oblastí. Z tohoto důvodu by byl veden dialog s dalšími zainteresovanými rezorty.

V oblasti biopaliv postupuje ministerstvo financí v souladu s Víceletým programem podpory biopaliv v dopravě, který je schválen Evropskou komisí pod číslem SA 39654. Ministerstvo zemědělství ve spolupráci s ministerstvem financí každoročně vyhodnocuje, zda v rámci daňového zvýhodnění čistých a vysokoprocenních biopaliv nedochází k tzv. překompenzacím. V případě, kdy by byla překompensace do budoucna zjištěna, bylo by nutné v tomto ohledu změnit příslušné daňové sazby vysokoprocenních a čistých biopaliv. V současné době však lze říci, že daňová podpora biopaliv klesla na minimum.

V oblasti CNG a elektromobility je možnost podpory komplexně řešena v tzv. Národním akčním plánu čisté mobility, který vznikl na ministerstvu průmyslu a obchodu a byl schválen vládou jejím usnesením č. 941 ze dne 20. listopadu 2015. Naproti tomu dlouhodobým cílem ministerstva financí je vedle zajištění stabilních příjmů do veřejných rozpočtů i minimalizace výjimek a zvýšení transparentnosti daňového systému.

Pokud budou alternativní pohonné hmoty i nadále daňově zvýhodněny a jejich podíl se bude významně zvyšovat, čím stát

nahradí výpadek ve výběru spotřební daně z klasických pohonných hmot?

Ministerstvo financí v současné době nepozoruje významný trend zvyšování podílu biopaliv. Příjmy veřejných rozpočtů ze spotřební daně z pohonných hmot se meziročně zvyšují. Pokud by však v delším časovém horizontu taková situace nastala, případné kompenzační opatření by bylo výsledkem politické diskuze, v rámci které by pravděpodobně byly brány v potaz i jiné nástroje než spotřební daně. Pokud by se diskutovalo pouze o oblasti spotřebních daní, případným kompenzačním opatřením by musel být nárůst sazeb daně, v rámci kterého by se snižoval daňový diferenciál mezi klasickými pohonnými hmotami a alternativními palivy. Každé takové opatření však musí být důkladně analyzováno, včetně zohlednění dopadů na jednotlivé skupiny spotřebitelů.

Jakou daňovou politiku v oblasti pohonných hmot uplatňují okolní země?

Všechny země EU jsou v oblasti spotřebních daní z pohonných hmot vázány směrnicí 2003/96/ES a minimálními sazbami, které jsou zde stanoveny. Všechny okolní země mají nastavenou příznivější sazbu daně pro motorovou naftu než pro bezolovnatý benzín.

Pokud je nám známo, všechny okolní země určitým způsobem zvýhodňují CNG a elektřinu oproti klasickým pohonným hmotám (tedy aplikují nižší sazbu daně vyjádřenou v Eur/GJ). Nejvyšší sazbu daně z CNG z okolních zemí má Německo, dále Polsko a Slovensko. Tyto země splňují minimální sazby daně stanovené výše uvedenou směrnicí. Česká republika společně s Rakouskem aplikuje sníženou sazbu daně. Zákonem předvídaný postupný nárůst sazby daně z CNG povede k vyrovnávání těchto sazeb s okolními zeměmi. Výjimkou je Německo, které již deklaruje poměrně významný nárůst sazeb z CNG po roce 2024.

U biopaliv je problematika poněkud složitější a nelze ji omezovat pouze na formy daňové podpory. Obecně však z evropských předpisů vyplývá, že nelze kombinovat více podpor na stejné biopalivo (tedy zejména daňovou podporu s povinností přimíchávání) a že nesmí docházet k tzv. překompensaci, která je každoročně zhodnocována.

Jsou nějaká doporučení ohledně zdanění PHM ze strany Evropské komise?

Jak již bylo zmíněno výše, zdanění pohonných hmot je harmonizováno prostřednictvím směrnic EU. V současné době není na úrovni daňových expertů Evropské komise projednáván žádný návrh novelizace směrnic ani další doporučení týkající se sazeb daně z energetických produktů.

■ Alena Adámková

Spotřební daň pohonných hmot v ČR

- **motorová nafta:** 10 950 Kč/1000 l (cca 304 Kč/GJ)
- **benzin:** 12 840 Kč/1000 l (cca 401 Kč/GJ)
- **CNG:** 136,80 Kč/MWh spalného tepla (tj. 38 Kč/GJ)
- **E 85:** u této směsi činí sazba daně 12 840 Kč/1000 l, následně se uplatňuje vratka daně odpovídající podílu denaturovaného lihu kvasného bezvodého, který splňuje kritéria udržitelnosti biopaliv. Tato vratka v současné době činí 10 970 Kč/1000 litrů takového lihu.
- **MEŘO:** v čisté formě zdaněno 2190 Kč/1000 l (cca 66 Kč/GJ)
- **rostlinné oleje:** 1 610 Kč/1000 l (cca 47 Kč/GJ)



SRDEČNÍ ZÁLEŽITOST

I když obsluhu čerpací stanice dnes vykonávají z více než 90 procent ženy, mezi provozovateli zástupkyň něžného pohlaví zase tolik není. Mezi ty, které se dříve výhradně mužské profesi s úspěchem věnují, patří i Ilona Beranová, která má v nájmu dvě čerpací stanice OMV na pražské Jižní spojce a v Modřanech. 48letá podnikatelka začínala na pumpách od píky nejdříve jako obsluha, potom pracovala osm let jako provozní a teprve s 11letou praxí získala do nájmu svou první čerpací stanici.

Jak jste se k práci na čerpací stanici dostala?

Pocházím z malé obce ve východních Čechách a tam jsem také začala pracovat v roce 1996 na soukromé čerpací stanici. Prostředí a práce mě natolik zaujaly, že bylo v podstatě o mé budoucí kariéře rozhodnuto. Před přestěhováním do Prahy jsem ještě 2 roky pracovala na ČS Benzi na v Hradci Králové. Proto jsem i po přestěhování chtěla zůstat v oboru a přijala jsem místo provozní na soukromé čerpací stanici BDX na Praze 4. Práce s majitelem firmy panem Bohdanem Pavlíkem byla pro mě nejlepší školou. Postupně jsem

nahlédla do všech činností provozu a problému fungování ČS.

Jak jste se nakonec dostala ke společnosti OMV?

Po osmi letech práce jako provozní se naše cesty s panem Bohdanem Pavlíkem rozešly a já stála před rozhodnutím, co dál.

V té době shodou okolností firma OMV vypsal výběrové řízení na nájemce ČS. Po krátkém rozhodování, nabírání odvahy a s podporou svých blízkých jsem se rozhodla ho zúčastnit. No a v tomto konkurzu jsem uspěla. Takže moje první čer-

pací stanice, kterou už samostatně vedu jako nájemce 9 let, byla a je Modřanská. Dodnes je Modřanská, městská čerpací stanice uprostřed zeleně, moji srdeční záležitostí.

Jak náročné bylo převzít zaběhnutou čerpačku?

I přes mé několikaleté zkušenosti s provozem čerpacích stanic jsem ze začátku samozřejmě zůstala stát před pro mě novými problémy. Musela jsem se v krátké době seznámit se systémem standardů a s administrativou firmy, spoluprací s dodavateli, no a co bylo pro mě úplnou

novinkou, byli zaměstnanci. Myslím si, že práce s lidmi, kteří pro vás mají pracovat, je vůbec to nejtěžší v jakémkoliv podnikání. Takže převzetí čerpací stanice za provozu bylo pro mě velice náročné a vyčerpávající, ale když se ohlédnu zpátky, tak jsem získala mnoho zkušeností, z kterých čerpám dodnes.

Ríkáte, že je náročné se starat o jednu pumpu, ale vy máte nyní v nájmu hned tři...

Už jen dvě. Čerpací stanici Avanti v současné době předáváme firmě Benzina a.s. Takže mi nyní zůstávají, dovolím si říct, velice frekventované čerpací stanice na Jižní spojce a v Modřanech. I dvě čerpací stanice vás dokonale zaměstnají 7 dní v týdnu.

Jaký je rozdíl mezi prací pro soukromou pumpu a pro velký řetězec?

Práce v síti OMV má svá jasně dané pravidla a standardy, které se dodržují. Firma zároveň poskytuje jednotlivým čerpacím stanicím technické zázemí a servis pro bezproblémový chod. Zároveň určuje

strategii a směřování firmy. Ostatní činnosti, jako je provoz, prodej a maximální servis zákazníkovi, jsou již plně v mé režii a kompetenci.

Dle mých dřívějších zkušeností na soukromých čerpacích stanicích je větší volnost rozhodování, ale nevím, zda to platí dodnes.

Když přijдете s nějakým nápadem na centrálu, prosadíte si ho?

Nápady, iniciativa a jakékoliv zlepšení jsou určitě vítány, a dokonce i vyžadovány. Jako nájemci jsme v pravidelném kontaktu s našimi Area managery a s nimi i tyto případné věci diskutujeme a probíráme.

Jak vypadá váš pracovní den?

Každý pracovní den na čerpací stanici je velmi pestrý a prakticky se nikdy neopakuje. V podstatě je nutná moje každodenní přítomnost. Kontrola čerpací stanice, administrativní činnost, řešení provozních problémů, zaměstnanci, kontakt s dodavateli a péče o zákazníka vám bohatě naplní celý pracovní den včetně sobot a nedělí.

Co na to říká rodina?

Rodina je můj partner, který se snaží mě ve všem podporovat a dost často pomáhá i s různými pracemi na čerpacích stanicích. Jeho specialitou je hlavně údržba zeleně a vzhled prostoru čerpací stanice.

Když by se vás někdo ptal radu v případě, že si chce vzít do nájmu pumpu, co byste mu poradila?

Moje rada je jednoduchá. Doporučuji nadšení a velkou chuť pracovat, najít vhodnou a volnou čerpací stanici, mít pevné nervy a hlavně sestavit tým lidí, s kterým vše zvládne, což v dnešní době není vůbec jednoduché.

I přes veškeré problémy a potíže, které podnikání v tomto oboru přináší, je to pro mě úžasná práce a neměnila bych. Největší odměnou je pro mě spokojený zákazník a usměvavý personál.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor

Chcete podnikat se silným partnerem v zádech?

- ▶ Chcete se stát nájemcem čerpací stanice OMV, nebo chcete mít možnost provozovat Vaši čerpací stanici v barvách OMV?

Nabízíme Vám:

- ▶ rovnocennou partnerskou spolupráci
- ▶ komplexní know-how a poradenství
- ▶ školení, manuály a standardy
- ▶ marketingovou podporu a komunikaci

Požadujeme:

- ▶ dodržování vysokých standardů a rostoucí kvalitu služeb
- ▶ zkušenosti v oblasti prodeje, zkušenosti s vedením vlastního podniku jsou výhodou
- ▶ možnost vložit finanční vklad pro zajištění pohledávek
- ▶ čistý trestní rejstřík

V případě zájmu prosím zašlete svůj životopis a stručný motivační dopis na adresu:
info.czech-republic@omv.com



Několikaletý výzkum technologií výroby tzv. vyspělých biopaliv v Unipetrolu, výzkumně vzdělávacím centru (UniCRE), přinesl první ovoce. V říjnu roku 2017 litvínovská rafinérie, jako první ve střední Evropě, vyrobila motorovou naftu z upotřebeného rostlinného oleje a tento proces byl certifikován.

Za vším hledej emisní normy

Látky, které by v blízké budoucnosti mohly sloužit jako biosložky druhé generace a být přimíchávány do pohonných hmot, začali v laboratořích v Chemparku Záluží u Litvínova testovat za účelem plnění stále přísnějších emisních norem stanovených Evropskou unií.

Ta totiž stanovila ambiciózní plán dosáhnout do roku 2020 snížení produkce skleníkových plynů z motorových paliv o 6 %. Za současného stavu technologií, znalostí a zdrojů surovin je však velmi náročné těchto cílů dosáhnout. Aby byly tyto limity splněny, musel by podíl dostupných kyslíkatých biosložek (MEŘO, bioetanol) v palivech přesáhnout povolené limity obsahu kyslíkatých látek udaný výrobcí motorů pro osobní automobily.

Proto se pracovníci UniCRE zapojili do mezinárodních aktivit na výzkum, rozvoj a zavádění druhé generace biopaliv, která jsou efektivnější, ekonomičtější a šetrnější k přírodě. Jde celkem o tři velké výzkumné projekty.

Projekt COMSYN

Prvním projektem je COMSYN (Compact Gasification and Synthesis process for Transport Fuels). Jde o mezinárodní projekt financovaný z Rámcového programu EU pro výzkum a inovace Horizont 2020 na základě grantové dohody č. 727476. Projekt společně řeší výzkumné ústavy, malé a střední podniky i velké společnosti z Finska, Německa, České republiky a Itálie. Jeho cílem je rozvinout koncept výroby

komponent pro čistá paliva na bázi nepřímého zkapalňování biomasy s použitím Fischer-Tropschovy syntézy. Tento relativně známý koncept bude doplněn vysoce inovativními technologickými variantami, takže bude oproti dnešním způsobům výroby biopaliv vykazovat o 35 % nižší náklady. To znamená méně než 0,8 €/l výrobních nákladů na diesel. Na tento výzkum získalo centrum 25 milionů Kč.

„V projektu zkoumáme možnosti separace a následného zpracování produktů Fischer-Tropschovy syntézy na stávajících rafinérských technologiích. Využití technologie Fischer-Tropschovy syntézy za účelem získání kapalných uhlovodíků je znám například z jihoafrické republiky, kde jej využívá společnost Sassol v rámci procesu zkapalňování černého uhlí. Zplyňová-

ní probíhá za vysoké teploty bez přístupu kyslíku. V rámci uvedeného procesu vzniká tzv. syntézní plyn. Plyná směs se pak na katalyzátoru na fluidním loži při tlaku až 3MPa konvertuje na lineární uhlovodíky. Uhlovodíky jsou získány v širokém spektru, tj. získají se plyny, kapaliny s bodem varu od 30 °C do 360 °C nebo vosky vroucí do 500 °C. My je rozdělujeme, nebo štěpíme, aby odpovídaly destilačnímu rozmezí benzinu, petroleje a motorové nafty. Následně je upravujeme. Lineární uhlovodíky, které syntézou vznikají, mají nízkoteplotní vlastnosti nevyhovující požadavkům na motorovou naftu, tuhnou už při plusových teplotách. My se snažíme tyto uhlovodíky izomerizovat, protože izomery tuhnou při nižších teplotách.“ vysvětluje Jiří Hájek, ředitel úseku vývoje a inovací UniCRE.

Jednotlivé frakce vyrobené z biomasy se pak přimíchávají k podobným ropným produktům. „Vzniklé směsi jsou následně upravovány tak, aby z nich mohla být vyráběna kvalitní motorová paliva,“ doplňuje Jiří Hájek.

Paliva ze slámy, pilin i jehličí

Koncept, na němž evropští výzkumníci společně pracují, je založen na technologii zplyňování různých druhů odpadní biomasy. Zkoumají např. využití slámy, pilin, zemědělských zbytků, dřevní štěpky i jehličí. Z těchto materiálů budou vyráběny syntézní plyny, tedy oxid uhelnatý a vodík. Prvotní zpracování bude probíhat ve výrobních jednotkách malého a středního měřítka, to znamená 10 až 50 kilotun produktů FT syntézy za rok. Tyto jednotky budou blízko zdrojům biomasy, což umožní snížit náklady na dopravu a s ní související zátěž pro životní prostředí. Navíc v nich vzniknou nová pracovní místa. Do ropných rafinérií se budou dopravovat až kapalně meziproducty, ze kterých se poté budou mísit kvalitní motorová paliva. Část biomasy se bude využívat také v lokálních výrobních elektřiny a tepla, kde bude využita s 80% energetickou účinností. V konceptu, který výzkumníci navrhnu, poroste počet menších lokálních zařízení na primární konverzi biomasy. Současné ropné rafinérie nezaniknou, ale budou postupně přeměňovány na integraci technologie výroby pokročilých biopaliv.

V projektu COMSYN probíhá také příprava na realizaci provozního testu, který by v letošním roce měl umožnit zpracování



dostupného množství produktů Fischer-Tropschovy syntézy na reálných jednotkách. „Letos bychom měli získat vzorky, které bychom měli v létě otestovat v reálném automobilu. Musíme ale vyrobit alespoň 50 litrů bionafty. Problém je ale s dodávkou suroviny, neb zatím je k dispozici málo technologií, které zajišťují zplyňování a následnou konverzi. Fischer-Tropschova syntéza (FTS) ve velkém měřítku je provozována jen firmou Sasol v Jižní Africe, kdy se ale na syntézní plyn zplyňuje černé uhlí, ne biomasa. My čekáme na dodávku produktů FTS od partnerů ve Finsku, kde ale musí být dobudována jednotka FTS. Produkt z Finska bude pak redestilován



v UniCRE a otestován při provozu automobilu,“ vysvětluje Jiří Hájek.

Budeme jezdit na fritovací olej?

Druhým projektem UniCRE v oboru vyspělých biopaliv je pak tzv. hydrodyoxygenace upotřebeného fritovacího oleje, který financuje sám Unipetrol. Zpracovává se tzv. hydrodyoxygenací (HVO), kdy se z oleje separuje kyslík, karbonylová skupina a glycerin. Glycerinová skupina se konvertuje na propan, kyslík na vodu, karbonylová skupina na metan. Zbýlé uhlovodíky odpovídající destilačním rozmezím ➔

➔ motorové naftě. Získaný propan jde do směsi LPG. Metan se používá k energetickým účelům, voda je recyklována, nejvíce, 80 %, vzniká lineárního uhlovodíku. Ten je přimíchán do motorové nafty. Současné katalytické nastavení procesu hydrogenační rafinace plynového oleje ale neumí izomerovat uhlovodíky, tj. převádět je z lineární do rozvětvené struktury, která disponuje nižšími body tuhnutí. Na druhou stranu lineární či méně izomerované uhlovodíky mají vysoké cetanové číslo. Jejich výhodou je odolnost paliva vůči klepání motoru při vyšším zatížení.

„Z fáze čtvrtprovozních a poloprovozních zkoušek upotřebeného kuchyňského oleje, který jsme získali částečně z Česka, částečně ze zdrojů mimo EU, jsme se po několika letech posunuli do stadia realizace. Provedli jsme provozní test na zařízení naší litvínovské rafinérie. Vznikl nasycený lineární uhlovodík v množství 670 tun, který jsme na blenderu přimíchali do motorové nafty,“ vysvětluje Jiří Hájek.

Test podle něj prokázal, že tento materiál lze zpracovávat na reálné provozní jednotce s 80procentní výtěžností. „Jsme první středoevropská rafinérie, která tento olej dokázala zpracovat na motorovou naftu i jej certifikovat. Takto technologií hydrodeoxygenace vyrobená motorová nafta rostlinného původu se bude prodávat i u čerpacích stanic. Letos si chceme ověřit, že jsme schopni zpracovat až 2000 tun upotřebeného oleje, 10 tun za hodinu. Pokud se nám to podaří, budeme na rok 2019 plánovat kontinuální výrobu HVO metodou koprocessingu. Pokud ale budeme v rámci ČR chtít plnit závazné limity EC a evropského parlamentu s pomocí pokročilých biopaliv, budeme zřejmě muset instalovat novou samostatnou jednotku na výrobu HVO. Stávající zařízení už patrně nebude stačit potřebám ČR. HVO budeme přimíchávat do našich paliv i nabízet dalším zájemcům, třeba společnosti ČEPRO,“ uvedl Hájek.

Problémem podle něj je, že upotřebený kuchyňský olej nyní není zdaleka dostupný v množství, které by potřebovali, tj. aby každá rafinérie mohla zpracovávat minimálně 10 % své produkce z této biosložky, tj. upotřebeného kuchyňského oleje. „Záleží na tom, co EU předepíše, kolik biopaliv druhé generace by mělo být přimícháváno do motorových paliv. Celkový povinný cíl pro biopaliva je zatím minimálně 10 %, zároveň je třeba dosáhnout požadovaného



snížení emisí CO_2 do roku 2020 o 6 %. Co bude po roce 2020, je prozatím v jednání. Rozhodně se ale bude muset částečně přimíchávat biosložka nepotravinářského původu, tj. vospělé biopalivo,“ dodává Hájek s tím, že Unipetrol hledá zdroje upotřebeného kuchyňského oleje v Asii, Evropě a severní Americe. Podle dosavadních počtů bude Unipetrol ročně potřebovat 80 tisíc tun upotřebeného oleje.

Podle Hájka by bylo sice možné izomerizačního stupně technologie pro výrobu HVO využít i v rámci zpracování dřevní štěpky na motorovou naftu, technologie hydrolýzy a fermentace dřeva na bioetanol je ale investičně nákladná.

Problematické je také tuto novou technologii HVO provozovat v zimním ob-

dobí. „Vzniklý uhlovodík totiž pod minus 10 stupňů tuhne. Proto ho budeme muset izomerizovat,“ vysvětlil Hájek.

Náklady na hydrodeoxygenaci cca 750 tun upotřebeného kuchyňského oleje jsou kolem 20 milionů korun.

„Pokud získáme prostředky z veřejných zdrojů, plánujeme zkoumat také procesy spojené s pěstováním vodních řas v otevřených nádržích s využitím odpadního oxidu uhličitého ze spalování fosilních paliv nebo jiných dílčích výrobních procesů a následného využití produkované biomasy jako energetické suroviny,“ doplnil Jiří Hájek s tím, že v UniCRE existuje i projekt na využití produktů pyrolýzy pneumatik (depolymerace). „Chceme je využít jako komponenty pro biopaliva. Problémem je



především obsah chlóru v pneumatikách," připustil Hájek.

Česko-rakouský projekt

Kromě zmíněných projektů UniCRE spolupracuje na vývoji technologií na vyspělá biopaliva také s Rakouskem. „Ve spolupráci s rakouskými výzkumnými centry, VŠCHT a partnery ze společností Unipetrol a PKN Orlen řešíme využití produktů z už postavené jednotky využívající technologii tzv. Fischer-Tropschovy syntézy. Projekt se jmenuje 1 barel per day, zkráceně 1BPD. V názvu je tedy uvedena kapacita FTS jednotky. Projekt je spolufinancován rakouskou vládou a firmou Bioenergy 2020+, dále z prostředků společností PKN Orlen a Unipetrol," vysvětluje Jiří Hájek s tím, že letos bude Unipetrol testovat jeden z produktů této syntézy – výševroucí část – vosky. Do PKN Orlen bude pak dodána motorová nafta vzniklá Fischer-Tropschovou syntézou.

Legislativa Evropské unie určuje podíl obnovitelných zdrojů na výrobě energie spotřebované v dopravě – pro rok 2020 je hodnota nastavena na 10 %, biopaliva 1. generace mohou pokrýt maximálně 7 %, vyspělá biopaliva minimálně 2 %.

V souvislosti s revizí směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II) navrhuje Evropská komise snížit podíl konvenčních biopaliv vyráběných z potravinářských a krmných plodin a nahradit je vyspělejšími biopalivy pocházejícími z jiných zdrojů.

Jedním z důvodů reformy je negativní dopad bionafty a bioplynu na životní prostředí a změny klimatu.

Dalším důvodem, proč Komise daný návrh předkládá, je problém se zvyšující se produkcí plodin využívaných pro biopaliva, a naopak snižujícím se důrazem na pěstování těchto plodin pro potraviny.

■ *AUTOR: Alena Adámková
FOTO: Jiří Kaloč*

Co jsou vyspělá biopaliva

Surovinou pro výrobu současných biopaliv první generace je biomasa, kde existuje její konkurenční užití ve výrobě potravin či krmiv. Mezi biopaliva první generace patří bioetanol vyrobený z obilí, cukrové řepy, cukrové třtiny, kukuřice, škrobu, rostlinných odpadů kvašením a rafinací, metylester řepkového oleje (MEŘO, RME) vyrobený z vylisované řepky olejné esterifikací, resp. jeho modifikace etylester řepkového oleje (EEŘO), dále metylester mastných kyselin (FAME) vyrobený z vylisovaných olejnatých rostlin (palmový olej, slunečnicový olej, aj.) či biobutanol vyrobený katalytickou konverzí bioetanolu.

U biopaliv druhé generace je surovinou tzv. nepotravinářská biomasa, jako je lesní biomasa včetně těžebních zbytků, zemědělský odpad (sláma, seno, kukuřičné, řepkové a jiné zbytky), energetické rostliny (křídlatka, čirok, štovík apod.) či biologický odpad z domácností. Mezi biopaliva vyrobená z této suroviny patří bioetanol, motorová nafta jako syntetický produkt Fischer-Tropschovy syntézy, methanol, resp. benzin jako produkt katalytické konverze syntézního plynu, biobutanol z bioetanolu aj.

Energetické plodiny druhé generace mají transformační potenciál na biopaliva výrazně vyšší, než je u první generace. Technologický proces je však mnohem složitější a náročnější než fermentační výroba etanolu či esterifikace olejů. Konverzní poměr je obvykle 5:1 (z 5 tun biomasy lze vyrobit 1 tunu biopaliva). Nasazení druhé generace do komerčního provozu lze ve větším měřítku očekávat až během následujících deseti let.



Laserová kalibrace a ověřování nádrží

- na líh, biolíh, benzíny a jiné ropné produkty
- na naftu, sloužící jako SHR
- na LTO
- na čerpacích stanicích



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

Kontakt:

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



NOVÝ MULTIMEDIÁLNÍ DISPLEJ A VODÍKOVÝ STOJAN

Jednou z největších petrolejářských událostí letošního roku je květnový stuttgartský veletrh UNITI Expo. Chybět na něm nebude ani expozice společnosti Tatsuno Europe, která patří k celosvětovým lídrům výdejní techniky. Pojdme se podívat, jaké novinky se značkou Tatsuno letos ve Stuttgartu uvidíme a co nového vůbec se ve společnosti z Blanska děje.



Vzhledem k neustále rostoucím požadavkům na dodávky hlavních produktů – výdejních stojanů Tatsuno – se představitelům společnosti za značného úsilí podařilo získat povolení i dodavatele pro výstavbu nové výrobní haly a skladovacích prostor, kde vznikne přímá linka od vyskladnění nového lakovacího automatu s fosfátováním, tiskařského stroje přes kontrolu až po finální balení a expedici bez jakýchkoliv překážek. Vizualizaci nového provozu můžete vidět na přiloženém obrázku. Cílem je minimálně zdvojnásobení výrobních kapacit blanské akciové společnosti.

V souhrnu novinek v dění letošního roku akciová společnost vyvinula plně funkční a unifikovaný multimediální displej, který bude předveden právě na výstavě UNITI Expo 2018 ve Stuttgartu. Jedná se o metrologicky schválené provedení LCD, které umožní uživateli zařízení libovolnou kombinaci reklamního sdělení spolu s povinnými údaji používanými při tankování kapalných i plyných paliv v kombinaci s objemovými i hmotnostními měřiči.

Spolu s novým displejem Tatsuno Europe předvede na stuttgartském výstavišti ještě další novinku – koncept nového výdejního stojanu, jehož design reaguje na rostoucí požadavky pro jednoduché zabudování platebních terminálů přímo do výdejního stojanu společně s širokou paletou druhů pohonných hmot a multimediálních displejů. Tento koncept, který ověří reakce uživatelů, ponese název Ocean Tower.

Mateřská společnost Tatsuno Corporation na výstavě UNITI Expo 2018 předvede produkt sloužící již nyní v Japonsku k plné spokojenosti místních uživatelů na více než 80 stanicích s kapalným vodíkem. Pro evropské uživatele se jedná zatím o technologii budoucnosti, která již není tolik vzdálená.

Veškeré výrobní novinky a další produkty Tatsuno Group můžete vidět na výstavě UNITI Expo v hale 5 na stánku C20 stuttgartského výstaviště ve dnech 15.–17. května 2018. Na akci vás srdečně zve česká akciová společnost Tatsuno Europe.

■ PR Tatsuno

FOTO: Tatsuno Europe

ZDROJ: Tatsuno Europe



TATSUNO

ELEKTRONICKÉ VÝDEJNÍ STOJANY NA KAPALNÁ PALIVA



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



Jezdí tiše a přitom nevypouští žádné škodlivé emise. Řeč je o elektromobilech, které si získávají čím dál větší oblibu u řidičů a také řidiček. A možná není překvapením, že jsou to spíše ženy, které elektromobily dokážou zaujmout nejen svou šetrností, ale také svými jízdními vlastnostmi.

Počáteční obavy rychle zmizely

Uživatelskou přívětivost podtrhává také fakt, že samotné dobíjení baterie není žádnou alchymí a je ve skutečnosti možná ještě jednodušší než u běžného spalovacího nebo zážehového motoru. „Za sebe musím říct, že jsem z elektromobilu přímo nadšená. Z počátku jsem měla strach, jelikož nejsem velký fanoušek automatické převodovky. Moje obavy se rozplynuly ihned po nastartování,“ nešetřila například chválou po své premiéře v elektromobilu e-Golf Jaroslava Musilová. Ona osobně má k elektromobilům možná o něco blíže než její ženské kolegyně, pracuje totiž v oddělení Mobility Services společnosti E.ON, která patří mezi velké podporovatele rozvoje elektromobility v Česku.

Jízda elektromobilem podle Jaroslavy Musilové navíc není nuda, ale potěší i vášnivě řidiče. „Elektromobil má neuvěřitelné zrychlení. První rozjezd mi vykouzlil úsměv na tváři, který mi vydržel vlastně až do konce cesty. Jsem vášnivá řidička, takže si dokážu jízdu užít. Trochu mi zpočátku chyběl zvuk motoru, ale po nějaké době jsem si na to krásné ticho zvykla.“ Na veškeré služební cesty už podle svých slov bude používat pouze elektromobil.

Snadná obsluha nadchne

Elektromobilům propadla i Barbora Krpáčová. „Auta jsem měla ráda od malička. Jízdy autem si vždycky ráda užívám a jsem ten typ ženy, která vidí automat a rekuperační dobrzdňování jako nesku-
tečný plus, na který jsem si ani nemuse-

la zvykat,“ hovoří mladá žena přirozeně o technických věcech, o jakých možná dodnes neslyšel mnohý z jejích mužských kolegů. „Pohodlnost ve všech ohledech, k tomu žádný hluk a jen příjemná hudba v kombinaci s nesmírně jednoduchým ovládáním. Za mě rozhodně palec nahoru,“ chválí elektromobil Barbora a přiznává, že se člověk jen těžko vrací ke klasickému spalovacímu motoru. Ona sama má to štěstí, že elektromobily jsou naplní její práce. Nabízí totiž klientům operativní leasing na elektromobily. Kromě BMW, které byly v nabídce jako první, si už mohou zájemci vybírat z portfolia i dalších automobilek. Každých osm měsíců nové auto, dobíjení zdarma, pojištění, dálniční známka, zkrátka kompletní servis. „Do společnosti ElektraCars, jež tuhle službu nabízí, jsem nastoupila s neskutečně

mnoha emocemi. Jak díky samotným možnostem, jež elektroauta nabízí, tak především díky čistotě, kterou nám auta do budoucna mohou zanést i do nejvíce frekventovaných měst," těší se.

Obě ženy se shodují, že je překvapila i jednoduchá obsluha vozů. „Vyzkoušela jsem si nabíjení v Písku, kde naše společnost vybudovala v rámci evropského dotačního projektu FAST-E rychlonabíjecí stanici. Teorii nabíjení jsem měla celkem zvládnutou, ale praxe byla možná ještě jednodušší. Opravdu jsem pouze zastrčila kabel z rychlonabíječky do auta, stiskla tlačítko a už to svištělo," popisuje Jaroslava Musilová. S rozvojem sítě dobíjecích stanic tak podle ní bude elektromobil nejen ideálním pomocníkem do města, ale také na delší trasy.

Zatím chybí infrastruktura

Co se cestování na delší trasy týče, už dnes lze bezemisním vozidlem pohodlně přejet Evropu. Zatím ovšem zejména tu „západní“. Česko na tom s ohledem na síť dobíječek není nejlépe, ovšem ani nejhůře. Třeba proti obrovskému Pol-

sku nebo Maďarsku jsme na tom lépe, proti Rakousku a Německu výrazně hůř. Ale blýská se na lepší časy. „Společnost E.ON chce propojit infrastrukturu dobíjecích stanic s evropskými zeměmi tak, že v brzké době na hlavních dálničních tazích v ČR postavíme 15 nových stanic v rámci projektu Fast-E, který je hrazen Evropskou unií," potvrdil Miloslav Fialka ze společnosti E.ON. Má se jednat o rychlodobíječky, které umožní dobít vůz do 30 minut.

Nutno ovšem dodat, že na opravdový boom elektromobily v tuzemsku stále čekají. Podle údajů Asociace elektromobility v České republice jezdí okolo 1100. Překážkou pro masivnější využití může být pro řadu zájemců vyšší pořizovací cena, která u nových vozů startuje na zhruba 600 tisících korun. Nicméně podle poradenské firmy Roland Berger dosáhne roční prodej elektromobilů v ČR v roce 2020 až 7000 vozidel.

■ AUTOR: Tomáš Nováček, PR E.ON
FOTO: E.ON

Výhody a nevýhody elektromobilů

Klady

- nízká cena paliva – provoz vychází
- několikanásobně levněji než u vozů se spalovacími motory
- možnost dobít vůz doma
- tichý provoz, nízké emise
- jednodušší a levnější servis
- chystaná podpora ze strany státu a obcí – např. sleva na parkování.

Zápory

- zatím kratší dojezd na jedno nabití oproti benzínu a naftě
- znatelně vyšší pořizovací cena vozu, především kvůli bateriím
- dobíjení trvá v průměru dvě až čtyři hodiny, rychlodobíjení (zpravidla na 80 % kapacity baterie) zabere přibližně půl hodiny.

SlimLine | Edge Novinka

Běžte svojí cestou



PETROL
PARTNER

Revoluční
řešení pro
skladování
AdBlue®

kingspan.cz/adblue

Kingspan Environmental - organizační síť

Pražské Předměstí, ul. Habrmanova 166/26, 500 02, Hradec Králové, Česká Republika
T: +420 725 114 555 F: +420 491 619 006 nadrze@kingspan.cz

Kingspan

BONETT JE OPĚT NEJVĚTŠÍM PRODEJCEM CNG

Česká společnost Bonett i potřetí obhájila pozici největšího prodejce stlačeného zemního plynu pro dopravu. V roce 2017 prodala rekordních více než 9 milionů m³. Může se pochlubit i nejširší sítí vlastních plnicích stanic, kterých provozuje již 33. Je ale také největším dodavatelem technologií pro plnění CNG.

Skupina Bonett zažila další velmi úspěšný rok, který přinesl další rekordní výsledek. Podařilo se jí totiž prodat 9 milionů m³ stlačeného zemního plynu, což je o 20 % víc než v předešlém období. Již potřetí za sebou navíc Bonett obhájil pozici největšího prodejce CNG pro dopravu v České republice. Dvojku trhu, innogy Energo, za sebou nechal skoro o 1,5 milionu kubíků plynu. Celkem logicky si tak Bonett ukrojlil největší díl z koláče celkové spotřeby v České republice, a dosáhl podílu 13,33 % celkového trhu se CNG včetně autobusové dopravy. Zemnímu plynu se u nás daří, vloni se v oblasti dopravy prodalo 67,6 milionů m³, čímž spotřeba meziročně vzrostla o 13,9 %.

Největší vlastní síť

„To, že se nám opět podařilo meziročně prodat více plynu, je mimo jiné dáno i vysokým tempem rozšiřování naší sítě plnicích stanic,“ říká Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment. Ke konci prvního čtvrtletí Bonett provozoval celkem 33 plnicích stanic v hodnotě téměř 300 milionů korun, což je suverénně nejvíce ze všech prodejců zemního plynu v Česku.

Jedním z důležitých okamžiků pro rozvoj sítě Bonett bylo navázání dlouhodobé spolupráce s řetězcem MAKRO. I letos by měl Bonett – kromě jiných stanic – otevřít další CNG stanice v síti MAKRO. „V rychlém tempu rozvoje sítě chceme pokračovat i v letošním roce, kdy plánujeme otevřít dalších 10 až 15 nových Bonett CNG stanic po celé České republice s předpokládanou investicí více než 100 milionů korun,“ poodhaluje plány na letošní rok Václav Holovčák.



Bonett také plánuje stavět další CNG stanice v rámci klasických čerpacích stanic jak ve spolupráci s velkými řetězci, tak i se soukromými provozovateli – například jednou z prvních stanic otevřených v roce 2018 bude nová CNG stanice u čerpací stanice Tenryu ve Slavkově.

Platba CCS kartami v síti Bonett

Novinkou, která by měla podpořit prodej CNG, je možnost placení na plnicích stanicích Bonett palivovými kartami od společnosti CCS. „Jsem rád, že po dlouhé době vyjednávání jsme s CCS dospěli k přátelské dohodě a budeme akceptovat CCS v celé síti Bonett. V současné době dochází k výměně a úpravě platebních terminálů, aby od května mohli naši klienti platit CCS kartami,“ vysvětluje Václav Holovčák. Ty jsou asi nejrozšířenějšími palivovými kartami v České republice. I nadále ale mohou zá-

kazníci využívat klasické Bonett CNG karty nebo bankovní karty.

Obliba CNG stoupá

Spotřeba CNG v České republice roste nepřetržitě již několik let za sebou, a to díky čím dál většímu počtu plnicích stanic (170) i zvyšujícímu se počtu vozidel provozovaných na CNG. Na celkové spotřebě se podílí i CNG autobusy, jejichž počet rok od roku roste. Zatímco na konci roku 2016 CNG autobusy jezdily v padesáti městech, o rok později tomu tak bylo už v šedesáti městech. „Skoro polovina všech autobusů na CNG je plněna pomocí technologií dodaných naší skupinou, více než 15 % autobusů plníme z námi investovaných stanic,“ dodává Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment.

Nová plnicí stanice v Děčíně

Ve středu 11. dubna byla slavnostně otevřena nová CNG stanice v Děčíně, kterou Bonett vybudoval coby generální dodavatel. S kapacitou téměř 800 m³ za hodinu jde o jednu z největších plnicích stanic v České republice. Ta je primárně určena pro Dopravní podnik města Děčína a její novou flotilu 21 plynových autobusů MAN Lion's City (19 klasických a 2 kloubové), využívat ji ale mohou samozřejmě i běžní motoristé. Stanice má zásobníky na 1.250 m³ stlačeného zemního plynu. Jsou zde dva stojany s celkem čtyřmi výdejními pistolemi (2x NGV1 a 2x NGV2).

Možná bude i LNG...

Bonett připravuje investici výstavby LNG stanic. Nyní probíhají jednání s možnými partnery. „Jsme ochotni zainvestovat výstavbu LNG stanic, alternativní paliva jsou náš core business. Aby však byl tento projekt udržitelný, potřebujeme dopravce, který bude provozovat flotilu nákladních aut na LNG. Naším cílem je provozovat 2 až 3 LNG stanice,“ říká Václav Holovčák, místopředseda představenstva společnosti Bonett Gas Investment. V současné době probíhají jednání i s výrobcí nákladních aut.

■ AUTOR: Michal Štengl, PR.

FOTO: Bonett



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



**Rozdíl
mezi
nimi je**



PETROL
PARTNER

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 přídavkem 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 též 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 přídavkem Super Benzin Aditivu jen 2477 mg.

Video z testu
naleznete zde



Úsady ve spalovacích prostorech

- Zvyšují sklony k detonačnímu spalování = pokles výkonu, nárůst spotřeby paliva
- Nasají benzin po studeném startu = zhasínání motoru, škubání 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

VE ZNAMENÍ TRVALÉHO RŮSTU

Mezinárodní konference Perspektivy rozvoje a využití CNG/LNG v dopravě, jejíž jedenáctý ročník pořádal Český plynárenský svaz 20. února 2018 v Praze, nabídla účastníkům zajímavé přednášky a aktuální informace z oblasti využití zemního plynu v dopravě včetně příležitostí k ohlédnutí se za aktivitami uplynulého roku. Na konferenci nechyběla ani osobní setkání a kuloárová vyjednávání včetně prezentací firem v rámci doprovodné výstavy.



oblastí zůstává odstranění bariér v garážování CNG aut a v jednání je také snížení sazby spotřební daně pro zemní plyn v dopravě po roce 2020.

Cíle EU a dotace

Náměstek ministra průmyslu a obchodu Eduard Muřický informoval o plnění druhého roku programových cílů NAPČM a jeho připravované aktualizaci na základě implementace navrhovaných opatření EU vycházejících ze směrnice 2010/31/EU a druhého balíčku mobility, který zohledňuje zpřísněná emisní kritéria pro dopravu v Evropě. V závěru prezentace zmínil připravenost dalších ministerstev podporovat projekty čisté mobility v ČR v souladu s programy a fondy EU.

Zahraničními hosty konference a současně přednášejícími byli David Graebe z Německa, předseda WOC 5.3, zastupující mezinárodní plynárenskou unii (IGU), a Kaloyan Tsilev z Belgie, zástupce Evropské asociace NGVA Europe. Oba hosté zmínili celosvětový význam a rostoucí přínos zemního plynu a biometanu pro čistou a udržitelnou dopravu a ekologii.

Zástupci ministerstev, Jan Bezděkovský z ministerstva dopravy, Jaroslav Kepka z ministerstva životního prostředí a Martin Janda z ministerstva pro místní rozvoj, upřesnili aktuální dotační programy, které tato ministerstva nově vypisují včetně harmonogramů jejich realizace a podmínek čerpání poskytovaných dotací. Jan Bezděkovský doplnil informace ke „druhému balíčku mobility“ a jeho vlivu na rozvoj CNG včetně stanovis-

Statistiky trhu s CNG

Tato tradiční odborná konference ČPS je v povědomí veřejnosti zapsaná jako každoroční setkání NGV specialistů, uživatelů CNG vozidel a zájemců o ekologickou, levnou a bezpečnou pohonnou hmotu, kterou je zemní plyn. 11. ročník v úvodní části navazoval na předešlé ročníky a věnoval se vyhodnocení uplynulého roku 2017 a plnění programových cílů Národního akčního plánu čisté mobility (NAPČM) v druhém roce jeho realizace.

Jan Ruml, výkonný ředitel ČPS, přivítal účastníky a informoval o vývoji CNG v ČR v roce 2017 včetně nejnovější statistiky. Prodej CNG vzrostl v ČR meziročně o 14 % a dosáhl 67,603 mil. m³, CNG vozidel bylo téměř 19 tisíc, tj. více než 20% meziroční nárůst oproti roku 2016, a rozvoj infrastruktury plnicích stanic zaznamenal patnáctiprocentní nárůst s počtem 164 veřejných plnicích stanic CNG (v současnosti je evidováno již 173 plniček) včetně jedné LNG/LCNG stanice a více než 40 neveřejných CNG stanic. Stále nedořešenou

ka ČR k jeho obsahu (novela směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých vozidel z listopadu 2017 nově definuje bezemisní a nízkoemisní vozidlo a stanovuje emisní limity CO₂ po roce 2020, 2025 a 2030).

Jaroslav Kepka zmínil nové výzvy v rámci Národního programu životní ho prostředí (NPŽP) a zdůraznil rostoucí význam využívání biometanu v dopravě především v západní Evropě, který je pro ČR rovněž velkou příležitostí, a zmínil program MŽP „LIFE“ na využití biometanu. Martin Janda podrobně popsal podporu ministerstva pro nízkoemisní vozidla v rámci Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) včetně stanovených specifických cílů a finančních prostředků alokovaných pro jednotlivé výzvy.

Emise ve všech pádech

Druhý blok byl věnovaný problematice emisí z dopravy, které se stávají stále aktuálnější jak pro výrobce vozidel, tak i pro jejich uživatele. Úvodní přednáška Jiřího Jedličky z Centra dopravního výzkumu (CDV) se zaměřila na vývoj emisí (NOx, PM2,5, NMVOC, PAH) a emisních charakteristik z dopravy v ČR na základě přepravních výkonů a spotřeby PHM včetně analytických metod hodnocení environmentálních dopadů (LCA, WtW) a příkladů měření emisí v provozu.

Kaloyan Tsilev (NGVA Europe) informoval o obsahu studie „Zemní plyn z pohledu skleníkových plynů (2017)“. Zpracování zaštitila a garantovala právě NGVA Europe. Tato studie sleduje celý přepravní řetězec (WtW) zemního plynu (CNG a LNG) užívaného pro dopravu v Evropě z pohledu skleníkových plynů (CO₂).

Studii ČPS z roku 2016 porovnávající zemní plyn a klasická PHM na základě provedených měření výfukových emisí částic, reaktivních sloučenin a skleníkových plynů vypouštěných lehkými silničními vozidly za provozu představil jeden ze zpracovatelů, Michal Vojtíšek z ČVUT Praha. Studie potvrdila, že CNG vozy vykazují relativně nízké emise díky čistému palivu, přesné regulaci poměru palivo/vzduch a trojcestnému katalyzátoru.

Praktické zkušenosti

Třetí a závěrečný blok konference se tradičně věnoval NGV technice, zkušenos-



Václav Holovčák

tem provozovatelů CNG vozidel a provozovatelů plnicích stanic. Václav Loula (ČAPPO) informoval o vývoji spotřeby pohonných hmot. Zdůraznil, že podíl obnovitelných zdrojů a alternativních paliv v dopravě nadále poroste a jejich podpora rozvoje musí odpovídat jak podmínkám, zájmům, možnostem a zdrojům ČR, tak požadavkům EU.

Nejnovější vývoj a rozvojové impulzy v oblasti CNG a LNG na Slovensku představil Peter Mozolák (SPP CNG). Jedná se především o projekt „fuelCNG“, který zahrnuje vlastní výrobu LNG a výstavbu 3 LNG a 14 LCNG plnicích stanic podél dálničních koridorů, jejichž dokončení se očekává v roce 2020.

Václav Holovčák (Bonett) zmínil vývoj CNG v České republice z pohledu nejen největšího provozovatele sítě plnicích stanic CNG, ale i největšího prodejce CNG v ČR. Firma Bonett v ČR realizovala nejvíce plnicích stanic a působí i na Slovensku. O zkušenostech s CNG autobusy v městské a příměstské dopravě hovořil Ludomír Landa (ČSAD MHD Kladno), který konstatoval, že současná nabídka plynových autobusů dnes bohatě pokrývá poptávku provozovatelů.

Vladimír Handl (Schenker) zase hovořil o svých zkušenostech s CNG jako ekologickou inovací v logistice. Zdůraznil, že připravují rozšíření svého vozového parku o nová CNG auta, zaměstnanci jsou s CNG vozy spokojeni a záměrem firmy je jít i nadále ekologickou cestou. Zcela jiný charakter použití CNG vozidel, využití vysokozdvizných vozíků (VZV) na CNG v těžkém provozu ŽDB Drátovna Bohumín popsal Jiří Rohál. Podle jeho údajů jsou s provozem 39 VZV na CNG spokojeni a firma navíc vykázala úsporu 34 % nákladů na palivo oproti naftě. Pro letošní rok proto mají objednaných 8 nových VZV na CNG.

Český plynárenský svaz děkuje všem přednášejícím za spolupráci na přípravě a průběhu konference, vystavovatelům a také účastníkům konference za zájem o CNG a LNG v dopravě a za jeho další podporu a popularizaci.

■ AUTOR: Pavel Novák
FOTO: archiv



KRÁLOVSTVÍ VŮNÍ A BAREV

Společnost Filson vznikla již začátkem 90. let jako velkoobchod a distribuce autodoplňků významných evropských výrobců. Hned v počátcích Filson začal spolupracovat s čerpacími stanicemi, které měnily svou tvář z umaštěných buněk na rozlehlé shopy nabízející co nejširší sortiment pro motoristy. A jak se rozrůstala síť čerpaček, expandoval i Filson a z obchodní firmy se nakonec stal nejvýznamnější producent automotive zboží v České republice. Zajeli jsme se do jednoho z výrobních závodů Filsonu v Opavě podívat.

Ryze česká firma

I když velkoobchod a distribuce Filsonu fungovala, majitel Libor Čihák stále hledal cesty, jak by mohl nabízet i vlastní výrobky. Nejdříve si je nechal vyrábět od druhých subjektů, ale jeho cílem spíše bylo získat adekvátní prostory, které by mu výrobu nových vlastních produktů umožnily ve vlastní režii. Proto se majitelé v roce 2011 rozhodli k nákupu krachující firmy Hekra v Opavě. Poměrně rychle se zde podařilo obnovit výrobní linky a prakticky za pochodu byl závod zrekonstruován.

Mezitím si Filson vybudoval potřebné portfolio vlastních produktů v segmentu

autokosmetiky, provozních kapalin a motorových olejů, což umožnilo další rozvoj firmy, respektive podstatné rozšíření její nabídky v českých i slovenských obchodních řetězcích a na čerpacích stanicích. Postupně se dokonce podařilo proniknout i na trhy sousedních zemí. V roce 2016 se pak Filson stal i majitelem Velvany, zatímco sídlo firmy je i nadále v Praze-Uhřetěvsi a hlavní logistický sklad v Mstěticích u Prahy. Loni byla dokonce založena rakouská pobočka Filson GmbH Linz. Libor Čihák je dnes obzvláště pyšný na to, že svých úspěchů dosáhl výhradně s českým kapitálem a bez evropských dotací.

Od olejů po dětské hračky

Vlajkovou lodí značek společnosti Filson je Carlson, za kterou Filson dostal již čtyřikrát ocenění Superbrands Award. Pod touto značkou se nabízí široký výběr provozních kapalin (letní i zimní směsi do ostříkovačů), brzdové kapaliny, nemrznoucí směsi do chladicích systémů, motorové a převodové oleje a také špičková autokosmetika. Tu Filson vyrábí také pod značkou Rox, která je populární u motoristů hlavně díky své dostupnosti. V roce 2017 navíc Filson koupil německou značku Aroso, která má v nabídce autodoplňky jako například startovací kabely, sněhové řetězy, hevery, koberce do aut apod. Další novinkou je sortiment pro grilování prodáváný pod značkou Grillino, sortiment doplňků pro zahradu Carlson Garden, hračky značky Buccini a také autobaterie Bear Power.

Specialisté na oleje a aerosoly

Po podniku nás bude provázet výrobní ředitel závodu Petr Kubica, který nás samozřejmě nejdříve zve do své kanceláře. Původním povoláním kuchař začínal v provozu ještě za firmy Hekra jako brigádník u linky a postupně si prošel úplně vším. Dnes celý podnik řídí a navíc se stará i o nákup nových strojů. Náš úvodní dotaz samozřejmě směřuje na sortiment podniku a Petr Kubica jen rozhodí rukama po své kanceláři plné nejrozličnějších rozprašovačů, aerosolů a lahvíček v efektních barevných obalech. „To, co tady vidíte,“ říká. A dodává: „Vyrábíme zde prakticky všechno stejně jako ve Velvarech. Jsme rozdělení spíše na místa, která jsou pro nás logisticky zajímavá. Co se zaváže na centrální sklady okolo Prahy, se vyrábí ve Velvarech, produkty pro brněnský sklad a vlastně celou Moravu, Slovensko, popřípadě Polsko a Rakousko se vyrábí u nás. Ale jsou samozřejmě výrobky, na které se oba podniky specializují. Pouze zde se například produkují oleje a všechny aerosoly.“

Filson dnes vyrábí širokou paletu produktů od autodoplňků přes zahradní sortiment, grilovací potřeby, hračky a dětský sortiment, sportovní vybavení, domácí potřeby až po kvalitní autokosmetiku, provozní kapaliny a oleje. Každý rok pak uvádí na trh celou řadu nových výrobků a v podstatě stejný počet jich končí. Od vývoje do výroby to novému výrobku většinou trvá přibližně čtyři měsíce. Máme na to dva pracovníky tady v Opavě a dva ve Vel- ➔

Česká prémiová kvalita

PETROL
PARTNER

autokosmetika - motorové oleje - provozní kapaliny



České provozní kapaliny

☞ varech. Ten vývoj je potřeba, protože na jednu stranu existuje určitá receptura, která má nějaké vlastnosti, ale na druhou stranu musíte zajistit, aby ty vlastnosti byly stálé," vysvětluje Petr Kubica. „A také musí mít odpovídající obal a pokud možno co nejdelší lhůtu pro skladování.“

Největší inspirací pro nové výrobky je především zahraniční trh, ale řada věcí je v Česku specifická, a tak má vývojové oddělení pořad co na práci. „Český zákazník jde hlavně po tom, co dobře funguje na první pohled a zároveň je to levné," říká Petr Kubica. „Výrobků na mytí automobilů je mnoho a ne všechny si budete kupovat. Přesto na to chceme být připraveni," říká Petr Kubica.

Základ provozních kapalin, autokosmetiky a mycích prostředků tvoří samozřejmě voda a pak také většinou etylalkohol, glykol, ethylen a nejrůznější oleje, aromatické látky a barviva. Kromě vody Filson všechny látky nakupuje vždy od několika většinou zahraničních dodavatelů. „Každý rok děláme výběrové řízení, aby se smluvně ošetřily cenové sezónní výkyvy a my nemuseli během roku měnit ceny u svých produktů, což by se našim zákazníkům moc nelíbilo," vysvětluje Petr Kubica. Oleje se v Opavě samozřejmě nevyrábějí, firma je nakupuje od rafinérií a v Opavě je jenom plní do připravených obalů s logem Carlson. „Takhle to dnes dělá většina firem. I když technologii na výrobu olejů máme k dispozici, cenově bychom nebyli schopni rafinériím konkurovat," dodává Petr Kubica.

Automatizovaná výroba

Při pohledu na množství produktů, které Filson v Opavě vyrábí, vás napadne, jak se to dá všechno stihnout. Skutečnost je však mnohem prostší. „My vyrábíme hlavně to, co si klienti objednávají, a výrobní plán si nastavujeme vždy podle statistik z loňského roku. Dělá se toho samozřejmě více, abychom byli schopni reagovat i na změny poptávky," vysvětluje Petr Kubica.

Když procházíte provozy, většinou všechno běží automaticky a moc pracovníků u výrobních linek nepotkáte. Unikátní je zejména linka na plnění aerosolů, na které jsou zde pyšní. Při rekonstrukci hlavní budovy se však na zaměstnance rozhodně nezapomnělo. Zatím mají k dispozici prostorné šatny, zbrusu nové sociální zařízení i místnost na odpočinek pro ženy, v nejbližší době se však dočkají i muži. V celém závodě



pracuje 50 lidí ve dvousměnném provozu, většinu z nich najdete na balírně. „Kantýnu zde bohužel nemáme, ale jsme schopni všem, kdo mají zájem, jídlo dovézt," dodává Petr Kubica.

Ekologická zátěž

Začátky fungování nového majitele v areálu, který v Opavě postavila německá armáda ještě za války v roce 1942, nebyl jednoduchý. Řadu zařízení zkrachovalé Hekry získali věřitelé, další pak patřily bankám, kterým Hekra dlužila peníze. Počáteční investice byla obrovská a vlastně za pochodu se areál začal rekonstruovat.

Neblahým dědictvím minulosti je ekologická zátěž výrobního areálu. „To bylo první, s čím se nový majitel musel nějak poprat, aby se dál nešířilo znečišťování. Zbavili jsme se i všech zařízení a strojů, které by mohly pokračovat ve znečišťování, a zrevidovali nebo zrekonstruovali všechny nádrže, přičemž ty podzemní se zrušily," vysvětluje Petr Kubica. Jenže ani to nestačilo.

Jak Němci, tak následně Benzina totiž areál využívali jako sklad pohonných hmot. Ve své době si nikdo s nějakou ekologií hlavu nelámali, a tak je veškerá půda v okolí kontaminována ropnými látkami. Areál Filsonu leží na okraji souvislé zástavby Opavy a v jeho bezprostřední blízkosti je vodní zdroj, kterému se říká Jachtařský zářez. Ten navíc zajišťuje minimálně 10 procent pitné vody pro Opavu.

Od roku 2016 zde odbor životního prostředí financovaný Evropskou unií provádí hydrogeologický průzkum, který spočívá



ve vrtech, odběru hornin a analýze podzemní vody. Zjistilo se, že kontaminace má tendenci šířit se podzemní vodou vně areálu právě k Jachtařskému zářezu. Je jasné, že Filson, i když kontaminaci půdy nezpůsobil, se na sanaci ekologické zátěže areálu rovněž podstatnou měrou podílí. „V současné době čerpáme spodní vodu. Všechny látky, které v zemi jsou, se totiž stahují k tomu vrtu. V čističce se pak oddělí těkavé a mastné látky a dál už jde jen čistá voda," vysvětluje Petr Kubica a dodává, že zároveň očekává, jak se k celé záležitosti postaví státní orgány.

■ 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

HISTORIE MYCÍCH LINEK NEJEN V ČESKÉ REPUBLICE

Společnost WashTec je pokračovatel dvou úspěšných společností, respektive tří, které z hlediska inovací a rozvoje mycích technologií, byly v tomto odvětví průkopníky. Společnost Wesumat byla vůbec první, která vynalezla mechanickou mycí linku a také tunelovou mycí linku. Společnost Kleindienst byla první, která přišla na trh s tříkartáčovou mycí linkou.



1962

Wesumat představuje první mechanickou mycí linku, přezdívanou také karusel

1963

Kleindienst představuje první portálovou mycí linku s třemi kartáči.



1985

Společnost California Rohé přichází s novým elektronickým řízením. Díky této inovaci se výrazně zkracuje doba mytí a zlepšuje se výsledek sušení. Dvě velké turbíny pro boční i střešní sušení.



1987

Wesumat představuje novou generaci mycích linek SoftWash – první oficiálně prodávaný produkt od společnosti Wesumat v revolučním období v České Republice. První instalace v roce 1991.

1994–2000

Postupné sloučení společností California Rohé a Kleindienst a následné sloučení se společností Wesumat. Vzniká současná jednička na trhu - společnost WashTec. Vzniká na svou dobu nadčasový model CK45.



2002

Vznik nové modelové řady SoftCare – zaměřuje se především na jednoduchou údržbu ze strany provozovatele a modularitu.



2010 až současnost

WashTec+, online služby se rozšiřují i do světa mycích technologií. Mycí linku lze sledovat dálkovým přístupem a zákazníci mohou nakupovat a spouštět mycí technologie aplikacemi přes mobilní zařízení.



INTERNET A ENZYMY

Mycí centra dnes rostou po celé České republice možná podobnou rychlostí, jako se v 90. letech minulého století rozšiřovala síť čerpacích stanic. Mnoho zájemců na začátku řeší, zda zvolit mycí boxy, nebo portálovou myčku, ale dilemat je mnohem více. Podívejme se, jaké jsou dnes podle zástupců společnosti Iwash trendy z hlediska technologií a mycí chemie.



Kontrola a ovládání přes internet

Velkým problémem při realizaci mycích center je shánění optimálního místa, na kterém by se dala myčka postavit. Komplikují to hlavně ceny pozemků a atraktivita daného místa z hlediska potenciálního počtu zákazníků. Nežádá se proto stává, že majitel myčky bydlí od svého místa podnikání stovky kilometrů. V prosinci jsme psali o mycím tunelu Micka Ústí nad Labem, jehož provozovatel bydlí v Karviné, rok předtím o mycím centru v Ostrově nad Ohří, které vlastní podnikatel z Český Budějovic.

Takto „situování“ provozovatelé mycích center tak jezdí na kontrolu jednou týdně a v ostatní dny se musejí spoléhat na poctivý přístup svých zaměstnanců, kterým myčku v době své nepřítomnosti svěří. Dnes ovšem mohou provoz kontrolovat zčásti na dálku prostřednictvím internetu. „Požadavek na možnost kontroly mycího centra přes internet máme hlavně od majitelů mycích boxů,“ říká Marek Liška z firmy iWash a dodává: „U portálových mycích linek tyto služby moc rozšířené

nejsou, protože tam musí být vždy přítomna obsluha.“

Možností, co všechno je možné prostřednictvím internetu ovládat, je mnoho. „Můžete sledovat kolik zákazníků v daném období myčku navštívilo, statistiku výtěžnosti jednotlivých boxů, můžete měnit cenu a časy jednotlivých programů nebo jejich složení, popřípadě hladinu používané chemie. Nebo si můžete přes internet nastavit například tzv. happy-hour, kdy v rámci propagační akce nabídnete zákazníkům v určitou ohlášenou hodinu výraznou slevu,“ popisuje Marek Liška a nezapomene dodat, že čidla na mycím zařízení zvládají i chybová hlášení, takže provozovatel dostane zprávu o tom, že se něco stalo a zařízení se automaticky odstavilo. „To je samozřejmě důležité i pro náš servis, který některé závady dokáže odstranit na dálku nebo se může při nutném výjezdu připravit na konkrétní problém.“

Kouzelná pěna?

Často je velké dilema, jakou používat chemii. I když chcete využít nabídku firmy,

která mycí zařízení dodala a nainstalovala, vždy máte několik možností, čím vozidla zákazníků umývat. Pokud hned na začátku volíte jako hlavní mycí složku prášek, další rozhodování se již zúží pouze na to, jestli chcete parfemaci, nebo ne. „Parfemace už dnes není trendem, ale spíše standardem, já osobně preferuji spíše parfemaci vosků,“ říká expert na mycí chemii Michal Šulc z firmy iWash.

Zákazníci mají v oblibě prostředky, které tvoří velké množství pěny podle hesla čím více pěny, tím lépe to myje. „Z hlediska funkčnosti je to však spíše kontraproduktivní,“ říká Michal Šulc. Zákazník mycího boxu si totiž většinou neuvědomuje, že příliš hustá pěna se na povrchu automobilu neudrží, rychle padá a zkracuje se čas jejího působení.

Atraktivitu pěny zároveň zvyšuje i skutečnost, že nemusí být jenom bílá. „Třeba na zelený čtvrtek můžete umývat zelenou pěnou,“ usmívá se Michal Šulc a dodává: „Myček je dnes mnoho, a aby upoutaly zákazníky, musí se nějak odlišovat nebo nabídnout něco navíc.“ Mycí boxy proto lákají na barevnou pěnu, portálové myčky zase na pěnové „stěny“ s laserovou show. Na kvalitu mytí to samozřejmě nemá žádný vliv.

V hlavní roli enzymy

Slovíčko ekologie se dnes skloňuje ve všech pádech a platí i pro mycí centra. Účinnost použité chemie z velké části závisí na hodnotě pH, ať už na jednu, či druhou stranu. Záleží na tom, co chcete umývat. Z hlediska ekologie je však kladen velký důraz na to, aby byly mycí prostředky pokud možno pH neutrální. „I takové látky dnes dokážou být docela účinné. Zvláště pokud v nich nechybí enzymy,“ říká Michal Šulc.

Enzymy jsou sloučeniny, které svým působením umožňují a usnadňují průběh biochemických reakcí. Po chemické stránce se jedná o organické látky bílkovinné povahy.

„Enzymů, které zprostředkovávají biochemické reakce v rostlinném i živočišném světě, jsou tisíce. V mycí chemii se používají sloučeniny na bázi přírodních enzymů, které se současně doplňují. Na jednu stranu jsou schopné urychlit mycí proces a na druhou pak ulehčit čištění vody v čističce a v neposlední řadě také odstranit nežádoucí pachy,“ dodává Michal Šulc.

Je překvapivé, že tahle „zelená“ chemie je dnes často lacinější než agresivní chemie postavená na zdravě škodlivých fosfátech a podobných látkách. Legislativa navíc stále přitahuje a nebude trvat dlouho, kdy tyto látky z chemie zmizí úplně. Dosud platilo, že když se někdo rozhodl využívat jenom bezfosfatovou mycí chemii, šlo mu umývání mnohem hůře a déle. Problematická byla i ekonomika takového provozu. S enzymy to však jde i bez fosfátů.

Také společnost iWash nabízí na českém trhu unikátní řadu mycí chemie na bázi enzymů. Jedná se o přírodní látky, které rozkládají určité látky, a tak je jejich určení rozdílné. Jejich výhodou je, že jejich využitelnost nekončí oplachem, ale pokračuje dál i v jímce, kde enzymy rozkládají organickou špínu včetně



ropných látek. Celá řada této profesionální chemie se jmenuje EvoEnzymes Line a její součástí je třeba mycí šampon Brush, prostředek na předmytí Emollient nebo pěna Foam.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: autor a archiv

www.sebesta.cz

VYSAVAČ
INTERIÉRŮ



výkonné dmychadlo
s asynchronním
motorem - velká
životnost

NEREZOVÉ
PROVEDENÍ

BEZKONTAKTNÍ AUTOUMÝVÁRNA

(dle vašeho přání)



+ ČESKÝ VÝROBCE



- » Samoobslužné ruční mytí bez kartáče - bez dotyku s povrchem karoserie
- » Možnost využití kartáče pro extrémní znečištění - 2 ramena v boxu
- » Oplach vozu osmotickou vodou pro vysoký lesk karoserie
- » Nezámrzný systém - zimní provoz

t. +420 518 612 307
sebesta@sebesta.cz

HUSTIČ
PNEUMATIK



několik typů
konstrukce,
spolehlivý agregát
„Orlík“

NEREZOVÉ
PROVEDENÍ

ZBAVTE MYČKY NÁSLEDKŮ ZIMY

Sníh už odtává i z nejvyšších poloh našich „velehor“, ze silnic mizí nánosy zimního posypu, tráva se začíná zelenat a pupeny na stromech se pomalu začínají měnit v listy. Ze zimního provozu by se měla „probudit“ také mycí centra. Základem přípravy toho je především odsolení všech vnějších i vnitřních částí mycí technologie, ať už se jedná o mycí boxy, nebo portálovou a tunelovou myčku.

Nepodceňujte kontrolu ani údržbu

Odborníci na mycí technologie tvrdí, že údržba mycí linky po zimě je důležitá. Podle manažera firmy Italmec Marka Lišky by měl provozovatel myčky po zimě hlavně zbavit ji soli, což znamená vyvést sedimentační jímky i sběrné žlaby a následně je důkladně vypláchnout. Hodně záleží na tom, jak intenzivně mycí zařízení v průběhu zimního období pracovalo. Pokud bylo zatížení extrémní, je na místě kompletní údržba mycí linky včetně veškerého příslušenství. Současně s tím je pak vhodné provést kontrolu celkového stavu zařízení a naplánovat případné investice do nejbližšího období, aby se minimalizovalo omezení provozu a jistá ztráta zákazníků v případě poruchy. Tímto krokem lze zároveň bez větších investic prodloužit životnost celému zařízení.

Co se týče mycích boxů, je celkem běžné, že u zařízení se odpojí na základě zvýšení denních teplot nezamrzový provoz a provozovatel může zvýšit teplotu vody, aby zlepšil účinnost mytí. Současně s tím doporučují od-



borníci promazat otočné části podstropních ramen a mycích pistolí.

Zkontrolovat, vyčistit a nově nastavit

Snad vůbec nejdůležitějším úkonem po zimním provozu je kompletní vyčištění stroje, potrubí, žlebů a čistírny odpadních vod. Čištění

stroje prostřednictvím vysokotlakého zařízení není jednoduché, a pokud je neodborně provedeno, hrozí poškození mycí linky tlakovou vodou. Musíte si uvědomit, že kryt mycího portálu v provozu odolává pouze vodě odletující z rotujících kartáčů a není připraven na silný paprsek vody z vysokotlaké pistole. Přitom totiž hrozí, že voda zateče pod kryty a poničí elektroniku řídicího systému.

Vypláchnutí jímek a ČOV je potřeba provést opravdu důkladně. Je nutné kompletně vytáhnout, rozvířit kaly a následně stěny jímký mechanicky vyčistit. Když to neuděláte pořádně a načerpáte čistou vodu rovnou do vypuštěné sedimentační jímky, sůl v okruhu recyklované vody zůstane, což pak pocítí karosérie umývaných automobilů. Čistá recyklovaná voda, se kterou chcete umývat automobily, by měla mít hodnoty vodivosti do tisíce mikrosiemensů, zatímco neodsolená voda bude vykazovat hodnoty od dvou do tří tisíc mikrosiemensů. Zvýšená pozornost by pak měla být věnována i vyčištění čidel, která sbírají data o vodě. Pokud budou i čidla zasolená, bude zařízení na kontrolním displeji vykazovat jiné hodnoty, než jaká je realita.

Marek Liška upozorňuje, že všechny tyto skutečnosti se provozovatel myčky může dozvědět z manuálů. Čištění myčky by měl také provádět pracovník, který je buď proškolený, nebo má manuál důkladně nastudovaný. Samotné čištění pak samozřejmě můžete svěřit i servisní firmě.

Neoddiskutovatelný vliv na závady či na množství stížností zákazníků má rovněž kvalita vody, její mycí schopnost používaná chemie. V prvním případě to může provozovatel myčky ovlivnit prostřednictvím změkčovadel na vstupu do zařízení, ve druhém to lze samozřejmě řešit v součinnosti s dodavatelem myčky, ČOV i mycí chemie. Po vyčištění by měla následovat konzervace a promazání celého zařízení podle manuálu a nakonec se provede opětovné nastavení linky na jarní a letní sezónu.



LAMELA® - nová technologie dokonalého a šetrného mytí

Patentovaná společností BrushTec®

PETROL
PARTNER

Při provozu za vyšších teplot se určité změny dávkování, ke slovu pak přijde chemie, která je vhodná například k odstraňování hmyzu.

Nejčastější zdroje poruch

Pečlivá kontrola celého zařízení je základ prevence před případnou poruchou, která může způsobit odstávku myčky a následně ekonomické ztráty. I když mycí technologie jsou rok od roku spolehlivější, prostředí, ve kterém myčky pracují, neprospívá žádnému materiálu, ze kterého je myčka sestavena. Na poruchu jsou náchylné hlavně elektronické součástky, které se nedokážou vyrovnat s průnikem vody.

Provozovatel myčky nemusí čekat jen na pravidelný servis. Poruchám totiž může, pokud je vnímavý, předcházet. Tím pak eliminuje stav, kdy je linka úplně mimo provoz. Obsluha může odhalit hlučnější převodovku, protékající trysky nebo snížený tlak vody. Dobrým ukazatelem jsou samozřejmě reklamace špatného výsledku mytí ze strany zákazníků myčky. Rychle přivolaný servis může v důsledku zabránit větším škodám, ale trpí i neošetřené



kovové součástky nebo lak plechových krytů.

Mycí hala a boxy

Dlouhodobé působení agresivní chemie i posypové soli naruší i povrch podlahových dlaždic, nevábne mapy se vytvoří na stěnách a stropěch. Pokud se na některých kovových částech objeví stopy koroze, nedoporučuje se uspěchat jejich překrytí další vrstvou laku. Poradit se s odborníkem znamená vždy efektivnější ochranu proti dalšímu rezivění příslušných dílů do budoucna. Rezavá linka samozřejmě nemá vliv na účinek mytí, ale před

zákazníky to nevypadá dobře. Přestože jsou s kvalitou mytí spokojeni, příště spíše zamíří ke konkurenci. Časem pak rez samozřejmě může způsobit celkový rozklad napadeného dílu. Základem dlouhodobě pohledné myčky je opět důkladné umytí čistou vodou dříve, než agresivní materiály naruší povrch a rez se začne šířit.

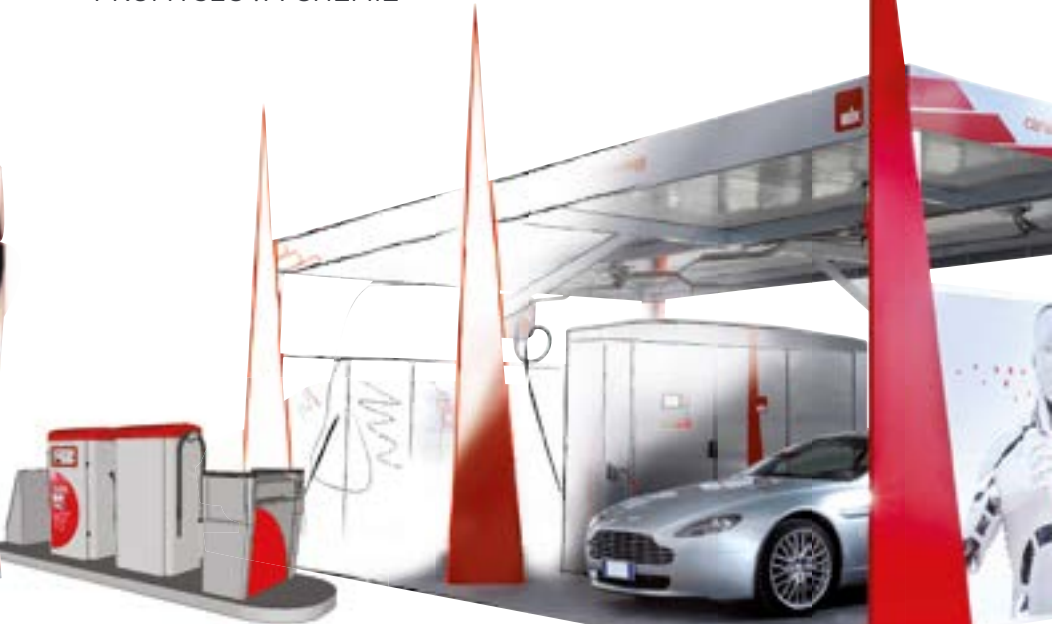
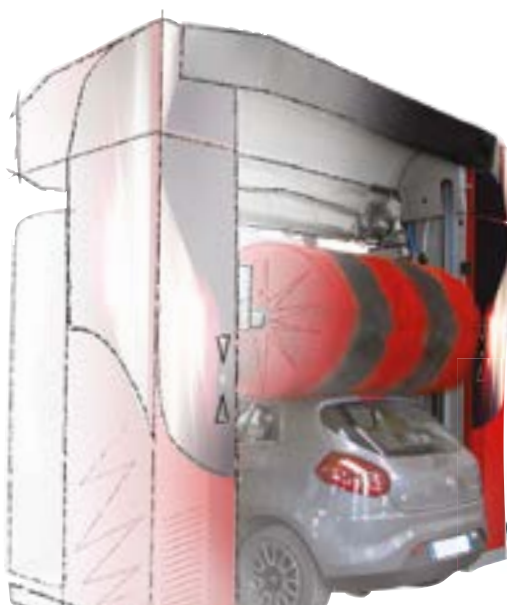
Stejnou péči by měli provozovatelé věnovat i vratům, které v zimních podmínkách musí snášet největší teplotní rozdíly. Starost o ně by měla být na stejné úrovni jako u mycích technologií. Do provozů portálových myček by měla být osazena maximálně kvalitní průmyslová vrata, která jsou odolná vůči klimatickým podmínkám a mají dlouhodobou životnost. Z mechanických částí způsobují největší problémy pojezdová kolečka i lamele, velkou pozornost je potřeba věnovat stavu lanek. Po důkladné očištění je samozřejmě nezbytné všechny pohyblivé části pečlivě nakonzervovat. Předcházet problémům při provozu myčky je nezbytné, ale ani při nejlepší péči se jim většinou nevyhnete.

■ AUTOR: Jiří Kaloč
FOTO: archiv

KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ MYTÍ VOZIDEL

OD PROJEKTU
AŽ PO REALIZACI

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



GLACEAU SMARTWATER NOVINKA INSPIROVANÁ OBLAKY

Užíváte si chvíle, kdy můžete ležet na trávě a pozorovat obláčky plující po nebi? Milujete zvuk dešťových kapek dopadajících na okno? Představte si toto všechno v jediné lahvi – vodu, která vás udrží hydratované po celý den, a přitom má jasnou a svěží chuť. Přesně takovým výrobkem je novinka GLACEAU Smartwater, voda inspirovaná oblaky!

Společnost Coca-Cola uvedla GLACEAU Smartwater na americkém trhu v roce 2006 a za méně než deset let se zde voda GLACEAU Smartwater stala jedničkou v kategorii prémiových vod. Výrobek byl následně v roce 2014 představen ve Velké Británii a v dnešních dnech je GLACEAU Smartwater oblíbená po celém Spojeném království, USA, Kanadě a Australii.

Výroba Smartwater byla inspirována stejným procesem, jakým v přírodě vzniká voda (známým jako hydrologický cyklus). Tento proces simulujeme destilací vodní páry, takže každá vzniklá kapka vody je čistá jako první kapka deště. Pak přidáme elektrolyty pro čistou, jiskřivou chuť. Voda je následně obohacena o hořčík, draslík a vápník, a to přesně v takovém množství, které vaše tělo potřebuje. Takto chytrým a inovativním procesem vznikne jedinečný produkt.

Pocit hydratace a osvěžení při konzumaci Smartwater je podmanivý. Skvělým příkladem je herečka Jennifer Aniston, která se stala glo-

bální ambasadorkou celé značky. Díky „smart“ výběru vody se Jennifer udržuje ve skvělé kondici, září a je hydratovaná.

Novinku GLACEAU Smartwater podpoří po boku Jennifer Aniston také česká ambasadorka značky Monika Marešová.

Po úspěchu v zahraničí dorazila GLACEAU Smartwater v polovině dubna 2018 také do České republiky!

Toto chytré osvěžení v praktickém objemu 600 ml se perfektně hodí nejen na uhašení rychlé žízně, ale dodá tělu potřebné minerály i na dlouhé cestě autem. Nabídněte i vy svým zákazníkům možnost zažít jedinečné osvěžení a inteligentní hydrataci!

■ AUTOR: PR Coca-Cola
FOTO: Coca-Cola



NOVINKA



**NOVÝ OKURKOVÝ REFRESH!
ZERO CUKRU.**

novinka

**Inspirována
oblaky,
čistá, svěží
chuť**





Možná si vzpomenete na internetové záběry z bezpečnostních kamer, jak řidička, nejlépe blondýna, odjíždí od pumpy i s tankovací pistolí, jindy se rozhlíží kolem dokola a palivo teče a teče, občas jí ujede nezabrzdnuté auto nebo rovnou chytne od zapálené cigarety. Mužům by se přece nic podobného nestalo...a pokud ano, určitě se to ututlá. Co tedy dělat, aby ženy k čerpacím stanicím přijížděly i odjížděly spokojené?

Ženy před pultem a za pultem

Na první pohled by vše mělo být jednoduché. Počet žen-řidiček neustále narůstá a v profesní roli obsluhy čerpací stanice je situace obdobná. V podstatě se jedná o postavení žena před pultem a žena za pultem, což v praxi znamená, že obě skupiny jsou od počátku jaksi proti sobě. V každém případě je pro ně jednodušší vstít se do situace té druhé strany a vyjít jí vstříc, což pro mužskou osádku na čerpačce může být problém. My se dnes zaměříme na zákaz-

nice a poptali jsme se několika náhodných řidiček, jak si představují ideální servis na čerpací stanici. Z odpovědí vybíráme ty, které se nejčastěji a v mírných obměnách opakovaly.

Žena a technika

- Uvítala bych obsluhu při tankování – „placače“. Představuji si, že za mě natankuje, aniž bych se já sama musela umazat smradlavou naftou. Z únorových a březnových mrazů si pamatuji problém se

zamrzajícím ostříkovačem, zamrzajícím zámek, přimrzlými skly k okenním lištám a vůbec bych při tom očekávala veškerou pomoc v zimní nepohodě. Není to ale přání jen na zimní sezónu. V létě je to stejné s omytím čelního skla a reflektorů, aniž by dotyčný myč (student, brigádník) čekal na bakšiš, který jsem ochotná dát, pokud nebude příliš vlezlý a udělá svoji práci rychle a kvalitně.

- Mám problém už jen s tím, když mám zvednout kapotu. Dopředu se děším otázek, jak je to s množstvím motorového oleje, brzdovou kapalinou, chladicí kapalinou, kam se vlastně lije kapalina do ostříkovačů. Ve všech těch návodech a servisních knížkách je toho tolik, co by se mělo a nemělo, že se sama divím, jak je možné, že všechno zatím funguje.
- Přijela jsem na značkovou pumpu v podvečer a sháněla někoho, kdo by mi v autě vyměnil žárovku. Tři ženy z obsluhy mi nebyly k ničemu. Na pana šéfa bych musela čekat několik hodin, servisy už byly zavřené, a tak mi nakonec pomohl jiný řidič.

• Již několikrát jsem si chtěla na cestách nechat umýt auto v myčce na čerpací stanici. Nikdy tam ale nebyl nikdo ochotný z obsluhy, aby mi zajel s autem dovnitř myčky. Mám prostě fobii z uzavřeného prostoru.

• Nejsem technický typ a nedokážu dohustit pneumatiky na předepsanou hodnotu. Co pumpa, to jiný systém, spousta tlačítek nebo velmi často nefungující kompresor. Nakonec jsem nedokázala sama ani povolit ventilky.

• Je sice hezké, že na pumpách jsou samoobslužné vysavače, kompresory, myčky, tankovací pistole a automaty na všechno možné. Já bych raději zastávku využila skutečně k odpočinku, ke kávě a technické ošetření či autokosmetiku vozu svěřila spolehlivému pracovníkovi. Proč se mám starat o věci, kterým v podstatě nerozumím nebo je nechci dělat, protože moje práce je úplně jiná...?

Žena a prodejna čerpací stanice

• Vadí mi přehnaně vysoká cenová úroveň potravin, nápojů i občerstvení. Technice

moc nerozumím, koupím nejvyšší kapalinu do ostřikovače či nějakou vůni do auta. To je důvod, proč většinou jen natankuji a jedu dál. Myslím si, že přemrštěnými cenami hlavně na dálnicích a v Praze pumpaři velkou část zákazníků v podstatě odhánějí.

• Překvapila mě reakce prodavačky na značkové pumpě, když jsem se sháněla po nějakém čerstvém ovoci a trvanlivé uzenině typu „uheráku“. Odpověď bylo: „To jste si měla udělat nákup v samošce, my jsme tady čerpací stanice!“ Přitom mají v prodeji čerstvé květiny, čerstvé pečivo, nejrůznější konzervy, těstoviny, a hlavně spoustu sladkostí. Nechybí ani základní léky i s drogerií pro ženy. Prostě si už dlouho myslím, že by se ovoce jako „kusovky“ určitě prodávalo. Je pro mě satisfakcí, že se u velkých pump objevují spolehlivé markety, jako je Billa.

• Jsem nucená dvakrát týdně vozit tři děti na jejich aktivity. Často se stane, že i s nimi musím na čerpací stanici. Z několika na dané trase jsem vybrala takovou, kde mi s dětmi pravidelně pomáhá pra-

covník obsluhy přímo u stojanů. Nejdřív mi trochu vynadal, že není vůbec dobré při tankování, ale i po natankování nechávat děti v autě. Pravidelně pomůže děti převést na hřiště, které je součástí pumpy, a ještě od něj dostanou „odměnu“ v podobě lízátka nebo baleného drogsu. Časem se z toho stal pro nás určitý rituál a není divu, že tu občas něco koupím navíc, aniž bych třeba kupovala benzin.

Žena a rychlé občerstvení

• Dát si gumovou žemli v igelitu plnou majonézy, s nápojem nebo kávou v kelímku, to stojí minimálně stovku. A tak raději vlastní svačinu s kávou v termosce za třetinovou cenu a jistotou, že vím, co jím a piju...

• Ve své profesi trávím za volantem spoustu času, a tak si benzínky pečlivě vybírám nikoliv pro kvalitu paliva, ale kvalitu obsluhy a občerstvení. Kde dostanu výbornou kávu do porcelánového šálku nebo do skla, je pro mě stejně důležité jako letní nabídka točené zmrzliny, čerstvé- ➔

➤ ho džusu z vymačkaného pomeranče, křupavého sendviče nebo nějaké speciality v podobě salátů, domácího pečiva a odlehčeného občerstvení, o kterém se už ví. Předtím ovšem chci navštívit toalety, upravit se, umýt. Rozhodně odmítám, abych u obsluhy musela co nejhlasitěji žádat o klíč od toalety a přitahovat tak pozornost ostatních, o kterou nestojím. Vadí mi i společný vstup na pánské a dámské toalety, natož jen jedna umývárna. Do stejného stavu odporu a nevole mě dostanou placené toalety s turniketem či jakoukoliv další překážkou, například i v podobě „hajzlábky“, s nutností hledat mince, měnit na žetony a u obsluhy opět zdůrazňovat, že za těch patnáct korun za vyčůvání a učešání teď chci přidat na kávu. Jsem natolik slušná, že nestavím na čerpačce, jen abych si odskočila a, vždy si tam i něco koupím. Domnívám se, že rabat z prodeje je dostatečný, aby čerpací stanice zvládla i náklady na toalety. Vybírat za použití patnáct korun pokládám za drzost a takové pumpy ignoruji. V Německu, Rakousku, Itálii a ve Švýcarsku částku za kupon na toalety automaticky odečítají z nákupu. Kupony jsou navíc platné delší dobu, takže jejich hodnota se počítá i pro pozdější nákup. To vidím jako dobrou volbu a tady bychom mohli od sousedů opisovat. A mimochodem, každé odpočívadlo je na tamních dálnicích vybavené bezplatnými toaletami v „nerezu“ s dokonalou a samozřejmou údržbou. U nás jsou dálniční odpočívadla vesměs uzavřená nebo totálně obsazená kamionáky. Pohled do křoví či nějakého koutu tam mluví za všechno.

● Obdivuji obsluhu rychlého občerstvení na úplně nově přestavěné pumpě, jak pečou vlastní sladké i slané pečivo. Rychlost a šikovnost děvčat při přípravě čerstvé, chřupavé housky s moravským uzeným nebo šunkou, s náloží čerstvého salátu. Když to vidím, prostě neodolám. Stejně je to i s nabídkou kávy, tady došlo k neskonale kvalitativní změně oproti starším automatům s černou tekutinou v kelímku. Bohužel i ke změně v ceně. Všechny velké benzínky své prodejny a zázemí modernizují a vylepšují servis i koutky pro posezení. Teď jde o to, aby zdvižená laťka z nějakých důvodů neklesla opět dolů.

● Co mi zvedne náladu na pumpě? Myslím, že je to celková atmosféra, čistota a pak spousta detailů. V zimě je to teplo a vůně kávy. V létě chlázek, svěží vánek, pohled

na zmrzlinu, orosenou sklenici s kolou. Vždycky ale útulné a pohodlné posezení, méně plastů, víc přírodních materiálů. Proč ne záclonky na oknech, proč ne květiny na venkovní předzahrádce či pod pergolou (pro mě i s popelníkem). Mám ráda prostorné toalety, nikoliv kabinky WC, kdy po otevření dveří div nespádnou do mísy. Svůj význam má parfémování a samozřejmě čistota WC a přilehlých prostor. Kabiny s háčky na dveřích, kde si lze pověsit kabát či kabelku, uzavíratelné odpadové koše, toaletní papír...to vše je samozřejmostí a standardem, stejně jako prostor dámských umývár s velkým zrcadlem a odkládacím prostorem. Elektrický, bezdotykový osoušeč rukou doplněný zásobníkem papírových ručníků, odpadkovými koši. Bývám nervózní z krátké tekoucí vody z kohoutku, stejně jako z podivně fungujících/nefungujících dávkovačů tekutého mýdla. Za lepší standard považuji opět nějakou výzdobu toalet, jako jsou obrázky, tapety, květiny, tlumená hudba, vůně...to už bude zřejmě nadstandard. V každém případě mám ale z toalet na pumpách vesměs lepší dojem než z mnoha restaurací při cestě.

Co napověděla anketa?

V duchu zhruba rok staré studie GfK Petrol Station FMCG Shopping o tom, jak se nakupuje v prodejnách na čerpacích stanicích, vychází i naše mnohem skromnější anketa mezi ženami-řidičkami. Obdobně i ony si v první řadě vybavily jako první dvě značky čerpacích stanic v souvislosti se svými nákupy a pobyty na čerpačkách společnost Shell, což určitě souvisí i s rozšiřováním prodejní plochy za součinnosti s potravinářským řetězcem Billa. Společnost Benzin si řidičky vybavily jako synonymum pro „benzínky“ a také v souvislosti s rozsáhlou modernizací vzhledu stanic, inovací občerstvení, proškolením personálu a zaměřením na smyslové vjemy zákazníků. V popředí se suverénně drží také společnosti OMV a MOL, známé rovněž promyšleným a výrazným remodelingem svých stanic. Z ryze ženských důvodů, jako je čistota a přívětivost prostředí i personálu, bylo ale slyšet hodně chvály také na EuroOil, RobinOil, KM PRONA, VS Petrol a některé další menší řetězce a také na některé solitérní pumpy.

Odpovědi na naše otázky, jak se vám líbí/nelíbí, kde se cítíte/necítíte spokojeně, co vám zvedne/zkazí náladu, se týkaly více

„dojmologie“, prožité nálady, pocitových vjemů z nákupních zážitků, vstřícnosti a zájmu obsluhy či kvality občerstvení apod. Ženy zaujala nejčastěji atmosféra, čistota, prostředí, úroveň toalet. Na rozdíl od průzkumu GfK, kde první tři místa v hodnocení čerpaček zaujala kvalita paliv, jejich cena a dostupnost ČS, u žen-řidiček a spolujezdkyň to byla čistota, atmosféra prostředí, úroveň toalet a teprve pak ceny; dále chvála, ale i vyhraněná kritika rychlosti a úrovně obsluhy, kvality a výběru občerstvení. Ženy jednoznačně preferují čerpací stanice, kde nabízejí i něco pro děti. Typická jsou dětská menu v nabídce občerstvení, ovoce, čerstvé džusy a rovněž jakákoliv zařízení pro rozptýlení dětí a aktivity po nudném sezení v autě – počínaje nějakým hřištěm s houpacíčkou, prolézačkou a hracími koutky konče. Děti jsou i váženými zákazníky, za které se na pumpě téměř vždy utratí dost peněz.

Co se týká kvality paliv, provozních kapalin, možností servisu aut a s nimi souvisejících cenových relací, lze říci, že na toto téma odpovídaly dotazované řidičky vesměs bez zájmu, jen s povrchními znalostmi, protože měly většinou zázemí v technických znalostech svých partnerů, u řidiček služebních aut pak ve spoléhání na zodpovědnost garážmistrů a techniků daných firem.

Trochu si protiřečily odpovědi na otázky kolem kvality občerstvení. Na jedné straně touha po zdravější stravě v podobě lehčích salátů a kusového ovoce jako banány, jablka, krabičky jahod apod., ale se stejnou vervou přání čerstvých, cukrářských výrobků, lokálních specialit a místních dobrot v podobě koláčů, ovocných knedlíků, domácích buchet. Jednoznačné odpovědi se týkaly chybějícího širšího výběru drogistického a hygienického zboží za dostupné ceny.

Obecně lze konstatovat, že dotazovaným ženám se nelíbila výše cen za nabízené zboží a občerstvení, nicméně je respektují a v případě zaujetí jsou s nákupním rozhodováním rychle hotovy. Zcela jistě nepatří k zákazníkům, kteří se rozhodují o zastávce na pumpě jen kvůli kritériím souvisejícím s natankováním. Spíše je to pro ně záminka, aby tu mohly relaxovat a také něco koupit.

■ AUTOR: Mikuláš Buleca
FOTO: Jiří Kaloč a archiv

Vinea®

Vinea.
frizzante.

250 ml

ZROZENA Z VÁŠNĚ PRO HROZNY.

Osvěžující chuť hroznů
s dotykem jemných ovocných
a květinových tónů.

SLADKÉ, BAREVNÉ A VOŇAVÉ PATŘÍ ŽENÁM

Muži a ženy se při nákupním rozhodování chovají trochu jinak. Podle výzkumů se muži rozhodují přímočařeji, analyticky, aby se rychle dobrali řešení. Ženy u nabízeného zboží vnímají kromě racionální složky informace stejně silně i složku emotivní. Jsou pro ně důležité i estetické prvky a další souvislosti, které by zboží mělo vyvolat, a jen málokdy koupí zboží pouze pro jeho funkčnost.



Impulsivní charakter cukrovinek

Ročně spořádáme téměř třicet kilogramů sladkostí, a tak by impulsní zóny kolem kasy měly podle toho vypadat. K tomu je možná dobré podotknout, že až za osmdesát procenty nákupních rozhodnutí je třeba hledat ženy. V případě cukrovinek utratí podle GfK české domácnosti více za značkové výrobky. Celkové roční výdaje domácností jsou nadprůměrné v případě tabulkových čokolád, sušenek a čokoládových tyčinek, a to zejména během prodejních akcí, které zatím čerpací stanice zbytečně opomíjejí. Kategorie cukrovinek je charakteristická svou pestrou nabídkou pro vánoční, valentýnské a také velikonoční období. Sváteční mlsání si dopřejí tři čtvrtiny domácností. Typický poznatek nákupních průzkumů z kamenných prodejen se projevuje u tabulkových čokolád, kdy během promočních akcí stoupá prodej-

nost téměř na dvojnásobek. Bonbony vložily během sledovaného období od července 2016 do června 2017 domácnosti do nákupního košíku téměř 20x, domácnosti s dětmi nakoupily v průměru více než 5 kg bonbónů, domácnosti bez dětí pak měly roční nákupní košík s bonbonami přibližně o 1,7 kg lehčí. Pralinky či bonboniery se objevily v koších domácností v průměru 7x za rok. Nejvíce se celkově za pralinky a sladkosti v porovnání s ostatními měsíci v roce zaplatilo u čerpacích stanic v prosinci, kdy jsou výdaje za ně největší. Vyšší spotřeba je ale patrná po více než první polovinu roku, tedy déle než do začátku letních prázdnin, a ještě během dovolených. Obecně platí, že ženy rády mlsají a častěji si koupí kvalitní čokoládovou tyčinku, pralinky... s vnitřní sebeomluvou, že sladké přece zahání stres i hlad. Se stejnou vervou si ovšem dopřejí zdravé fresh džusy, zeleninové saláty a kaloricky odlehčené občerstvení. Uvidí-li ale nabídku kva-

litní točené zmrzliny, čerstvý cukrářský zákusek, také neodolají.

Sázka na novinky i na jistotu

Nestlé má i na pumpách dominantní pozici se značkou Orion a jejími subbrandy jako Studentská pečť, Margot, Kofila, Deli, Kaštany aj., z bonbonů lze zmínit Bon Pari, Jojo, Lentilky nebo Hašlerky. Dlouhodobě nejprodávanější ovocné tvrdé bonbony slaví čtyřicáté narozeniny. Kromě inovovaných obalů jsou nyní vyráběny pouze z přírodních ingrediencí, barveny jsou extrakty ze zeleniny a ovoce. Například na velké pumpě Benziny „Argentinská“ v Praze 7 si prodavačky všimly, že jako drobný valentýnský dárek se výborně prodávaly „Valentilky“, speciální balení lentilek tvarovaných do srdíčka, místo běžných lentilek. nebo luxusní pralinky, výběrové bonboniery jako speciální valentýnské výrobky. Z bonboniér je to samozřejmě „Modré z nebe“. Ženy – ať z obsluhy, či jako kupující – takové emotivní prvky vnímají, zvláště jsou-li podpořeny odpovídající televizní reklamou.

Ferrero patří ke společnostem, které jsou svými výrobky zastoupeny na každé jen trochu významnější pumpě – někdy jen drobnými krabičkami Tic-Tac, většinou ale impulsními tyčinkami pod značkou Duplo a Kinder; pro sváteční chvíle pak zlatými koulemi Ferrero Rocher, oplatky s polevou z mléčné čokolády a drcenými lískovými oříšky, s náplní (40,5 %) a celými lískovými oříšky, V bledě-bílém je to i křupavá oplatka Raffaello zdobená strouhaným kokosem, s celou mandlí uvnitř. Jako ideální dárek pro ženy, plný skrytých emočních poselství, je bonboniéra Mon Cheri, čokoládové pralinky formované s líkérkem a celou třešní uvnitř. Kdo chce ochutnat více kombinací, rozhodne se pro bonboniéru Ferrero Collection ve výběru pralinek Ferrero Rocher, Rondnoir a Raffaello nebo pro luxusní Ferrero Prestige, mix pralinek Ferrero, Ferrero Rocher, Mon Cheri a Pocket Coffee (čokoládová pralinka s tekutou kávou). Jistota dlouhodobé kvality a originality vynesla značku Ferrero k celosvětově nejproslulejším. I tady nákupní rozhodování umocňují časté, velice emotivní televizní reklamy.

Podobnou reputaci mají švýcarské cukrovinky a čokolády. Jejich nejčastější zástupce je značka Lindt a vedle tabulkové čokolády patří

k originálním dárkům luxusně zabalená pralinka ve tvaru srdce Gold Nuggets Mini bag (50 g) nebo větší bonboniéra Lindor ve stejném designu (250 g). Podle průzkumů patří k nejprodávanejším drobným bonboniérám Toffifee od německého výrobce Storck. Uvnitř se skrývají jen samé dobroty: křupavý lískový oříšek v karamelu s nugátovým krémem a kapkou hořké čokolády na povrchu. Toffifee je skvělá kombinace těch nejlepších ingrediencí, například 15 ks pralinek v balení 125 g.

Rovněž česká společnost Carla za pětadvacet let svého trvání získává domácí i zahraniční prestiž a na Velikonoce speciálně připravila bonboniéru Cherry – višně v čokoládě nebo Kočičí jazyčky. K slavnostním příležitostem pak nabízí značku Fino de Aroma, za kterou se skrývá různě balení hořké, mléčné či bílé čokolády.

Vánoce, Valentýn, Velikonoce jsou veselé svátky a dobře se při těchto příležitostech prodávají cukrovinky s hračkou či chcete-li hračky s cukrovinkou, které opět ve větší míře nakupují ženy. Společnost MSI v tomto směru nabízí plastové překvapení ve tvaru ořechu v licenci Doba ledová, které obsahuje 3D hračku, dále laser s lízátkem, dobře si vede také „retro“ cukrovinka práskací prášek, po kterém v ústech zůstane velká žvýkačka. Brain pop je zase lízátko měnící pětkrát barvu a chuť, dále Game phone, vodní hra s cukrovinkou a také Ocean jelly, což je želé ve tvaru mořských živočichů.

Odborníci tvrdí, že čeští spotřebitelé ani na pumpách příliš neexperimentují, pokud jsou s konkrétním produktem dlouhodobě spokojeni. Stále je sice lákají impulsní nabídky, přitom ale sledují kvalitu a větší důvěru mají k dražším značkám. Například společnost Chocholand neklamala s originálně balenými čokoládovými výrobky pro Valentýna, Velikonoce či máj – lásky čas ve tvaru srdce, jako jsou pralinky s mléčnou čokoládou „Paris“, pralinky s lískooříškovým krémem a celými lískovými ořechy ve tvaru růže či podobné „Passion Rose“, 350g pralinky plněné kakaovým, lískooříškovým nebo cappuccino krémem s cereáliemi. Od růží čokoládových je už jen krůček k pravým, vonícím růžím a dalším květinám.

Květinou neuhodíš

Mezi rostlinnými dárky je občas vidět nabídku nejen malých kvetoucích kaktusů, ale častěji i minikvětin v květináčcích, které jsou upravovány tzv. „stabilizací“ (květiny, trávy, listy a stromky). Zachovávají si pak přírodní vzhled po mnoho let. Jejich přirozené barvy a měkkost je předurčují k dlouhodobé květinové výzdobě. Takto upravené rostliny jsou v podstatě bezúdržbové,



a jsou přesto pravé. Stále častěji se na čerpacích stanicích prodávají čerstvé řezané, někdy s příchodem jara i hrnkové květiny a sadba do zahrádek. Letmý průzkum na čerpacích stanicích nám potvrdil, že řezané květiny stejnou měrou kupují ženy i muži – i když každé pohlaví z jiných pohnutek. Nabídka květin je díky leteckým dovozům z teplých krajín široká i během našich šesti zimních měsíců. Řetězce čerpacích stanic mají vesměs dohodu se svými dodavateli květin, že neprodané zboží odeberou zpět obdobným způsobem, jako to dělají dodavatelé balených baget. To samozřejmě nemusí platit pro solitérní čerpačky – tady záleží na individuálních dohodách.

Také k prodeji čerstvých květin je třeba vědět „zahrádkářské minimum“. Že bez vody rychle zvadnou, ví každý. Důležité je držet řezané květiny raději v chladnějších částech prodejny (u vchodu s chladnějším proudem vzduchu), na noc je přemístit na chladné místo jen pár stupňů nad nulou či do chladáku. Při jejich výběru ke koupi dbáme o to, aby se jednalo o co nejméně rozvité květy, zejména u růží raději na omak tvrdá poupata, jejich listy musí být svěže zelené, nepovadlé a nepolámané. Není divu, že se prodej květin na pumpách rychle rozšířil i z dalšího důvodu: je pohodlný, květina či sadba se autem rychle přepraví na místo určení a ani jejich ceny nebyvají vyšší než speciálně vázané v květinářství. Ostatně: dodatečná úprava tuctového pugétu se nevyplácí ani na čerpacích stanicích, pokud má některá z žen obsluhy cit pro dekoraci. Ve spojení s nabídkou dalšího dárku se tak obchodní jarní transakce může rázem zdvojnásobit!

Barevnost také prodává

Vedle barevných květin, barevných obalů cukrovinek to může být regál s časopisy. Převládají barevné obálky ženských časopisů a tzv. bulváru. Není divu, na cestách se nikdo nechce zatěžovat stále stejně nechutnými tématy politiky, a tak pro dané chvíle odpočinku nad kávou či džusem dělá radost počteníčko třeba o životě slavných. Barevnost poutačů a reklamních ploch často nahrazuje chybějící barvy nabízeného zboží. Ve srovnání s velkoformátovými prodejny plný-



mi přeplněných regálů by na malé ploše shopu na pumpě měl být sortiment pečlivě vybírán jako rozinky na dortu podle zkušeností, co se nejlépe prodává. Může se tak stát oázou příjemných zážitků ve srovnání s tím, co řidiče čeká na silnicích. Nabízené produkty i servis by měly být také v souladu s rukopisem a barevností typickými pro danou značku petrolejářské společnosti, čehož lze dosáhnout právě designem, dokonalým osvětlením či barvami. Jsou to právě barvy, které na první pohled dokážou odlišit jednu cílovou skupinu od druhé, jednu konkurenční firmu od jiné, a naznačit tak zákazníkům/zákaznicím, proč nakupovat právě tady.

Vůně a atmosféra

Ženy mnohem citlivěji vnímají prostředí prodejny na čerpací stanici. Daleko více se řídí svými smysly a není divu, že marketingová komunikace se snaží zapůsobit nejen na zrak, sluch, ale i na další lidské smysly. Rozhodující je bezpečný a útulný prostor, pokud je „voňavý“, například vůní z dopékaného pečiva, vůní kávy, vůní čerstvého či parfémovaného zboží – je to další důvod, proč takové pumpě dají ženy přednost. Vhodná vůně dokáže ovlivnit zákaznickou emoci i nákupní chování. Dokáže ovlivnit náladu a navázat spojení s nabízeným zbožím či službou. Zatímco u ostatních smyslů je vjem nejdříve analyzován, čich vzbudí určité emoce či vyvolá zasuté vzpomínky okamžitě. Vůni a s ní spojený zážitek si lidé pamatují z 65 % i po roce, u zraku již po čtyřech měsících klesá přesnost vzpomínky na polovinu. Čich je také jediný ze všech smyslů, který se nedá „vypnout“. V neposlední řadě dokáže vůně výrazným způsobem podpořit prodej. Správné aroma v prostorách čerpací stanice může zákaznice dovést až k samotnému nákupu stejně jako pečlivě vybraná drobná kosmetika, deodoranty či parfémy. Pokud je na čerpačce protivný průvan, navíc s „oděrem“ toalet a celkově nepříznivým dojmem z osvětlení, zašlapaných podlah, různých překážek (často i v podobě nadbytečných regálů) či zboží v krabicích à la diskont, ženy se zde dlouho nezdrží.



ŠPIČKOVÁ KÁVA, PRVOTŘÍDNÍ SERVIS

Káva na čerpacích stanicích je dnes horkým zbožím. Obrazně i doslova. Mezi přední dodavatele kávy i kávovarů či automatů patří firma Dallmayr, která je výhradním dodavatelem tohoto nápoje například pro řetězce Robin Oil, Eurooil nebo Tank Ono, a špičkovou zrnkovou kávu Dallmayr používají i na čerpacích stanicích MOL.

Prodejem nebo pronájmem kávovarů to však pro Dallmayr nekončí. Pro své produkty musí zajišťovat na jednu stranu kvalitní servis a na druhou i kontrolní činnost, aby byla kvalita kávy Dallmayr zajištěna kontinuálně. A právě kontrolou kávovarů a automatů Dallmayr na jednotlivých čerpacích stanicích se zabývá Iva Hanzlová, která ve své kariéře provozovala několik čerpacích stanic řetězců Aral, BP, OMV a MOL. Dnes objíždí většinu čerpacích stanic, které využívají kávovary od společnosti Dallmayr.

Jak jste se jako žena k oboru čerpacích stanic dostala?

Mně tento svět učaroval už dávno. Byla

jsem také první ženou v Česku, která vyhrála konkurz na provozovatele čerpací stanice a v roce 1995 se stala nájemkyní čerpací stanice Aral na Radlické ulici v Praze. Poté jsem několikrát změnila pumpu i „dres“ poté, co jednotlivé řetězce český trh opouštěly, ale nakonec jsem díky vnějším okolnostem tohoto zaměstnání musela zanechat.

Co se stalo, že jste nakonec skončila ve společnosti, která se zabývá distribucí a prodejem kávy?

Poslední dobou jsem se jako člen týmu poradců-kaučů v rámci programu Convenience věnovala remodelingu čerpacích stanic a v souvislosti s modernizací pum-

py v Radotíně jsem jednoho dne navštívila centrálu společnosti Dallmayr v Jesenici u Prahy. Musím říci, že mě zdejší prostředí nadchlo, ostatně už samotná recepce je okouzlující. Nabídla jsem posléze vedení firmy své služby, vyhrála konkurz a dostala na starost kontrolní činnost v síti čerpacích stanic Robin Oil.

Co všechno dnes máte u společnosti Dallmayr na starosti?

Pracuji na pozici manažer kvality. Pod tím je skryto množství činností od hlídání čistoty kávovarů až po zajištění legislativních nařízení. To znamená, že na automatech a kávovarech musí být označení původu, vylepené alergeny a nesmí chybět ani ☞



*Dallmayr
Neuřední káva
pro každou
příležitost*



Dallmayr
CAFÉDOCK

KVALITNÍ KÁVA. MODERNÍ DESIGN. ERGONOMIE A MOBILITA. VODA, JUICE A ZDRAVÁ VÝŽIVA V JEDNOM DOCKU. DOCKONALÝ SERVIS

Cafédock: multifunkční řešení centralizovaného občerstvení pro provoz kanceláře, showroomů, hotelových lobby, čekáren, autosalonů a meeting pointů • unikátní design a perfektní řemeslné provedení • mobilní, přitažlivé centrum setkání při krátké pracovní pauze i v rámci openspace • plně ergonomické pro náročný kancelářský provoz • reprezentativní a funkční prvek interiéru s vysokou přidanou hodnotou • individuální firemní vzhled

☞ údaje provozovatele. Snažím se proto, aby všechny štítky odpovídaly stanoveným standardům. Zároveň vykonávám i drobný servis. Zasáhnu, když se zaseknou kelímky nebo mince, jsem schopná vyměnit některé hadičky nebo žárovky. Takže jsem něco mezi technikem a kontrolním pracovníkem. Dalším úkolem je provádět audity na čerpacích stanicích, což znamená sledovat prodeje každého prodávajícího nebo pronajatého automatu. Také zajišťuji refresh strojů, aby stále vypadaly jako nové, a hlídám čistotu a kvalitu, aby do kelímků netekla někde nějaká jiná káva než Dallmayr. Zároveň se snažím kontrolovat, jak se naše káva skladuje, aby nedošlo k porušení záručních podmínek nebo nějaké kontaminaci. Mám na starosti celkem 78 čerpacích stanic Robin Oil, okolo 200 stanic EuroOilu a ještě k tomu několik soukromníků. Ti všichni nabízejí na čerpacích stanicích kávu Dallmayr.

Snaží se provozovatelé pump na kávu šetřit nebo snad někde používají kávu od jiných výrobců?

Musím říci, že valná většina provozovatelů se snaží mít kávu co nejlepší, a tak si gramáž nastavenou z našeho servisu nedovolí měnit. Především řetězce dodržují většinou všechna námi stanovená pravidla. Občas se snad stane, že někde najdu kelímky, které nepocházejí od nás. To se pak samozřejmě řeší, protože si nepřejeme, aby se naše kvalitní káva prodávala v jiných obalech.

Káva je dnes na pumpách určitým fenoménem, jaké možnosti provozovatelé čerpací stanice Dallmayr nabídnou?

My můžeme uspokojit kompletně celou poptávku po kávě a teplých nápojích od kompaktních, tzv. Horeca automatů pro menší bistra na zrnkovou kávu až po velké vendingové automaty, které dokážou zpracovat jak instantní, tak zrnkovou kávu. V nabídce máme několik směsí kávy Arabica i Robusta včetně speciálních sirupů a také ucelenou řadu čajů. K automatům samozřejmě dodáváme i kelímky, popřípadě sklo a porcelán.

S pitím kávy je spojená určitá kultura, na její vychutnání si musíte udělat čas.

Tohle ale pro zákazníky čerpacích stanic moc neplatí. Většina si koupí kávu do kelímku a dopijí ji za jízdy...

To máte trochu pravdu, ale začíná se to



měnit. Byly doby, kdy jste dostali instantní kávu do malého kelímku za 12 korun. Dnes kávu koupíte za cenu okolo třiceti korun. Zpočátku to dokonce lidé bojkotovali, ale jen do chvíle, než zjistili, jak velký rozdíl v chuti to je. Je potřeba vidět celou šíři klientely. Například v řetězci Robin Oil dnes cílí na to, aby si zákazník mohl kávu vychutnat jak z kelímku, tak z porcelánu nebo skla. V shopech je k dispozici wi-fi, takže zákazník si u kávy může v klidu přečíst poslední zprávy nebo vyřídit e-mailem komunikaci. Naši zákazníci vždycky dostanou kávu do porcelánu, když je v shopu k dispozici posezení.

Je rozdíl mezi přístupem malých pump a velkých řetězců?

Je to jiné. Řetězce samozřejmě dbají hlavně na kvalitu, soukromník má často speciální požadavky. Když mu navíc ukážeme, že i káva může být určitým druhem zážitku, vyžaduje další služby. Já všechny zákazníky ráda poslouchám, a díky tomu nemám všechny dny šedivé. Každý den si udělám hezký, protože se všude dozvím něco jiného. Prostě mě baví komunikovat s lidmi.

Ze začátku se mnou jezdil kolega, který je u firmy 12 let a je to takový kontrolor ze staré školy s kamennou tváří. Když přijel na místo, řekl obsluze, co bude dělat, a pak

jim ještě udělal přednášku, co mají dělat oni. Jenže to nefungovalo, protože provozovatelé čerpacích stanic jej brali jako nutné zlo. Já se naopak snažím o přátelský přístup, a přesto jsem si od provozovatelů získala respekt. Jak mi řekla jedna provozovatelka na pumpě: „Zákazníci čerpaček nejsou lidi, je to sekta, která si na shop chodí s obsluhou povídat.“ V tomto ohledu jí musím dát částečně za pravdu.

Je to samozřejmě velmi náročné z hlediska počtu najetých kilometrů, kterých je měsíčně i pět tisíc. Únavnou cestu si dnes kompenzuji tím, že se jdu v místě, kde přespávám, projít. Nedávno jsem se ubytovala v Kaplici, a tak jsem si dala večer čtyři kilometry kolem Malše...

Kolik káv sama denně vypijete?

Měla bych si dát kávu na každé kontrolované pumpě. Ale to by mě zabilo. Sama vypiju maximálně dvě až tři kávy denně. Ale při kontrole kávovaru samozřejmě nabídnu kávu i zákazníkům čerpací stanice nebo obsluze a pak od nich čerpám informace, jak jim chutnala.

■ TEXT: Jiří Kaloč

FOTO: Jiří Kaloč a archiv

SHERON

motorista ví...



DEKRA Standard
Kapalina pro ostříkovače
/ Kvapalina pre
ostrekovače

- Velmi dobrý čistící účinek / Velmi dobrý čistící účinek
- Nepoškozuje / Nepoškozuje materiály

www.dekra-seal.com



VONÍ... MYJE... FUNGUJE!

JAKÉ ZÁCHODY TAKOVÉ NÁKUPY

Při rozhodování o tom, na jaké čerpací stanici nakoupit, hraje největší roli cena (pro 79 procent zákazníků). Na druhém místě je to kvalita pohonných hmot (67 procent), na třetím místě následuje dostupnost čerpací stanice (59 procent). Ovšem těsně čtvrtým nejdůležitějším faktorem pro výběr čerpací stanice je čistota toalet, kterou jako jeden z důvodů uvádí 50 procent zákazníků!!

Studie „GfK Petrol Station FMCG Shopping“ tvrdí, že tento faktor je výrazně důležitější než například věrnostní program řetězce, který hraje roli pro 22 procent zákazníků, hezké nákupní prostředí (20 procent) nebo nabídka kvalitní čerstvé kávy (25 procent).

Pokud by se této studii účastnily pouze ženy, výsledky by byly ještě výraznější ve prospěch hygienických podmínek a čistoty. Pojdme se podívat, jaké jsou nejčastější požadavky žen na toalety: Především musí být vše voňavé, prostorné, bez bariér, prakticky bezchybně vybavené a hlavně čisté. Ke standardu patří háčky na oblečení a tašky, lepší toaletní papír, koš na odpadky, hygienické sáčky, štětka, jednorázové potahy na prkénko, prostor, vybavení pro děti, odvětrání, zda je návštěva zpoplatněna, jestli je všechno vybavení funkční, jak jsou WC čistá a nakolik pečlivě umytá i jaká je četnost úklidu v průběhu dne.

Stejně přísné požadavky jsou kladeny i na umývárny: nejlépe bezdotykové vstupy, osoušeče rukou, dávkovače tekutého mýdla a desinfekce... Mají-li teď někteří provozovatelé čerpacích stanic pocit, že se to s požadavky na úroveň a čistotu toalet zbytečně přehání, nemají pravdu! Při kontrolních stěrech podlah na veřejných WC vegetuje 400 tisíc bakterií. Jen o něco „lepší“ výsledky jsou z klik, stěn a odkládacích prostor.

Jak si z toalet a navazujícího rychlého občerstvení pumpy neodvézt třeba i průměrovou infekci, tkví podle primářky Infekční kliniky Nemocnice Na Bulovce MUDr. Hany Roháčové v celkem jednoduchém řešení: „Umožnit běžně dodržovanou hygienu rukou, tedy mýt si je mýdlem před každým jídlem, po každém použití toalety a samozřejmě i na čerpacích stanicích.“

■ mik



Shell



Eurobit, Chocerady



Benzina, Devět křížů



Eurobit, Chocerady



Benzina, Devět křížů



Shell



Mol, Bělčice



KM Prona, Liberec



Shell



Mol, Bělčice



KM Prona, Liberec



MBG[®]
... for your store

VYBAVENÍ INTERIÉRŮ PRODEJEN

www.mbg.cz

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

PETROL
PARTNER

SPRÁVNÉ FIREMNÍ OBLEČENÍ PODPOŘÍ ZNAČKU

Profesní uniforma, ve které budou vaši zaměstnanci pracovat a plnit si své úkoly, reprezentuje zároveň i vaši firmu. Zaměstnanci tak budou vždy a všude vidět a musí se v ní bezpodmínečně cítit dobře.



První dojem je vždy nejdůležitější

Zaměstnavatel, který chce, aby zaměstnanci určitý způsob oblékání dodržovali, jej musí pro své zaměstnance stanovit a s danými pravidly je seznámit. Podle ust. § 301 písm. c) zákoníku práce jsou zaměstnanci povinni dodržovat vedle právních předpisů i ostatní (zaměstnavatelovy vnitřní) předpisy vztahující se k práci jimi vykonávané, pokud s nimi byli řádně seznámeni. To platí v kancelářích a samozřejmě i na čerpačkách.

Pocit nositele firemního oblečení by měl být ideální, když sám nositel je hrdý na to, že patří právě k této firmě, že ji může reprezentovat. Oděv nemá z nositele dělat šedou myšku, ale má být barevný, sytý a výrazný. Firmu reprezentují lidé, kteří pro danou značku pracují. Nevyplácí se zde šetřit. Správně umístěným logem na všech součástech ošacení propagujeme a reprezentujeme naši značku. Logo vynikne zejména na jednobarevném ošacení.

Světlé odstíny nejsou vhodné pro nízkou viditelnost a také pro údržbovou náročnost, kdy po několika vypráních působí opotřebovaně.

Oblečení nemá vyjadřovat nadřazenost či podřízenost, nýbrž k příslušnost ke stejné značce

Obsluha na čerpací stanici (patří do ní i vedoucí) by měla mít správně zvolený pracovní oděv. Ten musí splňovat mnohá kritéria: především jde o funkčnost, pohodlnost, snadnou údržbu, správně zvolenou barevnost oblečení a logo společnosti umístěné na viditelných místech. Jelikož je činnost obsluhy na čerpací stanici velmi různorodá, součástí základního ošacení není jen tričko, případně košile a vesta, ale často také fleecové vesty a mikiny, zateplené bundy, případně i kalhoty a zástěry pro obsluhu k občerstvení. Pracovní oděv, zejména u občerstvení, musí splňovat současné zdravotní i hygienické předpisy. Pohodlný střih a mate-

riál příjemný pro celodenní nošení poskytující volnost pohybu a správný komfort je podmínkou. Díky tomu se vaši zaměstnanci budou cítit příjemně, a vy je tak budete motivovat k práci a podpoře značky. Uniforma na čerpací stanici by měla být samozřejmostí i pro vedoucí, i když zrovna pracují v zázemí či kanceláři. Komunikují s dodavateli, často i zákazníky, a rozhodně by tedy v prostorách čerpací stanice neměli používat civilní oděv.

Oblečení by mělo být jednotné pro všechny zaměstnance čerpací stanice

Lišit se bude pouze tím, že v shopu bude mít obsluha např. pouze polokošili, triko a venkovní zaměstnanec při nepřízní počasí přes něj oblékne vestu, v zimním období i bundu. Všechny tyto součásti musí barevně korespondovat, musí mít stejné ozdobné detaily, např. zipy, lampasy, kapsy a stejně umístěné logo společnosti, apod.... Právě pro kombinaci vrstev ošacení je nejlepší jednobarevnost materiálů, liší se pouze složením tkaniny. Základním ošacením by mělo být triko, lépe polokošile. Triko s límečkem vypadá příjemněji a slušivěji. V některých společnostech vidíme i klasické košile, které jsou náročnější na údržbu, ovšem vypadají luxusněji. V barvách by měl převažovat sytý odstín značky. Zářivá a sytá barva nás povzbudí do práce, evokuje dobrou náladu. Logo značky nejlépe vynikne na hrudi nebo po straně na krátkém rukávu, rozhodně není potřeba tisknout loga přes celý zadní díl trika či bundy. Jednobarevná trika či vesty je možno zvýraznit barevnými zipy, barevně odlišit některé stříhové části, např. Nárameníky, sedla, vrchní díly zad, ozdobné patky na kapsách apod. a tím zvýraznit barevnost značky a rozbít jednobarevný dojem. Pro chladnější dny by měla být k dispozici vesta či mikina a pro nejchladnější dny zateplená zimní bunda, nejlépe s kapucí. Nezbytné z detailů pro vrchní oděvy jsou zejména praktické kapsy pro důležité potřeby obsluhy.

Doba lacláčových montérek je našťastí za námi...

I když se doba džínových lacláčů vrací, roz-

hodně to nejsou správně zvolené kalhoty pro obsluhu na čerpací stanici. Kalhoty by měly být z praktických důvodů zejména v odstínech černé nebo tmavě modré – i případné zašpinění je na těchto barvách méně vidět. Obsluha doplňuje zboží, stará se o venkovní prostory. Světlý oděv by byl velmi nepraktický. Materiál by měl být bavlněný s menším množstvím strečového vlákna, aby umožňoval pohodlný pohyb. Kalhoty se většinou nefasují, obsluha nosí převážně své vlastní. U značkových sítí již běžně vidíme u obsluhy černé pohodlné kalhoty, které se opravdu nejvíce osvědčily. Nejsou jimi tzv. kapsáče, nýbrž jednoduchý rovný střih kalhot. Pracovní obuv by měla být pevná (nikoliv zdravotní pantofle) – je daná vyhláškou BOZP, případně směrnicemi každého provozovatele či majitele čerpací stanice.

Ženy se chtějí líbit, důležitá je barevnost i módní detaily

Šedou myšku nechceme, ani béžové odstíny nepatří zrovna k oblíbeným. My na sebe potřebujeme upoutat pozornost, nikoliv splynout s regály či zákazníky. V takovém unylém odstínu na svou osobu obsluha nepozorní, naopak zůstává v ústraní. Zákazník nemá potřebu ji oslovit, často ji přehlédne. Módní detaily ozvláštní standardní klasiku. Rádi vidíme u mužů kravatu, u žen šáteček kolem krku, zajímavě střihové i barevně řešenou zástěrku pro obsluhu u občerstvení, ozdobný a zároveň praktický kšiltík u obsluhy, který udrží dlouhé vlasy v žádoucím tvaru.



Zvláštní pozornost poutá obsluha při výrobě a prodeji občerstvení

Ve výrobě, přípravě, ale i v podávání jídel a občerstvení je kladen zvýšený důraz na hygienu, ale i příjemnou vizáž prodáváče. Obsluha by se měla věnovat výhradně jedné činnosti, nikoliv odbíhat k ostatním pracím čerpací stanice. Od obsluhy zahalené ve vestě, která právě dokončila práci na ploše, nám čerstvá bageta rozhodně nebude tak chutnat. U obsluhy s občerstvením lépe vynikne ke klasické polokošili, kterou mají všichni členové kolektivu, šatová zástěrka nebo delší zástěra s laclem imitující sukni či šaty. Na zástěře s laclem i na šatové zá-

stěře samozřejmě nesmí chybět kapsa a logo společnosti, lépe vynikne v pestrých barvách vaší značky, možná i v kontrastním odstínu. Důležitou součástí je úprava vlasů, zejména dlouhých. Musejí být zásadně stažené dozadu, nejlépe do copu nebo vyčesané. Neposlušné vlasy zkrátí kšiltovka či ozdobný kšilt.

A na závěr?

Čistý oděv, čisté ruce, perfektně upravené nehty, tvář, účes, příjemné vystupování a zejména úsměv by měl být samozřejmostí. To vše je stejně důležité pro dojem pozorného zákazníka.

■ AUTOR: GaP
FOTO: Archiv redakce



TRENDY VÝVOJE U NÁS A NAŠICH SOUSEDŮ

Jak se vyvíjí trh s čerpacími stanicemi u našich západních a jižních sousedů ve srovnání s Českou republikou? Jaké jsou hlavní trendy na západě? Aktuální odpovědi na tyto a další otázky se dozvíte přímo z první ruky. Další směr vývoje trhů v Rakousku, Německu a ČR vám představí Georg Conrad-Billroth, specialista v oblasti retailu čerpacích stanic z rakouské společnosti eurodata GmbH, která pravidelně analyzuje trh s čerpacími stanicemi v Evropě.

Obecný vývoj trhu

Co se týče počtu čerpacích stanic, je trh ve všech třech zemích relativně stabilní. Také model CODO (Company Owned, Dealer Operated) zůstává i nadále dominantní, i když právě na českém trhu lze pozorovat snahy o využití alternativních modelů.

Hustota sítě v jednotlivých zemích je značně rozdílná. V Německu evidujeme ke konci roku 2017 přibližně 14 tisíc veřejných čerpacích stanic, a přestože rozloha České republiky je téměř pětkrát menší, celkový počet veřejných čerpacích stanic je v ČR jen o málo menší než 4 tisíce. Rakousko se sice již více blíží hustotě v ČR, avšak na přibližně stejné rozloze naleznete 2 700 veřejných čerpacích stanic.

Výrazným trendem na rakouském trhu zůstává i nadále masivní přestavba většinou malých čerpacích stanic na bezobslužné. Jejich počet neustále roste a nyní se jich v Rakousku nachází více než 700, což tvoří více než 25 % celého trhu. V České republice i v Německu se tento trend prosazuje spíše pomalým tempem. V německých médiích se však nedávno objevila zpráva, že se podobné aktivity ve větší míře objevují především na jihu Německa, a to například u zařízení instalovaných tam rakouskou společností OMV.

Spolupráce s potravinovými řetězci

Spolupráce čerpacích stanic s potravinovými řetězci má u našich západních a jižních sousedů již asi desetiletou tradici. Prvními vlaštovkami byla společnost JET, která uzavřela spolupráci s řetězcem Spar v Německu

a řetězcem REWE (Billa Stop&Shop) v Rakousku. Následovala mimo jiné spolupráce společností Shell a Doppler s řetězcem Spar (Spar express), společnosti BP s řetězcem Rewe (Merkur inside). Masivního zavedení se dočkal koncept REWE To Go na německých čerpacích stanicích ARAL. Ani České republice se tato vlna nevyhnula. Po několika méně úspěšných konceptech je dnes jako oboustranně výhodná označována spolupráce společnosti Shell s řetězcem Billa. Dle nejnovější zprávy z Rakouska rozvázala Shell spolupráci se společností Spar a od léta 2018 bychom i na rakouských „shellkách“ měli stejně jako v Česku nakupovat v konceptu Billa Stop&Shop.

Dle údajů systému edtas společnosti eurodata vzrostly v posledních čtyřech letech obraty a marže v absolutních číslech na rakouských čerpacích stanicích spolupracujících s potravinovými řetězci výrazněji než náklady. Průměrně tedy takové stanice zůstávají vyšší zisk než u ostatních samoobslužných čerpacích stanic.

Nutno zdůraznit, že celkový přínos změny konceptu je u jednotlivých čerpacích stanic individuální a přináší s sebou jak výhody, tak nevýhody. Většina stanic vykazuje výrazný nárůst obratu i za cenu nižších marží, a to nejen krátkodobě po změně konceptu, ale i z dlouhodobého hlediska. Také prodej tabáku a kávy v shopu stoupá. Na druhé straně však dochází i k nárůstu nákladů, který je způsoben především rostoucími personálními náklady a náklady na přepravu. V Rakousku a Německu mluví navíc pro spolupráci s potravinovými řetězci ještě jeden důležitý aspekt, který v České republice chybí. Je jím silně regulovaná



Georg Conrad-Billroth

pracuje jako Director Global Business Solutions - Retail Solutions v oblasti čerpacích stanic ve skupině eurodata a pravidelně analyzuje trh čerpacích stanic v Evropě.

otevírací doba běžných obchodů. Kdo si chce nakoupit v neděli nebo v pozdních večerních hodinách, nemá v Rakousku a Německu příliš na výběr.

Tabákové zboží

Stejně jako v minulých letech zůstává prodej tabákových výrobků pro čerpací stanice jedním z nejdůležitějších zdrojů příjmů, a to ve všech třech sledovaných zemích. Od roku 2014 vzrostly v Rakousku obraty i marže v absolutních číslech na tabákovém zboží v průměru o 10–15 %, přičemž na čerpacích stanicích spolupracujících s potravinovým řetězcem byl nárůst dvojnásobný oproti ostatním samoobslužným čerpacím stanicím. V průměru tvoří marže na tabákovém zboží v Rakousku a Německu okolo 15–30 % z celkové marže v shopu. To vše navzdory stále sílícím snahám jednotlivých vlád o omezení kouření, odstraňujícím obrázkům na cigareto- vých balíčcích a rostoucí oblíbenosti elektronických cigaret.

Benzín vs. nafta

Zprávy o konci doby dieselové se na nás řítí ze všech stran. Nedávné rozhodnutí německého soudu, které umožňuje německým městům zakázat vjezd aut s dieselovými motory, vyvolalo mnohé úvahy a spekulace o perspektivách tohoto paliva. Teprve budoucnost ukáže, jaký to bude mít dopad na obraty na naftě. V uplynulých čtyřech letech šly prodeje tohoto paliva u našich sousedů jednoznačně nahoru.

Dle dat ze systému edtas společnosti eurodata stagnuje prodaný objem benzínu od roku 2017, zatímco objem prodaných litrů nafty vzrostl na samoobslužných čerpacích stanicích mezi lety 2014–2017 v obou zemích o 9–10 %. Obzvlášť vysoký nárůst sledujeme v posledních letech u prodeje prémiové nafty.

Na rakouských a německých čerpacích stanicích se tak prodají průměrně asi 4 miliony litrů pohonných hmot ročně. Poměr benzín/diesel je v obou zemích odlišný. V Německu je to 45 % benzín a 55 % diesel, v Rakousku je to na benzín pouze 35 % a 65 % prodeje plyne z nafty. Nutno však zdůraznit, že ceny nafty v Rakousku jsou díky menším daním dlouhodobě na nižší úrovni než v Německu.

■ AUTOR: Georg Conrad-Billroth
PŘEKLAD: Martina Sasínková

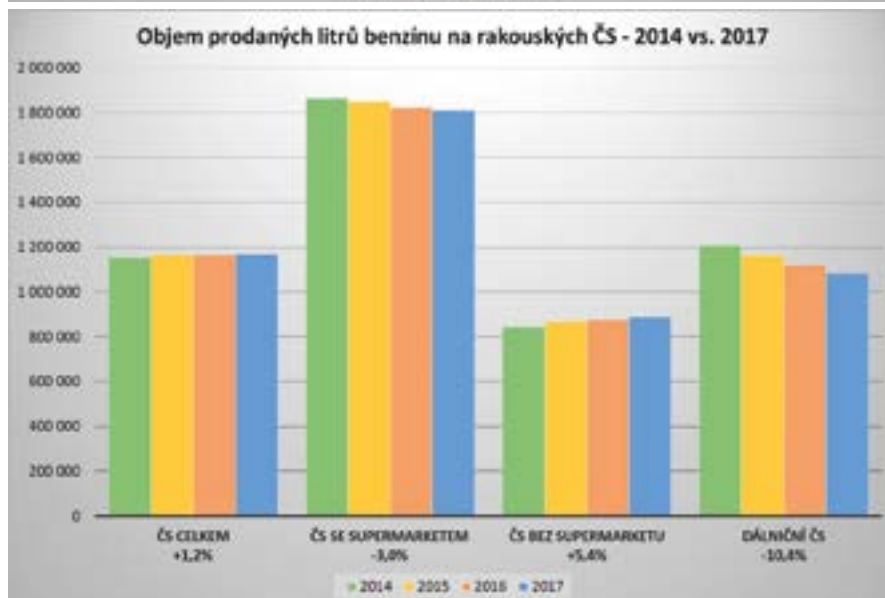
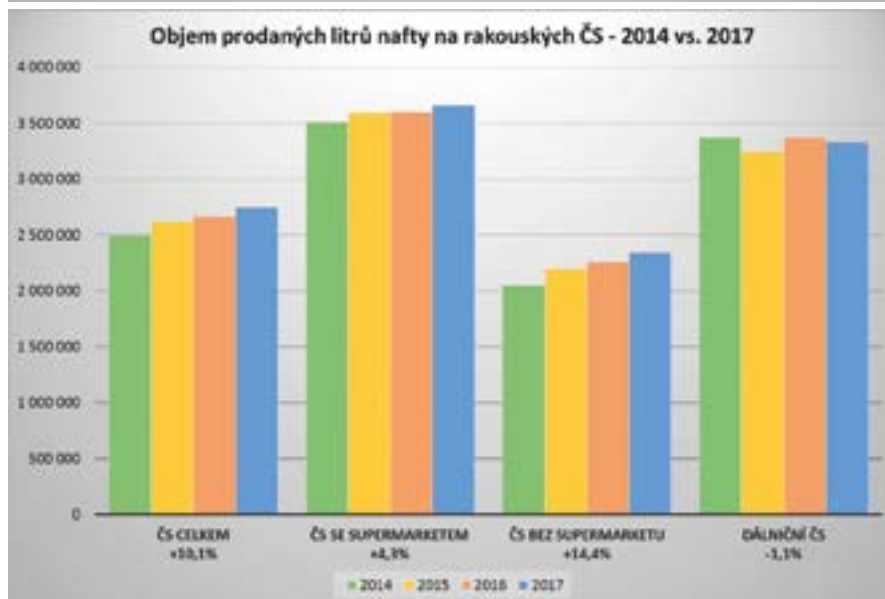
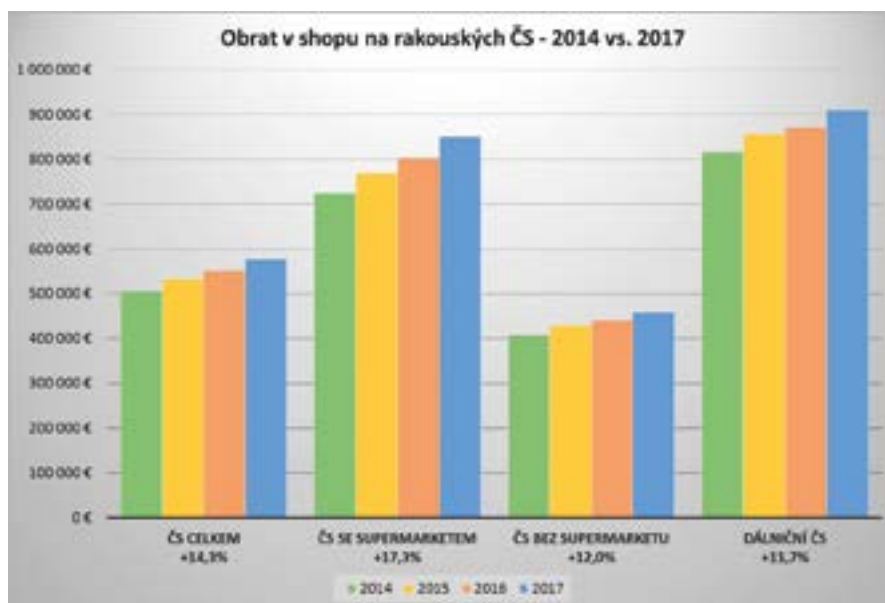
Půlstoletí s eurodata

Již více než půl století nabízí skupina eurodata ověřená a inovativní softwarová řešení a IT služby speciálně vyvinuté pro jednotlivá odvětví. Jedním z jejích významných produktů je kontrolní a reportní systém edtas, do něhož je zahrnuto více než 10 000 čerpacích stanic nejznámějších značek z celé Evropy.

Provozovatelé čerpacích stanic získávají přehledné a srozumitelné informace o svém podnikání ve formě analýz, statistik a grafů, které jsou vyhotoveny přímo na míru jejich oboru a jsou kdykoliv k dispozici online.

V České republice nabízí eurodata ve spolupráci se skupinou daňových kanceláří KODAP rovněž kompletní daňové, účetní a ekonomické služby specializované na čerpací stanice. Jednotné vedení účetnictví napříč celým trhem s čerpacími stanicemi umožňuje jedinečné srovnání s ostatními čerpacími stanicemi.

>eurodata KODAP



Zdroj: eurodata – průměr všech rakouských čerpacích stanic zapojených do systému edtas (nejdou zahrnuté bezobslužné čerpací stanice)

SETKÁNÍ UNICODE SYSTEMS S OBCHODNÍMI PARTNERY

20. března proběhlo v Brně v Kongresovém centru hotelu Voroněž setkání pod názvem Moderní trendy na čerpacích stanicích, které se zúčastnilo téměř 100 účastníků z řad soukromých provozovatelů čerpacích stanic. Kromě prezentace nových řešení IT systémů pro čerpací stanice prokázala společnost UNICODE i značný přesah svých aktivit do ostatních oblastí provozu čerpacích stanic. Proto byly součástí prezentačního setkání i zajímavé příspěvky z oblasti elektromobility nebo právních aspektů provozu ČS.



Celé setkání uvedl pod sloganem „25 let inovací“ ing. Miroslav Stříbrský, ředitel UNICODE SYSTEMS

Z Evropy k českému zákazníkovi

Ačkoli společnost Unicode Systems dodává své pokladní a informační systémy již do 10 zemí – od Polska přes Rakousko až po nejnověji Rumunsko, Bulharsko a Moldávii – rozhodně nehodlá opustit český trh čerpacích stanic, kde má dominantní postavení a mnoho stálých zákazníků. Na prezentační setkání byli proto pozváni dlouhodobí obchodní partneři, kteří

provozují na svých čerpacích stanicích informační systémy z produkce UNICODE SYSTEMS, někteří z nich již bezmála 20 let. Právě takovým klientům chce do blízké budoucnosti UNICODE věnovat svoji pozornost.

EuroShop 3 – od back office k web office

UNICODE disponuje stabilizovaným portfoliem aplikací a systémů, které jsou dnes

již standardem pro provoz a řízení klíčových obchodních procesů pro bezmála 5 tisíc čerpacích stanic v Evropě. Nástup stále modernějších technologií, zejména pak mobilních a internetových aplikací, vedlo silný vývojový team UNICODE k vytvoření zcela nového konceptu IT pro čerpací stanice pod obchodním názvem EuroShop 3. Toto zcela nové řešení zachovává z tradičního konceptu IT v podstatě jen pokladní systém a část back office, které ovšem poskytují oproti starším systémům (např. Shop 2000) mnohonásobně více užitečných funkcí. Další moduly, rozšiřující a zkvalitňující management ČS, jsou již součástí sofistikovaného řešení, které je umístěno na vyhrazených cloudových serverech UNICODE, dostupných prostřednictvím internetu. V praxi pak takové řešení poskytuje provozovateli vysokou flexibilitu funkcí, které jsou oproti tradičnímu řešení mnohonásobně širší. Každý provozovatel ČS má pak k dispozici „svoji“ část výkonného centrálního systému, umístěného ve vysoce zabezpečeném datacentru UNICODE. Velkou výhodou tohoto konceptu je, že v podstatě veškeré funkce současného back office jsou pro uživatele dostupné i z jiného místa než z kanceláře čerpací stanice, a to nejen ze stolního počítače, ale zejména z mobilních prostředků, jakými jsou tablet nebo chytrý mobilní telefon. Toto řešení s názvem WEB Office také umožňuje připojení libovolného množství čerpacích stanic jednoho vlastníka a vytvořit tak

centralizovanou síť ČS, a to bez nutnosti instalace náročného a drahého centrálního systému, jak tomu bylo ještě v nedávnej minulosti. Významným vedlejším efektem je pak centrální správa a doplňování nových aplikací a funkcí bez nutnosti instalace technikem na čerpací stanici.

Tankovací automat nebo platba mobilem?

I když se s různými mobilními platebními aplikacemi na trhu takřkajíc „roztrhl pytel“, jen málo z nich skutečně podporuje komplexnost technického vybavení čerpací stanice (například přímou komunikaci s výdejní technologií) nebo skutečné potřeby provozu čerpací stanice. Proto představili specialisté z vývojového teamu UNICODE nově vyvinutý systém MEP (Mobile Enterprise Platform), určený pro mobilní platby na čerpacích stanicích téměř libovolným platebním prostředkem, umístěným v mobilním telefonu. Na rozdíl od jiných systémů umožňuje systém MEP platbu nejen za pohonné hmoty ale i za jiné zboží na čerpací stanici, a to jak formou přímého řízení výdejních stojanů, tak i komunikací s POS pokladnou v shopu. Do univerzální elektronické pe-



Pavel Chrást prezentoval nový systém EuroShop3



Ing. Lachout z Unipetrolu představil koncept podpory vodíkového pohonu

něženky, která je součástí řešení MEP, lze současně „nahrát“ bankovní kartu, téměř libovolnou fleet kartu, lokální kartu nebo integrovat některé z existujících mobilních peněženek jiných vydavatelů.

Nový systém mobilních plateb může být pro mnoho provozovatelů perspektivním řešením, mohou se ale kombinovat a doplňovat s „tradičními“ tankovacími automaty. Proto byla na prezentaci předvedena i série tankovacích automatů řady CardManager, které jsou pro mnoho provozovatelů stále ještě perspektivní cestou pro bezobslužný prodej pohonných hmot.

Elektromobily na hnědé uhlí nebo lepší perspektiva?

Zajímavou prezentaci přednesl Ing. Jiří Lachout, specialista na alternativní pohony ze společnosti Unipetrol. Tato společnost se rozhodla v oblasti poněkud problematických a kontroverzních trendů elektromobility vsadit na technologii snad nejperspektivnější-a sice na podporu technologie vodíkových palivových článků. Prezentace začala velmi zajímavě aktuálními daty energetického mixu výroby elektrické energie v Evropě. Z dat

jednoznačně vyplynulo, že Evropa v průměru produkuje elektrickou energii (tedy i nutné zdroje pro nabíjení současných elektromobilů) více než z 50 % z fosilních zdrojů a tento trend se nijak dlouhodobě nemění. Dalšími, doposud koncepčně neřešenými problémy, je například distribuce obrovského množství elektrické energie do budoucích nabíjecích stanic nebo leckdy ekonomicky nepodložená dotační politika podpory „bateriové“ elektromobility z veřejných zdrojů. Ing. Lachout naopak představil kromě technické koncepce vodíkového elektromobilu i koncept čerpacích stanic na kapalný vodík. I když cesta ekologicky čisté výroby vodíku a vodíkových čerpacích stanic bude asi ještě obtížná, tato velmi názorná prezentace přesvědčivě prokázala, že vodík bude snad jediným rozumným a perspektivním řešením pro skutečně čistou mobilitu.

Právní aspekty provozu čerpacích stanic

Ing. Tomáš Novák ze společnosti Ekobena zaujal přítomné zajímavou přednáškou o právních a bezpečnostních aspektech provozu čerpacích stanic. Dlužno podotknout, že obsáhlost právních a bezpečnostních předpisů, byla pro mnohé přítomné dosti překvapivá. Z velmi obšírného vystoupení Ing. Nováka s mnoha příklady z praxe bylo zřejmé, jak jsou provozovatelé čerpacích stanic zatíženi leckdy nejednoznačnými a problematickými předpisy a nařízeními, ale také, jakými praktickými opatřeními lze tyto předpisy naplnit.

Další setkání v září

Velký zájem partnerů a úspěch tohoto prezentačního setkání vedl k rozhodnutí uspořádat v blízké budoucnosti celou sérii podobných akcí. Následující prezentační setkání je proto plánováno v Praze v září tohoto roku. O termínu a místě konání vás budeme včas informovat.

■ AUTOR: Ing. Miroslav Stříbrský
FOTO: autor





Letošní jarní automobilová přehlídka na výstavišti Palexpo u Ženevského jezera byla tak trochu sci-fi. Většinu vystavovaných automobilů totiž jen tak na silnici ještě nějakou dobu nepotkáte. Sériové novinky pro běžné zákazníky byly v menšině a expozice jednotlivých značek zdobily supervýkonné a drahé elektrické vozy, modely s autonomním řízením, létající automobily nebo šílené koncepty hypersportů. Pojdme se podívat na některé z nich.

Škoda Auto: Vize tri-hybridu

Stánek Škody Auto hrál v Ženevě všemi barvami, nejvíce však zářila zelenká metalíza FlexGreen, kterou měla studie Vision X. Plně funkční koncept na bázi připravovaného malého crossoveru, jehož sourozencem je Seat Arona, představuje nejen nový designový směr, ale také zajímavé pohonné ústrojí. Jedná se totiž o hybrid, jehož základem je přeplňovaný zážehový čtyřválec o objemu 1,5 litru a výkonu 96 kW, který je upravený na spalování stlačeného zemního plynu i benzínu. K tomu má řidič k dispozici ještě elektromotor, který pohání v případě potřeby zadní kola a jehož točivý

moment 70 N.m je okamžitě k dispozici. Nejedná se však o plug-in hybrid, neboť lithium-iontové baterie nelze dobíjet, a tak v čistě elektrickém režimu Vision X ujede maximálně 2 km. Délkou 4255 mm a rozvorem 2645 mm mladoboleslavská studie zapadá do segmentu kompaktních městských SUV, zavazadlový prostor má objem 380 litrů. Do sériové výroby se tento automobil dostane v příštím roce a měl by s největší pravděpodobností nahradit v portfoliu značky Fabii Combi.

Jaguar: Konkurence pro Teslu

Tesla Model X se konečně dočkala konkurenta. Jaguar I-Pace navíc pořídíte za

podstatně lepší cenu, přičemž výkon, dojezd a rozměry ho pasují do role elektromobilu bez výraznějších kompromisů. Jaguar I-Pace se svou délkou 4682 mm řadí k středně velkým crossoverům, avšak rozvorem 2990 mm patří o třídu výše. Základní objem zavazadlového prostoru je navíc velmi solidních 656 litrů. I přes použití lehké hliníkové karosérie je pohotovostní hmotnost 2208 kg, což má na svědomí baterie o kapacitě 90 kWh. Na každé nápravě modelu I-Pace najdete elektromotor, celkový výkon soustavy je 294 kW. Dojezd by měl být 480 km při průměrné spotřebě 21,2 kWh/100 km. I-Pace lze nabíjet výkonem až 100 kW, což umožní nabití na 80 % kapacity baterií za 45 minut. ➔



STAŇTE SE PARTNEREM UTA

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



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

Více informací: na:

www.uta.cz tel.: 270 006 300

PŘÍMÉ ZASTOUPENÍ V ČR:

UTA Czech s.r.o.

Lomnického 1775, 140 00 Praha 4

Tel. +420 270 006 300

email: utacz@uta.com



Mitsubishi: Nový plug-in hybrid ve starém kabátě

➤ Hvězdou stánku Mitsubishi byla studie elektrického crossoveru e-Evolution, ale větší zájem vzbuzoval Outlander PHEV. Ten se totiž dočkal faceliftu (příští generace dorazí až za rok), při kterém došlo k přepracování pohonného ústrojí. Nový dvoulitrový zážehový čtyřválec nahradil starší motor 2,4 litru, který využíval tzv. Atkinsonova cyklu. Spalovací motor i elektromotor mají nyní vyšší výkon i točivý moment, jejich spojení je efektivnější a o 15 % se zvýšila i kapacita baterií.

Porsche: Sériový elektromobil se blíží

Konkurenta pro Tesla Model S vyvíjejí u Porsche, i když studie Mission E Cross Turismo jde ještě dál. 4,95 m dlouhý crossover s nastavitelným vzduchovým odpružením nabízí luxusní a flexibilní interiér pro nejrůznější sportovní aktivity, k pohonu slouží dva synchronní elektromotory o celkovém výkonu systému 440 kW. „Stovku“ z místa dá elektrické porsche za 3,5 s a chlubí se dojezdem 500 km na jedno nabití. Baterie umožní ultrarychlé dobíjení s výkonem až 350 kW. Nabití na 100 km tak trvá jen 4 minuty a za 15 min je k dispozici až 400 km. Sériový Porsche Mission E se objeví příští rok.

Volkswagen: Budoucnost Passatu

Volkswagen sice na obrovské ploše vystavil celou svou evropskou nabídku sériových modelů, svou budoucnost však prezentoval na vyvýšeném pódiu u zdi haly. Kromě již známých studií autonomních elektromobilů I.D. (crossover, hatchback a MPV) zde poprvé prezentoval model střední třídy I.D. Vizzion – nástupce Passatu. Více než pětimetrový sedan má na každé nápravě jeden elektromotor, celkový výkon by měl být okolo 225 kW. Dojezd na lithium-iontové baterie uložené v podlaze by měl být až 665 km. Studie nabízí pouze autonomní řízení, budoucí sériový model však bude mít i standardní řízení.

Rimac: Šílený elektrický supersport

Šílený výkon, raketové zrychlení a neuvěřitelně rychlé nabíjení akumulátoru s obrovskou kapacitou. Elegantní elektrický supersport chorvatské automobilky Rimac překoná- ➤



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



792 460 792 www.cfft.cz 792 460 792



**Prodej
Servis
Revize
Výstavba**

Care For Fuel Technology Technologie čerpacích stanic

www.cfft.cz 792 460 792 www.cfft.cz

➔ vá svými parametry vše, co dosud jezdilo po silnici. Již první koncepční elektromobil chorvatského „start-upu“ s názvem Concept One způsobil v branži velký rozruch, když se mu podařilo při sprintu ztrapnit LaFerrari. Concept Two však jde ještě dál, alespoň co se dynamiky týče. Zdánlivě nepřekonatelné zrychlení nové Tesly Roadster z klidu na rychlost 100 km/h za 2,1 s tak padlo po necelých 4 měsících, neboť nový rimac pokolí „stovku“ jen za 1,97 sekundy. Zatím však jen na papíře. Jeho tvůrci pak vypočetli, že z klidu na rychlost 300 km/h se dostane za 11,8 s a 400 m z místa zvládne za 9,1 s. Maximální rychlost by přitom měla být těžko uvěřitelných 415 km/h. Toto vše je možné díky elektromotoru o výkonu 1408 kW a točivému momentu 2300 Nm. Takhle výkonnou pohonnou jednotku je samozřejmě potřeba zásobovat obrovskou dávkou elektrické energie. Rimac má k tomuto účelu k dispozici lithium-mangan-niklový akumulátor o kapacitě 130 kWh, který by měl umožnit dojezd až 650 km. Taková „baterka“ samozřejmě něco váží, a tak museli konstruktéři vykompenzovat její hmotnost ultralehkou karosérií z karbonu. Výsledná pohotovostní hmotnost se nakonec jen těsně dostala pod 2 tuny (1950 kg). Opravdové výkony rimacu využije potenciální majitel nejvýše na závodním okruhu. Když se na něm dostatečně vyřádí, může baterii a 80 % energie nabít za 30 minut v rychlonabíjecí stanici nové generace a pak vyrazit domů. O bezpečnou jízdu se postará autonomní řízení čtvrté úrovně, takže stačí pouze zadat do navigace cíl a automobil se o všechno ostatní postará sám.

■ 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.petrol.cz

Ředitelka společnosti:

Gabriela Platilová (platilova@petrolmedia.cz)

Šéfredaktor:

Jiří Kaloč (kaloc@petrolmedia.cz)

Odborný poradce a editor:

Václav Loula

Redakční tým:

Alena Adámková (adamkova@petrolmedia.cz)
Miroslav Petr (petr@petrolmedia.cz)
Mikuláš Buleca

Asistentka redakce:

Kateřina Kočová (kocova@petrolmedia.cz)

Korektura:

Jan Heller

Grafické zpracování:

David Hodyc, HD-Design
www.hd-design.cz

Výroba a produkce:

Printo, spol. s r. o.
Generála Sochora 1379, 708 00 Ostrava

Distribuce 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.

Boris Tomčiak

Finlord

MALÁ ČESKÁ PREMIÉRA

Druhý dubnový týden se na pražském Výstavišti v Holešovicích konal už 21. ročník Pražského autosalonu. I když tento veletrh nedosahuje úrovní předchozích ročníků z dob, kdy automobil byl opravdový fenomén, stále představuje možnost prohlédnout si na uceleném prostoru poměrně reprezentativní vzorek prodávaných automobilů na českém trhu a k tomu několik skvostů.



Pražskou autoshow navíc vždy doprovází bohatý program, který cílí na celé rodiny s dětmi. Rodiče si mohou některé modely vyzkoušet, pro děti jsou připraveny soutěže a hry. Letos se na holešovickém Výstavišti prezentovalo celkem 46 značek a návštěvníci si mohli prohlédnout na 200 vystavených automobilů. Nejednalo se však pouze o nové vozy, zajímavostí byl třeba průřez historií značky Ferrari.

Jedinou premiérou byla novinka české značky Kaipan. Dvoumístný roadster s označením 57a navazuje na předchozí modely automobilky ze Smržovky, která v podhůří Jizerských hor vyrábí jednu z mnoha variací na legendární Lotus Seven. Novinka využívá přeplňovaný motor 1,8 litru z Octavie první generace o výkonu 110 kW, který však splňuje emisní normu Euro 6. Nejvyšší rychlost je 180 km/h, zrychlení z klidu na 100 km/h zvládne lehký sportáček za 5,9 s. Kaipan 57a přijde na 1 280 000 korun, dodací lhůta je půl roku. Podle majitele firmy Kaipan Michala Hradského si novinku objednalo již deset zákazníků.



Kaipan 57a

Jednotlivé expozice byly ve valné většině v režii dealerů s podporou importérů. Chybět samozřejmě nemohla ani Škoda, která zde kromě faceliftované Fabie vystavovala i ženevský koncept Vision X. Za návštěvu stál jistě také stánek švédského Volva. Vedle sebe zde totiž stál úřadující automobil Evropy i světa. V prvním případě získalo tento titul malé SUV XC40, ve druhém pak jeho větší sourozenec, druhá generace XC60.

■ Autor: Jiří Kaloč
Foto: Autor



Volvo XC40



McLaren



Lexus LC500



Volvo XC60



Škoda Fabia

PETROL

PARTNER

Ropa, produkty, trhy



GOLD



MEMBER OF MOL GROUP

GOLD



SILVER



GOLD



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



Czech Republic

SILVER



SILVER



SILVER



BRONZE



BRONZE



BRONZE



SILVER



SILVER



BRONZE



BRONZE



SILVER



BRONZE



BRONZE



BRONZE



SILVER



SILVER



SILVER



BRONZE



SILVER



BRONZE



SILVER

Mytí a servis

Shop a gastro/Poradenství

Vyvinuto pro budoucnost... a Váš úspěch!



Be different, be better!

+420 377 432 234 obchod@christ-ag.com
www.christ-ag.com

Christ
WASH SYSTEMS

hnací motor **vašich úspěchů**

Jsme jediným zpracovatelem ropy u nás a zároveň výrobcem kvalitních paliv a olejů. Naše produkty vynikají i v extrémních podmínkách, proto se na ně můžete spolehnout na své cestě k vítězství – ať už vede kudykoliv.

Jsme hrdi na to, že můžeme být hnacím motorem právě vašich úspěchů.

